

Artur Baiges Illarramendi

El servei de Taxi a l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona

TREBALL FINAL DE GRAU

Dirigit pel Dr. Agustín Cócola Gant

Grau en Geografia, Anàlisi Territorial i Sostenibilitat



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

Vila-seca

2026

AGRAÏMENTS

Vull expressar el meu agraïment al Dr. Agustín Cócola per haver tutoritzat aquest treball final de grau i, especialment, per l'interès, la dedicació i el temps dedicat durant tot el procés. També vull agrair la bona entesa entre nosaltres, que ha fet que el desenvolupament d'aquest treball fos més fàcil i enriquidor.

Agraeixo especialment a la meva família, i molt especialment als meus pares, germans i avis, per estar sempre al meu costat, pel suport constant i per haver-me facilitat les coses durant el desenvolupament d'aquest treball i al llarg de tota aquesta etapa universitària.

També vull donar les gràcies als meus companys i companyes de carrera per tots aquests anys compartits, pels bons moments i per haver format part d'aquesta etapa. De la mateixa manera, agraeixo als professors i professores del grau tot allò après durant aquests anys i per haver contribuït a fer-me gaudir de la carrera.

Finalment, vull agrair a totes aquelles persones que, encara que no hagin estat mencionades explícitament, d'una manera o altra han participat en la realització d'aquest estudi. Especialment, a les persones entrevistades i a totes aquelles amb qui he pogut compartir converses, idees i reflexions al llarg d'aquest procés.

RESUM

Aquest treball analitza si el model actual del servei de taxi s'adapta a les dinàmiques territorials i de mobilitat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona. Parteix de la hipòtesi que el sistema actual, basat en llicències municipals, presenta limitacions per respondre a una realitat territorial cada vegada més intermunicipal. La temàtica també sorgeix en la fase de desenvolupament de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona, concretament des de la comissió de mobilitat, una de les quatre comissions creades per impulsar el projecte. L'estudi combina revisió documental, anàlisi territorial i entrevistes qualitatives a actors vinculats al sector del taxi, la mobilitat i la governança territorial. L'objectiu és avaluar el sistema actual del servei de taxi a l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona i proposar recomanacions orientades a adaptar-lo a les dinàmiques del territori, amb la voluntat d'aportar una primera aproximació útil sobre aquesta temàtica. Els resultats mostren que el debat sobre la reorganització del servei es troba encara en una fase inicial i oberta, sense un consens clar sobre quin model hauria d'implementar-se, però amb coincidències sobre la necessitat de disposar de més informació per a la presa de decisions i d'avançar cap a espais de coordinació i diàleg entre els diferents actors implicats.

ABSTRACT

This study analyses whether the current taxi service model is adapted to the territorial and mobility dynamics of the Metropolitan Area of Camp de Tarragona. It starts from the hypothesis that the current system, based on municipal licences, presents limitations in responding to an increasingly intermunicipal territorial reality. The topic also emerges during the development phase of the Metropolitan Area of Camp de Tarragona, specifically from the Mobility Commission, one of the four commissions created to promote the metropolitan project. The study combines documentary review, territorial analysis and qualitative interviews with actors linked to the taxi sector, mobility and territorial governance. The aim is to evaluate the current taxi service system in the Metropolitan Area of Camp de Tarragona and propose recommendations aimed at adapting it to territorial dynamics, with the intention of providing a first useful approach to this topic. The results show that the debate on the reorganisation of the service is still at an early and open stage, without a clear consensus on which model should be implemented, but with shared views on the need for more information to support decision-making and to move towards spaces of coordination and dialogue between the different actors involved.

ÍNDEX

1. Introducció	6
1.1. Objectius de la recerca.....	8
1.2. Esquema metodològic.....	9
2. Revisió bibliogràfica i marc teòric	11
2.1. El servei de taxi: definició i evolució.....	11
2.1.1. Què és el servei de taxi?.....	11
2.1.2. Per què és un servei regulat?.....	11
2.1.3. Models de regulació.....	13
2.1.4. Models de prestació del servei.....	14
2.2. Marc normatiu i organització del servei a Catalunya.....	16
2.2.1. Llei del Taxi de Catalunya.....	16
2.2.2. Competències municipals.....	17
2.2.3. Àmbits de prestació a Catalunya.....	17
3. Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona	20
3.1. Concepte i delimitació de l'àrea metropolitana.....	20
3.2. Model de governança.....	22
3.3. Estructura territorial i socioeconòmica.....	22
3.3.1. Àmbit funcional.....	22
3.3.2. Estructura demogràfica.....	23
3.3.3. Estructura socioeconòmica.....	25
3.3.4. Transport i infraestructures.....	26
3.3.5. Caracterització de la mobilitat.....	29
3.4. Síntesi territorial i funcional.....	32
4. Metodologia	33
5. Descripció dels resultats	39
5.1. El taxi a l'Àrea Metropolitana.....	39
5.1.1. Parades.....	39
5.1.2. Llicències.....	40
5.1.3. Tarifes.....	41
5.2. Resultats de les entrevistes.....	42
6. Conclusions	50
7. Bibliografia	54
8. Annex	58

ÍNDEX DE FIGURES

Figura 1. Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona.....	21
Figura 2. Àmbit funcional AMCT.....	23
Figura 3. Àmbit funcional AMB.....	23
Figura 4. Densitat de població a l'AMCT (2024).....	24
Figura 5. Piràmide de població de l'AMCT (2024).....	24
Figura 6. Índex socioeconòmic de l'AMCT (2021).....	25
Figura 7. Xarxa viària de l'AMCT.....	27
Figura 8. Xarxa ferroviària de l'AMCT.....	28
Figura 9. Servei d'autobús interurbà entre els municipis del Grup Impulsor.....	29
Figura 10. Parades de taxi dins dels municipis del Grup Impulsor.....	40

ÍNDEX DE GRÀFICS

Gràfica 1. Mobilitat interurbana en dia feiner.....	30
Gràfica 2. Mobilitat interurbana en dia feiner.....	30
Gràfica 3. Mobilitat interurbana en dia feiner.....	30
Gràfica 4. Mobilitat interurbana en dia feiner.....	30
Gràfica 5. Mobilitat interurbana en dia feiner.....	30
Gràfica 6. Mobilitat interurbana en dia feiner.....	30
Gràfica 7. Mobilitat interurbana en dia feiner.....	30
Gràfica 8. Mobilitat interurbana en dia feiner.....	30
Gràfica 9. Distribució modal de la mobilitat interurbana en dia feiner.....	32

ÍNDEX DE TAULES

Taula 1. Fonts secundàries.....	34
Taula 2. Actors entrevistats.....	36
Taula 3. Nombre de llicències.....	41
Taula 4. Tarifes del servei de taxi als municipis del Grup Impulsor.....	42

1. Introducció

El servei de taxi és un servei públic essencial de mobilitat, especialment important en aquells territoris on el transport col·lectiu no dona una cobertura suficient en horaris, freqüències o accessibilitat. Tradicionalment, el taxi s'ha regulat a partir d'un sistema de llicències municipals, amb àmbits de prestació i tarifes limitades a cada municipi.

En els darrers anys, però, aquest model ha començat a mostrar limitacions, sobretot en territoris on la mobilitat diària supera els límits administratius municipals. Cada cop és més habitual que la població es desplaci entre municipis per motius de feina, estudis, oci o serveis, fet que ha generat una realitat territorial més complexa. Davant d'aquesta situació, molts municipis han optat per crear zones o àrees de prestació conjunta del servei de taxi, que permeten adaptar el servei a una escala territorial més adequada (RTV El Vendrell, 2023; TodoTaxi, s.d.; Ajuntament de Madrid, s.d.; Mallorcab, 2024).

Existeixen diversos antecedents que mostren aquesta tendència. Al Baix Penedès, municipis com Santa Oliva, el Montmell, Sant Jaume dels Domenys, Vallmoll, Banyeres del Penedès o Masllorenç han aprovat una proposta de demarcació única del taxi amb l'objectiu de millorar el servei (RTV El Vendrell, 2023). També destaquen altres casos com l'Àrea de Prestació Conjunta de la Marina Baixa, a la Comunitat Valenciana, o la de Madrid, vigent des de fa anys (TodoTaxi, s.d.; Ajuntament de Madrid, s.d.). En l'àmbit insular, Mallorca és un referent, especialment en contextos amb una forta demanda turística (Mallorcab, 2024). En tots aquests casos, l'objectiu principal és evitar trajectes en buit, millorar l'eficiència del servei i garantir una millor atenció a l'usuari.

La identificació de la problemàtica del taxi en el cas del Camp de Tarragona no és casual, sinó que s'ha identificat en diverses fonts qualitatives i documentals. D'una banda, el document estratègic elaborat pel Comissionat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona situa la mobilitat com un dels eixos clau de l'acció metropolitana i assenyala concretament el taxi com un servei pendent d'adaptació a aquesta nova escala (Comissionat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona, 2025). D'altra banda, la memòria metropolitana elaborada per DALEPH, consultoria especialitzada en estratègia territorial i desenvolupament local subcontractada per la Diputació de Tarragona per a l'elaboració del document marc de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona, posa de manifest que el Camp de Tarragona ja funciona com un sistema metropolità i que cal avançar cap a una gestió coordinada dels serveis a escala supramunicipal (DALEPH, 2024).

A aquestes fonts s'hi sumen les declaracions del president de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona i alcalde de la Canonja, Roc Muñoz, realitzades en una entrevista del podcast *Realitat Metropolitana*, en les quals reconeix que el Camp de Tarragona ja funciona com una àrea metropolitana i que cal avançar cap a una millor coordinació entre municipis per compartir serveis, especialment en àmbits com l'habitatge, la gestió de residus i el transport (Muñoz, 2025). Finalment, els antecedents d'altres territoris amb dinàmiques similars han servit per evidenciar que ja s'han pres mesures per modificar el model tradicional del taxi i adaptar-lo a escales supramunicipals (Mallorcab, 2024).

Cal tenir en compte, però, que la idea de coordinar el Camp de Tarragona a escala supramunicipal no és nova. Des dels anys setanta i vuitanta ja s'havien produït diversos intents per articular mecanismes de cooperació territorial, com la taula dels 21 municipis, el Consorci del Camp de Tarragona o la taula socioeconòmica del Camp. Tot i que algunes d'aquestes experiències van permetre avançar en qüestions com l'abastament d'aigua, els residus, el ferrocarril o la seguretat pública, no van acabar consolidant una estructura estable de governança compartida (Diari Més, 2025).

El Camp de Tarragona presenta una diferència clara entre municipis de costa i municipis d'interior. Municipis com Salou, Cambrils, Vila-seca, Tarragona o Reus concentren una gran part de l'activitat econòmica i turística, amb pics de demanda molt elevats, mentre que municipis de l'interior com Valls, la Canonja, Constantí, el Milà, la Masó, el Rourell o altres del voltant tenen menys activitat i menys llicències de taxi. Aquesta situació provoca una cobertura desigual del servei, dificultats d'accés a la mobilitat en determinats municipis i una dependència excessiva del vehicle privat (Entrevista informal amb el Comissionat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona, 2025).

Aquesta problemàtica també es fa visible en infraestructures estratègiques del territori, com l'aeroport de Reus o l'estació de l'AVE Camp de Tarragona. En el cas de l'aeroport de Reus, el sistema actual limita principalment la recollida de passatgers als taxis amb llicència del municipi de Reus, fet que ha generat debats sobre la necessitat d'ampliar la coordinació del servei a altres municipis de l'entorn. Aquesta situació es veu especialment tensionada en moments de màxima demanda vinculats a l'activitat turística i aeroportuària, quan el servei existent pot resultar insuficient (Reusdigital.cat, 2014).

Una situació similar es dona a l'estació de l'AVE Camp de Tarragona, on des de fa anys existeixen problemàtiques relacionades amb els trajectes en buit, la distribució territorial del servei i la coordinació entre municipis (Tarragona Ràdio, 2006).

Per tant, la problemàtica central que es vol abordar en aquest treball és la desconexió entre la realitat metropolitana del Camp de Tarragona i el model actual de regulació del servei de taxi, que continua funcionant amb criteris municipals en un territori que ja requereix solucions supramunicipals i coordinades.

1.1. Objectius de la recerca

A partir de la informació disponible en aquesta fase inicial del treball, la documentació analitzada i les fonts qualitatives utilitzades, es planteja com a hipòtesi de partida que el sistema actual de regulació i prestació del servei de taxi no està adaptat a les dinàmiques territorials i de mobilitat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona.

Aquesta hipòtesi es construeix a partir de diferents fonts. D'una banda, la memòria metropolitana elaborada per DALEPH, que posa de manifest que el Camp de Tarragona ja funciona com un sistema metropolità i que cal avançar cap a una gestió coordinada dels serveis a escala supramunicipal (DALEPH, 2025). D'altra banda, la documentació estratègica elaborada pel Comissionat de l'Àrea Metropolitana i l'entrevista informal prèvia a la definició de la temàtica del treball, realitzada amb l'objectiu d'explorar diferents qüestions territorials i de mobilitat a partir de la seva experiència i visió, identifiquen la mobilitat com un àmbit prioritari d'actuació i assenyalen el servei de taxi com un dels serveis pendents d'adaptació a aquesta nova realitat (Comissionat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona, 2025).

A més, els antecedents d'altres territoris amb dinàmiques similars, on s'han impulsat models de gestió conjunta del servei de taxi, reforcen la necessitat de revisar el model tradicional en contextos metropolitans (Mallorcab, 2024; Ayuntamiento de Madrid, 2024).

A partir d'aquesta hipòtesi, es formula la següent pregunta de recerca:

“El sistema actual del servei de taxi dona una resposta adequada a les dinàmiques territorials i de mobilitat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona?”

D'aquesta pregunta se'n deriven els objectius generals del treball, que són:

Objectiu 1. Avaluar el sistema actual del servei de taxi a l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona.

Objectiu 2. Proposar recomanacions orientades a adaptar-lo a les dinàmiques del territori.

1.2. Esquema metodològic

Aquest treball es planteja com un estudi qualitatiu, estructurat en diverses fases, amb l'objectiu d'analitzar el servei de taxi a escala metropolitana i proposar una alternativa adaptada a les dinàmiques actuals del territori, d'acord amb les línies estratègiques definides pel Comissionat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona (Comissionat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona, 2025).

L'interès per aquesta temàtica neix arran de les pràctiques curriculars realitzades a la Diputació de Tarragona entre abril i setembre de 2025, concretament a l'Oficina de Regió del Coneixement, en un moment en què es començaven a desenvolupar les primeres línies de treball vinculades al projecte de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona. Aquesta experiència va permetre conèixer el projecte des de dins i identificar alguns dels principals reptes relacionats amb la mobilitat i la coordinació territorial.

Posteriorment, a l'hora de definir el tema del Treball de Fi de Grau, es va considerar la voluntat de desenvolupar un treball amb utilitat pràctica i vinculat a necessitats reals del territori. Per aquest motiu, es va contactar amb el Comissionat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona per conèixer quins àmbits podien ser d'interès per a la Diputació de Tarragona, i d'aquí va sorgir la proposta d'analitzar el sistema de taxi a escala metropolitana.

El treball es planteja des d'una perspectiva qualitativa per diferents motius. D'una banda, es tracta d'una temàtica sobre la qual encara hi ha poca bibliografia acadèmica específica, especialment aplicada al Camp de Tarragona. De l'altra, el projecte de l'Àrea Metropolitana és un projecte encara en construcció i amb moltes línies de treball obertes, fet que converteix aquest treball en una primera aproximació orientada a comprendre la situació actual del servei i els principals debats existents al voltant de la seva possible reorganització.

El treball es planteja des d'una perspectiva qualitativa per diferents motius. D'una banda, es tracta d'una temàtica sobre la qual encara hi ha poca bibliografia acadèmica específica, especialment aplicada al Camp de Tarragona. A més, l'enfocament qualitatiu permet conèixer millor la realitat i les especificitats d'un sector encara poc explorat a partir de la visió dels diferents actors implicats. De l'altra, el projecte de l'Àrea Metropolitana és un projecte encara en construcció i amb moltes línies de treball obertes, fet que converteix aquest treball en una primera aproximació orientada a comprendre la situació actual del servei i els principals debats existents al voltant de la seva possible reorganització. Tot i aquest plantejament qualitatiu, també s'han utilitzat dades quantitatives amb l'objectiu de contextualitzar territorialment i funcionalment l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona.

En una primera fase, es farà una anàlisi general del context i dels antecedents. Aquesta fase inclourà la revisió de documentació institucional i normativa, així com l'estudi d'experiències similars en altres territoris que han implementat àrees de prestació conjunta o models de gestió supramunicipals. L'objectiu és disposar d'un marc de referència per entendre l'evolució recent del sector i les diferents alternatives existents.

En una segona fase, l'anàlisi s'aterrarà al cas de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona. En aquest punt s'estudiarà el funcionament actual del servei de taxi dins l'àmbit metropolità, especialment als municipis del Grup Impulsor, tractant aspectes com el nombre de llicències, la distribució territorial i el sistema tarifari. Aquesta fase es complementarà amb la realització d'entrevistes qualitatives a diferents actors clau vinculats al servei de taxi i a la mobilitat metropolitana, amb l'objectiu de recollir diferents punts de vista i contrastar la informació obtinguda a partir de la documentació analitzada.

En una tercera fase, i a partir dels resultats obtinguts en les fases anteriors, es durà a terme una anàlisi conjunta que permetrà formular recomanacions d'alternativa al model actual.

2. Revisió bibliogràfica i marc teòric

2.1. El servei de taxi: definició i evolució

2.1.1 Què és el servei de taxi?

El servei de taxi és un servei públic de transport de viatgers que es presta amb vehicles lleugers i sota demanda. A diferència del transport col·lectiu (autobusos o trens), no funciona amb recorreguts ni horaris fixos, sinó que s'adapta a la necessitat de cada usuari, oferint desplaçaments individualitzats dins d'un àmbit territorial determinat (Generalitat de Catalunya, 2003).

Des d'un punt de vista funcional, el taxi forma part del sistema general de mobilitat urbana i metropolitana. No substitueix el transport públic col·lectiu, sinó que el complementa, especialment en aquells casos en què no hi ha cobertura suficient, en franges horàries nocturnes o en desplaçaments específics que requereixen flexibilitat (Dienel & Vahrenkamp, 2018).

El sector del taxi presenta algunes característiques pròpies. La demanda és variable i depèn de factors com l'hora del dia, la localització o l'activitat econòmica. L'oferta, en canvi, està limitada pel nombre de vehicles autoritzats (Salanova et al., 2011; Harding et al., 2016). Aquesta combinació condiona el funcionament del servei i explica part de la seva organització actual.

Des del punt de vista organitzatiu, el taxi, sovint s'ha estructurat mitjançant un sistema de llicències administratives que habiliten el titular a prestar el servei dins d'un determinat àmbit territorial. Aquest model ha configurat un sistema vinculat a l'escala municipal, especialment en el context europeu.

2.1.2 Per què és un servei regulat?

El servei de taxi és un servei regulat perquè presenta característiques econòmiques i funcionals que dificulten el seu funcionament en un mercat lliure (Harding et al., 2016). A diferència d'altres activitats econòmiques, el taxi forma part del sistema de transport públic i té un impacte directe en la mobilitat de les persones, especialment en l'accessibilitat a serveis, llocs de treball i activitats quotidianes. Per aquest motiu, l'Administració hi intervé per garantir que el servei sigui estable i ordenat.

Des del punt de vista econòmic, la demanda no és constant, sinó que varia segons l'hora del dia, el lloc o el context econòmic. Això pot generar moments amb excés de vehicles i d'altres amb manca d'oferta si no existeix una planificació prèvia (Salanova et al., 2011). Cairns i Liston-Heyes (1996) també assenyalen que el mercat del taxi presenta dificultats per assolir equilibris estables sense regulació, especialment pel que fa a la relació entre temps d'espera, nombre de vehicles

disponibles i rendibilitat del servei. A més, l'usuari no sempre coneix amb exactitud el cost final del trajecte o la qualitat del servei abans d'iniciar-lo, fet que històricament ha justificat mecanismes de control públic.

