

190

juny-agost 2010

Cinturó Obligatori
Cinturón Obligatorio
Obligatory seat belt



Atenció
Atención
Attention



TRISI PATENT
SERVISI CANTON DE
Trànsit

Institut Metropolità del Taxi

REVISTA TAXI

Taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

www.taxibarcelona.cat - www.taxibarcelona.com

06

La formació del futur taxista, un repte d'evolució contínua

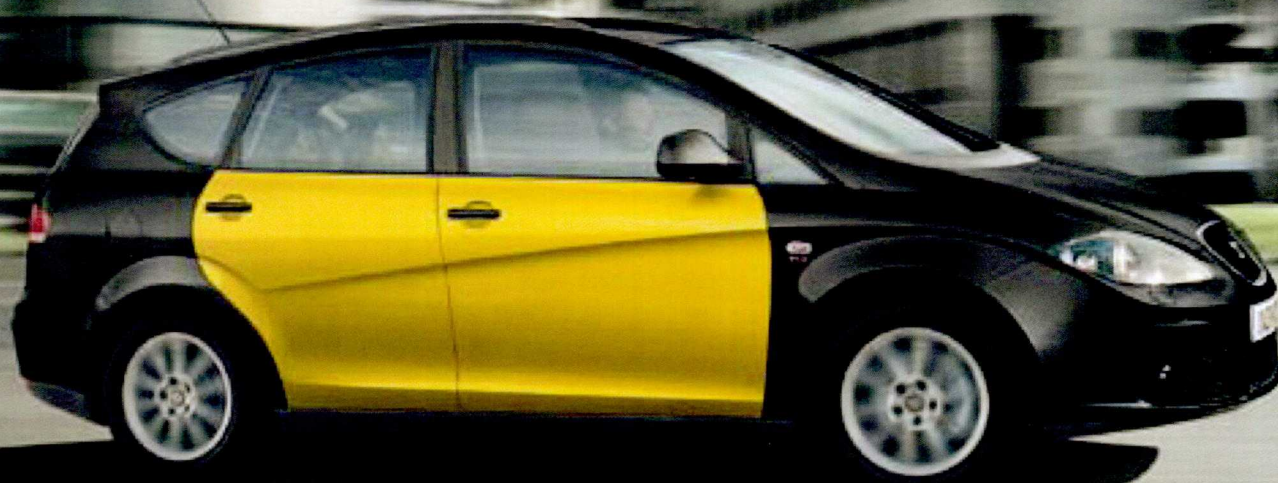
12

Entrevista a Joaquim Nadal i Farreras, conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya

16

Campanya de Seguretat Vial orientada als usuaris del taxi





50 años de servicio

SUPERÁNDONOS CADA DÍA. 50 AÑOS AL SERVICIO DEL TAXI.

SEAT

SEAT ALTEA XL 1.6 TDI CR 105 CV TAXI POR **16.145,92 €.**

PVP recomendado en Península y Baleares, Altea XL 1.6 TDI CR 105 CV Referente 16.145,92 €. Incluye , transporte, pintura taxi, aire acondicionado, llantas serie, faros niebla, ahorro promocional.
Oferta válida hasta fin de mes. Consumo ponderado: 4,8 l/100 Km .
Emisiones de CO2: 126 g/Km. Imagen acabado Altea XL Taxi.

seat.es

PRADES GRANOLLERS

AV. ALFONS XIII, 43 - 47 - BADALONA - TELF. 934 620 877 (Taller) TELF. 933 878 804 (Ventas)
C.DE LA TÈCNICA, 9 - BADALONA (MONTIGALÀ), - TELF. 934 970 750 (Taller) TELF. 934 864 544 (Recambios)

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

Consell de Redacció
Miquel Àngel Martí
Pilar Molina
P. Rocío Terán

Direcció Periodística
P. Rocío Terán

Col·laboradors
Natàlia Arozamendi,
Jesús Martínez,
Ma. Àngels Pujol,
Salvador Redón,
Patricia Serrano,
Marc Sanchis

Dibuixant
Carlos Azagra

Publicitat
Telèfon: 935 069 646

Assessoria Lingüística
Anna Canals

Disseny Gràfic i Maquetació
Estudi Freixes

Fotografia
Ramon Josa i Campoamor

Tiratge
13.300 exemplars de difusió
gratuïta i domiciliada a tots els
professionals taxistes, empreses, insti-
tucions i personalitats vinculats al
sector del taxi.

Impressió
Gramagraf, SCCL
Carrer de Corders, 22-28
08911 Badalona

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

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

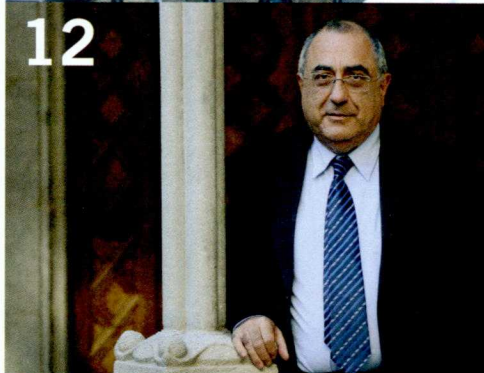
La revista *Taxi* es reserva
el dret de publicar,
de resumir o d'extractar els articles,
les opinions i/o les col·laboracions.

Avis jurídic important

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

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


Institut Metropolità
del Taxi



Sumari

05 Editorial

06 Taxi-formació

- La formació del futur taxista, un repte d'evolució
continua

12 Entrevista a

- Joaquim Nadal i Farreras, conseller de Política
Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de
Catalunya

16 Taxi-seguretat

- El taxi invita els passatgers a fer ús del cinturó
del nou retrovisor de seguretat integral en el
marc d'una campanya de seguretat vial

18 Taxi-sostenible

- Inaugurada la primera estació de GNV a
l'Hospitalet de Llobregat, la primera de l'àrea
metropolitana de Barcelona
- L'IMT participa activament en la Setmana de
l'Energia promoguda per l'ICAEN

20 Taxi-Barcelona

- Més novetats i més accessibilitat per gaudir de
Tibidabo

22 Taxi-opinió

- Ideas para hacer frente a una crisis con la partici-
pación de todos
- Futuro incierto para el taxi, si no se adoptan
medidas

25 Tauler

- Assolit el 10% del total de llicències que poden ser
explotades per persones físiques o jurídiques que
siguin titulars de més d'una llicència
- Amb la pujada de l'IVA l'1 de juliol, el taxi de l'AMB
no realitza cap modificació de l'actual règim tarifari
- El ICAEN presenta un avance de la convocatòria
de subvencions 2010 para vehículos híbridos
con gas natural o GLP
- Taxistas y radioaficionados: ¿conflicto evitable?
- Està permès aparcar per esperar passatge en el
Pont Aeri de l'antiga Terminal A de l'aeroport
- Revisió metropolitana per transferència o canvi
de material
- **Els taxistes jubilats l'any 2009 reben un senzill
i emotiu homenatge a Viladecans**
- Denúncies i sancions
- 124 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

34 Taxi-aeroport

- Accés del taxi a les sortides del Pont Aeri
- Inspeccions nocturnes per a garantir la correcta
prestació del servei

36 Taxi-motor

- Los 60 años de SEAT
Es la marca con más modelos dedicados al taxi

42 El perfil

- Al vent

47 Cinema, vídeo i música

48 Menjar de tres forquilles

- L'obra dels germans Collantes

50 Llocs per comprar

- Altaïr, la llibreria de Willy Fog

52 Llibres

- *El gratacel*, de Màrius Sampere

53 Taxi-lloure

- Gran fiesta para la familia del taxi en el Jardín
Botánico de Barcelona

54 L'usuari li agraeix

La bústia del taxi

Agraïments telefònics i/o escrits dirigits per diferents usuaris/es de taxi i que van ser atesos i/o rebuts per la revista *Taxi*. Les persones al·ludides en aquestes cartes poden trucar al telèfon 935 069 346 per a més informació.

Gràcies per la meva cartera

Usuari del taxi de Barcelona

► Agraïm al titular de la llicència 1956, Juan J. Janoves, la devolució d'una cartera.

Gracias por trasladarme a la Clínica Corachán

Usuaris de taxi de Barcelona

► Enviamos nuestro más sincero agradecimiento al taxista que, el pasado 8 de junio, trasladó a una señora de 53 años a la Clínica Corachán. La referida señora cogió el taxi en el lateral montaña de la Travessera de Gràcia/Calvet a las 13:45 h. Lamentamos no poder disponer de sus datos profesionales. Estaríamos encantadas de agradecerle la atención personalmente. Aun así, si lee esta nota, rogamos se ponga en contacto con nosotras llamando a la revista *Taxi*.

Deseo recuperar las fotos de la toma de posesión de juez de mi hijo

Usuaris del taxi de Huelva, de paso por Barcelona

► Deseo ponerme en contacto con el taxista que el 1 de junio, a las 16:00 horas, trasladó a una pareja con su hijo desde la Barceloneta al Hotel Catalonia. En el referido trayecto se dejó olvidada una cámara con las fotos de la toma de posesión de juez del hijo, que tuvo lugar por la mañana en el Auditori de Barcelona. Las fotos que contenía la cámara olvidada son de un valor sentimental muy importante; por ello deseamos encontrar al taxista que realizó este recorrido. Como datos adicionales, puedo manifestar que el chófer tenía barba, hablaba catalán y conducía un monovolumen.

Persona excel·lent

Usuari del taxi de Barcelona

► Desitjo traslladar el meu agraïment al taxista Manuel Bernaus, amb la llicència 1361. Aquest professional em va deixar en el meu despatx on havia quedat amb altres persones per anar a l'aeroport. En arribar-hi em vaig adonar que havia perdut la cartera. En pocs minuts, el taxista va tornar on m'havia deixat per retornar-me la cartera oblidada en el seu vehicle. Gràcies al seu gest vaig poder viatjar, en cas contrari no hauria pogut agafar l'avió. Manuel Bernaus és una excel·lent persona.

¡Recuperamos la cartera!

Usuario de visita en Barcelona (Vitoria)

► El sábado 1 de mayo, a las 12:40 h, cogí un taxi en el Gran Hotel Havana para desplazarme, junto a mi esposa, hasta la iglesia alemana de San Alberto Magno, en la calle de Copérnico. Allí asistimos a una primera comunión, y al acudir después al restaurante donde fue la comida, mi esposa se dio cuenta de que le faltaba su cartera con algo de dinero y documentación diversa, tarjetas de crédito, etc. Regresamos a la iglesia para comprobar si se le había caído allí, pero no fue hasta la noche cuando, al regresar al hotel, recuperamos la cartera porque el taxista que nos había llevado a la iglesia la encontró en el interior de su coche y se apresuró a entregarla al hotel, ya que allí comenzó su servicio con nosotras.

A través de esta carta queremos expresar nuestro agradecimiento al taxista y felicitarlo por su honestidad, proverbial entre los taxistas de España. Acudimos a su mediación para que se publique esta carta en esta revista, ya que no podemos contactar directamente con la persona indicada.

Gasto cívico y humano

Usuaris del taxi de Barcelona

► El lunes 10 de mayo, saliendo del Auditori, tomé un taxi y me apeé en la calle Llúria, esquina Alí-Bey. Pagué el importe y minutos después me di cuenta de que mi cartera con todas sus pertenencias no estaba en mi poder.

Evidentemente, di de baja las tarjetas de crédito y al día siguiente inicié el periplo de las renovaciones de las restantes tarjetas e identificaciones. Grande fue mi sorpresa cuando hacia el mediodía (estaba fuera de mi casa) el citado taxista me entregó toda la documentación a domicilio.

Muchísimas gracias. Sentí como un hecho muy gratificante, positivo y de gran civismo este acto, y más aún en unos momentos en que la sociedad civil está un tanto desencantada. Ruego informen a modo general de mi agradecimiento, ya que no sé ni el nombre ni la licencia del taxista en cuestión. Sólo deseo mandar este agradecimiento para que el interesado pueda sentirse satisfecho de su gesto cívico y humano.

Los taxistas de Barcelona, educados y eficientes

► Quisiera dejar constancia de mi agradecimiento a los taxistas del área metropolitana de Barcelona. Hemos podido comprobar que son educados y eficientes. Dos hechos corroboran esta afirmación:

Cuando llegamos a la estación, solicitamos al taxista que nos llevase a nuestro alojamiento, pero le pedimos que previamente parase en la agencia de alquiler para recoger las llaves. Le indiqué al taxista que debería esperar unos cinco minutos mientras mi mujer permanecía en el interior del taxi. Transcurridos los cinco minutos y como pasaba el tiempo, el taxista mostró cierta preocupación y, después de averiguar que procedíamos de Australia, fue en mi busca hasta encontrarme.

Más tarde, cuando ya nos dejó en el hotel, me percaté de que había olvidado una mochilla en el asiento

posterior del taxi, que contenía una cámara, binoculares, gafas y una serie de cosas significativas para mí si las hubiese perdido.

No había ninguna posibilidad de identificar el taxi o la compañía para alertar a los taxis sobre esta pérdida. Decidí entonces enviar correos electrónicos a las distintas radioemisoras de taxi para que alertaran a sus asociados. No sabemos si los correos dieron o no resultado, el caso es que al día siguiente, un taxista se dirigió a nuestro hotel y entregó al conserje la mochilla con todos los objetos. Envié otro *mail* a la compañía de taxis expresando mi agradecimiento, ya que el taxista tampoco se identificó.

Pasen por favor esta carta para agradecer al taxista referido nuestro agradecimiento.

G. L. (Australia)

D

Desde la entrada en vigor de la Ley del Taxi de Catalunya en julio de 2003, muchos han sido los cambios que se han producido en el sector, tanto en la forma de explotación de la licencia como en la masa social que forma parte del mismo.

La ausencia de la plena y exclusiva dedicación, la legalización de las personas jurídicas como titulares de licencia, la libre contratación de asalariados, etc. podrían ser algunos de los principales cambios en la concepción de lo que podría llamarse la explotación tradicional del taxi que había venido produciéndose hasta entonces. El balance en general es positivo, la Ley ha contribuido a modernizar el sector, a considerarlo un sector empresarial, no ya de industriales/artesanos, sino de verdaderos empresarios autopatronos, que explotan sus licencias con plena libertad con la única limitación del descanso obligatorio y una serie de normas que básicamente persiguen racionalizar el servicio y establecer unas reglas del juego para evitar la competencia desleal entre los taxistas. Esa libertad anhelada por unos y aceptada finalmente por todos ha desembocado en la actualidad en una norma que, además de los efectos producidos en el día a día del servicio, limita en determinadas situaciones (medidas excepcionales, temporales, etc.) la labor del gestor en su toma de decisiones; de ahí que el IMT propondrá a las organizaciones realizar un balance de la aplicación de la Ley y emprender, si es el caso, en la próxima legislatura del Gobierno de Catalunya, un proceso de modificación de la Ley del

Taxi que permita ajustar aquellas disfunciones que se hayan podido observar.

El otro aspecto destacable desde su entrada en vigor es el gradual cambio de perfil de las personas que acceden al sector. La necesidad del

**Al taxi tothom hi cap,
però no tothom val**

sector, autónomos y empresarios, de generar una importante bolsa de titulares de la Credencial de taxista ha provocado en los últimos años que se incremente de forma exponencial el número de personas aspirantes y titulares de carné de taxista. Este fuerte incremento de aspirantes a taxista tiene su reflejo en un aumento de escuelas de formación que legítimamente se constituyen para absorber toda la demanda. Todos los actores de la formación somos responsables de mantener el alto nivel de calidad del taxi; las escuelas, priorizando la formación sobre la cantidad; el IMT exigiendo un nivel de conocimientos suficiente para prestar el servicio con los niveles de calidad que siempre se ha tenido. Todas las personas, indistintamente del origen, tienen derecho a ejercer esta profesión, pero no de cualquier manera; los usuarios son exigentes y el taxista siempre ha colmado esa demanda con profesionalidad y vocación de servicio.

Parfraseando la última campaña del Ayuntamiento de Barcelona dirigida al civismo, "A Barcelona tot hi cap però no tot s'hi val"... *AL TAXI TOTHOM HI CAP, PERO NO TOTHOM VAL.*

La formació del futur taxista, un repte d'evolució contínua

En una conjuntura com l'actual, les aules de les escoles que imparteixen els cursos per a poder presentar-se als exàmens convocats per l'IMT per tal d'obtenir la Credencial de taxista acostumen a estar plenes de gent de totes les edats, sexe i procedència. A l'àrea metropolitana de Barcelona hi ha 16 escoles, el 95% de les quals estan situades a Barcelona i la resta a Santa Coloma de Gramenet, Badalona i l'Hospitalet.

Un percentatge molt elevat de les persones que en aquests moments s'estan preparant en les diferents escoles per accedir al taxi ho fan per sortir d'una situació d'atur, de precarietat laboral, en la recerca d'un primer treball o, com en el cas de les dones, per iniciar-se en una activitat que els és propera perquè tenen un familiar que ja treballa com a taxista.

P. Rocío Terán

revista-taxi@amb.cat

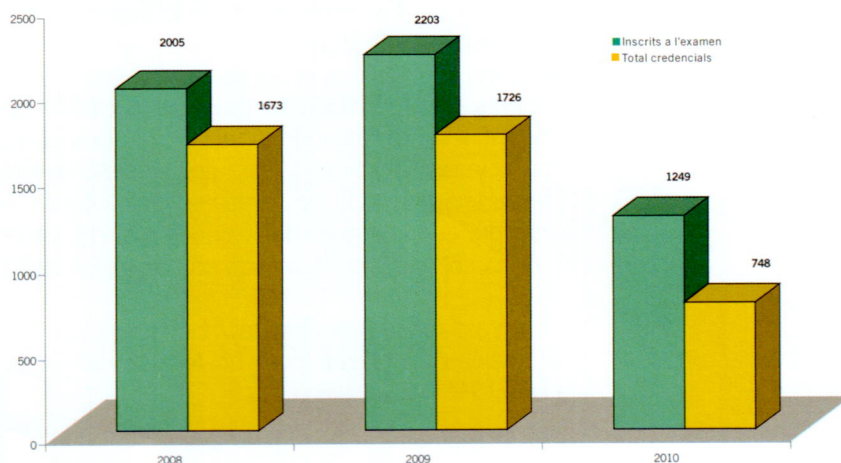
Algunes de les escoles que avui funcionen aporten als alumnes l'experiència de molts anys de formació. És el cas de l'Escola Solano, que forma taxistes des de l'any 1950, o del Centre de Formació del Taxi, que impulsat pel Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), és present en el món educatiu del sector des de 1998. Juntament amb aquestes sòlides trajectòries, se'n troben d'altres de més noves que els darrers anys han apostat per la formació davant la creixent demanda de ciutadans i ciutadanes que volen ser taxistes o intueixen que treballar en el sector pot ser una bona sortida laboral. La vigència d'una Llei del Taxi més permissiva en l'explotació de la llicència a doble torn i en la creació d'empreses ha influït en l'interès per la formació, tant per part de les associacions de taxistes com de sectors privats vinculats a la indústria del taxi o de l'àmbit sindical.

En el ventall d'oferta formativa existent actualment per a aquella persona que vol accedir al taxi hi trobem, juntament amb les iniciatives ja arrelades en el sector, altres si més no, innovadores. Aquest és el cas de l'Escola Barcino-Santiveri, que ha començat a impartir classes aquest any i que pretén garantir als seus alumnes una formació rigorosa basada en la dilatada experiència en el camp de la gestió i la tècnica de les dues empreses del sector que la impulsen: Gestoria Santiveri i Taxímetres Barcino. Un altre model nou és el que promou l'Associació Empresarial del Taxi des de fa cinc anys i que consisteix a formar persones interessades en ser taxistes, amb la particularitat que el període de formació és gratuït i, en contrapartida, l'aspirant ha d'adquirir el compromís de treballar un temps en les empreses que formen part de l'AET. També, des de fa dos anys, el Sindicat de Taxistes Autònoms de Barcelona (STAB) ha creat la seva aula formativa STABXI amb la filosofia de promoure una formació activa, amb la



José Rodríguez Rayo, amb els seus alumnes de l'Escola Solano.

Evolució del nombre d'inscrits i total de credencials



col·laboració de persones que aporten experiència en el sector. Paral·lelament, persones vinculades generalment al taxi han obert altres centres en les principals ciutats metropolitaness per tal de donar resposta a la demanda d'una formació més propera al lloc de residència dels ciutadans i ciutadanes que no viuen a Barcelona interessats a ser taxistes.

Una iniciativa pionera i particular és també l'engegada pel Centre de Formació del Taxi, que ve organitzant, amb la col·laboració de Barcelona Activa i la CEJAC, cursos d'accés al taxi per a la reinserció laboral de les dones. Fins a aquest moment 115 dones s'han beneficiat d'aquesta iniciativa i moltes ja són avui taxistes en actiu.

No seria just diferenciar totes aquelles escoles de taxi que s'han guanyat prestigi a còpia d'esforç, d'anys de treball i de professionalitat, d'aquelles altres –per sort poques–, que en aquests moments no garanteixen una qualitat en l'ensenyament ni tampoc en equipaments i que més aviat semblen haver estat creades per a respondre interessos conjunturals. Aquest fet obliga a reflexionar i a exigir per al futur una normativa que reguli l'homologació de les escoles de taxi per garantir una formació sèria, rigorosa i de qualitat.

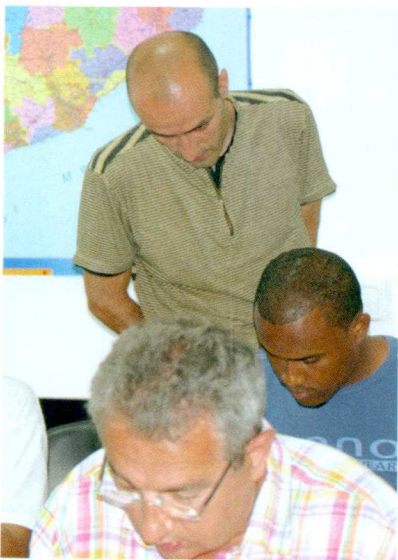
Qui, què i com es forma el futur taxista?

