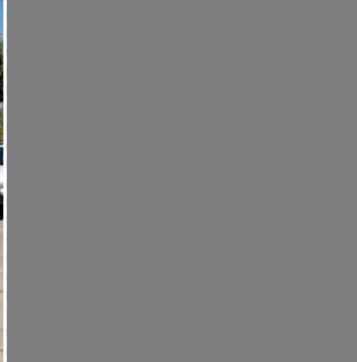


Estudi del sector del taxi a Catalunya, llevat de l'àmbit IMT.



Expedient **2008078200**

Clau SPE **EST 08 101 TP**

Data de redacció

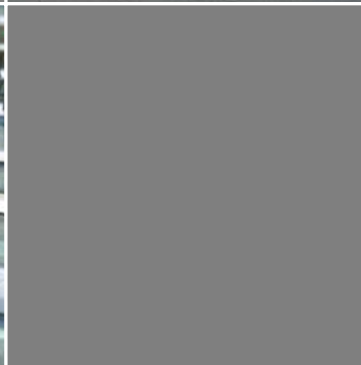
Juny 2010

Documents

Memoria i annexos

Consultor-ora/Autor-ora

IDOM



PTOP



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
**Direcció General
de Ports i Transports**

Direcció facultativa

Josep Maria Fortuny i Olivé

Subdirector general d'Ordenació i Inspecció

Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Generalitat de Catalunya

Santi Ribas i Domingo

Cap del Servei de Planejament i Estudis

Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Generalitat de Catalunya

Ricard Marí i Bordas

Cap de la Secció de Planejament de Serveis de Transport

Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Generalitat de Catalunya

Equip de treball



Gran Via Carles III, 97

08028 Barcelona

Tel.: +34 93 409 22 22 – Fax: + 34 93 411 12 03

www.idom.es

David Moncholí Badillo

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Xavier Sanyer Matias

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Índex

Índex	1
1 Introducció.....	5
1.1. Antecedents i marc de referència.....	5
2 Objectius i metodologia.....	6
2.1. Objectius	6
2.2. Metodologia	6
3 El taxi a Catalunya	8
3.1. El paper del taxi a la mobilitat de Catalunya	8
3.1.1 Paper del taxi envers la resta de modes de transport	9
3.1.2 Tipologia dels serveis de taxi.....	13
3.1.3 Motius de desplaçaments dels/de les usuaris/àries del taxi.....	14
3.1.4 Grau de captivitat dels/de les usuaris/àries del servei de taxi.....	20
3.2. Les grans xifres econòmiques del taxi a Catalunya	21
3.2.1 Nombre d'empreses dedicades al sector del taxi	22
3.2.2 Caracterització de l'ocupació vinculada al sector del taxi.....	22
3.2.3 Ingressos i despeses del sector.....	24
3.3. El marc legal del taxi a Catalunya	27
4 Caracterització del servei de taxi a Catalunya.....	30
4.1. Distribució territorial i caracterització de les llicències de taxi.....	31
4.1.1 Volum de llicències. Relació amb la població.....	35
4.1.2 Llicències estacionals	40
4.1.3 Règim de servei nocturn	40

4.1.4 Autoritzacions per a més de cinc places.....	41
4.1.5 Llicències creades, suspeses, transmeses i extingides	42
4.1.6 Pes dels/de les treballadors/ores assalariats/ades en el conjunt de taxistes.....	44
4.2. Regulació i organització del sector	45
4.2.1 Ordenances reguladores.....	45
4.2.2 Altres regulacions.....	46
4.2.3 Grau d'afiliació a alguna radioemissora.....	51
4.2.4 Regulació de les jornades de treball i les festes.....	52
4.2.5 Autoregulació del sector en determinats períodes de l'any de baixa activitat.....	52
4.3. Sistema tarifari.....	53
4.3.1 Les tarifes interurbanes.....	53
4.3.2 Les tarifes urbanes.....	54
4.3.1 Preu de la llicència.....	57
4.4. Serveis especials que s'efectuen en taxi.....	58
4.4.1 Transport sanitari	58
4.4.2 Transport regular.....	59
4.4.3 Transport escolar	59
4.4.4 Servei de taxi compartit.....	60
4.5. Equipaments, noves tecnologies i infraestructures	61
4.5.1 Antiguitat mitjana dels vehicles.....	61
4.5.2 Adaptats a persones de mobilitat reduïda	63
4.5.3 Tipologia d'equipament de sistemes tarifaris.....	64
4.5.4 Acceptació pagament amb targeta	65
4.5.5 Infraestructura	66
5 Reclamacions del sector del taxi a Catalunya.....	68
5.1. Reclamacions del Sindicat del Taxi de Catalunya	69
5.2. Reclamacions de la Federació Catalana del Taxi	71
6 Caracterització de tipus de xarxa associades a diferents tipologies de municipis.....	74
6.1. Establiment de les diferents tipologies de municipis	74

6.2. Caracterització del servei de taxi.....	76
7 Anàlisi d'oferta/demanda del servei de taxi, segons tipologies	77
7.1. El servei de taxi a una capital de demarcació. El cas de Girona	77
7.2. El servei de taxi a una capital comarcal gran. El cas de Mataró.....	80
7.3. El servei de taxi a una capital comarcal mitjana. Els casos de Vic i Tortosa.....	83
7.3.1 <i>El servei de taxi a Vic</i>	83
7.3.2 <i>El servei de taxi a Tortosa</i>	86
7.4. El servei de taxi a una capital comarcal petita. El cas de Mollerussa.....	89
7.5. El servei de taxi a un municipi turístic. Els casos de Cambrils i Lloret de Mar	91
7.5.1 <i>El servei de taxi a Cambrils</i>	91
7.5.2 <i>El servei de taxi a Lloret de Mar</i>	94
7.6. El servei de taxi a un municipi de muntanya. Els casos de Puigcerdà i el Pont de Suert 97	
7.6.1 <i>El servei de taxi a Puigcerdà</i>	97
7.6.2 <i>El servei de taxi al Pont de Suert</i>	99
7.8. Anàlisi comparativa de les principals variables d'explotació dels serveis.....	101
7.8.1 <i>Les tipologies de carreres</i>	101
7.8.2 <i>Temps útil/mort de les jornades</i>	102
7.8.3 <i>Velocitat comercial dels serveis</i>	103
7.8.4 <i>Durada de la jornada laboral</i>	103
7.8.5 <i>Accés al servei</i>	104
7.9. Anàlisi dels costos del servei de taxi	105
8 Anàlisi de rendibilitat	108
9 Diagnosi del sector del taxi a Catalunya.....	112
10 Observatori del taxi. Indicadors de seguiment.....	114
11 Resum	119
12 Annexos	120
12.1 Dades de l'Enquesta de mobilitat quotidiana de 2006	120

12.2 Enquesta als municipis per a la caracterització del servei de taxi	129
12.3 Documentació gràfica	130
12.4 Dades rebudes envers el servei del taxi dels ajuntaments	131
12.5 Tarifes urbanes de taxi a diferents municipis catalans.....	132

1 Introducció

1.1. Antecedents i marc de referència

El sector del taxi té una presència important en la mobilitat de les persones, que pot variar en funció de l'àmbit territorial, els tipus de desplaçaments i les èpoques de l'any.

L'activitat d'aquest sector, tot i ésser exercida per persones físiques o jurídiques del sector privat, es troba subjecta a intervenció administrativa, fonamentada en la necessària garantia d'interès públic per a l'assoliment d'un nivell òptim en la qualitat del servei.

Segons la Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi, les administracions i les entitats competents han de garantir, entre d'altres, l'equilibri econòmic de l'activitat, la suficiència del servei i la universalitat, accessibilitat, continuïtat i respecte dels drets de les persones usuàries.

El departament competent en matèria de transports intervé, entre d'altres, en la determinació del nombre de llicències, en la determinació de les tarifes aplicables i en la inspecció i règim sancionador del servei.

Aquestes implicacions en l'ordenació d'aquest servei de transport, obliguen a les administracions a tenir un coneixement exhaustiu i actualitzat d'aquest sector.

2 Objectius i metodologia

2.1. Objectius

L'objectiu principal del treball és realitzar una anàlisi del sector del taxi.

L'àmbit del treball inclou tot el territori de Catalunya llevat de l'àrea metropolitana de Barcelona, ja que aquest àmbit es troba sota la regulació de l'Institut Metropolità del Taxi, d'ara en endavant IMT. És a dir, s'exclouen d'aquest estudi els municipis pertanyents a l'IMT així com els municipis que hi participen de les seves activitats.

Així doncs, queden exclosos de l'estudi els municipis següents:

- Badalona, Barcelona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Montgat, el Prat de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet, Tiana i Viladecans, municipis pertanyents a l'IMT.
- Cerdanyola del Vallès, Molins de Rei, Pallemà, el Papiol, Ripollet, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló i les Botigues de Sitges, municipis participants de les activitats de l'IMT.

Els treballs inclouen una anàlisi descriptiva del sector en què es recullen aspectes com les característiques de l'organització del sector, el sistema tarifari, els tipus de serveis que efectuen els taxis, la distribució territorial del taxi a Catalunya, els equipaments dels vehicles, etc.

Posteriorment, segons aquesta anàlisi, s'estableixen diferents tipologies de xarxa existent associades a diferents tipus de municipis.

En aquest tipus de municipis es realitza una anàlisi entre l'oferta existent i la demanda (característiques específiques dels costos, tipologies de carreres, caracterització de la jornada laboral, etc.)

Finalment, l'estudi conclou amb l'elaboració d'un seguit d'indicadors que permetin tenir una caracterització del sector al llarg del temps.

2.2. Metodologia

Per tal d'aconseguir els objectius anteriorment exposats, es proposa la metodologia següent:

En primer lloc, es proposa una anàlisi global del taxi al conjunt del territori català, i de manera específica, d'alguns aspectes en l'àmbit territorial objecte de l'estudi.

Per a l'anàlisi del paper que té el taxi en el conjunt de la mobilitat, s'analitzen les dades de l'Enquesta de mobilitat quotidiana de l'any 2006. Per a conèixer les xifres macroeconòmiques, es proposa l'anàlisi de les xifres recollides a l'Idescat segons l'anàlisi de les dades de l'Enquesta anual de serveis en el sector del transport, en la branca de transport de viatgers. Aquesta anàlisi global es complementa amb una identificació del marc legal del taxi a Catalunya, que queda reglat en l'àmbit d'estudi de manera principal per la Llei del taxi de Catalunya.

Posteriorment a aquesta anàlisi global del taxi, es formula una caracterització del servei de taxi, d'acord amb les diferents vies que s'enumeren a continuació:

- Llista d'autoritzacions de servei interurbà de taxi de la Direcció General del Transport Terrestre.
- Enquestes a ajuntaments de municipis amb autoritzacions de servei interurbà de taxi.
- Procés participatiu dels representants sindicals de diferents municipis catalans amb servei de taxi.

Les diverses fonts permeten tenir un coneixement del servei de taxi català en els àmbits següents:

- Distribució territorial i caracterització de les llicències.
- Organització del sector.
- Sistema tarifari.
- Serveis especials.
- Equipaments i noves tecnologies.

Aquesta anàlisi del sector es complementa amb una anàlisi més específica de les diverses tipologies de municipis amb diferents serveis de taxi. Això permet conèixer l'adequació entre l'oferta i la demanda del servei i una anàlisi de la rendibilitat identificant costos i ingressos dels taxistes.

Finalment, l'estudi elabora una proposta d'indicadors que permetin a l'Observatori del Taxi realitzar un seguiment del funcionament del sector.

3 El taxi a Catalunya

3.1. El paper del taxi a la mobilitat de Catalunya

Dels **23 milions** de desplaçaments que es realitzen en un **dia feiner a Catalunya**, prop de **90.000** (0,4%) es fan en **taxi**. D'aquests desplaçaments, **66.000** es realitzen **dins l'àmbit IMT**, mentre que prop de **14.000 són fora d'aquest l'àmbit**.

L'àmbit IMT concentra més del **85%** dels desplaçaments en taxi a Catalunya.

Aquestes xifres fan que el **pes del taxi** en els desplaçaments fora de l'àmbit IMT sigui només del **0,1%** del total de desplaçaments.

Hi ha una predominança dels **serveis urbans en l'àmbit IMT, i dels interurbans a la resta de Catalunya**.

Les raons de desplaçament dels/de les **usuaris/àries del taxi** presenten un **comportament força diferenciat** de la mobilitat del conjunt del país.

Els principals **motius de desplaçaments** dels/de les usuaris/àries del taxi a Catalunya fora de l'àmbit IMT en dia **feiner** estan vinculats a desplaçaments per **motius sanitaris (31%)** i a les **visites i gestions** tant personals com de treball (**29%**). En dia **festiu**, el **lleure (35%)** i les visites i gestions són les que cobren protagonisme.

Menys de la meitat (43%) dels/de les usuaris/àries del taxi tenen la **possibilitat d'utilitzar vehicle privat** (cotxe o moto).

S'analitza en aquest apartat el paper del sector del taxi dins la mobilitat de Catalunya. Per això s'analitzen les dades de l'Enquesta de mobilitat quotidiana de l'any 2006 a Catalunya (EMQ).

L'elaboració de l'Enquesta ha comportat entrevistar més de 106.000 persones residents a Catalunya, 1,5 persones de cada 100, aconseguint informació de 4 llars catalanes de cada 100.

El fet que s'hagi recollit només informació dels residents pot fer perdre certa informació envers la mobilitat vinculada al taxi, ja que en alguns àmbits territorials del país l'ús del taxi pot trobar-se molt vinculat al turisme.

L'Enquesta recull informació completa sobre els desplaçaments totals de les persones entrevistades en una jornada (origen, destinació, etapes, motius dels desplaçaments, horari, etc.) així com altres aspectes que poden ajudar a entendre el tipus de mobilitat (disponibilitat de vehicle privat, situació laboral, disponibilitat d'aparcament, títols de transport utilitzat, etc.).

Aquesta caracterització de la mobilitat s'ha elaborat tant per al dia feiner com per al dia festiu.

Cal tenir en compte que els resultats obtinguts presenten diferents graus d'error, cosa que cal tenir en compte en el procés de valoració de les dades obtingudes. Les dades que es mostren en aquest apartat només tenen en compte els resultats que s'han considerat que tenen un error acceptable; tot i això, es recull en l'apartat 10 d'annexos una explotació completa de l'EMQ en què es recullen els nivells d'error.

Sobre la informació que aplega l'Enquesta, es planteja la caracterització de la mobilitat vinculada al servei del taxi a Catalunya, identificant els aspectes següents que es consideren interessants:

- Paper del taxi envers la resta de modes de transport.
- Tipologia de desplaçaments del servei de taxi.
- Motius dels desplaçaments dels/de les usuaris/àries del taxi.
- Grau de captivitat dels/de les usuaris/àries del servei de taxi.

Tenint en compte que l'àmbit d'estudi és el conjunt de Catalunya, excepte l'àmbit IMT, es proposa analitzar les dades del sector distingint aquestes diferents àrees territorials, ja que poden existir diferències en els dos àmbits territorials, el de l'Institut Metropolità del Taxi (IMT) i el de fora de l'IMT, aquest darrer objecte d'aquest Estudi.

Per això, les dades d'anàlisi es divideixen en 5 àmbits territorials que es defineixen a continuació:

- Tot Catalunya: recull tots els desplaçaments de Catalunya .
- IMT-IMT: aquest àmbit té en compte els desplaçaments que tenen origen i destinació dins de l'àmbit IMT.
- IMT-exterior: aquest àmbit té en compte els desplaçaments que tenen origen a l'àmbit IMT i destinació fora de l'àmbit IMT.
- Exterior-IMT: aquest àmbit té en compte els desplaçaments que tenen origen fora de l'àmbit IMT i destinació a l'àmbit IMT.
- Exterior-exterior: aquest àmbit té en compte els desplaçaments que tenen origen i destinació fora de l'àmbit IMT.

3.1.1 Paper del taxi envers la resta de modes de transport

En primer lloc, s'analitza el paper que té el taxi com a mode de transport respecte de la resta de modes, considerant tant els desplaçaments amb mitjans motoritzats com no motoritzats.

Es proposa realitzar l'anàlisi diferenciant entre dia festiu i feiner.

Els resultats en dia feiner per als diferents àmbits territorials són els següents:

TOTAL DESPLAÇAMENTS	FEINER				
	Tot Catalunya	IMT-IMT	IMT-exterior	Exterior-IMT	Exterior-exterior
Peu	10.197.838	4.606.327	5.864	6.291	5.579.356
Autobús	1.152.114	808.940	20.060	21.108	302.005
Metro	990.244	964.436	12.681	11.571	1.555
Tramvia	57.356	55.230	770	1.086	270
Tren	761.700	372.107	151.882	155.763	81.947
Autobús empresa	249.411	43.755	19.495	20.778	165.383
Taxi	87.760	66.959	3.006	4.305	13.490
Cotxe	8.348.113	1.864.375	420.806	403.472	5.659.461
Moto	767.542	441.137	15.237	15.478	295.690
Bicicleta	210.942	89.402	1.078	953	119.509
Furgoneta/camió	217.499	51.003	16.689	16.448	133.359
Altres	43.772	4.223	1.457	2.000	36.092
TOTAL	23.084.291	9.367.894	669.024	659.255	12.388.117

Font: EMQ 2006

Del total de prop de 23 milions de desplaçaments que realitzen els residents a Catalunya en dia feiner, en taxi es realitzen prop de 88.000 desplaçaments.

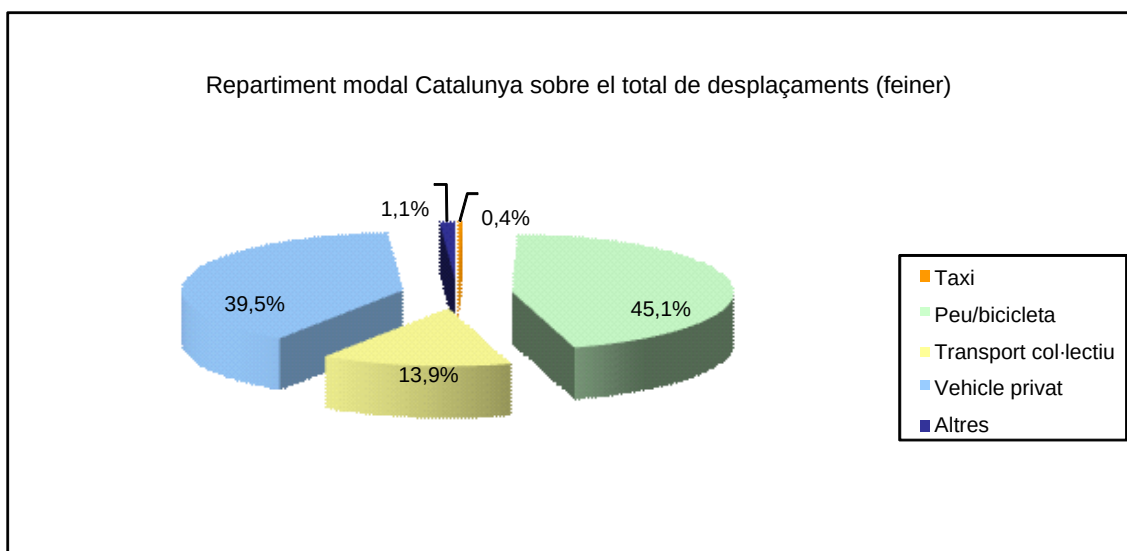
La majoria d'aquests desplaçaments corresponen a l'àmbit IMT, amb prop de 67.000; mentre que fora de l'àmbit IMT el nombre es redueix fins als 13.490 desplaçaments. El nombre de desplaçaments de connexió entre ambdues zones que es realitzen en taxi se situa en més de 7.000 en dia feiner.

Aquestes dades mostren un paper poc rellevant quantitativament del taxi en el conjunt de la mobilitat.

% TOTAL DESPLAÇAMENTS	FEINER				
	Tot Catalunya	IMT-IMT	IMT-exterior	Exterior-IMT	Exterior-exterior
Peu	44,2%	49,2%	0,9%	1,0%	45,0%
Autobús	5,0%	8,6%	3,0%	3,2%	2,4%
Metro	4,3%	10,3%	1,9%	1,8%	0,0%
Tramvia	0,2%	0,6%	0,1%	0,2%	0,0%
Tren	3,3%	4,0%	22,7%	23,6%	0,7%
Autobús empresa	1,1%	0,5%	2,9%	3,2%	1,3%
Taxi	0,4%	0,7%	0,4%	0,7%	0,1%
Cotxe	36,2%	19,9%	62,9%	61,2%	45,7%
Moto	3,3%	4,7%	2,3%	2,3%	2,4%
Bicicleta	0,9%	1,0%	0,2%	0,1%	1,0%
Furgoneta/camió	0,9%	0,5%	2,5%	2,5%	1,1%
Altres	0,2%	0,0%	0,2%	0,3%	0,3%
TOTAL	23.084.291	9.367.894	669.024	659.255	12.388.117

Font: EMQ 2006

Si s'analitzen les dades de forma percentual s'observa com en el conjunt de Catalunya el taxi és utilitzat en un 0,4% dels desplaçaments, augmentant aquest percentatge si s'analitza l'àmbit IMT fins al 0,7%, i disminuint en cas de l'àmbit exterior on només representa un 0,1% sobre el total de modes.



Font: EMQ 2006

Aquestes dades mostren com en l'àmbit exterior el taxi és el mode de transport que té menys pes sobre el total de modes, tenint en compte que en aquest àmbit no hi ha oferta de metro ni de tramvia.

En les relacions entre l'àmbit IMT i l'exterior, el pes és més gran però continua estant per la banda baixa del conjunt de modes de transport.

Els resultats en dia festiu per als diferents àmbits territorials són els següents:

TOTAL DESPLAÇAMENTS	FESTIU				
	Tot Catalunya	IMT-IMT	IMT-exterior	Exterior-IMT	Exterior-exterior
Peu	6.710.733	3.071.836	12.156	12.596	3.614.144
Autobús	412.494	293.862	8.453	12.358	97.821
Metro	459.688	441.106	6.238	7.366	4.978
Tramvia	34.867	34.233	-	475	160
Tren	291.600	117.862	64.189	61.995	47.555
Autobús empresa	85.249	3.310	14.247	17.215	50.477
Taxi	62.964	49.155	1.263	2.612	9.935
Cotxe	7.517.307	1.628.116	559.559	568.746	4.760.885
Moto	378.996	166.773	11.180	12.919	188.125
Bicicleta	189.748	74.169	2.534	2.620	110.426
Furgoneta/camió	41.930	12.682	2.078	2.602	24.567
Altres	28.992	1.485	3.070	4.637	19.800
TOTAL	16.214.568	5.894.589	684.967	706.140	8.928.872

Font: EMQ 2006

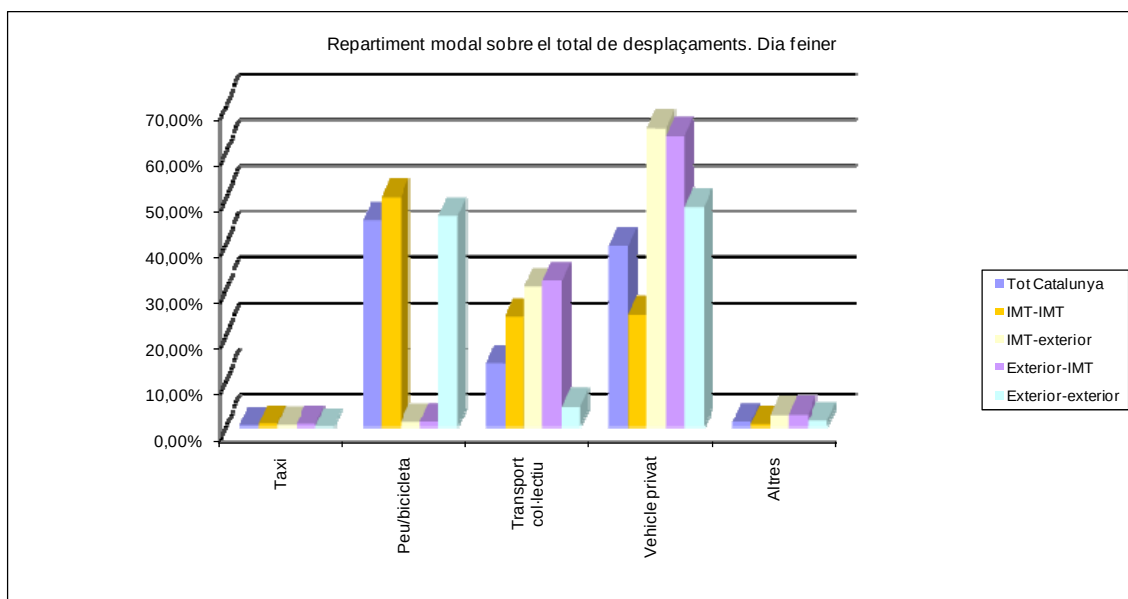
En dia festiu el nombre de desplaçaments totals de residents a Catalunya és de més de 16 milions; d'aquests, més de 60.000 es realitzen en taxi.

% TOTAL DESPLAÇAMENTS	FESTIU				
	Tot Catalunya	IMT-IMT	IMT-exterior	Exterior-IMT	Exterior-exterior
Peu	41,4%	52,1%	1,8%	1,8%	40,5%
Autobús	2,5%	5,0%	1,2%	1,8%	1,1%
Metro	2,8%	7,5%	0,9%	1,0%	0,1%
Tramvia	0,2%	0,6%	0,0%	0,1%	0,0%
Tren	1,8%	2,0%	9,4%	8,8%	0,5%
Autobús empresa	0,5%	0,1%	2,1%	2,4%	0,6%
Taxi	0,4%	0,8%	0,2%	0,4%	0,1%
Cotxe	46,4%	27,6%	81,7%	80,5%	53,3%
Moto	2,3%	2,8%	1,6%	1,8%	2,1%
Bicicleta	1,2%	1,3%	0,4%	0,4%	1,2%
Furgoneta/camió	0,3%	0,2%	0,3%	0,4%	0,3%
Altres	0,2%	0,0%	0,4%	0,7%	0,2%
TOTAL	16.214.568	5.894.589	684.967	706.140	8.928.872

Font: EMQ 2006

Si s'analitzen les dades de forma percentual, el taxi només s'utilitza en un 0,4% dels desplaçaments en el conjunt de Catalunya, i és una dècima superior si s'analitzen els desplaçaments dins l'àmbit IMT, i inferior en el cas dels desplaçaments a l'àmbit exterior.

A continuació, es compara l'ús del taxi en els diferents àmbits territorials d'anàlisi en dia feiner i dia festiu.



Font: EMQ 2006

Així doncs, segons les dades recollides es pot considerar que el taxi té un paper residual en el conjunt de la mobilitat del país, i és lleugerament més important en l'àmbit IMT i menys en l'àmbit exterior, el que és pròpiament l'àmbit d'estudi d'aquest treball.

3.1.2 Tipologia dels serveis de taxi

S'analitza de forma específica en aquest cas el paper que té el taxi en els desplaçaments intramunicipals i intermunicipals.

En aquest cas, només s'analitzen l'àmbit IMT i l'exterior, deixant de banda els de connexió entre ambdós per causa que en aquests àmbits no es produeixen desplaçaments intramunicipals.

Les dades mostren, com ja s'ha vist en l'apartat anterior, el paper poc rellevant del taxi; tot i aquest baix percentatge, es detecta una diferència entre l'àmbit IMT i l'àmbit exterior, que es produeix tant en dia feiner com en dia festiu.

Mentre que a l'àmbit IMT el taxi té més pes en els desplaçaments urbans, en l'àmbit exterior el pes és més gran en els desplaçaments interurbans.

Aquestes dades tenen a veure amb les dimensions dels municipis, ja que fora de l'àmbit IMT són en general força reduïdes i, per tant, no solament els desplaçaments en taxi sinó el mitjans motoritzats solen ésser menys necessaris en els desplaçaments intramunicipals.

		FEINER	
		IMT-IMT	Exterior-exterior
Intramunicipals	% taxi	0,8%	0,1%
	Total desplaçaments	7.454.820	9.000.301
Intermunicipals	% taxi	0,50%	0,2%
	Total desplaçaments	1.913.074	3.387.817

Font: EMQ 2006

		FESTIU	
		IMT-IMT	Exterior-exterior
Intramunicipals	% taxi	0,9%	0,1%
	Total desplaçaments	4.670.133	5.759.751
Intermunicipals	% taxi	0,7%	0,1%
	Total desplaçaments	1.224.456	3.169.120

Font: EMQ 2006

3.1.3 Motius de desplaçaments dels/de les usuaris/àries del taxi

Un altre aspecte a tenir en compte a l'hora d'analitzar els/les usuaris/àries del servei de taxi és el motiu del desplaçament. D'aquesta manera, es poden identificar quins àmbits de desplaçaments cobreix el servei de taxi.

Com en els apartats anteriors, es distingeix la mobilitat entre el dia feiner i el dia festiu i, en aquest cas, a més s'analitza de forma diferenciada l'àmbit IMT i l'àmbit exterior.

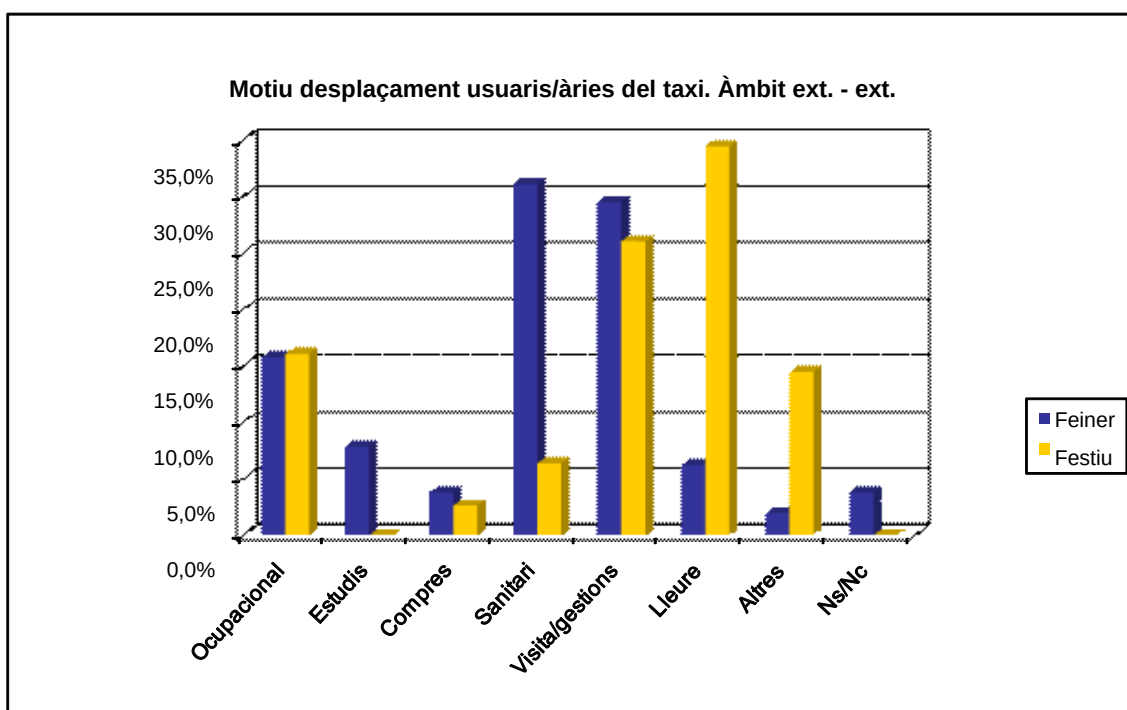
Els motius de desplaçament s'agrupen en grans grups que faran més entenedor l'anàlisi dels motius de viatge.