El taxi també utilitza l'espai públic per desenvolupar la seva activitat (circulació, parades, captació de clients), fet que fa necessari una regulació per evitar situacions de desordre o saturació (Harding et al., 2016).

Per aquests motius, la majoria de sistemes jurídics europeus han optat per establir mecanismes de control sobre el nombre de llicències, l'àmbit territorial de prestació i el règim tarifari. En el cas de Catalunya, la Llei del Taxi estableix que el servei té la consideració de servei d'interès públic i que la seva prestació està sotmesa a autorització administrativa, amb l'objectiu de garantir la qualitat, la continuïtat i l'equilibri del sistema (Generalitat de Catalunya, 2003).

Com ja s'ha mencionat a la introducció, la literatura acadèmica sobre el sector del taxi és relativament limitada en comparació amb altres àmbits de la mobilitat urbana i el transport. Tradicionalment, gran part dels estudis de mobilitat han centrat l'atenció en el transport públic col·lectiu, la mobilitat privada o les infraestructures de transport, mentre que el taxi ha tingut un paper més secundari dins la recerca acadèmica. Tot i això, existeixen alguns estudis de referència que han analitzat aspectes relacionats amb la regulació i el funcionament econòmic del sector.

Un dels treballs més destacats és el de Cairns i Liston-Heyes (1996), que analitza la regulació del sector del taxi des d'una perspectiva econòmica i defensa que el mercat del taxi presenta característiques que dificulten el funcionament d'un model plenament liberalitzat. Els autors argumenten que aspectes com la regulació de tarifes o el control del nombre de llicències poden estar justificats per garantir l'equilibri i l'eficiència del servei.

En els darrers anys, el sector del taxi també ha experimentat transformacions importants derivades de la digitalització i de l'aparició de noves plataformes digitals de mobilitat. L'expansió d'empreses com Uber, Cabify o Bolt ha modificat la manera de contractar serveis de transport urbà i ha introduït nous models basats en aplicacions mòbils, tarifació dinàmica i plataformes intermediàries. Aquest procés ha incrementat la competència dins el sector i ha generat debats sobre la regulació, les condicions laborals i la competència entre el taxi tradicional i les VTC (Harding et al., 2016).

L'expansió de plataformes com Uber ha generat un augment de la competència dins el sector del transport urbà i ha obligat el taxi tradicional a adaptar-se a noves dinàmiques de funcionament. Segons Wallsten (2015), la irrupció d'aquestes plataformes va provocar una reducció del nombre

de trajectes del taxi tradicional en ciutats com Nova York, alhora que va incentivar una millora de la qualitat del servei com a resposta competitiva.

L'estudi també conclou que el creixement d'Uber es relaciona amb una disminució de les queixes dels usuaris sobre aspectes com la cortesia dels conductors, els problemes amb els lectors de targeta o l'ús del telèfon mòbil durant el servei, fet que suggereix que la nova competència ha impulsat processos de modernització i millora dins el sector del taxi tradicional.

2.1.3 Models de regulació

La regulació del servei de taxi s'ha articulada tradicionalment a través de diversos sistemes. Els dos mecanismes principals són el sistema de llicències i el sistema tarifari.

Sistema de llicències

El sistema de llicències és el mecanisme central de regulació del taxi. L'Administració estableix un nombre determinat d'autoritacions que habiliten el titular a prestar el servei dins d'un àmbit territorial concret. Aquest sistema permet controlar l'oferta disponible i evitar situacions de saturació o competència desordenada (Generalitat de Catalunya, 2003).

La limitació del nombre de llicències respon a la necessitat de mantenir un equilibri entre oferta i demanda, garantint alhora la viabilitat econòmica del servei (Salanova et al., 2011). En molts contextos europeus, aquestes llicències han estat vinculades tradicionalment a l'escala municipal, fet que ha configurat un model fragmentat territorialment.

El sistema de llicències també estableix requisits d'accés a la professió, com ara condicions tècniques del vehicle, formació del conductor o obligacions de servei.

Dins d'aquest sistema de regulació trobem dos tipologies:

Llicències ordinàries: Habiliten l'activitat de manera permanent durant tot l'any.

Llicències estacionals: Autoritzen l'operació en períodes concrets de l'any. Actuen com un mecanisme per gestionar pics de demanda, sent especialment estratègiques en localitats turístiques amb alta variabilitat estacional.

Sistema tarifari

Un altre instrument fonamental de regulació és el sistema tarifari. Les tarifes del taxi no es fixen lliurement, sinó que són aprovades per l'Administració. L'objectiu és garantir transparència per a l'usuari i evitar pràctiques abusives en un mercat amb informació imperfecta (Harding et al., 2016).

El sistema tarifari estableix:

- Una tarifa base o baixada de bandera.
- Un preu per quilòmetre recorregut.
- Un preu per temps d'espera.
- Suplements específics (aeroports, equipatge, horari nocturn, etc).

Aquest model permet homogeneïtzar els preus dins d'un mateix àmbit territorial i assegurar unes condicions mínimes de prestació.

2.1.4 Models de prestació del servei

El model de prestació del servei de taxi segons l'organització territorial té un impacte directe en el funcionament del sistema. Aspectes com l'eficiència operativa, la disponibilitat de vehicles per als usuaris o l'aprofitament de la flota depenen en gran mesura de com s'organitza territorialment el servei. Un dels indicadors més rellevants en aquest sentit és el temps en buit, és a dir, el període en què un taxi circula sense passatge entre un servei i el següent (Salanova et al., 2011).

Des d'aquest context, i especialment en el marc de la regulació del taxi a Catalunya i a l'Estat espanyol, es distingeixen dos models d'organització territorial del servei: el model d'àrea de prestació municipal i el model d'àrea de prestació conjunta.

Àrea de prestació municipal

En molts territoris, el servei de taxi s'organitza a partir de llicències vinculades a un municipi concret. Això significa que cada taxi té assignat un àmbit territorial determinat on pot iniciar els serveis. Tot i que els vehicles poden transportar passatgers cap a altres municipis, la captació de nous clients un cop el taxi està fora del municipi d'origen no és possible.

Com a conseqüència, es poden generar desplaçaments sense passatgers, també coneguts com a temps en buit. Aquests trajectes redueixen l'eficiència del sistema, ja que augmenten els quilòmetres recorreguts sense servei efectiu i incrementen els costos operatius del sector (Salanova et al., 2011).

Aquest model també pot generar desequilibris territorials en la disponibilitat de taxis. Municipis amb una gran concentració d'activitat poden experimentar moments de manca de vehicles disponibles, mentre que en altres municipis amb menor demanda pot existir una oferta sobredimensionada.

Àrea de prestació conjunta

Davant d'aquestes limitacions, en alguns territoris s'han desenvolupat models d'organització supramunicipal del servei. Un dels més habituals és l'àrea de prestació conjunta, en què diversos municipis comparteixen un mateix àmbit de funcionament del taxi.

En aquest model, els vehicles poden prestar servei i recollir passatgers dins de tot el territori inclòs a l'àrea, independentment del municipi al qual estigui associada la llicència. Aquesta flexibilitat territorial permet una gestió més dinàmica de l'oferta de taxis.

Un dels efectes principals és la reducció dels trajectes en buit. En finalitzar un servei, el taxi pot captar un nou client dins del mateix àmbit territorial sense necessitat de tornar al municipi d'origen. Això millora l'aprofitament dels vehicles i pot contribuir a una distribució més eficient del servei (Harding et al., 2016).

A més, aquest tipus d'organització pot ajudar a equilibrar millor l'oferta de taxis dins del territori, ja que permet que els vehicles es desplacin cap a zones amb més demanda.

Tot i aquests avantatges, la gestió d'una àrea de prestació conjunta també pot plantejar alguns reptes. Un dels principals és la possible concentració de taxis en municipis o zones amb més activitat econòmica o turística, on la demanda és més elevada, mentre que les àrees amb menor activitat poden quedar amb una cobertura més limitada. Aquest tipus de desequilibri territorial en la distribució de l'oferta és un fenomen habitual en els mercats de taxi i sovint requereix mecanismes de regulació o coordinació institucional per garantir un funcionament equilibrat del servei (Salanova et al., 2011; Harding et al., 2016).

2.2. Marc normatiu i organització del servei a Catalunya

2.2.1 Llei del Taxi de Catalunya

A Catalunya, el servei de taxi està regulat per la Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi, que constitueix el marc legal general que ordena el funcionament del sector. Aquesta norma estableix els principis bàsics de l'activitat i defineix el taxi com un servei de transport de viatgers amb vehicles lleugers prestat sota demanda i sotmès a autorització administrativa (Generalitat de Catalunya, 2003).

En el context del sistema de mobilitat, el taxi ha estat tradicionalment vinculat a una activitat privada regulada que complementa el transport públic col·lectiu. Per aquest motiu, la Llei del Taxi té com a objectiu establir un marc jurídic que permeti ordenar l'activitat i garantir unes condicions adequades de prestació del servei. Tal com s'exposa al preàmbul de la mateixa llei, aquesta regulació pretén oferir un marc jurídic adaptat a les noves demandes socials i a les diferents realitats territorials i de funcionament del servei, ja siguin urbanes, metropolitanes, rurals o turístiques (Generalitat de Catalunya, 2003).

La llei introdueix una regulació global del sector que posteriorment pot desenvolupar-se a través de reglaments i ordenances adaptats a les característiques específiques de cada territori, ja sigui urbà, metropolità, rural o turístic.

Pel que fa al seu contingut, la llei regula diversos aspectes fonamentals del funcionament del taxi. Per exemple: estableix el règim de llicències, les condicions generals de prestació del servei, el sistema tarifari i els drets i deures de les persones usuàries i dels professionals del sector. També defineix els mecanismes d'inspecció i el règim sancionador aplicable a l'activitat.

La normativa també determina el paper de les diferents administracions públiques en la regulació del servei. En aquest sentit, la llei estableix un model en què la Generalitat de Catalunya i els ens locals comparteixen competències en la gestió del sector.

Actualment, aquest marc normatiu es troba en procés de revisió, ja que el Parlament de Catalunya està tramitant una nova llei del taxi amb l'objectiu d'actualitzar la regulació del sector. Aquesta revisió respon principalment als canvis experimentats en els darrers anys, com la irrupció de noves plataformes digitals, l'aparició de nous models de mobilitat i la necessitat d'adaptar el servei a dinàmiques territorials més complexes, especialment en entorns metropolitanos i supramunicipals (Todotaxi, 2024).

2.2.2 Competències municipals

El model d'organització del servei de taxi a Catalunya es basa en un sistema de competències compartides entre la Generalitat i els ens locals. Aquesta distribució respon a la tradició administrativa del transport urbà, en què els municipis han tingut històricament un paper central en la gestió dels serveis de mobilitat que es desenvolupen dins del seu àmbit territorial.

En aquest marc, la Generalitat de Catalunya estableix el marc normatiu general del sector, mentre que els ajuntaments assumeixen una part important de les funcions de gestió i organització del servei a escala local. Aquesta distribució de competències permet adaptar la regulació del taxi a les característiques específiques de cada municipi, tenint en compte factors com la dimensió urbana, la demanda de mobilitat o les particularitats del territori (Generalitat de Catalunya, 2003).

Entre les principals competències municipals destaca, en primer lloc, l'atorgament de les llicències de taxi urbà. Els ajuntaments són responsables de determinar el nombre de llicències dins del seu municipi i de gestionar el procediment d'adjudicació, d'acord amb els criteris establerts per la normativa (Generalitat de Catalunya, 2003).

A més, els municipis també tenen competències en l'organització del servei dins del seu territori. Això inclou aspectes com la regulació de les parades de taxi, l'establiment de determinades condicions de prestació del servei o la definició d'elements d'organització del sector (Generalitat de Catalunya, 2003).

En l'àmbit econòmic, els ajuntaments també intervenen en la regulació de les tarifes urbanes, que han de ser aprovades pels organismes competents de control de preus. D'altra banda, la Generalitat manté la competència en la regulació dels serveis interurbans (Generalitat de Catalunya, 2003).

Per últim, els ens locals també poden exercir funcions d'inspecció i control del servei dins del seu municipi (Generalitat de Catalunya, 2003).

2.2.3 Àmbits de prestació a Catalunya

A Catalunya, l'àmbit de prestació del servei de taxi es caracteritza per una organització majoritàriament municipal, ja que, d'acord amb la Llei 19/2003, les llicències són atorgades pels ajuntaments i el servei queda vinculat al municipi corresponent (Generalitat de Catalunya, 2003). Aquest model respon a la tradició de gestió local del servei, però presenta limitacions en territoris on la mobilitat supera clarament els límits administratius.

Per donar resposta a aquestes situacions, la normativa catalana preveu la possibilitat d'establir àrees territorials de coordinació intermunicipal, especialment en zones on existeix una interacció funcional entre municipis i on l'ordenació del servei requereix una visió conjunta (AMB, Reglament Metropolità del taxi, 2024).

El cas més clar d'organització supramunicipal és el de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, on el servei de taxi està integrat sota l'Autoritat Metropolitana del Transport (AMB), que regula de manera unificada aspectes com les llicències, les tarifes o les condicions de prestació del servei per al conjunt dels municipis metropolitans (AMB, Reglament Metropolità del taxi, 2024).

Més enllà d'aquest cas, a Catalunya existeixen múltiples exemples de coordinació intermunicipal, generalment a través de convenis entre municipis. A la comarca del Vallès Oriental, per exemple, es troben agrupacions com Mollet del Vallès, Parets del Vallès, Martorelles, Santa Maria de Martorelles, Sant Fost de Campsentelles i Lliçà de Vall, així com l'àmbit format per Granollers, les Franqueses del Vallès, Canovelles i Lliçà d'Amunt. De manera similar, al Vallès Occidental es donen casos com la coordinació entre Sabadell i Sant Quirze del Vallès, o entre Sentmenat, Polinyà i la Llagosta (Generalitat de Catalunya, Departament de Territori, 2024).

També existeixen àmbits de coordinació que integren municipis de diferents comarques, com el sistema compartit entre diversos municipis del Vallès Oriental i Occidental, que inclou, entre d'altres, l'Ametlla del Vallès, la Garriga, Mollet del Vallès, Parets del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Caldes de Montbui o Castellar del Vallès (Generalitat de Catalunya, Departament de Territori, 2024).

En altres territoris, especialment en àmbits menys densos, la coordinació també esdevé una eina clau per garantir el servei. És el cas del Bages, on municipis com Manresa, Sant Fruitós de Bages, Sant Joan de Vilatorrada i Santpedor comparteixen sistema, o del Baix Empordà, amb coordinacions entre la Bisbal d'Empordà, Palafrugell i Palamós. Igualment, a la Val d'Aran s'estableix un model conjunt que inclou municipis com Vielha e Mijaran, Naut Aran, Bossòst o Les (Generalitat de Catalunya, Departament de Territori, 2024).

A la demarcació de Tarragona també es troben exemples, tot i que de menor dimensió, com la coordinació entre Vilella Alta, Vilella Baixa i Gratallops al Priorat, o entre Ulldemolins i Vilanova de Prades a la Conca de Barberà (Generalitat de Catalunya, Departament de Territori, 2024). Aquests casos reflecteixen la necessitat d'agrupar serveis en territoris amb baixa densitat per garantir-ne la viabilitat.

Fent una mirada general, el model català combina dues realitats: d'una banda, un sistema basat en la gestió municipal del servei, i de l'altra, l'existència de fórmules de coordinació supramunicipal que s'apliquen en funció de les necessitats del territori.

3. Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona

3.1 Concepte i delimitació de l'àrea metropolitana

El concepte d'àrea metropolitana fa referència a un conjunt de municipis que mantenen relacions funcionals intenses entre si, especialment en termes de mobilitat quotidiana, activitat econòmica i ús compartit de serveis. Més enllà dels límits administratius, el que defineix una àrea metropolitana és la interdependència real entre territoris (Valenzuela Van Treek, 2006).

En aquest sentit, les àrees metropolitanes modernes es caracteritzen per la presència de fluxos diaris de població (principalment per motius laborals i de serveis) que connecten diversos municipis dins d'un mateix sistema territorial. Això fa que molts fenòmens, com la mobilitat o la prestació de serveis, no es puguin entendre ni gestionar correctament des d'una escala estrictament municipal.

En el cas del Camp de Tarragona, la idea de constituir una àrea metropolitana neix de l'interès compartit de diversos municipis per avançar cap a una major coordinació en aquelles qüestions que superen els límits municipals. Amb aquesta finalitat, es va constituir un Grup Impulsor format per Tarragona, Reus, Cambrils, Salou, Vila-seca, la Canonja, Constantí i Valls, amb el suport de la Diputació de Tarragona, per impulsar el desenvolupament del projecte metropolità. Entre les primeres línies de treball plantejades hi havia la identificació de serveis susceptibles de ser abordats des d'una perspectiva supramunicipal, com ara la gestió de residus, l'aigua, el transport o altres serveis compartits. En aquest context, es van encarregar estudis i treballs tècnics orientats a caracteritzar el territori, identificar les seves dinàmiques funcionals i explorar possibles àmbits de cooperació entre municipis (Diputació de Tarragona, 2024).

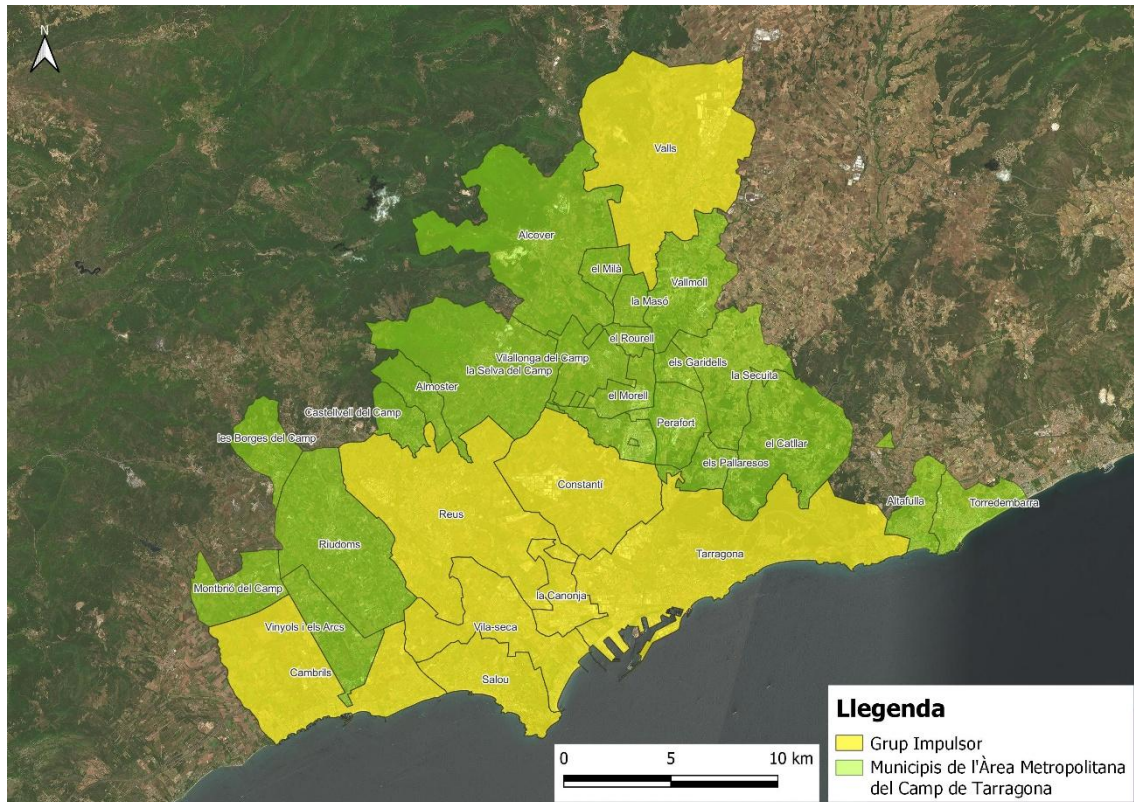
Un d'aquests estudis és la memòria elaborada per DALEPH, en col·laboració amb la Diputació de Tarragona, que identifica aquest territori com un espai amb una elevada interrelació entre municipis com Tarragona, Reus, Vila-seca, Salou i Cambrils, tant pel que fa als desplaçaments quotidians com a la distribució d'activitats i serveis (DALEPH, 2024).