Una visita a algunes de les escoles de taxi permet constatar que les persones que avui són responsables de la formació dels futurs taxistes són majoritàriament taxistes en actiu. Aquest és el cas de David Herrera, professor del Centre de Formació del Taxi des de fa més de 10 anys, qui amb paciència i dedicació s'empenya a explicar als seus alumnes cada dia la forma de dominar la ciutat amb el primer instrument formatiu que tenen a mà: la Guia de Barcelona. Els seu dilatat bagatge com a professor i taxista li permet dir avui amb fermesa que en aquest moment surt gent que no està preparada per

a ser taxista i, que per aquest motiu, intenta transmetre als seus alumnes tot el que sap, però també l'ètica de la professió perquè creu que s'està perdent, cosa que percep al carrer cada dia. La incorporació de l'ensenyament en línia creat per iniciativa de la direcció del Centre li facilita el seu treball, però sobretot el de l'alumne perquè li permet, després de les classes estrictament presencials, reforçar els coneixements teòrics des de la comoditat de casa seva.

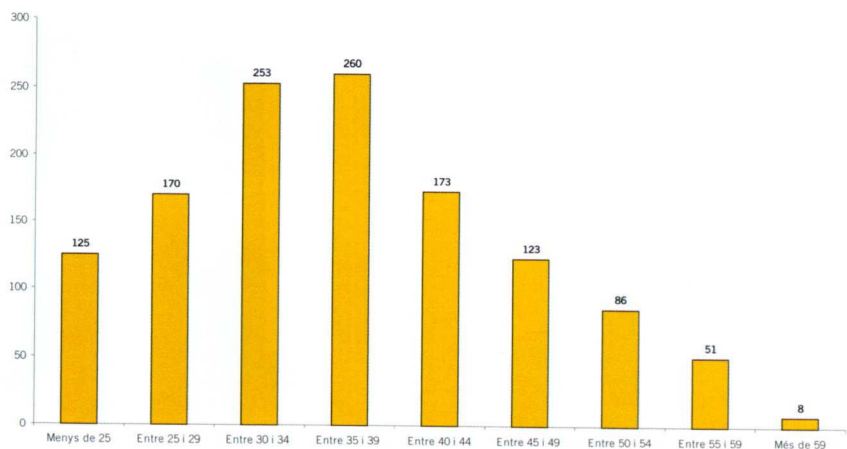
Amb la mateixa atenció personal i individualitzada que el David dóna als seus alumnes en el Centre del carrer de Pujades, Alfons Beltran ensenya els seus alumnes en l'Escola Barcino-Santiveri de la Vila Olímpica. La seva doble vessant de mestre d'escola i de taxista en actiu, i de tradició, li permet plantejar la formació del futur taxista des d'una perspectiva molt professional i que, si més no, reflecteix l'esperit amb què va ser creada aquesta escola. "Nosaltres", assenyalava Alfons, "volem que la gent que surti d'aquí, ho faci formada, en especial en el capítol d'atenció al client, en la prestació del servei, en el respecte al client, en no abusar amb els preus, en no carregar els taxímetres..." Subratlla que la formació que transmet, especialment quan abasta la part del Reglament, "no és a còpia de fer un test darrere l'altre, sinó a partir de la lectura, la interpretació i la discussió", perquè opina que "amb una formació conceptual bona i la pràctica es pot afrontar un examen amb més seguretat".

Des de fa més de 20 anys José Rodríguez Rayo es dedica amb cor, i en jornada completa, a l'ensenyament de futurs taxistes a l'Escola Solano. Avui les seves classes de matí, tarda i nit estan plenes d'aspirants a taxistes de diverses nacionalitats. L'experiència acumulada durant anys d'ensenyament en el sector li permet també assenyalar amb solidesa que, a més del Reglament, els itineraris, la utilització de les guies, cal transmetre la



Alfons Beltrán fa un seguiment d'un alumne a l'Escola Barcino-Santiveri.

Edat de les persones presentades a l'examen de la Credencial de Taxista
Primer semestre de 2010

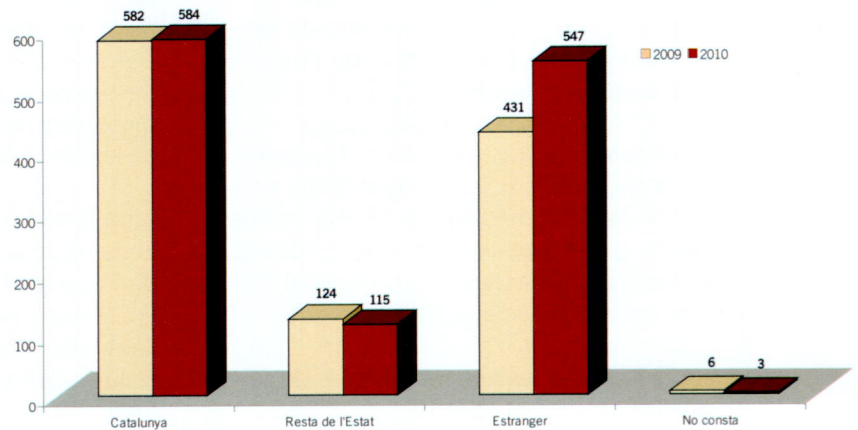


Taxi-formació



David Herrera, en la classe de vials del Centre de Formació del Taxi.

Procedència de les persones que s'han presentat a l'examen per a l'obtenció de la Credencial de taxista Comparativa primer semestre 2009-2010



gent el sentir de ser taxista, el que significa ser-ho, i que abans es reflectia molt bé en 'l'orgull de ser taxista'. Pensa que el tracte directe amb el públic és una tasca molt complicada i que, com que no hi ha un departament que pugui avaluar la qualitat de la relació taxista-usuari, el treball del taxi és d'un alt risc. Per això pensa que s'ha de treballar per incloure en la formació les normes d'atenció al client.

Iván Robles, un jove taxista de 35 anys, ha deixat momentàniament la professió per dedicar-se de ple a la formació a l'escola STABxi de recent creació i on també es va formar per a treballar com a taxista assalariat. Els seus alumnes són majoritàriament de fora de Catalunya i el seguiment que fa de la seva evolució és constant perquè diu que es troba amb alguns aspirants als quals els costen, en particular els recorreguts. L'escola ha incorporat una classe pràctica el dissabte anterior a la

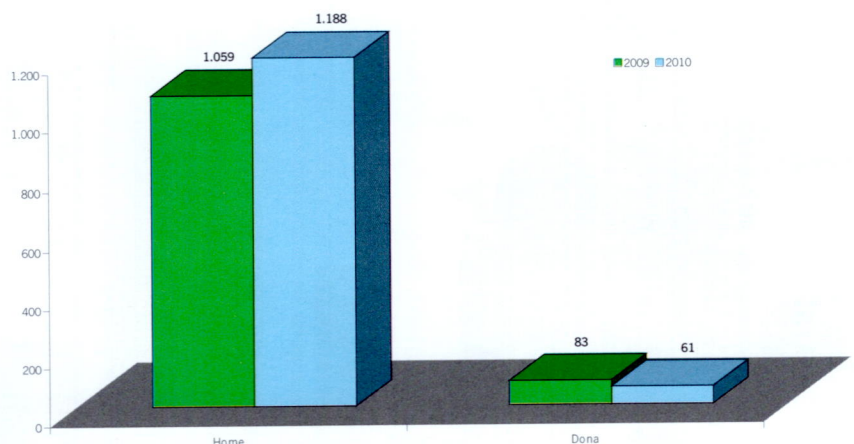
data de l'examen oficial de la Credencial, a la qual els alumnes es poden apuntar de manera voluntària per tal de realitzar diferents circuits per la ciutat simulant el treball d'un taxista. L'objectiu de l'escola és, segons l'Iván, formar bons professionals amb ganes i esperit de treball.

El professor de l'Escola de l'Associació Empresarial del Taxi (AET), Anton Inglés Martí, és matemàtic de professió i es dedica a l'ensenyament de nous taxistes des de la creació de l'escola l'any 1993. Les seves classes de pocs alumnes es perceben més intenses perquè a priori permeten una formació quasi personalitzada. En els darrers anys, l'escola tenia proporcionalment més alumnes procedents d'alguns països d'Amèrica Llatina o del Paquistán, però darrerament, com a conseqüència de la crisi econòmica, ara són novament els nacionals els que s'interessen per la formació per poder



Iván Robles, professor novel de STABxi.

Persones que s'han presentat a l'examen per a l'obtenció de la Credencial de Taxista Distribució per sexes - Comparativa primer semestre 2009 - 2010



La formació del futur taxista, un repte d'evolució contínua

accedir al taxi. Una de les característiques de l'escola és que, a diferència de les altres, possibilita que els seus alumnes puguin treballar en les empreses que formen part de l'AET un cop aprovat l'examen de la Credencial de taxista, tot i que prèviament, a part de pagar les taxes de matrícula reglamentàries, l'alumne pot efectuar un dipòsit d'una quantitat que pot recuperar si, com a mínim, treballa un any amb alguna de les empreses que formen part de l'Associació. Aquest sistema té un atractiu especial per a les persones interessades a trobar un lloc de treball un cop superat l'examen de taxista. "Amb aquesta modalitat", afirma Anton Inglés, "l'alumne se sent recolzat en el seu accés a la professió."

Amalgama d'aspirants nacionals i estrangers

El passeig per les escoles ofereix l'oportunitat de constatar l'interès que el taxi desperta entre els ciutadans estrangers, potser perquè veuen en aquest sector una opció per a sortir de l'atur o d'una situació laboral precària. Hi ha molt poques dones i aquelles que segueixen els cursos són en gran part de Catalunya o de la resta de l'Estat. Algunes volen incorporar-se al taxi perquè tenen un familiar proper que és taxista, encara que també hi ha dones més grans de 45 anys que, després d'una activitat laboral d'èxit, avui s'han vist afectades per l'atur i veuen el taxi com a una oportunitat per donar continuïtat a la seva vida laboral. El treball de taxista també atrau la gent jove del país que intenta iniciar una vida laboral estable i que té el desig d'explotar la seva pròpia llicència en el futur.

Amb la perspectiva de la seva experiència, José Rodríguez Rayo sosté que els seus alumnes estrangers són persones que generalment mostren molt interès per aprendre, i creu que volen, que necessiten, i poden donar un bon servei a la ciutat. "Son persones", afirma,

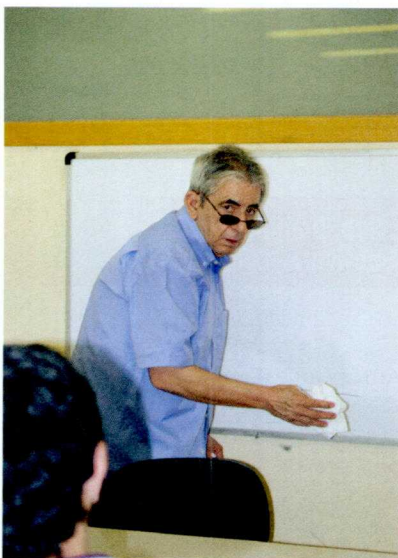
"que vénen a enriquir-nos amb les seves formes, la seva educació, les seves llengües...". Alfons Beltran assenyala que els ciutadans de fora arriben a la seva escola perquè tenen un amic o un conegut que ja s'hi ha format i és taxista. "És gent", diu, "que bàsicament ve a treballar, a buscar una feina que els aportí un sou. Tenint en compte les seves circumstàncies", Alfons subratlla que "el seu interès com a professor és transmetre'ls el que és Barcelona i fer-los responsables i participants de tot allò que el taxi representa per a la ciutat".

Quasi tots els professors coincideixen en el criteri que cal optimitzar més els coneixements i insistir en la formació de la manera com s'ha d'atendre el client, així com de fer-los responsables del que representa tractar i treballar amb públic. Creuen unànimement que se'ls ha de recordar als nous taxistes que el taxista és sempre el representant d'una ciutat perquè en aquest moment no s'està donant el model de servei que abans era símbol d'identitat del taxi barceloní.

L'examen, una exigència que necessita reformes

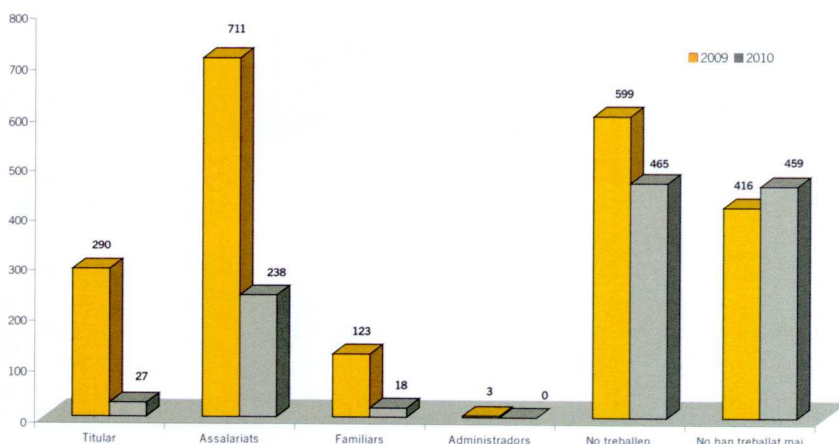
La iniciativa anunciada per l'IMT d'exigir un examen de llengua per als estrangers amb dificultats amb el català i castellà, i d'organitzar cursos específics sobre aquesta matèria, rep el suport del professorat de les diferents escoles, ja que, molt sovint, ells mateixos es veuen amb la necessitat de traduir les preguntes a algun alumne i això els comporta abaixar el nivell de l'ensenyament.

David Herrera, del Centre de Formació del Taxi, és de l'opinió de la necessitat d'endurir més l'examen per garantir la qualitat de la prestació del servei i de perllongar el període de formació encara que això pugui significar retallar el nombre de convocatòries anuals. L'Iván Robles d'STABxi reclama que s'utilitzin com a referència en totes les escoles i a l'examen les guies més



Anton Inglés Martí, professor de l'Escola de l'AET.

Activitat laboral de les persones que han aprovat l'examen d'obtenció de la Credencial de taxista



Taxi-formació

actualitzades, perquè la dinàmica de canvis de la ciutat fa obsoleta la de l'any anterior. Rayo de l'Escola Solano opina que l'examen és excessivament teòric i es valora poc la vessant d'atenció al client i les normes que ha de tenir el taxista al carrer. Per la seva banda, Alfonso Beltrán seria partidari d'introduir una avaluació pràctica de l'alumne després de l'aprovació de l'examen teòric. El professor Anton Inglés de l'Escola de l'AET fa una valoració positiva de l'examen, però com els seus alumnes, demana que hi hagi una mica més de temps, especialment per als recorreguts.

Tots aquests professionals de la formació i del taxi que formen dia a dia els seus futurs companys no veuen tampoc malament la idea d'establir una coordinació entre ells i l'Institut Metropolità del Taxi per tal d'establir uns criteris comuns quant al camí que ha de seguir la formació o per a tot el que s'ha d'exigir a l'alumne i per establir paràmetres que permetin definir què és el que

avui necessita l'alumne per sortir al carrer garantint la qualitat del servei. En definitiva, per definir quin perfil de taxista reclama avui la ciutat.

El reciclatge, assignatura pendent

Si bé el Centre de Formació del Taxi té una dilatada experiència en la formació per al reciclatge dels taxistes en actiu amb cursos subvencionats per la Direcció de Transports i Ports de la Generalitat de Catalunya o per Barcelona Activa en el camp de les tècniques de conducció, anglès i informàtica i per on ja han passat més d'uns 1.000 professionals, la resta d'escoles encara no s'han plantejat organitzar-los, tot i que els seus professors consideren que són força necessaris en la conjuntura actual. Temes com l'atenció al client, l'anglès o altres matèries que ajudessin al taxi a recuperar el seu prestigi, els consideren cabdals, així com per modelar el perfil de taxista que ha d'oferir un servei amb marges de qualitat al conjunt de l'àrea metropolitana.

L'opinió dels futurs taxistes

Per què el taxi? Com valora la formació que rep? Com veu l'examen?

Mariano de la Fuente, Lleida Escola Barcino-Santiveri



M'agrada el tracte amb les persones perquè m'he dedicat a l'activitat comercial i he conduït tota la vida. Ara estic a l'atur i el taxi és una alternativa que m'agrada, ja que la meva vocació de petit era ser conductor d'autocar. L'edat et condiciona a estudiar potser més hores; jo, al marge de la formació diària a l'escola, estudio unes altres dues hores a casa. Respecte al temari, el més feixuc per estudiar és el Reglament. Sortim amb una bona formació, el professor és molt bo, ens està a sobre i ens ajuda molt, i no mira les hores que fan falta.

Mohammad Afsal, Paquistan Escola Solano



Es la mejor opción para encontrar un trabajo y además veo que en el taxi se necesitan conductores con idiomas y yo hablo inglés e italiano. No tengo problemas para comprender o hablar el catalán y castellano. La formación que he recibido ha sido muy buena porque no te piden memorizar, sino interpretar las guías y la información que necesitamos para ser taxistas. Yo ya hice el examen, pero sólo he aprobado el primer bloque, espero aprobar todo en la próxima convocatoria. Buscaré trabajo como asalariado.

Jordi Jiménez, Barcelona Escola Solano



He treballat amb camions i autocars i també de missatger. Vull aprovar l'examen per treballar pel meu compte. La formació que he rebut ha estat molt bona i estic content amb l'escola. Ara, s'ha de treballar i s'han de fer els deures com et mana el professor. Jo he dedicat dues i tres hores d'estudi a casa al marge de les classes presencials. Sé que per treure'm un sou he de treballar molt dur, però em compensa per la independència que el taxi t'ofereix.

Radamés Iranzo, Rep. Dominicana Escola Barcino-Santiveri



He visto en el taxi una oportunidad de trabajo y me gusta la profesión. El taxi será mi primera experiencia laboral. No veo difícil el temario porque nos estamos preparando muy bien y el profesor nos ayuda e indica todo. Lo más difícil para mí es el catalán porque todavía no me he puesto a estudiarlo. Lo demás es sencillo, a mí me parece que hay que estudiarlo y también depende de la agilidad de cada uno. Quiero aprobar y trabajar.

Patricia Vázquez, Barcelona
Escola Barcino-Santiveri



Vengo de una familia taxista, mi padre lo es, también su pareja y mi hermano. De vivir tanto el taxi en casa, me he planteado seguir el mismo camino. Encuentro que es un trabajo excelente para las mujeres porque te permite unos horarios que puedes compaginar con tu familia e hijos. Ningún trabajo permite tanta flexibilidad horaria, aunque continúa siendo un sector muy cerrado para las mujeres. De la formación, lo más complicado es el callejero, pero es ponerte para llegar a dominarlo, entretenerte en casa, y fijarte cuando vas por la calle. No obstante, pienso que la experiencia es lo más importante. Cuando tenga el carné empezaré como asalariada, primero quiero probar. Si todo esto me gusta, el sueño de cualquier taxista es poder llegar a tener algún día una licencia. Estoy muy contenta por la formación que estoy recibiendo y, sobre todo, por el interés que el formador pone en nosotros. Antes de matricularme busqué diversas escuelas en Internet, fui a visitarlas, pedí información y, la verdad, ésta es la que más me gustó porque hay algunas que no parecen centros de formación. Además está al lado de Barcino, el taller de mi padre de toda la vida y, quieras o no, ello me dio una cierta seguridad.

Roser Buquet, Barcelona
Escola Solano

Arribo al taxi una mica per casualitat. Era empresària i per un tancament de l'empresa he hagut de cercar una solució ràpida per la meua edat. L'escola la vaig escollir per internet i, la veritat, és bona. No trobo dificultat en els temes que s'han d'estudiar, encara que per mi el taxi era un món completament desconegut i m'hi he hagut de submergir. El més difícil, des del meu punt de vista, és el domini dels plànols. Vull ser titular de llicència. Crec que la incorporació de les dones en el sector és força necessari perquè ajudarà a modificar també les reaccions d'un sector tradicionalment masculí. En la formació trobo a faltar la pràctica.

Fernando Tineo García, Barcelona
Escola de Formació de l'AET



Vaig optar pel taxi perquè em vaig quedar a l'atur. Treballava en una empresa de destrucció de plàstic. La formació que vaig rebre en l'Escola la considero bastant bona; ara, el que més m'ha costat han estat els circuits, especialment els de l'Eixample perquè té els carrers més entravessats. Ja vaig fer l'examen per la Credencial i he tingut la sort d'aprovar-lo; m'ha semblat molt correcte, encara que es necessitaria una mica més de temps. A partir de demà 8 de juliol començo a fer el taxi com a assalariat. En accedir a l'escola jo he pagat, a més de les taxes reglamentàries, una quantitat de diners que ha quedat com a dipòsit amb el compromís que se'm retornarà si durant un any treballa amb ells. És un sistema que és molt interessant per a la gent de la meua edat i que necessita trobar una feina al més aviat possible.

Alberto Navas, Barcelona
Centre de Formació del Taxi



Accedo al taxi porque la familia de mi mujer está relacionada con la profesión y porque tengo experiencia en la conducción de camiones. Creo que si te aplicas y eres trabajador, el taxi es una buena actividad, aunque también tienes que tener suerte. La formación es buena, pero también digo que debes venir todos los días a clase e invertir muchas horas en el estudio. A pesar de haber nacido y vivido aquí, lo más difícil para mí ha sido aprender el tema de las rutas, saber moverte por la ciudad. Ya hice el examen, estoy pendiente de la nota, lo más complicado han sido las preguntas sobre el reglamento y la normativa.