Es defineixen a continuació els grans grups considerats i els motius de desplaçament inclosos dins de cadascun segons la informació recollida a l'EMQ:

- **Ocupacional:** inclou desplaçaments a la feina.
- **Estudis:** inclou desplaçaments a l'escola, a la universitat o per formació complementària o no reglada.
- **Compres:** inclou els desplaçaments per compres quotidianes, compres ocasionals o no quotidianes.
- **Sanitaris:** inclou els desplaçaments al metge, CAP, proves diagnòstiques, recuperacions, etc.
- **Visites/gestions:** inclou els desplaçaments per visita a família o amistats, acompanyament a altres persones i gestions personals i de treball.

- **Lleure:** inclou els desplaçaments per a la pràctica d'activitats esportives, activitats culturals (museus, conferències, cinema, teatre, etc.). Altres activitats d'oci (restauració, activitats lúdiques, etc.) i passeig.
- **Altres:** inclou els desplaçaments per anar a missa, la església, a l'hort, al cementiri, els àpats no d'oci i altres tipologies de desplaçament.
- **Ns/nc**
- **Tornades:** inclou els desplaçaments de tornada a casa/domicili, tornada a la segona residència, tornada a l'hotel i tornada a un altre domicili.

Els gràfics següents mostren els motius de desplaçament dels/de les usuaris/àries per grans grups, sense considerar les tornades.



Font: EMQ 2006

A l'àmbit exterior els motius de desplaçament dels/de les usuaris/àries del taxi en dia feiner es troben vinculats principalment a motius sanitaris (31%) i al de les visites i gestions (29%). Ja amb un menys pes es troben els desplaçaments per motius ocupacionals (15%). La resta de motius de desplaçament són força exigus.

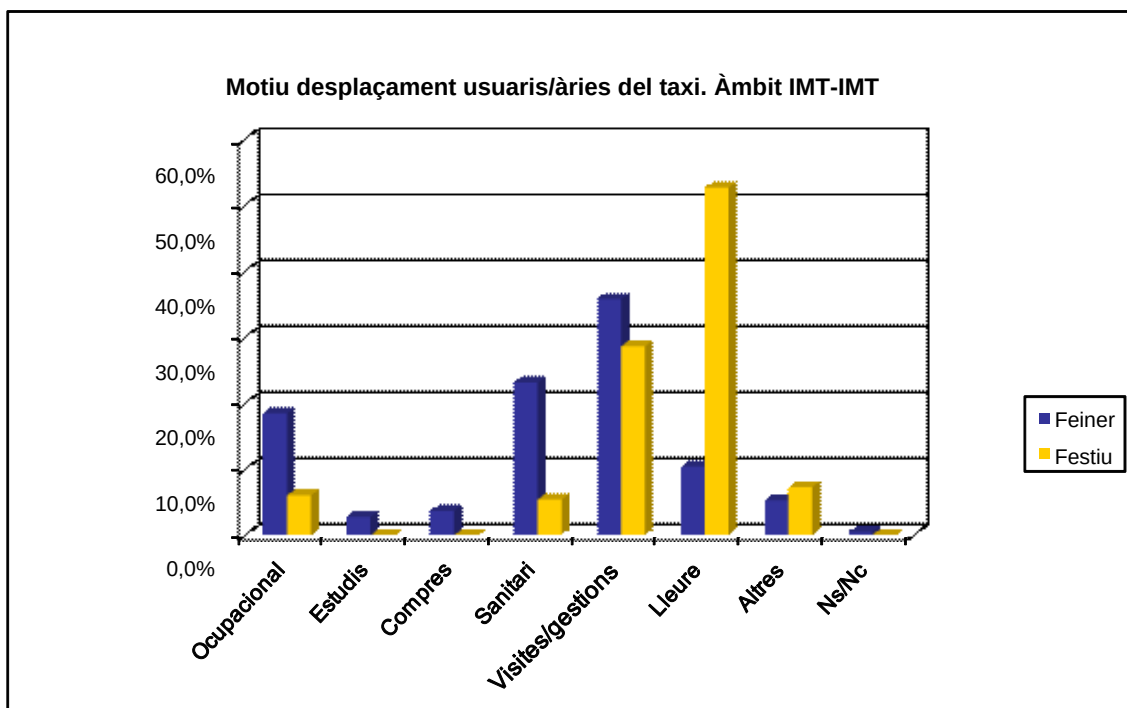
En dia festiu guanyen pes els desplaçaments per motiu de lleure i de visites i gestions, que se situen prop del 35% els primers i prop del 25% els segons.

MOTIU DELS DESPLAÇAMENTS EN TAXI, ÀMBIT EXT.- EXT.	FEINER		FESTIU	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Tornada a casa/domicili	4.994	37,0%	3.685	37,1%
La feina	1.139	8,4%	905	9,1%
L'escola, universitat	454	3,4%	-	-
Activitats de formació complementària o no reglada	113	0,8%	-	-
Compres quotidianes	212	1,6%	148	1,5%
Compres ocasionals o no quotidianes	60	0,4%	-	-
Metge, CAP, proves diagnòstiques, recuperacions	2.245	16,6%	359	3,6%
Visita a família o amistats	191	1,4%	754	7,6%
Acompanyament a altres persones	469	3,5%	-	-
Gestions de treball	666	4,9%	491	4,9%
Gestions personals	805	6,0%	222	2,2%
Àpat no d'oci (dinar, etc.)	111	0,8%	-	-
Pràctica d'activitats esportives	48	0,4%	496	5,0%
Activitats culturals (museus, conferències, cinema, teatre, etc.)	101	0,7%	-	-
Altres activitats d'oci (restauració, activitats lúdiques, etc.)	194	1,4%	1.343	13,5%
Passeig	107	0,8%	101	1,0%
Tornada a la segona residència	63	0,5%	-	-
Tornada a l'hotel	1.071	7,9%	618	6,2%
Tornada a un altre domicili	142	1,1%	-	-
Anar a missa/església	31	0,2%	-	-
A l'hort/corral de bestiar	-	-	88	0,9%
Anar al cementiri/tanatori	-	-	726	7,3%
Anar a votar	-	-	-	-
Altres desplaçaments	-	-	-	-
NS/NC	273	2,0%	-	-

Font: EMQ 2006

Si s'analitzen les dades dels desplaçaments només dins l'àmbit IMT, els desplaçaments vinculats a gestions i visites tant personals com de treball són el principal motiu de desplaçament dels/de les usuaris/àries del taxi (36%), seguit dels desplaçaments per motiu sanitari (23%). La resta de motius representen percentatges força més petits.

En dia festiu, com en el cas de l'àmbit exterior, els desplaçaments de lleure són els principals (53%) seguit dels desplaçaments de visites i gestions, que representen prop del 30%.



Font: EMQ 2006

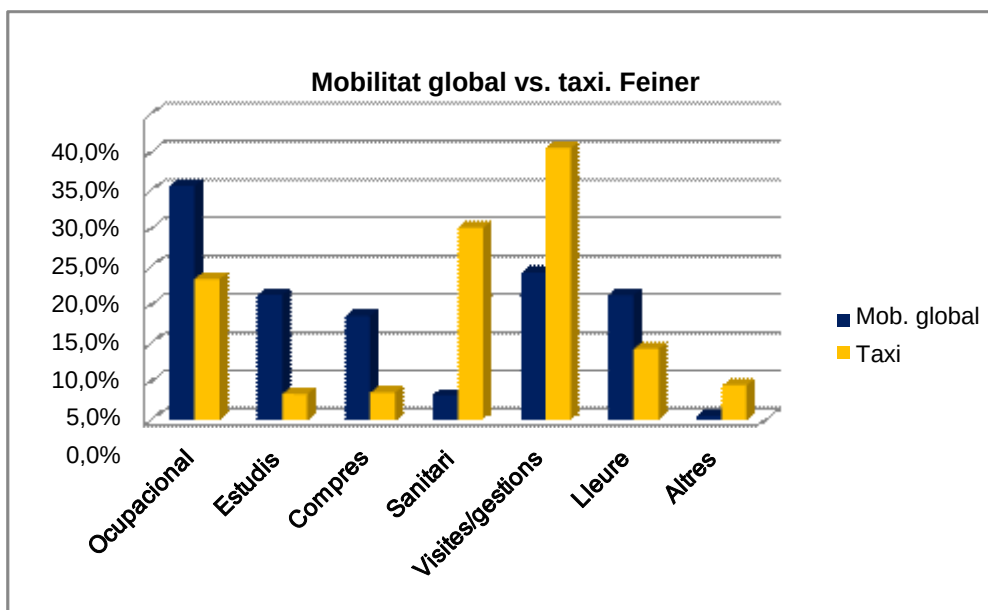
MOTIU DELS DESPLAÇAMENTS EN TAXI, ÀMBIT IMT- IMT	FEINER		FESTIU	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Tornada a casa/domicili	27.688	41,4%	23.842	48,5%
La feina	7.086	10,6%	1.389	2,8%
L'escola, universitat	651	1,0%	-	-
Activitats de formació complementària o no reglada	421	0,6%	-	-
Compres quotidianes	764	1,1%	-	-
Compres ocasionals o no quotidianes	659	1,0%	-	-
Metge, CAP, proves diagnòstiques, recuperacions	8.876	13,3%	1.245	2,5%
Visita a família o amistats	2.358	3,5%	5.403	11,0%
Acompanyament a altres persones	2.729	4,1%		
Gestions de treball	4.836	7,2%		
Gestions personals	3.803	5,7%	1.189	2,4%
Àpat no d'oci (dinar, etc.)	1.259	1,9%	674	1,4%
Pràctica d'activitats esportives	211	0,3%	-	-
Activitats culturals (museus, conferències, cinema, teatre, etc.)	695	1,0%	487	1,0%
Altres activitats d'oci (restauració, activitats lúdiques, etc.)	2.964	4,4%	11.044	22,5%
Passeig	132	0,2%	593	1,2%
Tornada a la segona residència	21	0,0%	179	0,4%
Tornada a l'hotel	11	0,0%	644	1,3%
Tornada a un altre domicili	846	1,3%	1.462	3,0%
Anar a missa/església	-	-	1.005	2,0%
A l'hort/corral de bestiar	-	-	-	-
Anar al cementiri/tanatori	765	1,1%	-	-
Anar a votar	-	-	-	-
Altres desplaçaments	-	-	-	-
NS/NC	187	0,3%	-	-

Font: EMQ 2006

Aquestes dades mostren com en dia feiner els desplaçaments per motiu sanitari i visites i gestions, tant personals com de treball, representen els principals motius de desplaçaments dels/de les usuaris/àries del taxi.

Per poder analitzar si hi ha un comportament diferenciat dels/de les usuaris/àries del taxi respecte de la resta de modes, es comparen els motius de desplaçaments del global de desplaçaments de Catalunya envers els vinculats al taxi, tant en dia feiner com en dia festiu.

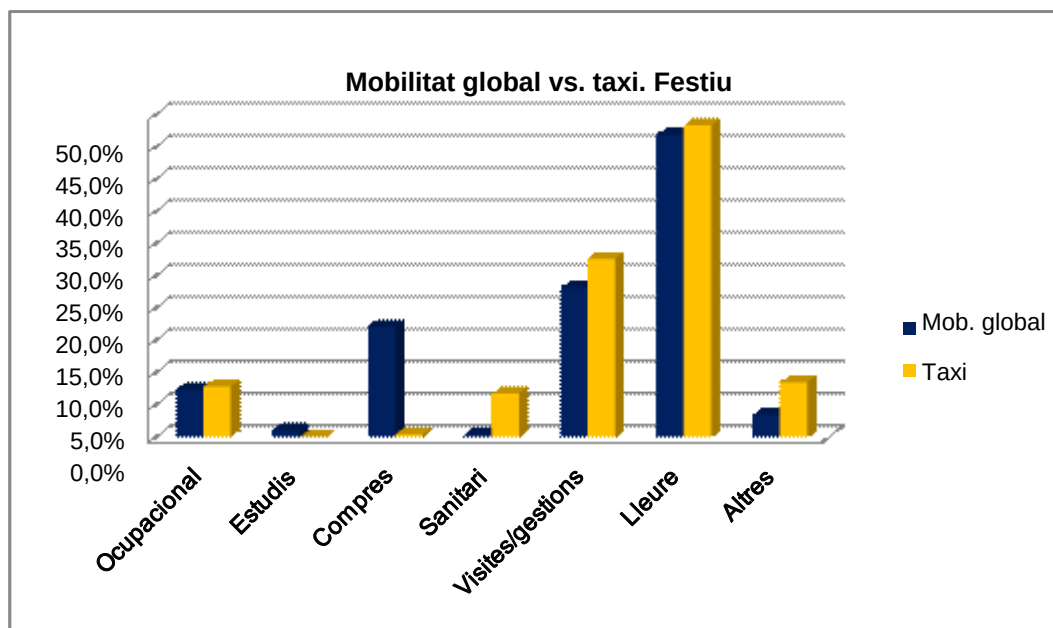
L'anàlisi s'ha realitzat sobre la mobilitat de Catalunya sense diferenciar entre àmbits territorials.



Font: EMQ 2006

En dia feiner la mobilitat vinculada al servei de taxi presenta un comportament força diferenciat respecte de la resta de la mobilitat. Mentre que els principals motius de desplaçament de la totalitat de modes es vinculen a la mobilitat ocupacional, en el cas dels/de les usuaris/àries del taxi, tal i com s'ha vist abans, es troben vinculats a motius de visites i gestions i a desplaçaments per motius sanitaris.

En dia festiu els motius de desplaçament són més similars entre els/les usuaris/àries del taxi i el conjunt de la mobilitat catalana. Només es detecten petites diferències en els desplaçaments per motius de compres i en el sanitari. En el primer el taxi té una presència irrellevant, mentre que en el segon té un pes força més gran.



Font: EMQ 2006

3.1.4 Grau de captivitat dels/de les usuaris/àries del servei de taxi

Finalment, segons les dades de l'EMQ 2006 s'analitza el grau de captivitat dels/de les usuaris/àries del servei de taxi, en funció de la disponibilitat de vehicle privat (cotxe/moto).

En aquest cas, a causa dels nivells d'error detectats, es proposa només l'anàlisi en dia feiner.

La taula següent recull els valors per als diferents àmbits territorials:

Àmbit	Desplaçaments totals en taxi Dia feiner	% Disposen de vehicle (Cotxe/moto)
IMT-IMT	66.959	43,8%
IMT-EXT.	3.006	74,4%
EXT.-IMT	4.305	68,9%
EXT.-EXT.	13.490	42,9%

Font: EMQ 2006

La disponibilitat de vehicle privat és força similar en l'àmbit territorial IMT-IMT i en l'àmbit EXT.-EXT., i se situa prop del 40%. En el cas dels desplaçaments entre ambdós àmbits, el percentatge de disponibilitat de vehicle privat augmenta, i és més baix el grau de captivitat.

3.2. Les grans xifres econòmiques del taxi a Catalunya

12.000 autònoms o empreses es dediquen al servei del taxi al conjunt de Catalunya, seguint una **tendència decreixent** pel que fa al seu nombre en els darrers anys.

Els sector **ocupa** prop de **14.000 persones** majoritàriament **homes** (5% dones), **no assalariats** (85% autònoms).

Aquestes dades mostren que el **sector del taxi** ocupa un **0,4%** de les persones treballadores a Catalunya, valor igual al que representa dins el conjunt de la mobilitat.

El sector, al global de Catalunya, té un volum de negoci de més de **500 milions d'euros anuals**.

Per empresa, els ingressos de mitjana se situarien prop dels **45.000 euros**, segons dades de l'Enquesta anual de serveis.

S'analitzen a continuació les grans xifres macroeconòmiques del taxi a Catalunya.

Les dades s'han obtingut d'acord amb l'Enquesta anual de serveis realitzada per l'Institut Nacional d'Estadística (INE). Aquesta estadística recull informació sobre les empreses del sector serveis, que investiga quasi la totalitat dels serveis de mercat, aproximadament el 70% del valor afegit brut del sector serveis. És una enquesta per mostreig de caràcter anual duta a terme per l'INE amb la col·laboració de l'Idescat en el territori català.

La seva finalitat fonamental és l'estudi de les característiques econòmiques de les empreses de les diverses branques de serveis, com ara l'activitat principal, l'ocupació i tots els conceptes rellevants lligats a la comptabilitat de les empreses, com són:

- volum de negoci,
- consums de primeres matèries i de mercaderies,
- despeses en serveis exteriors,
- despeses de personal, i
- inversió en actius materials.

La informació es presenta organitzada en quatre grans agrupacions: comerç, turisme, transport i comunicacions; i serveis a les empreses i serveis personals.

Cada agrupació se subdivideix en sectors que al seu torn es desagreguen en branques.

En el cas de l'agrupació de transport es divideix en els sectors següents: transports de viatgers, transports de mercaderies, activitats afins al transport, activitats postals i correus i telecomunicacions.

Dins el transport de viatgers hi ha les subbranques següents:

- Transport de viatgers
- Transport per ferrocarril i altres transports terrestres de viatgers
- Transport en taxi
- Transport de viatgers, marítim i aeri.

En el cas d'aquest Estudi, s'analitzen les dades referents a la sub branca del taxi, centrant-se en els aspectes següents:

- Nombre d'empreses dedicades al sector del taxi
- Caracterització de l'ocupació vinculada al sector del taxi
- Ingressos i despeses del sector.

3.2.1 Nombre d'empreses dedicades al sector del taxi

El nombre d'empreses dedicades al sector del taxi ha anat decreixent en els darrers anys de manera lleugera. L'any 2007 hi havia 11.952 empreses dedicades al sector del taxi.

Àmbit	2005	2006	2007
Nombre d'empreses (sector taxi)	12.011	11.962	11.952
Nombre d'empreses (total Catalunya)	N/d	586.729	621.391

Font: Enquesta anual de serveis

Si es compara amb el conjunt de l'economia catalana, el nombre d'empreses en aquest mateix període ha continuat pujant, situant-se l'any 2007 en 621.391 empreses segons l'Idescat. Sobre aquest total, les empreses del servei de taxi representen gairebé un 2% del nombre d'empreses de Catalunya.

3.2.2 Caracterització de l'ocupació vinculada al sector del taxi

S'analitza en aquest apartat les característiques del mercat laboral vinculades al sector del taxi.

L'any 2007 el nombre d'ocupats vinculats al servei del taxi era de 14.334, cosa que representa un 0,4% del total de població ocupada a Catalunya, que era de 3.510.600 persones segons l'Institut d'Estadística de Catalunya.

La taula següent recull el nombre d'ocupats al sector i les seves característiques, principalment pel que fa al sexe i les condicions laborals.

Àmbit	2005	2006	2007
Ocupats	13.734	14.374	14.334
Homes	13.309	13.869	13.547
Dones	425	505	788
% Homes	96,9%	96,5%	94,5%
% Dones	3,1%	3,5%	5,5%

Font: Enquesta anual de serveis

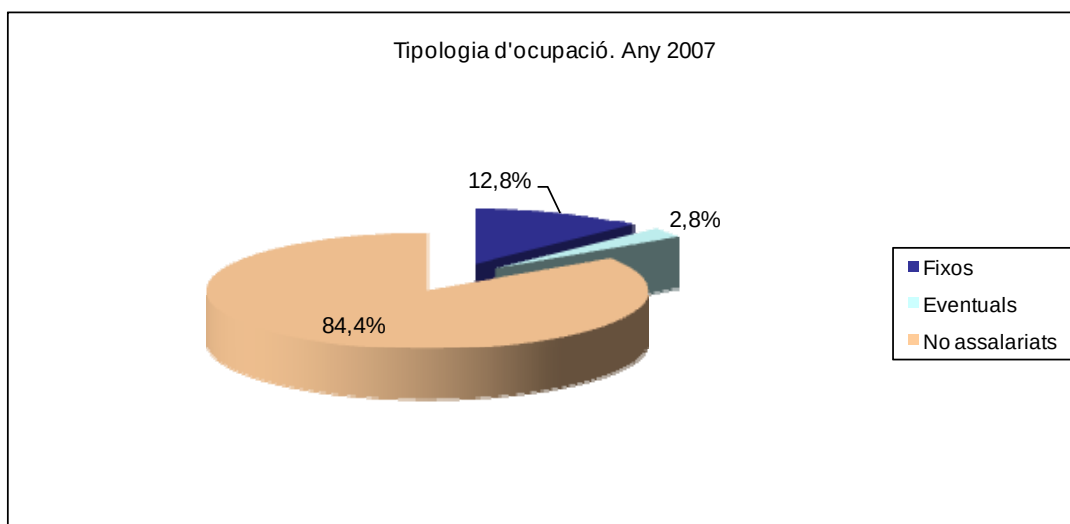
Dels més de 14.000 ocupats al sector l'any 2007, el nombre de dones és minoritari ja que només representen poc més d'un 5% del sector, tot i que cal assenyalar que aquest valor ha anat a l'alça en els darrers anys, augmentant més que els homes l'any 2006, i també augmentant el nombre de dones l'any 2007 mentre que el d'homes disminuïa.

Àmbit	2005	2006	2007
Assalariats/ades	1.751	2.218	2.239
<i>Fixos/es</i>	<i>1.373</i>	<i>1.705</i>	<i>1.832</i>
<i>Eventuals</i>	<i>378</i>	<i>512</i>	<i>407</i>
No assalariats/ades	11.983	12.157	12.096

Font: Enquesta anual de serveis

Si s'analitza l'ocupació des del punt de vista de la tipologia de remuneració que perceben els treballadors/ores, es detecta com el sector del taxi és un àmbit on predomina de manera notable el nombre de persones no assalariades, tenint en compte que són aquelles persones que dirigeixen o participen activament en els treballs de l'empresa sense percebre una remuneració fixa o salari.

El percentatge de persones assalariades l'any 2007 se situava prop del 15%, la majoria de les quals assalariats/ades fixos/es.



Font: Enquesta anual de serveis

3.2.3 Ingressos i despeses del sector

Finalment, es recullen les grans xifres del servei de taxi pel que fa a ingressos i despeses.

	2005	2006	2007
Ingressos d'explotació			
Volum de negoci	499.446	547.775	534.597
Altres ingressos	6	62	1.129
Despeses d'explotació			
Consum de primeres matèries i altres proveïments	49.536	53.844	59.678
Consum de mercaderies	-	-	28
Treballs fets per altres empreses	2.258	2.743	10.801
Despeses de personal	21.255	27.872	32.847
Despeses en serveis exteriors	46.247	53.308	54.372
Altres despeses	23	2	42
Dotacions per a amortitzacions	2.057	1.702	3.086
Inversions en actius materials	11.600	31.521	27.509
Compres d'immobilitzat material	15.711	33.374	30.489
Vendes d'immobilitzat material	4.111	1.853	2.980

Font: Enquesta anual de serveis. Dades en milers d'euros

En què:

Volum de negoci: el volum de negoci inclou les vendes de productes i mercaderies i la prestació de serveis corresponents a les activitats ordinàries de l'empresa. Les vendes es comptabilitzen sense incloure l'impost sobre el valor afegit (IVA) i en termes nets, és a dir, deduint les devolucions de vendes i els descomptes per defectes de qualitat i els ràpels.

Altres ingressos: inclou els treballs per a l'immobilitzat, les subvencions a l'explotació i altres ingressos de gestió.

Consum de primeres matèries i altres proveïments: suma del consum de primeres matèries (és a dir, els béns adquirits per ser transformats en el procés productiu) i el consum d'altres proveïments (combustibles, recanvis, embalatges, material d'oficina, etc.). El consum de primeres matèries es computa restant de les compres de primeres matèries l'import de la variació d'existències de primeres matèries. El consum d'altres proveïments es computa restant de les compres d'altres proveïments l'import de la variació d'existències d'altres proveïments.

Consum de mercaderies: el consum de mercaderies és el resultat de restar de les compres de mercaderies (és a dir, els béns adquirits per l'empresa per ser tornats a vendre sense transformació) l'import de la variació d'existències de mercaderies.

Treballs fets per altres empreses: valor dels treballs que, formant part del procés de producció propi, són encarregats i duts a terme per altres empreses o professionals del sector.

Despeses de personal: les despeses de personal recullen tots els pagaments efectuats per l'empresa al seu personal com a remuneració pel seu treball, així com les càrregues socials a càrrec de l'empresa.

Despeses en serveis exteriors: despeses en concepte de serveis de naturalesa diversa prestats per tercers, com ara reparacions i conservació, serveis de professionals independents, serveis bancaris i similars, etc.

Altres despeses: despeses de gestió que no tenen caràcter extraordinari i no estan incloses en altres subgrups.

Dotacions per a amortitzacions: dotacions per a l'amortització de despeses de l'establiment i de l'immobilitzat material i immaterial.

Inversions en actius materials: diferència entre les compres i les vendes d'immobilitzat material.

Compres d'immobilitzat material: compres de béns duradors destinats a ser utilitzats en l'activitat de l'empresa, així com les millores, transformacions i reparacions que en prolonguin la vida útil o n'augmentin la productivitat.

Vendes d'immobilitzat material: vendes de béns duradors destinats a ser utilitzats en l'activitat de l'empresa.

Les dades mostren com en els darrers anys els ingressos d'explotació han tingut un comportament irregular, ja que mentre que de l'any 2005 al 2006 els ingressos van augmentar prop d'un 9%, l'any següent, els ingressos van caure més d'un 2%.

El que si que manté una variació positiva són les despeses que en els darrers anys han tingut creixements de prop del 15%.

S'analitzen a continuació les dades de manera unitària per empresa per a l'any 2007.

	Any 2007
Nombre d'empreses	11.952
Ingressos d'explotació	535.726.000
Ingressos explotació. per empresa	44.823,1
Despeses d'explotació	160.854.000
Despeses explotació per empresa	13.458,3
Inversions en actius materials	27.509.000
Inversions per empresa	2.301,6

Font: elaboració pròpia a partir de l'Enquesta anual de serveis. Dades en milers d'euros

3.3. El marc legal del taxi a Catalunya

La **Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi**, és l'instrument legal que **regula el sector**. Aquesta Llei fa una regulació global de l'activitat que, per reglament, és **adaptable a les diferents realitats** del país.

En el context global de la mobilitat de les persones, el servei del taxi té una presència molt remarcable la qual històricament ha estat vinculada a l'exercici d'una activitat privada reglamentada que complementa les prestacions pròpies del transport col·lectiu.

Renovar la normativa vinculada a l'activitat privada que complementa les prestacions pròpies del transport col·lectiu, que realitza el servei de taxi, i fer-ho des de la competència del Parlament de Catalunya, en l'exercici de la competència exclusiva en matèria de transports terrestres que transcorren íntegrament dins el territori de Catalunya, competència atribuïda a la Generalitat per l'article 9.15 de l'Estatut d'autonomia, va comportar la Llei 19/2003, del taxi, a Catalunya.

A la vegada, aquesta Llei respon a altres consideracions, com la necessitat d'adequar als paràmetres del bloc de la constitucionalitat una normativa sobre el servei de taxi que en el transcurs del temps s'havia convertit en obsoleta, a més de tenir en compte la necessitat d'acomodar a les noves demandes socials les condicions de la prestació dels serveis i, alhora, oferir als professionals d'aquesta activitat un marc jurídic que els permetés dur-la a terme en condicions de modernitat i seguretat, i que reconegui la contribució que presten a l'activitat productiva, turística, de lleure i d'esbarjo i el component públic que en caracteritza les prestacions.

Així, aquest text legal fa una regulació global de l'activitat, que permet fer un desenvolupament per reglament adaptable a les diverses realitats territorials i de funcionament i a les característiques específiques de les explotacions (urbana, metropolitana, rural i turística); i té també en compte el perfil divers de les realitats locals i les característiques pròpies de la demanda.

La Llei té l'estructura següent:

- Capítol I. Normes generals
- Capítol II. Regulació de l'activitat
- Capítol III. Condicions generals de prestació del servei
- Capítol IV. Règim econòmic
- Capítol V. Consell Català del Taxi

- Capítol VI. Inspecció i règim sancionador
- Disposicions addicionals (Innovacions tecnològiques, Mitjans telemàtics i Pla específic de foment)
- Disposicions transitòries (Adaptació a les ordenances municipals, etc.)
- Disposicions finals (Col·legi professional, règim de prestació dels serveis urbans, etc.)

En el capítol I la Llei determina l'àmbit d'aplicació i defineix els serveis de taxi.

En el capítol II, regula la subjecció d'aquesta activitat a la llicència local i a l'autorització de l'Administració de la Generalitat. Determina, així mateix, el procediment per a atorgar les llicències i n'estableix el nombre màxim, el règim de titularitat, reconeixent la possibilitat que tant les persones físiques com les jurídiques en siguin titulars; i la possibilitat de transmetre-les, modificar-les i extingir-les. Tenint en compte la naturalesa de doble títol habilitant, segons que es tracti de transport urbà o interurbà, la Llei estableix un procediment coordinat àgil, simplificat i eficaç d'atorgament amb la finalitat de no dissociar la prestació d'ambdues modalitats de transport, sens perjudici de les atribucions respectives.

El capítol III fixa les condicions generals de prestació, i estableix la forma de contractació, la qualificació i la formació del personal que intervé en la gestió d'aquesta modalitat de transport i establint-ne el catàleg de drets i deures de les persones usuàries per tal de garantir-ne la protecció durant la prestació dels serveis. En aquest capítol tercer s'estableixen els procediments que permetin coordinar els diversos serveis municipals de taxi.

El capítol IV determina les prescripcions vinculades al règim econòmic de la prestació dels serveis de taxi, fent referència a l'establiment de les tarifes urbanes i determinant la competència de la Generalitat de Catalunya per a fixar les tarifes aplicables als serveis interurbans. Per tal de garantir que aquestes tarifes s'apliquin de forma correcta, la Llei estableix les circumstàncies en què els vehicles que presten els serveis de taxi han d'estar proveïts d'un aparell taxímetre que permeti als viatgers/eres controlar en tot moment el preu del transport. D'altra banda, aquesta Llei estableix el compromís de les administracions competents en la matèria de promoure la introducció progressiva d'innovacions tecnològiques en els serveis de taxi, comptant sempre amb la participació dels agents del sector.

El capítol V, fa referència al Consell Català del Taxi; aquest organisme ha d'ésser un òrgan col·legiat de composició mixta en el qual hi hagi representació de les diverses administracions amb competències sobre aquesta modalitat de transport i també del sector del taxi.

El VI i darrer capítol tracta les qüestions relatives a la inspecció i al règim sancionador aplicable als serveis de taxi, i tipifica les diverses conductes que constitueixen infraccions dels preceptes d'aquesta Llei.

Aquest text legal estableix també un període transitori de sis mesos per tal que les ordenances locals que regulin aquests serveis de transport es puguin adaptar al nou marc normatiu, segons

les modificacions i les innovacions introduïdes per la mateixa Llei en el règim jurídic regulador del taxi.

Finalment, aquesta Llei estableix la facultat dels ens competents per a atorgar les llicències de taxi urbà i per a desenvolupar el Reglament de la Llei, amb la previsió que el Govern ha d'establir un reglament que ha d'ésser aplicable supletòriament per als ens locals que no n'aprovin un de propi.

4 Caracterització del servei de taxi a Catalunya

Aquest capítol té com a per objectiu una anàlisi de les característiques del servei de taxi a Catalunya. Aquesta caracterització permet conèixer les funcions del servei de taxi al nostre país, així com el tipus d'oferta, els aspectes regulatius que l'ordenen i el sistema tarifari vinculat a aquest.

Per a conèixer les característiques del servei de taxi a Catalunya, s'han utilitzat diverses fonts ja que els diferents paràmetres que serveixen per a caracteritzar-lo procedeixen d'origens diversos.

La informació de partida que ha servit per a descriure el servei de taxi ha estat la llista d'autoritzacions del servei interurbà de taxi que disposava la Direcció General del Transport Terrestre. D'acord amb aquesta llista, s'ha pogut tenir una informació bàsica del servei com es poder conèixer els municipis que disposen de servei de taxi, el nombre d'autoritzacions, l'antiguitat mitjana de la flota així com l'acumulació de llicències per persona.

Amb aquesta informació de partida s'ha realitzat un procés participatiu entre els ajuntaments en què s'ha pogut obtenir informació de les característiques del servei, aspectes regulatius i tarifaris entre d'altres.