Tot i això, aquest àmbit encara no disposa d'una estructura institucional consolidada com a àrea metropolitana, fet que es tradueix en una certa fragmentació en la gestió de serveis i polítiques públiques. Davant d'aquesta realitat, s'ha impulsat recentment una estratègia de cooperació entre municipis per avançar cap a una governança més integrada del territori (DALEPH, 2024).

Així, en aquest treball es considera l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona com un àmbit funcional en construcció, definit per les relacions entre municipis més que no pas per una

delimitació administrativa estricta. L'anàlisi se centra especialment en els municipis del Grup Impulsor, però s'emmarca en una visió més àmplia del sistema territorial.

Figura 1. Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona



Font: Elaboració pròpia

Com es pot veure a la Figura 1, actualment l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona inclou els següents municipis:

Tarragona, Reus, Vila-seca, Salou, Cambrils, la Canonja, Constantí, la Pobla de Mafumet, el Morell, Perafort, els Pallaresos, el Catllar, Altafulla, Torredembarra, la Secuita, els Garidells, el Rourell, la Masó, el Milà, Alcover, Valls, la Selva del Camp, Almostrer, Castellvell del Camp, les Borges del Camp, Riudoms, Montbrió del Camp i Vinyols i els Arcs.

Cal tenir en compte, però, que l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona es troba encara en una fase de consolidació. Per aquest motiu, el mapa utilitzat en aquest treball correspon a una previsió futura elaborada per la Diputació de Tarragona el setembre de 2025 i està subjecte a possibles canvis a mesura que avanci el desenvolupament del projecte. Tant el nombre de municipis integrants com la delimitació final de l'àmbit poden variar en el futur. Per aquest motiu, l'anàlisi de mobilitat que es desenvolupa més endavant se centra principalment en els municipis del Grup Impulsor, ja que són els que actualment impulsen el projecte.

D'entre aquests, destaquen els municipis del Grup Impulsor (Tarragona, Reus, Vila-seca, Salou, Cambrils i Valls), que són els que han iniciat el procés de definició i desenvolupament de l'Àrea Metropolitana, impulsant els treballs tècnics i la coordinació entre administracions (DALEPH, 2024).

3.2 Model de governança

El model de governança de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona es basa en un sistema de cooperació entre municipis, amb l'Associació per a l'Impuls de l'Àrea Metropolitana com a espai central de coordinació estratègica. Aquest òrgan, format pels municipis del Grup Impulsor, defineix les línies d'actuació i promou projectes compartits.

Els ajuntaments tenen un paper principal en la presa de decisions, mentre que el model es desplega a través de diferents instruments operatius, com l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona (ATM), l'Agència Metropolitana per a la Competitivitat i la Mancomunitat de Residus.

La Generalitat de Catalunya intervé en la regulació i planificació sectorial, especialment en matèria de mobilitat, i els consells comarcals poden actuar com a suport en la prestació de serveis.

3.3 Estructura territorial i socioeconòmica

En aquest apartat es realitza una caracterització general del territori de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona. S'hi analitzen els principals elements que defineixen el seu funcionament, com l'àmbit funcional, l'estructura demogràfica i socioeconòmica, així com les principals infraestructures de transport. Aquesta contextualització permet situar el marc territorial abans d'entrar en l'anàlisi específica del servei de taxi.

3.3.1 Àmbit funcional

L'àmbit funcional del Camp de Tarragona es caracteritza per una elevada continuïtat territorial entre els principals nuclis urbans i una forta interrelació entre usos del sòl. Tal com es mostra a les Figures 2 i 3, es configura un espai on els nuclis urbans (en vermell), les zones industrials (en lila) i els espais agraris (en verd) es distribueixen de manera contínua al llarg del litoral i cap a l'interior, configurant un sistema pràcticament continu.

Figura 2. Àmbit funcional AMCT

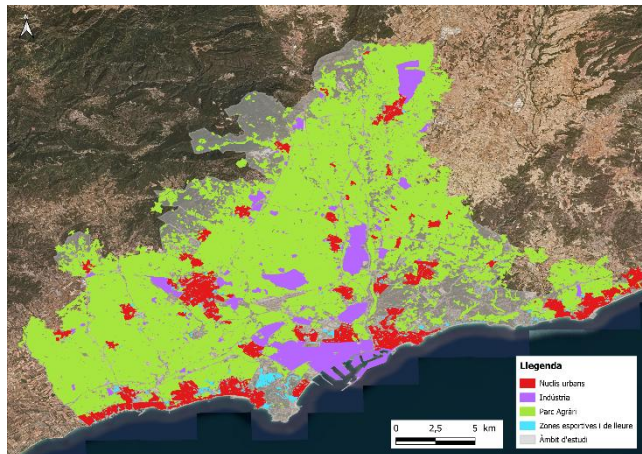
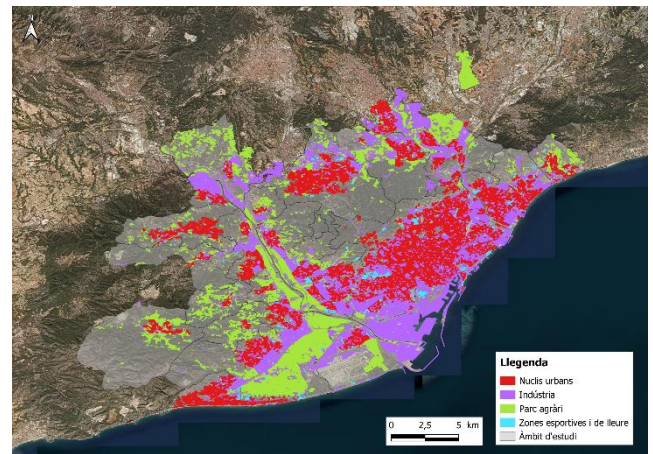


Figura 3. Àmbit funcional AMB



Font: Elaboració pròpia apartir de les dades de l'Institut Catogràfic i Geològic de Catalunya.

Aquesta configuració evidencia un sistema territorial estructurat al voltant del corredor Tarragona–Reus–Vila-seca–Salou–Cambrils, on es concentren, majoritàriament, tant la població com l'activitat econòmica. Paral·lelament, l'espai agrari actua com a element de connexió entre els municipis interiors i la costa, evitant una fragmentació clara del territori i reforçant la seva continuïtat funcional fins a Valls.

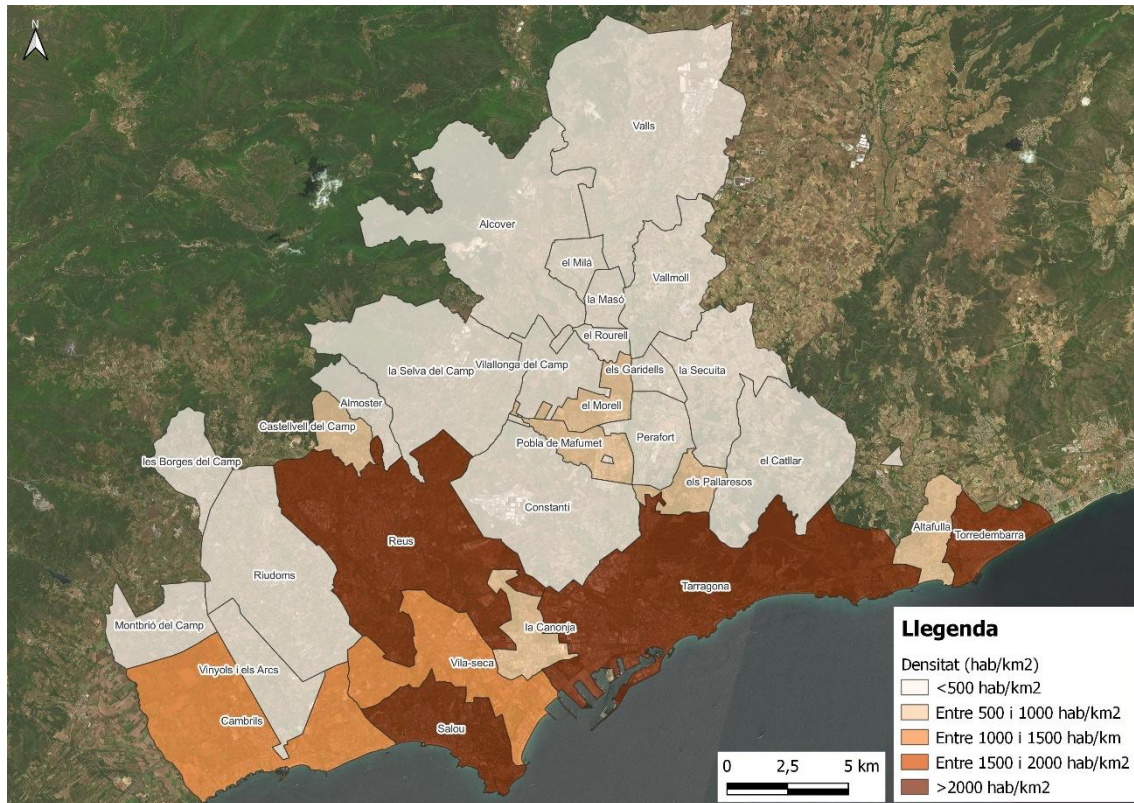
Segons la memòria elaborada per DALEPH (2024), aquesta configuració respon a la concentració d'activitats estratègiques en el territori (com el complex petroquímic, el turisme litoral i els serveis associats a Tarragona i Reus), que generen fluxos constants entre municipis i reforcen la seva interdependència funcional.

És interessant la comparació amb altres àrees metropolitanes consolidades, com l'Àrea Metropolitana de Barcelona. El Camp de Tarragona presenta una extensió similar però amb una diferència rellevant: l'absència de grans buits interns. Mentre que en el cas de Barcelona es pot identificar una major fragmentació de l'espai, al Camp de Tarragona el parc agrari contribueix a mantenir la continuïtat territorial, reforçant la cohesió.

3.3.2 Estructura demogràfica

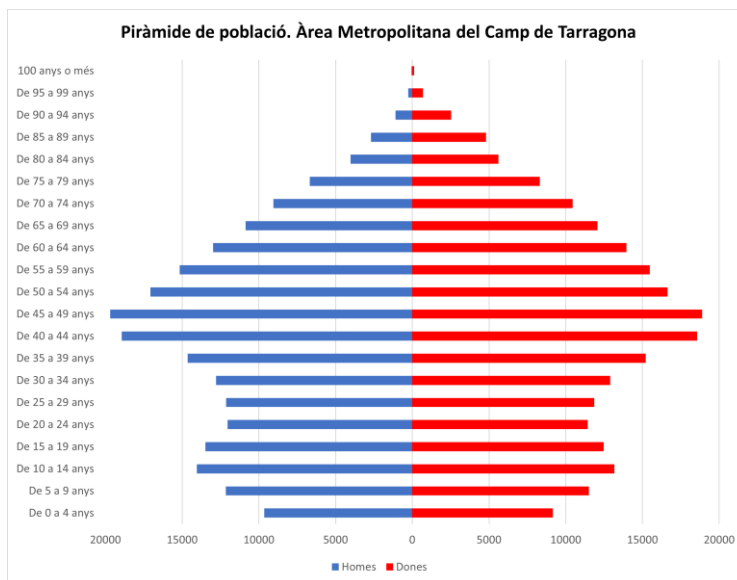
L'estructura demogràfica de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona es caracteritza per una concentració de població als municipis del litoral i als principals nuclis urbans. Tal com es mostra a la Figura 4, els valors més elevats es localitzen a Tarragona, Reus, Salou i Vila-seca, mentre que els municipis de l'interior presenten densitats més baixes i una ocupació més dispersa del territori.

Figura 4. Densitat de població a l'AMCT (2024)



Font: Elaboració pròpia amb dades de l'IDESCAT

Figura 5. Piràmide de població de l'AMCT (2024)



Font: Elaboració pròpia amb dades de l'IDESCAT

Pel que fa a l'estructura per edats, la piràmide de població mostra una base relativament estreta i un major pes dels grups d'edat adulta, especialment entre els 35 i els 55 anys. Això indica una estructura demogràfica madura, amb una presència important de població en edat activa i una tendència progressiva a l'envelliment, especialment en les franges superiors.

de la franja costanera, que presenten índexs elevats associats a l'activitat turística, als serveis i a la presència d'infraestructures i activitats econòmiques rellevants.

En una posició intermèdia (entre 100 i 110) es troben municipis com Reus o Vila-seca, que combinen funcions residencials amb activitat econòmica diversificada. Aquests municipis actuen com a nodes rellevants dins del sistema territorial, amb una estructura econòmica més equilibrada.

Per contra, els valors més baixos (per sota de 90) es concentren en municipis de l'interior o amb menor pes d'activitat econòmica, com Constantí o altres municipis de l'entorn agrícola o amb menor densitat. En aquests casos, l'índex reflecteix una menor capacitat econòmica i una dependència més elevada de municipis centrals.

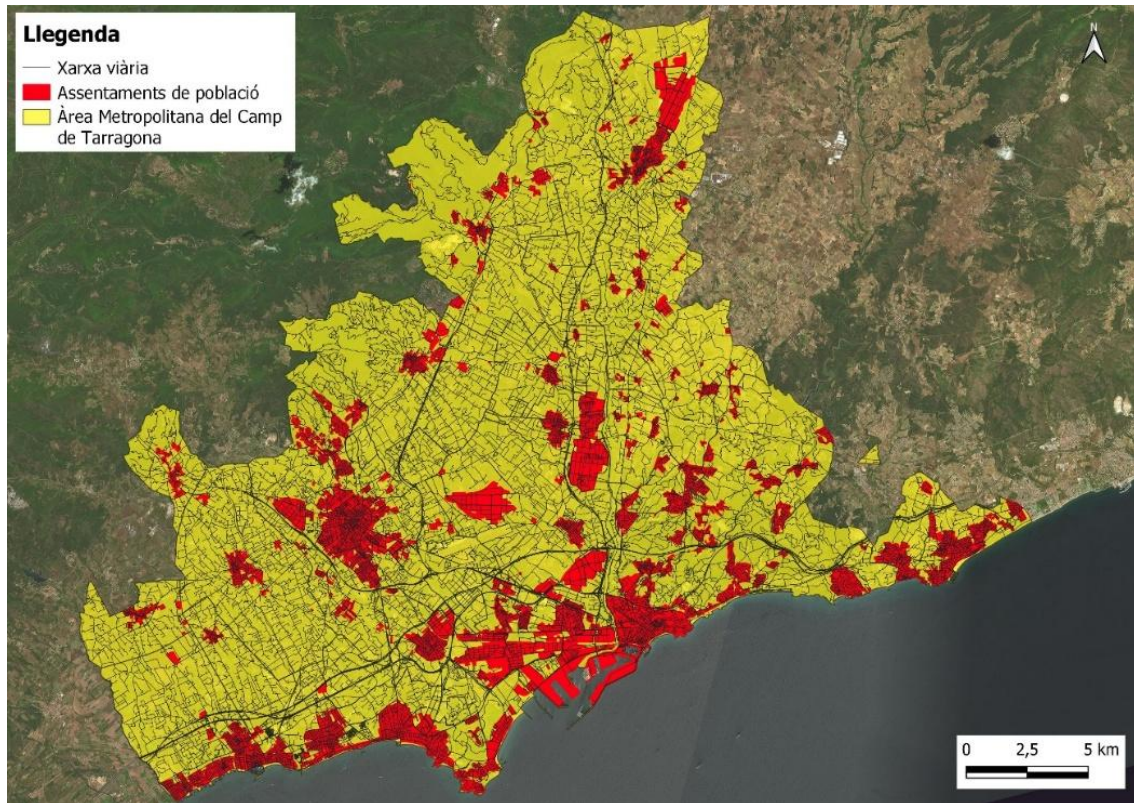
3.3.4 Transport i infraestructures

Xarxa viària

Pel que fa a la xarxa viària, l'àrea metropolitana del Camp de Tarragona es vertebrada a partir de diversos eixos principals que estructurin la mobilitat del territori. Destaquen especialment l'autopista AP-7, que recorre el litoral de nord a sud, i l'autovia A-7, que actua com a alternativa gratuïta i paral·lela en molts trams. També té un paper clau l'autovia A-27, que connecta Tarragona amb l'interior en direcció a Valls i Montblanc.

A escala més territorial, la xarxa es complementa amb carreteres com la C-14, que enllaça Reus amb l'interior (Alcover, Montblanc), la C-31B i la T-11, que connecten Tarragona i Reus, així com altres vies secundàries que articulen els municipis del voltant.

Figura 7. Xarxa viària de l'AMCT



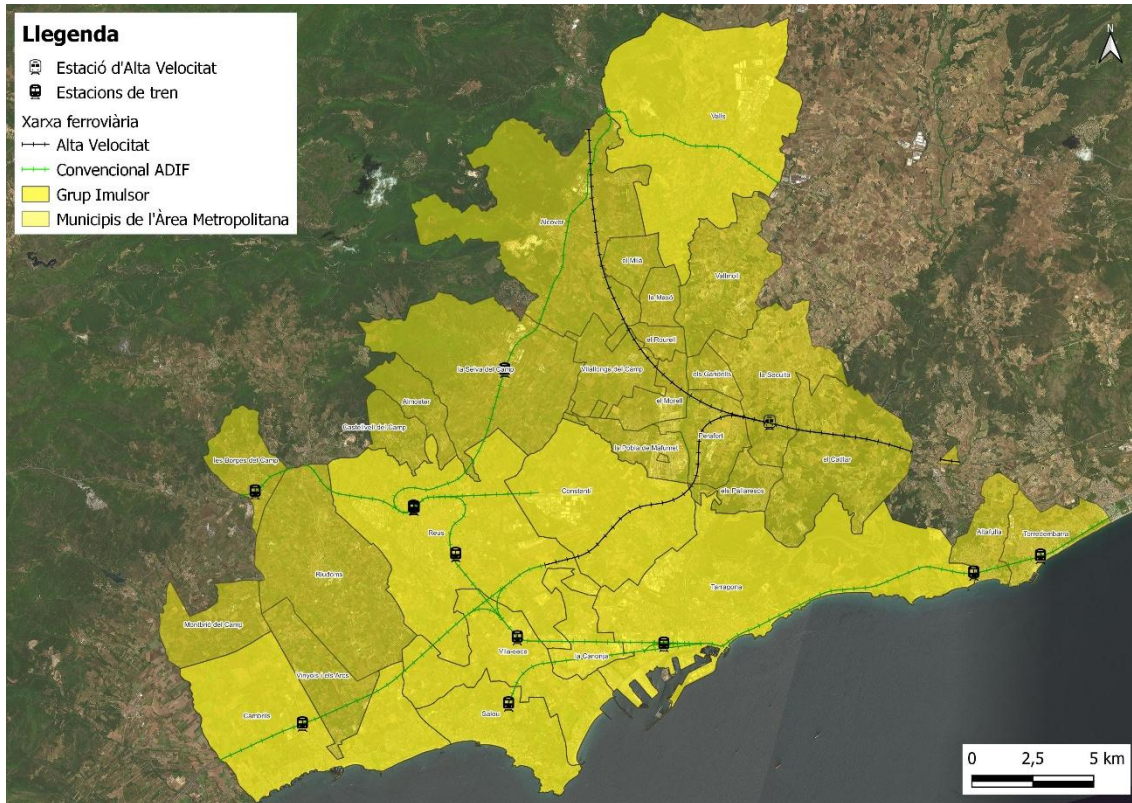
Font: Elaboració pròpia amb dades del CNIG

Tal com es pot observar a la Figura 7, els assentaments de població (en vermell) es distribueixen seguint aquests eixos viaris, especialment al corredor litoral i a l'àmbit central Tarragona–Reus. La xarxa de carreteres cobreix de manera contínua tot el territori, connectant tant els nuclis principals com els municipis més petits de l'interior, fet que evidencia un territori altament connectat des del punt de vista viari.