Nade Mohammed, Paquistán
Centre de Formació del Taxi



Estoy en Barcelona desde hace 18 años. He trabajado de comercial y hasta hace poco empresario de la construcción. Ahora me encuentro en paro. El taxi es mi último recurso para encontrar trabajo. En principio accederé como asalariado y, si las cosas van bien, compraré una licencia. No me son difíciles los temas de la ciudad, pero sí el reglamento y la normativa, y tengo dificultades con el catalán a la hora de escribir y contestar. Invierto muchas horas en estudiar; para poder obtener la Credencial más rápido, vengo a clases por la mañana y por la tarde. Opté por el Centro de Formación del Taxi porque un amigo también se formó en esta escuela.

Lluís Domènec, Sevilla
Escuela STABXI



Soy mecánico industrial. Trabajé en la Mercedes Benz de Sant Adrià, pero desde hace siete meses estoy en el paro. Me incliné por el taxi por sugerencia de mis hermanos que tienen una pequeña empresa de taxis, y cuando tenga la Credencial trabajaré para ellos. La formación es buena, lo único es que tienes que memorizar muchas cosas. Dedico dos horas por la mañana y dos por la tarde, según el día. Me preocupan más los recorridos. Me presenté una vez al examen y no lo aprobé. Espero superarlo en la próxima convocatoria de julio, aunque los nervios me sobrepasan en el examen. Ya soy muy mayor para tener una licencia; trabajaré de asalariado. El examen es correcto porque te preguntan lo esencial para ser taxista, no cambiaría nada. El taxi es una alternativa para salir de una situación laboral crítica. Mis hermanos me recomendaron esta escuela porque hay espacio para el aparcamiento, ya que vengo de Terrassa.



Entrevista

Joaquim Nadal i Farreras,

conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya

“La Llei del Taxi configura un escenari prou flexible que permet adoptar mesures en l'àmbit reglamentari o executiu que donin resposta en cada conjuntura als problemes de la professió”

Joaquim Nadal i Farreras, conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, ens dóna l'oportunitat de conèixer en aquesta entrevista i, per primera vegada, la seva opinió sobre temes que avui es plantejen en el sector, com ara el desplegament i millora de la Llei de Taxi, l'aprovació d'un marc regulador de les emissores de taxi, l'intrusisme, la representació en el Consell del Taxi... i, especialment, la significació del transport en autotaxi en totes les polítiques d'impuls i promoció del transport públic.

Quina valoració fa vostè de l'aplicació i el desplegament de la Llei del Taxi?

La valoració que fem de l'aplicació i desplegament de la Llei del Taxi és, en línies generals, satisfactòria, tot i que resten encara algunes qüestions per resoldre. Pensem que el sector s'hi ha sabut identificar i ha contribuït a cohesionar l'activitat i, sobretot, ha posat en valor la funció social del taxi.

Vostè creu que és el moment d'impulsar la modificació d'alguns aspectes de la Llei?

Crec que la Llei del Taxi configura un escenari prou flexible que permet adoptar mesures en l'àmbit reglamentari o executiu que donin resposta en cada conjuntura als problemes de la professió. En aquest sentit prefereixo parlar de desplegament o aplicació adaptada a la realitat que en cada moment viu el sector. Pot, però, haver-hi algunes qüestions puntuals que finalment ho requereixin.

Quines millores creu que s'hi podrien incorporar?

Estem treballant per donar resposta normativa a temes que necessiten un marc regulador com l'actuació de les emissores i, en general, els mecanismes d'intermediació del servei. També volem enllestir el Reglament General d'aplicació de la Llei, tot i que la norma mateixa confereix aquesta facultat en primera instància als ens locals.

Quin balanç pot fer del Consell Català del Taxi?

El Consell del Taxi és un instrument eficient en l'articulació de les relacions entre les administracions, els professionals i les persones usuàries

“Volem avançar i presentar al sector una proposta de reglament d'emissores, perquè entenem que es tracta fonamentalment de garantir la posició de les persones usuàries del servei davant de pràctiques o actuacions poc transparents”

que permet alhora la participació del sector en la governança de l'activitat. Tant el Ple com les comissions territorials han desplegat una tasca molt important, innovadora pel que té de participativa i de transparent en els mecanismes de presa de decisions.

És partidari de convocar eleccions en el sector per aclarir la representativitat en el Consell del Taxi?

En aquests moments no hi ha el nivell d'acord en el sector que, a parer nostre, és del tot imprescindible per a configurar un sistema definitiu de representació basat en una consulta electoral. Hem intentat propiciar una fórmula de consens, aquesta o una altra, però no ha estat possible fins ara. La normativa preveu, però, mecanismes de representació transitoris per donar resposta a aquesta situació.

En quina situació es troba l'establiment de les àrees de prestació conjunta del servei de taxi previstes en la Llei del Taxi?

Hem desplegat una tasca persistent per configurar àrees territorials de prestació conjunta en zones o territoris on enteníem que podien donar solució a problemes de creixement i racionalització de l'oferta i de servei a les persones. Allà on no hem pogut avançar més ha estat on no hem trobat l'indispensable suport dels ens locals o dels professionals.

De tota manera, ens reafirmem en el fet que aquesta organització dels serveis és el futur del sector si en volem garantir alhora la competitivitat i la millora de la qualitat.

El sector espera i reclama un Reglament d'Emissores de Taxi. Quan veurà la llum?

Tenim previst enllestir un esborrany abans de l'estiu. Es tracta d'una qüestió sobre la qual no hi havia un consens clar pel que fa a l'orientació que ha de tenir aquesta regulació. En qualsevol cas, volem avançar i presentar al sector una proposta, perquè entenem que es tracta fonamentalment de garantir la posició de les persones usuàries del servei davant de pràctiques o actuacions poc transparents.

En aquests moments en què hi ha nous punts de demanda de taxi (Estació de Sants amb l'AVE, noves perspectives en les línies de rodalies, aeroport, etc.) podria ser viable l'establiment d'un model de bitllet combinat tren-taxi, bus-taxi o incorporar al taxi en un model o sistema de bitllet combinat i integrat?

No ens tanquem a cap proposta que suposi integrar el taxi en el sistema de transport públic i en la col·laboració amb altres mitjans de transport. De fet, el taxi ja forma part de forma dominant de l'estructura del transport públic en determinades realitats territorials com a transport a la demanda.

Altrament, però, en els àmbits urbans i metropolitans també és necessari explorar noves fórmules de coordinació orientades a la satisfacció de la demanda no coberta pel transport col·lectiu en ferrocarril, metro o autobús.

Per què els plans de mobilitat contemplen tan poc les infraestructures necessàries per al taxi, un transport complementari de demanda

creixent en el territori i imprescindible per a algunes poblacions?

El taxi necessita facilitats operatives des del punt de vista circulatori, d'espera i estacionament. La millora de capacitat de les infraestructures viàries és una millora per al servei del taxi i a més preveiem també la seva incorporació a l'ús de les plataformes o carrils preferents per al transport públic, amb les actuacions que ja hem projectat i en algun cas iniciat a les principals vies d'accés a la ciutat de Barcelona.

Com veu vostè l'evolució i el futur del sector del taxi a Catalunya i les seves perspectives de mercat tenint en compte els canvis i el desenvolupament del Pla d'infraestructures en el territori?

El servei del taxi respon a realitats i demandes prou diferenciades. En els àmbits urbans i metropolitans, el taxi ha de seguir contribuint a la mobilitat reforçant el seu potencial de connectivitat i flexibilitat d'adaptació a la demanda i, al mateix temps, posar en valor la seva contribució a la mobilitat i el seu component social.

El nostre model de mobilitat aposta per la intermodalitat i en aquest context és on el taxi té el seu paper.

La competència deslleial per l'ús indegut de les autoritzacions de les VTC és una preocupació constant dels taxistes a l'àrea metropolitana de Barcelona. Què s'ha fet des de la Conselleria per solucionar-la?

Hem actuat i actuem en compliment dels nostres plans d'inspecció, per garantir l'actuació regular de totes les empreses i professionals que operen en el sector. Pel que fa a les autoritzacions VTC, com també al taxi, les nostres actuacions s'han orientat de forma molt especial al control de les irregularitats en la



“La millora de capacitat de les infraestructures viàries és una millora per al servei del taxi i a més preveiem també la seva incorporació a l'ús de les plataformes o carrils preferents per al transport públic”

contractació i la prestació del servei en llocs especialment significatius com els aeroports de Catalunya.

De tota manera, voldria dir-li que els comportaments punibles són, a Catalunya, una pràctica del tot minoritària.

Quines altres mesures s'estan adoptant per millorar l'eficiència del transport públic i del transport en autotaxi a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona i de Catalunya? Quan podran gaudir els taxistes d'una xarxa de carrils bus-VAO?

La política d'impuls i promoció del

transport públic, en el marc del Pla de transport de viatgers de Catalunya (PTVC), aprovat pel Govern, es concreta en actuacions a l'àrea de Barcelona, i també a les àrees de Girona, Tarragona i Lleida, i es materialitza en la dotació de noves infraestructures, la creació de nous serveis a la xarxa ferroviària i d'autobús, la integració tarifària i la millora de la informació als usuaris. Pel que fa als carrils bus-VAO en execució i en projecte, en preveiem l'ús per part del servei del taxi, seguint els criteris que ja es fan servir en l'àmbit urbà.

La millora de la velocitat comercial del transport col·lectiu, i també del taxi, n'és un element cabdal en la millora de la qualitat i la competitivitat.

“No ens tanquem a cap proposta que suposi integrar el taxi en el sistema de transport públic i en la col·laboració amb altres mitjans de transport”

Sí, es el momento.

ES EL MOMENTO PORQUE AHORA TENEMOS UNA GRAN OPORTUNIDAD PARA TI



GRAND SCÉNIC EXPRESSION
1.5 dCi 105CV 5 PLAZAS

POR **17.500€***

GARANTÍA DE 3 AÑOS O 250.000 KM.

LAGUNA EXPRESSION TOM
TOM dCi 110cv EC02

POR **17.850€***

GARANTÍA DE 3 AÑOS O 250.000 KM.



Y además...
15%* DE DESCUENTO
EN LAS
OPERACIONES
DE TALLER Y
PIEZAS DE
RECAMBIO
*Reparación para todas las marcas.



**1 KIT DE
LIMPIEZA**

EN TU PRIMERA
VISITA A NUESTRO
TALLER DURANTE
EL 2010.

Y ES QUE TU TAXI PUEDE LUCIR MÁS QUE NINGUNO.

*Oferta válida hasta el 31 de Diciembre de 2010. Los precios incluyen transporte, pintura y kit acoplación taxímetro. IVA y costes de matriculación no incluidos. Garantía Contractual 6 meses más la extensión de garantía de 3 años o 250.000km. ** El descuento se aplica sobre el total de la factura.

Gama Renault Laguna: consumo mixto (l/100km) desde 4,9 hasta 8,8. Emisión de CO₂ (gr/km) desde 130 hasta 207.

Gama Renault Scénic: consumo mixto (l/100km) desde 4,9 hasta 7,7. Emisión de CO₂ (gr/km) desde 130 hasta 184.

RENAULT RETAIL GROUP BARCELONA

ESPLUGUES AV. PAÏSOS CATALANS, 24-26 TEL. 93 470 26 00 ESPLUGUES DE LLOBREGAT

GLÒRIES AV. MERIDIANA, 85-87 TEL. 93 244 45 00 BARCELONA

MAQUINISTA CIUTAT D'ASUNCIÓN, 45-47 TEL. 93 360 06 60 BARCELONA

AUTOMOBILS Y SUBMINISTRAMENTS PERE IV PERE IV, 423-425 TEL. 93 3087258 BARCELONA

AUTOMÓVILES DOMINGEZ Y RAUL PASEO VALLDAURA, 175 TEL. 93 359 99 66 BARCELONA

TALLERES ARANDA PASEO MARAGALL, 272 - 276 TEL. 93 429 66 00 BARCELONA

ZICS GRAN DE SANT ANDREU, 352-358, TEL. 93 345 65 00 BARCELONA



El taxi invita els passatgers a fer ús del cinturó i del nou retrovisor de seguretat integral en el marc d'una campanya de seguretat vial

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

El director del Servei Català de Trànsit (SCT), Josep Pérez Moya, i el president de l'IMT, Francesc Narváez, van presentar el passat 22 de juny una campanya de seguretat viària conjunta dirigida al taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona amb l'objectiu de recordar l'obligatorietat de cordar-se el cinturó en els seients del darrere dels vehicles.

A la vegada, amb aquesta campanya es pretén conscienciar els passatgers del taxi que abans de sortir-ne mirin la porta posterior del vehicle. Durant l'obertura de la porta del darrere de l'automòbil es pot produir l'aproximació d'un altre vehicle (cotxe, motocicleta, ciclomotor, bicicleta...). Aquesta acció, sense una confirmació prèvia del passatger que pot abandonar el taxi amb seguretat, pot provocar un accident, atès que no hi ha temps suficient perquè l'ocupant tanqui la porta o bé perquè el vehicle que s'apropa redueixi la velocitat per evitar l'impacte.

Gadget de la campanya

El gadget de la campanya consisteix en una tira metàl·lica adhesiva que conté el doble missatge que vol transmetre la campanya conjunta de l'SCT i l'IMT: cinturó obligatori en els seients del darrere del cotxe i mirar abans d'abandonar el taxi. A més, aquest element incor-



El director del Servei Català de Trànsit (SCT), Josep Pérez Moya, i el president de l'IMT, Francesc Narváez, en la roda de premsa per anunciar la campanya.

pora un TRSI (Tots amb Retrovisor de Seguretat Integrat), un retrovisor de seguretat per a les portes del darrere dels vehicles.

El retrovisor és un mirall que s'ha de situar en cada un dels pilars interiors que formen part de la carrosseria interior del taxi. Amb aquest dispositiu, quan el passatger es disposi a sortir de l'automòbil per una porta posterior, podrà veure si s'aproxima un altre vehicle i, si convé, podrà retardar l'obertura de la porta i així evitar la col·lisió.

Durant la campanya es repartiran en el taxi 20.000 exemplars del TRSI.

Al llarg d'aquesta campanya, l'SCT distribuirà 20.000 exemplars d'aquesta tira adhesiva amb retrovisor a l'àmbit barceloní a través de l'Institut Metropolità del Taxi de Barcelona. En un futur, la iniciativa es podria estendre a la resta de demarcacions.

El gadget que portaran els taxistes de forma voluntària és un invent patentat pel barceloní Lluís Ros que amb aquest dispositiu ha guanyat la medalla d'or en la categoria d'Automoció al 38è Saló Internacional d'Invençions de Ginebra 2010. Fa quatre anys, l'inventor català va ser víctima d'un accident causat per l'obertura de la porta posterior d'un cotxe quan circulava amb motocicleta per la capital catalana. Aquest fet va ser el desencadenant que l'ha portat a desenvolupar la solució esmentada.

Els taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona **que vulguin incorporar aquest dispositiu en el seu vehicle de forma voluntària**, podran recollir el dispositiu, a partir de l'1 de juliol, en les estacions d'ITV, en les seus de les associacions del taxi, o en la seu de l'IMT.

Els articles 117 i 119 del Reglament General de Circulació especifiquen la normativa relativa als cinturons de seguretat en els turismes. Detalla que els passatgers dels seients posteriors han d'utilitzar els cinturons de seguretat, correctament cordats, tant en vies urbanes com interurbanes. (Convé tenir present que les excepcions d'ús d'aquest element de seguretat passiva en vies urbanes per als taxis només afecta els conductors).

El barceloní inventor d'un dispositiu de seguretat que vetlla per la seguretat dels passatgers



“M'enorgulleix poder aportar aquest dispositiu a la humanitat i saber que gràcies a ell s'estaran evitant accidents de trànsit i les seves conseqüències.”

Lluís Ros és l'inventor del retrovisor de seguretat, un invent que va crear després d'haver patit un accident en estavellar-se amb la porta d'un taxi quan circulava en la seva moto. Aquest invent li va fer merèixer la medalla d'or del 38è Saló Internacional d'Invençions de Ginebra de 2010. Lluís Ros es mostra molt satisfet que sigui el taxi de Barcelona el primer transport públic de tot l'Estat que el porti, sent també aquesta iniciativa pionera.

En quin moment es va plantejar la creació d'aquest retrovisor de seguretat que ara podran portar els taxistes de l'AMB que ho vulguin?

Vaig patir un accident de circulació a Barcelona. Quan anava amb la meva motocicleta em vaig estavellar contra la porta d'un taxi que la passatgera obria per baixar en aquell mateix moment. Davant d'aquest problema, vaig cercar una solució per evitar més accidents, per aquest motiu i les seves fatals conseqüències.

On és el lloc del vehicle més recomanable per situar-lo?

A l'interior, en la part posterior del pilar B. Ateses les característiques del mirall, es pot col·locar en qualsevol part del pilar B per tal que doni la visió clara i nítida de l'exterior de l'automòbil.

Va comptar amb la col·laboració d'algun taxista per desenvolupar la seva idea?

Després de l'accident, jo personalment vaig desenvolupar la idea. Quan vaig comptar amb tots els elements necessaris em vaig posar en mans d'uns professionals, advocats, enginyers per tramitar el procés de la sol·licitud de la patent per a aquest model d'utilitat al Ministeri de Indústria, Turisme y Comerç, i la seva ampliació a nivell mundial. Al llarg del procés, sí que vaig comptar amb la col·laboració i l'amabilitat d'alguns taxistes a qui vaig demanar ajuda per testar el retrovisor o fer fotografies.

S'han interessat pel seu invent altres sectors del taxi de la resta d'Espanya o d'altres països?

Sí, a més del sector del taxi, s'hi han interessat empreses del sector d'assegurances de cotxes de lloguer, autoescoles i particulars. També alguns fabricants de vehicles, però aquest camp requereix un altre tractament. Addicionalment he rebut sol·licituds de països, sobretot arran d'haver presentat el Retrovisor TRSI al Saló Internacional d'Invençions de Ginebra.

Compartir el seu invent amb una campanya sobre l'ús del cinturó li dona força?

El meu invent sorgeix d'una experiència negativa i ha de servir per evitar aquesta tipologia d'accidents i les seves conseqüències. 'TSRI – Tots amb Retrovisor de Seguretat Integrat' és una campanya de sensibilització per la seguretat vial i la prevenció d'accidents de trànsit. Tota campanya: l'ús del cinturó, el control de l'alcoholemia, el control de la velocitat, de cadenes de retenció per a nens, d'armilles de

visibilitat, de triangles reflectants, d'ús del casc, de revisions d'ITV, etc., serveix per a vetllar per la nostra seguretat i hauríem d'unir totes les forces possibles si l'objectiu és la prevenció d'accidents de trànsit, perquè és seguretat vial i seguretat pública. En el futur, tots els cotxes haurien d'incorporar de fàbrica el retrovisor de seguretat per a les plaques de darrere, igual que incorporen els altres tres retrovisors per al conductor o altres dispositius de seguretat activa, passiva i preventiva.

Vostè va ser guanyador de la Medalla d'Or en el 38è Saló Internacional d'Invençions de Ginebra amb aquest invent. Què ha representat aquest premi en la seva carrera professional?

Inicialment compaginava aquest projecte amb el meu treball professional, encara que progressivament m'hi vaig anar dedicant de forma cada cop més exclusiva. Guanyar la medalla d'or és un reconeixement a un projecte personal per desenvolupar un dispositiu de seguretat per al sector de l'automoció. I també un reconeixement internacional que, sens dubte, és una carta de presentació per poder arribar als col·lectius abans assenyalats a nivell internacional.

Si és usuari del taxi, què opina del servei?

Sóc usuari del taxi, ja que compleix una funció clau en la nostra societat, i també ho sóc d'altres mitjans de transport: sóc vianant, utilitzo el cotxe, la moto, la bicicleta, els patins, l'autobús, el metro, l'avió, el vaixell, etc., segons el que requereixi per desenvolupar les tasques de la vida quotidiana. Sens dubte, hem de ser conscients que vivim en una societat on tots utilitzem diversos mitjans de transport. L'important és poder conviure ordenadament i adaptar-nos a les noves fórmules de mobilitat. Sempre respectant els que conviuen amb nosaltres en carrers i carreteres. Com a ciutadà i client del servei de transport públic i privat exigeixo una qualitat de servei òptima així com millors infraestructures.

Té en perspectiva algun altre invent o iniciativa relacionada amb el taxi i/o amb el cotxe en particular?

Després d'una dilatada carrera professional, actualment el meu repte és desenvolupar aquest projecte: TRSI (www.trsi.es) perquè tots el cotxes integrin el retrovisor de seguretat ja que es tracta de seguretat vial i perquè en aquest capítol entrem tots. M'enorgulleix poder aportar aquest dispositiu a la humanitat i saber que gràcies a ell s'estaran evitant accidents de trànsit i les seves conseqüències.

Inaugurada la primera estació de GNV a l'Hospitalet de Llobregat, la primera de l'àrea metropolitana de Barcelona

L'empresa Ham, SA acaba d'instal·lar una nova estació de Gas Natural Vehicular (GNV) a l'Hospitalet de Llobregat, la primera de l'àrea metropolitana de Barcelona. La inauguració va estar presidida per l'alcaldessa del municipi, Núria Marín, així com pel director general d'Energia i Mines, Agustí Laure, i la directora de Qualitat Ambiental de la Generalitat de Catalunya, Maria Comellas, entre d'altres.

L'alcaldessa va manifestar que la nova estació de l'Hospitalet s'havia instal·lat amb una visió de futur i serà un punt de referència de l'àrea metropolitana per a tots els conductors privats i molt especialment per als taxistes. "Els taxistes treballen a l'entorn metropolità", va subratllar Núria Marín a la revista *Taxi*, "i, en un moment o en un altre, hauran de passar segur per la nostra ciutat i podran repostar d'una manera més còmoda i ràpida utilitzant un sistema al qual, fins ara, tenien dificultat per accedir". "A més", puntualitzà, "estarà a la seva disposició les 24 hores del dia".

