

188

gener-març 2010

REVISTA TAXI

Taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

www.taxibarcelona.cat - www.taxibarcelona.com



06

L'IMT impulsarà la revisió de la Llei del Taxi

12

Entrevista a Francesc Alonso, director d'investigacions d'Attitudes, expert en trànsit i seguretat vial

25

El taxi, un dels transports afavorit pel nou carril bus-taxi del carrer de Tarragona





PERSONES, BARRIS, CIUTATS **UN ESPAI COMÚ:** **L'ÀREA METROPOLITANA** **DE BARCELONA**



12

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 Martín
Pilar Molina
P. Rocío Terán

Direcció Periodística

P. Rocío Terán

Col·laboradors

Natàlia Arozamendi, Jesús Martínez, Ma. Àngels Pujol, Salvador Redón, Patricia Serrano, Maribel Silva, 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, institucions i personalitats vinculats al sector del taxi.

Impressió

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

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

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

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

Avis jurídic important

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

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



Institut Metropolità
del Taxi



19



33



36



42



50

Sumari**05 Editorial**

06 Trencades les negociacions per la divisió del sector, l'IMT impulsarà la revisió de la Llei del Taxi

08 Opinions dels membres del Consell del Taxi sobre una reducció de l'oferta de taxis

12 Entrevista a

Francesc Alonso, director de investigaciones de Attitudes, el programa de responsabilidad social corporativa de Audi en materia de educación y seguridad viaria.

18 Taxi-sostenible

- Neix el primer portal sobre mobilitat sostenible i vehicles alternatius

- Toyota España revisa els vehicles de tercera generació del model Toyota Prius. A l'àrea metropolitana de Barcelona hi ha 26 taxis d'aquest model

19 Taxi-legislació

- Sobre la Ley Ómnibus

21 Taxi-opinió

- Madrid reunió a la UNALT en su congreso nacional Hay que clarificar la representatividad del sector

- Fraude en las cotizaciones a la seguridad social

23 Taxi-Barcelona

- Un passeig per quatre continents és possible al Jardí Botànic de Barcelona

25 Tauler

- El taxi, un dels transports afavorit pel nou carril bus-taxi del carrer de Tarragona

- El Centre Mèdic Teknon demana als taxistas respecte a les senyalitzacions

- Com obtenir el Certificat de lucre cessant 2010

- Rebaja generalizada del 5% en la orden de módulos para el 2010

- El 2011 la ciutat disposarà d'una xarxa semaforica amb un sistema més sostenible

- Alimentaria 2010 por primera vez en el recinto Gran Via de Barcelona

- Denuncies i sancions

- 123 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

33 Taxi-salut

- Donar menjar als coloms perjudica la salut d'aquestes aus

35 Taxi-motor

- Més taxistes van renovar el seu vehicle el primer mes del 2010 que el gener de 2009

- Volkswagen Caddy Maxi: Espacio para todo

38 L'usuari li agraeix

- 902 101 564, al servei dels taxistes i dels usuaris

42 El perfil

- Tomás Rodríguez
El taxi y la silla

45 Llibres

- *El capità Barruf i els caçafantasmes*, de Rodolfo del Hoyo

46 Cinema, video i música**48 Menjar de tres forquilles**

- La experiència de comer a oscuras

50 Llocs per comprar

- Tots els formatges són a can Simó

52 L'Àlbum del taxi**54 La Hoja de Maribel**

- El secuestro exprés

La bústia del taxi

Al taxista que socorrió a un accidentado en la Avenida de la Meridiana

► El pasado sábado 9 de enero de 2010, entre las 02:00 y las 03:00 (madrugada del viernes al sábado), mi hermano sufrió un accidente de tráfico en la avenida de la Meridiana con Mallorca con una Moto Scoopy. No recuerda nada, simplemente que un vehículo le cerró el paso y que al recuperar la conciencia habían parado a socorrerle un taxista y la chica que llevaba en su vehí-

culo. Una vez ingresado, al intentar averiguar qué había pasado, resulta que no hay atestado de accidente realizado por los Mossos o la Guàrdia Urbana. Me dirijo, a través de esta publicación, a los taxistas por si alguien conoce al taxista o vio algo aquella noche.

Gracias y un saludo
Usuaria (Barcelona)

(El taxista aludido debe llamar a la Revista *Taxi* para facilitarle el teléfono de contacto de la persona que suscribe la carta).