Xarxa ferroviària

Tal com es pot observar a la Figura 8, la xarxa ferroviària del Camp de Tarragona estructura el territori a partir de dos grans corredors: el corredor litoral i l'eix interior Reus–Tarragona–Lleida. En el transport de viatgers, el servei es presta principalment mitjançant les línies convencionals R16, R15 i R14, a més de la infraestructura d'alta velocitat. La línia R16 recorre el litoral i dona servei a les estacions de Tarragona, Altafulla-Tamarit, Torredembarra, Vila-seca i Cambrils, connectant el territori amb Barcelona i les Terres de l'Ebre. D'altra banda, les línies R14 (Barcelona–Lleida per Reus) i R15 (Barcelona–Riba-roja d'Ebre) estructuren l'eix interior, amb parada a Tarragona, Reus, Reus-Bellissens (nova estació vinculada al campus universitari), La Selva del Camp i Les Borges del Camp, configurant un corredor ferroviari que connecta el Camp amb l'interior de Catalunya.

Figura 8: Xarxa ferroviària de l'AMCT



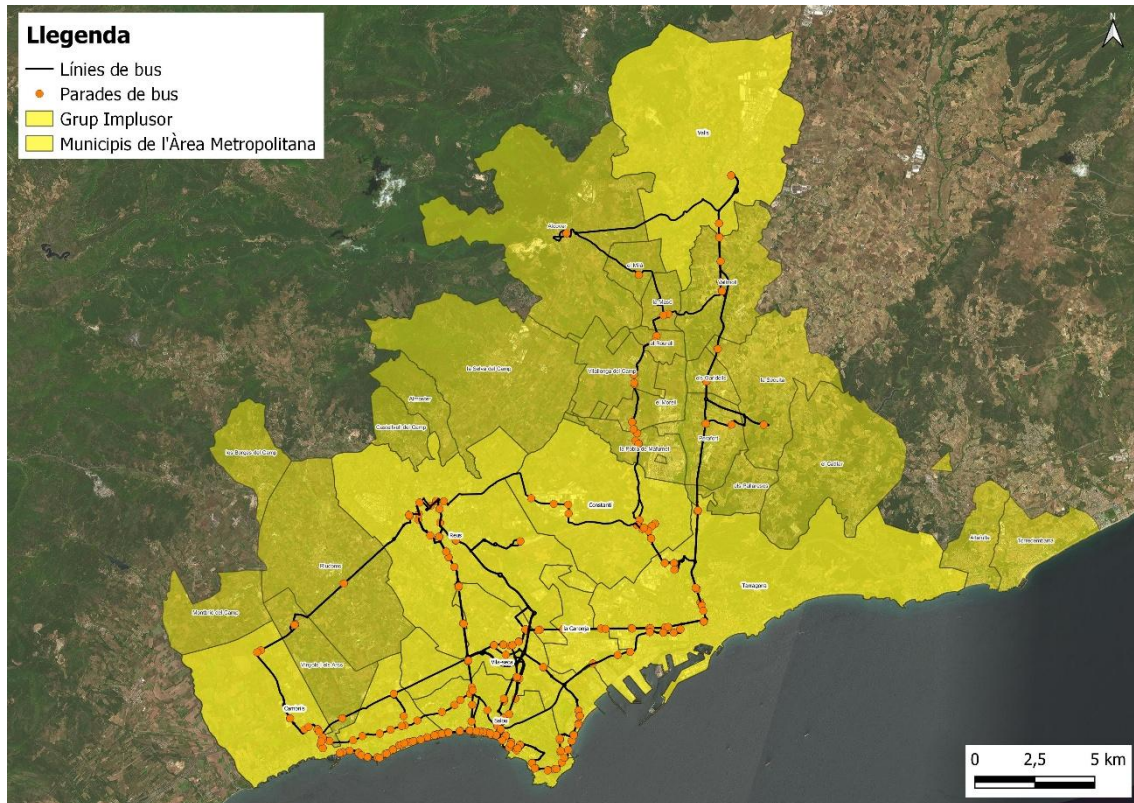
Font: Elaboració pròpia amb dades del CNIG

Finalment, fora de la xarxa convencional, destaca l'estació d'alta velocitat Camp de Tarragona (la Secuita–Perafort), situada a l'interior, que forma part del corredor Madrid–Barcelona–frontera francesa i connecta el territori amb les principals ciutats de l'Estat

Transport públic interurbà per carretera dels municipis del Grup Impulsor

El mapa de transport públic interurbà per carretera s'ha elaborat a partir de dades obertes del *Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (2024)*, i representa les principals línies d'autobús que connecten els municipis del Grup Impulsor de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona. En aquest, s'hi identifiquen les connexions interurbanes existents entre municipis com Tarragona, Reus, Vila-seca, Salou, Cambrils, Constantí i la Canonja, així com la seva extensió cap a municipis de l'entorn immediat. La xarxa mostra una elevada concentració de línies al corredor litoral (especialment entre Cambrils, Salou, Vila-seca i Tarragona), on es dona servei a una forta demanda associada al turisme i a la mobilitat quotidiana, mentre que també es detecten eixos interiors que connecten Reus amb Constantí, la Canonja i altres municipis pròxims. Pel que fa als operadors, el servei està principalment gestionat per les companyies Empresa Plana i Monbus.

Figura 9: Servei d'autobús interurbà entre els municipis del Grup Impulsor



Font: Elaboració pròpia amb dades del Ministeri de Transport

La Figura 9, mostra una xarxa relativament densa en els eixos principals, però amb una menor cobertura en àrees més perifèriques, d'interior o amb menor densitat. Tot i això, es constata que existeix connexió per transport públic per carretera entre els principals municipis de l'àmbit, garantint un mínim de cobertura territorial.

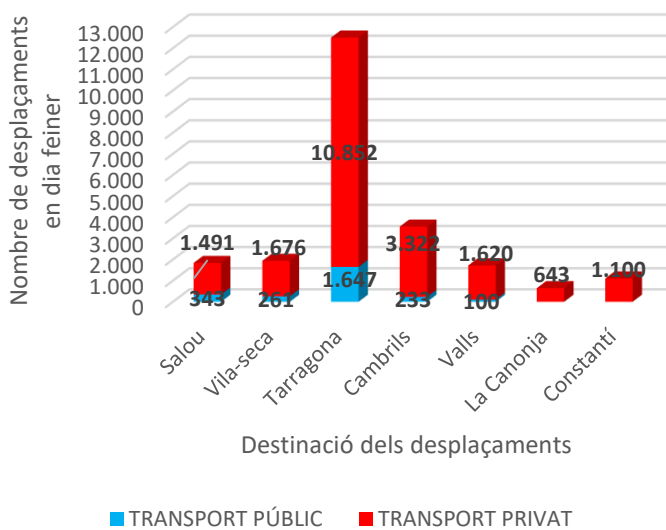
3.3.5 Caracterització de la mobilitat

En aquest apartat es realitza una anàlisi de la mobilitat en dia feiner entre els municipis del Grup Impulsor de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona (Tarragona, Reus, Vila-seca, Salou, Cambrils, Valls, Constantí i la Canonja). Les dades utilitzades s'han extret de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) 2020, una estadística oficial impulsada per l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona (ATM CdT), amb la col·laboració de la Generalitat de Catalunya i l'Idescat, amb l'objectiu d'analitzar els hàbits de mobilitat de la població resident. L'enquesta recull informació sobre els desplaçaments realitzats el dia anterior a l'entrevista, incloent aspectes com el motiu del desplaçament, el mitjà de transport utilitzat, l'origen i la destinació, així com opinions i percepcions sobre la mobilitat. La recollida de dades es realitza mitjançant entrevistes telefòniques a una mostra representativa de la població de 4 anys o més resident a les comarques de l'Alt Camp, Baix Camp, Baix Penedès, Conca de Barberà, Priorat i

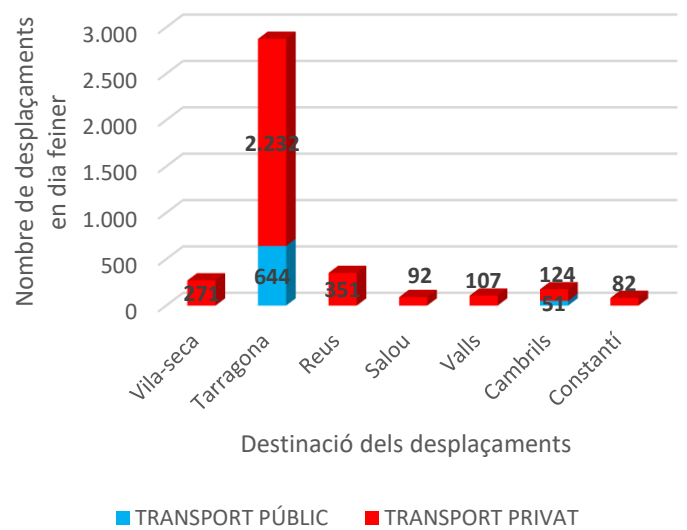
Tarragonès. Actualment, l'ATM del Camp de Tarragona està desenvolupant una nova edició de l'enquesta corresponent al període 2025-2026, amb una mostra prevista d'unes 14.000 entrevistes. La metodologia aplicada en aquest treball consisteix en analitzar, de manera individual, la mobilitat amb origen a cadascun dels municipis, observant els desplaçaments que es produeixen cap a la resta de municipis del grup (Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona, 2025).

Gràfica 1,2,3,4,5,6,7 i 8: Mobilitat interurbana en dia feiner

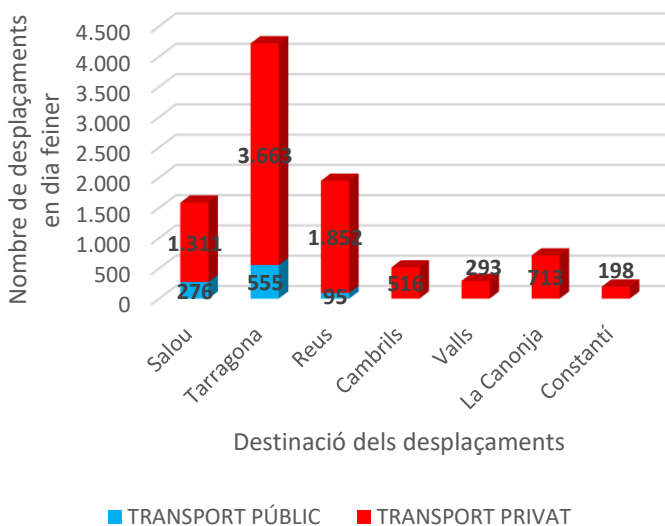
Mobilitat dia feiner amb origen a Reus cap als municipis del Grup Impulsor



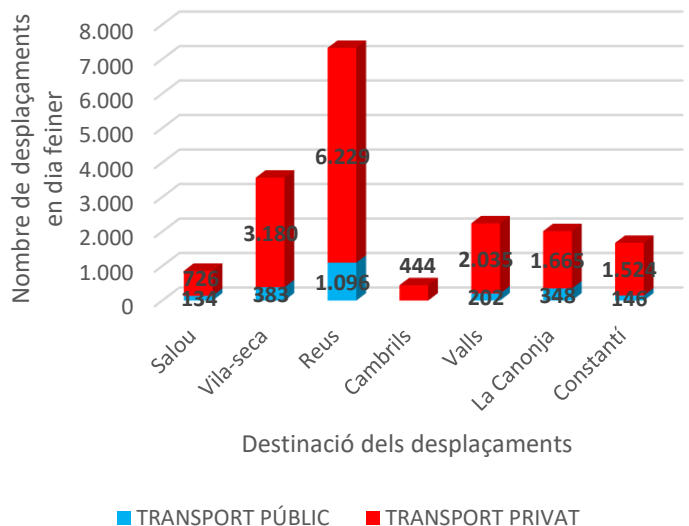
Mobilitat dia feiner amb origen a La Canonja cap als municipis del Grup Impulsor



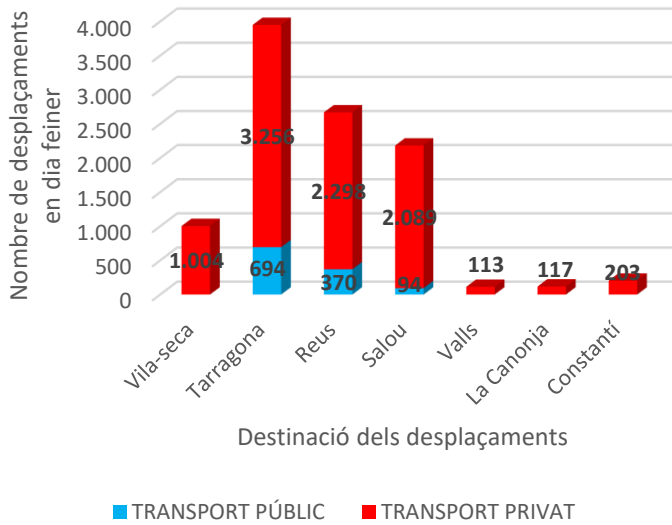
Mobilitat dia feiner amb origen a Vila-seca cap als municipis del Grup Impulsor



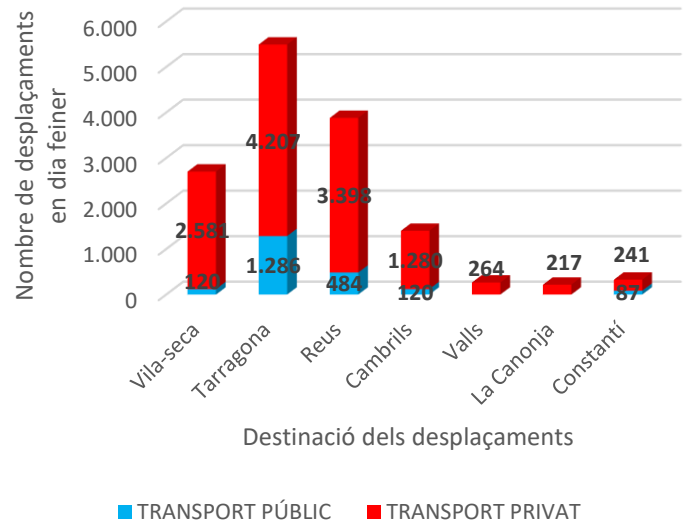
Mobilitat dia feiner amb origen a Tarragona cap als municipis del Grup Impulsor



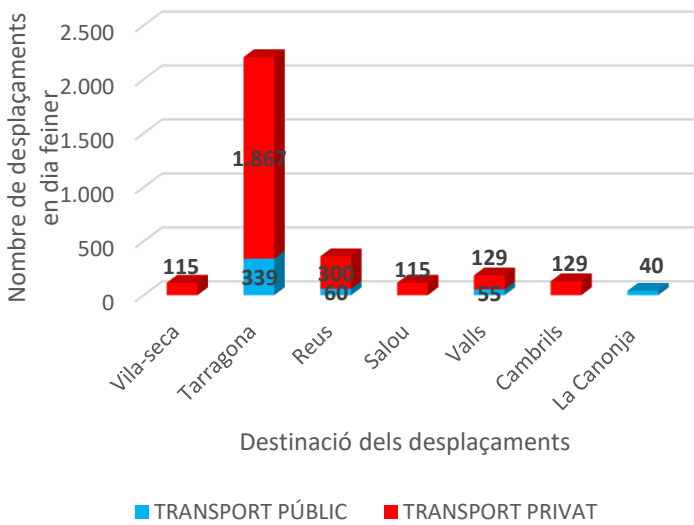
Mobilitat dia feiner amb origen a Cambrils cap als municipis del Grup Impulsor



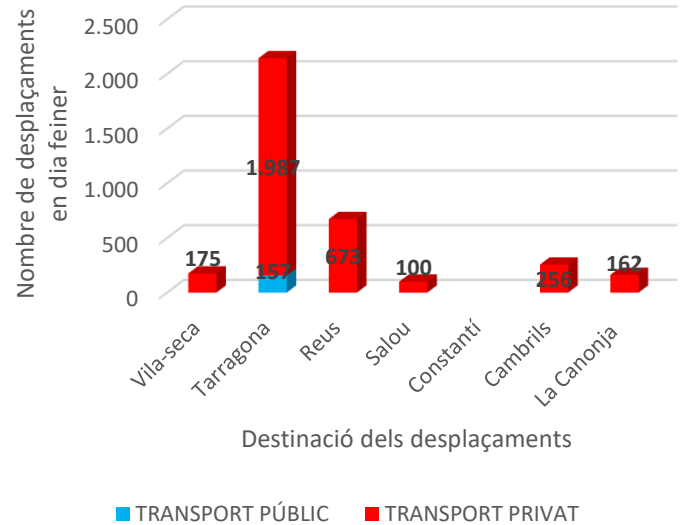
Mobilitat dia feiner amb origen a Salou cap als municipis del Grup Impulsor



Mobilitat dia feiner amb origen a Constantí cap als municipis del Grup Impulsor



Mobilitat dia feiner amb origen a Valls cap als municipis del Grup Impulsor

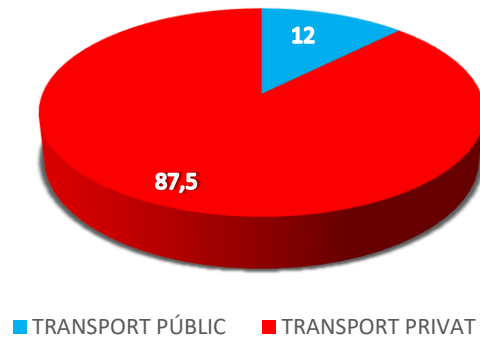


Font: Elaboració pròpia amb dades de la EMQCT (2020)

Tal com mostren els Gràfics 1,2,3,4,5,6,7 i 8, existeix un volum molt significatiu de desplaçaments interurbans en dia feiner entre els municipis analitzats, especialment cap als principals pols com Tarragona i Reus. Això evidencia una forta interdependència entre municipis i un funcionament del territori que supera els límits administratius.

Gràfica 9: Distribució modal de la mobilitat interurbana en dia feiner

Distribució modal de la mobilitat en dia feiner entre els municipis del Grup Impulsor (%)



Font: Elaboració pròpia amb dades de la EMQCT (2024)

Pel que fa al repartiment modal, el resultat global mostra un clar predomini del transport privat, que concentra aproximadament el 87,5% dels desplaçaments, mentre que el transport públic representa només al voltant del 12%. Aquest desequilibri indica que, tot i l'existència d'una oferta de transport públic interurbà, tal com s'ha analitzat anteriorment, aquesta es produeix majoritàriament amb vehicle privat.

3.4 Síntesi territorial i funcional

Aquest apartat ha permès fer una caracterització general de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona des d'una perspectiva territorial, socioeconòmica i de mobilitat. L'anàlisi realitzada mostra una concentració de població, activitat econòmica i infraestructures al corredor central Tarragona–Reus–Vila-seca–Salou–Cambrils, així com l'existència de connexions viàries, ferroviàries i de transport públic que articulen el conjunt del territori. Paral·lelament, les dades de mobilitat quotidiana evidencien un volum significatiu de desplaçaments interurbans entre els municipis del Grup Impulsor, especialment cap als principals nuclis urbans, així com una forta dependència del vehicle privat en els desplaçaments en dia feiner, que representa aproximadament el 87,5% de la mobilitat interurbana analitzada.

Aquesta contextualització permet tenir un primer retrat territorial i funcional de l'àmbit d'estudi i ajuda a entendre millor l'anàlisi posterior del servei de taxi, tenint en compte les dinàmiques de mobilitat existents, l'estructura socioeconòmica i les limitacions o avantatges actuals del sistema de transport.

4. Metodologia

Objectius:

Aquest treball s'ha plantejat amb un enfocament qualitatiu amb l'objectiu de donar resposta als dos objectius principals: d'una banda, *avaluar el sistema actual del servei de taxi a l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona* i *proposar recomanacions orientades a adaptar-lo a les dinàmiques del territori*.