El gerent de l'empresa Ham, SA, Antonio Murugó, assegurarà, per una altra banda, que una de les seves preocupacions és donar seguretat de subministrament. En aquest sentit informà també la revista *Taxi* que la seva empresa té en projecte obrir, en el termini d'un any o any i mig, cinc o sis punts nous de subministrament extern per tal que els taxistes no tinguin necessitat de repostar com fins ara a l'interior d'unes cotxes o en uns magatzems de gas natural. Encara que va reconèixer que tenen dificultat a cercar xarxes d'alta pressió que passin per les estacions de servei també va avançar que aquest any, tot i la crisi, s'obrirà un punt de subministrament de GNV en la zona del Port Olímpic. Demanà als taxis-



L'alcaldessa de l'Hospitalet, Núria Marín, en el moment de la inauguració oficial de l'Estació, acompanyada del director general d'Energia i Mines, Agustí Laure, la directora de Qualitat Ambiental de la Generalitat de Catalunya, Maria Comellas, d'Osvaldo del Campo, gerent de CNG Galileo, i d'Antonio Murugó i Ramon Vila, gerent i membre de la direcció de Ham, respectivament.



A l'acte de presentació de la primera estació de GNV de l'àrea metropolitana va assistir-hi el president de l'IMT i regidor de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, Francesc Narváez.

tes apostar pel gas natural per tractar-se d'un combustible econòmic i respectuós amb el medi ambient i perquè això farà viable que el sistema funcioni o no. Respecte a alguns problemes que es van detectar en algun model de vehicle assegura que aquells que ara estan autoritzats per a taxi amb GNV són fiables i amb garantia de fàbrica. Informà, finalment, que molt aviat hi haurà una altra marca que té previst posar en el mercat un vehicle amb GNV, amb garanties, que podrà segurament incorporar-se al taxi després de l'autorització respectiva.

La nova estació de l'Hospitalet donarà servei al conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona i s'afegeix a la xarxa de

subministrament públic de GNV iniciada en Catalunya a partir de la inauguració de l'Estació d'Abrera el març de l'any passat. El gas natural que dispensen aquestes estacions prové de la canalització que subministra la ciutat i es comprimeix a través de la unitat de compressió Femtobox, de tecnologia GNC Galileo, especialment dissenyada per a les estacions de serveis GNC. Aquesta unitat integra el sistema de compressió emmagatzematge i dispensació del GNC.

Per una altra banda, el Grup Ham té previst ampliar la xarxa d'estacions de servei de gas natural amb la creació del corredor Barcelona-Madrid i, per a tal fi, està en construcció un punt de subministra-

ment en l'estació de serveis de Torremocha del Campo, a Guadalajara, a 117 quilòmetres de Madrid, i preveu situar-ne una altra a l'estació Ham de Sant Sadurn d'Anoia, a 40 quilòmetres de Barcelona.



Primera estació de servei de Gas Natural Vehicular de l'Hospitalet i àrea metropolitana

ESTACIÓ DE SERVEI HAM L'HOSPITALET
Ubicació: Carretera del Mig, 38, esq. C/Miquel Romeu, 128
 08907 L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona)
Horari: Les 24 hores del dia

L'IMT participa activament en la Setmana de l'Energia promoguda per l'ICAEN

► En el marc de la Setmana de l'Energia, que anualment organitza l'Institut Català de l'Energia (ICAEN), l'Institut Metropolità del Taxi va participar en l'exposició "L'Energia de l'estalvi". La mostra es va situar a la plaça de la Universitat del 14 al 20 de juny, i el seu caràcter obert va permetre informar a peu de carrer els ciutadans i ciutadanes sobre les accions que s'estan portant a terme per a l'estalvi de l'energia en diferents sectors i en el transport públic en particular.

A través d'un vídeo, l'IMT va explicar les mesures i les iniciatives que s'estan adoptant des d'aquest organisme per impulsar un model de taxi més sostenible, que col·labori activament en la tasca global de construcció d'unes ciutats més habitables. Un panell informava de les actuacions que l'IMT està posant en marxa des de l'any 2003 per promoure l'estalvi energètic entre els professionals del sector a través de diverses mesures com ara la promoció de l'ús d'altres energies alternatives, la realització de cursos de conducció eficient per a taxistes en actiu i



Panell informatiu de les actuacions impulsades per l'IMT.

aspirants, el foment de bones pràctiques per reduir el consum d'energies mitjançant la promoció de la utilització racional de les parades, emissores de taxi o a través de la renovació de vehicles, entre d'altres.

Publicitat



AUTO-REPARACIÓN

MANUSAN, S.L.

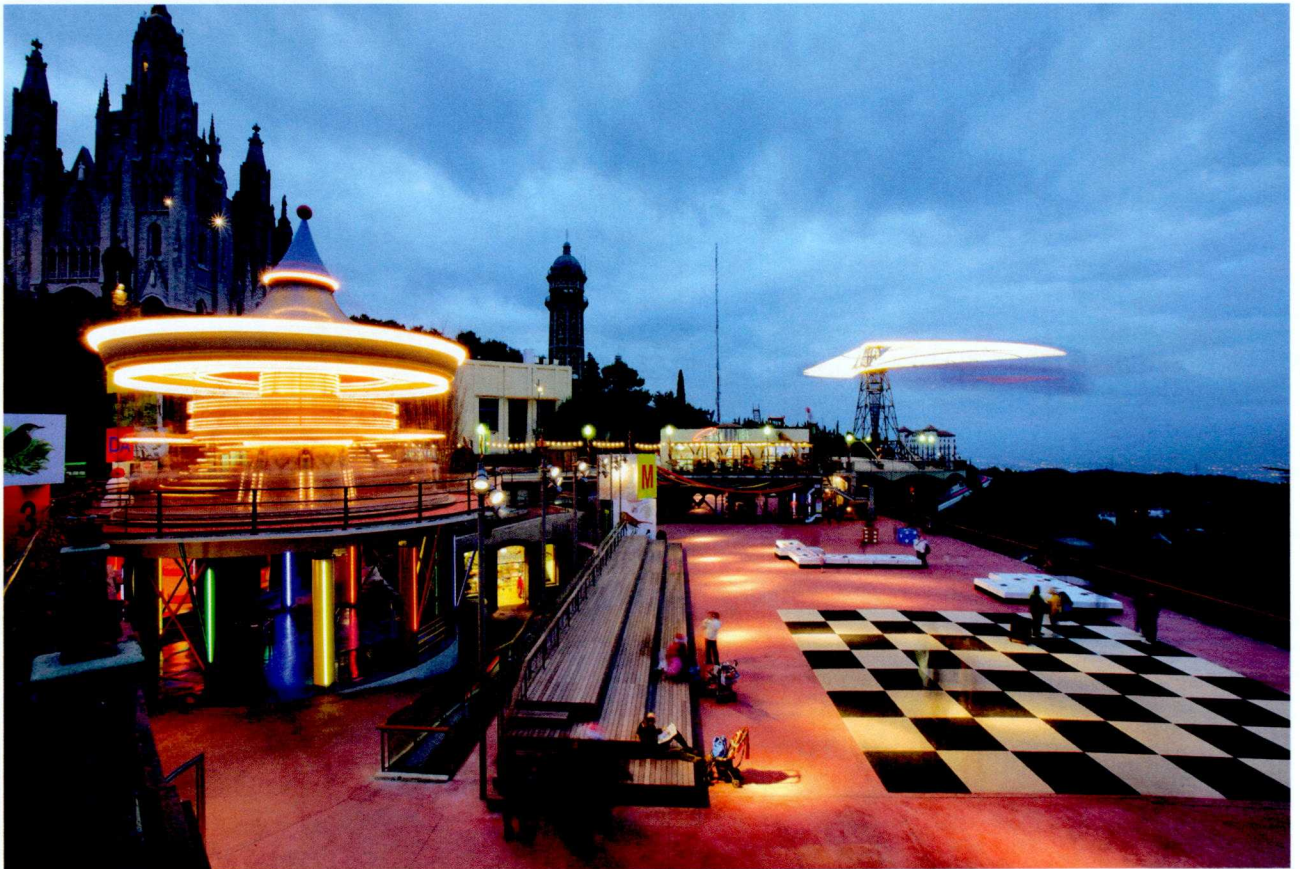
REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL



MECÁNICA, ELECTRICIDAD Y MÁQUINA DE DIAGNOSIS (DIÉSEL-GASOLINA)
OFERTA EN NEUMÁTICOS, BATERIAS, FRENOS, ACEITE Y FILTROS
INYECCIÓN ELECTRÓNICA, AIRE ACONDICIONADO, PRE-ITV + FRENÓMETRO (GRATIS)
MONTAJE Y REPARACIÓN DE GNC Y GLP

Jaume Brossa i Roger, 50 (frente cocheras TMB "El triangle" Verneda) - 08020 Barcelona
 Tel. 933 001 466 - Tel. y Fax: 933 090 223 - info@autoreparacionmanusan.es - www.autoreparacionmanusan.es

Més novetats i més accessibilitat per gaudir del Tibidabo



Revista Taxi
revista-taxi@amb.cat

El Parc d'Atraccions del Tibidabo presenta any rere any novetats molt atractives per oferir estones de lleure emocionants i divertides. L'any passat es va estrenar amb gran èxit la nova muntanya russa, un gran pas cap a la renovació i modernització de l'oferta, mantenint l'esperit familiar que sempre ha caracteritzat el parc.

Una de les principals novetats d'aquest any és la nova pel·lícula del

Dididado, el cinema en quatre dimensions. Amb el títol *Puja'm a la Lluna*, els visitants gaudiran d'una increïble aventura en què tres mosques fan el primer viatge a la Lluna.

Nous recorreguts al Camí del Cel i més jocs infantils

A més, el Tibidabo ha ampliat el Camí del Cel, l'espai d'accés gratuït a la part més alta del parc on es pot passejar i gaudir d'un entorn privilegiat enmig de la natura. En els darrers mesos s'ha millorat l'acces-

sibilitat d'aquest espai i s'han obert nous recorreguts, connectant la part alta amb la baixa, i afegint nous jocs infantils. Amb aquesta intervenció, el Tibidabo obre al públic de manera reformada i ordenada el cent per cent de l'espai considerat de lliure accés, procés que es va iniciar l'any 2007 amb l'objectiu de fer-ho accessible a tothom.

La Plaça del Somnis: un nou espai al mig del Parc

Dins del Parc d'Atraccions també s'ha millorat l'accessibilitat dels visi-



TIBIDABO

Vàlid durant els mesos de juliol i agost de 2010 de dimecres a divendres. Descompte aplicable a les taquilles del Tibidabo per la compra d'una entrada (P.V.P. entrada sense descompte: 25,20€). No vàlid per a grups ni acumulable a altres ofertes. Prohibida la seva venda. PLU 230

10%
de descompte



Ajuntament de Barcelona

tants. La zona que abans ocupava l'antiga muntanya russa ara és un gran espai, batejat amb el nom de la Plaça dels Somnis, que facilita una correcta localització dels diferents espais lúdics. La nova Plaça, que es converteix en un espectacular mirador sobre Barcelona, també fa la funció de distribuïdor i de punt de trobada. A més, s'utilitza com a espai de jocs a l'aire lliure, amb figures creatives de grans dimensions, i la seva amplitud el converteix en l'espai ideal per celebrar-hi els espectacles de cloenda.

El cim del Tibidabo, lliure de vehicles

Pel que fa a la mobilitat per arribar al Parc, cal destacar que el cim del

Tibidabo no permet l'accés als vehicles privats –excepte a l'aparcament del parc del cim– i, per aquest motiu s'han emprès tot un seguit de facilitats perquè els visitants hi puguin accedir còmodament en transport públic. A més de reforçar el servei del Funicular i del Tibibús, també s'ha habilitat un aparcament situat a la mateixa Ronda de Dalt (aparcament de Sant Genís, a l'altre costat de la Ronda d'on s'ubica l'Hospital Vall d'Hebron) on es pot deixar el cotxe i agafar l'autobús llançadora que arriba fins al Parc. Són alternatives ràpides, sostenibles i econòmiques, tant per a famílies com per a grups de joves.

T Parades de taxi més properes:
Passeig de Sant Gervasi, 40 (Plaça Kennedy).
Carrer d'Esteve Terrades, 46 (Clínica Quiron).

Horaris d'estiu:

JULIOL
 Dimecres, dijous i divendres de 12:00 a 21:00 h.
 Dissabtes de 12:00 a 23:00 h
 i diumenges de 12:00 a 22:00 h.

AGOST
 De dimecres a diumenge, de 12:00 a 23:00 h.

SETEMBRE
 Dissabte, 4, 11 i 18, i diumenge 5, obert de 12:00 a 22:00 h.
 L'1, 2, 3, 12, 19, 24, 25 i 26 obert de 12:00 a 21:00 h.
 La resta de dies, el parc d'atraccions romandrà tancat.

Publicitat

AutoRentat Galileu Lavado a mano

LAVADO INTEGRAL
 Carrocería exterior y limpieza exhaustiva y en profundidad del interior

- Lavado integral del exterior e interior de manchas, sedimentos y polvo en: asientos, suelos (alfombras), paneles, bandeja trasera, techo y maletero
- Limpieza exhaustiva de llantas, bajos de puertas y lunas (interiores y exteriores)
- Limpieza y encerado de paneles interiores y revitalización y lustre de vinilos
- Desodorización de toda la parte interior



Tiempo de ejecución: 6 - 8 horas
 Frecuencia recomendada: cada año
 Solicite cita previa
 Precio: ~~120,00~~ €

OFERTA EXCLUSIVA
Para taxistas

Ahora, al realizar su lavado **DESCUENTO** de 0,06 €/l en todos sus repostajes hasta fin de año en la gasolinera MEROIL de la Calle Galileu.



Pida más información por teléfono llamando **93 490 28 93** o en nuestro centro de lavado de la calle Galileu, 217



“Ideas para hacer frente a una crisis con la participación de todos”

Aunque siempre me he encuadrado en el grupo de los optimistas, tampoco quiero quedarme fuera de la realidad. De momento, y si no lo remediamos todos, la crisis económica que padecemos está durando más de lo que economistas y otros “gurús” habían llegado a vaticinar. Desde estas líneas daré algunas ideas para soportarla con la mejor de las actitudes, con dignidad y siempre dejando a un lado el pesimismo a ultranza. No obstante, y aunque en verdad está siendo muy difícil de atajar, pretendo dar alguna idea para que nuestros profesionales al menos puedan paliarla y sustituir pérdidas ya computadas por la obtención de nuevos mercados para el taxi.

Con el Institut Metropolità del Taxi nos hemos reunido varias veces para tratar temas económicos frente a la crisis y estudiar alguna solución dentro de las enormes dificultades existentes. Ahora bien, he de manifestar que en un estado de derecho debe respetarse la legislación y normativa vigente y no sólo eso, sino que el IMT con su presidente a la cabeza ha sabido en todo momento estar en su sitio y a la altura de las circunstancias, y posteriormente ha cumplido con la palabra dada en todas y cada una de las reuniones celebradas. Así lo hago constar en mi propio nombre, en el del STAB y el de la Federació Catalana del Taxi (FCT).

Algunas demandas

Todo lo declarado no impide que, dada la profunda y prolongada crisis que estamos padeciendo, el presente escrito sirva para presentar una serie de peticiones que creo son factibles de llevar a la práctica: incorporación de más carriles bus-taxi, añadir nuevas paradas de taxis en el Ensanche, acabar con prohibiciones de giro (sería deseable que se permitieran al taxi todos los posibles de la avenida de la Diagonal). Por otro lado, debería acabarse con la

provisionalidad de la Estación de Sants, que lo único que genera es conflictos al encochar y desencochar pasaje. Igualmente debería facilitarse al máximo nuestra labor en el aeropuerto y en el Muelle Adosado; con este tipo de actuaciones se mejora la calidad del servicio y se cuida el turismo tan necesario como fuente de riqueza para todos. Tampoco quiero dejar de mencionar lo que sucede en algunas zonas de ocio nocturno (podría citar la calle de Muntaner con Diagonal, calle de Aribau, Ramón Trias Fargas) donde a horas en las que la circulación es más bien escasa y cuando se está realizando un trabajo nocturno fomentado por el Ayuntamiento y el IMT se ponen multas sin ningún sentido y sin un necesario filtro. Lo fácil es sancionar, pero no es la medida que el taxi y el necesario servicio a los ciudadanos requiere.

Otro tema en el que se debe entrar, sin miedos ni cortapisas previas, es el de autorizar los vehículos de siete plazas. Es necesario que nos pongamos de acuerdo para incorporar este segmento de taxis, ganar mercados y evitar que otros ocupen el mismo. Seguro que hay fórmulas para que se beneficie a todos y no se perjudique a ningún taxista. Nuestra tarea es la de buscar soluciones y no la de crear nuevos conflictos.

Por último, también debe facilitarse el aparcamiento de taxistas en zonas azules y verdes para cumplir sus necesidades básicas teniendo en cuenta lo especial de nuestra profesión.

Respecto al IMT, destacar que este organismo se ha comprometido a no promover la modificación de las tarifas ante el incremento del IVA del 1 de julio. Incremento que, por cierto, no afectará a nuestras declaraciones trimestrales en módulos.

Propuestas del Consell del Taxi, una esperanza

En cuanto a los temas del Consell del Taxi, de la reunión del 22 de mayo, tengo fundadas esperanzas por la importancia de los temas apuntados por el señor Villalante: Taxi Sanitario a tratar con el Departament de Salut, Comisió de Seguridad a tratar con Interior, regulación del taxi en municipios que no disponen de servicio desde los ayuntamientos limítrofes, el fundamental Reglamento de Emisoras, Reglamento General de la Ley del Taxi y su agilización, inclusión de un web del taxi en el de Obras Públicas, creación de un grupo de trabajo para el estudio de las tarifas 2011, reunión con los estamentos de los diferentes aeropuertos para tratar todos los temas de interés.

Por otro lado, no puedo silenciar mi profundo agradecimiento a los miembros del Consell y en especial al señor Villalante por dejar intervenir a los compañeros de Madrid en relación a la controvertida Ley Ómnibus. En concreto, hablaron ante el Consell el presidente de la UNALT y el abogado señor Díez, experto en la materia. Asimismo también debemos alegrarnos de que el señor Villalante se comprometiera a trasladar al Ministerio de Fomento la inquietud de nuestro sector ante la controvertida Ley.

Respecto a todos los temas tratados por el Consell del Taxi no hace falta decir que tendrán al STAB y a la Federació Catalana del Taxi para trabajar conjuntamente y sacar todo adelante desde el sacrificio y la fidelidad necesarios, porque se trata de materias fundamentales para el taxista y para sentar las bases para poder ir saliendo de esta prolongada crisis que queremos superar cuanto antes con el esfuerzo y apoyo de todos.

Un saludo y un feliz verano a todos.



Futuro incierto para el taxi, si no se adoptan medidas

¿Qué futuro queremos para nuestro taxi? ¿Cómo vemos el taxi de aquí a unos cuantos años? Éstas son algunas reflexiones que nos deberíamos de hacer muchos. Seguro que la inmensa mayoría que accedió a esta profesión ve como nuestro sector está dando un giro copernicano (sinónimo de cambio radical en cualquier ámbito, según el diccionario). Esto se producirá, evidentemente, si no lo evitamos.

Nada será lo que fue. Sólo hay que pensar lo que costó tener un sector equilibrado con la aplicación del Reglamento Nacional de 1979 hasta el 2003. Y lo que se ha destruido desde ese año hasta ahora.

La flota sobredimensionada que tenemos en la actualidad con más de 3.000 asalariados (incluidos también los familiares) no es la situación idónea para un sector que se encuentra en crisis. Y además esta cifra aumenta. Y no se para, porque siguen presentándose un buen número de personas para acceder al carné de taxista, más de lo necesario. Las nueve convocatorias anuales siguen en pie.

La desaparición de la plena y exclusiva dedicación con la nueva ley ha fomentado la mal denominada "gestión" de licencias cuya legalidad habría que investigar. Evidentemente, este hecho provoca que el taxi no sea un trabajo para ganarse un jornal, sino un negocio para sacarle la máxima rentabilidad.

Todo ello conlleva una caída en dos aspectos fundamentales del taxi: la profesionalidad y el servicio. La profesionalidad, ya lo estamos viendo, está bajando en picado. Hay que subir el nivel, a pesar de que ahora hay una mayor exigencia en los exámenes, pero el castellano está pendiente. En el servicio, será evidente dentro de un tiempo. Nadie va a poner un vehículo Mercedes o de gama media alta en una licencia que va a ser explotada por dos personas, porque lo que se busca es rentabilidad, no dar buen servicio. Hasta ahora, el servicio se soportaba por los autónomos, que tenemos nuestro taxi que, además de

ser nuestro vehículo de trabajo, es nuestro coche privado.

Todo ello lleva a un taxi con un futuro incierto e indudablemente no deseado por centenares de autónomos. Es evidente que este mensaje va dirigido a la Administración, quien ha de tomar cartas en el asunto. Hace tiempo que llevamos hablando de este tema. Nosotros ya intentamos buscar soluciones para nuestra profesión. Dentro de unos días vamos a dar a conocer a las distintas asociaciones nuestra propuesta sobre regulación horaria a la cual pretendemos que se unan para hacer un frente y conseguir una medida de cara a la REGULACIÓN del sector.

Evidentemente, no es suficiente. Esa medida debería ir acompañada de otras como la contingenciación de los coches a doble turno (parece que hay impedimentos de la Ley); aplicar un porcentaje de coches a doble turno, abierto a todo el sector, y el resto de la flota: un taxi, un conductor. Hemos de volver a la exigencia de la plena y exclusiva dedicación, al final tendremos que desempolvar la frase de: "El taxi, para quien lo trabaja." Este eslogan fue el que provocó la creación de nuestra organización, el STAC.