Reconocimiento al Servicio de Objetos Perdidos y al taxista con la licencia 9379

► Mediante esta carta deseo hacer llegar el reconocimiento profesional y agradecimiento al Servicio de Objetos Perdidos, así como al conductor del taxi con licencia 9379 y matrícula 4364 DRB, por haber podido recuperar una gabardina que dejé olvidada en el citado vehículo el pasado 27 de enero de 2010, en el trayecto desde Barcelona ciudad al aeropuerto y que me ha sido devuelta en el día de hoy.

Actuaciones como esta dignifican los servicios públicos, y como ciudadano y a la vez empleado público de la Junta de Andalucía, estimo que es necesario hacerles llegar este agradecimiento por la ética demostrada por el profesional citado y a ustedes igualmente como Instituto Metropolitano del Taxi por la diligencia y buen hacer mostrado en todo momento, facilitándome puntualmente la información necesaria para recuperar una prenda que más allá del precio tiene el valor de un regalo apreciado.

Les reitero mi agradecimiento, pidiéndoles por favor que hagan llegar estas palabras al conductor del taxi citado.

Atentamente,

Usuari
ANDALUCÍA



Senzillament, el meu agraïment

Usuari, Barcelona

► Dono les gràcies a la taxista Esther Ruano, amb la llicència 1636, que molt amablement em va portar personalment la cartera amb documents importants que m'havia oblidat en el seu taxi. No hi ha paraules suficients, per tant, senzillament, el meu agraïment.

Gràcies al taxista de la llicència 5747

Usuari, Barcelona

► Voldria traslladar el meu agraïment al taxista Juan Manuel González, amb la llicència 5747, per haver-me retornat la meva bossa, que havia deixat oblidada en el seu taxi, el dia 12 de febrer, en el servei des del carrer d'Aragó fins a l'Avinguda de la Diagonal.

E

n las últimas semanas, el Instituto Metropolitano del Taxi ha mantenido reuniones con una parte del sector que solicitaba a la Administración que actuara para paliar la actual situación que sufre el taxi, y que justificaban, grosso modo, debido a una importante bajada de la rentabilidad, motivada básicamente por el sobredimensionamiento de la flota causado por el incremento de vehículos a doble turno y la consiguiente reducción de la demanda con sus efectos colaterales. Esta Administración comparte algunos de los planteamientos que se le han esbozado; la falta de limitación del doble turno es la causa principal de la actual situación.

“No negamos la necesidad de que existan vehículos a doble turno, pero sí creemos que este modo de explotación debe limitarse”

Siendo la contingentación la base de la explotación del servicio de taxi, la sujeción a un número de licencias que garantice la suficiencia del servicio en condiciones óptimas para los ciudadanos, sin perjuicio de la garantía de rentabilidad económica de los taxistas, comporta que la no-previsión de este extremo en la Ley del Taxi de Catalunya, así como la desaparición de la plena y exclusiva dedicación hayan derivado en la actual situación, por la que un importante número

de taxis del área metropolitana de Barcelona son explotados por dos conductores. No negamos la necesidad de que existan vehículos a doble turno, pero sí creemos que este modo de explotación debe limitarse. Ésta es la principal medida que debe adoptarse y la que el IMT impulsará ante la Direcció General de Transport Terrestre de la Generalitat y en el Parlament de Catalunya.

La profunda división del sector y los diferentes intereses en juego han sido de nuevo las causas de no alcanzar un acuerdo que propició la propia Administración. A pesar de que las diferentes reuniones mantenidas con el sector denotaban una nueva forma de hacer las cosas, y aunque fueron valoradas positivamente por el IMT, volvió a producirse el desenlace de siempre. El inmovilismo en la postura inicial, no valorar razonablemente lo propuesto por la Administración, el miedo a no cumplir con las expectativas de aquellos a los que se representa, la desconfianza entre unos y otros, la pugna por detentar el liderazgo de las reivindicaciones son nuevamente los motivos que originan cierta frustración en todas las partes.

Lamentamos ciertamente esta situación, como órgano gestor del servicio de taxi en el área metropolitana de Barcelona tenemos la obligación de velar por los intereses de la generalidad del sector y no podemos someter a la voluntad de unos cuantos decisiones que pueden tener consecuencias muy negativas.

Somos responsables de nuestros actos y en base a ello adoptamos las decisiones que entendemos se ajustan a ese objetivo.