La utilització d'aquest enfocament qualitatiu es justifica pel fet que es tracta d'una temàtica encara poc abordada a escala metropolitana i que es troba en una fase inicial de debat. Tot i així, actualment ja s'estan impulsant estudis per conèixer millor les dinàmiques de mobilitat del territori. En aquest context, el treball pretén fer una primera aproximació a la situació actual del servei de taxi, incorporant les diferents visions i posicionaments dels actors implicats a partir d'entrevistes.

Per assolir els dos objectius, s'ha combinat l'anàlisi documental amb la realització d'entrevistes qualitatives. D'una banda, s'ha fet una revisió de documentació tècnica i normativa, així com de dades relacionades amb el nombre de llicències, la seva distribució al territori i el sistema tarifari, amb l'objectiu de caracteritzar el funcionament actual del servei. L'ús d'aquestes fonts respon a la necessitat d'obtenir una visió objectiva i contrastada d'un sistema fortament regulat.

D'altra banda, aquesta informació s'ha complementat amb entrevistes a diferents actors vinculats al servei de taxi, la mobilitat i la governança territorial. Aquesta aproximació permet no només descriure el funcionament actual del sistema, sinó també identificar les seves limitacions i detectar possibles línies de millora.

Fons d'informació:

Les fonts d'informació utilitzades han estat tant primàries com secundàries. Les fonts primàries corresponen a les entrevistes realitzades a diferents actors i les secundàries inclouen documentació normativa, notícies, estudis sectorials, literatura acadèmica i documents institucionals relacionats amb la mobilitat i l'organització del servei de taxi.

El procés de recollida d'informació s'ha iniciat després de la definició dels objectius de la recerca. En una primera fase, s'ha realitzat una cerca bibliogràfica a través de plataformes acadèmiques com Google Scholar, amb l'objectiu d'identificar els principals treballs sobre regulació, funcionament i organització del servei de taxi.

Posteriorment, s'ha dut a terme una selecció de documents més específics centrats en l'àmbit de l'Àrea Metropolitana, amb l'objectiu d'adaptar l'anàlisi al context territorial d'estudi. Finalment, aquesta informació s'ha complementat amb el treball de camp basat en entrevistes.

Per tal d'organitzar les fonts secundàries utilitzades, s'ha elaborat la Taula 1 amb els documents consultats i la funció que han tingut dins del treball. Totes aquestes fonts es troben citades correctament a l'apartat de bibliografia.

Taula 1. Fonts secundàries

Any	Autor/Institució	Títol	Utilitat dins del treball
2006	Ajuntament de Constantí	Ordenança municipal reguladora del servei d'autotaxi	Utilitzada per analitzar el sistema tarifari i la regulació del servei de taxi a Constantí.
s.d.	Ajuntament de Valls	Taxis	Font utilitzada per localitzar les parades de taxi existents al municipi de Valls.
2010	APARCAM Cambrils	Pla de Mobilitat Urbana de Cambrils (PMU)	Utilitzat per obtenir informació sobre parades, tarifes i la regulació del servei de taxi a Cambrils.
2024	Àrea Metropolitana de Barcelona	Reglament Metropolità del Taxi (versió catalana)	Utilitzat com a referència per explicar el model d'àrea de prestació conjunta i la regulació supramunicipal del taxi.
2020	Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona	Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ)	Font principal per analitzar la mobilitat interurbana entre municipis del Grup Impulsor i el repartiment modal dels desplaçaments.
2024	Ayuntamiento de Madrid	Área de prestación conjunta de Madrid	Utilitzat com a exemple comparatiu de model de prestació conjunta del taxi en un àmbit metropolità.
s.d.	CINESI	Pla de Mobilitat Urbana de Reus	Utilitzat per obtenir informació sobre el sistema tarifari del taxi a Reus.
2026	Comissionat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona	Pla de treball 2026: Objectius estratègics de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona	Document clau per justificar el meu tema de recerca i la relació entre mobilitat, governança metropolitana i necessitat d'adaptació del servei de taxi.
2024	DALEPH	Memòria 2024: La realitat metropolitana al Camp de Tarragona	Document central per definir la realitat metropolitana del Camp de Tarragona, la seva estructura territorial i les dinàmiques de mobilitat.
s.d.	Departament de Territori	Àrees territorials de prestació conjunta	Utilitzat per identificar exemples catalans de coordinació supramunicipal del servei de taxi.
2025	Diputació de Tarragona	Podcast Realitat Metropolitana [12] - Roc Muñoz [Vídeo]	Utilitzat per incorporar una visió política i institucional sobre la realitat metropolitana del Camp de Tarragona.
2024	Diputació de Tarragona	Presentació: El projecte metropolità	Contextualitzar l'origen, l'organització i les principals línies de treball del projecte metropolità del Camp de Tarragona.
2023	El Vallenc	Les tarifes del servei de taxi de Valls s'apugen un 5,7%	Font utilitzada per obtenir dades tarifàries del servei de taxi a Valls.
2003	Generalitat de Catalunya	Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi	Marc normatiu principal utilitzat per explicar la regulació, les competències

			municipals i el funcionament del servei de taxi a Catalunya.
2026	IDESCAT	Índex socioeconòmic territorial	Font utilitzada per elaborar i interpretar el mapa socioeconòmic de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona.
2010	IDOM	Estudi del sector del taxi a Catalunya, llevat de l'àmbit IMT	Utilitzat com a antecedent d'anàlisi sectorial del taxi a Catalunya i per contextualitzar el funcionament del sector fora de Barcelona.
2026	InfoTaxi24h	Taxis en La Canonja	Utilitzat per identificar informació bàsica sobre el servei de taxi a la Canonja.
2021	INTRA S.L.	Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Reus (PMUS)	Utilitzat per obtenir informació sobre parades i funcionament del servei de taxi a Reus.
2022	INTRA S.L.	Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Salou	Utilitzat per obtenir informació sobre parades i funcionament del servei de taxi a Salou.
2025	Magrané, C.	Josep Poblet: «El nostre model metropolità no pot ser el de Barcelona»	Utilitzat per contextualitzar els antecedents històrics i el debat polític sobre la governança metropolitana al Camp de Tarragona.
s.d.	Mallorcab	Explicación área de servicio taxi Mallorca	Utilitzat com a exemple comparatiu de coordinació supramunicipal del servei de taxi en territoris turístics.
2025	MapiLife	Taxis Salou	Utilitzat per obtenir informació tarifària del servei de taxi a Salou.
s.d.	Peláez, A., Rodríguez, J., Ramírez, S., Pérez, L., Vázquez, A., & González, L.	La entrevista	Referència metodològica utilitzada per justificar l'ús d'entrevistes semiestructurades en el treball qualitatiu.
2025	RTV El Vendrell	Sis municipis del Baix Penedès aproven la demarcació única del taxi	Utilitzat com a exemple recent de reorganització supramunicipal del servei de taxi a Catalunya.
2014	Salvat, J. M.	Primer pas per a l'àrea metropolitana del taxi al Camp de Tarragona	Utilitzat per contextualitzar antecedents de debat sobre coordinació metropolitana del taxi al Camp de Tarragona.
2006	Tarragona Ràdio	L'associació de taxistes de Tarragona creu que els problemes sorgits en el primer dia de funcionament de l'estació del TAV són puntuals i no tenen més importància	Utilitzat per exemplificar problemàtiques històriques vinculades al servei de taxi a l'estació Camp de Tarragona.
s.d.	Taxi Elda 40	Taxi Andreu Constantí	Font utilitzada per obtenir informació sobre les parades de taxi a Constantí.
2026	Taxis Vila-seca La Pineda	Tarifas turísticas	Utilitzat per obtenir informació tarifària del servei de taxi a Vila-seca.
s.d.	Taxis Vila-seca La Pineda	Paradas de taxis en Vila-seca	Utilitzat per localitzar les parades de taxi del municipi de Vila-seca.
2022	Todo Taxi	Paradas de taxi en Tarragona	Utilitzat per localitzar les parades de taxi del municipi de Tarragona.
2024	Todo Taxi	Municipios del Área de Prestación Conjunta del Taxi en la Marina Baixa	Utilitzat com a exemple comparatiu de coordinació supramunicipal del taxi.

2025	Todo Taxi	El Parlament tramita la nueva Ley del Taxi en Catalunya	Utilitzat per contextualitzar el procés d'actualització normativa del sector del taxi a Catalunya.
2025	Todo Taxi	Tarifas del taxi en Tarragona	Utilitzat per obtenir dades tarifàries del servei de taxi a Tarragona.
2015	Wallsten, S.	The Competitive Effects of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis?	Utilitzat per explicar els efectes de les plataformes digitals sobre el sector del taxi tradicional.

Font: Elaboració pròpia

Entrevistes:

Com ja s'ha mencionat anteriorment, aquest treball incorpora un component qualitatiu a través d'entrevistes a diferents agents vinculats al servei de taxi i a la mobilitat del territori.

Des d'un punt de vista metodològic, les entrevistes són una eina habitual en estudis qualitius quan es vol comprendre la percepció, l'experiència i el coneixement dels actors implicats.

En aquest treball s'ha optat per la realització d'entrevistes semiestructurades, una tècnica que permet definir prèviament els temes i la informació rellevant a obtenir, alhora que manté flexibilitat durant el desenvolupament de la conversa. Aquest tipus d'entrevista es caracteritza per la formulació de preguntes obertes, fet que facilita l'aparició de matisos, reflexions i elements no previstos inicialment. El paper de l'investigador és tenir una actitud d'escolta activa (Peláez et al., s.d.).

El guió de les entrevistes es va adaptar segons el perfil de cada persona entrevistada. Les preguntes es van elaborar a partir de la documentació i les notícies consultades prèviament, amb l'objectiu de tractar diferents temes clau relacionats amb els dos objectius principals del treball. Aquesta flexibilitat ha permès recollir visions diverses des de diferents àmbits i contrastar posteriorment les opinions dels entrevistats.

En aquest marc, s'han realitzat un total de cinc entrevistes als següents actors:

Taula 2. Actors entrevistats

Codi	Sexe	Professió/Càrrec	Data de l'entrevista
E1	Home	Cap del Sindicat de Taxistes de Reus	10/03/2026
E2	Home	Professor per la URV i antic treballador de l'ATM	12/03/2026
E3	Home	Cap d'Àrea de Projectes Europeus i Regió del Coneixement de la Diputació de Tarragona	13/03/2026
E4	Home	Corresponsal de RAC1 i La Vanguardia a Tarragona	13/03/2026
E5	Home	Alcalde de l'Ajuntament de Constantí	07/04/2026

Font: Elaboració pròpia

La selecció dels entrevistats es va fer amb l'objectiu d'incorporar visions diverses vinculades al servei de taxi, la mobilitat i la governança territorial. Tots els actors contactats van ser la primera opció plantejada per a cada perfil i tots van acceptar participar en l'entrevista.

En el cas del professor de la Universitat Rovira i Virgili, la seva incorporació va ser recomanació d'un altre professor universitari, ja que es considerava un perfil especialment interessant pel fet d'haver treballat anteriorment a l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona (ATM), aportant així una doble visió acadèmica i tècnica sobre la mobilitat al territori.

Pel que fa al Cap d'Àrea de Projectes Europeus i Regió del Coneixement de la Diputació de Tarragona, es va considerar un actor clau perquè la Diputació té un paper central en l'impuls i la coordinació del projecte de l'Àrea Metropolitana. A més, des d'aquesta àrea s'han començat a desenvolupar algunes de les primeres línies de treball vinculades al projecte metropolità i tal com ja s'ha mencionat anteriorment, l'autor del treball hi va realitzar pràctiques durant cinc mesos l'any 2025, fet que també va permetre conèixer de primera mà part del funcionament i algunes de les línies de treball relacionades.

En relació amb el corresponsal de RAC1 i La Vanguardia a Tarragona, es va considerar rellevant incorporar una visió més global i territorial sobre les problemàtiques de mobilitat al Camp de Tarragona. En un context marcat pels debats sobre el TramCamp, l'estació intermodal o la crisi recent de Rodalies, aquest perfil permetia aportar una mirada vinculada al seguiment informatiu i a la realitat quotidiana de la mobilitat al territori.

Pel que fa al Cap del Sindicat de Taxistes de Reus, es va considerar que era el perfil més adequat per representar la visió del sector del taxi. La seva participació permetia incorporar el punt de vista dels professionals que treballen directament sobre el terreny i contrastar-lo amb altres visions més institucionals o tècniques.

Finalment, es va entrevistar l'alcalde de Constantí amb l'objectiu d'incorporar una visió política i municipal sobre la problemàtica. Constantí es va considerar un municipi especialment interessant perquè, tot i formar part del Grup Impulsor de l'Àrea Metropolitana, presenta característiques diferents de les grans ciutats com Tarragona o Reus, així com dels municipis turístics de la costa. A més, la seva proximitat a infraestructures estratègiques com l'aeroport de Reus, del qual una part important es troba dins del terme municipal de Constantí, aportava un context especialment rellevant per al debat sobre la coordinació territorial del servei de taxi.

Les entrevistes es van fer, quatre de manera presencial, i una de manera telemàtica a través de l'aplicació Teams. La durada va ser de 20-30 minuts, i totes van ser enregistrades amb una gravadora de veu amb el consentiment previ dels entrevistats.

Un cop es van haver realitzat totes les entrevistes, es va fer una transcripció literal, i posteriorment, es va dur a terme una anàlisi temàtica per contrastar els diferents punts de vista sobre el funcionament del servei de taxi.

5. Descripció dels resultats

5.1 El taxi a l'Àrea Metropolitana

Aquest anàlisi té com a objectiu caracteritzar el servei de taxi als municipis del Grup Impulsor de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona, per fer una primera lectura comparativa de la seva estructura i funcionament.

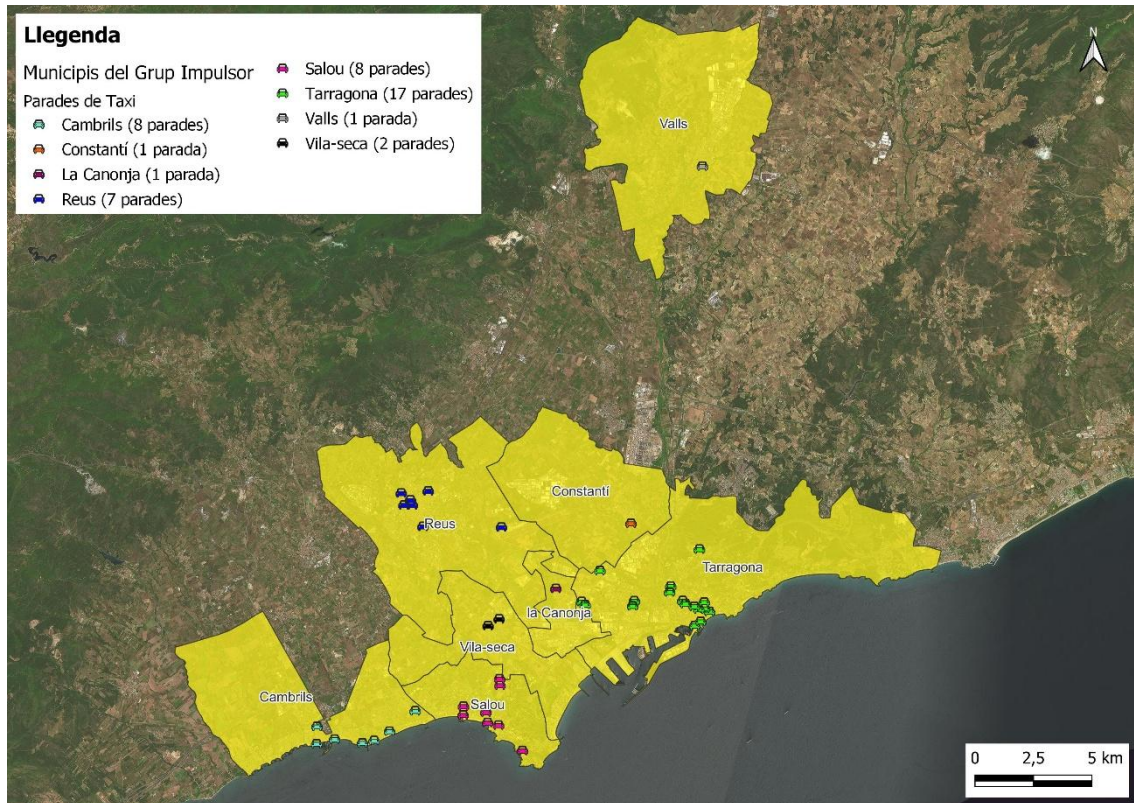
L'anàlisi se centra en tres elements que defineixen el model actual: el nombre de llicències existents a cada municipi, el sistema tarifari urbà i la relació entre població i el nombre de llicències.

5.1.1 Parades

La localització de les parades de taxi s'ha elaborat a partir de diferents fonts municipals i sectorials. En el cas de Reus i Salou, la informació s'ha extret dels respectius plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS), per Tarragona s'ha utilitzat informació recopilada pel portal sectorial TodoTaxi, a Cambrils, les dades provenen del Pla de Mobilitat Urbana (PMU), a Vila-seca de la informació publicada per l'empresa Taxis Vila-seca la Pineda, a Valls de la informació facilitada per l'Ajuntament de Valls i en el cas de Constantí i la Canonja s'han consultat portals digitals especialitzats en serveis de taxi.

La distribució de les parades de taxi als municipis del Grup Impulsor mostra una clara concentració en els principals nuclis urbans i àrees d'activitat. Tal com es pot observar a la Figura 10, Tarragona és el municipi amb un major nombre de parades (17), seguit de Salou (8) i Cambrils (8), fet que s'explica per la seva major densitat de població i, en el cas dels municipis costaners, per una elevada demanda vinculada a l'activitat turística.

Figura 10. Parades de taxi dins dels municipis del Grup Impulsor



Font: Elaboració pròpia a partir de dades dels PMUS de Reus i Salou, el PMU de Cambrils, l'empresa Taxis Vila-seca la Pineda, l'ajuntament de Valls i portals digitals especialitzats en serveis de taxi.

En canvi, els municipis de menor dimensió o amb un caràcter més residencial o industrial, com Constantí, la Canonja o Valls, disposen d'un nombre molt reduït de parades. Reus, tot i ser un dels principals nuclis del territori, presenta una distribució més moderada (7 parades), fet que pot explicar-se, en part, per la seva estructura urbana més compacta i de caràcter relativament radial. Vila-seca compta amb dues parades, situant-se en una posició intermèdia dins del conjunt analitzat.

5.1.2 Llicències

El servei de taxi als municipis del Grup Impulsor es basa en un sistema de llicències administratives, que poden ser fixes o estacionals. Les llicències fixes són les que funcionen durant tot l'any, mentre que les estacionals permeten augmentar l'oferta en períodes de més demanda, especialment a l'estiu.

En aquest sentit, Salou ha estat un dels primers municipis a aplicar aquest sistema, incorporant 45 llicències estacionals durant la temporada alta. Es tracta d'una eina vigent dins la legislació, i altres municipis del territori estan començant a valorar la seva aplicació. Tal com es veurà més endavant en les entrevistes, aquesta mesura és generalment ben valorada pels taxistes.

Taula 3. Nombre de llicències

Municipis	Població (2025)	Nº de llicències fixes	Total	Municipis per damunt o per baix de la mitjana
Tarragona	143260	84	0,6	<
Reus	111911	49	0,4	>
Salou	31018	47	1,5	<
Cambrils	37068	26	0,7	<
Valls	25540	12	0,5	>
Vila-seca	24158	12	0,5	>
Constantí	7155	1	0,1	>
La Canonja	5993	1	0,2	>
Mitjana →			0,6	

Font: Elaboració pròpia a partir de dades dels Plans de Mobilitat Urbana de Reus i Cambrils, portal TodoTaxi, ordenances municipals, El Vallenc i l'empresa Taxis Vila-seca la Pineda.

Pel que fa a les llicències fixes, Tarragona és el municipi amb un major nombre (84), seguit de Reus (49), Salou (47) i Cambrils (26). En un segon nivell es troben Valls i Vila-seca, amb 12 llicències cadascun, mentre que Constantí i la Canonja presenten una oferta molt reduïda, amb una única llicència.