Muchos se van a echar las manos a la cabeza cuando lean estas líneas, pero ¿para qué sirvió el dinero que se empleó en las 456 licencias que se amortizaron? Respuesta: Para nada. En aquel momento se quedaron alrededor de 10.500 licencias y unos 600 asalariados. Ahora contamos con las mismas licencias y más de 3.000 asalariados.

Por lo tanto, mientras no se tomen las primeras medidas, no podemos progresar hacia otras como se habla en las paradas, con un lenguaje fácil y sin ningún tipo de rigor. O cambiamos el rumbo del taxi actual, o el futuro del mismo es muy negro.

Cambiando de tema, creemos que no se ha publicitado bastante el valor que tiene el sacrificio que hace el sector al no cambiar tarifas por el incremento del

IVA. Todos los transportes públicos, subvencionados todos ellos, lo han hecho. El taxi no ha subido por segunda vez en un año. Suficiente eslogan para cambiar la imagen de este sector que también se está esforzando y da su "do de pecho" por la economía de todo el país.

Parece que lo único que sobresale es lo negativo del taxi como sucedió cuando el volcán de Islandia y la paralización aérea en todo el espacio europeo. Muchas personas tuvieron que utilizar el taxi como medio para llegar a sus domicilios y parecía que nos estábamos "forrando". Nadie se ha preguntado los centenares de servicios y su coste en disminución de recaudación que supuso para el taxi la paralización de un montón de aeropuertos de España. Sólo en Barcelona se generan alrededor de unos 4.500 servicios diarios en taxi.

Dos juristas, especialistas en transporte, ratifican que la Ley Ómnibus no tiene repercusión ninguna para el taxi. Alguna organización quiere seguir creando el pánico, la duda, la incertidumbre en el sector del taxi sobre la repercusión de la Ley Ómnibus, aprobada por el Parlamento español a finales del mes de diciembre. NO HAY REPERCUSIÓN NINGUNA. De todos los informes que se han barajado hasta ahora, ninguno es vinculante y en alguno, como el de la Competencia, encima subraya que el sector está muy intervenido. La legislación de los vehículos con conductor sigue vigente y sus baremos, igual.

Un informe encargado por la Confederación del Taxi de España, organización nacional a la que está adscrita el STAC, a Rafael Abril Manso, abogado, especialista en Política Común de Transportes de la Unión Europea por la Universidad Politécnica de Madrid y Luis Llanes Garrido, abogado y magistrado en excedencia, han manifestado que "el artículo 21 de la Ley Ómnibus no tendrá impacto alguno en el sector del taxi, ni directamente, ni indirectamente." Con las modificaciones que se introducirán próximamente en el ROTT, quedará más clara la frontera de los vehículos de alquiler con conductor y el sector del taxi.



Entrevista

Joan Cervera,

conseller delegat d'Avalis de Catalunya, SGR

¿Qué és Avalis de Catalunya?

Avalis és una Sociedad de Garantía Recíproca constituïda en el 2003 gràcies a l'impuls de La Generalitat de Catalunya.

En el moment de la constitució, tot el sector financer català, bancs i caixes d'àmbit nacional que actuen a Catalunya, cambres, patronals més representatives, associacions, etc., van entrar a formar part del capital de la societat. Addicionalment es van sumar a aquesta iniciativa més de 200 socis partíceps fundacionals.

El capital social està constituït pels socis protectors i els socis partíceps. Els socis partíceps són aquells que s'han beneficiat de l'aval d'Avalis.

¿Quin és el seu objecte social?

La missió d'Avalis és facilitar l'accés al finançament de pimes i autònoms catalans, així com facilitar l'accés a la licitació i execució de concursos públics tant a Catalunya com a la resta de l'estat.

En aquest sentit, Avalis té signats convenis de col·laboració amb 25 entitats financeres, en els quals es regulen, entre altres aspectes, les condicions econòmiques a aplicar a les operacions avalades per Avalis, suposant en tots els casos menors costos financers per als nostres clients.

El nostre objectiu és que, a Catalunya, els bons projectes empresarials de pimes i autònoms tinguin accés al finançament i a més en les millors condicions.

¿Quins avantatges té per a les pimes i els autònoms?

L'aval d'Avalis facilita l'accés al finança-

ment a mitjà i llarg termini davant entitats financeres, millorant les condicions econòmiques de les operacions. Així mateix cobreix carències de garanties i solvència que les entitats financers requereixen a pimes i autònoms.

Actualment, i com a conseqüència de l'actual situació financera, Avalis està facilitant l'accés al finançament de circulat, així com a la reestructuració de passiu.

El nostre producte és compatible amb totes les línies de productes financers, ja siguin de l'àmbit de Catalunya (ICF, departaments de Generalitat, etc..), com d'àmbit nacional (ICOs, etc).

Un altre avantatge d'Avalis és que tenim una reducció fiscal sobre l'impost d'actes jurídics documentats que només representa el 0,1% respecte a l'1% general, en els casos en què la pime o autònom hipotequen una nau industrial o local comercial.

¿Quins productes comercialitza Avalis?

Els nostres productes es divideixen en dues grans classificacions: financers i tècnics/econòmics.

Els avals financers són els destinats a cobrir necessitats financeres dels nostres clients: finançament d'empreses de nova creació, finançament d'inversions en actiu fix a llarg termini, finançament de necessitats de circulat, reestructuració de passius. Aquests avals s'instrumenten a través de pòlisses de préstec, crèdit o *leasing*.

Els avals tècnics són aquells que garanteixen el compliment de compromisos que l'avalat té contrets, generalment davant tribunals de justícia o davant un

organisme públic, amb motiu de participacions en concursos i subhastes, fiances de licitació, execució d'obres o subministres, bon funcionament de maquinària venuda o recursos davant l'Administració.

¿Algun producte especial per al sector del taxi?

Per al sector del taxi, tenim un producte especial **Préstec adquisició llicència de Taxi**, mitjançant el qual es pot finançar el 100% del preu de la llicència a un termini de 144 mesos i aportant com a garanties la hipoteca sobre la llicència i les garanties personals, podent arribar en base a les garanties fins a 180 mesos.

Les persones interessades poden enviar la documentació necessària a Avalis i un cop analitzada i autoritzada nosaltres ens posem en contacte amb l'entitat financera que ens digui el client o, si cal, li busquem una entitat financera per a formalitzar la operació.

¿Com presentar una sol·licitud d'aval?

- Posar-se en contacte amb el nostre departament comercial (*)
- Complimentar la documentació requerida (disponible a la nostra pàgina Web)
- Enviar la documentació a Avalis, adjuntant targeta de visita

(*) Les dades de contacte del nostre departament comercial són:

Gran Via 129-131 (Plaça Cerdà)
08014 Barcelona
902 302 032 - 932 980 260

informacio@avalis-sgr.com
www.avalis-sgr.com

Delegació de Lleida: 973 229 060

Assolit el 10% del total de llicències que poden ser explotades per persones físiques o jurídiques que siguin titulars de més d'una llicència

► A principis d'aquest estiu s'ha arribat al 10% del total de llicències que poden ser explotades per persones físiques o jurídiques que siguin titulars de més d'una llicència, percentatge establert per l'article 18 2) del Reglament Metropolità del Taxi.

S'ha arribat a aquesta xifra en un període de sis anys.

Amb la pujada de l'IVA l'1 de juliol, el taxi de l'AMB no realitza cap modificació de l'actual règim tarifari

► Amb relació a la pujada del tipus d'IVA aprovat pel 'Real Decreto 6/2010 de Medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo', que va entrar en vigor l'1 de juliol, i la seva repercussió sobre les tarifes de taxi, l'Institut Metropolità del Taxi recorda un cop més que no es realitza cap modificació de l'actual règim tarifari. En qualsevol cas, l'increment que pogués suposar la

modificació referida es repercutirà en la revisió tarifària de 2011. Tanmateix, es recomana als taxistes que modifiquin el rebut de les impressores indicant "IVA inclòs", en lloc de la llegenda que apareix en l'actualitat referida al 7% d'IVA. La modificació assenyalada haurà d'estar implementada en tota la flota l'1 de gener de 2011.

El ICAEN presenta un avance de la convocatoria de subvenciones 2010 para vehículos híbridos, con gas natural o GLP

► El Institut Català d'Energia (ICAEN) ha presentado un avance de las líneas de ayuda que tiene previsto convocar próximamente para proyectos de ahorro y eficiencia energética. Estas ayudas incluyen subvenciones para vehículos híbridos, con gas natural y GLP.

Las personas interesadas en obtener más información pueden contactar con el Área de Movilidad y Sostenibilidad del IMT en el teléfono 935 069 748 o consultar la web del ICAEN.

www.icaen.net.

Publicitat



**ÚNICA MAMPARA
DEL MERCADO
TOTALMENTE EXTRAÍBLE**

Teléfono de información:
937 766 373
www.ceima.net

Única homologada
por el grupo Volkswagen

Desplazable

Asientos
blindados

No resta
espacio



Taxistas y radioaficionados: ¿conflicto evitable?

► Varias asociaciones de radioaficionados de nuestro entorno han manifestado su preocupación ante el Institut Metropolità del Taxi por la creciente ocupación, por parte de algunos taxistas de Barcelona, de las bandas de frecuencias que tienen asignadas en exclusiva.

Estas quejas vienen a sumarse a las aparecidas no hace mucho en algunos medios de comunicación europeos, donde se denunciaba cómo satélites de radioaficionado eran interferidos por señales procedentes de taxistas de la ciudad Condal que, creyendo que nadie los escucha, no saben que sus conversaciones pueden ser repetidas por esos artilugios.

Pero lo peor para la imagen del sector, y de la propia ciudad, es la falta de educación en las respuestas cuando algún radioafi-

cionado, de buena fe, advierte a los infractores, que creen, erróneamente, protegido su anonimato e incluso su localización.

Esas mismas asociaciones de radioaficionados defienden la compatibilidad del entretenimiento que supone la radioafición dentro de una profesión como la de taxista, con quizás demasiados tiempos muertos, siempre y cuando se disponga de la autorización correspondiente y se sigan las buenas prácticas habituales.

Sin embargo, no podemos olvidar a las empresas instaladoras que, plenamente conocedoras de aspectos técnicos y legales, configuran las emisoras de sus clientes más allá de lo permitido.

Desde estas páginas queremos hacer un llamamiento al respeto de normas y personas, para evitar medidas más contundentes.

Està permès aparcar per esperar passatge en el Pont Aeri de l'antiga Terminal A de l'aeroport

Es comunica que a la parada del Pont Aeri de l'antiga Terminal A de l'Aeroport de Barcelona, els taxistes, al seu criteri, poden aparcar per agafar passatge i, per tant, no hi ha cap normativa que ho impedeixi.

Revisió metropolitana per transferència o canvi de material

Es recorda als taxistes que vulguin passar la revisió metropolitana per transferències o per canvi de material (donar d'alta un vehicle de segona mà), que han d'aportar sempre:

- Permís de circulació vigent
- Fitxa tècnica
- Targeta de taxímetre

Això permet una atenció immediata en cas que el departament tingui disposició d'hores lliures. Rebrà més informació en el telèfon: 932 235 151 (ext. 2089)

Publicitat



**MAMPARAS DE SEGURIDAD
CON VENTANA CORREDERA
Y EXTRAÍBLE PARA TAXI**

SEGURTAX

Fábrica: C. Sevilla, núm. 99 · 08226 Terrassa (Barcelona)
Tel. 937 859 207 · Fax: 937 863 056 · E-mail: segurtax@eresmas.net

Els taxistes jubilats l'any 2009 reben un senzill i emotiu homenatge a Viladecans

“Gràcies pel vostre treball, per la vostra professionalitat i per haver-nos ajudat a fer gran Barcelona i l'àrea metropolitana”



L'acte va estar presidit per l'alcalde de Viladecans, Carles Ruiz, i per Francesc Narváez, i Miguel Ángel Martín, president, vicepresident i gerent de l'Institut Metropolità del Taxi (IMT), respectivament.

L'Espai Cúbic del municipi de Viladecans va acollir el 8 d'abril el Lliurament de Diplomes als taxistes jubilats l'any 2009. Van ser convidats a assistir a aquest homenatge, que anualment organitza l'IMT amb la col·laboració d'un municipi metropolità, els 398 taxistes que van deixar l'activitat del taxi durant l'any passat amb motiu de la jubilació reglamentària o per força major. Encara que no tots hi van confirmar la seva assistència,

més de 150 taxistes van participar d'un homenatge senzill però sempre entranyable, acompanyats de familiars i amics.

L'acte va estar presidit per Carles Ruiz, alcalde de Viladecans; per Francesc Narváez, president de l'IMT, i per Miguel Ángel Martín, gerent d'aquesta mateixa institució. L'alcalde va posar èmfasi en el paper que té el



Grup de taxistes que van rebre l'homenatge a Viladecans, acompanyats de familiars i amics.



Taxistes jubilats i familiars van omplir la sala de l'espai Cúbic de Viladecans.



Cúbic, espai on es va celebrar l'homenatge als taxistes.



Francesc Narváez, president de l'IMT, en el moment de la seva intervenció.

taxi en la mobilitat de les ciutats metropolitanes i, molt particularment, a Viladecans, on cinc dels taxistes homenatjats tenen avui fixada la seva residència. Per la seva banda, el president de l'IMT va agrair a tots el treball i el temps invertit a donar servei als ciutadans i les ciutadanes i els va encoratjar a participar activament en la nova etapa que tot just acaben de començar.

Sempre hi ha un fet que destaca en un homenatge d'aquestes característiques i a Viladecans va significar que, per primera vegada, una parella, formada per Josefa Sánchez i Luis Pascual, van rebre junts els seus diplomes després d'haver dedicat al sector del taxi més de 20 i 34 anys respectivament.

Viladecans és el novè municipi metropolità a acollir aquest homenatge als taxistes de l'àrea metropolitana que deixen la professió. Barcelona, Badalona, Cornellà, l'Hospitalet de Llobregat, Moncada i Reixac, Montgat, Santa Coloma de Gramenet i Sant Joan Despí també ho han fet en els darrers vuit anys.



Tots els taxistes van ser homenatjats individualment per les autoritats.



Josefa Sánchez i Luis Pascual, la primera parella de taxistes que, després de treballar de taxistes cadascun amb la seva llicència durant molt anys, es van jubilar el 2009 simultàniament.



El president de l'IMT, Francesc Narváez un moment de lliurament de diplomes.

124 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

► Fins al 23 de juny de 2010, els taxistes relacionats en aquesta pàgina no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana. En conseqüència, l'IMT ha iniciat l'expedient sancionador corresponent. La revisió metropolitana és una de les obligacions de tot taxista (Art. 32 del Reglament Metropolità del Taxi, de juliol de 2004). Amb aquesta, el client té la garantia que el vehicle demanat per prestar el servei és apte per fer-ho, i que, a la vegada, té

en vigor l'assegurança i la documentació que l'acredita per treballar en el sector del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona. Les persones que són transportades en un vehicle taxi tenen el dret de ser ateses pel conductor de la millor manera, amb un vehicle en les millors condicions tècniques i amb totes les garanties de seguretat i cobertura en cas de produir-se un accident (Art. 9 del Reglament Metropolità del Taxi).

Llicències pendents de la revisió metropolitana

23	886	1508	2197	3071	3706	4441	5522	6200	7455	8314	9665	10470
67	888	1510	2254	3104	3779	4489	5525	6388	7522	8622	9771	10531
160	902	1515	2280	3125	3993	4491	5550	6406	7670	8663	9826	10626
316	1058	1609	2368	3178	4104	4504	5553	6473	7680	8783	9854	10832
488	1060	1637	2502	3255	4282	4543	5568	6920	7704	8844	9925	
537	1084	1673	2766	3335	4294	4728	5599	7093	7743	8957	10060	
605	1146	1905	2784	3570	4332	5198	5652	7221	7825	9388	10078	
609	1174	2036	2844	3581	4372	5222	5766	7302	7825	9421	10096	
661	1283	2077	2928	3611	4420	5348	5803	7315	7979	9493	10233	
666	1330	2142	3021	3618	4425	5407	6049	7365	8072	9634	10241	

Denúncies i sancions

Edictes de notificació d'iniciació d'expedients sancionadors i plecs de càrrecs

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu
2009/1085	C: 41527	14 abril 2010	251,00	53 2 i del RMT Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2010/103	L: 1140	14 abril 2010	1.251,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2010/116	L: 1729	14 abril 2010	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2010/123	L: 6407	14 abril 2010	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2010/128	L: 1673	14 abril 2010	2.500,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2010/135	L: 1084	14 abril 2010	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/137	L: 2928	14 abril 2010	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/143	L: 9388	14 abril 2010	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/144	L: 10172	14 abril 2010	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/146	L: 10832	14 abril 2010	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/150	L: 425	14 abril 2010	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/164	L: 2889	14 abril 2010	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/203	C: 46908	14 abril 2010	750,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/1062	C: 41527	16 abril 2010	750,00	53 3 c del RMT Aplicar suplementos no autoritzats.
2010/131	L: 6297	16 abril 2010	2.500,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2010/148	L: 56	16 abril 2010	30,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/152	L: 765	16 abril 2010	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/155	L: 1330	16 abril 2010	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/149	L: 155	15 maig 2010	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/158	L: 1819	15 maig 2010	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/175	L: 6082	15 maig 2010	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/184	L: 9634	15 maig 2010	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/193	L: 11009	15 maig 2010	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/200	C: 46908	15 maig 2010	251,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2010/213	L: 8386	15 maig 2010	750,00	53 3 c del RMT Aplicar suplementos no autoritzats.
2010/227	L: 8386	15 maig 2010	100,00	54 10 del RMT Qualsevol infracció de l'article 53.
2010/228	L: 548	15 maig 2010	100,00	54 10 del RMT Qualsevol infracció de l'article 53.
2010/237	L: 765	15 maig 2010	1.250,00	53 2 c del RMT Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2010/252	C: 23357	02 juny 2010	1.250,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2010/261	C: 45645	02 juny 2010	100,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/276	L: 6407	02 juny 2010	1.250,00	53 2 c del RMT Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2010/278	L: 7076	02 juny 2010	1.251,00	52 6 del RMT Prestar servei mitjançant persones diferents.
2010/281	L: 1782	02 juny 2010	251,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2010/286	C: 45924	02 juny 2010	251,00	53 12 del RMT Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/247	C: 47601	10 juny 2010	251,00	53 3 c del RMT Aplicar suplementos no autoritzats.
2010/273	C: 22793	10 juny 2010	251,00	53 12 del RMT Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/307	C: 47601	10 juny 2010	60,00	54 7 del RMT No proporcionar el canvi als usuaris.
2010/308	C: 47601	10 juny 2010	100,00	54 10 del RMT Qualsevol infracció de l'article 53.

Edictes de notificació de proposta de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2009/429	C: 43638	15 abril 2010	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/762	L: 7726	15 abril 2010	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant oferte.
2009/768	C: 50337	15 abril 2010	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2009/815	C: 46908	15 abril 2010	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/824	L: 1281	15 abril 2010	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/284	C: 45827	15 maig 2010	750,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2009/575	L: 4489	15 maig 2010	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/689	C: 46021	15 maig 2010	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2009/709	C: 38553	15 maig 2010	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/739	C: 49998	15 maig 2010	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/751	C: 42151	15 maig 2010	30,00	54 10 a del RMT	No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n de més.
2009/769	C: 42793	15 maig 2010	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/789	C: 45664	15 maig 2010	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/805	L: 4681	15 maig 2010	30,00	54 10 a del RMT	No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n de més.
2009/809	C: 49016	15 maig 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/810	C: 23357	15 maig 2010	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/819	C: 48235	15 maig 2010	60,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2009/825	L: 1508	15 maig 2010	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/836	L: 4543	15 maig 2010	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/837	L: 5550	15 maig 2010	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/841	L: 6559	15 maig 2010	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/852	L: 9543	15 maig 2010	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/962	L: 715	15 maig 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/972	L: 6626	15 maig 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/973	C: 49998	15 maig 2010	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/975	C: 45160	15 maig 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/985	C: 44132	15 maig 2010	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/992	C: 45311	15 maig 2010	251,00	53 3 a del RMT	Prestar servei aplicant tarifes diferents.
2009/667	C: 41666	10 juny 2010	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2009/710	C: 38553	10 juny 2010	1.251,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/933	L: 8338	10 juny 2010	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/941	L: 9835	10 juny 2010	60,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/949	L: 10897	10 juny 2010	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/958	L: 4399	10 juny 2010	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/971	C: 50010	10 juny 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/978	L: 2484	10 juny 2010	251,00	53 2 c del RMT	Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2009/1040	L: 1853	10 juny 2010	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/1041	L: 1853	10 juny 2010	30,00	54 10 a del RMT	No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n de més.
2009/1042	L: 1853	10 juny 2010	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2009/1076	C: 41666	10 juny 2010	60,00	54 8 del RMT	No donar rebut als usuaris.