Trencades les negociacions per la divisió del sector, l'IMT impulsarà la revisió de la Llei del Taxi

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Durant el mes de febrer, l'Institut Metropolità del Taxi va mantenir diverses reunions en la seu de la Zona Franca amb els representants de la Plataforma per un Taxi Rendible i els membres de l'STAC, el GTI i l'ATAC. L'objectiu era conèixer i escoltar les seves demandes, que se centren fonamentalment en la petició d'una modificació dels actuals torns de treball del taxista, motivada principalment pel sobredimensionament de l'oferta de taxis, la baixa de la demanda del servei i el baix nivell d'ocupació dels vehicles.

L'abril passat, l'Institut Metropolità del Taxi va encarregar un estudi per tal que s'analitzés la situació del sector del taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona. Els resultats es van tenir el desembre passat i d'alguna manera corroboren alguns dels plantejaments dels taxistes.

Necessitat d'una modificació urgent de la Llei del Taxi

Tot partint de la premissa anterior, l'IMT constatà també que els problemes que es detecten avui en el sector vénen donats principalment per l'aplicació de la Llei del Taxi aprovada l'any 2003 pel Parlament de Catalunya i que va permetre l'explotació de la llicència a través de tercers sense establir cap tipus de limitació o de contingenciació del doble torn. En una situació de crisi com l'actual es comencen a detectar els problemes derivats d'aquesta no-limitació. A l'àrea metropolitana



de Barcelona hi ha 10.481 llicències actives en aquests moments, de les quals 2.800 s'exploten a doble torn. Això, naturalment, obliga aquest organisme a pensar que cal reorientar aquesta situació mitjançant una modificació legislativa urgent que faci possible els canvis i, en especial, la contingenciació del doble torn, entre d'altres.

Proposta d'un canvi del sistema de torns

Des d'un principi, l'IMT no es va mostrar partidari d'acceptar la petició d'una modificació dels torns de treball plantejada per la Plataforma per un Taxi Rendible i pels altres tres sindicats que s'hi van adherir perquè, en definitiva, es demanava un règim de torns molt rígid que comportava un canvi dràstic del sistema actual d'explotació del servei. La demanda d'aquesta part del sector comportava treure diàriament 5.000 taxis, entre parells i senars, de 06:00 a 22:00 hores, i en dos torns: de 06:00 a 14:30 i de 13:30

hores a 20 h, aplicant a les nits el sistema actual de festes.

L'IMT considera que aquesta proposta ocasionaria més perjudicis que beneficis al sector, ja que molts taxistes tenen clients fixos que podrien perdre; les emissores dels municipis allunyats de la primera corona de Barcelona tindrien problemes per donar servei i, a més, en modificar-se substancialment les jornades de treball, podria donar-se un important increment d'acomiadaments entre els treballadors assalariats. Tanmateix, en reduir-se l'oferta, es podria provocar un transvasament d'usuaris del taxi cap a d'altres mitjans de transport.

Un tercer dia de descans

Una altra demanda alternativa que es va posar sobre la taula de negociacions va ser la implantació d'un tercer dia de festa de descans setmanal. L'IMT considera que tampoc aquesta mesura comportaria una solució, ja que els taxistes treballa-

rien quatre dies a la setmana amb el conseqüent increment de les jornades de treball per compensar el descans setmanal i amb el corresponent perill d'inseguretat en la conducció.

Proposta de l'IMT

Aquest organisme va proposar als taxistes la implementació, durant els mesos de març i d'abril, i per provar la mesura a fi de poder ser aplicada en altres moments necessaris, de dos dies més de festa al mes per a tota la flota, la qual cosa permetria retirar 1.000 taxis més cada dia i, per tant, descansar diàriament 3.000 vehicles deixant al carrer una oferta potencial de 7.000 taxis. L'IMT veu aquesta mesura menys costosa per als taxistes i, a més, serviria com a test per valorar si una mesura d'aquestes característiques afavoreix l'objectiu final d'ajustar l'oferta a la demanda de taxis, ajuda a millorar la rendibilitat i disminueix el temps d'espera entre carrera i carrera, entre d'altres paràmetres. L'IMT entenia que aquesta proposta era un primer pas que podria ser analitzat i seguit per una comissió mixta formada per taxistes i Administració amb la finalitat de posar-la en pràctica en un altre moment de l'any en què es poguessin produir situacions similars de necessitat d'ajustar l'oferta a la demanda de taxis.