Per analitzar la distribució relativa, s'ha utilitzat l'indicador de llicències per cada 1.000 habitants, amb una mitjana de 0,6. A partir d'aquest indicador, Salou (1,5), Cambrils (0,7) i Tarragona (0,6) es troben per sobre o en valors propers a la mitjana, mentre que Reus (0,4), Valls (0,5), Vila-seca (0,5), Constantí (0,1) i la Canonja (0,2) es situen per sota.

En general, es detecten diferències entre municipis, que en part s'expliquen per la població i, sobretot, per la demanda associada a l'activitat turística.

5.1.3 Tarifes

Les dades tarifàries s'han obtingut a partir de fonts diverses, incloent ordenances municipals i informació sectorial.

Concretament, les dades de Tarragona s'han obtingut a partir de la informació publicada pel portal TodoTaxi, les de Reus i Cambrils dels respectius plans de mobilitat urbana (PMU), les de Constantí de l'ordenança municipal, les de Vila-seca d'informació publicada per l'empresa Taxis Vila-seca la Pineda, les de Salou d'un portal digital especialitzat en serveis i comerços locals i les de Valls d'informació publicada pel diari local El Vallenc.

Cal tenir en compte que alguns valors són orientatius i poden variar segons el servei concret, suplementos o condicions específiques.

S'han recollit les tarifes urbanes dels municipis analitzats, que permeten fer una comparació directa entre els diferents sistemes tarifaris.

Taula 4. Tarifes del servei de taxi als municipis del Grup Impulsor

Sistema tarifari urbà comparat						
Municipis	Baixada de bandera (diurn laborable)	€/km dia	€/km nit	Cost 5 km (dia)	Cost 10 km (dia)	Cost 15 km (dia)
Tarragona	3,50	1,13	1,13	9,15	14,80	20,40
Reus	3,92	1,01	1,21	8,97	14,02	19,07
Salou	4,30	1,10	1,35	9,80	15,30	20,80
Cambrils	3,10	1,05	1,35	8,35	13,6	18,85
Valls	5,03	1,03	1,54	10,18	15,33	20,48
Vila-seca	3,69	1,05	1,25	8,94	14,19	19,44
Constantí	3,25	0,84	1	7,45	11,65	15,85
La Canonja						

Font: Elaboració pròpia a partir de dades dels Plans de Mobilitat Urbana de Reus i Cambrils, portal TodoTaxi, ordenances municipals, El Vallenc i l'empresa Taxis Vila-seca la Pineda.

En general, s'observen diferències rellevants tant en la baixada de bandera com en el preu per quilòmetre.

Pel que fa als preus, Tarragona presenta un dels serveis de taxi més cars del territori, especialment en trajectes de mitjana i llarga distància, amb un cost aproximat de 14,80 € per 10 km i 20,4 € per 15 km. En una línia similar se situen Salou i Valls, amb tarifes també elevades, especialment en el cas de Valls pel que fa a la baixada de bandera (5,03 €) i el preu nocturn.

En canvi, municipis com Cambrils i Reus presenten tarifes més baixes, amb costos inferiors en trajectes equivalents, fet que els situa com els municipis amb un servei relativament més econòmic dins del conjunt analitzat. Vila-seca i Constantí es mantenen en una posició intermèdia, amb valors similars a la mitjana.

Pel que fa a la Canonja, no s'ha pogut recollir informació detallada sobre les tarifes urbanes. Això es deu, en part, al fet que és un municipi de menor dimensió, on el servei de taxi que s'hi presta és majoritàriament de caràcter interurbà.

En conjunt, les diferències observades en les tarifes posen de manifest la manca d'un sistema homogeni entre municipis. Aquest fet pot generar desigualtats en el cost del servei dins d'un mateix àmbit funcional.

5.2 Resultats de les entrevistes

En aquest apartat es presenta l'anàlisi dels resultats obtinguts a partir de les entrevistes realitzades als diferents actors. Per tal d'estructurar la informació de manera coherent, s'ha dut

a terme una anàlisi temàtica, que ha permès identificar sis punts clau a partir dels quals comparar les diferents visions recollides.

Els temes identificats són: (1) el model actual del servei de taxi, (2) relació entre el model actual i les dinàmiques metropolitanes, (3) els impactes sobre el sector del taxi, (4) la taula metropolitana de coordinació del taxi i serveis a demanda com a instrument de governança, (5) disponibilitat d'informació i base per a la presa de decisions i (6) els possibles models de reorganització del servei.

A partir de l'anàlisi de les diferents opinions en relació amb aquests temes, es pretén donar resposta als dos objectius principals del treball.

Model actual del servei de taxi

Existeix un consens general entre els entrevistats a l'hora de descriure el model actual del servei de taxi al Camp de Tarragona com una organització de caràcter municipal, en la qual cada ajuntament regula les seves pròpies llicències, tarifes i condicions de prestació. Aquest sistema determina que els taxis desenvolupin la seva activitat principalment dins del municipi d'origen, només carregant dins d'aquest, i que, no poden captar nous serveis fora d'aquest àmbit.

Des del punt de vista del sector, aquest model és percebut com a funcional i equilibrat. El cap del Sindicat de Taxistes de Reus defensa que el sistema actual "és un exemple a seguir", ja que permet que "cada municipi regula el seu" i garanteix que el servei no es desplaci fora del territori propi. Segons aquesta visió, es defensa que la lògica municipal evita desequilibris i s'assegura que els taxistes no abandonin el seu àmbit natural de treball, fet que contribueix a mantenir una cobertura estable i un rendiment econòmic adequat.

Aquesta lectura, però, no és compartida per tots els actors. Des d'una perspectiva més tècnica i institucional, es posa en qüestió que aquest model respongui a la realitat actual de la mobilitat. El cap d'Àrea de Projectes Europeus i Regió del Coneixement de la Diputació de Tarragona afirma que "el sistema no respon a la lògica metropolitana", destacant que es tracta d'una estructura construïda en un context on aquesta escala territorial no existia. En aquest sentit, el model actual es percep com una herència administrativa que no s'ha adaptat a les noves dinàmiques de mobilitat.

Aquesta mateixa idea apareix també en el discurs acadèmic. El professor per la URV, assenyala que el taxi ocupa un paper marginal dins del sistema de mobilitat i que el seu funcionament es troba fortament condicionat per una regulació rígida i poc flexible. Aquesta rigidesa dificulta la seva integració en una xarxa de mobilitat més àmplia i limita la seva capacitat d'adaptació a canvis en la demanda.

Des d'una perspectiva més territorial i comunicativa, el corresponsal de RAC1 i La Vanguardia a Tarragona reforça aquesta idea apuntant que el Camp de Tarragona funciona com un sistema urbà policèntric, amb múltiples focus d'activitat i mobilitat, mentre que el model del taxi continua operant amb una lògica fragmentada (E4). Segons aquesta visió, aquesta desconexió entre la realitat territorial i l'organització actual del servei contribueix a generar ineficiències i dificultats operatives.

A nivell municipal, aquestes limitacions es fan especialment evidents en els municipis petits. L'alcalde de Constantí exposa que disposar de només dues llicències genera problemes clars de cobertura i impedeix donar resposta adequada a determinades necessitats de mobilitat, especialment en relació amb infraestructures clau com l'aeroport o l'estació de l'AVE.

En conjunt, els resultats mostren una clara dualitat en la valoració del model. D'una banda, el sector del taxi en destaca les fortaleses, especialment en termes d'estabilitat, control local i equilibri econòmic. De l'altra, els actors institucionals, acadèmics i territorials coincideixen a assenyalar les seves limitacions, principalment relacionades amb la seva rigidesa i amb la seva manca d'adaptació a una realitat metropolitana cada vegada més evident.

Adaptació del model actual a les dinàmiques metropolitanes

Més enllà de la descripció del model actual, les entrevistes evidencien una qüestió central: la desconexió entre l'organització municipal del servei de taxi i les dinàmiques reals de mobilitat al Camp de Tarragona. Aquesta divergència es manifesta en la manera com es produeixen els desplaçaments quotidians, que sovint superen els límits administratius, mentre que el servei continua operant dins d'una lògica local.

Des d'una perspectiva tècnica, el cap d'Àrea de Projectes Europeus de la Diputació de Tarragona insisteix que la mobilitat no es pot entendre de forma aïllada ni fragmentada, sinó com un sistema interconnectat on la clau és la intermodalitat i la connexió entre punts. En aquest sentit, el fet que el taxi funcioni amb restriccions municipals dificulta la seva integració dins d'aquest sistema i limita la seva capacitat de donar resposta a desplaçaments que, en la pràctica, són metropolitanos.

Aquesta idea es veu reforçada pel professor de la URV, que apunta que la mobilitat al Camp de Tarragona es caracteritza per fluxos interurbans constants.

Els exemples concrets aportats pels entrevistats il·lustren clarament aquesta desconexió. L'alcalde de Constantí destaca que els taxis del seu municipi no poden recollir passatgers en infraestructures clau com l'aeroport de Reus o l'estació de l'AVE, malgrat la seva proximitat i la relació directa amb el territori. Aquesta limitació genera situacions que, des del punt de vista del servei al ciutadà, es perceben com a poc eficients i fins i tot injustes. És el cas concret del aeroport, ja que un 40% d'aquest es troba dins del terme municipal de Constantí, qui, segons l'alcalde, també pateix els efectes dels sorolls i l'ocupació de sòl.

En la mateixa línia, el cap del Sindicat de Taxistes de Reus, tot i defensar el model municipal, reconeix indirectament aquesta problemàtica a través de casos pràctics. Per exemple, explica que un taxista que realitza un servei fora del seu municipi ha de tornar buit, fet que incrementa costos i redueix l'eficiència del sistema.

A més, diversos entrevistats fan referència a punts específics de concentració de demanda, com l'estació de l'AVE, l'aeroport o determinats esdeveniments i activitats. El representant de la Diputació subratlla la importància d'identificar aquests nodes de mobilitat i planificar el servei en funció d'aquests fluxos, destacant que la mobilitat no és només el trajecte, sinó també l'accés i la connexió amb aquests punts.

Finalment, des d'una perspectiva més territorial, el periodista de RAC1 i la Vanguardia apunta que el Camp de Tarragona presenta una estructura policèntrica, amb múltiples municipis que generen mobilitat de manera simultània, sense una única centralitat dominant. Aquesta configuració fa que els desplaçaments siguin més dispersos i complexos que en àrees metropolitanes més compactes.

En conjunt, els resultats mostren que la problemàtica no recau únicament en el model en si, sinó en la seva manca d'adaptació a una mobilitat que ja funciona en clau metropolitana.

Impactes sobre el sector del taxi

Un dels aspectes que emergeix amb més claredat en les entrevistes és l'impacte que qualsevol modificació del model actual pot tenir sobre el sector del taxi. Tot i que aquest tema és especialment present en el discurs dels representants del sector, també apareix, de manera més indirecta, en les aportacions d'altres actors institucionals i territorials.

Des de la perspectiva professional, el cap del Sindicat de Taxistes de Reus posa èmfasi en la importància de preservar l'equilibri actual del sistema, especialment pel que fa a la relació entre oferta i demanda dins de cada municipi. Segons aquesta visió, el model municipal permet garantir uns ingressos relativament estables i evita situacions de competència directa entre taxistes de diferents municipis. Per tant, qualsevol obertura del sistema podria generar desequilibris, especialment si es permet que taxis d'altres municipis operin en zones amb més demanda.

Aquesta preocupació es vincula directament amb el risc de competència territorial. El mateix representant del sector adverteix que una possible reorganització del servei podria afavorir que els taxis es concentrin en municipis amb més activitat, com Tarragona, Reus o Salou, deixant altres zones amb menor cobertura. Això podria provocar una pèrdua d'ingressos en determinats municipis i una major desigualtat en la distribució del servei.

Un altre element rellevant és el valor de les llicències. Qualsevol canvi en el model pot tenir implicacions econòmiques directes sobre aquest valor, generant incertesa entre els professionals.

Tot i que aquests arguments són exposats principalment pel sector, altres entrevistats reconeixen implícitament aquesta problemàtica. El professor de la Rovira i Virgili assenyala que qualsevol transformació del sistema de mobilitat ha de tenir en compte els diferents actors implicats i els seus interessos, destacant que el taxi és un sector regulat amb una estructura econòmica pròpia. En la mateixa línia, des de la Diputació de Tarragona es remarca la necessitat de construir qualsevol canvi a partir del consens i la coordinació institucional, fet que implica considerar també l'impacte sobre els professionals del sector.

A nivell polític, l'alcalde de Constantí també apunta indirectament a aquesta qüestió en destacar les limitacions del servei en municipis petits, fet que posa de manifest la dificultat d'equilibrar una millora en la cobertura amb la sostenibilitat econòmica del sistema. Aquesta tensió evidencia que qualsevol proposta de canvi ha de tenir en compte no només l'eficiència del servei, sinó també la seva viabilitat per als professionals.

En conjunt, els resultats mostren que el sector del taxi percep els possibles canvis en el model com un element de risc, especialment en termes de competència, ingressos i estabilitat. Al mateix temps, altres actors reconeixen que aquests impactes existeixen i que han de ser considerats en qualsevol procés de transformació. Això situa el sector del taxi com un actor clau en el debat.

Taula metropolitana de coordinació del taxi i serveis a demanda com a instrument de governança

En el marc del procés de construcció de l'àrea metropolitana del Camp de Tarragona, una de les propostes que emergeix en l'àmbit de la mobilitat és la creació d'una taula metropolitana de coordinació del taxi i serveis a demanda. Aquesta iniciativa s'inscriu dins de l'estratègia impulsada per la Diputació de Tarragona, amb el suport de la consultora DALEPH, i es planteja com un espai de coordinació sorgit de les comissions de treball sectorials, concretament de la comissió de mobilitat.

La taula es presenta com un instrument de governança, orientat a reunir els diferents actors implicats (administracions, sector del taxi i agents del territori) amb l'objectiu de compartir diagnòstics, coordinar actuacions i avançar cap a una visió més integrada del servei. Inicialment no es planteja com una solució tancada ni com un canvi normatiu directe, sinó com un espai de treball conjunt per abordar una problemàtica.

Des de la perspectiva institucional, el cap d'àrea de la Diputació de Tarragona planteja la Taula Metropolitana de coordinació del taxi com un instrument clau per avançar cap a una governança compartida de la mobilitat. En aquest sentit, la defineix com "una taula de concertació en l'àmbit de la mobilitat", concebuda amb "una mirada completa", que permeti integrar les diferents dimensions i actors implicats.

Un dels elements centrals del seu discurs és la necessitat de participació. L'entrevistat insisteix que sense concertació i sense que tots els actors estiguin asseguts, és molt més complicat avançar i que "no es pot actuar sense tenir en compte tots els actors implicats". Ara bé, introdueix un matís rellevant des del punt de vista normatiu: afirma que, en essència, "això és un acord basat en unes normes", i que "tècnicament es podria fer" sense alguns actors, però adverteix que aplicar una regulació sense consens social comporta conflicte i no progrés.

A més, amplia el focus dels actors implicats, incorporant no només els professionals del sector sinó també els usuaris. En aquest sentit, assenyala que tots els sectors vinculats han de formar part del procés i que també s'hauria de preveure la participació dels usuaris en la mesura que sigui possible.

En darrer lloc, l'entrevistat situa clarament el centre de la política de mobilitat en la ciutadania. Tal com afirma, "el focus no ha d'estar en els prestadors del servei, sinó en els ciutadans", i la taula ha de servir per veure com es pot millorar la prestació del servei a la ciutadania.

En contrast amb aquesta visió institucional, des de l'àmbit acadèmic i tècnic, el professor universitari i expert en mobilitat també considera la Taula Metropolitana del taxi una eina

necessària, entenent-la com un espai on “tots els actors s’han d’asseure i parlar”, coincidint amb la importància de la participació i el diàleg entre els diferents agents.

Tanmateix, introdueix un matís rellevant: abans d’activar aquest espai, considera imprescindible disposar de coneixement sòlid sobre el sistema. Així, assenyala que cal comptar amb dades i informació tant qualitativa com quantitativa per tal que el debat sigui realment útil i no es basi únicament en percepcions.

Pel que fa a la composició de la taula, reforça la necessitat que hi siguin representats tots els actors, però posa especial èmfasi en el sector del taxi. Destaca el valor del seu coneixement operatiu i la importància que estiguin presents i escoltats, advertint que qualsevol proposta que no tingui en compte les seves condicions difícilment serà viable.

Des d’una perspectiva més externa i vinculada a l’observació del territori, el periodista de RAC1 i *La Vanguardia* aporta una visió centrada en la utilitat pràctica d’aquest tipus d’espais. Considera que una Taula Metropolitana pot ser positiva en la mesura que permeti “posar en comú problemes que són compartits” i generar una visió més global del servei.

En aquest sentit, apunta que el sistema actual presenta disfuncions evidents entre municipis, i que un espai de coordinació podria ajudar a superar aquesta fragmentació. No obstant això, introdueix un cert escepticisme respecte a la seva eficàcia real, advertint que aquests òrgans poden quedar en un nivell massa teòric si no es tradueixen en decisions concretes.

Finalment, reforça la idea que el debat no s’ha de quedar només en l’àmbit institucional o sectorial, sinó que ha de respondre a una realitat territorial clara.

Des de la perspectiva política municipal, l’alcalde de Constantí també es mostra favorable a la creació d’una Taula Metropolitana del taxi, entenent-la com un espai de consens i negociació entre actors. Defensa que “és millor que estiguem tots els agents implicats”, incloent polítics, sector del taxi, ciutadania i altres agents de la mobilitat.

El seu discurs posa èmfasi en la necessitat de cooperació per superar les limitacions del sistema actual, especialment en municipis petits, on el servei és més reduït. Així, considera que un espai compartit pot facilitar acords i millores operatives, sempre que es parteixi d’un objectiu comú: millorar el servei.

També introdueix un element metodològic rellevant, coincidint amb el professor de la Universitat Rovira i Virgili, apuntant que abans d’articular aquest tipus d’espais cal disposar d’un “document base” que permeti orientar el debat i definir cap a on es vol avançar.

Finalment, des de la perspectiva del sector del taxi, la valoració sobre la Taula Metropolitana introdueix matisos rellevants en relació amb les visions anteriors. El representant del sector no s’hi oposa directament, però condiona clarament la seva utilitat a la participació real dels professionals. Afirmar que si “es fa així, no pot ser mala idea crear aquesta taula”, però adverteix que si es construeix “paral·lelament al sector del taxi, pot haver-hi problemes”.

Aquesta posició connecta amb el que plantegen altres actors sobre la necessitat de concertació, però hi afegeix una crítica clara al paper dels tècnics, assenyalant que sovint “treballen sobre taula i sobre paper, no sobre la realitat”.

Al mateix temps, el discurs del sector introdueix una visió més crítica sobre el model cap al qual podria derivar aquesta taula. Tot i acceptar l'espai de diàleg, mostra recels davant possibles transformacions estructurals del sistema, especialment si aquestes impliquen reproduir models com el de Barcelona, que considera “no viable” en el context del Camp de Tarragona.

Per acabar, coincideix amb altres actors en la importància del consens, però des d'una lògica molt pràctica: defensa que els acords només seran possibles si responen a la realitat del servei i garanteixen que no es desatengui el municipi d'origen.

Disponibilitat d'informació i base per a la presa de decisions

En relació amb la disponibilitat d'informació i la base per a la presa de decisions, els diferents actors coincideixen a assenyalar aquest aspecte com un element clau per abordar qualsevol transformació del sistema de taxi. Des de la perspectiva institucional, es posa de manifest la necessitat de partir d'una anàlisi rigorosa de la situació actual, així com de la seva possible evolució. S'apunta que cal “treballar respecte a dades” i no només amb la realitat present, sinó també amb escenaris futurs que permetin valorar els impactes de possibles canvis.

Aquesta idea es veu reforçada des de l'àmbit tècnic, on es fa una insistència encara més clara en la manca de coneixement existent. El professor universitari destaca que és imprescindible disposar d'“informació tant qualitativa com quantitativa” i adverteix que “sense això no anem enlloc”. A més, amplia aquesta necessitat més enllà de la demanda observable, assenyalant que també cal analitzar aquella que no s'està atenent, fet que evidencia les limitacions dels diagnòstics actuals.