Finalment, per poder conèixer alguns aspectes relacionats amb l'organització del sector, l'equipament dels taxis i la implantació de les noves tecnologies, s'ha recollit informació directament dels representants dels sectors de determinats municipis que s'han considerat representatius; aquesta representativitat es justifica en posteriors apartats.

4.1. Distribució territorial i caracterització de les llicències de taxi

Més de la **meitat dels municipis de Catalunya disposen** de llicències per a la prestació del **servei de taxi**.

Segons la població del municipi, **a partir dels 5.000 habitants** gairebé **tots** els municipis disposen de servei de taxi.

El **nombre d'habitants amb servei de taxi** a Catalunya fora de l'àmbit IMT és **3,9 milions** d'habitants d'una població de prop de 4,2 milions d'habitants, el que significa que un **93% de la població** disposa d'aquest servei.

L'àmbit d'estudi concentra prop de **2.900 llicències per al servei de taxi**.

Per demarcacions, **Barcelona** fora de l'àmbit IMT (197) és la que **concentra un nombre més gran de municipis** amb servei de taxi, seguit de Lleida (121), Girona (107) i Tarragona (105).

Per nombre llicències, gairebé **la meitat** són de la demarcació de **Barcelona** fora de l'àmbit IMT (1.303), mentre que la resta es reparteixen entre les tres altres demarcacions, amb un pes més gran de Girona (584), Tarragona (551) i la demarcació de Lleida (440).

Predominen el nombre de **xarxes petites** (menys de 5 vehicles), que és un 70% dels municipis.

No s'han identificat llicències exclusivament urbanes a l'àmbit d'estudi.

El **valor mitjà** d'habitants/licència se situa en **1.400 hab./licència**.

Els municipis amb **valors** d'habitants per llicència **superiors a la mitjana** solen ésser municipis d'entre **5.000-10.000 habitants no turístics (més de 6.000 hab./licència)**. Molt **per sota** d'aquest valor se situen **municipis turístics**, principalment en **zones d'alta muntanya (menys 100 hab./licència)**.

Els municipis **turístics** tenen de mitjana un **nombre més petit d'habitants per llicència**.

Poca implantació de les **llicències estacionals** (4,3% dels municipis).

Tot i que el nombre de municipis amb alguna **llicència de 5-9 places** és important, el nombre d'aquestes llicències sobre el total és força menys important, són prop del **25%**.

Baix coneixement de les característiques del servei de taxi per part dels **ajuntaments**. **Poca regulació de torns i serveis mínims** pel que fa als ajuntaments (14,3%).

Estancament del sector amb un baix percentatge de municipis on s'ha creat (9,7%) o extingit (3,4%) alguna llicència.

Presència molt **poc important** dels **treballadors/ores assalariats/ades** que cobreixen entre un 10 i un 15% del total de llicències.

El primer pas que cal fer per a conèixer les característiques del servei del taxi a Catalunya és conèixer el nombre de llicències i la seva distribució territorial al país.

La determinació del nombre total de llicències que presten servei de taxi, s'estableix a partir de la llista d'autoritzacions de servei interurbà de la Direcció General del Transport Terrestre.

Aquesta llista recull que hi ha 2.878 autoritzacions per a prestar serveis interurbans (abril 2009). Si es comparen aquestes dades amb les proporcionades pels ajuntaments, el nombre de llicències difereix en menys d'un 1%, i es pot establir que en l'àmbit d'estudi el nombre total de llicències de servei de taxi se situa en prop de 2.900 llicències, i concloure que el nombre d'autoritzacions i de llicències són gairebé iguals.

Aquestes 2.878 llicències estan repartides en un total de 530 municipis catalans.

Així, doncs, segons aquest univers que representen els municipis amb llicències de servei de taxi, s'ha realitzat un procés participatiu amb els ajuntaments dels municipis que ha permès caracteritzar de millor forma el servei de taxi a Catalunya.

Dels 530 municipis amb servei de taxi, s'ha pogut caracteritzar el **servei** en un total de **326 municipis de Catalunya**, el que representa un **61%** del conjunt de municipis.

Per la dimensió del municipi, cal assenyalar que per **damunt de 10.000 habitants** s'ha pogut caracteritzar el **75%** dels municipis.

El **grau de participació** és força **similar en les 4 demarcacions**, i és a Tarragona on s'han obtingut uns percentatges més grans de resposta. Aquests valors asseguren una representativitat de les respostes obtingudes.

La caracterització del servei s'ha realitzat a partir de procés d'enquesta amb el contingut següent:

- Característiques bàsiques del municipi (habitants, turisme i equipaments sanitaris).
- Llicències de servei de taxi (per a serveis urbans, interurbans, amb autoritzacions de 5 a 9 places, estacionals, etc.).
- Regulació del servei de taxi del municipi (ordenances, nombre màxim de llicències, expedicions de certificats de capacitació, serveis mínims, obligació a disposar de taxímetre, etc.).
- Prestació del servei (vehicles adaptats a PMR, mitjans de senyalització dels vehicles, punts de parada, servei telefònic, tipologies de serveis, etc.).
- Suspensions, transmissions i extincions (nombre llicències creades, transmeses, extingides, taxes, etc.).
- Paper de les administracions (inspeccions, promoció de la seguretat, etc.).
- Sistema tarifari (tipologies de tarifes, horaris d'aplicació, preu de la fracció, etc.).

Així doncs, segons l'univers de 530 municipis que disposen d'autoritzacions, s'ha realitzat el procés d'enquesta.

El nivell de resposta ha estat el següent, segons demarcacions territorials i segons la mida del municipi:

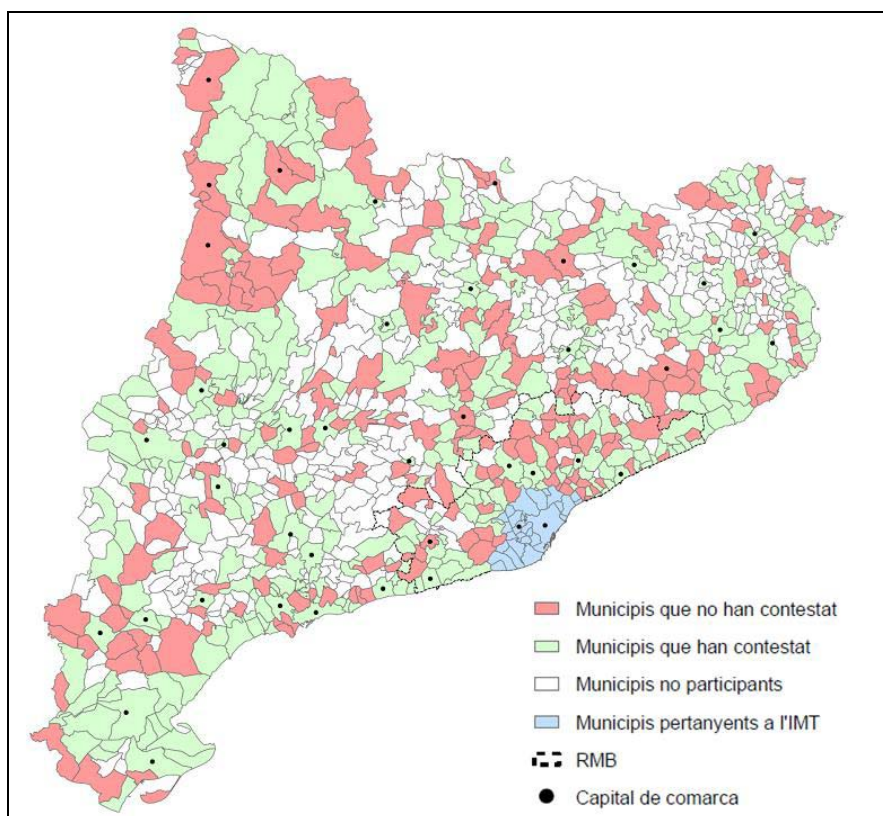
Demarcació	Nre. municipis amb autoritzacions	%	Nre. municipis participants	%	Grau d'èxit per demarcacions
Barcelona	197	37,17%	115	35,28%	58,4%
Girona	107	20,19%	67	20,55%	62,6%
Lleida	121	22,83%	75	23,01%	62,0%
Tarragona	105	19,81%	69	21,17%	65,7%

Font: Direcció general del Transport Terrestre i elaboració pròpia

	Municipis amb autoritzacions segons DGTT	%	Municipis participants	%	Grau d'èxit segons mida municipi
Menys de 1.000 hab.	169	31,76%	83	25,30%	49,40%
Entre 1.000 i 5.000 hab.	190	35,92%	130	40,24%	69,47%
Entre 5.001 i 10.000 hab.	81	15,31%	46	14,02%	56,79%
Entre 10.001 i 50.000 hab.	78	14,74%	58	17,68%	74,36%
Més de 50.000 hab.	12	2,27%	9	2,74%	75,00%
Total	530	100,00%	326	100,00%	61,51%

Font: Direcció general del Transport Terrestre i elaboració pròpia

Geogràficament es distribueixen de la manera següent:



Font: Direcció general del Transport Terrestre i elaboració pròpia. Maig 2009

Tot i aquest alt nivell de resposta dels qüestionaris, el grau de resposta de les preguntes no és el mateix, i per tant, pel que fa a l'explotació dels resultats de les diferents preguntes cal tenir en compte el grau de resposta i la seva coherència.

Al capítol 10 del document es recull el grau de resposta de les diferents preguntes.

4.1.1 Volum de llicències. Relació amb la població

Per a conèixer la distribució territorial de les llicències, s'analitza la implantació d'aquestes en les diferents demarcacions i en les diferents tipologies de municipi segons el nombre d'habitants.

Àmbit territorial	Nre. municipis amb autoritzacions	Nre. autoritzacions serveis interurbans taxi
Barcelona	197	1.303
Girona	107	584
Lleida	121	440
Tarragona	105	551
Catalunya(llevat IMT)	530	2.878

Font: Direcció general del Transport Terrestre

Així, doncs, s'identifiquen un total de 530 municipis amb autoritzacions per a servei interurbà de taxi, que tal i com s'ha dit amb anterioritat disposen d'un total de 2.878 autoritzacions.

Aquest nombre representa un 57% dels municipis de Catalunya, que són els que disposen d'autoritzacions de servei de taxi.

	Nre. municipis amb autoritzacions	Nre. municipis total	%
Menys 1.000 hab.	169	490	34,5%
1.000-5.000 hab.	190	254	74,8%
5.001-10.000 hab.	81	85	95,3%
10.001-50.000 hab.	78	78	100,0%
Més de 50.000 hab.	12	12	100,0%
Total hab.	530	919	57,7%

Font: Direcció General del Transport Terrestre

	Municipis amb autoritzacions	Total municipis	%
Barcelona	197	284	69,4%
Girona	107	221	48,4%
Lleida	121	231	52,4%
Tarragona	105	183	57,4%
Catalunya	530	919	57,7%

Font: Direcció General del Transport Terrestre

Les dades mostren com el nombre més gran de municipis amb llicències de servei de taxi és el d'entre 1.000 i 5.000 habitants, tot i que percentualment el nombre més gran de municipis se

situa a partir de 5.000 habitants, disposant de servei de taxi la totalitat de municipis per sobre de 10.000 habitants.

Per nombre de població, el nombre de municipis que disposen d'aquest servei sumen un nombre d'habitants de 3.921.000 d'un total de prop de 4.200.000 habitants, el que representa que el 93% de la població disposa de servei de taxi, tot i que en realitat aquest servei arriba fins al 100% de la població ja que els municipis que no en disposen utilitzen els serveis d'altres municipis.

Per demarcacions, Barcelona és la que concentra un nombre més gran de municipis amb servei de taxi, amb 197 municipis, seguit de Lleida (121), Girona(107) i Tarragona (105).

La implantació en el territori mostra com prop del 70% dels municipis de la demarcació de Barcelona disposen de servei de taxi, mentre que aquest valor se situa proper al 50% a la resta de demarcacions.

La demarcació de Barcelona, excloent-hi l'àmbit IMT, té un total de 197 municipis amb autoritzacions per al servei de taxi interurbà, i un total de 1.303 autoritzacions.

El nombre de municipis amb servei de taxi segons la població és el següent:

	Nre. municipis amb autoritzacions	Nre. municipis total	% municipis amb autoritzacions sobre total
Menys 1.000 hab.	31	98	31,6%
1.000-5.000 hab.	66	84	78,6%
5.001-10.000 hab.	46	48	95,8%
10.001-50.000 hab.	46	46	100,0%
Més de 50.000 hab.	8	8	100,0%

Font: Direcció General del Transport Terrestre

La demarcació de Lleida té un total de 121 municipis amb autoritzacions per al servei de taxi interurbà, i un total de 440 autoritzacions.

La llista de municipis amb autoritzacions s'adjunta en l'apartat d'annexos.

El nombre de municipis amb servei de taxi segons la població és el següent:

	Nre. municipis amb autoritzacions	Nre. municipis total	% municipis amb autoritzacions sobre total
Menys 1.000 hab.	77	163	47,2%
1.000-5.000 hab.	29	53	54,7%
5.001-10.000 hab.	10	10	100,0%
10.001-50.000 hab.	4	4	100,0%
Més de 50.000 hab.	1	1	100,0%

Font: Direcció general del Transport Terrestre

La demarcació de Girona té un total de 107 municipis amb autoritzacions per al servei de taxi interurbà, i un total de 584 autoritzacions.

El nombre de municipis amb servei de taxi segons la població és el següent:

	Nre. municipis amb autoritzacions	Nre. municipis total	% municipis amb autoritzacions sobre total
Menys 1.000 hab.	34	131	26,0%
1.000-5.000 hab.	45	60	75,0%
5.001-10.000 hab.	12	14	85,7%
10.001-50.000 hab.	15	15	100,0%
Més de 50.000 hab.	1	1	100,0%

Font: Direcció General del Transport Terrestre

Finalment, la demarcació de Tarragona té un total de 105 municipis amb autoritzacions per al servei de taxi interurbà, i un total de 551 autoritzacions.

La llista de municipis amb autoritzacions s'adjunta en l'apartat d'annexos.

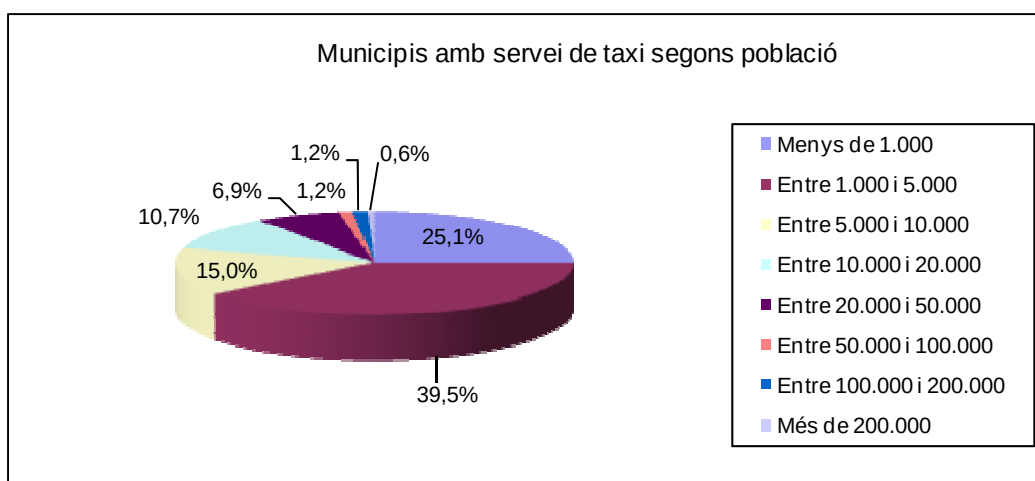
La tipologia de municipis amb servei de taxi segons la població és el següent:

	Nre. municipis amb autoritzacions	Nre. municipis total	% municipis amb autoritzacions sobre total
Menys 1.000 hab.	27	98	27,6%
1.000-5.000 hab.	50	57	87,7%
5.001-10.000 hab.	13	13	100,0%
10.001-50.000 hab.	13	13	100,0%
Més de 50.000 hab.	2	2	100,0%

Font: Direcció general del Transport Terrestre

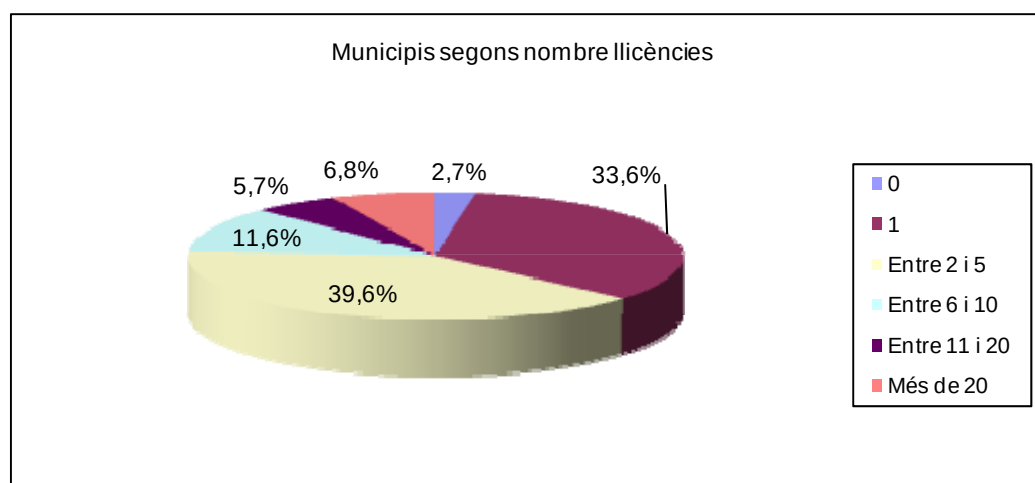
Així, doncs, mentre que Barcelona encapçala el nombre de municipis i autoritzacions, en el cas de la demarcació de Lleida, que per nombre de municipis amb servei de taxi és la segona demarcació, el nombre d'autoritzacions (440) de servei de taxi cau a la darrera posició. Aquesta demarcació és superada per Girona (584) i Tarragona (551).

El gràfic següent mostra la mida dels municipis en funció del nombre d'habitants



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 100%

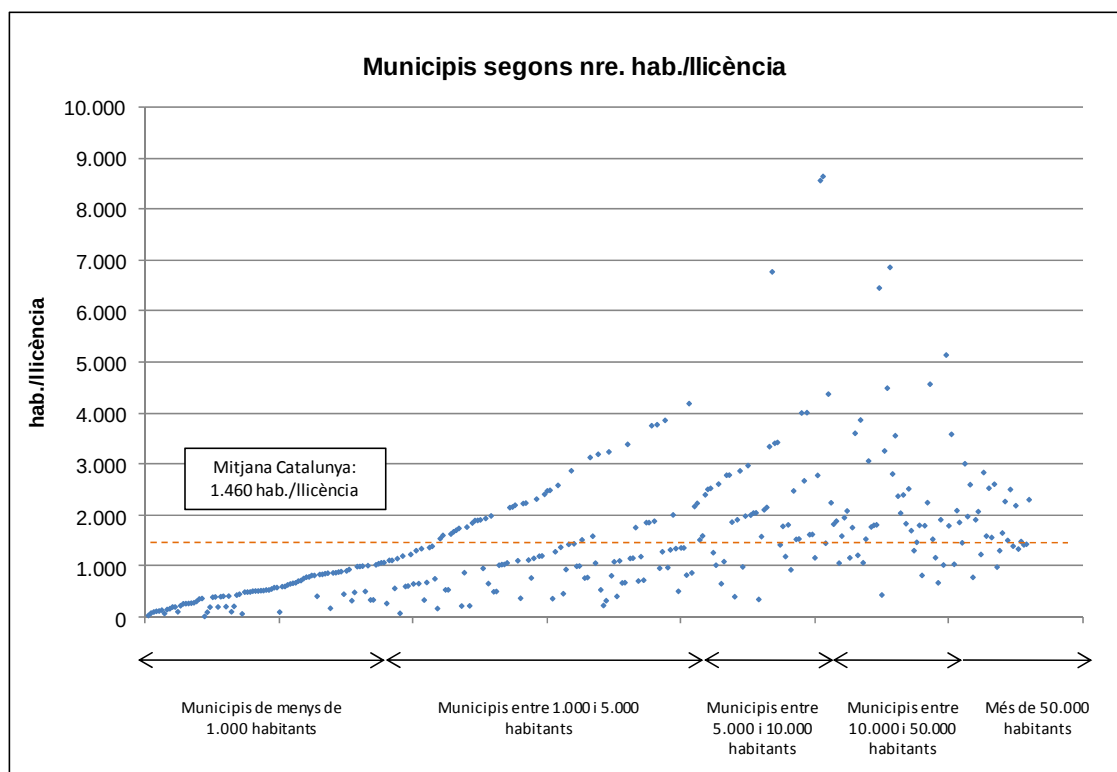
L'anàlisi del nombre de llicències per municipi mostra la predominança dels municipis amb un baix nombre de llicències, ja que més d'un 70% dels municipis tenen flotes de taxis inferiors als 5 vehicles.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 96,8%

Tot i que segons les respostes dels municipis no totes les llicències serien urbanes, cal assenyalar que, segons l'article 16 de la Llei del taxi, per a atorgar l'autorització de transport interurbà cal disposar de la llicència per a prestar serveis urbans; així, doncs, cal considerar un cert grau de desconeixement dels municipis amb les característiques dels serveis de taxi dels municipis d'acord amb les respostes.

L'anàlisi del nombre de llicències totals per habitants dels municipis, dona un valor mitjà que se situa prop de 1.400 habitants per llicència, tot i haver municipis que es distancien de manera important d'aquest valor mitjà, tant per la banda alta com per la banda baixa.



Font: Procés participatiu ajuntaments

Per la banda baixa es detecten municipis amb un nombre d'habitants per llicència inferior al centenar, la majoria dels quals es correspon amb municipis d'alta muntanya i poca població com ara Espot, la Vall de Boí, Alt Àneu o Senterada.

Per contra, en la banda alta, la de municipis amb un alt nombre d'habitants per llicència, hi figuren municipis com Bigues i Riells, Cervelló, Vilanova del Camí o Torelló, amb valors que se situen per sobre els 6.000 habitants per llicència.

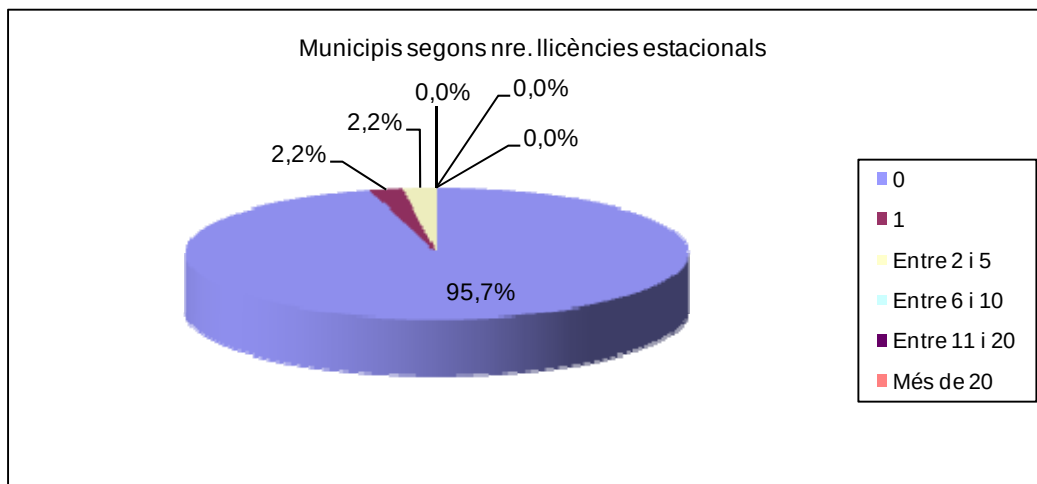
Prop dels valors mitjans se situen els municipis amb més nombre d'habitants de l'àmbit estudi, com Sabadell, Lleida, Tarragona, Girona o Granollers.

Cal assenyalar, tal i com s'ha comentat amb anterioritat, que la qualificació turística dels municipis fan que els valors mitjans d'habitants/llicència variïn. Així, mentre la mitjana dels municipis qualificats com a turístics és de 1.129 habitants /licència, en el cas dels municipis no considerats com a turístics aquest valor se situa en 1.500 habitants /licència.

4.1.2 Llicències estacionals

Les llicències de tipus estacional, aquelles que només permeten realitzar el servei en uns períodes determinats de l'any, estan molt poc implantades al territori ja que només prop del 5% dels municipis en disposen.

Assenyalen tenir llicències de tipus estacional municipis com Ribes de Fresser, Centelles, l'Ampolla, Reus, Begur, Mont-roig del Camp, Torroella de Montgrí i la Pobla de Segur.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 53,3%

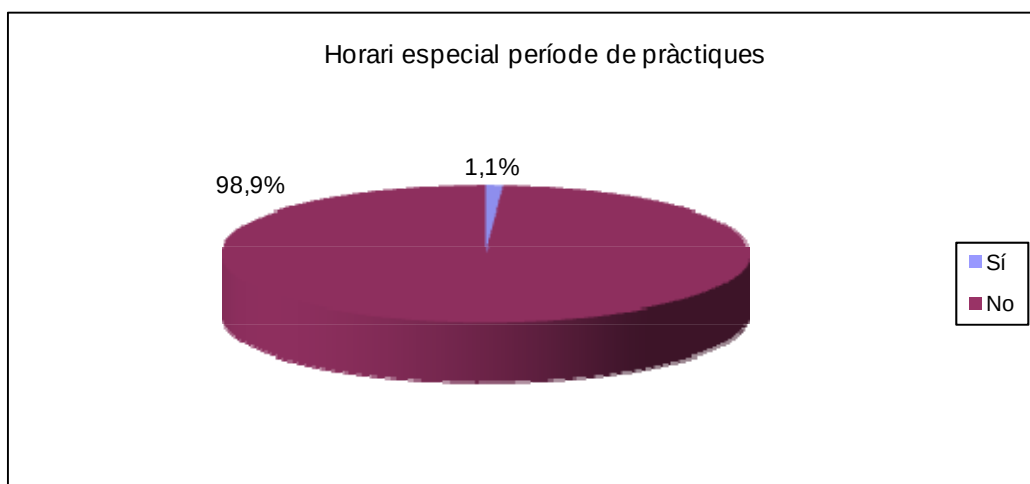
4.1.3 Règim de servei nocturn

S'analitzen en aquest subapartat l'establiment de torns de treballs o l'obligatorietat de treballar en règim nocturn per part dels ajuntaments.

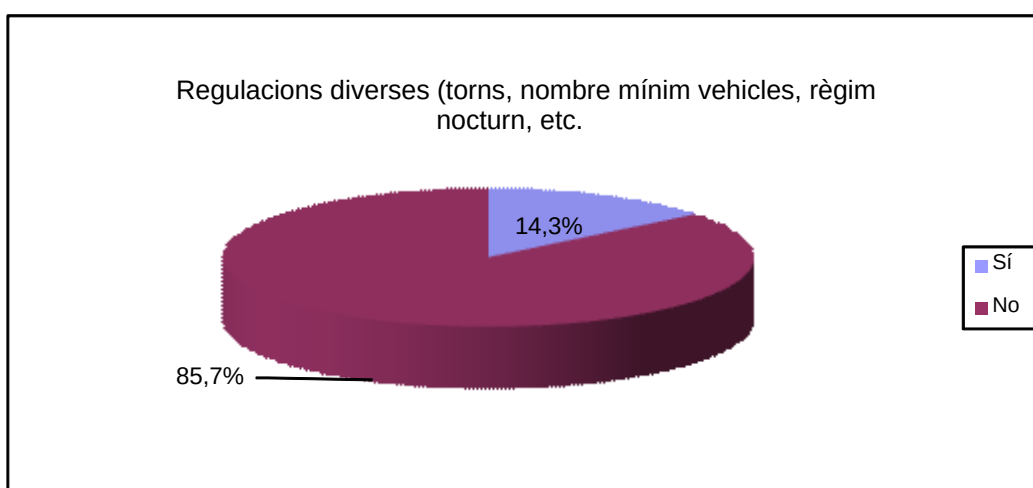
Els ajuntaments regulen molt poc aquests aspectes, tal i com es pot veure en les respostes obtingudes.

A les noves llicències no se'ls obliga a realitzar cap horari específic, ni tampoc a la resta de llicències se'ls regulen aspectes vinculats al servei, com un nombre mínim de vehicles en dia festiu, en horari nocturn, dies festius obligatoris, etc.

En concret, només un 1,1% dels ajuntaments obliguen els taxistes a realitzar uns horaris específics en el període de pràctiques, mentre que les regulacions de vehicles mínims o obligatorietat de dies de festa a la setmana és realitzat per un nombre més gran d'ajuntaments però sense superar el 15% del global de municipis.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 77,2%

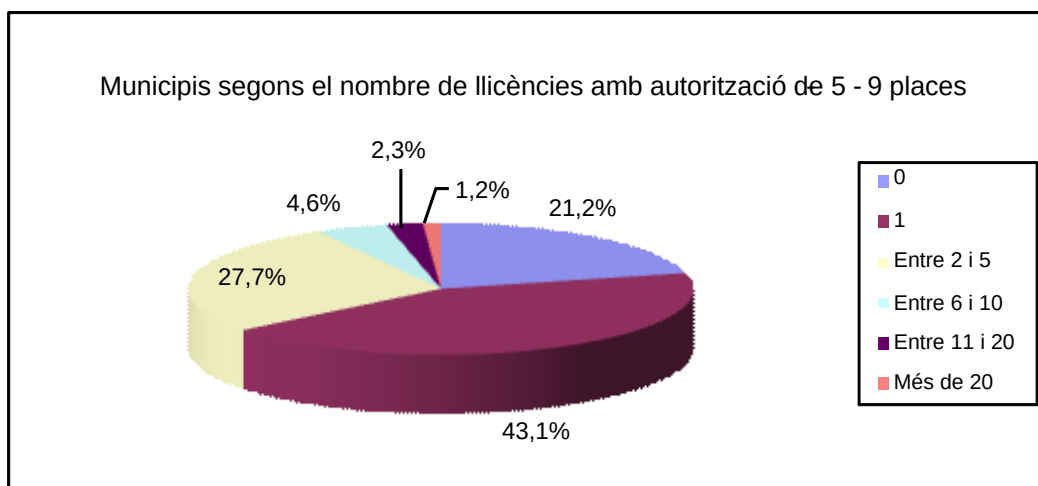


Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 78,6%

4.1.4 Autoritzacions per a més de cinc places

Pel que fa al nombre de llicències amb autoritzacions amb vehicles entre 5 i 9 places, tot i que el nombre de municipis que en disposen alguna és força important, sobre el total de llicències el percentatge se situa sobre el 25%.

Els municipis amb un nombre més gran de llicències d'aquesta tipologia es concentren a les zones turístiques, tant de muntanya com de costa (Cambrils, Malgrat de Mar, la Poble de Segur, la Seu d'Urgell, etc.).



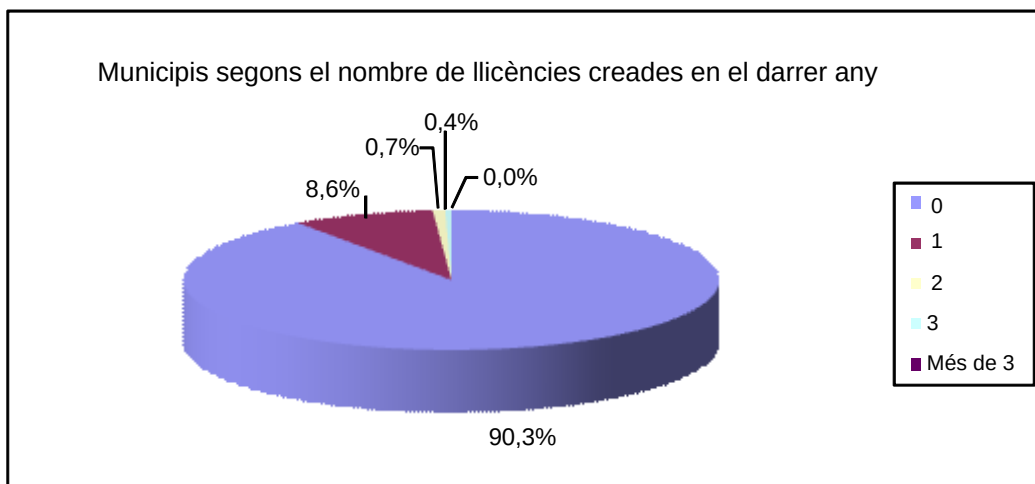
Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 74,9%

4.1.5 Llicències creades, suspeses, transmeses i extingides

Els ajuntaments, com a òrgans que regulen el servei de taxi dels seus municipis, realitzen un control sobre el nombre de llicències creades, extingides i transmeses en el darrer any.