No a una consulta

Atès que la Plataforma per un Taxi Rendible va rebutjar la proposta d'aquesta Administració al dia següent



d'haver arribat a un primer principi d'acord, i atès que els altres sindicats, si bé no van donar les negociacions per trencades, se'n van desmarcar demanant una consulta als taxistes i tenint en compte que, a més, hi ha d'altres organitzacions del sector del taxi que opinen que aquestes mesures no són necessàries –com també així ho han fet saber a l'IMT molts altres taxistes individualment–, aquest organisme, una vegada analitzada aquesta situació, no accepta fer cap tipus d'enquesta al sector perquè entén que les propostes relatives a tornos o a un període de festa general són insostenibles i inacceptables per aquesta Administració ja que la seva responsabilitat és vetllar per l'interès de tot el sector.

Com s'ha exposat abans, el problema de fons d'aquesta situació és, entre d'altres, el sobredimensionament de l'oferta, i és aquí on l'IMT treballarà per establir més mesures legals de control. Paral·lelament, continuarà treballant per millorar la rendibilitat del sector amb campanyes de promoció, millorarà la informació a l'usuari amb panells informatius en els llocs de més demanda de taxis. Seguirà posant tot el seu esforç per aconseguir un increment de la velocitat comercial, per l'habilitació de més carrils taxi a la ciutat i entorn metropolità, i lluitarà, conjuntament amb la Direcció General de Transport i la Guàrdia Urbana, contra l'intrusisme, les comissions il·legals als hotels, etc.

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

Opinions dels membres del Consell del Taxi

En les darreres reunions que va mantenir l'IMT amb diferents organitzacions i col·lectius de taxistes, es va demanar una reducció de l'oferta de taxis per ajustar-la a l'actual demanda. Creu vostè que és oportuna i necessària aquesta petició? En cas que la resposta sigui afirmativa, quina creu que és la millor opció per complir aquest objectiu?

Dionisio Gracia Fajardo / STAB



En primer lugar, hemos de partir de una situación evidente: la crisis que padecemos es fuerte y afecta a todos los sectores en mayor o menor grado.

Ante esta situación generalizada de falta de demanda y exceso de oferta, no se pueden buscar soluciones simplistas que ataquen la libertad de empresa, de horarios y de contratación o el derecho al trabajo.

En consecuencia, nos manifestamos en contra el pretendido sistema de turnos. Creemos que muy al contrario de lo demandado por algunos, el tema pasa por trabajar cada vez con un plus añadido de mejora respecto de otros sectores que compiten con nosotros. Presentando, por ejemplo, un servicio de ma-

yor calidad en lo personal, o empleando sin trabas y hasta las últimas consecuencias las nuevas tecnologías. En definitiva, hemos de apretarnos el cinturón y trabajar si cabe con más ganas y con nuestro mejor ánimo, para consolidar y ampliar mercados. De esta forma, nuestros usuarios deberían convertirse en clientes *habituales* y *fijos* que consideren nuestro servicio como imprescindible. La tarea no es fácil, pero debemos exigir de las administraciones públicas que se aumenten y no se retrasen en hacer efectivas las subvenciones en tecnología o la ayuda pública para lograr efectividad máxima respecto de giros, paradas, carriles y de esta forma poder ganar en velocidad comercial y mejorar al máximo la rentabilidad

de nuestro servicio. Tampoco deben olvidarse antiguas demandas del STAB, como la realización de campañas publicitarias en los medios de comunicación promovidas por las distintas administraciones de fomento del uso del taxi o de dignificación de nuestra profesión.

Por otro lado, el único ajuste que podría haber sido muy válido y que fue reclamado y apoyado con fuerza por el STAB desde su inicio fue el, ahora olvidado, PLAN DE VIABILIDAD. Dicho Plan facilitó en su momento la retirada de unas 400 licencias de taxi, aunque se pretendía llegar a 1.250. No quiero recordar que dicho Plan fue precisamente atacado y paralizado por los sectores que se dedican ahora a exigir el restrictivo sistema de turnos.

A l'hora de tancament d'aquesta edició no s'havia rebut la resposta del GUT.

Lluís Berbel / STAC



Indudablemente es necesario que se lleve a cabo esta petición. Estamos con una sobreoferta de taxis en la calle que se ha de limitar de alguna manera. En un momento de crisis como la actual, todas las empresas están tomando iniciativas restrictivas; en cambio, el taxi, no.