Edictes de notificació de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2009/173	C: 48719	09 abril 2010	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/197	C: 46772	15 abril 2010	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/201	L: 931	15 abril 2010	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/202	L: 1084	15 abril 2010	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/205	L: 4255	15 abril 2010	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/206	L: 4489	15 abril 2010	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/208	L: 5222	15 abril 2010	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/231	C: 33386	15 abril 2010	125,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/232	C: 33386	15 abril 2010	750,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/266	L: 8247	15 abril 2010	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/307	L: 8092	15 abril 2010	1.251,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/353	L: 7435	15 abril 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/432	C: 48444	15 abril 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/44	C: 24148	15 maig 2010	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/303	L: 4379	15 maig 2010	2.500,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/310	C: 45238	15 maig 2010	251,00	53 3 del RMT	Incomplir el règim de tarifes.
2009/341	L: 7880	15 maig 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/361	C: 47795	15 maig 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/367	L: 9543	15 maig 2010	1.250,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2009/404	C: 35844	15 maig 2010	250,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/420	C: 35844	15 maig 2010	251,00	53 7 del RMT	Negar-se o obstruir l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/423	C: 45664	15 maig 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/424	C: 35844	15 maig 2010	250,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/544	C: 49015	15 maig 2010	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2009/545	C: 49015	15 maig 2010	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/902	L: 3708	15 maig 2010	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/508	L: 7950	10 juny 2010	30,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2009/187	C: 23342	10 juny 2010	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/305	L: 5481	10 juny 2010	1.251,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/385	C: 34346	10 juny 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/386	C: 34869	10 juny 2010	30,00	54 10 f del RMT	No respectar la prohibició de fumar en el vehicle.
2009/435	C: 42262	10 juny 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/441	C: 48037	10 juny 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/854	L: 10199	10 juny 2010	75,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.

Quieres vender una licencia de Taxi?

Anunciate gratis en:

www.asesoriasolano.es

SOLANO

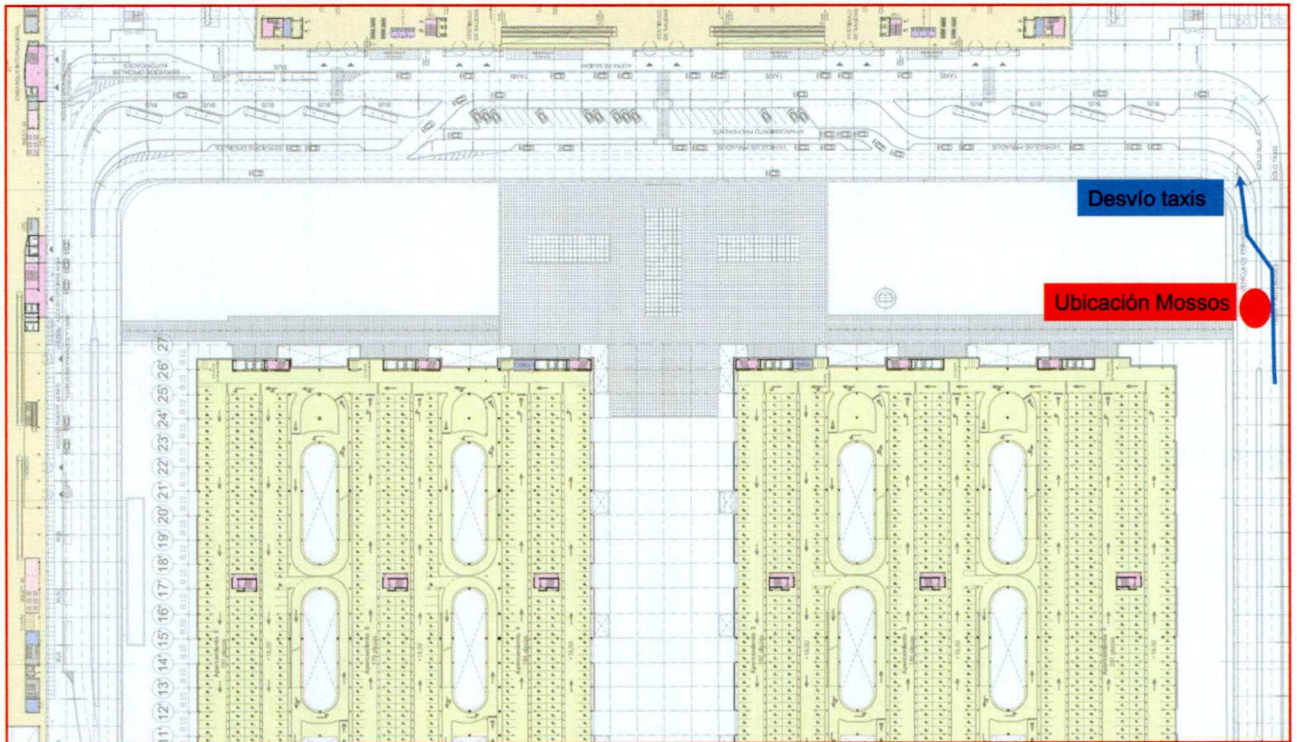
Asesoría y Formación

También puedes contactar con nosotros personalmente en:

C/ Sardenya, 311-313 08025 Barcelona.

Telf. 93 459 03 07 - 93 459 00 00 - info@asesoriasolano.es

Accés del taxi a les sortides del Pont Aeri



Operativa de desviament de taxis en moment de col·lapse de vials de taxis i autobusos en sortides (P30).
Operativa de desvío de taxis en momento de colapso en los viales de taxis i autobusos en salidas (p30).

En moments en què es produeixen col·lapses puntuals en les sortides del Pont Aeri a l'aeroport del Prat, tant en els vials del taxi com de l'autobús, el servei de taxi serà desviat al vial del "vehícle privat", on es podrà efectuar el desencotxament.

Sempre que sigui necessària aquesta actuació, hi haurà un agent dels Mossos d'Esquadra controlant i desviant el trànsit de taxi al vial dels vehicles privats.

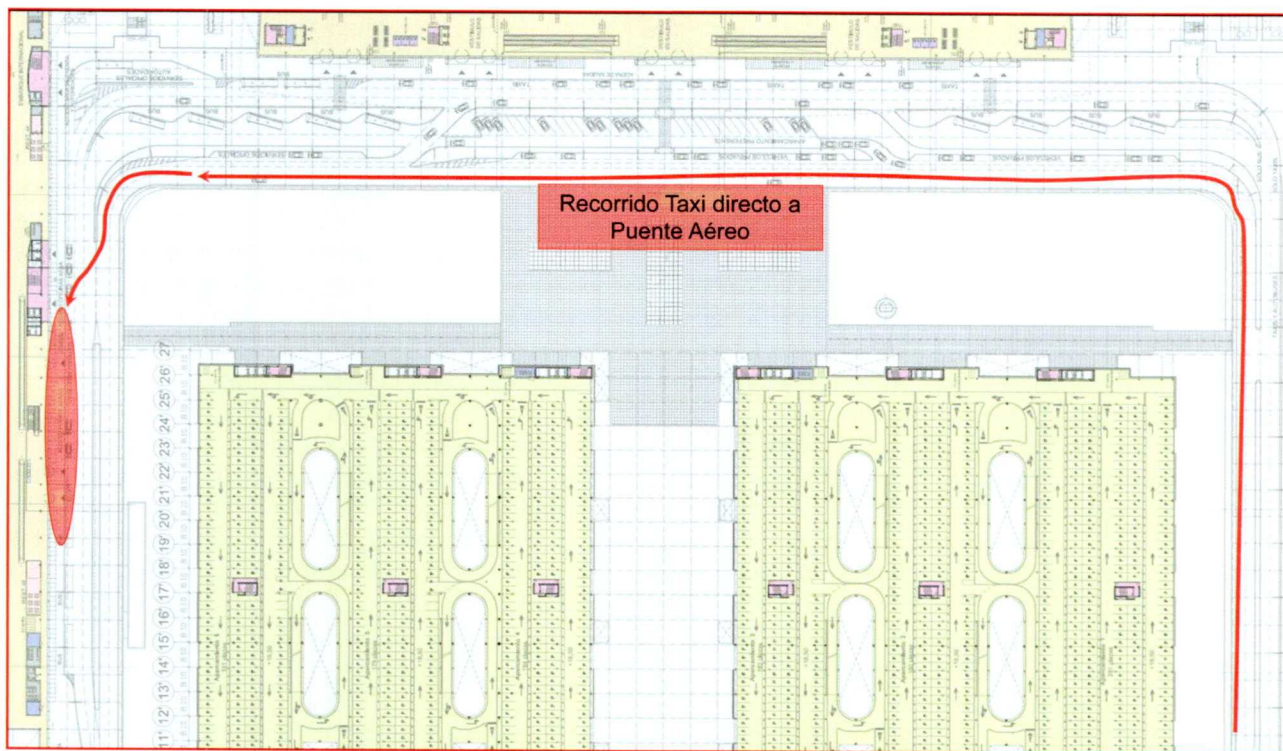
Inspeccions nocturnes per a garantir la correcta prestació del servei

El Servei d'inspecció de l'IMT, amb la col·laboració de la Guàrdia Urbana, està portant a terme periòdicament diverses inspeccions noc-

turnes per tal de garantir el correcte funcionament del servei de taxi, especialment en les àrees d'una major demanda de taxis.

En la darrera inspecció realitzada en l'Estació de Sants o en els carrers d'Aribau, Balmes, Madrazo, Portal de la Pau, avinguda del Paral·lel, o en la terminal d'autobusos del carrer de Viriato, es va demanar la documentació a 75 taxis, dels quals 6 van ser denunciats per no complir amb el Reglament Me-

Acceso del taxi a las salidas del Puente Aéreo



Accés a la zona de desencotxament de taxis en el Pont Aeri (Sortides).

Acceso a la zona de desencochamiento de taxis en el Puente Aéreo (Salidas).

En momentos en que se produzcan puntuales colapsos en las salidas del Puente Aéreo en el aeropuerto del Prat, tanto de los viales del taxi como de los autobuses, el servicio de taxi será desviado al vial del "vehículo privado" donde se podrá realizar el desencoche.

Siempre que sea necesario realizar esta actuación, habrá un agente de los Mossos d'Esquadra controlando y desviando el tráfico de taxis al vial de vehículos privado.

tropolità del Taxi. Al mateix temps, es van fer 6 requeriments a taxistes que no portaven en el vehicle la documentació necessària per a la prestació del servei.

Inspeccions realitzades en la Ronda de la Universitat.



Los 60 años de Seat

Es la marca con más modelos dedicados al taxi

María Àngels Pujol

mapujol@arrakis.es

El pasado 9 de mayo, Seat cumplió 60 años de existencia como constructor de automóviles. Un acontecimiento sin duda muy importante para la industria automotriz española y que a la vista de su trayectoria y de los planes de futuro que tiene todo indica que tiene cuerda para rato. La producción de Seat a lo largo de estos años abarca muchos modelos, algunos de los cuales han sido y están siendo utilizados en el servicio público del taxi. De hecho, puede decirse que la historia del taxi en Barcelona está íntimamente ligada a la de Seat.

Fundada oficialmente el 9 de mayo de 1950 en Madrid, la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, SA (SEAT) con un capital de 600 millones de pesetas (poco más de 3,6 millones de euros) estaba integrada por el Instituto Nacional de Turismo, siete importantes bancos y la marca italiana Fiat. El objetivo era el de fabricar coches de turismo para lo cual se contaba con la colaboración técnica de la marca italiana y la licencia de producción de sus modelos. La planta de fabricación se ubicó en la Zona Franca de Barcelona sobre un total de 220.000 metros cuadrados.

1400, el modelo llevado por muchos taxistas

Tres años después de la constitución de la sociedad, salió el primer Seat, un 1400 A, un modelo de igual designación en la gama de la marca italiana pero que en este caso ya contaba con un buen número de piezas fabricadas en España por proveedores nacionales y que con propulsión trasera llevaba un motor delantero de cuatro cilindros de

1.395 cc y una potencia de 44 CV. Inicialmente el ritmo de fabricación era de cinco coches diarios y su precio era de 128.000 pesetas (769 euros). Este modelo se renovó dos veces y su última versión, el 1400 C, fue el que ya se homologó para el servicio del taxi. Por cierto, que su carrocería ya dejaba entrever las formas que ostentaría el que sería el siguiente modelo y que hizo su aparición en el inicio de la década de los 60. Se trata del 1500, una berlina de tres volúmenes con líneas bastante angulares y que se hizo muy popular como vehículo de servicio público durante muchos años, ya que su producción cesó en 1972 tras haberse fabricado casi 250.000 unidades. La característica principal del 1500 era un notable incremento de potencia, ya que el motor que montaba rendía 82 CV a 5.000 revoluciones por minuto, al margen de un acabado más lujoso. Este cuatro cilindros ya montaba embrague monodisco en seco, suspensión de ruedas independientes y frenos de disco.

El 124, el coche del 68 que también fue taxi

Fueron los años de expansión de la marca española y también de la motorización de los españoles con el popular 600, de tal manera que de los 925 trabajadores iniciales que empezaron, la plantilla ya sobrepasaba las 10.000 personas y la producción se situaba en los 300 coches diarios. La renovación de modelos era una de las constantes de la firma de Zona Franca que, por otro lado, ya había empezado también a exportar algo de su producción. Así fue como en abril de 1968 apareció el 124, un modelo que había sido elegido "Coche del Año en Europa" y que muy pronto pasó a engrosar la lista de modelos Seat homologados para el uso del taxi. Dotado de un interior espacioso, provisto de asientos anatómicos (los delanteros eran deslizantes y abatibles), y un completo tablero de ins-



Seat Alhambra.



Seat Altea.

trumentos, montaba un motor de 1.197 cc que rendía 60 CV a 5.500 rpm y podía alcanzar una velocidad máxima de 140 km/h. Con este modelo Seat alcanzó la cifra mágica del millón de coches fabricados. El fuerte ritmo de producción y lanzamientos no cesaba y así tan sólo un año más tarde, en 1969, salió de la planta de Zona Franca el 1430, un modelo exclusivo de Seat que en realidad no era más que una evolución del 124 pero con otra carrocería de mayor apariencia y que constituyó todo un éxito comercial, pasando a engrosar la plantilla de modelos dedicados al taxi. Este 1430 “made in Spain”, montaba un motor de cuatro cilindros que ofrecía 70 CV de potencia y podía superar los 150 km/h. Los frenos, servoasistidos y con sistema automático de regulación, eran de disco en las cuatro ruedas.

La desaparición definitiva del 1500, que se había erigido en todo un exponente en el sector del taxi, dio lugar a la llegada de un modelo de segmento superior. El 132 suponía un paso adelante tanto por tamaño como por acabados y prestaciones. Se hicieron dos versiones, con motor 1.600 y 98 CV y con motor 1.800 y 105 CV de potencia. En ambos casos, se trataba del esquema clásico del momento: propulsión trasera y doble árbol de levas en cabeza. Dos años más tarde, en 1975, Seat lanzó el 131, cuya gama, entre los que sobresalió el Supermirafiori, fue de las que mayor aceptación tuvo entre el público ofreciéndose en dos versiones, 1.438 y 1.600 cc.

Sin embargo, pese a ese constante crecimiento de producción y aceptación de modelos en el mercado, la situación económica de Seat era muy comprometida. La crisis petrolífera con un notable incremento en los precios de la gasolina trajo consigo una situación económica muy comprometida y hubo un importante colapso en la demanda de automóviles que obligó a Seat a reducir su producción. Apenas iniciada la década de los 80 y con unas pérdidas de 142 millones de euros, se materializan las divergencias que la marca española venía teniendo con Fiat, que se niega a acudir a una ampliación de capital y en el 82 ésta le vende sus acciones al precio simbólico de una peseta y se compromete a comprarle durante los cinco años siguientes 400.000 vehículos.

El complejo industrial de Martorell, momento de expansión

A partir de ese momento, Seat, que ya tenía en funcionamiento el complejo industrial de Martorell con un Centro Técnico de Investigación, empieza a producir sus propios modelos independientemente de Fiat. Son años en los que la marca española lanza nuevos modelos en lo que concierne a carrocerías, pero aprovechando toda la parte mecánica ya existente como el Málaga, que tuvo su homologación para el taxi, y otros modelos de tamaño más compacto como el Ronda, Marbella y, sobre todo, la primera generación del Ibiza. Por lo que respecta al Málaga, era una evolución tres volúmenes del Ronda con motores 1.2 y 1.5 litros con 70 y 90 CV de potencia respectivamente.

La entrada del grupo Volkswagen

El año 1986 fue importante para Seat ya que el grupo Volkswagen, que había estado manteniendo lazos de colaboración con la marca española, adquiere el 51% de sus acciones y antes de que finalice el año, el paquete pasó a ser del 75%. En estas condiciones puede decirse que la década de los 90 empezó mejor de lo que cabía esperar. En el 93 se inauguró de forma oficial la planta de Martorell a donde se trasladó toda la producción de la marca y de ella han salido modelos tan conocidos como el Toledo, otro emblemático en el servicio del taxi, especialmente el de la última generación que recientemente ha dejado de producirse. La historia más reciente de la marca ya es mucho más conocida. La gama de modelos se ha diversificado mucho y entre todos ellos siempre ha habido alguno que se ha homologado para el taxi. Es el caso del Alhambra, el primer monovolumen que, además, es también el único modelo que no se fabrica en Martorell, sino que lo hace en la localidad portuguesa de Palmela junto al VW Sharan. En lo que concierne a turismos, el último modelo de la marca homologado para el servicio público es el Altea, un monovolumen compacto que destaca tanto por su amplitud de espacio interior, como por unas mecánicas de ajustados consumos y buenas prestaciones, con un nivel de acabados y de calidad que desde hace tiempo son el sello distintivo de la marca de Martorell.



Seat Toledo 04.



Seat Toledo 99.

L'Àlbum del taxi

Los 60 años de Seat

Es la marca con más modelos dedicados al taxi



Seat 1400, (1956).



Seat 1500, (1965).



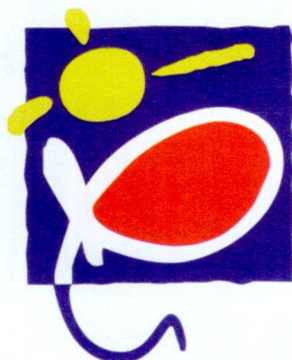
Seat 124 (1975).



Seat 131 (1977).

Si teniu una fotografia divertida, singular, animada i voleu que la publiquem a l'Àlbum del taxi, envieu-la a l'adreça següent: revista-taxi@amb.cat

Publicitat



R.U.
Con el taxi
90.8 FM

Radio-Unión Catalunya

www.radiunioncatalunya.com

Creix el 2010 el nombre de taxistes que condueixen vehicles amb energies alternatives i tecnologia híbrida



Vehicles nous aplicats a llicència d'autotaxi entre l'1/01/2010 a 30/06/2010		
Marca i model	2009	2010
SEAT-ALTEA XL	173	209
SKODA OCTAVIA	86	132
SKODA OCTAVIA 05	100	106
TOYOTA PRIUS 09		130
SEAT ALHAMBRA	23	20
OPEL ZAFIRA	9	17
SKODA SUPERB 08	5	17
MERCEDES 212		16
CHEVROLET ÉPICA		13
PEUGEOT 407 BREAK	11	11
VOLKSWAGEN PASSAT B6	8	9
PEUGEOT 407	8	5
VOLKSWAGEN JETTA 07	14	5
SKODA SUPERB	13	3
CITROËN C8	6	5
TOYOTA PRIUS	33	3
FIAT LÍNEA	4	3
MERCEDES 211 BREAK	9	
MERCEDES 212 BREAK		3
RENAULT MEGAN SCENIC		2
FIAT ULYSSE	2	
MERCEDES 211	2	
SEAT TOLEDO 04	1	-
OPEL VECTRA C	1	-
TOTAL	508	709

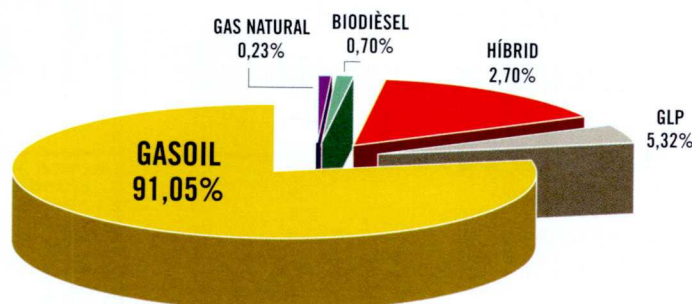
Vehicles aplicats a llicències d'autotaxis actives en data 05/07/2010

Marca i model	Quantitat	Percentatge
SKODA OCTAVIA	1.810	17,37
SEAT ALTEA XL	1.537	14,75
SKODA OCTAVIA 05	1.056	10,14
SEAT TOLEDO 99	977	9,38
SEAT TOLEDO 04	826	7,93
SEAT ALHAMBRA	811	7,78
PEUGEOT 406	661	6,34
CITROEN C5	360	3,46
OPEL VECTRA C	331	3,18
SKODA SUPERB	252	2,42
MERCEDES 211	168	1,61
TOYOTA PRIUS 09	149	1,43
TOYOTA PRIUS	133	1,28
NISSAN ALMERA	124	1,19
PEUGEOT 407 Break	110	1,06
MERCEDES 210	106	1,02
VOLKSWAGEN PASSAT-99	95	0,91
VOLKSWAGEN PASSAT B6	88	0,84
FIAT CROMA 05	70	0,67
OPEL ZAFIRA	69	0,66
PEUGEOT 407	65	0,62
MERCEDES 203	60	0,58
VOLKSWAGEN JETTA 07	58	0,56
CITROËN C8	55	0,53
FIAT ULYSSE	54	0,52
SKODA SUPERB 08	51	0,49
SEAT TOLEDO	40	0,38
NISSAN PRIMERA-02	36	0,35
OPEL VECTRA-B	30	0,29
PEUGEOT 806	26	0,25
CITROËN XANTIA	26	0,25
PEUGEOT 307 Break	19	0,18
MERCEDES 211 Break	17	0,16
MERCEDES 212	17	0,16
MERCEDES 202	17	0,16
CHEVROLET EPICA	17	0,16
FORD MONDEO 02	12	0,12
FIAT LÍNEA	11	0,11
RENAULT 21	10	0,10
MERCEDES 124	7	0,07
MERCEDES 201	6	0,06
FIAT MAREA	5	0,05
CITROËN EVASION	4	0,04
RENAULT LAGUNA	4	0,04
FORD MONDEO	4	0,04
NISSAN PRIMERA-97	3	0,03
OPEL VECTRA	3	0,03
VOLKSWAGEN GOLF VAR.	3	0,03
VOLKSWAGEN GOLF VAR.	3	0,03
MERCEDES 212 Break	3	0,03
LTI CARBODIES	2	0,02
PEUGEOT 405	2	0,02
NISSAN PRIMERA	2	0,02
VOLKSWAGEN CARAVELLE	2	0,02
VOLKSWAGEN PASSAT	2	0,02
NISSAN SERENA	1	0,01
LTI TXII BRONZ	1	0,01
FORD SIERRA	1	0,01
RENAULT MEGAN SCENIC	1	0,01
OPEL OMEGA	1	0,01
TOTAL	10.418	

Combustibles utilitzats al parc de taxis de l'AMB

Juliol de 2010

Gasoil	9484
GLP	554
Híbrid	281
Biodièsel	73
Gas Natural	24





NOU **SEAT** ALTEA XL

Present i futur del TAXI

Diesel

**Gas
Ecològic**

El millor preu i servei el trobarà a Auto Fuber

- Finançament a la seva mida Vehicle, Taxímetre, Assegurança, etc.
- Màxima taxació del seu Taxi usat
- Tràmits de matriculació Gratuïts

OFERTES 2010

	SEAT ALTEA XL SEAT toledo TOTS ELS MODELS	SEAT alhambra TOTS ELS MODELS
Inspecció 15.000 Kms. Oli + Filtre Oli + Revisió amb Màquina Diagnosi	62,80 €	62,80 €
Inspecció 30.000 Kms. Oli + F. Oli + F. Aire + F. Polen + Revisió amb Màquina Diagnosi	125,00 €	127,30 €
Substitució Pastilles Frens Davanters	71,10 €	86,60 €
Substitució Pastilles Frens del Darrera	52,20 €	67,50 €

Aquests preus no inclouen l'I.V.A.