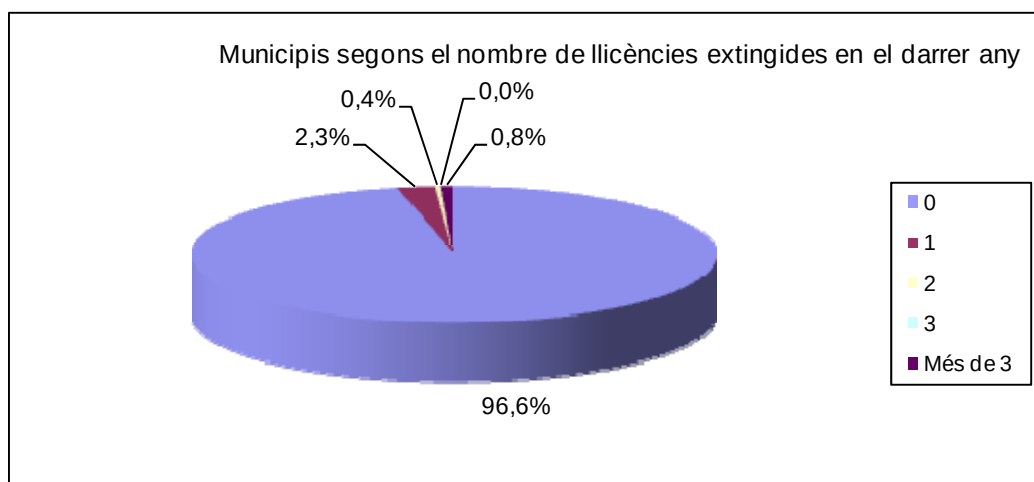
Aquests valors donen una idea del nivell d'activitat del sector.

La majoria de municipis no ha creat cap llicència de taxi en el darrer any i només poc més d'un 8% dels municipis han creat una nova llicència de taxi, i els municipis que han creat un nombre superior a 1, només són l'1% dels municipis.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 76,9%

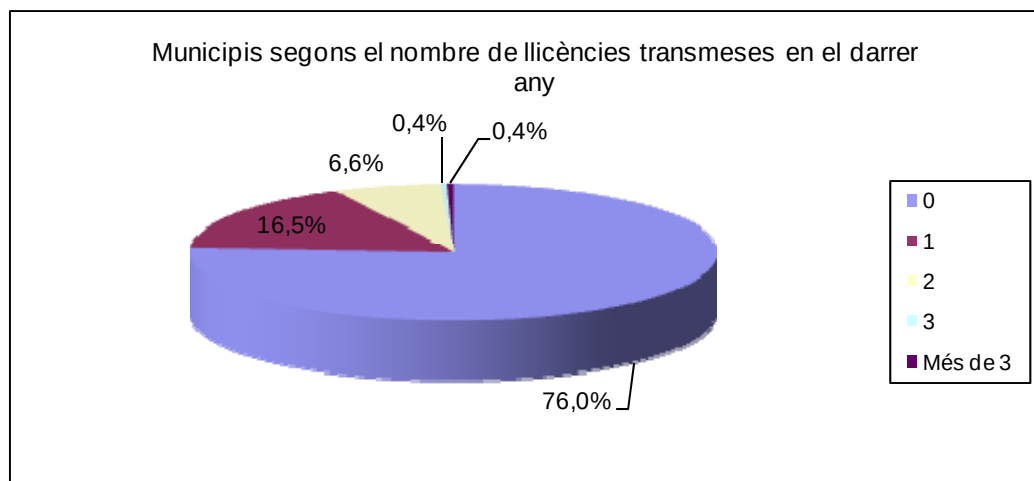
Aquesta manca de noves llicències té la seva correspondència amb la manca de llicències extingides, ja que més del 96% dels municipis no han extingit cap de les seves llicències.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 75,3%

Els motius d'extinció són conseqüència de la caducitat, la renúncia, l'incompliment o la revocació. Aquests són els motius en el cas dels municipis en què s'han produït no s'han pogut conèixer a causa del baix nivell de resposta d'aquesta pregunta per part dels consistoris.

Finalment, la transmissió de les llicències (canvi de titular d'aquestes) mostra més activitat; tot i això, a més del 75% dels municipis no s'ha produït cap moviment en aquest aspecte. Prop d'un 22% de municipi han realitzat algun moviment, entre 1 i 2 llicències transmeses el darrer any.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 69,8%

Així doncs, les dades recollides mostren un estancament del mercat de les llicències del servei de taxi, ja que el nombre de municipis en que s'han creat o extingit llicències és molt poc important. El nombre de llicències transmeses, tot i ésser superior també és poc important.

4.1.6 Pes dels/de les treballadors/ores assalariats/ades en el conjunt de taxistes

Per a conèixer el pes dels treballadors/ores assalariats/ades dins el sector del taxi, cal considerar les dades que s'extreuen de l'Enquesta anual de serveis que es recullen en l'apartat 3 d'aquest Estudi.

Les dades mostren com el percentatge de treballadors/ores assalariats/ades en el sector del taxi al conjunt de Catalunya, representen només el 15% del total de treballadors/ores.

Aquestes dades es complementen amb les que s'extreuen de la llista d'autoritzacions de servei interurbà, en el qual s'identifica l'acumulació d'autoritzacions per persones en l'àmbit d'aquest Estudi.

Persones jurídiques amb	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona	Catalunya
1 autorització	1.146	406	377	448	2.377
2 autoritzacions	60	53	27	33	173
3 autoritzacions	7	15	3	8	33
4 autoritzacions	2	1	-	2	5
5 autoritzacions	-	2	-	1	3
6 autoritzacions	-	1	-	-	1
7 autoritzacions	-	1	-	-	1
8 autoritzacions	1		-	-	1

Font: llista d'autoritzacions de la Direcció general del Transport Terrestre

Amb aquestes dades es detecta que un 83% de les autoritzacions estan en mans d'una sola persona, mentre que el 17% restant de les autoritzacions s'acumulen, i és el cas més comú el de persones que disposen de 2 autoritzacions.

Amb aquestes dades es pot estimar que el nombre de treballadors/ores en l'àmbit d'estudi se situarà entre el 10 i el 15%, nombre lleugerament més petit si s'analitza el global del país.

4.2. Regulació i organització del sector

A escala global el **nombre de municipis amb ordenança reguladora és baix (37%)**, el que fa que un gran nombre de taxis operin en municipis amb un baix nivell de regulació.

Aquesta **manca de regulació és especialment** important en els **municipis més petits**, a partir de menys de 10.000 habitants, només el 23,8% disposa d'ordenança.

Els **aspectes regulatius** que poden dependre de les ordenances reguladores, **no estan desenvolupats** en la majoria de municipis.

Prop d'una **vintena de municipis incompleixen** aspectes relacionats amb l'**obligatorietat de disposar taxímetre** als vehicles.

El grau d'**afiliació** a alguna **radioemissora és variable**, i és **important** en els municipis de **més tamany**, en alguns arriba al 100% d'afiliació, i sovint **inexistent en poblacions petites**.

Molt **baixa regulació (14%)** del nombre de **jornades de treball**, serveis mínims, establiment de torns, etc., per part dels municipis.

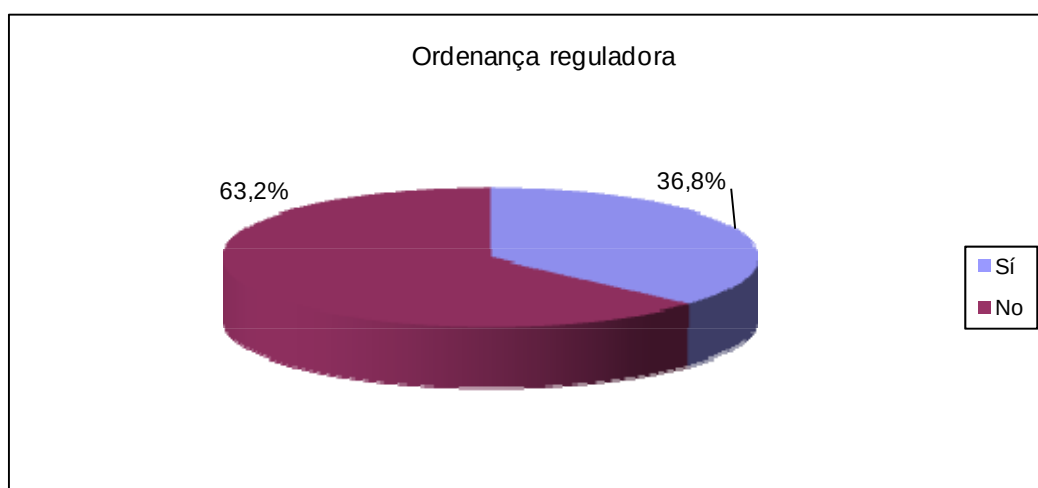
Es produeix **important autoregulació** del servei, tal i com es detecta amb l'ajust de la durada de la jornada laboral i el nombre de dies a la setmana que es treballa.

S'analitza en aquest apartat el paper regulador dels ajuntaments sobre els serveis de taxi, així com els aspectes organitzatius tant si depenen dels ajuntaments com del mateix sector.

4.2.1 Ordenances reguladores

Un element clau en la regulació del servei de taxi dels municipis és l'existència d'ordenances reguladores en els diferents municipis. Aquestes ordenances han d'esser desenvolupades per part dels ajuntaments que són els que exerceixen la capacitat reguladora en els seus municipis.

Segons les respostes del procés participatiu, es detecta que només un 36,8% dels municipis disposen d'ordenança reguladora del servei de taxi als seus termes municipals.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 96,1%

Si s'analitza aquesta dada en funció de la mida del municipi, es detecta com els municipis més grans són els que tenen un percentatge més gran d'ordenança reguladora, tal i com es recull en la taula següent.

Taula: nre. de municipis segons la disponibilitat d'ordenança reguladora en funció del tamany del municipi.

Nre. habitants del municipis	No	Sí	% ordenança
Menys de 1.000	64	20	23,8%
Entre 1.000 i 5.000	92	39	29,8%
Entre 5.000 i 10.000	34	16	32,0%
Entre 10.000 i 50.000	20	39	66,1%
Més de 50.000	1	9	90,0%

Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 96,1%

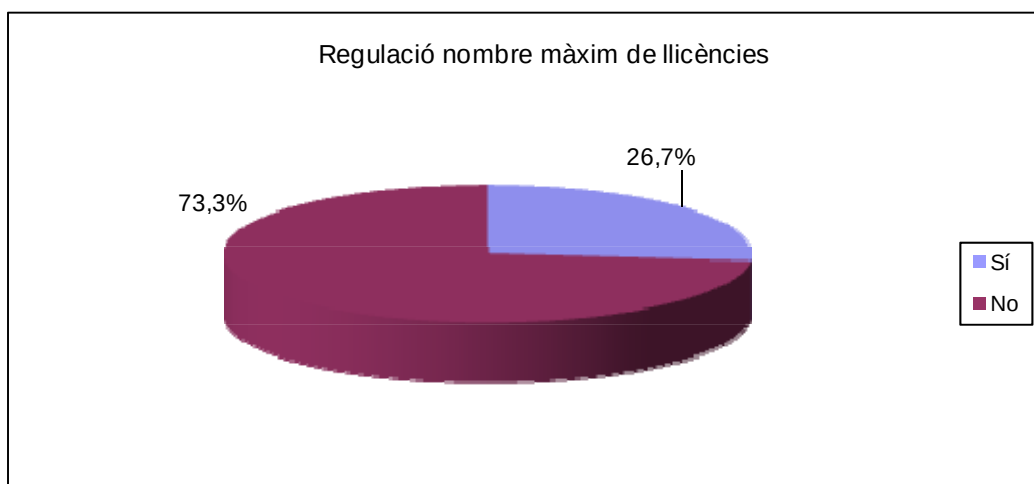
Així, mentre que per sobre de 10.000 habitants el nombre de municipis amb ordenança reguladora és més important, els municipis amb menys de 10.000 habitants tenen el servei menys regulat.

4.2.2 Altres regulacions

L'existència d'ordenança reguladora sol regular alguns aspectes del servei de taxi com són el nombre màxim de llicències, els horaris, els colors, escuts o similars amb els quals s'han d'identificar els vehicles, etc.

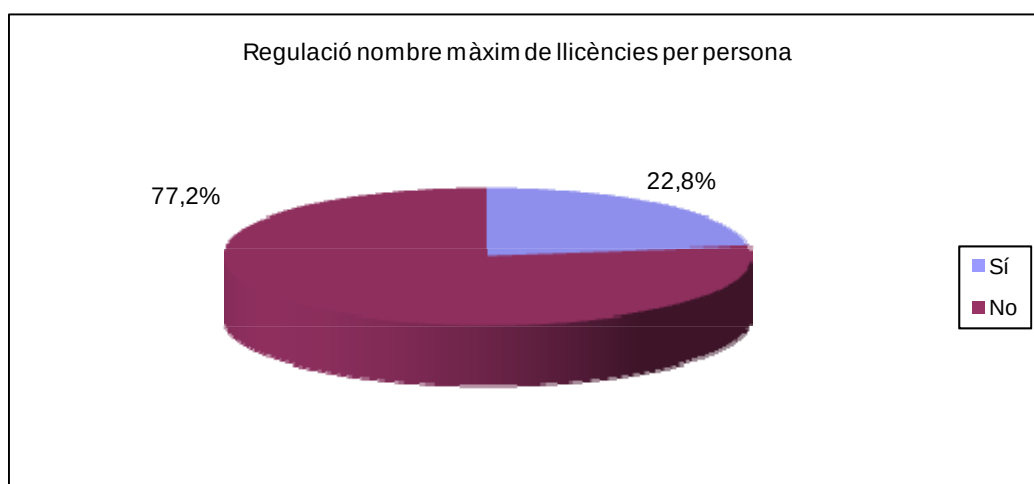
Tal i com mostren les dades que s'adjunten, el nombre de municipis que regulen aquests aspectes, és encara més baix que en el cas de l'ordenança reguladora.

Menys d'un 30% dels municipis regula el nombre màxim de llicències que el seu municipi pot tenir.



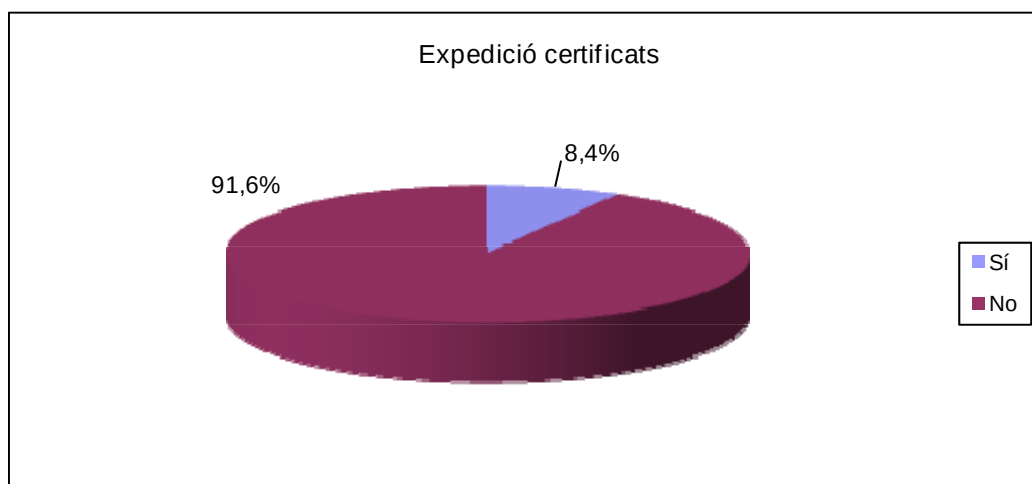
Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 51,9%

Tampoc es troba regulat de manera majoritària el nombre màxim de llicències que poden estar en mans d'una mateixa persona, ja que només prop d'un 23% regulen aquest aspecte.

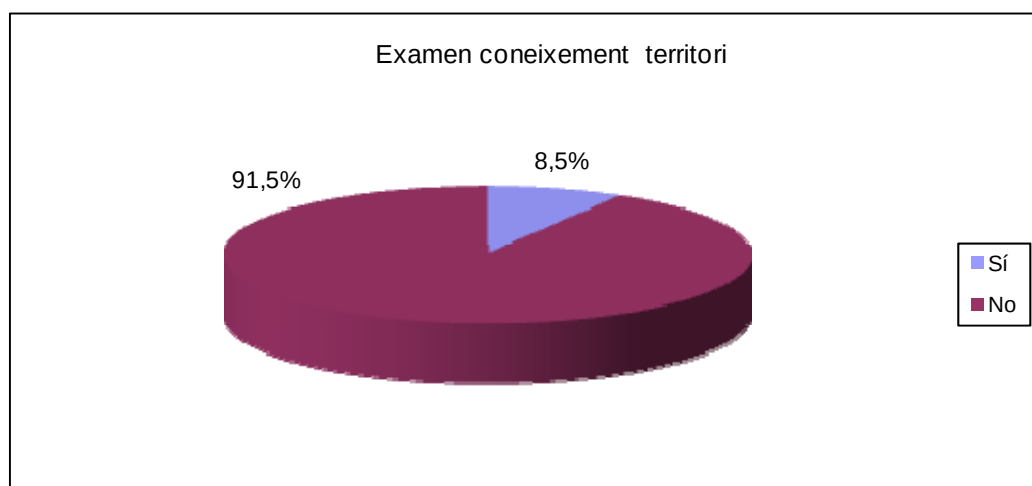


Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 68,4%

Pel que fa a la regulació del sector mitjançant l'expedició de certificats de capacitat per exercir la professió o exàmens de coneixement del territori, el percentatge de municipis que realitzen aquestes se situa entre el 8% i el 9% dels municipis.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 78,9%

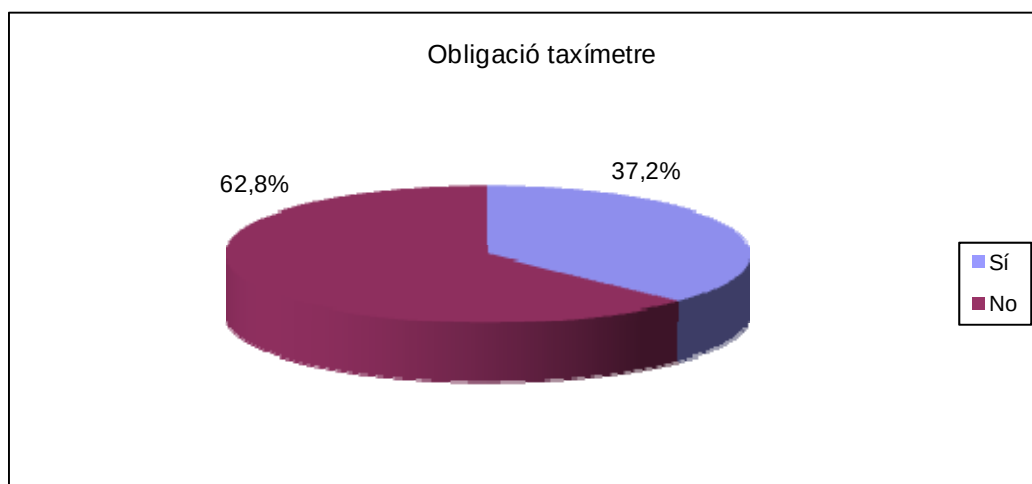


Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 81,3%

Una atenció especial es mereix l'obligatorietat adoptada pels ajuntaments perquè els vehicles que fan el servei de taxi hagin de disposar de taxímetre.

L'especificitat d'aquesta regulació és motivada perquè la disponibilitat de taxímetre en els vehicles està regulada per la Llei del taxi, que obliga als municipis de més de 5.000 habitants a disposar-ne, essent aquest límit rebaixable pel caràcter turístic del municipi o altres circumstàncies.

Si s'analitzen les dades de manera global, només el 37,2% dels municipis obliguen que els seus vehicles hagin de disposar de taxímetre.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 77,5%

Aquestes dades, analitzades en funció del nombre d'habitants dels municipis, mostren com prop d'una vintena de municipis incompleixen aquest precepte en no obligar la instal·lació del taxímetre en els taxis del seu municipi.

Taula: municipis segons obligació de disposició de taxímetre.

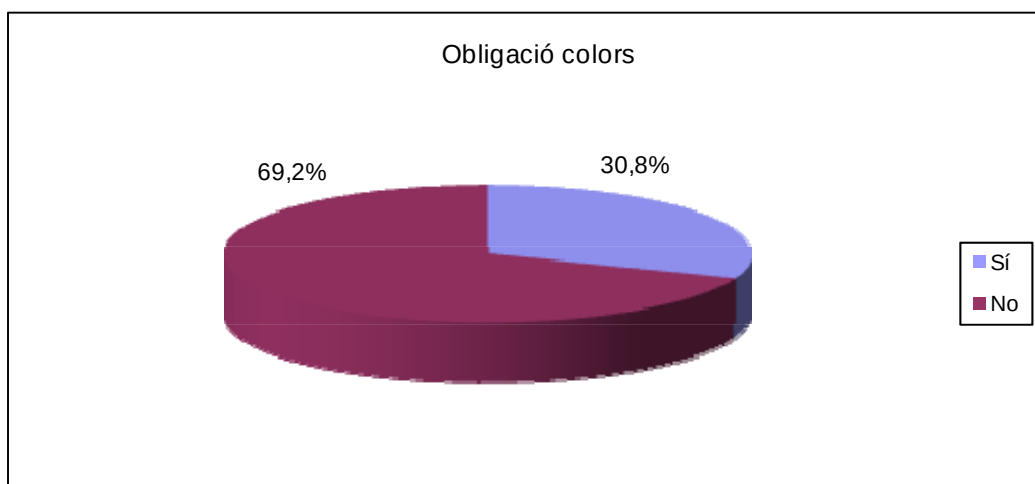
	Taxímetre no obligatori	Taxímetre obligatori
Municipis de menys de 5.000 hab.	150	9
Municipis de més de 5.000 hab.	19	91

Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 77,5%

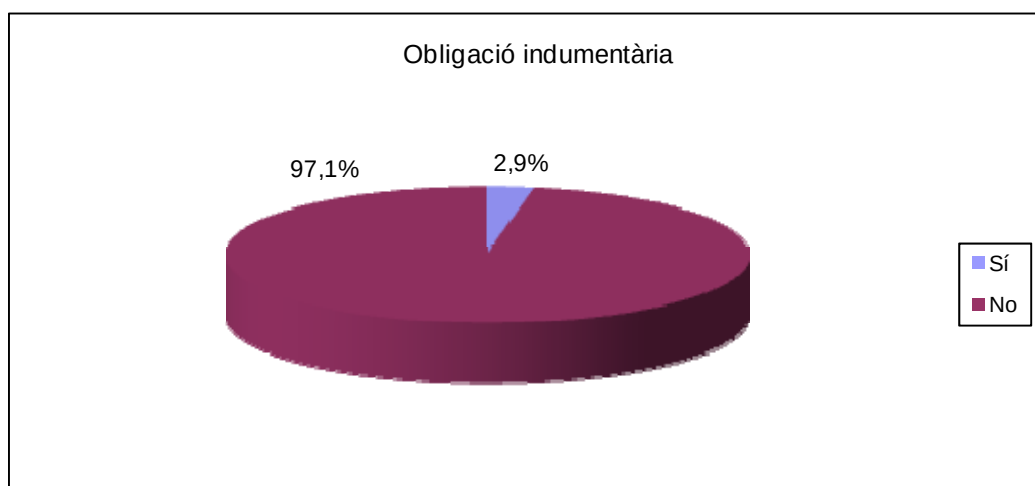
Pel que fa a la regulació d'aspectes vinculats amb la imatge i la identificació del servei, el paper dels consistoris és poc rellevant.

Mentre que prop d'un 30% dels municipis requereixen d'uns colors, escuts o similars per identificar els vehicles del servei de taxi, la regulació de la indumentària dels taxistes és gairebé inexistent.

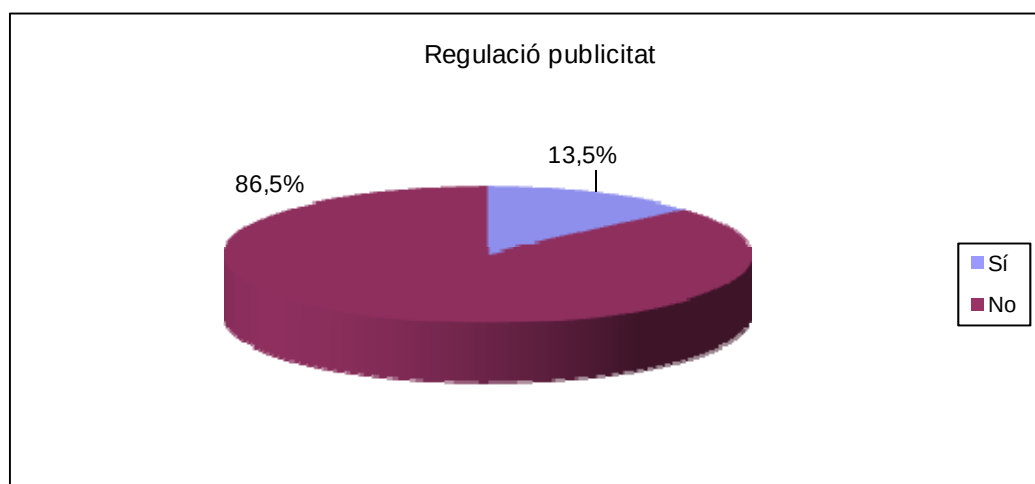
La regulació de la publicitat que poden dur els taxistes en els seus vehicles es realitza en el 13% dels municipis.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 79,5%



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 78,9%



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 78,9%

Finalment, dins l'apartat del paper regulador que exerceixen els municipis en el servei de taxi de les seves poblacions, s'analitzen aspectes com la realització de tasques d'inspecció dels

servei així com altres accions de promoció per a la millora del servei (instal·lació de noves tecnologies, cursos d'idiomes, etc.).

El baix grau de resposta en aquest apartat està relacionat amb la manca d'accions de promoció del servei per part dels ajuntaments, com millores en la seguretat, les noves tecnologies o el medi ambient.

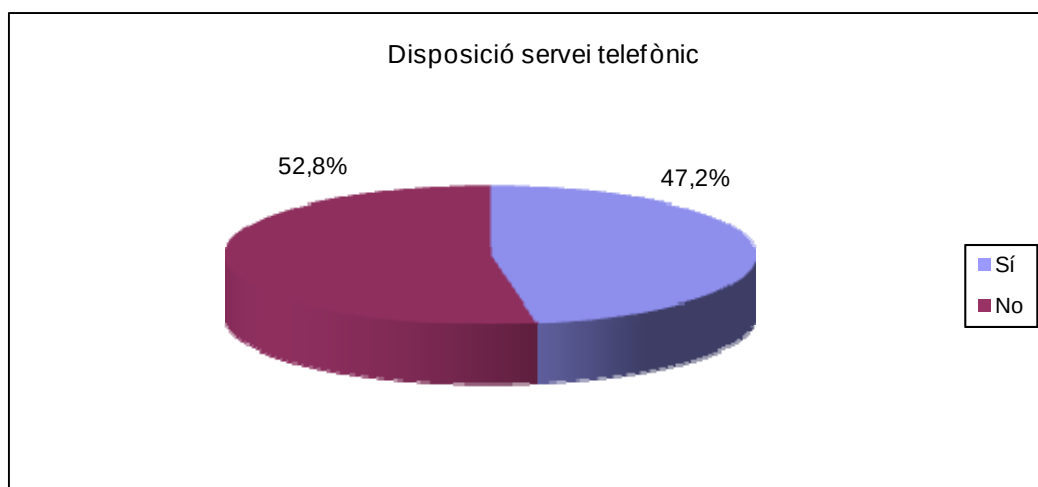
De les dades recollides es pot extreure que menys d'un 10% dels municipis realitzen tasques d'inspecció del servei.

Així, doncs, en termes generals es pot considerar que els ajuntaments exerceixen un paper regulador molt poc important sobre el servei de taxi dels seus municipis.

4.2.3 Grau d'afiliació a alguna radioemissora

El grau d'afiliació a alguna radioemissora dels taxistes ha estat analitzat d'acord amb la disponibilitat del servei telefònic així com de les respostes dels representants dels sectors, en què es mostra el grau d'afiliació.

Pel que fa la disposició de servei telefònic per accedir al servei de taxi, el nombre de municipis catalans es reparteixen aproximadament igual entre els que en disposen i els que no en tenen.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 76,4%

Si aquestes dades es complementen amb les dades obtingudes per part dels representants del sector, en alguns dels municipis es detecta que mentre que en el cas dels municipis de més tamany el percentatge d'afiliació a les radioemissores se situa proper al 100%, en els municipis més petits analitzats els taxistes no es troben afiliats a cap radioemissora, tot i que el principal accés al servei és mitjançant el telèfon, cosa que assenyala que tot i no estar afiliats a radioemissores el sistema telefònic funciona.

4.2.4 Regulació de les jornades de treball i les festes

Tal i com ja s'ha analitzat en l'apartat 4.1.3, la regulació de les jornades de treball, els dies festius o el nombre de vehicles mínims que han d'estar en funcionament en determinats períodes es troba regulat en menys d'un 14% dels municipis.

4.2.5 Autoregulació del sector en determinats períodes de l'any de baixa activitat

Finalment, l'autoregulació del sistema és un aspecte que els ajuntaments no coneixen i, per tant, les dades han estat extretes dels representants del sector en determinats municipis catalans considerats representatius.

Aquesta autoregulació es produeix bàsicament en els municipis amb un marcat caràcter estacional de la demanda, principalment els turístics de la costa i del Pirineu.

L'autoregulació es detecta amb el nombre de dies a la setmana que es treballen, i la durada de les jornades. Es recullen aquests resultats en el capítol 7 de caracterització de les diferents tipologies de xarxes de servei de taxi.

4.3. Sistema tarifari

Les **tarifes urbanes** presenten una **gran variabilitat** en funció del municipi analitzat

El **nombre de tarifes urbanes no és igual en tots els municipis** mentre que alguns disposen de dues tarifes urbanes, altres en disposen de tres, la qual cosa dificulta l'estudi comparatiu.

Les **hores d'inici i final tampoc coincideixen**.

Els **preus** del sistema tarifari presenten una **important variabilitat**.

La **baixada de bandera** mitjana se situa entre els **4,33€** de la **tarifa nocturna/festiva** i els **3,59€** de la tarifa **diària**.

El preu del **quilòmetre recorregut** se situa entre **1,02-1,14€** de mitjana al conjunt de Catalunya fora de l'àmbit IMT.

L'aplicació de suplementos és molt variable, i els més habituals són els de transport d'embalums, per contractació telefònica del servei i pel transport amb animals domèstics.

Per a la caracterització del sistema tarifari català del servei de taxi, per una banda cal distingir entre les llicències interurbanes, que estan regulades pel Govern de la Generalitat de Catalunya, que en té la competència i, per altra banda, les tarifes urbanes, que estan regulades pels municipis que en tenen la competència.