Para nosotros se tienen que tomar diferentes medidas, y cada una de ellas tiene su aplicación en un determinado tiempo:

- La medida que deberíamos adoptar inmediatamente es la regulación del

sector por turnos de trabajo o bien por regulación horaria en el taxímetro (12 de horas para poder trabajar los coches con un conductor y los que tienen dos conductores, 16 horas).

- De forma inmediata, aunque su aplicación sería efectiva a lo largo del tiempo, es la limitación de los coches a doble turno o la limitación de los asalariados, a escoger la mejor fórmula legalmente posible. Exigir mayor formación a los taxistas para que no sea tan fácil tener la credencial de taxista.

A largo plazo: la modificación de la Ley del Taxi. La nueva ley ha configurado un sector que no es el que nos gusta a los autónomos, el 98% de la flota. Por lo tanto, se ha de volver a la plena y exclusiva dedicación; darles la posibilidad a los ayuntamientos de contingentar y limitar el número de asalariados; evitar la acumulación de licencias en una persona; que el titular de las empresas, personas jurídicas, tenga la credencial de taxista.

Pere Vega / ABEAT



Crec que el nostre sector i l'Administració hem de pensar més a aconseguir fomentar la demanda, que a reduir l'oferta, i tenim com a prova d'això el foment turístic de la ciutat de Barcelona que s'ha fet a tot el món que ha comportat un augment espectacular de visitants i de clients, en especial des dels Jocs Olímpics del 92.

La feina feta per a aconseguir que la fira dels mòbils estigui dos anys més a la nostra ciutat assenyala el camí a seguir en

molts altres aspectes, com el permetre taxis amb més places, la clarificació de les tarifes amb menys suplementos i la promoció d'aquestes en els punts més estratègics de la ciutat en especial en els aeroports.

Creiem que la campanya duta a terme per l'Administració visualitzant que no hem augmentat les tarifes, i l'esforç fet pel sector, s'haurien de repetir per a l'any 2011.

Promoció de la ciutat, juntament amb el

taxi, reducció de costos del sector per poder mantenir les tarifes actuals, millora del servei amb l'augment de places per a taxi i clarificació de tarifes, han de permetre augmentar la nostra competitivitat i, per tant, el nostre mercat.

Publicitat



TALLERS A. GALOFRÉ
AGENTE PEUGEOT

Desde 1958, al servicio del profesional



Tallers A. Galofré te ofrece la máxima calidad avalados por nuestra experiencia, con descuentos especiales y exclusivos para taxistas que te garantizan revisiones rápidas, precisas y económicas.

Tallers A. Galofré cuenta con los recambios de la nueva línea Peugeot y del equipamiento tecnológico necesario para cualquier tipo de taxi.

APROVECHA EL PLAN 2000E
NADIE TE DARÁ MAS POR TU VIEJO TAXI!
te esperamos!

TALLERES CARDENER, 11 BAJOS - BARCELONA
TEL: 93 284 2 694 - FAX: 93 285 35 77

VENTAS LA GRANJA, 25 BAJOS - BARCELONA
TEL: 93 218 53 37 - FAX: 93 237 28 28

www.tallersgalofre.com

Carmen de Tienda / AET



La AET no comparte dicha petición. Entendemos que, además de vulnerar la normativa laboral actual, puede perjudicar aún más la demanda y consecuentemente agravar la actual situación.

En su momento se presentó, por parte de diversas asociaciones, patronales y sindicatos de clase un documento solicitando la adopción de una serie de medidas que podrían ayudar de un modo efectivo a paliar los efectos de la crisis coyuntural que estamos pade-

ciendo. Creemos que ése es el camino correcto y lógico y desde luego no apoyaremos ningún tipo de modificaciones traumáticas que puedan lesionar los legítimos intereses de los diferentes miembros del sector.

José María Soto / GTI

Sí, es necesaria.

La diversidad de las medidas que se podrían aplicar hace complicado tomar una decisión acertada sobre cuál sería más conveniente, en la actual situación crítica que estamos atravesando.

Seguramente cualquier medida que se pudiera tomar tendría un efecto positivo

en la reducción de vehículos diarios, que debe ser el objetivo prioritario, pero sinceramente creemos que una decisión de esta trascendencia debe ser tomada por todos los profesionales titulares de licencia, mediante una CONSULTA vinculante entre los mismos.