Des de l'àmbit polític municipal, aquesta necessitat també és compartida, tot i que es formula en termes més operatius. L'alcalde de Constantí planteja que abans de qualsevol procés de coordinació cal disposar d'un “document base ben treballat amb la mobilitat actual i fins on volem arribar”.

Per la seva banda, el periodista de RAC1 i *La Vanguardia* també apunta indirectament aquesta mancança, en destacar que moltes de les problemàtiques del taxi responen a una falta d'alternatives de mobilitat ben estructurades i a una certa desconexió entre el funcionament real del sistema i la planificació.

Finalment, des del sector del taxi també es posa èmfasi en aquesta qüestió, tot i que des d'una òptica més aplicada. Es defensa que qualsevol proposta hauria de començar “demanant opinió a les agrupacions” per explicar “què és viable i què no”, posant en valor el coneixement pràctic del funcionament del servei. Així, més enllà de les dades quantitatives, s'introdueix la necessitat d'incorporar el coneixement empíric dels professionals.

Possibles models de reorganització del servei

En relació amb els possibles models de reorganització del servei de taxi, les entrevistes mostren un escenari plural, amb posicionaments diversos que no sempre són coincidents, però que permeten identificar diferents línies de treball.

Des de la perspectiva institucional, es planteja com a horitzó un model metropolità basat en una major integració del servei. En aquest sentit, s'apunta que el sistema "ha de ser com el de Barcelona, una àrea única de prestació", tot i que es reconeix que el pas cap a aquest model no pot ser immediat i que caldria un procés progressiu i consensuat amb els diferents actors.

Aquesta visió es veu parcialment compartida des de l'àmbit polític municipal. L'alcalde de Constantí es mostra favorable a un model més obert, considerant que "un sistema conjunt seria més just per tothom" i que caldria "obrir els límits administratius" per millorar el servei.

Des de l'àmbit tècnic s'introdueix una posició més prudent. El professor universitari assenyalava que el sistema actual és "molt rígid" i que necessita ser "reorganitzat", però evita posicionar-se clarament per un model concret, insistint que sense una anàlisi prèvia basada en dades no es pot determinar quina és la millor solució.

Per la seva banda, el periodista de RAC1 i *La Vanguardia* ofereix una visió intermèdia, mostrant escepticisme davant d'una àrea de prestació conjunta generalitzada. Considera que podria generar conflictes en un territori policèntric i dispers com el Camp de Tarragona, i apunta que seria més viable explorar fórmules parcials, com zones d'actuació compartida en punts concrets com l'estació de l'AVE o l'aeroport.

Finalment, des del sector del taxi es presenta una oposició clara a la implantació d'una àrea de prestació conjunta similar a la de Barcelona. El representant del sector defensa el model actual basat en l'àmbit municipal, argumentant que garanteix l'equilibri del servei i evita que es desatenguin determinats territoris. En aquest sentit, adverteix que aquests models poden provocar que els taxis es concentrin en zones amb més demanda, deixant altres municipis sense cobertura. Com a alternativa, proposa reforçar el sistema actual mitjançant llicències estacionals o de suport, com ha fet Salou, especialment en períodes de major demanda, mantenint així l'organització municipal del servei.

6. Conclusions

Aquest treball s'ha plantejat amb l'objectiu d'avaluar el sistema actual del servei de taxi a l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona i proposar recomanacions orientades a adaptar-lo a les dinàmiques del territori. A partir de l'anàlisi territorial, l'estudi del funcionament actual del servei i les entrevistes realitzades als diferents actors implicats, es constata que el debat sobre el taxi al Camp de Tarragona es troba encara en una fase inicial i oberta, molt vinculada també al desenvolupament encara inicial del mateix projecte metropolità.

Tal com s'ha observat al llarg del treball, el Camp de Tarragona presenta una realitat territorial complexa, caracteritzada per una estructura policèntrica, una elevada mobilitat interurbana, una forta dependència del vehicle privat i importants diferències entre municipis costaners, interiors, turístics i industrials. Aquesta complexitat territorial dificulta l'aplicació directa de models externs, com el de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i fa evident la necessitat d'adaptar qualsevol proposta a les característiques pròpies del territori.

Les entrevistes realitzades mostren posicionaments diferents sobre quin hauria de ser el futur model de regulació del taxi. Per tant, el treball no permet concloure que existeixi un consens clar sobre quin hauria de ser el model definitiu de reorganització del taxi al Camp de Tarragona. No obstant això, la majoria dels actors sí que coincideixen en la necessitat d'avançar cap a algun tipus de coordinació supramunicipal, mentre que les principals reserves provenen del sector del taxi pels possibles efectes que aquesta podria tenir sobre l'equilibri territorial del servei.

Les principals discrepàncies identificades són dues. La primera, com ja s'ha mencionat, apareix en relació amb el model de reorganització que podria adaptar-se millor al territori. Mentre alguns actors plantegen avançar progressivament cap a fórmules de coordinació supramunicipal o fins i tot cap a una possible àrea de prestació conjunta, altres defensen mantenir l'actual model municipal incorporant mesures més puntuals, com les llicències estacionals o mecanismes específics de coordinació en punts estratègics com l'aeroport de Reus o l'estació de l'AVE Camp de Tarragona. La segona discrepància sorgeix per els possibles efectes d'una major flexibilització del sistema. Mentre una part dels actors considera que una major obertura podria contribuir a millorar l'eficiència del servei i adaptar-lo millor a unes dinàmiques de mobilitat cada vegada més interurbanes, des del sector del taxi apareix la preocupació que aquesta flexibilització pugui generar desequilibris territorials o concentracions de taxis en municipis amb més demanda, fet que podria afectar la cobertura i l'equilibri territorial del servei.

Tot i aquestes diferències, sí que es detecten diversos punts de consens entre la majoria dels entrevistats. En primer lloc, existeix acord en què el model actual presenta limitacions per respondre a les dinàmiques de mobilitat existents al territori, especialment en punts estratègics com l'aeroport de Reus o l'estació de l'AVE Camp de Tarragona. En segon lloc, la majoria dels actors coincideixen en la necessitat de disposar d'un estudi previ, que inclogui una base de dades sòlida, abans d'impulsar qualsevol transformació del sistema. També apareix un ampli consens sobre la importància d'incorporar tots els actors implicats dins del debat, especialment el sector del taxi, les administracions i els usuaris del servei. Finalment, la proposta d'una Taula Metropolitana de coordinació del taxi i serveis a demanda es percep, de manera general, com una eina útil per generar espais de diàleg i coordinació entre municipis i sectors implicats, així

com per avançar en la construcció d'un acord sobre quin hauria de ser el model de regulació del servei més adequat per a les dinàmiques territorials i de mobilitat.

A partir dels resultats obtinguts, i amb l'objectiu de donar resposta al segon objectiu del treball, es plantegen diverses recomanacions orientades a adaptar el servei de taxi a les dinàmiques territorials existents:

- **Millorar la disponibilitat d'informació i dades sobre el funcionament del servei.** Seria recomanable incorporar informació específica sobre l'ús del taxi en eines com l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana, així com explorar mecanismes de recollida de dades directes sobre el funcionament del servei, incloent trajectes, tarifes, demanda no atesa o trajectes en buit. Per tant, també podria resultar d'interès avançar en la digitalització del sector per l'aprofitament d'aquestes dades, prenent com a referència algunes pràctiques ja utilitzades per plataformes digitals de mobilitat.
- **Impulsar espais de coordinació i diàleg entre actors.** La futura Taula Metropolitana de coordinació del taxi i serveis a demanda podria ser un instrument útil per incorporar administracions, sector del taxi, tècnics i usuaris dins d'un mateix espai de treball compartit. Afavorint la cerca de solucions compartides sobre el futur del servei.
- **Abordar específicament les problemàtiques territorials identificades durant la recerca.** Infraestructures com l'aeroport de Reus o l'estació de l'AVE Camp de Tarragona concentren part de les limitacions detectades en el model actual. Igualment, també cal tenir en compte situacions vinculades als trajectes interurbans cap a la costa i els retorns en buit associats. Per tant, com a primer pas, podria ser convenient avançar cap a una planificació d'àmbit metropolità que permeti plantejar mecanismes específics de coordinació en aquests punts estratègics. Entre aquests mecanismes es podrien considerar fórmules de coordinació específiques per a l'aeroport i l'estació de l'AVE, així com l'ús de llicències estacionals o altres mesures adaptades als increments temporals de demanda. Finalment, tot hauria de contribuir a una millor adaptació del servei a les dinàmiques de mobilitat existents i incorporant les reivindicacions del sector del taxi per evitar generar noves desigualtats territorials.

En aquest sentit, el treball evidencia que el debat sobre el taxi no és només una qüestió sectorial, sinó també un reflex dels reptes de governança i coordinació territorial que afronta actualment l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona. Aspectes com la mobilitat, la distribució dels serveis o la relació entre municipis superen cada vegada més els límits administratius tradicionals, fet que obliga a plantejar noves formes de coordinació supramunicipal.

Cal tenir en compte, a més, que el context actual es troba encara en evolució. D'una banda, el projecte metropolità continua desenvolupant-se i encara manté molts fronts oberts en matèria de mobilitat i governança territorial. De l'altra, el Parlament de Catalunya està tramitant una nova Llei del Taxi, fet que podria modificar part del marc normatiu actual i obrir noves possibilitats de reorganització del servei en el futur.

Limitacions de l'estudi

Aquest treball presenta diverses limitacions que cal tenir en compte a l'hora d'interpretar-ne els resultats. En primer lloc, i d'aquí sorgeix una de les recomanacions, existeix una manca important de dades específiques sobre el funcionament del servei de taxi al Camp de Tarragona. L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana utilitzada per analitzar la mobilitat territorial no incorpora dades detallades sobre els trajectes en taxi, fet que limita la possibilitat d'avaluar quantitativament el seu ús.

De la mateixa manera, tampoc existeixen dades econòmiques públiques detallades sobre el funcionament del sector, com ara ingressos, en alguns municipis tarifes, demanda real, trajectes en buit o distribució temporal dels serveis. Aquesta manca d'informació dificulta la realització d'una anàlisi més precisa sobre l'eficiència o sostenibilitat econòmica del model actual.

Una altra limitació important és la dispersió de la informació disponible. Actualment no existeix un portal o base de dades centralitzada que agrupi la informació relativa al servei de taxi dels diferents municipis del territori, fet que ha obligat a consultar múltiples fonts municipals, portals sectorials i documents diversos.

Finalment, també cal destacar que l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona és encara un projecte en construcció. Per aquest motiu, la documentació institucional disponible continua sent relativament limitada i poc desenvolupada en comparació amb altres àrees metropolitanes consolidades. Això fa que aquest treball s'hagi plantejat principalment com una primera aproximació exploratòria a la problemàtica.

Línies futures de recerca

D'acord amb les recomanacions plantejades i a partir dels resultats obtinguts, aquest treball també permet identificar diverses línies futures de recerca. Es considera que l'estudi pot servir com un primer document marc o retrat inicial sobre la situació del servei de taxi dins del context metropolità del Camp de Tarragona.

Una futura línia de recerca podria anar orientada a aprofundir en el coneixement quantitatiu del sistema, especialment a través de dades de demanda, trajectes, cobertura territorial i funcionament econòmic del servei. Una major disponibilitat d'informació permetria entendre amb més detall el paper actual del taxi dins de la mobilitat metropolitana.

A partir d'aquesta base, futurs treballs podrien aprofundir en l'anàlisi de diferents models de coordinació del servei, valorant fins a quin punt fórmules com les àrees de prestació conjunta, mecanismes específics de coordinació territorial, llicències estacionals o altres models adaptats a les característiques pròpies del Camp de Tarragona podrien resultar viables.

Finalment, també podria resultar d'interès analitzar l'evolució futura del servei en relació amb el desenvolupament de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona i els possibles canvis normatius derivats de la futura Llei del Taxi, ja que aquests elements podrien modificar part del context actual analitzat en aquest treball.

Conclusió final

En definitiva, el treball posa de manifest que el debat sobre el futur del taxi al Camp de Tarragona continua obert i que qualsevol transformació del sistema requerirà coordinació institucional, coneixement tècnic i capacitat de consens entre actors. Més que definir una solució tancada, aquesta recerca pretén aportar una primera aproximació crítica a una problemàtica que probablement tindrà un paper rellevant dins del desenvolupament futur de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona.

7. Bibliografia

1. Ajuntament de Constantí, 2006, Ordenança municipal reguladora del servei d'autotaxi, Butlletí Oficial de la Província de Tarragona, 13 gener. Disponible a: https://cido.diba.cat/normativa_local/179691/reglament-del-servei-urba-de-taxis-ajuntament-de-constanti . He accedit: 17/04/2026.
2. Ajuntament de Valls, s.d., *Taxis*, Ajuntament de Valls. Disponible a: <https://www.valls.cat/la-ciutat-totem/punts-interes/item/105-taxis> . He accedit: 17/04/2026.
3. APARCAM Cambrils, 2010, *Pla de Mobilitat Urbana de Cambrils (PMU)*, Ajuntament de Cambrils. Disponible a: <https://www.cambrils.cat/ca/serveis/aparcaments-i-mobilitat-de-cambrils/fitxers/pmu/pmu-introduccio-i-analisi.pdf> . He accedit: 17/04/2026.
4. Àrea Metropolitana de Barcelona, 2024, *Reglament Metropolità del Taxi (versió catalana)*, Institut Metropolità del Taxi (IMET). Disponible a: <https://taxi.amb.cat/imet/normativa-i-ordenances> . He accedit: 17/04/2026.
5. Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona, 2020, *Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ)*, Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona. Disponible a: <https://www.atmcamptarragona.cat/emq-2025-2026/> . He accedit: 17/04/2026.
6. Ayuntamiento de Madrid, 2024, *Taxi. Área de prestación conjunta de Madrid*, Ayuntamiento de Madrid, 28 juny. Disponible a: <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/RSS/Taxi/?vgnextfmt=default&vgnextoid=4813dc0bffa41110VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=4bff7bd aefd50110VgnVCM1000000b205a0aRCRD&idCapitulo=12405328> . He accedit: 17/04/2026.
7. Cairns, R. D. & Liston-Heyes, C., 1996, Competition and regulation in the taxi industry, *Journal of Public Economics*, 59, 1–15. Disponible a: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0047272794014957> . He accedit: 17/04/2026.
8. CINESI, s.d., *Pla de Mobilitat Urbana de Reus*, Ajuntament de Reus. Disponible a: <https://www.reus.cat/sites/reus/files/III.Xarxes%20de%20transport,%20infraestructures%20i%20serveis.pdf> . He accedit: 17/04/2026.
9. Comissionat de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona, 2026, *Pla de treball 2026: Objectius estratègics de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona* (document intern).
10. DALEPH, 2024, *Memòria 2024: La realitat metropolitana al Camp de Tarragona*, Diputació de Tarragona. Disponible a: <https://impulsmetropolitacamtgn.cat/wp-content/uploads/2025/11/Memoria-AMT-24-2-1.pdf> . He accedit: 05/04/2026.
11. Departament de Territori, s.d., *Àrees territorials de prestació conjunta*, Generalitat de Catalunya. Disponible a: https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/activitats_i_professionals_del_transport/taxi/arees_territorials_prestacio_conjunta/ . He accedit: 17/04/2026.
12. Dienel, H.-L., & Vahrenkamp, R., 2018, For a social history of shared taxi services: Some notes, *The Journal of Transport History*, Vol 39(1), 11-7. Disponible a:

- <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0022526618759045> . He accedit: 17/04/2026.
13. Diputació de Tarragona, 2025, *Podcast Realitat Metropolitana [12] - Roc Muñoz [Vídeo]*, YouTube. Disponible a: <https://www.youtube.com/watch?v=kDjGShoct3Q> . He accedit: 17/04/2026.
 14. Diputació de Tarragona, 2024, *El projecte metropolità*, Diputació de Tarragona. Disponible a: <https://impulsmetropolitacamptgn.cat/documentacio/> . He accedit: 17/04/2026.
 15. El Vallenc, 2023, Les tarifes del servei de taxi de Valls s'apugen un 5,7%, *El Vallenc Diari Local*, 7 febrer. Disponible a: <https://www.elvallenc.cat/noticia/51075/les-tarifes-del-servei-de-taxi-de-valls-sapugen-un-57> . He accedit: 17/04/2026.
 16. Generalitat de Catalunya, 2003, Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi, Portal Jurídic de Catalunya. Disponible a: <https://portaljuridic.gencat.cat/ca/document-del-pjur/?documentId=329443> . He accedit: 17/04/2026.
 17. Harding, S., Kandlikar, M., & Gulati, S., 2016, Taxi apps, regulation, and the market for taxi journeys, *Transportation Research Part A*, 88, 15–25. Disponible a: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856416302191> . He accedit: 17/04/2026.
 18. IDESCAT, 2026, *Índex socioeconòmic territorial*, IDESCAT. Disponible a: <https://www.idescat.cat/pub/?id=ist&lang=es> . He accedit: 17/04/2026.
 19. IDOM, 2010, *Estudi del sector del taxi a Catalunya, llevat de l'àmbit IMT*, Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, juny. Disponible a: <https://www.stac.cat/wp-content/uploads/2011/05/Memoria.pdf> . He accedit: 17/04/2026.
 20. InfoTaxi24h, 2026, *Taxis en La Canonja*, InfoTaxi24h. Disponible a: <https://infotaxi24h.es/cataluna/provincia-tarragona/la-canonja/> . He accedit: 17/04/2026.
 21. INTRA S.L., 2021, *Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Reus (PMUS)*, Ajuntament de Reus. Disponible a: <https://nuvol.reus.cat/s/EYcyDFNjHqGmP99?dir=/&editing=false&openfile=true> . He accedit: 17/04/2026.
 22. INTRA S.L., 2022, *Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Salou*, Ajuntament de Salou. Disponible a: https://www.salou.cat/es/la-ciudad-por-temas/policia-local-y-movilidad/plan-de-movilidad-urbana/documentacion/1_documento-i_memoria.pdf . He accedit: 17/04/2026.
 23. Magrané, C., 2025, *Josep Poblet: «El nostre model metropolità no pot ser el de Barcelona»*, *Diari Més*, 22 octubre. Disponible a: https://www.diarimes.com/ca/camp-tarragona/251022/josep-poblet-nostre-model-metropolita-pot-barcelona_196019.html . He accedit: 17/04/2026.
 24. Mallorcab, s.d., *Explicación área de servicio taxi Mallorca*, Mallorcab. Disponible a: <https://mallorcab.com/explicacion-area-de-servicio-taxi-mallorca/#beneficios-para-visitantes> . He accedit: 17/04/2026.