4.3.1 Les tarifes interurbanes

Com ja s'ha comentat amb anterioritat, les tarifes interurbanes estan regulades pel Govern català i són d'aplicació comuna al conjunt del territori català segons els imports següents:

	€
Baixada de bandera	5,25
km recorregut	0,59
Hora d'espera	16,24
Mínim de percepció	5,25
Servei mínim	7,82
Maleta	1
Preu per fracció 15 min	4,06
Suplement nit/festiu	3,4
Avís telefònic o recollida a domicili	1,77
Paquets de mides superiors	1,77
Animals domèstics	1,77
Urbanitzacions	2,21

4.3.2 Les tarifes urbanes

Les tarifes urbanes del servei de taxi estan regulades pels municipis, el que provoca que hi hagi una disparitat de valors en les diferents tarifes.

L'anàlisi de les tarifes urbanes s'ha realitzat segons les dades recopilades per la Direcció General del Transport Terrestre d'un total de 162 municipis.

Un dels aspectes a remarcar és la manca d'una denominació comuna de les tarifes urbanes entre diürnes, nocturnes i de dies festius. Alhora, els períodes d'aplicació mostren una disparitat de criteris ja que hi ha municipis en què l'hora d'inici de la tarifa nocturna se situa a les 8 del vespre, mentre que en altres se situa a les 11 de la nit, i la disparitat es manté al final de la nit, que se situa entre les 6 i les 8 del matí.

Per tal de poder comparar les tarifes en aquest apartat, es proposa la uniformització de la denominació de les tarifes, de les quals la tarifa 1 és la d'aplicació per al torn nocturn i de dia festiu, i la 2 per al torn diürn dels dies laborables.

Alguns municipis disposen d'una tercera tarifa en dia festiu, que no s'incorpora per tal de poder estudiar les dades de manera unitària.

Els paràmetres que caracteritzen les diferents tarifes urbanes són els que recullen la taula següent, juntament amb els valors mitjans, i els valors màxims i mínims analitzats.

Cal assenyalar que no tots els paràmetres es defineixen en tots els municipis, tot i que s'identifiquen.

	Valor mitjà (€)	Màxim (€)	Mínim (€)
Quota mínima per carrera			
Tarifa 1	6,11	9,02	3,58
Tarifa 2	5,57	7,60	3,58
Baixada de bandera			
Tarifa 1	4,33	9,02	1,51
Tarifa 2	3,59	6,08	1,41
km recorregut			
Tarifa 1	1,14	2,20	0,54
Tarifa 2	1,02	1,40	0,49
Hora d'espera			
Tarifa 1	18,33	22,03	14,00
Tarifa 2	17,26	21,18	13,31
Suplements			
Servei nocturn	2,91	3,40	1,82
Serveis festius	2,45	3,48	0,43
Sortida estació	1,10	2,20	0,65
Sortida camp esports	1,85	1,85	1,85
Embalums superiors a 55x35x35	1,38	1,97	0,55
Avís telèfon i altres	1,57	2,85	0,70
Animals domèstics	1,52	3,34	0,55
Festes locals	2,45	3,00	1,90
Nits especials	3,43	4,20	2,10
Nits divendres, dissabte i diumenge	2,03	2,10	2,00
Servei urbanitzacions i altres	3,07	6,13	1,00
Aeroport (entrada i sortida)	3,19	3,33	3,10
Aeroport (sortida)	9,42	15,70	3,13
Estació marítima moll adossat	3,59	5,08	2,10
Port	1,51	1,85	1,17
Serveis especials	41,23	55,80	23,43

Font: Direcció General del Transport Terrestre segons els ajuntaments

Dels principals aspectes analitzats, cal remarcar que la quantia mínima de percepció no està establerta en molts dels municipis; tot i això es determina un valor mitjà de 6,11 euros per la tarifa 1 i de 5,57 euros per la tarifa 2.

La baixada de bandera mitjana dels municipis està en 4,33€ pel que fa a la tarifa nocturna/festiva i de 3,59€ a la tarifa diürna.

Els valors màxims de la baixada de bandera se situen entre els 8 i 9 euros en municipis com Banyoles (9,02€), l'Escala (8,08€) i Vidreres (7,91€), corresponents a tarifes nocturnes i de dies festius.

En aquest mateix període horari les baixades de bandera més econòmiques se situen en municipis com Sant Andreu de la Barca (1,51€), Manresa (2,20€) i Sant Andreu de Llavaneres (2,35€).

A la tarifa diürna, les baixades de bandera més econòmiques se situen en municipis com Sant Andreu de la Barca (1,41€), Sant Vicenç de Montalt i Sant Andreu de Llavaneres (1,55€) i Mataró (1,85€). En aquest mateix període les baixades de bandera més elevades corresponen a municipis com Roses (6,08€), Vic (5,93€) i Tremp (5,79€).

El preu per quilòmetre, valor unitari que serveix per a comptabilitzar una part de l'import de la carrera, baixada de bandera i suplement a part; se situa entre els 1,02€ de mitjana per als serveis diürns i 1,14€ per als serveis nocturns/festius.

En període nocturn i festiu els valors més elevats es donen a municipis com Sant Sadurní d'Anoia (2,20€), Vilafranca del Penedès (1,58€) i Arbúcies (1,50€). Per contra, els valors més baixos en aquest mateix període es situen al voltant dels 50 cèntims a municipis com Cervera (0,54€), les Borges Blanques i Banyoles (0,60€).

Per a les tarifes diürnes, aquests valors van des dels 1,40€ de municipis com Figueres i Sant Sadurní d'Anoia fins prop també dels 50 cèntims de municipis com Cervera (0,49€) i les Borges Blanques (0,52€).

Un altre valor a analitzar és el preu per hora d'espera. En tarifa diürna aquest valor se situa de mitjana en els 17,26€ i en 18,33€ en tarifa nocturna i festiva.

Els valors més elevats es concentren en la tarifa nocturna en municipis com Montornès del Vallès i Rubí, amb valors propers als 22 euros. Per contra, els valors més barats de l'hora d'espera són en horari diürn a municipis com Cervera i Argentona, amb valors inferiors als 14 euros.

Pel que fa a suplement, la seva aplicació és molt variable, ja que hi ha un gran nombre de municipis que no els defineixen.

Els que estan definits en la majoria de municipis són els d'embalums superiors a unes mides determinades, els d'avís telefònic i el de transport amb animals domèstics.

El suplement per embalums se situa de mitjana en 1,38€, els valors més baixos tenen lloc en municipis com Girona (0,55€) i Lleida (0,65€) i els més elevats en municipis com Montblanc (1,97€) i Valls (1,96€).

Pel que fa al suplement per avís telefònic, el valor mitjà de 1,57€ presenta importants diferències amb valors per la banda baixa a municipis com Teià (0,70€) i Sant Pere de Ribes (0,73€); per la banda alta se situen Matadepera (2,85€) i Cambrils (2,46€).

Pel que fa a la presència d'animals domèstics, el valor mitjà se situa en 1,52€, amb mínims a Girona de 0,55€ i màxims de més de 3€ a municipis com Figueres (3,34€) i Vilobí d'Onyar (3,15€).

4.3.1 Preu de la llicència

L'actual context econòmic, juntament amb el baix nivell de transmissió de llicències que es dona en el mercat de les llicències de taxi, fa que la determinació del preu de mercat de les llicències no tingui una representativitat àmplia, la qual cosa fa que els valors identificats cal que es consideren orientatius.

L'anàlisi de camp realitzada ha identificat llicències amb diferències de preus importants.

Mentre que a municipis com Cànoves i Samalús, Arenys de Munt o Premià de Dalt, incloent-hi el vehicle, el preu de la llicència és d'entre 60.000 i 90.000 euros, aquest valor s'incrementa de manera significativa en municipis com Platja d'Aro o Sabadell on el preu de la llicència se situa entre els 160.000 i 200.000 euros.

4.4. Serveis especials que s'efectuen en taxi

Els serveis vinculats al món **sanitari** són **importants**, al **60%** de municipis se'n realitzen.

El servei de taxi **també té importància** com a **transport regular** (22% dels municipis) i com a **transport escolar** (30% dels municipis).

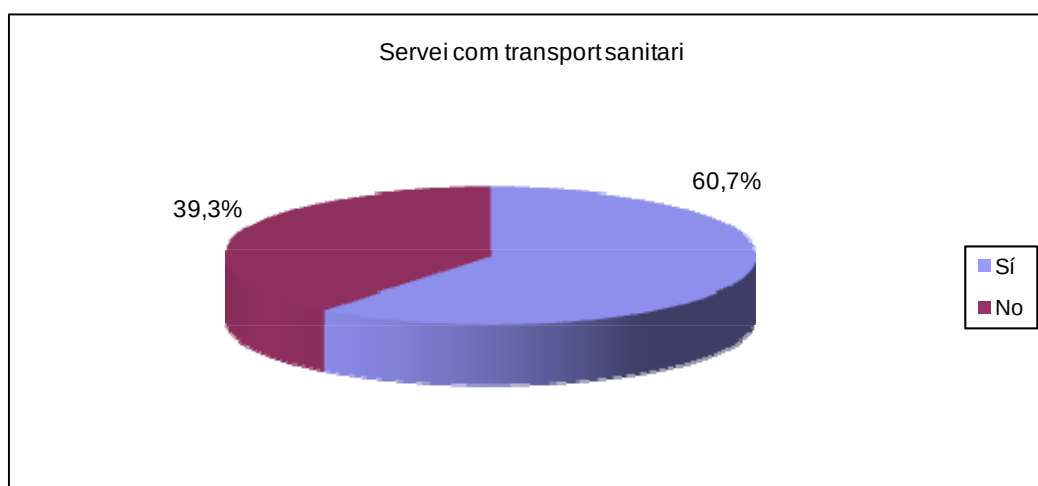
Poca implantació dels serveis de **taxi compartit**, només al 4% dels municipis.

En aquest apartat es recullen aspectes vinculats a les tipologies de serveis que realitzen els taxis.

S'analitza el paper que té el taxi en alguns segments de la mobilitat en els quals les dades prèvies han mostrat que té un paper rellevant o en àmbits que al nostre país no estan presents o es troben en procés d'implantació, però que en altres indrets estan força implantats; per exemple, com a reforç del transport regular en les relacions de baixa demanda o els serveis de taxi compartit.

4.4.1 Transport sanitari

Tal i com s'ha pogut comprovar amb les dades de l'EMQ, la vinculació entre els desplaçaments sanitaris i el servei de taxi és important; així mateix, aquestes dades es corroboren amb les dades recollides en el procés participatiu amb els ajuntaments, en què un 60% dels ajuntaments afirmen que els taxistes dels seus municipis realitzen serveis com a transport sanitari.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 75,50%

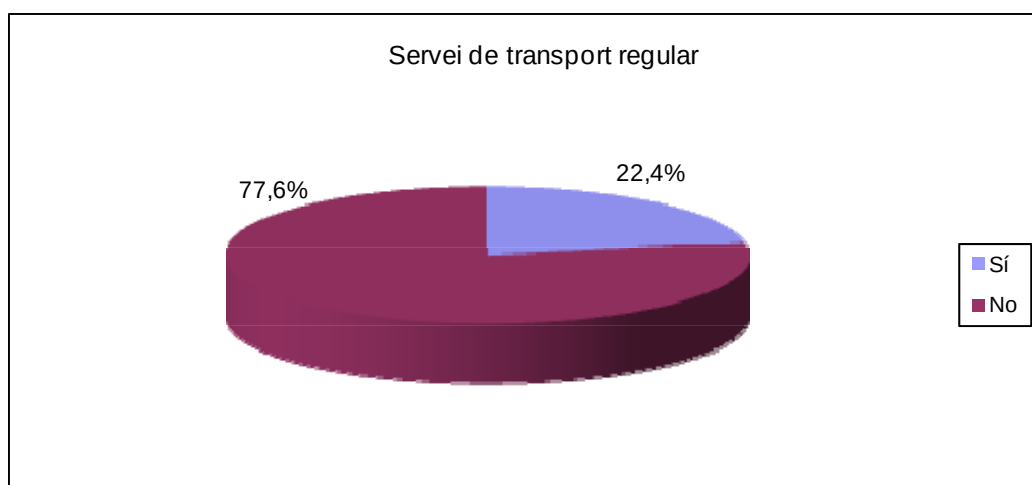
La importància del transport sanitari es corrobora amb el nombre de carreres vinculades amb aquest motiu en alguns municipis catalans; és especialment important en municipis com Vic,

Tortosa o Mataró, on entre el 50-70%, de les carreres estan vinculades a motius per desplaçaments sanitaris. Aquests valors disminueixen en municipis sense centre sanitari de referència o amb un factor turístic important.

4.4.2 Transport regular

El complement del servei de taxi amb el transport regular de passatgers és una altra tipologia diferenciada de serveis que presten els taxistes.

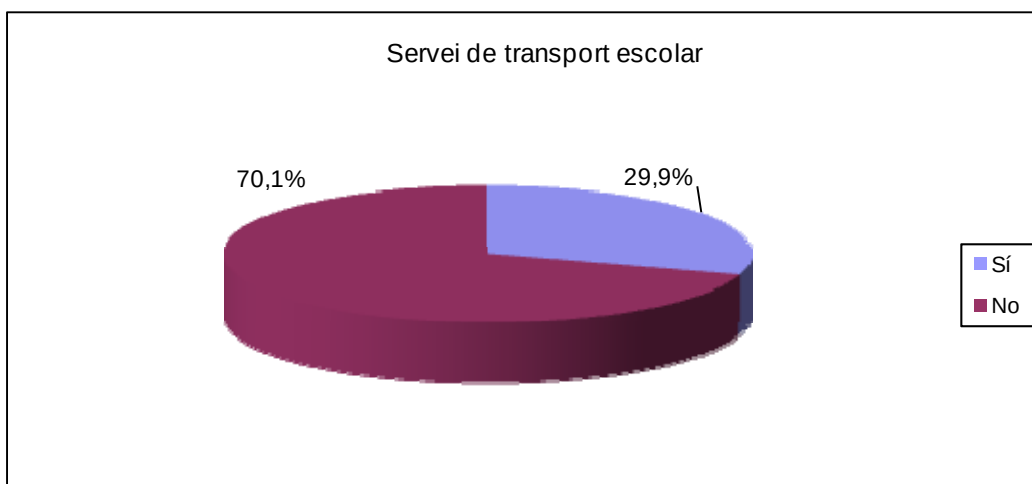
Un 22,4% dels municipis asseguren que els taxis dels seus municipis presten serveis de transport regular a les seves localitats.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 70,9%

4.4.3 Transport escolar

La prestació de serveis de transport escolar per part dels taxis és duta a terme en un 30% dels municipis catalans.



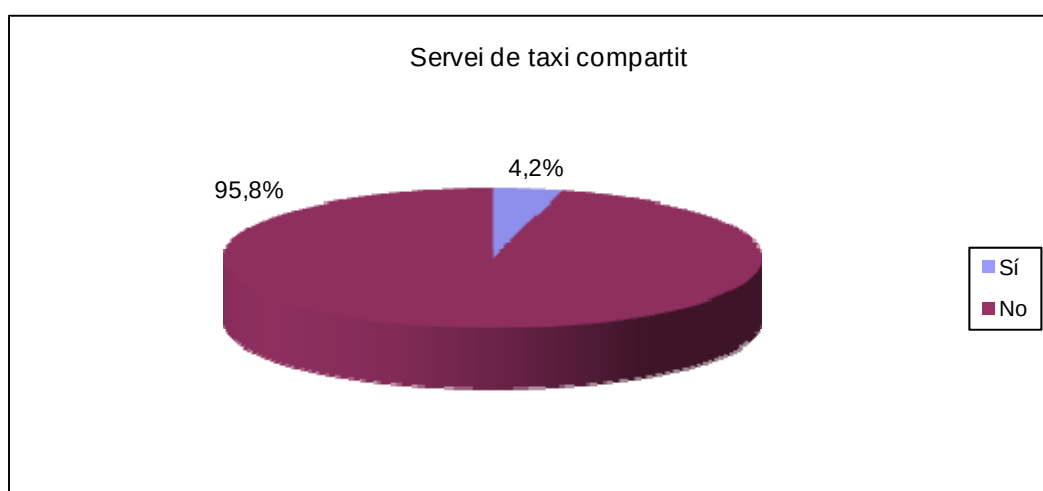
Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 76,1%

Tot i que en un 30% de municipis segons els ajuntaments es realitzen serveis vinculats al transport escolar, el percentatge de carreres vinculades a aquest motiu se situa per sota del 20% en la majoria dels municipis en què s'ha contactat amb els representants del sector, valor que augmenta fins al 50% en municipis com el Pont de Suert.

4.4.4 Servei de taxi compartit

Finalment, s'analitza la possibilitat de realitzar serveis de taxi compartit; el percentatge de municipis que ofereixen aquesta possibilitat és molt baix, ja que en menys d'un 5% dels municipis es desenvolupen aquest tipus de serveis.

Aquests serveis es duen a terme en municipis com Llívia, Sant Gregori, Sant Quirze de Besora o Sant Martí d'Albars, entre d'altres.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 74,6%

4.5. Equipaments, noves tecnologies i infraestructures

L'**antiguitat** mitjana de la flota de taxi a Catalunya, fora de l'àmbit IMT, se situa en els **4,2 anys**, valor **molt inferior** als 8,9 anys de la **flota de turismes** a l'Estat i de gairebé 10 de la flota **d'autobusos**.

Les principals **mancances** pel que fa a **vehicles adaptats a PMR** estan **vinculades** a les **capitals comarcals**, ja que un gran nombre no compleixen els requeriments que es deriven del Codi d'accessibilitat de Catalunya.

La presència de **vehicles adaptats a PMR** sol representar un percentatge baix del conjunt de la flota, més del 60% no disposen de cap vehicle adaptat.

Gairebé la **meitat dels municipis** (47%) tenen vehicles que realitzen el servei de taxi **sense taxímetre**. La **implantació d'impressores tèrmiques** vinculades als taxímetres és **molt baixa** (14%).

Prop d'un **30% dels municipis no té parades de taxi**, cosa que suposa un dels principals mitjans d'accés al sistema. Aquestes **no són fàcils d'ubicar** ja que només un 17% dona informació de la seva ubicació.

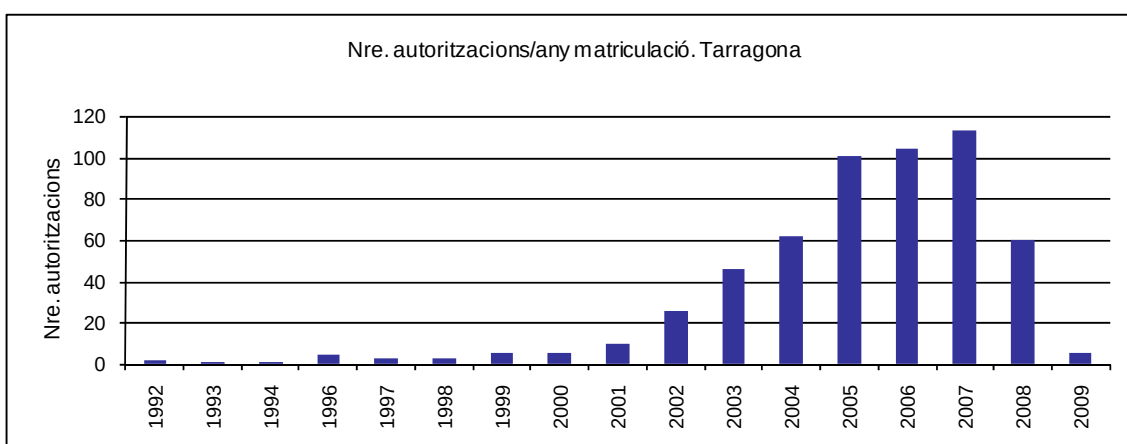
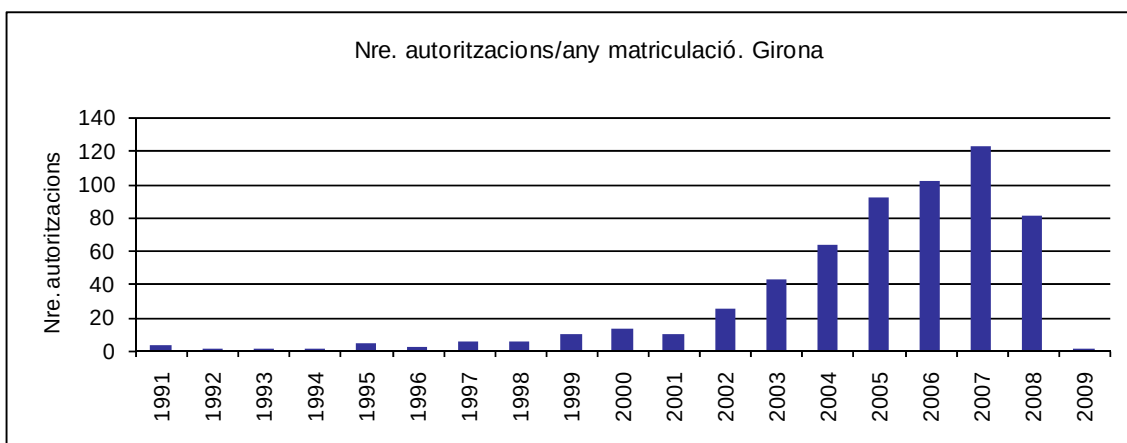
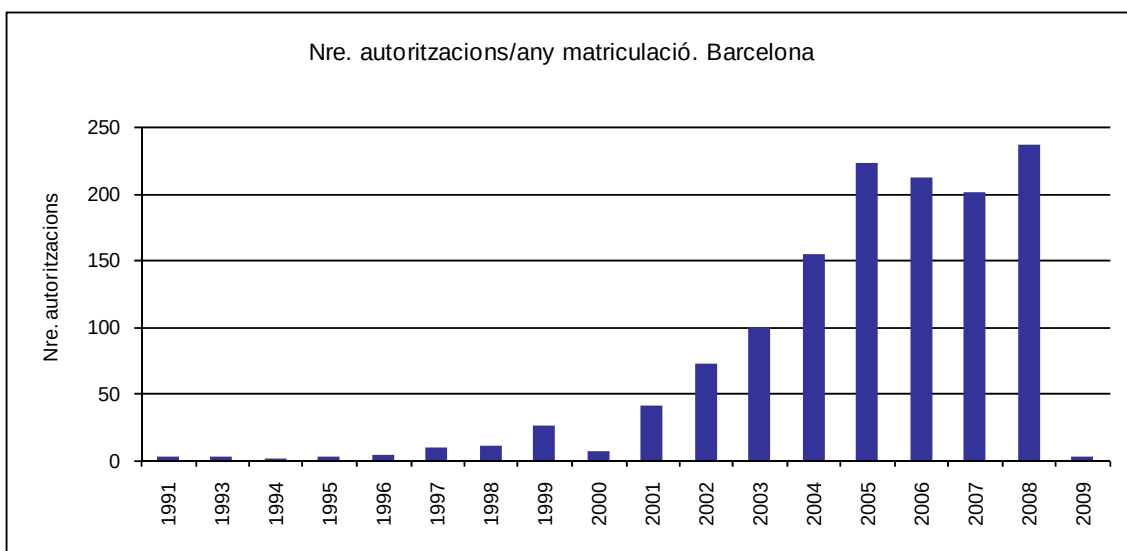
En aquest apartat s'analitzen les característiques de la flota que realitzen el servei de taxi als municipis catalans.

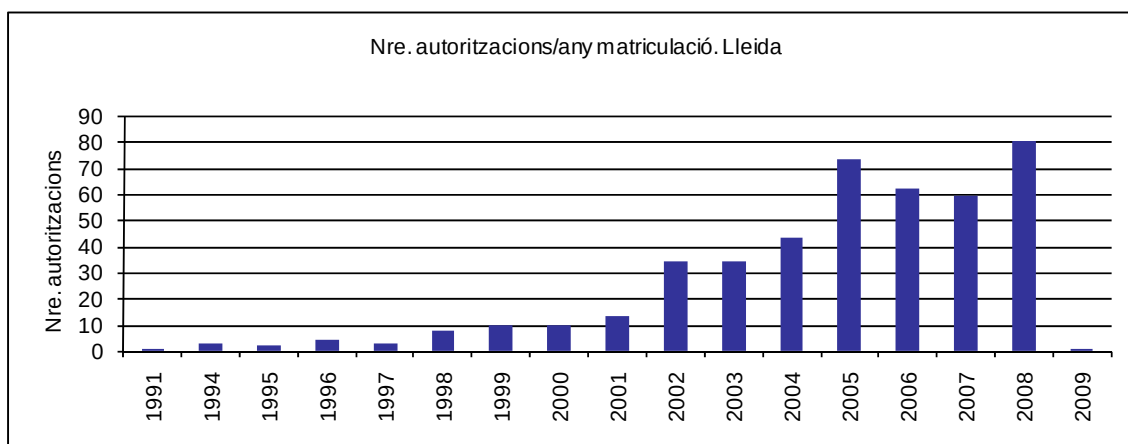
4.5.1 Antiguitat mitjana dels vehicles

L'antiguitat mitjana de la flota al conjunt de Catalunya és de 4,2 anys, i s'estableixen lleugeres diferències segons la demarcació analitzada.

Mentre que a la demarcació de Barcelona l'antiguitat mitjana de la flota és de 3,9 anys, esdevenint la més nova, a la demarcació de Girona l'antiguitat mitjana dels vehicles que presten el servei de taxi és de 4,9 anys, Tarragona amb 4 anys i Lleida amb 4,3 se situen a la banda intermèdia.

Els gràfics següents mostren la distribució de les autoritzacions en funció de l'any de matriculació dels vehicles.





Font: Direcció general del Transport Terrestre. Març 2009

Aquests valors de l'antiguitat mitjana de la flota mostren una flota de taxi més joves que la de turismes o la d'autobusos en el conjunt de l'Estat, amb antiguitats de 8,9 i 10 anys respectivament.

4.5.2 Adaptats a persones de mobilitat reduïda

Segons el Codi d'accessibilitat de Catalunya, en el seu article 37 totes les capitals de comarca i els municipis amb més de 50.000 habitants han de tenir, almenys, un vehicle especial o taxi adaptat per a les persones de mobilitat reduïda segons el criteri establert en el mateix codi d'accessibilitat.

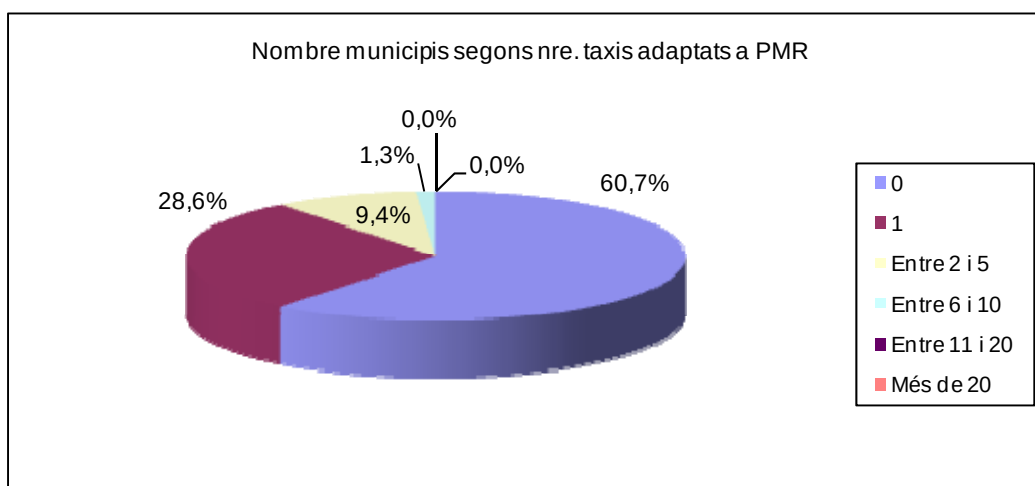
A més, aquest nombre de taxis cal que augmenti 1 per cada 100.000 habitants del municipi.

Seguint aquest criteri i segons les respostes rebudes, es detecten mancances en alguns dels municipis que es descriuen a continuació:

- Vilanova i la Geltrú
- Granollers
- Igualada
- Vic
- Tortosa
- Berga
- Tàrrrega
- Balaguer
- Mollerussa
- La Seu d'Urgell

- Cervera
- Solsona
- Les Borges Blanques
- Móra d'Ebre
- Gandesa
- Falset

Les mancances es vinculen, sobretot, a les capital comarcals, mentre que la ràtio segons el nombre d'habitants es compleix en tots els municipis que han contestat a la resposta/qüestionari.



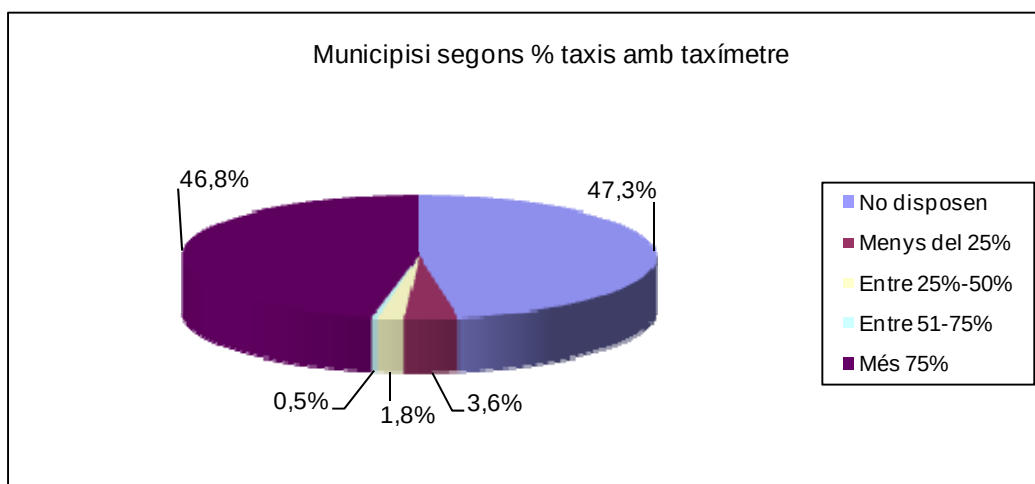
Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 67,4%

4.5.3 Tipologia d'equipament de sistemes tarifaris

Pel que fa a la tecnologia i equipaments vinculada al servei del taxi, hi ha dos aspectes bàsics a analitzar, com són la implantació del taxímetre i la de les impressores tèrmiques, associades als taxímetres; ambdós elements permeten tenir un grau més gran de regulació sobre el cobrament dels serveis.

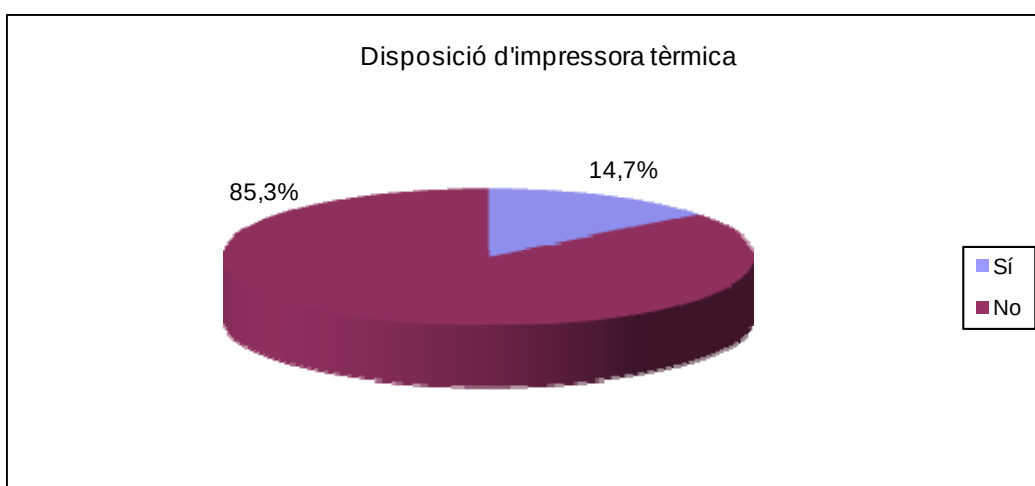
Mentre que en apartats anteriors s'analitzava l'obligatorietat de la tinença de taxímetre que havien de fer complir alguns ajuntaments arran del contingut de la Llei del taxi; en aquest cas s'analitza la implantació d'aquest sistema en les flotes dels municipis.