LA MÉS A MÉS... L'OLI GRATUÏT AL TERCER CANVI

Auto Fuber

LA MILLOR SOLUCIÓ PER A UN BON MANTENIMENT DEL SEU TAXI TOTES LES MARQUES

Servei Integral de l'Automòbil

Àrea d'Atenció al Client

Àrea de Vendes

Recanvis i Accessoris

Mecànica

Electrònica

Planxa i Pintura

Alineat, Equilibrat i Neumàtics

Més de cinquanta anys al servei del TAXI ens avalen



No tanquem al migdia



Horari: de Dilluns a Divendres
de 7 a 20 h.
I també els Dissabtes
de 7 a 15 h.

Al vent

Francisco de Murcia, la perfecta conjunción Barça-taxi

Ramallets, Olivella, Garay, Gracia, Vergès, Segarra, Kubala, Evaristo, Kocsis, Suárez y Czibor. La alineación del Fútbol Club Barcelona de la temporada 1960-1961 la puede repetir Francisco de Murcia por orden alfabético, incluido el dorsal y los minutos que, en total, tocó bola cada jugador. El taxista Francisco de Murcia (Cartagena, 1946), con la camisa roja de las izquierdas y el pin del escudo del Barça en la esquina del corazón, preside la Peña Barcelonista del Taxi (fundada en el 2002; sede en la calle de la Marina, 82; 180 inscritos), de la que son socios, en su mayoría, afiliados del Sindicat del Taxi de Catalunya y de la emisora Barnataxi.

Jesús Martínez

revista-taxi@amb.cat

Sadurní, Rifé, Gallego, De la Cruz, Juan Carlos, Costas (Cos), Reixach, Sotil, Cruyff, Asensi, Juanito. Sin duda, la plantilla con la que jugó el Barça el partido amistoso contra el Cercle de Brujas, en el Camp Nou, el 5 de septiembre de 1973 (ganó por seis goles a cero; la mitad de los goles, de Johan Cruyff), hacía vibrar a la afición lo mismo que las croquetas de Laudrup. “Cruyff era realmente bueno, mucho mejor que como presidente honorífico. ¿Cómo puede ocupar este cargo una persona que, con razón o sin ella, ha llevado a juicio al Barcelona ¡dos veces!”, protesta furibundo Francisco, para quien el mejor jugador de la historia del Club sigue siendo, a todas luces, Ladislao Kubala, Laszly. “Le había visto jugar en el antiguo campo de Les Corts y me parecía un fenómeno; años después le llevaría en mi taxi. Claro que hemos tenido otros: [Lionel] Messi me deslumbra; [Ronaldo de Assís Moreira] Ronaldinho me ha hecho pasar buenos ratos, lástima que empezara a hacer el tonto, me llevé una desilusión; y por encima de los dos anteriores, [Francisco José] Lobo Carrasco.”

La conjunción Barça-Taxi se entiende bastante bien si se repasa la vida



Francisco de Murcia, por su taxi han pasado las mejores botas y las más laureadas.

de este hombre, que siente los colores blaugrana desde que era un mocoso. “Vine con mis padres a Barcelona cuando tenía un añito, en 1947. Nos instalamos en Esplugues de Llobregat, en la calle de Josep Vidal-Ribas, president del “mejor club de fútbol del mundo” (en 1942, durante tan sólo 33 días). “Manda cojones, vivía en la calle de quien dirigió mi equipo y yo no lo supe hasta muchísimos años después”, se castiga Francisco, que aprovecha la mínima ocasión para cargar contra Joan Laporta: “Se ha buscado enemistades dentro y fuera del Barcelona. No se puede hablar como él lo hace, de esa ma-

nera. Ha juntado la política con el deporte, cosa que no entiendo, la verdad, no lo entiendo. Claro que también los ha habido peores: [Joan] Gaspar nos llevaba a la ruina”. Este taxista lo tiene claro, y no se le caen los anillos por reconocer públicamente lo que otros se guardan para sí mismos: “El mejor president del Barça, sin duda, Josep Lluís Núñez, el que más años ha durado. Cogió la institución con un déficit más largo que un día sin pan y creó el patrimonio de hoy”. Francisco, el pequeño de cinco hermanos, servía de mascota en los partidos de hockey que dos de ellos disputaban en Can Vidalet, en la



RESERVAT
TAXI
CANVI
OLI I FILTRE
55 €
MÀ D'OBRA INCLOSA

La via més ràpida per cuidar el teu Škoda

Portar el taxi a un Servei Oficial Škoda vol dir tot d'avantatges per a tu. Perquè coneixem el teu vehicle millor que ningú i et podem donar un servei immillorable. I ara, també et podem oferir una oferta molt interessant per a tu.



Fes el canvi d'oli i de filtre
per només 55 €*. Mà d'obra inclosa.

Škoda recomana Castrol



A més, emporta't aquest
esprai netejavidres,
de regal

*Promoció vàlida fins al 30 de setembre de 2010 per a oli Castrol Magnatec Prof. B4 5W40 (VW 502.00, 505.00 i 505.01). Canvi recomanat cada 15.000 km. IVA no inclòs. Només Serveis Oficials Škoda adherits a la promoció. Informa-te'n al 902 45 65 75.



ŠkodaService®
ŠkodaRecambios Originales®
ŠkodaAccesorios Originales®



La peña barcelonista del taxi, una familia bien avenida.

frontera de Esplugues con l'Hospitalet. Sus hermanos eran del Athletic, al que admira, pero para el que no existe la conmisericación cuando se está en el terreno de juego: "Yo no deseo que pierda, aunque si juega contra el Barça, tampoco deseo que gane. Lo bueno que hace el Bilbao es tirar de la cantera, que es lo mismo que hace el Barça, con la diferencia de que el Barça lo hace con los jóvenes de medio mundo; su cantera es internacional. Me hacen gracia los del Madrid cuando dicen que los jugadores del Barça no son españoles: ¿es que Cristiano Ronaldo es español?"

El pequeño de los hermanos De Murcia jugaba al fútbol algunas tardes, emulando los regates del centrocampista Pedro Mari Zabalza, uno de los fichajes más caros de finales de los sesenta (cuatro millones de pesetas; 24.000 euros). "No era muy bueno. Jugaba de defensa en el Estrella Orangina, la marca de un refresco de la época, y llegué a jugar en el estadio del [Club Esportiu] Júpiter. Tuve una lesión. Me operaron del menisco (me dieron 17 puntos). La intervención la hizo un técnico traumatólogo del Barça, el doctor Joaquim Cabot. Cada día le rezo desde entonces."

Después de cortar camisas y tabardos en la empresa textil Trinchet, y después de tejer los hilos de la trama, como oficial de primera, en la casa Nerva, de la que salió por una cuestión de honor y de clase social y de solidaridad con los compañeros ("siempre he sido muy contestatario, no soporto las injusticias"), se empleó como peón en la fábrica de motores de Mercedes Benz: "Me fui cuando las huelgas de 1971 en la Seat. Mataron a tiros a un trabajador. Yo estaba en Comisiones [Obreras], en la clandestinidad. Ya le echaba horas al taxi, al que había llegado por mediación de un amigo, y entonces ya me quedé fijo..., hasta hace tres meses, que he *plegado*".

El primer taxi de Francisco fue un Seat 1430.

Por su taxi (renovado con sucesivos modelos) han pasado las mejores botas y las más laureadas. "Se han subido [Josep] Guardiola, amabilísimo; Txiki [Begiristain], educado; Zubi [Andoni Zubizarreta], discreto; Migueli [Miguel Bernardo Bianchetti], que me dijo que Cruyff no le caía en gracia, y César [Rodríguez], a quien llevé a una peña barcelonista", les hace desfilar, y, especialmente, guarda un recuerdo imborrable de [Carles] Rexach, con

quien hizo la mili. "Una vez le salvé de ir al calabozo en el cuartel de Sant Andreu, en 1967. Rexach estuvo en una de las mejores épocas del Barça, el *Dream Team*."

Se sabía cuándo perdía o ganaba el Barça por las banderas "al vent" que ondeaban por la ventanilla de su taxi. "Soy muy aficionado. Lo paso mal cuando perdemos; no ceno."

La Peña Barcelonista del Taxi la inauguró el lateral izquierdo Julio Alberto, en el 2002, refugio de muchos durante "la travesía del desierto" de principios de esta década: "Nos juntamos varios compañeros culés. Tuvimos una muy muy mala racha, una época muy mala..."

Francisco de Murcia vive en El Clot, en Barcelona, cuando no se va a la montaña a buscar setas. Casado con Fernanda, tiene dos hijas, Olga y Natalia, y un hijo, Esteban, ninguno de ellos taxista, pero sí culés ("mejor, porque el 30% de los taxistas de la ciudad son merengues, y si no lo son, dan mucho por saco; y si no, es que son pericos"). Tiene dos gatos persas, Duque ("su padre era marqués") y Nina, que huyen como alma que lleva el diablo y que se meten debajo de la cama cada vez que su dueño canta gol.

Los miércoles, de 9 a 10 de la noche, asiste como invitado a la tertulia del programa radiofónico de ONA FM Fora de joc. Allí cuenta sus batallitas en los viajes en autocar por España en los encuentros de la Liga que el Barça tiene fuera de casa, y da su opinión sobre el nuevo presidente, Sandro Rosell, de quien hace suya la idea de disputar los partidos los domingos a las cinco de la tarde, como los toros. También habla de Guardiola ("el mejor entrenador que hemos tenido nunca, pese a todo, fue Helenio Herrera") y sus estrategias ("ojo con David Silva") y sus fichajes ("yo no pagaría una millonada por Cesc").

Francisco es socio "sin abono" del Fútbol Club Barcelona desde 2002 (número 113.145). Su mujer, Fernanda, que se hizo culé a remolque de Francisco, tiene el número 113.143, y es compromisaria. Y su nieto Cristian posee el 113.146.



Reunión de la penya barcelonista del taxi en la cena de Barnataxi 2010 (Salou).

"Tengo otro nieto que es merengue, y no pasa nada", anota, arropado por la bufanda que se pone siempre que juegan los suyos: "Mi yerno es catalán, pero también es merengue", dice con tal naturalidad, que

se deduce que en algún momento de su vida se enredó en un conflicto existencial. Sonríe. "Hay merengues buenos, bellísimas personas, como mi amigo Rafael Medina. Se puede ser bueno y ser del Real Madrid."

Publicitat

SIMPLY CLEVER



■ **ESTA VEZ,
DÉ LUZ VERDE
A SU NEGOCIO.**

En **MOGADEALER** le espera el **Škoda Octavia** siempre a punto para iniciar la carrera:

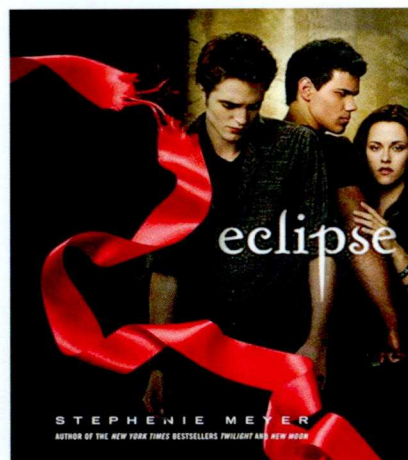
- Ofrecemos descuentos especiales para taxis y tasación de vehículos usados.

AHORA
15 ^{dto.} %
en piezas y **10%**
en mano de obra.

MOGADEALER C/ ARAGÓN, 602 · TEL. 93 232 10 00 · **BARCELONA**
C/ CIUDAD DE ASUNCIÓN, 55-61 (LA MAQUINISTA) · TEL. 993 243 91 03 · **BARCELONA**

Cinema

Eclipse



Marc Sanchís

sanchis@amb.cat

Hace dos años, una sandez llamada *Crepúsculo* rompió récords de taquilla y de histeria adolescente. La historia de la chica lánguida y desarraigada que enamora y se enamora de un vampiro lánguido y desarraigado llenó de suspiros los jóvenes pechos y los viejos cines de medio mundo. Hollywood, reinventándose a sí mismo cada lustro, vuelve a dar en el clavo, como antes con *Hanna Montana* y *Harry Potter* y *High School Musical* y como mucho antes –cuando quien esto escribe era un chaval– con *Grease*, por ejemplo. En probidad yo debe-

ría llamarlo película, pero *Crepúsculo*, igual que las dos partes anteriores, es una mezcla entre un pase de modelos de los guapísimos protagonistas y un batiburrillo de efectos especiales tipo *Matrix*, *Underworld* y el reciente *El hombre lobo* con Benicio del Toro y Anthony Hopkins, que pasó sin pena ni gloria por la cartelera porque ni Benicio es ya tan joven ni Hopkins da el miedo que daba haciendo de Hannibal Lecter. En fin, qué quieren que les cuente; ahora la chica debe elegir entre el vampiro chupado y el lobezno culturista, y las dudas de la señorita no se resolverán hasta la cuarta entrega de la saga. Les recomiendo digan a sus hijas que jamás tendrán novios tan guapos.

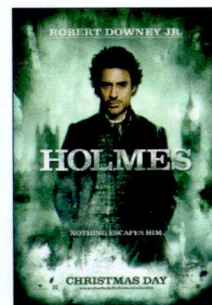
Shutter Island

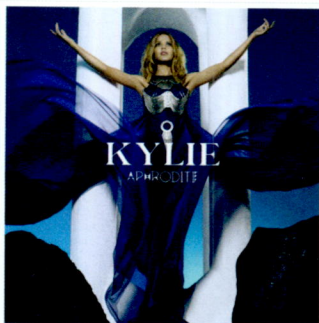
► Les comparacions són sempre odioses, però quan Martin Scorsese estrena una nova pel·lícula és inevitable pensar en *Taxi driver*, *Toro salvaje* o *Uno de los nuestros*. I la veritat és que *Shutter Island* surt molt malparada de la comparació. Però encara que no coneguem els títols abans esmentats i busqueu solament entreteniment acabareu decebuts. I això que la història pinta bé: un sanatori en una illa remota, passadissos secrets, experiments nazis, i el Leonardo DiCaprio perseguint un misteri. Però la trama és confusa, i molt convencional alhora, i la durada de la pel·lícula tampoc ajuda gaire. Mediocre.



Sherlock Holmes

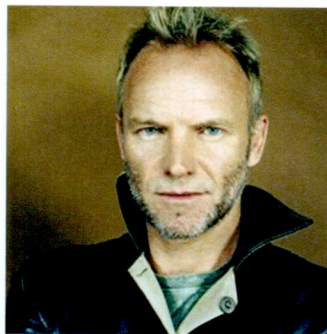
► El detectiu més famós de tots els temps torna en una versió absolutament iconoclasta i esbojarrada; res de pipes ni lupus ni gorres de caçador. El Sherlock Holmes de Guy Ritchie és un paio atlètic que gaudeix saltant per les teulades i repartint bufetades a tort i a dret a l'estil de *Matrix*. La pel·lícula és molt entretinguda i Robert Downey Jr. està fantàstic. Haureu sentit crítiques que diuen que s'ha traït l'esperit del Sherlock Holmes canònic, el que es passava tota l'estona repetint *Elemental*, *Watson*, però jo penso que els mites estan per reinventar-los i aquí teniu una molt bona opció per quan no facin res a la tele... que sol ser gairebé sempre.





Kylie Minogue: Aphrodite

► Tras su paso por la fiesta del Orgullo Gay y hasta –eso no me gustó nada– por el *Sálvame* llega el nuevo disco de la australiana Kylie Minogue, tras haber superado un cáncer de mama. La diosa del amor da nombre a este trabajo vitalista y discotequero que, según ha declarado Kylie, no contiene ninguna referencia a su enfermedad y sí muchas dosis de vitalidad. El primer sencillo, *All the lovers*, lleva tres semanas siendo número uno y el videoclip promocional, con una enorme montaña de cuerpos sudorosos enrollándose, es de lo mejor que he visto últimamente. A sus cuarenta y dos años, la chica sigue teniendo poder.



Symphonicities

► Sting, bajista, cantante y líder de The Police, empezó su carrera en 1978. No hace falta reseñar la fulgurante y exitosa carrera del grupo, ni tampoco la del propio Sting en solitario, que empezó en 1986, tras disolver la banda. Ahora, casi treinta años después, Sting hace un guiño al pasado parafraseando el título del último disco de estudio de The Police. *Synchronicity* se convierte ahora en *Symphonicities*. Y lo de sinfonía viene porque se trata de doce versiones de temas tan archiconocidos como *Roxanne*, *Englishman in New York* o *Every little thing she does is magic* interpretados por la Royal Philharmonic Concert Orchestra de Londres. Ya saben que esto de las versiones no es santo de mi devoción, pues considero que es una forma poco elegante de sacar la pasta a los fans y suele reflejar falta de creatividad por parte del artista. Pero este *Symphonicities* la verdad es que tiene gracia y está en la línea experimental que ya inaugurase el año pasado con su disco navideño *If on a winter's night*. En cualquier caso, con 55 tacos cumplidos, Sting ya no está para desmelenarse en concierto guitarra eléctrica en ristre. Le quedan mejor los violines y los clarinetes.

Publicitat



BARCELONA ESTA LLENA DE OPORTUNIDADES,
barna taxigroc TE LAS DA TODAS

- Amplia cartera de clientes:
Institucionales.
Mutuas.
TMB y Metro de Barcelona.
Clínicas y hospitales.
- Sistema de Gestión de Flotas "Taxitronic".
- Emisora de voz para comunicación inmediata con la Central, Delegados y Compañeros.
- Conexión al sistema 112.
- Posible participación en un "Fondo Asistencial".
- Ambiente Solidario.
- Escuela de Formación:
Carnet de taxista, Cursos de Reciclaje.

PRIMERA
CUOTA
GRATIS

93 551 93 68



RESTAURANT L'OBRA

L'obra dels germans Collantes



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

“On és el pare?” “Ha anat a l'obra”. El pare dels germans Collantes, en Luis i la Marta, sempre era a “l'obra” i, a còpia de sentir-ho, el seu restaurant no podia dir-se de cap altra manera: L'obra. Inclosa la construcció, el restaurant és cent per cent familiar: el regenten els dos germans i hi treballa tota la família. Fa poc més d'un any i mig, després d'acabar els estudis d'hostaleria i d'haver treballat al sector, decideixen obrir el seu propi negoci al centre de Santa Coloma de Gramenet, amb en Luis als fogons i la Marta al capdavant de la sala. L'acollida ha estat molt bona, diuen, i la seva mare explica –amb cara de satisfacció– que “és el que han decidit i es nota que els agrada” i la clientela també ho nota. De fet, quan van obrir, en ple mes de desembre, la Marta explica que encara no tenien calefacció però l'establiment es va omplir.

Distribuït en dues plantes, el restaurant és senzill, espaiós i sobri i, mitjançant un enginyós sistema de cortines, permet separar les taules per a àpats més privats. S'hi pot menjar per uns 30 o 35 euros amb el vi inclòs i hi van comensals de totes les edats. A banda del menú diari, amb tres primers plats, tres segons i tres postres per triar, preparen menús per a festius i caps de setmana i per a grups de fins a 60 persones. El restaurant L'obra està especialitzat en els peixos i les carns a la brasa de carbó però a l'hora d'escollir el plat estrella la màitre no dubta ni un segon: “L'arròs. Li surt boníssim!”, comenta referint-se al seu germà.

Cuina casolana de mercat

La carta de L'obra és molt variada, canvia cada tres mesos, segons els productes de la temporada i tots els plats s'elaboren al moment. Així, es pot començar per picar unes croquetes casolanes de bacallà, uns escamarlans a la brasa, crema de pèsols amb encenalls de pernil i botifarra negra, broquetes de pollastre fumades amb salsa romesco o el clàssic assortit d'ibèrics, entre d'altres. Com a primers plats destaca l'arròs caldós amb rap i llagostins –al menú diari dels dijous–, l'amanida de formatge de cabra, nous i vinagreta de mel, el *risotto*



negre de calamars, calamarsons i escamarlans, la coca d'escalivada amb anxoves i vinagreta d'olives negres o el formatge camembert fregit amb salsa de pebrots del piquillo. Entre les carns tenen molt d'èxit els daus de filet de vedella al vi negre amb patates forneres i encenalls de mousse de foie (a la fotografia), el pollastre de corral rostit amb patates, la *quesadilla* de pollastre amb verdures, el secret ibèric... i, de peix, el bacallà gratinat a l'allioli amb espinacs, tomàquets saltejats i oli verd, la suprema de llobarro farcida de pernil ibèric i formatge amb saltejat de trompetes de la mort, el salmó a la brasa amb crosta de mostassa a l'antiga i verdures a la planxa, etc.