25. MapiLife, 2025, *Taxis Salou*, MapiLife. Disponible a: <https://www.mapilife.com/es/listings/taxis-salou/> . He accedit: 17/04/2026.
26. Peláez, A., Rodríguez, J., Ramírez, S., Pérez, L., Vázquez, A., & González, L., s.d., *La entrevista*, Academia.edu. Disponible a: https://www.academia.edu/28830090/LA_ENTREVISTA_pdf . He accedit: 17/04/2026.
27. RTV El Vendrell, 2025, *Sis municipis del Baix Penedès aproven la demarcació única del taxi*, RTV El Vendrell, 22 desembre. Disponible a: <https://www.rtvendrell.cat/sis-municipis-del-baix-penedes-aproven-la-demarcacio-unica-del-taxi/> . He accedit: 10/04/2026.
28. Salanova, J. M., Estrada, M., Aifadopoulou, G., & Mitsakis, E., 2011, A review of the modeling of taxi services, *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 20, 150–161. Disponible a: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042811014005> . He accedit: 17/04/2026.
29. Salvat, J. M., 2014, *Primer pas per a l'àrea metropolitana del taxi al Camp de Tarragona*, Reus Digital. Disponible a: https://reusdigital.cat/noticies/primer-pas-larea-metropolitana-del-taxi-al-camp-de-tarragona?utm_source=chatgpt.com . He accedit: 17/04/2026.
30. Tarragona Ràdio, 2006, *L'associació de taxistes de Tarragona creu que els problemes sorgits en el primer dia de funcionament de l'estació del TAV són puntuals i no tenen més importància*, Tarragona Ràdio. Disponible a: <https://www.tarragonaradio.cat/lassociacio-de-taxistes-de-tarragona-creu-que-els-problemes-sorgits-en-el-primer-dia-de-funcionament-de-lestacio-del-tav-son-puntuals-i-no-tenen-mes-importancia/> . He accedit: 17/04/2026.
31. Taxi Elda 40, s.d., *Taxi Andreu Constantí*, Taxi Elda 40. Disponible a: <https://taxielda40.es/taxi/taxi-andreu-constanti/> . He accedit: 17/04/2026.
32. Taxis Vila-seca La Pineda, 2026, *Tarifas turísticas*, Taxis Vila-seca La Pineda. Disponible a: <https://www.taxisvilasecalapineda.com/tarifas-taxis/tarifas-turisticas> . He accedit: 17/04/2026.
33. Taxis Vila-seca La Pineda, s.d., *Paradas de taxis en Vila-seca*, Taxis Vila-seca La Pineda. Disponible a: <https://www.taxisvilasecalapineda.com/paradas-taxis/en-vilaseca> . He accedit: 17/04/2026.
34. Todo Taxi, 2022, *Paradas de taxi en Tarragona*, Todo Taxi, 21 agost Disponible a: <https://todotaxi.org/paradas-de-taxi-en-tarragona/> . He accedit: 17/04/2026.
35. Todo Taxi, 2024, *Municipios del Área de Prestación Conjunta del Taxi en la Marina Baixa*, Todo Taxi, 18 maig. Disponible a: <https://todotaxi.org/municipios-del-area-de-prestacion-conjunta-del-taxi-en-la-marina-baixa/> . He accedit: 17/04/2026.
36. Todo Taxi, 2025, *El Parlament tramita la nueva Ley del Taxi en Catalunya*, Todo Taxi, 17 octubre. Disponible a: <https://todotaxi.org/el-parlament-tramita-la-nueva-ley-del-taxi-en-catalunya/> . He accedit: 17/04/2026.
37. Todo Taxi, 2025, *Tarifas del taxi en Tarragona*, Todo Taxi, 23 octubre. Disponible a: <https://todotaxi.org/tarifas-del-taxi-en-tarragona/> . He accedit: 17/04/2026.
38. Valenzuela Van Treek, E., 2006, *Las áreas metropolitanas: reflexión, evolución y casos de estudios*, *Revista Urbano*, (novembre 2006). Disponible a:

<https://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/454/417> . He accedit:
17/04/2026.

39. Wallsten, S., 2015, The Competitive Effects of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis?, *Technology Policy Institute*. Disponible a:
https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=The+Competitive+Effects+of+the+Sharing+Economy%3A+How+is+Uber+Changing+Taxis%3F+June+2015+Scott+Wallsten&btnG= . He accedit: 17/04/2026.

8. Annex

Entrevistes

E1_ Cap del Sindicat de Taxistes de Reus

1. Quina és la seva funció dins del sindicat i quina és la seva relació amb el sector?

Sóc el president de l'agrupació de taxistes de Reus des de fa 4 anys. Vinc d'una família amb tradició al sector, ja que el meu avi i el meu pare també eren taxistes.

2. Com definiria avui el model del taxi al Camp de Tarragona?

El model actual funciona bé perquè està regulat a escala municipal. Cada municipi gestiona el seu servei i això garanteix que sempre hi hagi taxis disponibles per a la seva població. Quan un taxi surt del municipi, ha de tornar, i això evita que es desatengui el servei local.

En canvi, models com el de Barcelona no són viables aquí. Allà els taxis es mouen lliurement i això provoca que es concentrin en zones amb més demanda, deixant altres municipis sense servei. A més, això xoca amb l'objectiu d'evitar trajectes en buit, perquè el taxista tendeix a quedar-se on ha descarregat.

El Camp de Tarragona és un territori dispers i cada municipi té la seva realitat, per això "cada municipi se'n cuida del seu".

3. Què opina de la proposta de crear una taula metropolitana de coordinació del taxi?

La taula pot ser una bona idea si es compta amb el sector del taxi. Si es tenen en compte les agrupacions principals i se'ls pregunta com funciona realment el servei, es pot arribar a acords.

El problema és si es fa sense el sector. Els tècnics treballen "sobre paper", però els taxistes són els que coneixen la realitat del dia a dia. Si no se'ls escolta, serà difícil arribar a solucions útils.

4. El sistema actual de llicències municipals respon a la realitat del territori?

Sí, perquè adaptar models com el de Barcelona no és viable aquí. Les tarifes són municipals i no es poden aplicar a trajectes interurbans. A més, la distància entre municipis fa que si un taxista treballa fora del seu municipi, aquest quedi desatès.

També cal tenir en compte que en moments de màxima demanda (estiu), tots els municipis tenen molta feina, de manera que no es poden ajudar entre ells.

5. Com veu la diferència entre Barcelona i el Camp de Tarragona?

No es poden comparar. A Barcelona els municipis estan molt a prop i funcionen com un continu urbà. En canvi, al Camp de Tarragona el territori és més dispers i policèntric.

6. Quines mesures proposaria per millorar el servei?

El model a seguir és el de les llicències de reforç, com s'ha fet a Salou. Consisteix en ampliar el nombre de taxis en temporada alta, vinculant noves llicències als titulars existents.

Aquest sistema permet cobrir la demanda en moments puntals, mantenir el control municipal del servei i garantir la viabilitat econòmica del sector.

És un model que ja s'està aplicant en diversos municipis i funciona bé.

7. El model actual garanteix l'equilibri econòmic del sector?

Sí, el sistema actual funciona correctament i assegura que tots els municipis tinguin servei. Durant l'any es regula l'activitat segons la demanda, i a l'estiu tots els taxis treballen.

El principal problema és en temporada alta, i per això la solució són les llicències de reforç.

8. Quin model creu que seria més adequat de cara al futur?

S'ha de defensar el model actual i reforçar-lo amb llicències d'estiu. No és viable una àrea de prestació conjunta com la de Barcelona.

Com a molt, es podria plantejar una coordinació puntual en "punts calents" com l'aeroport o l'estació de l'AVE, però no una obertura total del sistema.

9. Quin hauria de ser el primer pas per avançar cap a un nou model?

Cal demanar opinió al sector del taxi. Les agrupacions són les que poden explicar què és viable i què no.

10. Vol afegir algun aspecte final?

No és viable copiar el model de Barcelona. El Camp de Tarragona és un territori diferent, més dispers i sense una capitalitat clara. Qualsevol canvi s'ha de fer tenint en compte aquesta realitat i escoltant el sector.

E2_Professor per la Universitat Rovira i Virgili i antic treballador de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona

1. En què consistia la seva tasca com a tècnic de mobilitat a l'ATM Camp de Tarragona?

He desenvolupat tasques de planificació i gestió de la mobilitat, així com d'elaboració d'informes per a la presa de decisions. També s'ha treballat en la generació de coneixement sobre la mobilitat al territori, especialment a través d'estudis i enquestes com l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana.

2. Com definiria el model de mobilitat del Camp de Tarragona i quin paper hi té el taxi?

És un model amb molt marge de millora en sostenibilitat. Tot i tenir una estructura urbana compacta en alguns nuclis, el territori és clarament policèntric, fet que genera molta mobilitat interurbana.

Això provoca que la major part dels desplaçaments es facin en vehicle privat, mentre que el taxi té un paper molt marginal, amb menys de l'1% dels desplaçaments.

3. El model actual del taxi respon a les dinàmiques del territori?

Des d'un punt de vista tècnic, no. És un sistema molt rígid basat en límits municipals que no s'ajusta a una realitat metropolitana.

Això genera ineficiències, especialment en infraestructures com l'estació de l'AVE o l'aeroport, on hi ha demanda però el sistema no permet donar-hi resposta de manera eficient.

4. Quin tipus de reorganització del servei considera necessària?

El sistema necessita ser repensat i reorganitzat. No es tracta d'aplicar una única solució, sinó d'analitzar diferents opcions segons el context.

Factors com l'estacionalitat són clau: a l'estiu hi ha molta demanda a la costa, mentre que a l'hivern aquesta desapareix. Per això, algunes solucions poden ser vàlides en determinats casos però no en altres.

També es podrien plantejar models específics per a punts concrets com aeroports o estacions, més enllà d'una reforma global del sistema.

5. Quin paper té la informació en aquest procés?

És imprescindible disposar d'un estudi previ, en profunditat, sobre la demanda del taxi, tant la visible com la no atesa. Sense aquesta informació, no es pot determinar quin model és el més adequat.

Abans de proposar solucions, cal entendre com funciona el sistema i quines són les necessitats reals.

6. Què opina de la Taula Metropolitana del taxi?

És una eina necessària, ja que permet que tots els actors s'asseguin i dialoguin. Ara bé, perquè sigui útil, ha d'estar basada en dades i coneixement.

També és imprescindible que hi participi el sector del taxi, ja que té el coneixement operatiu del sistema. No pot ser només una taula tècnica.

7. Com s'haurien de tenir en compte els interessos del sector del taxi?

Cal trobar un equilibri entre les necessitats dels usuaris i les condicions del sector. Molts professionals han fet una inversió important en llicències, i qualsevol canvi pot afectar directament la seva situació.

Si no es tenen en compte aquestes condicions, el sistema no serà viable.

8. Quin podria ser el paper de la tecnologia?

La tecnologia pot ser clau per millorar l'eficiència del sistema. Per exemple, sistemes basats en algorismes podrien ajudar a assignar serveis de manera més eficient.

Tot i això, cal voluntat del sector i suport de l'administració per implementar aquests canvis.

9. Quin seria el primer pas per avançar cap a un nou model?

El primer pas és analitzar el sistema en profunditat. Cal entendre les necessitats, disposar de dades i, a partir d'aquí, plantejar solucions.

També és fonamental comptar amb tots els actors implicats i incorporar el coneixement del sector en el disseny del nou model.

E3_ Cap d'Àrea de Projectes Europeus i Regió del Coneixement de la Diputació de Tarragona

1. En què consisteix la seva feina com a Cap d'Àrea de Projectes Europeus i Regió del Coneixement de la Diputació de Tarragona?

La meua feina consisteix a identificar i impulsar línies de treball vinculades al pla de mandat, especialment en l'àmbit europeu i en la regió del coneixement, amb l'objectiu de millorar les condicions de vida del territori. També treballem en el desenvolupament del projecte d'àrea metropolitana.

2. Quin és l'objectiu de l'estratègia metropolitana en matèria de mobilitat?

L'objectiu és entendre la mobilitat com un servei que permet l'accés a activitats econòmiques, socials i culturals. Es busca un sistema accessible, universal i sostenible, que redueixi desigualtats i millori la qualitat de vida.

3. Com s'imagina un sistema metropolità de mobilitat integrat?

La mobilitat s'ha d'entendre de forma global, integrant tots els modes de transport i garantint la intermodalitat. No es tracta només de línies de transport, sinó de com es connecten els diferents punts i serveis.

4. Quin hauria de ser el paper de la Taula Metropolitana del taxi?

La taula ha de ser un espai de concertació amb una visió completa de la mobilitat. És necessari que hi participin tots els actors implicats, ja que sense concertació és molt més complicat avançar.

Tot i això, des d'un punt de vista tècnic, es podria regular el sistema sense el sector, ja que "és un acord basat en unes normes", però fer-ho sense consens social generaria conflictes i dificultaria la seva aplicació.

A més, la participació ha d'anar més enllà del sector del taxi i incloure també els usuaris, ja que el servei s'ha d'orientar a la ciutadania.

5. Quin paper té la informació en la presa de decisions?

És imprescindible treballar amb dades, tant de la situació actual com de possibles escenaris futurs. Cal analitzar què passaria si es manté el model actual o si es modifica.

També és important conèixer millor la demanda real del servei, ja que una reducció de preus, per exemple, podria incrementar-ne l'ús.

6. El model actual del taxi respon a una lògica metropolitana?

No, perquè el sistema actual es basa en una estructura municipal i no respon a una lògica metropolitana. Tot i això, des d'un punt de vista tècnic, es podria reorganitzar relativament fàcil, ja que existeixen models similars en altres territoris.

Ara bé, qualsevol canvi ha de tenir en compte tots els actors implicats i el seu impacte sobre el sector.

7. Quins avantatges podria tenir una major coordinació del servei?

Permetria millorar la prestació del servei i garantir un accés més equitatiu a la mobilitat, especialment en zones amb menys cobertura.

A més, cal tenir en compte altres formes de mobilitat, com el transport a demanda, per donar resposta a territoris amb menys serveis.

8. Quin model considera més adequat de cara al futur?

El model hauria de tendir cap a una àrea única de prestació, com passa en altres territoris europeus, però de manera progressiva i adaptada al context local.

Es poden explorar fórmules intermèdies, com la coordinació en punts concrets o sistemes compartits, sempre amb l'objectiu de millorar el servei a la ciutadania.

9. Com s'hauria d'articular aquesta transició?

Cal avançar progressivament, introduint mecanismes de coordinació entre municipis i adaptant les solucions a les característiques del territori.

També es poden identificar punts clau de mobilitat (estacions, hospitals, etc.) on aplicar mesures específiques.

10. Quin hauria de ser el focus principal del sistema?

El focus ha d'estar en la ciutadania i en la millora del servei. El taxi és un prestador més dins del sistema de mobilitat, i les decisions s'han de prendre tenint en compte l'interès general.

11. Quin és el primer pas per avançar cap a un nou model?

Cal partir del coneixement: analitzar les dades, entendre les necessitats de mobilitat i estudiar el comportament dels usuaris.

Només a partir d'aquesta base es pot construir un model que sigui viable i adaptat al territori.

E4_Corresponsal de RAC1 i La Vanguardia a Tarragona

1. En què consisteix la seva feina com a corresponsal de RAC1 i La Vanguardia al Camp de Tarragona?

La meua feina consisteix a cobrir l'actualitat de les comarques de Tarragona i les Terres de l'Ebre en àmbits diversos com el social, polític, econòmic o esportiu.

2. Com valora el desenvolupament del projecte d'àrea metropolitana al Camp de Tarragona?

És un projecte que fa anys que apareix de manera recurrent però que no s'ha acabat de materialitzar. Hi ha una certa percepció social d'escepticisme, ja que històricament no hi ha hagut una voluntat política clara ni una acció conjunta real entre municipis.

El territori té potencial i identitat pròpia, però cada municipi tendeix a defensar els seus interessos, fet que dificulta una visió conjunta.

3. Per què creu que el taxi és un dels primers àmbits on apareix el debat metropolità?

És un àmbit on els conflictes territorials es fan molt visibles, especialment en zones com l'estació de l'AVE, on hi ha demanda i diferents municipis volen prestar el servei.

Això reflecteix la manca de coordinació i la necessitat de connectar millor el territori.

4. En quina situació es troba actualment el sector del taxi al Camp de Tarragona?

És un sector que ha funcionat de manera força estable i fragmentada per municipis. Cada ciutat té una realitat pròpia: Tarragona amb preus elevats, Salou amb una forta estacionalitat i Reus amb serveis vinculats a l'aeroport.

Ara bé, davant la proposta de coordinació metropolitana, es percep una certa oposició o recel per part del sector.

5. La coordinació metropolitana respon a una necessitat real o és una iniciativa política?

Hi ha una necessitat real, ja que el taxi sovint cobreix mancances del transport públic, especialment en un territori amb poques alternatives de mobilitat.

Tot i això, també hi ha una dimensió política, ja que el projecte d'àrea metropolitana forma part de l'agenda de diversos actors institucionals.

6. El taxi és un sector especialment sensible als canvis?

Sí, és un sector que tendeix a autoprotegir-se i defensar les seves competències. Davant possibles canvis, és habitual que mostri resistència.

A més, el context territorial ho accentua: a diferència de Barcelona, aquí no hi ha una capital clara i els municipis tenen identitats molt marcades, fet que dificulta la integració.

7. Quin model de reorganització considera més viable?

No sembla viable una àrea de prestació conjunta oberta com la de Barcelona, ja que podria generar conflictes i és difícil d'aplicar en un territori dispers.

En canvi, sí que veu viable establir zones d'actuació compartida en punts concrets com l'estació de l'AVE, l'aeroport o altres infraestructures clau.

També destaca la importància de tenir en compte l'estacionalitat, ja que la demanda varia molt segons l'època de l'any.

8. Quin hauria de ser el primer pas per avançar cap a un model metropolità?

Cal evitar repetir errors del passat amb organismes poc operatius. Seria preferible un espai més tècnic que polític, amb professionals especialitzats que puguin proposar solucions reals.

L'objectiu hauria de ser avançar cap a una mobilitat més eficient i sostenible, reduint la dependència del vehicle privat.

9. Vol afegir algun aspecte final?

El desenvolupament de l'àrea metropolitana i la seva aplicació al taxi serà un procés clau a seguir en els propers anys. L'objectiu hauria de ser millorar el servei i fer el territori més eficient, tot i que existeix un cert escepticisme sobre la seva aplicació real.

E5_ Alcalde de l'Ajuntament de Constantí

1. En què consisteix la seva tasca com a alcalde de Constantí i com es relaciona amb el projecte de l'Àrea Metropolitana?

La tasca principal és la gestió del municipi, que és socialment complex i amb realitats diverses. En relació amb l'àrea metropolitana, es veu com una oportunitat per aconseguir millors serveis, especialment en mobilitat, ja que el sistema actual no compleix amb uns mínims de qualitat.

2. Quines són les principals necessitats de mobilitat d'un municipi com Constantí?

Tot i tenir una bona cobertura de parades, el principal problema són les freqüències i la qualitat del servei, especialment per accedir a zones com el polígon, on el transport públic és poc funcional.

3. És necessari treballar de manera compartida entre municipis?

Sí, especialment per municipis petits, ja que la complexitat normativa dificulta gestionar serveis com el taxi de manera individual. La cooperació supramunicipal pot ser una bona solució, tot i que no és fàcil d'implementar.

4. El model actual del taxi genera limitacions?

Sí, genera limitacions importants. Per exemple, els taxis de Constantí no poden recollir passatgers a punts clau com l'aeroport de Reus o l'estació de l'AVE, fet que dificulta el servei i evidencia la manca de coordinació.

5. Una coordinació metropolitana del taxi beneficiaria municipis com Constantí?

Sí, especialment perquè municipis amb poques llicències tenen dificultats per cobrir tota la demanda. Poder operar en altres àmbits milloraria el servei i corregiria situacions que es consideren poc equitatives.

6. Quin hauria de ser l'objectiu d'un sistema metropolità de mobilitat?

L'objectiu ha de ser millorar el servei a la ciutadania, fent-lo més accessible, sostenible i eficient, integrant diferents modes de transport com el bus, el taxi o el futur tramvia.

7. Com s'haurien d'abordar les reticències del sector del taxi?

Mitjançant el diàleg i la negociació, posant el focus en la millora del servei. Es considera que els acords són possibles si es plantegen des d'un benefici compartit.

8. Quin model de reorganització del taxi considera més adequat?

Es mostra favorable a un sistema conjunt, on dins de l'àrea metropolitana els taxis puguin operar amb més llibertat, superant els límits administratius actuals.

9. Quina opinió té sobre la creació d'una Taula Metropolitana del taxi?

És positiu que hi participin tots els actors implicats: administracions, sector del taxi, ciutadania i altres agents. Els acords han de sorgir del diàleg entre totes les parts.

10. Quin paper té la informació en aquest procés?

És necessari disposar d'un document base amb una anàlisi clara de la mobilitat actual i dels objectius futurs. A partir d'aquí es poden definir propostes i millorar-les amb la participació dels diferents actors.

11. Quin hauria de ser el primer pas per avançar cap a un nou model?

El primer pas és elaborar aquest document base i, a partir d'aquí, establir objectius i treballar conjuntament amb tots els agents implicats per definir el model més adequat.