Les dades recollides mostren com gairebé a la meitat dels municipis catalans amb servei de taxi, els vehicles no disposen de taxímetre; a la resta de municipis la implantació és majoritària, i són poc importants els municipis en què la implantació del taxímetre és parcial.



Font: Procés participatiu ajuntaments. Nivell de resposta: 63,4%

L'altre aspecte a analitzar és la implantació majoritària d'impressores tèrmiques a les flotes; els resultats obtinguts mostren com la disponibilitat d'impressora tèrmica que permet l'expedició de rebuts del servei de taxi és molt baixa, segons les respostes dels consistoris catalans.



Font: Elaboració pròpia. Nivell de resposta: 60,8%

4.5.4 Acceptació pagament amb targeta

La possibilitat de pagament amb targeta de crèdit és una informació que ha calgut extreure directament dels representants dels sectors i, per tant, només s'ha obtingut informació d'alguns municipis que s'han considerat representatius i dels que es justifica la seva elecció més endavant.

La implantació de la possibilitat de pagar amb targeta de crèdit és molt variable, ja que mentre alguns dels municipis presenten la totalitat de la flota amb possibilitat de pagament, en altres la presència de vehicles amb aquest equipament és testimonial.

Aquesta variabilitat no té una relació directa ni amb el tamany de la flota, la mida del municipi o el seu nivell turístic, ja que mentre municipis com Cambrils tenen un 100% de la flota en què

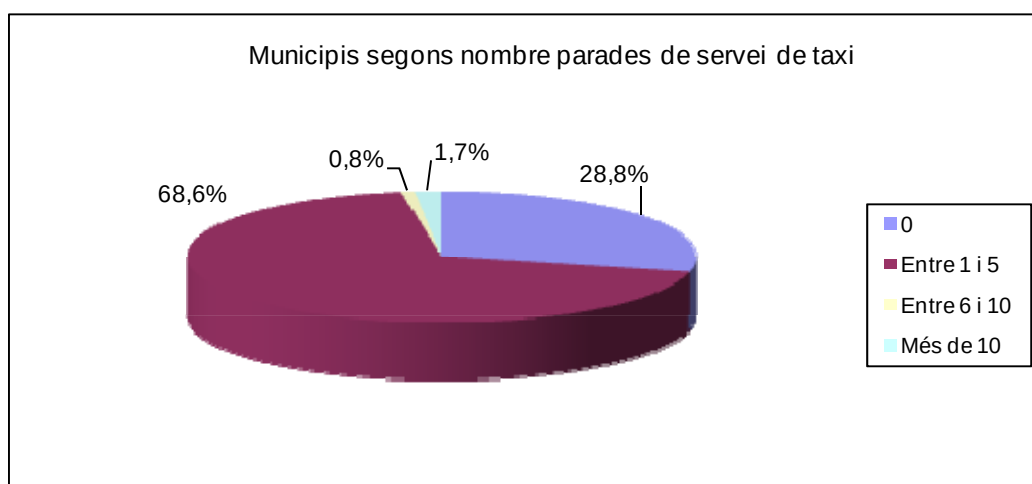
es permet pagar amb targeta de crèdit, a Lloret de Mar aquesta possibilitat només satisfà en un 25% de la flota, per posar només un exemple.

4.5.5 Infraestructura

Tenint en compte que a la majoria de municipis l'accés majoritari al servei de taxi és a través del servei telefònic i de les parades, d'acord amb l'anàlisi efectuada en apartats previs les característiques del servei telefònic, s'analitza a continuació la dotació de parades als municipis.

La majoria de municipis catalans, a l'àmbit territorial d'estudi, disposen d'entre 1 i 5 parades de servei de taxi.

El percentatge amb un nombre més gran de parades és molt baix mentre que el nombre de municipis sense parades del servei de taxi se situa proper al 30%.



Font: Elaboració pròpia. Nivell de resposta: 68,0%

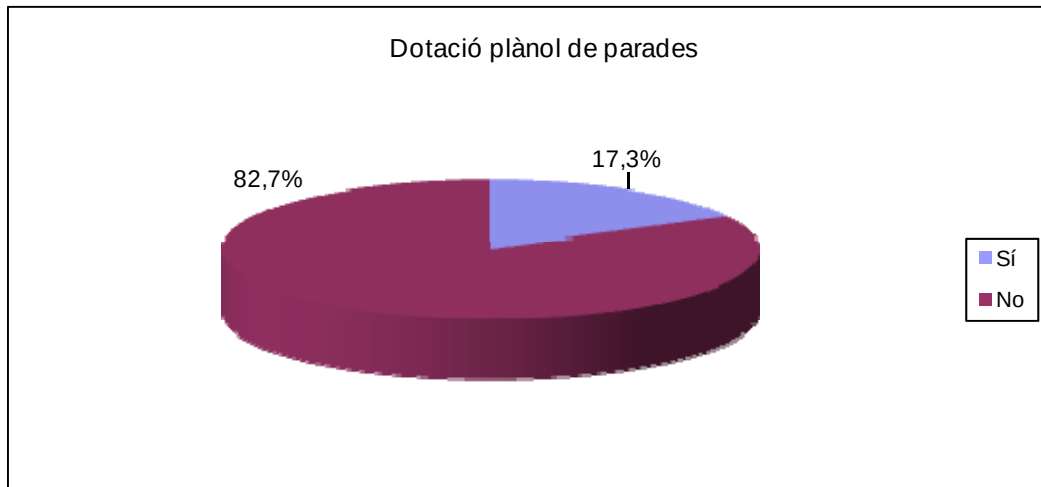
Tal i com es mostra a la taula que s'adjunta, la majoria de municipis que no disposen de parades de servei de taxi es tracta de municipis petits amb menys de 5.000 habitants.

Taula: nombre de parades al municipi segons el nombre d'habitants

Població	0	Entre 1 i 5	Entre 6 i 10	Més de 10
Menys de 1.000 hab.	68	19	0	0
Entre 1.000 i 5.000 hab.	77	60	0	0
Entre 5.000 i 10.000 hab.	24	27	1	0
Entre 10.000 i 50.000 hab.	10	51	0	0
Més de 50.000 hab.	0	5	1	4
Total general	179	162	2	4

Font: Elaboració pròpia. Nivell de resposta: 68,0%

La identificació de les parades és un aspecte bastant millorable, ja que només un 17% dels municipis disposa de plànols identificatius de les parades als municipis en estacions, edificis d'important afluència, al lloc web del municipi, etc.



Font: Elaboració pròpia. Nivell de resposta: 74,9%

5 Reclamacions del sector del taxi a Catalunya

Les **organitzacions sindicals** del sector del taxi coincideixen en alguns aspectes de millora del servei, mentre que en altres **mostren discrepàncies**.

S'exposen algunes de les principals reclamacions.

Importància del transport sanitari per al sector del taxi, per la qual cosa es demana que es mantinguin acords amb el Catsalut, molts dels quals s'estan substituint en favor del transport sanitari col·lectiu.

Problemàtica vinculada a la recollida de viatgers/eres fora de l'àmbit municipal, que es planteja solucionar des de les organitzacions sindicals o a través del servei telefònic o a través de les autoritzacions, com es fa amb els aeroports. La **implantació de les àrees de prestació conjunta** planteja **discrepàncies** dins el mateix sector.

Necessitat de **més implicació dels ajuntaments** en el servei de taxi dels seus municipis.

Riscos laborals associats a la llarga durada de les jornades laborals.

Fidelització dels clients i obertura de **nous mercats**.

Millora de l'accés telefònic al servei del taxi.

Desenvolupament del **Reglament de la Llei del taxi i creació de l'Institut del Taxi**, que ajudi a ordenar el sector i, alhora, permeti abaratir les despeses d'explotació.

La correcta caracterització del servei de taxi a Catalunya depèn de conèixer les reclamacions dels representants del sectors que són els que exerceixen l'activitat a diari i en són els màxims coneixedors.

Tenint en compte el grau d'atomització del sector que s'ha pogut observar en l'anàlisi realitzat en apartats anteriors, el contacte amb el sector ha hagut d'ésser canalitzat a través de les dues principals organitzacions dels taxistes, com són la Federació Catalana del Taxi i el Sindicat del Taxi de Catalunya.

S'apleguen els principals aspectes tractats en les entrevistes realitzades.

5.1. Reclamacions del Sindicat del Taxi de Catalunya

Es resumeixen a continuació els punts que més preocupen als representants del Sindicat del Taxi de Catalunya.

Serveis per al Catsalut: s'exposa la reducció patida en els darrers temps en els serveis que els taxistes oferien per al Serveis Català de la Salut, que han estat substituïts per Transport Sanitari Col·lectiu. En alguns àmbits territorials la facturació d'aquest tipus de serveis pot arribar a suposar fins al 80% del total del volum de negoci dels taxistes, el que s'assenyala des del sector com una pèrdua important d'ingressos que pot fer perillar la viabilitat del servei en alguns punts del territori.

Intrusisme: la proliferació de serveis il·legals de taxi, especialment en ports i aeroports, que realitzen serveis de transports de passatgers sense disposar de les corresponents autoritzacions.

Àrees de prestació conjunta i recollides fora del municipi: es valora de manera positiva la creació d'àrees de prestació conjunta, d'aquesta forma s'evita la creació de noves llicències ja que es considera que el nombre de llicències actual és suficient per a la demanda existent.

Les àrees de prestació conjunta sorgeixen a la vegada com una petició en no aconseguir-se la teòrica simetria dels serveis per comportaments il·legals, és a dir, no sempre els serveis són realitzats per les llicències dels municipis d'origen.

Així mateix, es reclama l'extensió a les estacions d'alta velocitat de la possibilitat de recollida dels serveis de taxi no pertanyents al municipi, tal i com esdevé avui als ports i aeroports, prèvia autorització de la Direcció General del Transport Terrestre.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General del Transport Terrestre

00635

Declaració de contractació prèvia d'un servei d'autotaxi amb origen en un port o aeroport de Catalunya (1)

Dades d'identificació del servei

Nom i cognoms del titular del vehicle		NIF
Nom i cognoms del conductor del vehicle		
Matrícula del vehicle	Classe d'autorització VT	Num. d'autorització
Llicència municipal núm.	Població on està domiciliada la llicència	
Contractant del servei		
Forma de contractació del servei (telèfon, fax, etc.)		
Nom i cognoms dels viatgers transportats		
Procedència	Data d'arribada	Hora
Punt de recollida dels viatgers	Lloc de destinació	

Condicions

- a) Aquesta declaració haurà de ser presentada, degudament formalitzada, als agents de l'autoritat que la reclamin
- b) Els vehicles hauran d'estacionar-se en els llocs destinats a l'efecte en el port/l'aeroport on s'efectuï la recollida
- c) Quan l'entitat contractant sigui una agència de viatges, establiment hotel·ler o qualsevol empresa en general, en la present declaració haurà de constar el segell de l'establiment corresponent
- d) L'incompliment d'aquestes condicions podrà ésser sancionat, de conformitat amb el previst a la normativa reguladora del transport de viatgers per carretera

Localitat i data

Signatura

SERVEI TERRITORIAL DE PORTS I TRANSPORTS DE Escolliu una opció

(1) La present declaració acredita la contractació prèvia del servei amb recollida de viatgers fora de l'àmbit territorial de l'entitat local que atorga la llicència corresponent, en els termes previstos a l'Ordre del Departament de Política Territorial i Obres Públiques d'1 d'agost de 1986 (DOGC núm. 740, de 15 de setembre).

Imatge: sol·licitud de contractació prèvia d'un servei d'autotaxi amb origen port o aeroport català

Manca de regulació per part dels ajuntaments: s'assenyala una manca de coneixement i regulació per part dels ajuntaments, que també es detecta en l'anàlisi realitzada en apartats anteriors.

Sobreoferta de llicències: es considera que el nombre de llicències és excessiu i, per això, es demana la congelació de la creació noves llicències i apostar per la creació d'àrees de prestació conjunta. Alhora, per cobrir les demandes puntuals s'aposta per la creació de llicències estacionals.

El paper dels assalariats/ades: es considera un fet negatiu l'acumulació de llicències atès que es rebaixa la qualitat del servei. La Llei del taxi limita aquesta acumulació en un 15% del total de les places, mentre que el Reglament metropolità rebaixa aquest màxim fins un 10%, valor que consideren més adequat.

Sistema tarifari: s'assenyala una gran varietat de tarifes urbanes, que també s'ha detectat en apartats previs d'anàlisi.

Taxímetre: la millora d'aquesta eina és important, no solament per establir el marc tarifari sinó com a complement en sistemes de gestió de flotes, pagament amb targetes i incorporació de sistemes de millora de la seguretat, localització-112, etc.



Imatge: nou model de taxímetre de l'empresa Taxitronic. Incorpora pagament amb targeta i localitzador GPS, entre d'altres.

Accés al servei: es demana la potenciació del servei telefònic amb l'establiment de centres de trucades conjunts que millorin l'accés al servei i optimitzi la gestió de la flota.

5.2. Reclamacions de la Federació Catalana del Taxi

Es resumeixen a continuació els punts que més preocupen als representants de la Federació Catalana del Taxi.

Com a plantejament general, es considera que cal millorar l'accessibilitat al sistema en tots els àmbits.

Àrees de prestació conjunta i recollides fora del municipi: s'assenyala el conflicte que planteja la nova Llei omnibus, que permetrà als vehicles de lloguer amb conductor/ora puguin prestar serveis a tot arreu.

En lloc de l'extensió de les àrees de prestació conjunta, es proposa una solució més adient per no produir una reducció de la qualitat del servei, que al parer dels representants de la Federació Catalana del Taxi comportaria l'extensió de les àrees de prestació conjunta.

La proposta de millora demana liberalitzar el serveis telefònics, i mantenir la territorialitat de les llicències en l'origen de serveis en parades.

Aplicació sistema tarifari: segons s'assenyala es cobren de manera irregular els serveis. I s'aposta per una eliminació dels suplements del servei de taxi. Així mateix, es proposa una reestructuració de les tarifes de taxi, valorar la possibilitat de disminuir preus en hores vall i augmentar-los a les hores punta.

Institut del Taxi: es reclama la creació d'aquesta figura organitzativa que ordeni i reguli el sector i que alhora permeti abaratir les despeses del servei de taxi, (acords amb Sanitat, descomptes en vehicles, assegurances, carburant, etc.).

Radioemissora comuna: número únic d'accés al taxi a tot el territori català.

Riscos laborals: s'assenyala que se supera amb escreix la jornada laboral oficial i que caldria regular-la de manera que s'evitessin riscos per a treballadors/ores i clients.

Millora de l'atractivitat del serveis nocturns: a més de problemes puntuals de seguretat, s'assenyala l'existència de clients que no paguen les carreres, es proposa la possibilitat de fer pagar per avançat de manera total o parcial les carreres o l'establiment en horari nocturn de sistemes quilomètrics fixos.



Imatge: Plànol tarifari quilomètric per serveis des de l'aeroport de la ciutat de Toronto regulat per la GTAA (Greater Toronto Airport Authority)

A més, des de la Federació Catalana del Taxi s'assenyalen algunes de les línies estratègiques d'actuació que el sector hauria d'adoptar en un futur:

- **Millora de la regulació del servei**, que actualment no es fa com ho mostren les dades recollides dels ajuntaments.
- **Promoció del servei i fidelització** dels actuals clients.
- **Obertura a nous mercats** com a transport complementari del regular (línies d'aportació); línies bus-taxi amb pagament individual per plaça incorporant taxímetres amb validadors de títols integrats, taxis nocturns-oci, etc.

6 Caracterització de tipus de xarxa associades a diferents tipologies de municipis

La caracterització del servei de taxi realitzada en els anteriors apartats permet tenir una radiografia global de les característiques d'aquest transport al conjunt del territori català, identificant aspectes bàsics com l'oferta, les característiques d'aquesta o el nivell de regulació al qual està sotmès.

Ara bé, dins d'aquesta radiografia global, la disparitat de tipologies de municipis fa que les característiques del servei puguin ésser força diferents entre uns municipis i altres en el conjunt del país.

Per aquest motiu, es proposa l'anàlisi de diferents tipologies de municipis que es poden considerar com a representatius del conjunt del territori català.

6.1. Establiment de les diferents tipologies de municipis

Tenint en compte que els motius gestions i sanitaris tenen un pes important en la mobilitat vinculada al taxi, juntament amb el fet que el turisme pot tenir un efecte que no s'ha pogut valorar, atès que no ha estat registrat en les dades de l'EMQ, es proposa analitzar de manera més exhaustiva un conjunt de municipis triats segons els criteris següents:

- Població
- Equipament sanitari de referència
- Activitat econòmica (recintes firals, centres de concentració de l'activitat labora, etc.).
- Turisme.

A més d'aquests criteris, es proposa garantir l'abast territorial del conjunt de Catalunya amb els municipis seleccionats, els quals han de reunir les categories següents:

- Municipi tipus 1. Capital provincial
- Municipi tipus 2. Capital comarcal gran
- Municipi tipus 3. Capital comarcal mitjana
- Municipi tipus 4. Capital comarcal petita
- Municipi tipus 5. Municipi turístic
- Municipi tipus 6. Zona de muntanya

Dins d'aquestes tipologies de municipis, es proposa l'anàlisi de les poblacions següents, en alguns casos s'ha escollit més d'una població per tal de garantir l'abast territorial:

Municipi tipus 1. Capital provincial: Girona, com a capital de demarcació, amb hospital provincial, universitat i important activitat econòmica (Comarques Gironines).

Municipi tipus 2. Capital comarcal gran: Mataró com a capital comarcal de més de 100.000 habitants, disposa d'hospital comarcal, universitat i important activitat econòmica (Regió Metropolitana de Barcelona).

Municipi tipus 3. Capital comarcal mitjana: Vic, com a capital comarcal de 40.000 habitants que disposa d'hospital comarcal, universitat i important activitat econòmica (Comarques Centrals). Tortosa, com a capital comarcal de 35.000 habitants que disposa d'hospital comarcal, universitat i important activitat econòmica (Terres de l'Ebre).

Municipi tipus 4. Capital comarcal petita: Mollerussa, com a capital comarcal de 15.000 habitants sense centre hospitalari de referència i activitat econòmica i comercial moderada (Terres de Ponent).

Municipi tipus 5. Municipi turístic: Cambrils, com a municipi turístic de la costa sud dins l'àmbit de prestació conjunta amb Vila-seca i Salou (Camp de Tarragona). Lloret de Mar com a municipi turístic de la costa nord (Comarques Gironines).

Municipi tipus 6. Zona de muntanya: Puigcerdà, com a municipi de la zona d'alta muntanya amb hospital comarcal de referència i important activitat turística hivernal (Alt Pirineu i Aran). El Pont de Suert, com a municipi pirinenc sense centre sanitari de referència amb activitat turística hivernal (Alt Pirineu i Aran).

6.2. Caracterització del servei de taxi

Per a la caracterització del servei de taxi, es proposa una anàlisi dels diferents aspectes, tant en l'àmbit organitzatiu, de demanda diària, com d'aspectes econòmics en el període d'un any.

Alguns d'aquests aspectes serveixen de valoració qualitativa en apartats anteriors, ja que no s'han pogut obtenir des dels mateixos ajuntaments, per falta d'informació.

Així, doncs, la caracterització per als diferents municipis recull els aspectes següents:

Característiques de l'oferta

- Nombre de llicències de servei de taxi al municipi o àmbit
- % de llicències associades a radioemissora
- % taxis amb sistema de pagament amb targeta
- % de taxis amb taxímetre
- Nombre de dies anuals de servei dels taxis
- Diferents tipologies de jornades de treball.

Característiques de les jornades de treball

- Durada de la jornada laboral
- Nombre de carreres per jornada
- Tipologies de carreres (urbanes, interurbanes i per motiu de desplaçament)
- Tipus d'accés al servei (telèfon, parada, carrer i altres)
- Velocitats, distàncies i temps mitjans de les carreres.

Caracterització dels costos anuals d'explotació del sistema

- Costos directes (combustible, manteniment i reparació, pneumàtics, olis i lubricant)
- Costos indirectes (seguretat social, vehicles, assegurances, impostos, pàrquing, administració i gestió, amortitzacions, ITV, canvi de tarifes).

7 Anàlisi d'oferta/demanda del servei de taxi, segons tipologies

S'analitzen a continuació les diferents tipologies de xarxa establertes a partir de la recollida de dades dels diferents municipis considerats com a representatius per a cadascuna de les tipologies.

7.1. El servei de taxi a una capital de demarcació. El cas de Girona

La ciutat de Girona forma una àrea de prestació conjunta juntament amb els municipis de Salt i de Sarrià de Ter.

En aquesta àrea de prestació conjunta el nombre de llicències que presten el servei de taxi és de 82.

El nivell d'afiliació a radioemissores és molt elevat i se situa en el 95%, mentre que la possibilitat de pagament amb targeta és molt baix, només ofereixen aquesta possibilitat el 5% dels taxis. La totalitat dels taxis disposen de taxímetre.

Pel que fa a les característiques laborals dels taxistes, la majoria treballa una mitjana de 6 dies a la setmana, i fan només un dia festiu.

El nombre mitjà de dies de vacances és de 15.

Tipologies de jornada laboral

Pel que fa a les diferents tipologies de jornades laborals, a la ciutat de Girona s'identifiquen 3 jornades tipus diferents, de les quals:

- Jornada tipus 1: dies laborables (248 dies anuals)
- Jornada tipus 2: dissabtes, diumenges i festius (108 dies anuals)
- Jornada tipus 3: any nou, fires, Sant Joan, etc., (9 dies anuals)

Es resumeixen a continuació alguns dels principals aspectes de les jornades laborals en aquests municipis:

Jornada tipus 1

La durada de la jornada laboral tipus 1 és de 12 hores amb una mitjana de 10-15 carreres al dia. La majoria d'aquestes carreres són urbanes, predominant en el cas de les carreres de

l'àmbit de prestació conjunta els desplaçaments per motius laborals i sanitaris, mentre que en el cas de les carreres interurbanes estan vinculades principalment a l'aeroport de Girona.

L'accés al servei es produeix principalment per telèfon (60% dels casos) i a les parades (39%).

S'estima que de les 12 hores que dura la jornada laboral, 8 són sense passatge mentre 4 són amb passatge.

La velocitat mitjana dels serveis és de 25 km/h en el cas dels serveis urbans i de 65 km/h en el cas dels interurbans.

La distància mitjana de les carreres urbanes és de prop de 5 km i les de les interurbanes de prop de 60 km, en aquest cas s'inclou tant l'arribada com la tornada.

Jornada tipus 2

La durada de la jornada laboral tipus 2 és, com en el cas de la tipus 1, de 12 hores amb una mitjana de 10 carreres al dia. En aquest cas la tipologia de carreres interurbanes guanya pes vers les urbanes, i el motiu oci i els desplaçaments a l'aeroport de Girona resulten els principals motius de desplaçament.

Augmenta l'accés al mode pel mitjà telefònic i disminueix l'accés via parada.

Augmenta vers la jornada tipus 1 el temps útil, que és en el qual es tenen passatgers/eres al vehicle. La velocitat comercial dels serveis se situa en 30 km/h en el cas de les carreres urbanes i en 70 km/h en el cas de les carreres interurbanes.

Jornada tipus 3

La durada de la jornada laboral tipus 3 és de 13 hores i és la més llarga de totes les que es presten a la població.

El nombre de carreres en aquest tipus de jornada també és el més elevat, ja que se situa entre 15 i 20. Vinculades principalment a motius d'oci.

És l'única jornada en què hi ha accés al carrer, i representa prop del 10% dels accessos. Les característiques de les carreres són molt similars a les de la jornada tipus 2 pel que fa a velocitat mitjana, distància mitjana i temps mitjan de recorregut.

Caracterització dels costos

Pel que fa la caracterització dels costos del servei de taxi, tal i com s'ha comentat anteriorment, s'han dividit en costos directes i indirectes.

Els costos directes inclouen despeses relacionades amb l'explotació del servei (hores i quilòmetres realitzats). La despesa més important en aquest apartat correspon al combustible, que se situa en més de 4.000 euros anuals.

Pel que fa als costos indirectes, la partida més important correspon a l'amortització de la llicència que a Girona, segons fonts del sector, se situa en 17.000 euros l'any. Segueixen en importància a aquesta partida els costos de seguretat social i del vehicle.

Es resumeixen a continuació els costos anuals de l'explotació unitaris per a cada vehicle del municipi:

COSTOS DIRECTES	€/any
Combustible	4.170
Manteniment i reparació	2.300
Pneumàtics	550
Olis i lubricants	482
COSTOS INDIRECTES	
Seguretat Social	3.020
Amortització vehicle	3.090
Assegurances	1.260
Impostos	
Impost de circulació	150
IRPF	790
IVA	300
Altres impostos	120
Pàrquing	1.220
Amortització taxímetre, impressora i mòdul	295
Administració i gestió	210
Amortització taxa i llicència	17.030
ITV	58
Canvi de tarifes anuals	45
Telèfon mòbil	
Quotes sindicals i associació	
TOTAL	35.090

Font: Representants del sector

7.2. El servei de taxi a una capital comarcal gran. El cas de Mataró

La ciutat de Mataró disposa d'un total de 90 llicències per a la prestació del servei de taxi.

El nivell d'afiliació a radioemissores és molt elevat i se situa en el 95%, i el percentatge de taxis amb possibilitat de pagament amb targeta també és elevat amb un 85% de la flota. La totalitat dels taxis disposen de taxímetre.

Pel que fa a les característiques laborals dels taxistes, la majoria treballa una mitjana de 5 dies a la setmana, disposant de dos festius. El nombre mitjà de dies de vacances és de 15.

Tipologies de jornada laboral

Pel que fa a les diferents tipologies de jornades laborals a la ciutat de Mataró, se n'identifiquen 3, que són:

- Jornada tipus 1: dies laborables (248 dies anuals)
- Jornada tipus 2: dissabtes (52 dies)
- Jornada tipus 3: diumenges (52 dies).

Es resumeixen a continuació alguns dels principals aspectes de les jornades laborals en aquests municipis:

Jornada tipus 1

La durada de la jornada laboral tipus 1 és de 12 hores, amb una mitjana de 12 carreres al dia. La majoria d'aquestes carreres són urbanes, i predominen els desplaçaments per motius sanitaris.

L'accés al servei es produeix principalment per telèfon (50% dels casos) i a les parades (45%). L'accés aturant els vehicles al carrer és molt poc important.

S'estima que de les 12 hores que dura la jornada laboral, la meitat del temps és amb passatge i l'altra meitat és sense passatge.

No s'especifica la velocitat mitjana de les carreres però sí que es recullen dades del temps mitjà de les carreres, que són de 10 minuts en el cas de les carreres urbanes i de 75 minuts en les interurbanes.

La distància mitjana de les carreres urbanes és de 3 km, i de 60 km en el cas de les interurbanes.

Jornada tipus 2

La durada de la jornada laboral tipus 2 al municipi de Mataró és de prop de 15 hores, amb fins a 20 carreres diàries. La majoria d'aquestes carreres són interurbanes.

En l'accés al servei augmenta el percentatge d'accés via telefònica i al carrer i disminueix el percentatge via parada. El perllongament de la jornada laboral és en consonància amb un augment del temps útils de servei (temps amb passatge), i es manté la durada sense passatge.

La distància mitjana de les carreres es manté respecte de la jornada tipus 1, tot i que disminueixen lleugerament els temps de desplaçaments, com a conseqüència previsiblement de la disminució de la congestió que pateix el viari.

Jornada tipus 3

La durada de la jornada laboral tipus 3 és de 15 hores, amb un total de 17 carreres en el total de la jornada.

En aquest cas, la majoria estan vinculades a serveis des de l'estació de RENFE. L'accés al servei es manté principalment via telèfon i parada.

Les distàncies mitjanes dels desplaçaments es mantenen respecte de la resta de jornades tipus el que mostra que l'àmbit d'influència del servei no es modifica. En canvi continua disminuint el temps mitjà dels desplaçaments.

Caracterització dels costos

Pel que fa la caracterització dels costos del servei de taxi, tal i com s'ha comentat anteriorment, s'han dividit en costos directes i indirectes.

Els costos directes inclouen despeses relacionades amb l'explotació del servei (hores i quilòmetres realitzats). La despesa més important en aquest apartat correspon al combustible, que se situa en més de 4.200 euros anuals.

Pel que fa als costos indirectes, la partida més important correspon a l'amortització de la llicència que a Mataró, segons fonts del sector, que se situa en prop de 8.000 euros a l'any. Segueixen en importància a aquesta partida l'amortització del vehicle.

Es resumeixen a continuació els costos anuals de l'explotació unitaris per a cada vehicle del municipi :

COSTOS DIRECTES	€/any
Combustible	4.200
Manteniment i reparació	500
Pneumàtics	400
Olis i lubricants	420
COSTOS INDIRECTES	
Seguretat Social	3.012
Amortització vehicle	4.160
Assegurances	800
Impostos	
Impost de circulació	143
IRPF	780
IVA	280
Altres impostos	
Pàrquing	840
Amortització taxímetre, impressora i mòdul	350
Administració i gestió	90
Amortització taxa i llicència	7.875
ITV	54
Canvi de tarifes anuals	43
Telèfon mòbil	
Quotes sindicals i associació	
TOTAL	23.947

Font: Representants del sector

7.3. El servei de taxi a una capital comarcal mitjana. Els casos de Vic i Tortosa

7.3.1 El servei de taxi a Vic

La ciutat de Vic disposa d'un total de 25 llicències per a la prestació del servei de taxi.

El nivell d'afiliació a radioemissores és molt elevat, se situa el 90% i el percentatge de taxis amb possibilitat de pagament és molt baix, només s'ha identificat un vehicle amb aquesta possibilitat. La totalitat dels taxis disposen de taxímetre.

Pel que fa a les característiques laborals dels taxistes, la majoria treballa una mitjana de 6 dies a la setmana i disposa d'un únic dia festiu. El nombre mitjà de dies de vacances és de 8.

Tipologies de jornada laboral

Pel que fa a les diferents tipologies de jornades laborals a la ciutat de Vic, se n'identifiquen 3, que són:

- Jornada tipus 1: dies laborables (225 dies anuals)
- Jornada tipus 2: caps de setmana (110 dies)
- Jornada tipus 3: fires (20 dies).

Es resumeixen a continuació alguns dels principals aspectes de les jornades laborals en aquests municipis:

Jornada tipus 1

La durada de la jornada laboral tipus 1 és de 12 hores, amb una mitjana d'entre 8 i 10 carreres al dia. La majoria d'aquestes carreres són urbanes. Tant en aquestes com en les de tipus interurbà, els desplaçaments associats al taxi estan vinculats a motius sanitaris i associats a l'estació de ferrocarril.

L'accés al servei s'efectua tant al carrer (40%) com per via telefònica (20%).

El temps útil de la jornada laboral és de prop de 4 hores, mentre que 8 són temps mort o sense passatge.

La distància mitjana de les carreres és de gairebé 3 quilòmetres en el cas de les carreres urbanes i de prop de 10 quilòmetres en el cas de les interurbanes.

La velocitat mitjana de les carreres és de 30 km/h per a les carreres urbanes i de 80 km/h per a les interurbanes.

Jornada tipus 2

La durada mitjana de la jornada laboral tipus 2 al municipi de Vic és de 11 hores, amb un total de 7 carreres al dia.

La majoria d'aquestes carreres són urbanes, les interurbanes són menys rellevants.

Augmenta l'accés al servei des del carrer, que arriba a ser gairebé tan important com l'accés telefònic, fet poc habitual en les xarxes analitzades. La velocitat dels serveis augmenta lleugerament respecte de la jornada tipus 2, i assoleix els 35 km/h en el cas dels urbans i 75 km/h en el cas dels interurbans.

Jornada tipus 3

La durada de la jornada laboral tipus 3 és de 12 hores, i s'efectuen fins a 12 carreres, el que fa aquest tipus de jornada com la més productiva al municipi de Vic.