Pel que fa a les postres, totes són casolanes i hi podem tastar tiramisú, natilles, *pannacotta* de iogurt, sorbet de llimona al cava, o l'original Baileys L'obra (mousse gelada de xocolata blanca i licor Baileys).

La recomanació del xef

- Gambetes amb allada
- Arròs caldós amb rap i llagostins
- Cama de cabrit al xerès
- Baileys L'obra

L'obra

C/ Sant Ignasi, 12
 08922 Santa Coloma de Gramenet
 Telèfon: 933 854 051
 Horari: de 13 a 16 h i de 20:30 a 23:30 h
 Tancat dimecres i dimarts
 i diumenges a la nit
 Menú diari: 15 euros
www.restaurantlobra.com



Publicitat

LES PLATGES METROPOLITANES

CASTELLDEFELS | GAVÀ | VILADECANS | EL PRAT DE LLOBREGAT | BARCELONA | SANT ADRIÀ DE BESÒS | BADALONA | MONTGAT



32
quilòmetres de platges

45
cabines sanitàries (WC)

171
accessos des de passeigs

20.650
metres d'abalisament per al bany

45
rentapeus

380
dutxes

19
àrees de joc i megafonia

16
torres

31
cadeires de vigilància

933
papereres de 165 litres

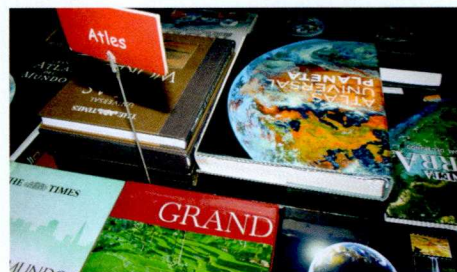


Àrea Metropolitana
de Barcelona



LLIBRERIA ALTAÏR

Altair, la llibreria de Willy Fog



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

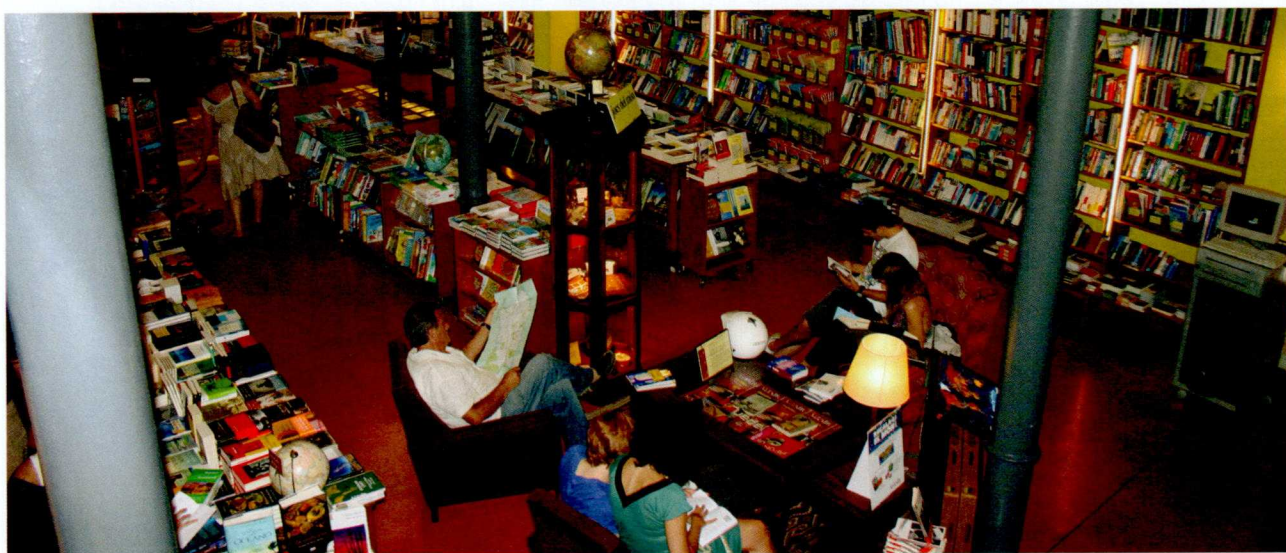
Les vacances ja són aquí i si sou dels que espereu a darrera hora per preparar-ho tot, cal que visiteu Altair, la llibreria especialitzada en viatges més gran d'Europa i el punt de trobada per excel·lència dels viatgers. Fa més de trenta anys, dos amics, Albert Pedrol i Pep Bernades, van crear un espai "casolà" d'intercanvi d'informació entre viatgers, explica Joan Carles Batalla, un dels responsables de la botiga. Internet encara era un projecte, les xarxes socials eren totalment inimaginables i anar a l'Índia era "EL VIATGE", amb majúscules. Així, Altair es va convertir en tota una institució per als exploradors del món.

A dia d'avui, i després de diversos canvis de local pel creixement del negoci, la llibreria està a Gran Via de les Corts Catalanes, 616 (entre la rambla de Catalunya i el carrer de Balmes) i compta amb 1.000 metres quadrats amb tot de solucions per a les necessitats dels Willy Fog del segle XXI. Guies, mapes, atles, narrativa de viatges, música, pel·lícules, *gadgets*... en definitiva, qualsevol cosa relacionada amb els viatges. Potser el més significatiu de l'establiment és el tauler d'anuncis que hi ha a

l'entrada i on els viatgers poden deixar les seves dades per intercanviar experiències, buscar companys de viatge o material de segona mà. Amb l'era d'Internet, Altair s'ha sumat a la venda *on line* i, seguint la línia de participació del tauler d'anuncis, als blogs, on es crea "ambient viatger" i es comparteixen experiències.

A la planta baixa de la botiga ocupen un lloc destacat uns quants sofàs on els clients poden fullejar els llibres i decidir quina és la millor opció abans de comprar. Entre aquesta planta, l'altell i el soterrani hi ha tots els llibres ordenats per continents, per ordre alfabètic i per països, amb dues seccions especials dedicades a Espanya i Catalunya. Així mateix, a banda de guies i mapes, hi ha apartats de còmic, infantil, muntanya (escalada, senderisme, cicloturisme), antropologia, natura, cooperació i desenvolupament, religions i filosofia, entre d'altres. El soterrani, a més d'acollir les activitats culturals del fòrum –dimarts i dijous a les 19:30 h– com ara exposicions de fotografia, conferències de viatges, xerrades o presentacions de llibres; allotja una sucursal d'Orixà, l'agència de viatges d'Altair.

El responsable de la botiga explica que el perfil del client és molt heterogeni: des de l'habitual, que passeja per la botiga i no necessita preguntar res, fins a joves





que volen fer un *interail*, viatges organitzats, *motxillers*, famílies, grups que busquen assessorament... A banda de demanar consell al personal de la llibreria, Batalla afirma que és habitual que els clients s'assessorin entre ells: "De vegades cap empleat pot donar consell de primera mà, però sovint algun client que se n'assabenta i sí que ha viatjat al lloc en qüestió és qui se n'encarrega".

D'entre les 60.000 referències d'Altair, Batalla recomana una novetat: les guies de ciutats del món "Essencial", editades en català per Cossetània. Fins al moment s'han publicat les de París, Nova York, Londres i Roma, els destins més de moda –diu el llibreter– junt amb les escapades de cap de setmana i els clàssics com l'Índia i el Japó.

Altair

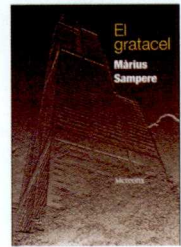
Gran Via de les Corts Catalanes, 616
08007 Barcelona
www.altair.es / www.altairblog.com
altair@altair.es
Tel.: 933 427 171
Horari: de dilluns a dissabte
de 10 a 20:30 h



Tira còmica



El gratacel, de Màrius Sampere



Meteora, Barcelona, 2010. 253 pàgines. 18 euros

Salvador Redón

revista-taxi@amb.cat

Mai no hauria dit que parlaria d'una narració de Màrius Sampere en aquesta secció. Quina sorpresa va ser descobrir que un dels grans poetes de les lletres catalanes s'havia estrenat com a novel·lista, als 82 anys!

Màrius Sampere (Barcelona, 1928) va guanyar el prestigiós premi Carles Riba amb *L'home i el límit*, l'any 1963. El poemari no es publicà, però, fins a l'any 1968, apuntant ja una de les característiques de la vida i de l'obra de l'autor al llarg de gairebé cinquanta anys. Aquesta no és altra que la manca d'un ressò públic a l'alçada de la qualitat literària de la seva producció. Des de fa una dècada, en canvi, Sampere no ha deixat de rebre guardons: Creu de Sant Jordi de la Generalitat l'any 1999, premi Serra d'Or per *Subllum* (2000), premis Ciutat de Barcelona i Nacional de Cultura per *Les immunitats* (2002), premi Joan Fuster ben recentment, i d'altres. Fins i tot hi ha un premi internacional de poesia que duu el seu nom.

La seva poètica ha tractat sistemàticament un seguit de temes recurrents –la vida i la mort, la filosofia i el coneixement, la idea de Déu i del Dimoni, l'absurd–, sempre des d'un punt de vista molt personal, a mig camí entre la reflexió profunda i la ironia, entre la transcendència i l'escepticisme més cru i descarnat. Aquest bagatge ha marcat el seu debut com a novel·lista amb un projecte que no hauria estat possible sense l'acumulació d'experiències viscudes per l'autor.

El gratacel narra la història d'un viatge en ascensor per un gran edifici que és una metàfora de la vida. Cada planta equival a un episodi de l'existència, i aboca el lector a una reflexió sobre les grans obsessions tan reconeixibles en la trajectòria creativa de l'autor, mitjançant les situacions que afrontarà el personatge central en funció d'unes parades de l'ascensor determinades per l'atzar. El protagonista és un *alter ego* de Sampere, de nom Eusebi, a qui acompanya un guia anomenat Virgili, per tal de trobar-se amb el funcionari Z, un ésser de clares reminiscències kafkianes. Les referències a la *Divina Comèdia* de Dante són evidents més enllà de

la coincidència en el nom del guia, ja que l'edifici esdevé una mena d'inforn laberíntic amb dependències i personatges que interceptaran contínuament l'itinerari del protagonista.

L'estil de l'obra es fonamenta en la intensitat i l'agilitat del diàleg, farcit de notes iròniques i d'un llenguatge molt més assequible del que faria pensar, a priori, l'escriptura d'un poeta amb una empremta críptica evident. No hi ha un plantejament de novel·la clàssica, raó per la qual cada capítol coincideix amb la visita a una planta del gratacel, i a cada planta es tracta un tema transcendent, però sense una continuïtat lògica en la successió de temes –de la mateixa manera que les parades són aleatòries– i sense conclusions tancades, ni tan sols al final de la novel·la.

Amb *El gratacel*, Màrius Sampere s'ha aventurat a una edat molt avançada per un territori que li era aliè, però ho ha fet amb fidelitat al seu estil, a la seva temàtica, i a la seva experiència. Ha estat una jugada mestra; sorprenent, sí, però molt pròpia del personatge trapella que, en definitiva, sempre hi ha hagut al darrere del gran poeta.

Publicitat

stab Sindicato de Taxistas
Autónomos de Barcelona

- **Transferencia de licencias y matriculaciones**
- **Asesoramiento fiscal: Módulos y Contabilidad**
- **Asesoramiento jurídico: Recursos y denuncias**
- **Nóminas y Seguros Sociales**
- **Seguros Generales**

Profesionales desde hace más de 30 años.

Calle Juan de Garay, 21 local 4 - 08041 Barcelona Teléfono: 933 402 790
Fax: 933 403 862 e-mail: info@sintab.es
www.sintab.es

BRÚ & ASOCIADOS
Abogados

SI TIENE USTED UN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN, NO SE CONFORME CON LA INDEMNIZACIÓN PACTADA ENTRE LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS. SOMOS ESPECIALISTAS EN DERECHO DE CIRCULACIÓN. OBTENGA CON NOSOTROS UNA MÁXIMA INDEMNIZACIÓN. PRECIOS ESPECIALES PARA TAXISTAS Y FAMILIARES. PRIMERA CONSULTA GRATUITA.

C. Aragón, Nº 363. Bjs. 1ª. 08009 Barcelona
Tel.: 932 080 679 - 932 080 739 y 607 818 485

Gran fiesta para la familia del taxi en el Jardín Botánico de Barcelona



La Agrupació Musical del Taxi amenizó el día.



El Jardín Botánico abrió sus puertas por primera vez al taxi.



Los talleres organizados por el Jardín Botánico y los Amigos del Jardín fueron seguidos con entusiasmo por los niños.

Revista Taxi
revista-taxi@amb.cat

El pasado 6 de junio se celebró una fiesta en el Jardín Botánico dirigida exclusivamente a la familia del taxi del área metropolitana de Barcelona. A pesar de la lluvia que cayó intermitentemente a lo largo de toda la mañana, se pudieron realizar las actividades previstas para niños y adultos. Los más pequeños tuvieron la oportunidad de aprender a estampar flores sobre tela o a distin-

guir los distintos órganos de una flor mientras los adultos pudieron disfrutar de visitas guiadas, gracias a los voluntarios de la Asociación de Amigos del Jardín Botánico de Barcelona. La Agrupación Musical del Taxi amenizó la fiesta a lo largo de la mañana con un repertorio de música variada y festiva. Con esta celebración, el Jardín Botánico de Barcelona ha querido dar a conocer al colectivo del taxi un espacio verde de la ciudad que goza del prestigio internacional por su especialización en la flora mediterránea.

L'Institut Metropolità del Taxi agradeix al Jardí Botànic i a la Associació d'Amics del Jardí el haber hecho posible esta jornada abierta para el sector, así como a todos los taxistas y familiares que, a pesar de la lluvia, participaron activamente en los talleres y en la visita. Hacemos extensivo este agradecimiento a la Agrupación Musical del Taxi, que amenizó la mañana.

L'usuari li agraeix...

El Servei d'Objectes Perduts va rebre al juny 2.838 avisos d'usuaris i de taxistes amb relació a la pèrdua o a la trobada d'un objecte al taxi

PER UN MILLOR SERVEI:

Tingueu precaució de mirar sempre el seient de darrere del vostre vehicle per comprovar que l'usuari no s'hi hagi deixat cap objecte personal!!



Les pèrdues d'objectes en el taxi / Llicències

Llibre	Bossa	Càmera	Carpeta	Cartera	Documents	Joies

Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència
4272	9255	1102	6212	3856	8416	5289
	8113	9626		266	4515	
	329	10680		3689	1694	
	9485	10997		6062	8003	
	3792	7844		5303	8474	
		443		5588		
				7408		
				10213		

			Altres			
Claus	Maleta	Mòbil	Altres	Paraigua	Roba	Ulleres

Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència
1681	1385	5899	5755	6645
2618	3517	8691	10721	9082
5302	10478	5306	5247	590
5078	2685	1806		4396
6508	1062	1175		2736
4237	4497			9255
1249	429			2459
8838	3924			274
3641	6502			
10105	7793			
3823	7286			
5804				

El Servei d'Objectes Perduts de l'IMT rep diàriament trucades i correus electrònics d'agraïment de ciutadans i ciutadanes, usuaris i usuàries de taxi, dirigits a molts professionals taxistes que fan tot el possible perquè els objectes oblidats tornin als propietaris. El febrer i març de 2010, els titulars de les llicències que es relacionen van donar solució als casos de pèrdua d'algun objecte que va ser comunicat, principalment al telèfon 902 101 564 o a través del portal web de l'IMT: www.taxibarcelona.cat

Cursos de conducció eficient

Curs 2010

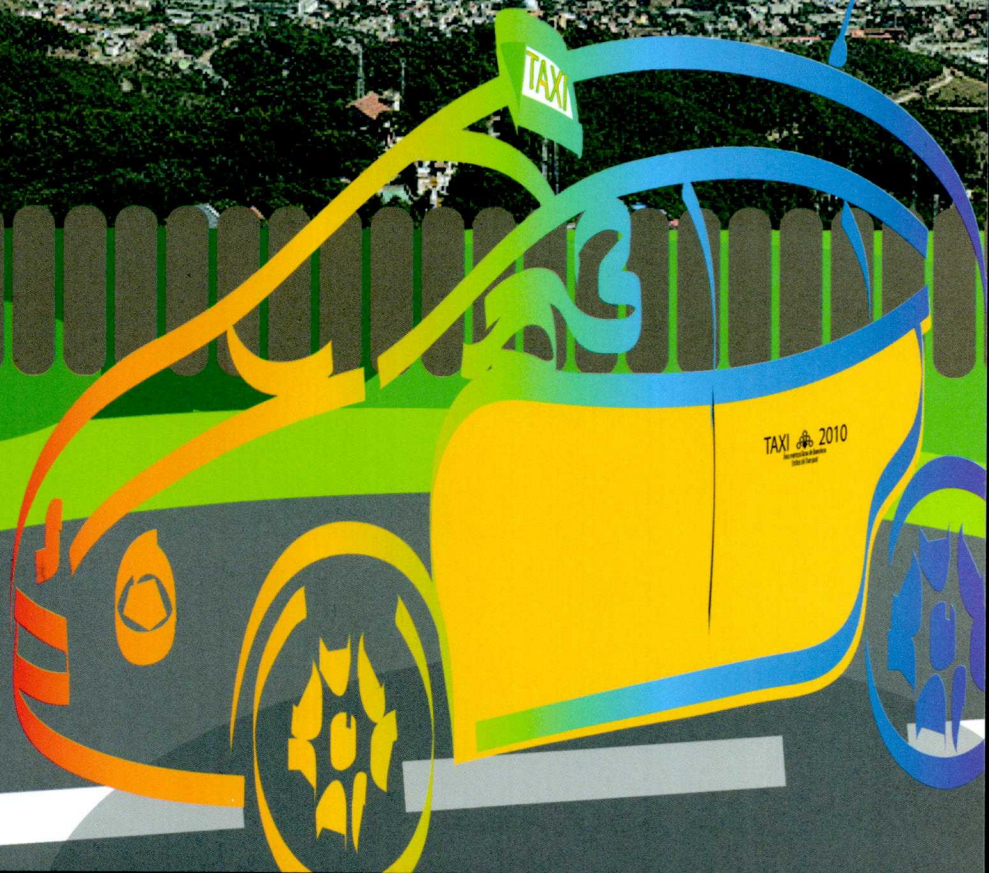
Ja saps conduir:
ara t'ensenyem
a estalviar conduint.

Amb pràctiques
de conducció
a càrrec del RACC.

En una sessió de
només 4 hores,
en un sol dia.

Més de 3.000 taxistes
en actiu ja han fet
el curs!

...i és totalment
gratuit!



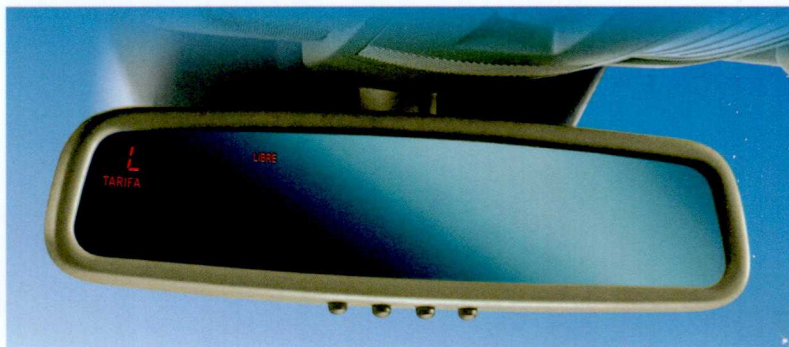
Per inscriure-t'hi pots trucar de 8:30 h a 14:30 h al telèfon 935 069 748



Taxímetro de espejo SPT-02 la integración perfecta



DE-09-MI007-PTB001



- Integración perfecta en cualquier vehículo
- Calidad de primer equipo con espejos originales del fabricante
- Posibilidad de intercambio en caso de cambio de vehículo
- 100% compatible con la mayoría de dispositivos de Gestión de Flotas
- 2 años de garantía
- Aprobación según directiva MID

Microtax[®]-06 el sucesor del clasico MCT-05

- Display extra luminosos
- Diseño mejorado extraplano
- Operativa más confortable



T10138

- 100 % compatible con la mayoría de dispositivos de Gestión de Flotas
- 2 año de garantía
- Aprobación según directiva MID



¡ OFERTA DE VERANO !

Durante los meses de Julio y Agosto de 2010, le recomparamos su taxímetro por 50 € al sustituirlo por un Microtax-06

TALLERES DISTRIBUIDORES:

BARCINO TELECOM, S.L.

taxímetros Barcino[®]

TALLERS MASTER
JOSEP MAS, S.L.

C/ El Pla 5 - Polígon Industrial El Pla
08750 - MOLINS DE REY
Tel: 93 680 11 85- Fax: 93 668 40 37
barcinotelecom@barcino-telecom.com

Carrer d'Avila, 11 - 08005 BARCELONA
Tel. 93 225 95 89 - Fax 93 221 20 99
informacion@taximetrosbarcino.com

Carrer Mas Pujol. 40 - Nau 3
Pol. Industrial Sector V
LES FRANQUESES DEL VALLÈS (Barcelona)
Tel. 93 849 29 55 - Fax 93 849 25 65
administracio@josepmas.com