En aquest tipus de jornada l'accés al servei es fa majoritàriament al carrer, de manera especial a les parades però també aturant directament els vehicles al carrer.

La tipologia de carreres predominants són urbanes, en concret 9 de les 12.

Les distàncies mitjanes dels serveis són de poc més de 2 quilòmetres en el cas de les carreres urbanes i de 12 quilòmetres en el cas de les carreres interurbanes.

Les velocitats mitjanes de les carreres coincideixen amb les de la jornada tipus 1.

Caracterització dels costos

Es recullen a continuació els costos anuals vinculats a l'explotació del servei de taxi al municipi de Vic.

Els costos directes que, com en la resta de municipis, inclouen despeses relacionades amb l'explotació del servei (hores i quilòmetres realitzats), tenen com a despesa més important el consum de combustible, que se situa en els 5.000 euros anuals.

Pel que fa als costos indirectes, la partida més important correspon a l'amortització de la llicència que, a Vic, representa prop de 6.000 euros a l'any. Segueixen en importància a aquesta partida l'amortització del vehicle i els costos vinculats a la Seguretat Social, que en el cas del municipi de Vic són gairebé iguals.

Es resumeixen a continuació els costos anuals de l'explotació unitaris per a cada vehicle del municipi:

COSTOS DIRECTES	€/any
Combustible	5.000
Manteniment i reparació	1.050
Pneumàtics	410
Olis i lubricants	145
COSTOS INDIRECTES	
Seguretat Social	3.400
Amortització vehicle	3.500
Assegurances	780
Impostos	
Impost de circulació	180
IRPF	170
IVA	150
Altres impostos	0
Pàrquing	720
Amortització taxímetre, impressora i mòdul	275
Administració i gestió	300
Amortització taxa i llicència	6.000
ITV	65
Canvi de tarifes anuals	35
Telèfon mòbil	
Quotes sindicals i associació	
TOTAL	22.180

Font: Representants del sector

7.3.2 El servei de taxi a Tortosa

El municipi de Tortosa disposa de 15 taxis, tots afiliats a una radioemissora i disposen de taxímetre.

De manera general, els taxistes treballen 5,5 dies a la setmana i tenen un dia i mig festiu a la setmana.

Tipologies de jornada laboral

Es comptabilitzen fins a 3 jornades diferents pel que fa a les característiques del servei de taxi, que són:

- Jornada tipus 1: dies laborables (240 dies anuals)
- Jornada tipus 2: dissabtes i festius (110 dies)
- Jornada tipus 3: fires i festes (15 dies).

Es resumeixen a continuació alguns dels principals aspectes de les jornades laborals en aquests municipis:

Jornada tipus 1

La durada de la jornada laboral tipus 1 és de 12 hores, amb una mitjana de 10 carreres al dia. La majoria d'aquestes carreres són urbanes, en les quals predominen els desplaçaments per motius sanitaris.

L'accés al servei es produeix principalment per telèfon (95% dels casos).

S'estima que de les 12 hores que dura la jornada laboral, 7 hores corresponen a temps útil (amb passatge), mentre que la resta és temps mort (sense passatge).

La velocitat mitjana de les carreres és de 25 km/h en el cas de les carreres urbanes i de 70 km/h en el cas de les carreres interurbanes.

El temps mitjà de les carreres és de 20 minuts per a les carreres urbanes i de prop de 2 hores per a les carreres interurbanes.

Les distàncies mitjanes són de 3 quilòmetres per a les carreres urbanes i de 150 quilòmetre per a les carreres interurbanes.

Jornada tipus 2

La durada de la jornada laboral tipus 2 al municipi de Tortosa és de prop de 4 hores, amb una mitjana de 3 carreres.

La totalitat dels clients accedeix al servei mitjançant servei telefònic.

Les característiques de les carreres pel que fa a distància mitjana, velocitat mitjana i temps mitjà de recorregut es mantenen en relació amb la jornada tipus 1.

Jornada tipus 3

La durada de la jornada laboral tipus 3 és de 7 hores, amb un total de 10 carreres en el total de la jornada.

La majoria d'aquestes carreres són per a desplaçaments urbans, vinculats a l'oci.

L'accés al servei és bàsicament a través del telèfon.

Les característiques de les carreres són iguals a les de les jornades tipus 1 i 2.

Caracterització dels costos

Pel que fa la caracterització dels costos del servei de taxi, tal i com s'ha fet amb la resta dels municipis, s'han dividit en costos directes i indirectes.

Els costos directes inclouen despeses relacionades amb l'explotació del servei (hores i quilòmetres realitzats). La despesa més important en aquest apartat correspon al combustible, que se situa en més de 4.200 euros anuals.

Pel que fa als costos indirectes, la partida més important correspon a l'amortització de la llicència, tot i que aquest valor pot ser molt variable segons el moment d'adquisició de la llicència i del període d'amortització.

Es resumeixen a continuació els costos anuals de l'explotació unitaris per a cada vehicle del municipi :

COSTOS DIRECTES	€/any
Combustible	4.270
Manteniment i reparació	2.674
Pneumàtics	445
Olis i lubricants	355
COSTOS INDIRECTES	
Seguretat Social	2.990
Amortització vehicle	4.200
Assegurances	1.155
Impostos	
Impost de circulació	143
IRPF	800
IVA	0
Altres impostos	
Pàrquing	1.380
Amortització taxímetre, impressora i mòdul	216
Administració i gestió	780
Amortització taxa i llicència	6.240
ITV	43
Canvi de tarifes anuals	45
Telèfon mòbil	501
Quotes sindicals i associació	260
TOTAL	26.497

Font: Representants del sector

7.4. El servei de taxi a una capital comarcal petita. El cas de Mollerussa.

La població de Mollerussa, disposa d'una xarxa petita de servei de taxi, amb només 6 vehicles.

Cap dels taxis es troba afiliat a una radioemissora i només un disposa de la possibilitat de pagament amb targeta de crèdit. La totalitat dels vehicles disposa de taxímetre.

Segons fonts dels sector, es treballen els 7 dies de la setmana, tot i que cal entendre que en aquest tipus de municipi, segons els mateixos taxistes, és difícil establir un límit a la jornada laboral i la disponibilitat sol ser total.

El nombre de dies de vacances és d'entre 15 i 20 dies.

Tipologies de jornada laboral

Els representants de Mollerussa han establert 2 tipus de jornades per al municipi, la de dia laborable i la de dia festiu. La jornada tipus 1 que correspon al dia feiner es comptabilitza un total de 250 dies al llarg de l'any; mentre que la jornada tipus 2 (caps de setmana) té un total de 100 dies a l'any.

Es resumeixen a continuació alguns dels principals aspectes de les jornades laborals en aquests municipis:

Jornada tipus 1

La durada de la jornada laboral tipus 1 és de 8 hores, d'aquestes prop de 3 són amb passatge, mentre que la resta, prop de 5 són sense passatge.

En el cas del municipi de Mollerussa en dia feiner les carreres es reparteixen gairebé de forma igual entre urbanes i interurbanes.

Gairebé la totalitat dels clients accedeixen al servei mitjançant el servei telefònic.

La velocitat mitjana de les carreres urbanes és de 40 km/h i les de les carreres interurbanes de 60 km/h.

Jornada tipus 2

La durada de la jornada laboral tipus 2 al municipi de Mollerussa té una durada d'unes 8 hores on es realitzen un total de 4 carreres al dia.

Com en el cas de la jornada tipus 1 les carreres urbanes i interurbanes tenen la mateixa importància, i a la totalitat els clients accedeixen al servei via telefònica.

Les velocitats mitjanes així com les durades i les distàncies de les carreres es mantenen com en el cas de la jornada tipus 1, llevat en el cas de les carreres interurbanes que, augmenten la distància mitjana d'aquestes i, conseqüentment, el temps mitjà de recorregut.

Caracterització dels costos

Pel que fa a la caracterització dels costos, com en el conjunt de xarxes anteriors es divideixen en costos directes i indirectes. Com en la resta, els costos de combustible, dins dels costos directes d'explotació del servei, suposen la partida més important.

Pel que fa als costos indirectes, les partides més important corresponen al de l'amortització del vehicles i al de la Seguretat Social.

COSTOS DIRECTES	€/any
Combustible	6.000
Manteniment i reparació	2.500
Pneumàtics	1.400
Olis i lubricants	600
COSTOS INDIRECTES	
Seguretat Social	2.990
Amortització vehicle	6.000
Assegurances	1.300
Impostos	
Impost de circulació	144
IRPF	150
IVA	900
Altres impostos	
Pàrquing	
Amortització taxímetre, impressora i mòdul	100
Administració i gestió	929
Amortització taxa i llicència	0
ITV	52
Canvi de tarifes anuals	35
Telèfon mòbil	
Quotes sindicals i associació	
TOTAL	23.100

Font: Representants del sector

7.5. El servei de taxi a un municipi turístic. Els casos de Cambrils i Lloret de Mar

7.5.1 El servei de taxi a Cambrils

El municipi de Cambrils disposa d'un total de 26 llicències de taxi; d'aquestes 23 estan afiliades a un servei de radioemissores. El 100% dels vehicles disposen de taxímetre i de sistema de pagament amb targeta.

El nombre de dies de treball i festiu en aquest municipi s'adapta a l'estacionalitat de la demanda, mentre que a l'estiu es treballen tots els dies de la setmana, en temporada baixa, que correspon al període hivernal, els dies laborables es poden reduir a 4 dies setmanals.

Tipologies de jornada laboral

Al municipi de Cambrils s'han identificat fins a tres tipus de jornada, que es diferencien no tant pel dia de la setmana en què es treballa sinó en la temporada de l'any en què es produeixen.

Les jornades són les següents:

- Jornada tipus 1: temporada alta d'estiu, que es correspon amb els mesos de juliol i agost, caps de setmana de juny setembre i ponts i vacances de setmana santa, amb una durada aproximada de 90 dies anuals.
- Jornada tipus 2: temporada turística mitjana, amb una durada de 90 dies.
- Jornada tipus 3: temporada baixa, que es correspon amb els mesos d'hivern i que representa un total de 185 dies.

Es resumeixen a continuació alguns dels principals aspectes de les jornades laborals en aquests municipis:

Jornada tipus 1

La durada de la jornada laboral tipus 1 és de prop de 14 hores, amb una mitjana d'entre 25 i 30 carreres al dia. Les carreres es reparteixen gairebé de forma igual entre carreres urbanes i interurbanes, de les quals són lleugerament més importants les primeres.

La distància mitjana de les carreres se situa en 4 quilòmetres en el cas de les carreres urbanes i de 30 quilòmetres en el cas de les interurbanes, ja que les principals destinacions dels desplaçaments són les ciutats de Tarragona i Reus. Els temps mitjà de les carreres és de 10 minuts en el cas de les carreres urbanes i de 30 minuts en les interurbanes.

L'accés al servei s'efectua principalment per via telefònica, el que representa un 70% dels casos, mentre que a través de la parada és un 25% dels casos. El temps útil amb passatge representa el 45% del total de la jornada.

Jornada tipus 2

La durada de la jornada laboral tipus 2 és, com en el cas de la jornada tipus 1, de prop de 14 hores, amb una mitjana d'entre 10 i 12 carreres al dia, la qual cosa representa una disminució de la demanda. Com en el cas de la jornada tipus 1, el percentatge de carreres urbanes i interurbanes és força similar.

No es detecten diferències pel que fa al temps mitjà de les carreres, la velocitat ni la distància mitjana dels serveis

Jornada tipus 3

Aquest tipus de jornada correspon amb el període de temporada baixa a Cambrils. La durada de la jornada laboral s'escurça, i és de 10 hores, i el nombre carreres també es redueix de manera significativa. Aquests valors es reflecteixen amb els valors de temps útils (amb passatge) i morts (sense passatge), ja que aquests arriben a representar el 80% de la jornada laboral.

Finalment no es detecten diferències pel que fa al temps mitjà de les carreres ni a les distàncies mitjanes de les carreres.

Caracterització dels costos

Finalment, es realitza una caracterització dels costos anuals que suposa la prestació del servei al municipi de Cambrils per a un taxista.

En els costos directes, la principal partida és el combustible, que representa prop de 5.000 euros l'any. En el cas dels costos indirectes, l'amortització del vehicle es converteix en la principal despesa, amb prop de 6.000 euros anuals.

Es recullen a continuació els costos anuals de l'explotació del servei segons els mateixos taxistes del municipi:

COSTOS DIRECTES	€/any
Combustible	4.900
Manteniment i reparació	3.500
Pneumàtics	800
Olis i lubricants	400
COSTOS INDIRECTES	
Seguretat Social	3.000
Amortització vehicle	6.000
Assegurances	900
Impostos	
Impost de circulació	140
IRPF	500
IVA	450
Altres impostos	
Pàrquing	600
Amortització taxímetre, impressora i mòdul	150
Administració i gestió	400
Amortització taxa i llicència	0
ITV	55
Canvi de tarifes anuals	45
Telèfon mòbil	
Quotes sindicals i associació	
TOTAL	21.840

Font: Representants del sector

7.5.2 El servei de taxi a Lloret de Mar

El municipi costaner de Lloret de Mar disposa d'un total de 41 llicències de servei de taxi. Gairebé la totalitat d'aquestes llicències està afiliada a una radioemissora, i la implantació del pagament amb targeta és força minoritari, amb un 25% dels taxis que ofereixen aquest servei.

Tots els vehicles disposen de taxímetre.

El nombre de dies laborables mitjà és de 6 dies a la setmana i 1 de festa, tot i que aquest valor pot variar en temporada alta com en el cas del també municipi turístic de Cambrils.

El nombre de dies de vacances anuals se situa en prop de 20 dies.

Tipologies de jornada laboral

Al municipi de Lloret de Mar hi ha fins a 4 tipologies de jornades diferents. Es resumeixen a continuació la tipologia i el nombre de jornades segons els representants del sector del mateix municipi:

- Jornada tipus 1: temporada alta, 1 juny-30 setembre (120 dies).
- Jornada tipus 2: temporada mitja, mesos de març, abril, maig i octubre, i vacances de Nadal i Setmana Santa (145 dies).
- Jornada tipus 3: temporada baixa, novembre, desembre, gener i febrer (100 dies).

Es resumeixen a continuació alguns dels principals aspectes de les jornades laborals en aquests municipis:

Jornada tipus 1

La durada de la jornada laboral tipus 1 és de 14 hores, amb una mitjana de fins a 30 carreres al dia. La majoria d'aquestes carreres són urbanes, en les quals predominen els motius d'oci com a motius dels desplaçaments.

L'accés al servei s'efectua principalment per via telefònica, amb un 70% dels serveis, seguit a molta distància del servei a través de parada 20%, i un 8% en cas del carrer.

Pel que fa a aquest alt nombre de carreres, el temps útil és força important i representa 11 hores de les 14 hores que dura la jornada laboral.

La velocitat mitjana de les carreres urbanes és de 20 km/h, mentre que en el cas de les carreres interurbanes aquest valor és de 75 km/h.

El temps mitjà de les carreres és de 10 minuts en el cas de les carreres urbanes i de 50 minuts en el cas de les carreres interurbanes.

Jornada tipus 2

La durada de la jornada laboral tipus 2 al municipi de Lloret de Mar és de prop de 12 hores, fins a 20 carreres diàries. La majoria d'aquestes carreres són urbanes, i com en el cas de la jornada tipus, amb l'oci com a principal motiu de desplaçament.

En l'accés al servei es manté força la pauta de la jornada tipus 1. Es produeix una reducció del temps útil dels desplaçaments, que es rebaixa fins a 8 hores, de les 12 hores totals de la jornada laboral.

Els temps, les velocitats i les distàncies mitjanes de les carreres realitzades són força similars a les de la jornada tipus 1.

Jornada tipus 3

La durada de la jornada laboral tipus 3 es redueix respecte de la resta a les jornades tipus 1 i 2, i té una durada de 10 hores, amb una mitjana de 6 carreres al dia. Les carreres de tipus urbà són les predominants.

En aquest tipus de jornada augmenta de manera molt notable l'accés per via telefònica, que representa gairebé el 100% de tipus d'accés.

El temps útil disminueix de manera molt considerable respecte de la resta de tipologies de jornades.

Mentre, els paràmetres de temps, distància i velocitat mitjana que caracteritzen les carreres es mantenen respecte de la resta de jornades.

Caracterització dels costos

L'amortització del vehicle i el consum de combustible representen les partides econòmiques a anuals més importants.

Com en altres municipis, no es tenen comptabilitzats els costos d'amortització de les llicències, i és aquest un valor molt variable segons el mercat.

Es resumeixen a continuació els costos anuals:

COSTOS DIRECTES	€/any
Combustible	6.500
Manteniment i reparació	3.500
Pneumàtics	700
Olis i lubricants	600
COSTOS INDIRECTES	
Seguretat Social	3.000
Amortització vehicle	4.500
Assegurances	1.000
Impostos	
Impost de circulació	125
IRPF	880
IVA	384
Altres impostos	
Pàrquing	600
Amortització taxímetre, impressora i mòdul	100
Administració i gestió	600
Amortització taxa i llicència	
ITV	50
Canvi de tarifes anuals	40
Telèfon mòbil	
Quotes sindicals i associació	
TOTAL	22.579

Font: Representants del sector

7.6. El servei de taxi a un municipi de muntanya. Els casos de Puigcerdà i el Pont de Suert

7.6.1 El servei de taxi a Puigcerdà

El municipi de Puigcerdà disposa de 14 taxis, amb un percentatge d'afiliació a radioemissora del 70%, que també es produeix en el cas de taxis amb possibilitat de pagament amb targeta de crèdit.

El nombre de dies de mitjana de treball a la setmana és de 6 jornades, valor que pot variar en funció de la temporada turística.

Tipologies de jornada laboral

Al municipi de Puigcerdà s'identifiquen fins a 3 tipologies diferents de jornada laboral.

Aquestes són:

- Jornada tipus 1: laborable temporada alta (140 dies anuals).
- Jornada tipus 2: laborable temporada baixa (100 dies anuals).
- Jornada tipus 3: caps de setmana festius (125 dies anuals).

Es resumeixen a continuació alguns dels principals aspectes de les jornades laborals en aquest municipi:

Jornada tipus 1

La durada de la jornada laboral tipus 1 és de 14 hores, amb una mitjana de 8 carreres al dia. La majoria d'aquestes carreres són interurbanes.

L'accés al servei es produeix principalment per telèfon (80% dels casos) i a les parades (20%).

S'estima que de les 14 hores que dura la jornada laboral, només 3 hores els vehicles circulen amb passatge, i la resta de la jornada és temps mort o sense passatge.

El temps mitjà de les carreres urbanes és de 10 minuts en el cas de les carreres urbanes i de 30 minuts en el cas de les interurbanes.

La distància mitjana de les carreres urbanes és de 2 km, i de 60 km en el cas de les interurbanes.

Jornada tipus 2

La durada de la jornada laboral tipus 2 és de 12 hores, amb una mitjana de 4 carreres al dia, el que suposa una reducció considerable respecte de la jornada tipus 1. La majoria d'aquestes carreres són interurbanes.

L'accés al servei es produeix principalment per telèfon (90% dels casos) i a les parades (10%).

S'estima que de les 12 hores que dura la jornada laboral, només 2 hores els vehicles circulen amb passatge, i la resta de la jornada és temps mort o sense passatge.

Les característiques de les carreres pel que fa a temps mitjà de desplaçament, velocitat mitjana i distància mitjana recorreguda es manté respecte de la jornada tipus 1.

Jornada tipus 3

La durada de la jornada laboral tipus 3 és de 15 hores amb un total de 20 carreres en el total de la jornada.

Com en el cas de les jornades anteriors, el tipus de carrera majoritari és interurbà. Augmenta de manera lleugera la velocitat mitjana de les carreres i disminueix el seu temps de recorregut.

Caracterització dels costos

No s'han obtingut els costos d'explotació dels taxis del municipi de Puigcerdà.

7.6.2 El servei de taxi al Pont de Suert

A la població del Pont de Suert hi ha un total de 9 vehicles que presten el servei de taxi.

Cap dels taxis disposa de taxímetre, possibilitat de pagament amb targeta i tampoc estan afiliats a cap radioemissora.

La setmana laboral s'allarga fins a 6 dies, i només disposen d'un únic dia de festa a la setmana.

Tipologies de jornada laboral

En el cas del Pont de Suert s'han identificat dos tipus de jornades laborals, una que correspon al servei en temporada escolar i una segona que correspon a la resta de dies.

El nombre de dies de cadascuna de les jornades segons els mateixos taxistes dels municipis és el següent:

- Jornada tipus 1: 190 dies
- Jornada tipus 2: 110 dies

Jornada tipus 1

La durada de la jornada laboral tipus 1 és de 9 hores, amb un total d'entre 2 i 3 carreres al dia. Aquestes carreres són exclusivament interurbanes i responen bàsicament a motius sanitaris i escolars i assistència de vehicles a través d'asseguradores.

Els clients accedeixen principalment al servei mitjançant servei telefònic. La distància mitjana de les carreres és de 250 quilòmetres segons els mateixos representants del sector.

Jornada tipus 2

La durada de la jornada laboral tipus 2 es redueix respecte de la jornada tipus 1, i és d'entre 5 i 6 hores. La majoria d'aquestes carreres estan vinculades a desplaçaments a estacions de ferrocarril i aeroports. La resta de paràmetres no es modifiquen respecte de la jornada 1.

Caracterització dels costos

Es resumeixen a continuació els costos del servei de taxi al Pont de Suert:

COSTOS DIRECTES	€/any
Combustible	8.000
Manteniment i reparació	2.300
Pneumàtics	1.600
Olis i lubricants	300
COSTOS INDIRECTES	
Seguretat Social	3.000
Amortització vehicle	9.000
Assegurances	800
Impostos	
Impost de circulació	350
IRPF	500
IVA	330
Altres impostos	100
Pàrquing	
Amortització taxímetre, impressora i mòdul	
Administració i gestió	360
Amortització gaxa i llicència	
ITV	100
Canvi de tarifes anuals	
Telèfon mòbil	
Quotes sindicals i associació	
TOTAL	26.740

Font: Representants del sector

7.8. Anàlisi comparativa de les principals variables d'explotació dels serveis

Segons la caracterització de cadascuna de les diferents xarxes, es pot fer una anàlisi d'algunes de les principals variables d'explotació de manera comparativa per observar el comportament de les diferents xarxes.

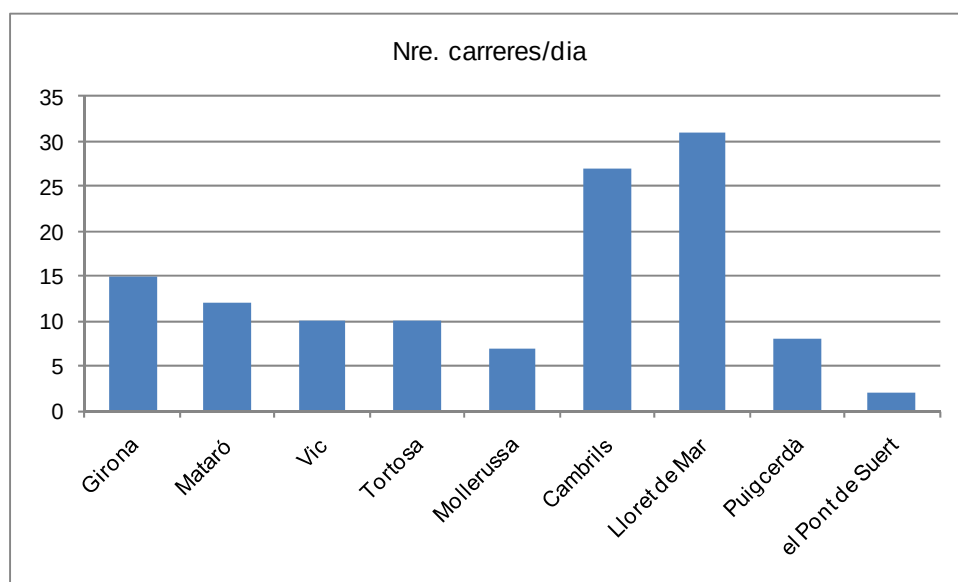
L'anàlisi es realitza sobre els tipus de jornada amb més nombre de dies a l'any.

Els aspectes que es comparen són:

- Les tipologies de carreres
- Temps útil/mort
- Velocitat comercial dels serveis
- Durada jornada
- Accés al servei

7.8.1 Les tipologies de carreres

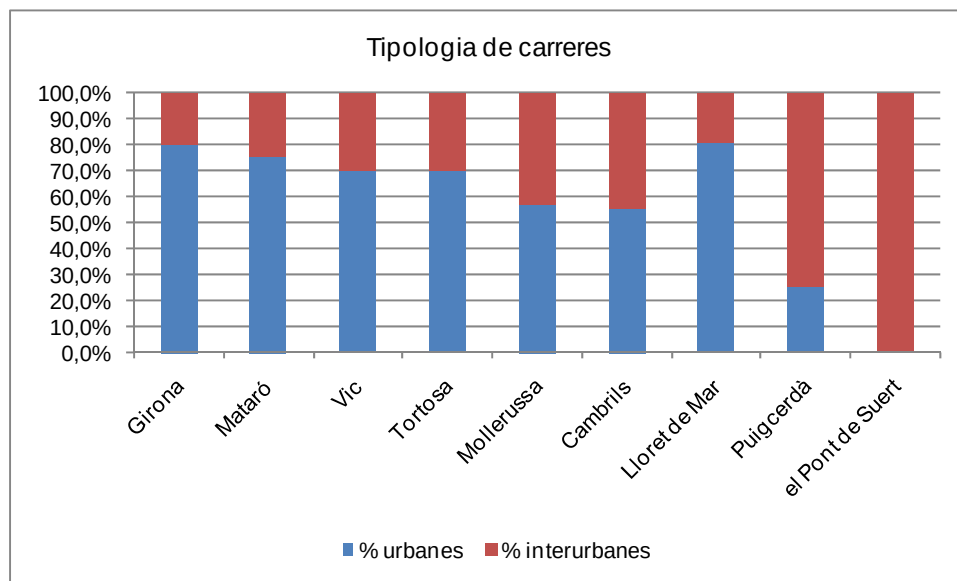
El nombre de carreres presenta valors força variables, ja que mentre municipis turístics poden aproximar-se a la trentena de carreres diàries, altres municipis realitzen menys de 5 carreres diàries.



Font: Representants del sector

Aquestes carreres solen ser urbanes, especialment en els municipis de més tamany, mentre que en el cas dels municipis de menys tamany augmenta el percentatge de carreres

interurbanes, i el Pont de Suert que assoleix el màxim percentatge atès que totes les seves carreres són interurbanes o Puigcerdà amb prop d'un 75%.

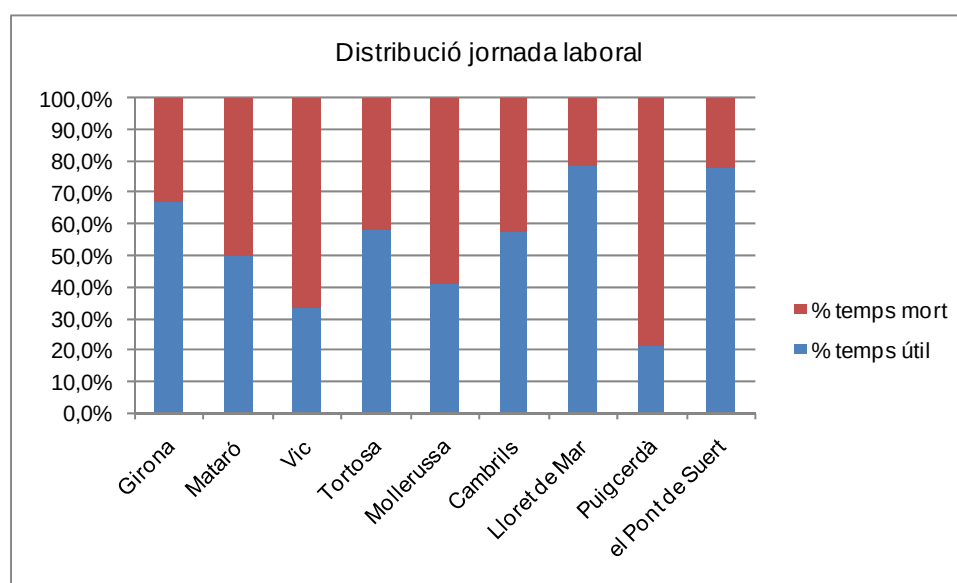


Font: Representants del sector

7.8.2 Temps útil/mort de les jornades

Les variables de temps útil (amb passatge) i temps mort (sense passatge) ha posat de manifest que la durada de la jornada de treball no delimita de manera molt precisa els temps de descans del treball en alguns dels municipis analitzats.

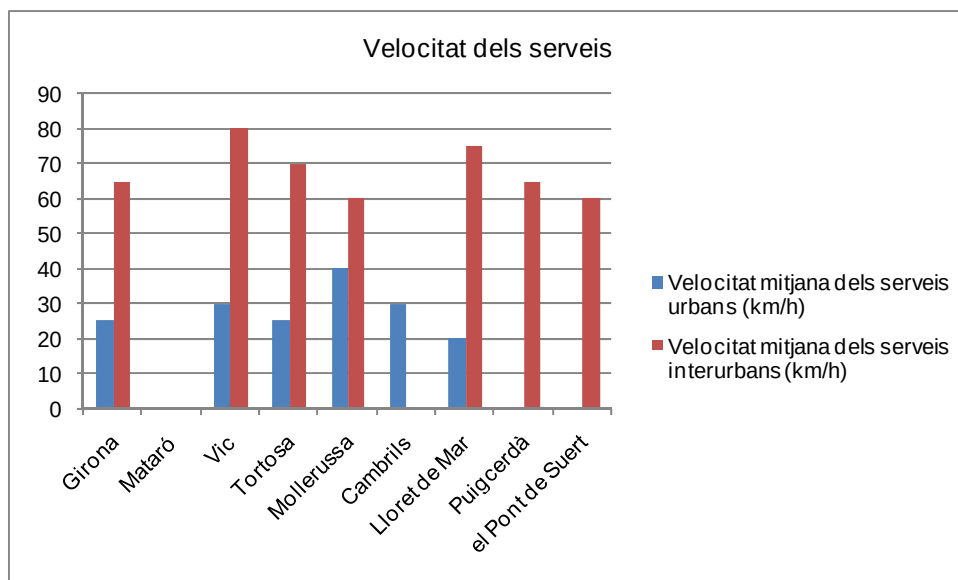
Tot i això mostra com el percentatge de temps útil se situa en les jornades de tipus 1, en la majoria dels casos, per sobre del 50% del temps treballat, i arriba en alguns casos com el Pont de Suert o Lloret de Mar a valors propers al 80% de la jornada laboral.



Font: Representants del sector

7.8.3 Velocitat comercial dels serveis

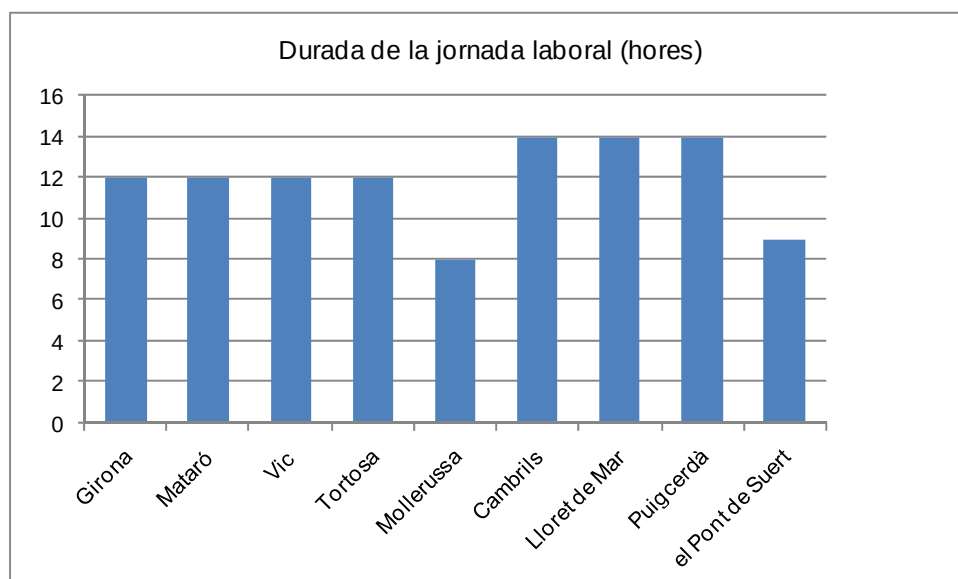
Pel que fa la velocitat comercial dels serveis, mentre que la velocitat dels serveis urbans sol ésser per sota dels 40 km/h, els interurbans presenten valors entre els 60 i els 80 km/h.



Font: Representants del sector

7.8.4 Durada de la jornada laboral

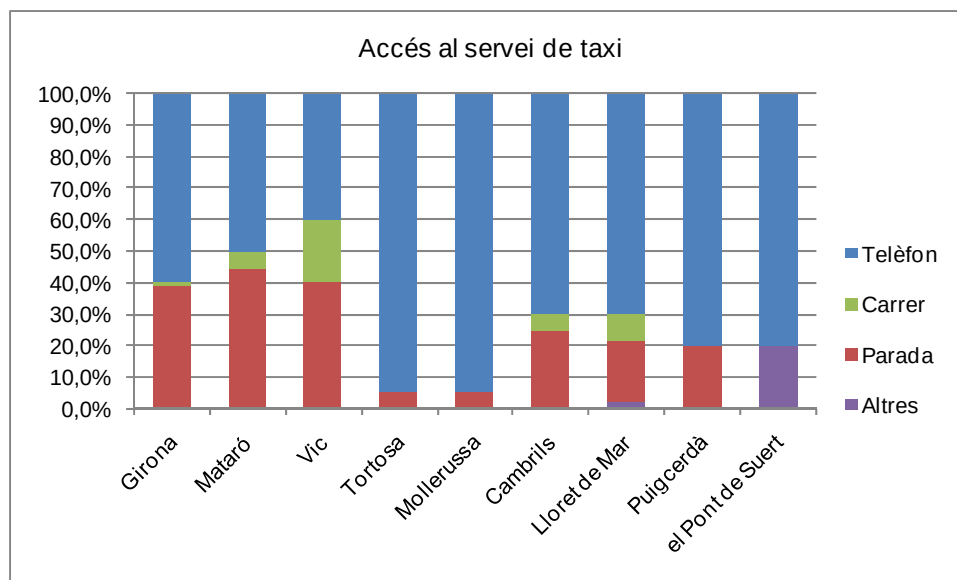
Una característica comuna de tots els municipis analitzats és la durada de la jornada laboral, que en la majoria de municipis se situa entre 12 i 14 hores. Per sota d'aquests valors hi figuren municipis com Mollerussa o el Pont de Suert.



Font: Representants del sector

7.8.5 Accés al servei

L'accés al servei de taxi es produeix principalment per via telefònica i a través de la parada, aquest últim cas és molt menys important en la majoria de municipis.



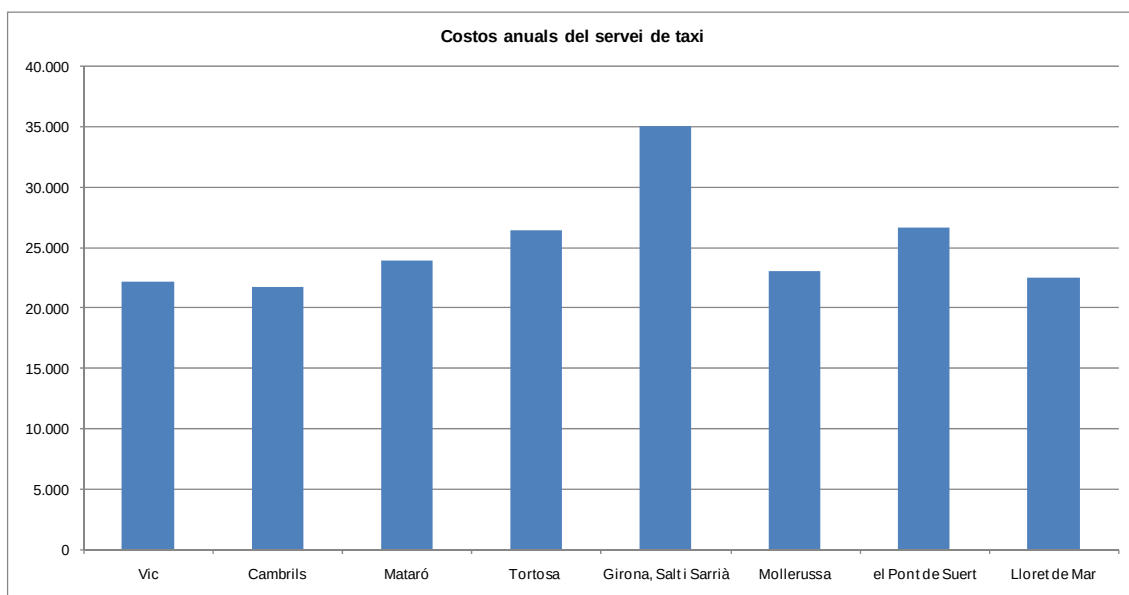
Font: Representants del sector

7.9. Anàlisi dels costos del servei de taxi

Segons les dades recollides en el procés participatiu en el qual han intervingut representants del sector del taxi, es poden comparar els costos del servei de taxi vinculats a cadascuna de les diferents tipologies de xarxa.

La taula resum següent els compara:

	Vic	Cambrils	Mataró	Tortosa	Girona, Salt i Sarrià	Mollerussa	el Pont de Suert	Lloret de Mar
Costos directes	€/any	€/any	€/any	€/any	€/any	€/any	€/any	€/any
Combustible	5.000	4.900	4.200	4.270	4.170	6.000	8.000	6.500
Manteniment i reparació	1.050	3.500	500	2.674	2.300	2.500	2.300	3.500
Pneumàtics	410	800	400	445	550	1.400	1.600	700
Olis i lubricants	145	400	420	355	482	600	300	600
Costos indirectes	€/any	€/any	€/any	€/any	€/any	€/any	€/any	€/any
Seguretat Social	3.400	3.000	3.012	2.990	3.020	2.990	3.000	3.000
Amortització vehicle	3.500	6.000	4.160	4.200	3.090	6.000	9.000	4.500
Assegurances	780	900	800	1.155	1.260	1.300	800	1.000
Impost de circulació	180	140	143	143	150	144	350	125
IRPF	170	500	780	800	790	150	500	880
IVA	150	450	280	0	300	900	330	384
Altres impostos	0				120		100	
Pàrquing	720	600	840	1.380	1.220			600
Amortització taxímetre, impressora i mòdul	275	150	350	216	295	100		100
Administració i gestió	300	400	90	780	210	929	360	600
Amortització taxa i llicència	6.000	0	7.875	6.240	17.030	0		
ITV	65	55	54	43	58	52	100	50
Canvi de tarifes anuals	35	45	43	45	45	35		40
Telèfon mòbil				501				
Quotes sindicals i associació				260				
TOTAL	22.180	21.840	23.947	26.497	35.090	23.100	26.740	22.579



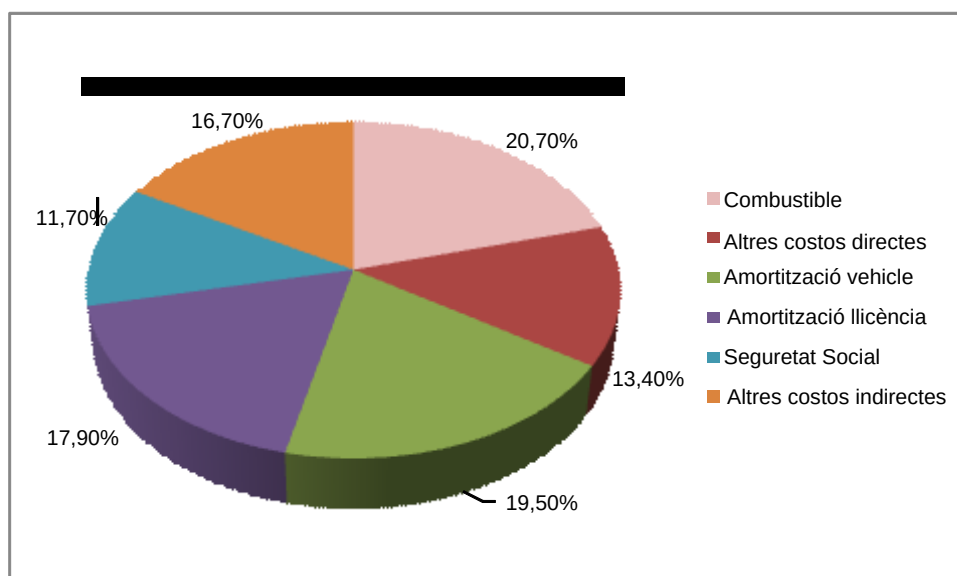
Font: Representants del sector

La taula i el gràfic anteriors mostren com els costos presenten una variabilitat important.

Si s'analitza l'estructura de costos, es detecta que els costos més elevats són causats pels preus de la llicència i del vehicle.

Precisament, si s'analitza la mitjana de costos dels municipis analitzats, els costos més elevats es deuen al consum de combustible juntament amb l'amortització de la llicència i del vehicle, que suposen un 60% dels costos totals anuals.

El valor mitjà dels costos d'exploatació anual estaria prop dels 25.000 euros.



Costos directes	€	%
Combustible	5.380	20,7%
Manteniment i reparació	2.291	8,8%
Pneumàtics	788	3,0%
Olis i lubricants	413	1,6%
Costos indirectes		
Seguretat Social	3.052	11,7%
Amortització vehicle	5.056	19,5%
Assegurances	999	3,8%
Impost de circulació	172	0,7%
IRPF	571	2,2%
IVA	349	1,3%
Altres impostos	110	0,4%
Pàrquing	670	2,6%
Amortització taxímetre, impressora i mòdul	186	0,7%
Administració i gestió	459	1,8%
Amortització taxa i llicència	4.643	17,9%
ITV	60	0,2%
Canvi de tarifes anuals	36	0,1%
Telèfon mòbil	501	1,9%
Quotes sindicals i associació	260	1,0%
TOTAL	25.995	100,0%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del sector per a un taxista que realitza 74.000 km de mitjana

8 Anàlisi de rendibilitat

En aquest apartat es proposa realitzar una estimació de la rendibilitat de les diferents tipologies de xarxa.

Per això, cal conèixer els costos i els ingressos de les diferents tipologies de xarxes.

Mentre que la caracterització dels costos ha estat obtinguda directament per part dels representants del sector, els ingressos han hagut d'estimar-se segons la caracterització dels serveis dels diferents tipus de municipis.

Aquesta obtenció indirecta de les dades introdueix incertesa en els resultats, i, en conseqüència, són valors orientatius.

L'estimació dels ingressos s'ha realitzat segons el nombre de jornades que treballa un taxista, juntament amb el nombre i el quilometratge de les carreres que realitza en un dia.

No s'han tingut en compte l'aplicació de recàrrecs i tots els càlculs han estat realitzats amb la tarifa diürna del dia laborable i del dia festiu, segons pertocava, per entendre que és en el període que hi ha un nombre més gran de serveis; tot i que això pot haver introduït cert marge d'error en aquells municipis on els desplaçaments nocturns són importants, com ara alguns municipis turístics.

El nombre de dies treballats s'han estimat d'acord amb les respostes dels mateixos taxistes.

	Vic			Mataró			Tortosa			Girona			Lloret de Mar			Puigcerdà			Cambrils			Mollerussa		el Pont de Suert	
Jornada tipus	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	1	2
Nre. dies a l'any	225	55	20	248	26	26	240	52	15	248	54	9	115	123	105	135	96	52	90	90	133	250	100	190	110
Nre. carreres totals al dia	10	7	12	12	20	17	10	3	10	15	10	15	40	20	6	8	4	15	18	9	5	7	4	2	1
Carreres urbanes																									
Nre. carreres urbanes/dia	7	5	9	9	14	14	7	2	8	12	6	12	25	16	5	2	0	4	15	9	3	4	2	0	0
Nre. carreres urbanes totals a l'any	1575	275	180	2232	364	364	1680	104	120	2976	324	108	2875	1968	525	270	-	208	1350	810	399	1000	200	-	-
Distància mitjana de les carreres urbanes (km)	2,5	3	2,2	3	3	3	3	3	3	5	5	5	2	2	2	2	-	2	4	4	4	15	15	-	-
€/carrera (unitari)	5,32	7	6,096	4,97	4,97	5,91	6,16	5,91	5,91	6,45	8,9	8,9	6,45	6,45	6,45	6,3	-	11,15	8,46	8,46	6,98	14,1	14,1	-	-
€/any carreres urbanes	8379,00	1925,00	1097,28	11093,04	1809,08	2151,24	10348,8	614,64	709,20	19195,2	2883,60	961,20	18543,75	12693,60	3386,25	1701,00		2319,20	11421,00	6852,60	2785,02	14100,00	2820,00	-	-
Carreres interurbanes																									
Nre. carreres interurbanes/dia	3	2	3	3	6	3	3	1	2	3	4	3	6	4	1	6	4	11	12	6	2	3	2	2	1
Nre. carreres interurbanes totals a l'any	675	110	60	744	156	78	720	52	30	744	216	27	690	492	105	810	384	572	1080	540	266	750	200	380	110
Distància mitjana de les carreres interurbanes (km)	10	12	12	60	60	60	75	40	40	30	30	30	80	80	80	60	60	35	30	30	30	60	100	250	250
€/carrera (unitari)	11,15	15,73	15,73	40,65	44,05	44,05	49,5	32,25	32,25	22,95	26,35	26,35	52,45	52,45	52,45	40,65	44,05	29,3	22,95	22,95	22,95	40,65	67,65	152,75	156,15
€/any carreres interurbanes	7526,25	1730,30	943,80	30243,60	6871,80	3435,90	35640,00	1677,00	967,50	17074,80	5691,60	711,45	36190,50	25805,40	5507,25	32926,50	16915,20	16759,60	24786,00	12393,00	6104,70	30487,50	13530,00	58045,00	17176,50
Ingressos totals	21.602			55.605			49.957			46.518			102.127			70.622			64.342			60.938			75.222

Font: Elaboració pròpia a partir dels representants del sector

Obs.1: la definició de les diferents tipologies de jornades es recull en la caracterització de les xarxes. A cadascuna d'aquestes jornades s'hi ha aplicat la tarifa corresponent. No s'ha proporcionat informació sobre la tarifa nocturna i, per tant, no s'ha pogut determinar la seva aplicació.

Obs.2: el nombre de dies treballats s'ha estimat segons el nombre total de jornades existents a cadascun dels municipis i identificant el nombre de dies festius a la setmana i els dies anuals de vacances.

Les dades obtingudes mostren alguns aspectes a tenir en compte; per una banda els probables errors en la proporció de dades per part dels representants dels sectors, que es manifesten en municipis com Vic on els ingressos estan per sota dels costos d'exploació, fet del tot inviable.

Per altra banda, tal i com s'ha comentat en la metodologia del càlcul, en alguns municipis el fet de no aplicar determinats recàrrecs ni les tarifes nocturnes pot fer que les dades puguin variar.

Amb els resultats obtinguts, es poden identificar dues tipologies de municipis. Per una banda, aquells municipis que tenen uns ingressos entre 45.000 i 55.000 euros anuals, en què se situarien les capitals de demarcació i les capitals comarcals grans i mitjanes i, per altra banda, els municipis amb ingressos entre els 60.000 i els 100.000 euros, incloent-hi tant els municipis petits com aquells en què el factor turístic té un pes remarcable.

Cal assenyalar dins aquest darrer grup, i dels municipis que han participat, el cas de Lloret de Mar, amb uns ingressos propers als 100.000 euros anuals. Aquesta xifra tan important es deu a la importància del turisme en el municipi, ja que es tracta d'un dels municipis de l'Estat amb més nombre de visitants, dades que es corroboren amb índexs econòmics com l'índex turístic* de l'anuari econòmic de La Caixa, en què Lloret de Mar té un valor de 1.1126, a Catalunya només per sota de Barcelona (6.723) i Salou (1.229), i lluny d'altres municipis turístics com Cambrils (286) o Sitges (225).

Els valors mitjans de les jornades laborals, les tipologies de serveis i els aspectes econòmics vinculats segons les dades proporcionades pels mateixos representants, es resumeixen a continuació:

Nre. dies treballats a l'any	312
Nre. serveis totals al dia	11
Nre. serveis urbans/dia	7
Distància mitjana de les carreres urbanes (km)	4,2
€/servei urbà (unitari)	7,52
€/any carreres urbanes	15.310
Nre. carreres interurbanes/dia	4
Distància mitjana de les carreres interurbanes (km)	64,2
€/servei interurbà (unitari)	44,74
€/any serveis interurbans	45.460
Ingressos totals	60.770

Font: Elaboració pròpia

Aquests valors es consideren per un taxista que recorri de mitjana 74.000 quilòmetres anuals, i mostren una important variabilitat en aquests aspectes en les diferents tipologies de municipi analitzats.

Segons les dades de l'Enquesta anual de serveis, presentades en apartats anteriors, s'estima que els ingressos mitjans dels taxistes serien de prop de 45.000 euros, valor proper al primer grup de municipis identificat, i força distant del segon grup de municipis.

Així, si els valors mitjans dels ingressos se situen entre els 50.000 i 60.000 euros, segons les dades d'aquest estudi i els costos d'explotació són a prop de 25.000, també recollits en el aquest estudi, el benefici d'explotació que s'obté se situaria entre els 25.000 i 35.000 euros anuals de mitjana, tot i que aquest valor pot ser superior en alguns municipis

Aquests valors es podrien considerar adequats tenint en compte que estan força per sobre del salari mitjà anual a l'Estat espanyol.

Obs.: índex comparatiu de la importància turística, referit a 2007. S'obté en funció de la quota o impost d'activitats econòmiques corresponent a les activitats turístiques, el qual es basa al seu torn en la categoria dels establiments turístics (hotels i motels, hotels-apartaments, hostals i pensions, fondes i cases d'hostes, càmpings i apartaments gestionats per empreses), nombre d'habitacions i ocupació anual (tot l'any o part de l'any); pel que constitueix pràcticament un indicador de l'oferta turística. El valor de l'índex indica la participació (en tant per 100.000) que correspon a cada municipi, província o comunitat autònoma sobre una base nacional de 100.000 unitats (total euros recaptació imposat (IAE) = 100.000).

9 Diagnosi del sector del taxi a Catalunya

D'acord amb l'anàlisi duta a terme, es recullen alguns aspectes bàsics del servei del taxi a Catalunya.

El servei de taxi i la mobilitat

- Paper residual en la mobilitat catalana, que s'accentua fora de l'àmbit IMT.
- Grau de captivitat del sistema important.
- Importància dels desplaçaments amb motiu de viatge sanitari o gestions en dia feiner.

El servei de taxi i els ajuntaments

- Important desconeixement del servei de taxi per part dels consistoris catalans.
- Baixa regulació dels municipis dels seus serveis (baix % d'ordenances reguladores, poca inspecció, etc.).
- Disparitat en l'establiment de tarifes (denominació, imports, horaris, etc.).

Característiques del servei de taxi

- Un gran nombre de municipis disposen de flotes de tamany petit (Inferior a 5), el que fa que la flota de taxis global de Catalunya depengui d'un gran nombre d'ens reguladors (els diferents ajuntaments).
- Poca implantació de les llicències estacionals, que contrasta amb la gran estacionalitat que han de tenir alguns municipis turístics, el que indica que es produeix una autoregulació del sector.
- Mancances en l'accessibilitat al servei, la meitat de municipis no disposen de servei telefònic, mentre que la identificació de les parades és millorable.
- Gran disparitat en el marc tarifari que, juntament amb l'absència en alguns àmbits de taxímetre, pot ajudar a les irregularitats en el cobrament denunciades pels mateixos representants.

Organització del servei de taxi

- Gran atomització del sector amb una presència majoritària d'autònoms.
- Extensió de les jornades laborals que poden afectar de manera negativa tant als/a les treballadors/ores com als clients.

- Estancament del sector amb una baixa activitat en el mercat de les llicències (altes, baixes i transmissions).

Altres aspectes a considerar

- La desaparició d'alguns serveis que actualment proporcionen una part important dels ingressos (serveis sanitaris) poden fer inviable econòmicament la prestació del servei de taxi en alguns àmbits del país, amb les conseqüències negatives en la mobilitat d'aquests àmbits territorials.
- El desajustament puntual i en llocs concrets entre l'oferta i la demanda depèn d'una millor organització dels vehicles en el territori (zones de prestació conjunta, millora de l'accés al servei telefònic, extensió del sistema d'autoritzacions de recollida fora de municipi, etc.), sense valorar de manera positiva l'increment del nombre de llicències de forma generalitzada.
- En els fluxos de mobilitat de baixa demanda, el taxi pot convertir-se en un complement del transport regular, així com un instrument important en l'establiment de serveis a la demanda.

10 Observatori del taxi. Indicadors de seguiment

L'estudi conclou amb la proposta de creació de l'Observatori del Taxi.

Aquest realitzarà un seguiment del sector que permeti conèixer l'evolució i l'estat del taxi a Catalunya.

Per això, es proposa que l'Observatori realitzi les tasques de seguiment i caracterització dels aspectes següents:

- Oferta
- Demanda
- Costos
- Tarifes

El seguiment d'aquests àmbits, d'acord amb la proposta que es formula, pot fer-se a través de diverses fonts d'informació els quals s'exposen a continuació:

1. Enquesta anual de serveis de l'Institut Nacional d'Estadística.

Les dades macroeconòmiques que s'extreuen de l'Enquesta anual de serveis permeten conèixer les grans xifres del sector així com una caracterització de l'ocupació vinculada.

- Nombre d'autònoms/empreses dedicats al sector.
- Caracterització de l'ocupació (gènere, tipologia de remuneració, etc.).
- Ingressos d'explotació (volum de negoci, altres ingressos, etc.).
- Despeses de l'explotació (consum de primeres matèries, despeses de personal, inversions, etc.).

2. Enquestes de mobilitat (Idescat, INE, etc.).

L'actualització de les dades de mobilitat a través de processos d'enquestes (mobilitat quotidiana, mobilitat obligada, cens, sectorials, etc.). permetrà caracteritzar la mobilitat vinculada al sector del taxi, identificant els aspectes següents:

- Paper del taxi envers la resta de mitjans
- Grau de captivitat de les persones usuàries

- Distàncies mitjanes dels desplaçaments
- Motius de desplaçaments del les persones usuàries
- Intermodalitat amb altres mitjans.

3. Actualització de les autoritzacions del servei urbà/interurbà de taxi

Es proposa que el procés d'actualització de les autoritzacions del servei de taxi, la Direcció general del Transport Terrestre en el cas de les interurbanes i els ajuntaments en el cas de les urbanes, es complementi la informació recollida fins ara amb més informació per tal de poder caracteritzar la flota del servei de taxi, així com la tipologia dels serveis que es duen a terme.

La informació a recollir en el moment de l'actualització és la següent:

- Municipi al qual pertany
- Matrícula del vehicle (per a determinar l'antiguitat)
- Tipus de llicència: urbana/interurbana/ambdues
- Disponibilitat de taxímetre
- Disponibilitat de GPS
- Afiliació a radioemissora
- Adaptació del vehicle per a PMR
- Nombre de places del vostre vehicle
- És el vostre vehicle híbrid o elèctric

Tal i com s'ha comentat, en el cas de les autoritzacions interurbanes aquesta informació es recollirà a través de la Direcció General del Transport Terrestre, mentre que en el cas de les llicències urbanes es proposa que els ajuntaments recullin la mateixa informació que la Generalitat i a través de la Federació de Municipis o altres organismes que agrupin els consistoris, se centralitzi la informació i que sigui posteriorment transmesa a l'Observatori del Taxi.

4. Panells-Focus Grup

Finalment, es proposa la celebració de Focus Grup amb representants del sector que permetin tenir un coneixement més detallat de l'oferta i la demanda, així com dels costos del sector de les diferents tipologies de xarxa.

No es proposa l'establiment de la periodicitat d'aquestes reunions.

La informació a recollir en la taula de treball seria similar a la presentada en aquest estudi pel que fa a la caracterització dels diferents tipus de xarxa.

- Nombre de dies anuals de servei dels taxis
- Diferents tipologies de jornades de treball
- Durada de la jornada laboral
- Nombre de carreres per jornada
- Tipologies de carreres (urbanes/interurbanes i per motiu de desplaçament)
- Tipus d'accés al servei (telèfon, parada, carrer i altres)
- Velocitats, distàncies i temps mitjans de les carreres
- Costos directes (combustible, manteniment i reparació, pneumàtics, olis i lubricant)
- Costos indirectes (Seguretat Social, amortització, vehicle, assegurances, impostos, pàrquing, administració i gestió, ITV, canvi de tarifes).

Aquest procés de seguiment d'informació es complementaria amb els mecanismes actuals de recollida de dades, en què ja es tenen les tarifes dels serveis urbans de taxi dels diferents municipis de Catalunya.

Els costos del servei de taxi a Catalunya.

Finalment, a partir dels costos mitjans anuals de les diferents tipologies de taxi analitzades, es proposa que l'Observatori del Taxi estableixi uns costos estàndards unitaris.

Cal considerar aquests costos tenint en compte la gran variabilitat de serveis de taxi existents, que ha repercutit en les dades recollides.

Els costos unitaris estimats han estat calculats segons els paràmetres mitjans de l'explotació de les diferents tipologies de municipi.

Els valors mitjans d'explotació considerats són:

- Quilòmetres anuals: 74.000
- Nombre de jornades de treball a l'any: 290
- Durada mitjana de la jornada de treball: 12 hores

Els costos mitjans i unitaris calculats són els següents:

Costos per quilòmetres	Costos anuals (€)	€/km
Combustible	5.380	0,07
Pneumàtics	788	0,01
Manteniment i reparacions	2.704	0,04
Total costos quilomètrics	8.872	0,12
Costos per temps	Costos anuals (€)	€/h
Seguretat Social	3.052	0,88
Amortització llicència	4.643	1,33
Amortització vehicle	5.056	1,45
Impostos	1202	0,35
Assegurances	999	0,29
Despeses d'estructura	1411	0,41
Altres	761	0,22
Total costos per temps	17.124	4,92

Font: Elaboració pròpia

Proposta d'actualització de les tarifes urbanes del servei de taxi

Finalment, es proposa que l'Observatori del Taxi de Catalunya defineixi un indicador d'actualització de les tarifes urbanes que pugui servir de referent en el moment d'actualitzar les tarifes urbanes dels diferents municipis catalans.

Cal que aquest indicador tingui en compte l'estructura de costos identificada en aquest estudi i, per altra banda, consideri formulació similar que s'utilitza en l'actualització de les tarifes de taxi interurbà de Catalunya de la Direcció General del Transport Terrestre.

A tall d'exemple, es recull en aquest apartat una possible proposta de definició de l'índex d'actualització de les tarifes urbanes, per part de l'Observatori del Taxi de Catalunya.

Aquest índex podria tenir una formulació en què es consideri l'estructura de costos mitjana del global de municipis de Catalunya, mesuri el pes de cadascun i la seva variació específica i en resulti la formulació següent:

$$It (\%)=0,207 \cdot v1+0,03 \cdot v2+0,104 \cdot v3+0,373 \cdot v4+0,038 \cdot v5+0,054 \cdot v6+0,193 \cdot v7$$

En què:

v1= variació de la mitjana anual de l'Índex de preus al consum que elabora l'Institut Nacional d'Estadística de la subclasse 7221.

v2= variació de la mitjana anual de l'Índex de preus al consum que elabora l'Institut Nacional d'Estadística de la subclasse 7211.

v3= variació de la mitjana anual de l'Índex de preus al consum que elabora l'Institut Nacional de Estadística de la subclasse 7231.

v4= variació dels tipus d'interès mitjà dels préstecs hipotecaris a l'Estat espanyol segons dades del Banc d'Espanya.

v5= variació de la mitjana anual de l'Índex de preus al consum que elabora l'Institut Nacional d'Estadística de la subclasse 12431.

v6= variació de la mitjana anual de l'Índex de preus al consum que elabora l'Institut Nacional d'Estadística de la subclasse 7241.

v7= variació de la mitjana anual de l'IPC general que elabora l'Institut Nacional d'Estadística.

Les subclasses relatives a l'IPC es defineixen a continuació:

Subclasse 7221: tot tipus de gasolines, gasoil, carburants i barreges, etc., per a tota classe de vehicles. Olis i lubricants (amb inclusió dels additius), líquids de frens i de transmissió, anticongelants, etc., adquirits per a la llar.

Subclasse 7211: pneumàtics nous o usats, bugies, amortidors, bateries, corretges, filtres i altres peces de recanvi per a vehicles adquirits directament per a la llar. Productes específics per a la neteja i manteniment dels vehicles tals com pintures, fundes, catifes, cendrers, etc.

Subclasse 7231: canvi d'oli i filtres, rentat, posada a punt, equilibrat de rodes i altres serveis relatius al manteniment i/o reparació dels vehicles efectuades en tallers o per mecànics. Inclou la despesa tant en els materials com en la mà d'obra. Servei de grua, ITV i altres revisions.

Subclasse 12431: assegurances relacionades amb el transport personal sobre el vehicle i els seus ocupants. Inclou també les assegurances de viatge i equipatge.

Subclasse 7241: despeses en aparcaments, compra de targeta ORA, despeses en parquímetres i similars. Peatges en autopista, túnels, ponts, etc. Autoescola, taxes per exàmens i les pagades per renovació del permís de conduir i obtenció del permís. Lloguer de garatges quan són independents de l'allotjament; lloguer de vehicles sense conductor/ora. Altres despeses en serveis relacionats amb l'automòbil.

11

Resum

L'estudi del sector del taxi realitzat ha permès tenir més coneixement del sector en diferents aspectes com la mobilitat, l'economia, el sistema organitzatiu, la qualitat del servei, etc.

L'impacte del taxi en la mobilitat mostra un paper modest quantitativament parlant en el global de la mobilitat, però esdevé molt important en alguns àmbits territorials i en determinats tipus de desplaçaments, com els vinculats al món sanitari.

L'impacte econòmic del taxi, que ocupa al conjunt de Catalunya, prop de 14.000 persones, té un pes en aquest aspecte similar al de la mobilitat.

La caracterització del sector mostra com les prop de 3.000 llicències a Catalunya fora de l'àmbit IMT, cobreixen més de la meitat de municipis i gairebé la totalitat de la població.

El sector es caracteritza per la seva atomització, tant pel que fa a l'àmbit organitzatiu com per la seva dispersió territorial.

Els ajuntaments, ens reguladors dels serveis urbans, mostren un baix coneixement del sector que es tradueix amb una també baixa regulació i seguiment del sector. Aquesta manca d'implicació és percebuda pels representants del sector de manera negativa.

Així mateix, des del sector es reclamen un seguit de qüestions bàsiques per garantir el servei de taxi. Es proposa mantenir la vinculació amb el transport relacionat al món sanitari, abordar millores vinculades a la recollida de viatgers fora del municipi de les llicències (serveis telefònics, autoritzacions, etc.), fidelitzar els clients i obertura a nous mercats i, finalment, desenvolupar el reglament del taxi i crear l'Institut del Taxi.

La diversitat econòmica, poblacional i infraestructural del país provoca l'existència d'un gran nombre de tipologies de xarxes, que han estat analitzades. Aquesta anàlisi ha permès conèixer els costos i els ingressos vinculats al sector, i es detecta una gran variabilitat en els ingressos en funció del tipus de municipi, que es força més petita en el cas dels costos.

Finalment, es proposa fer el seguiment de tots els aspectes analitzats a través de l'Observatori del Taxi, ens de seguiment i anàlisi que permetrà tenir un coneixement continu del sector que ajudi a detectar les seves mancances així com potencialitats del sector.