No queremos incidir en si es mejor una medida u otra, nuestro objetivo, desde

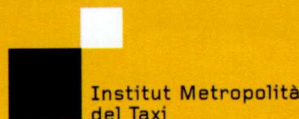
el principio, ha sido reducir cuantos más vehículos en circulación diaria, mejor, por lo tanto no recomendamos ninguna medida por encima de otra y únicamente recomendamos que si tenemos esta oportunidad, que vayamos a votar TODOS; votad lo que creáis más conveniente, pero votad, está en juego nuestro futuro.

Publicitat

Si vols tenir una subvenció per a un taxi adaptat
Truca ja al 935 069 748
 Termini limitat!



Dóna un valor afegit a la teva activitat professional treballant amb un taxi adaptat
 Telèfon: 934 208 088



380 OBRES, 380 PREGUNTES.

I ARA, PER ON VAIG?

Les respostes a
bcn.cat/obres o al 010

El Pla Fent Barcelona té en marxa 380 obres per millorar la ciutat. Tantes obres ens afecten a tots, especialment als taxistes, plantejant preguntes com per què? per on vaig ara? o quant duraran les obres? A l'Ajuntament volem respondre-les, per això posem a disposició de tots un servei d'informació sobre les obres.

Barcelona té un pla.
PLA FENT
Barcelona!

Programa d'Actuació Municipal 2008 - 2011



Ajuntament
de Barcelona



Francisco Alonso, licenciado y doctor en Psicología, es profesor de la Universidad de Valencia de la Cátedra Tráfico y Seguridad Vial y director de Investigación de Attitudes (programa de responsabilidad social corporativa de Audi en materia de educación y seguridad vial). Está estrechamente implicado en la formación de expertos y doctores en seguridad vial y ocupa, entre otros cargos, la dirección de investigación DATS (Desarrollo y Asesoramiento en Tráfico y Seguridad Vial) del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia. Es autor de un buen número de libros científicos y divulgativos relacionados con los temas de tráfico y seguridad vial, y participa en un importante número de proyectos de investigación sobre estos temas. Hablamos con él sobre los efectos de la distracción en la conducción y nos deja un cúmulo de consejos para los profesionales del taxi, uno de los sectores más vulnerables a la atención por tener como hábitat laboral el bullicio y el trasiego de las carreteras y ciudades.

Entrevista

Francisco Alonso,

director de investigaciones de Attitudes, el programa de responsabilidad social corporativa de Audi en materia de educación y seguridad viaria

“Los profesionales del taxi, con gran experiencia en la conducción y un número elevado de kilómetros recorridos cada año, son más vulnerables a experimentar menores niveles de atención junto con una mayor fatiga, cansancio y somnolencia”

La distracción en la conducción es la causa de muchos accidentes de tráfico. El taxista, que conduce en un entorno urbano lleno de señales, imágenes, obras, etc., ¿está más expuesto a este peligro que otros conductores?

La distracción es la principal causa de accidentes. De hecho, durante el año 2008 fue el factor concurrente en más de un tercio de los accidentes de circulación con víctimas. En cuanto al contexto donde tiene lugar la conducción, la incidencia de las distracciones del conductor y el papel que juegan en los accidentes puede variar en función del tipo de vía. A pesar de que los conductores dicen distraerse más en vías urbanas y carreteras convencionales que en autopistas (Fundación RACC/Intras), las estadísticas procedentes del periodo 1993-2003 demuestran que los conductores se distraen más por autopistas, autovías y vías rápidas, ya que estamos ante una conducción monótona que predispone a la relajación y por lo tanto a unos menores niveles de atención. La monotonía de este tipo de vías predispone al aburrimiento y al desvío de la atención hacia información ajena e irrelevante para la conducción. De hecho, en el 47,7% de los accidentes que tienen lugar en autopista la distracción aparece como factor concurrente, porcentaje similar al de los accidentes que ocurren en las autovías. Si además tenemos en cuenta la conducción diurna o nocturna, debemos destacar en primer lugar que puesto que se conduce durante mayor tiempo durante el día, más del 60% de los accidentes de tráfico se producen a pleno día. Sin embargo los accidentes fruto de la distracción tienen mayor peso por la noche en zonas sin iluminación, aspecto que debe tenerse en cuenta en el colectivo de profesionales del taxi que realiza su trabajo durante las horas nocturnas. Diversos estudios han demostrado que las distracciones se dan en mayor medida cuando las condiciones de conducción son favorables, es decir, cuando la iluminación y la climatología son buenas. La explicación es sencilla, en estos momentos es cuando el conductor escoge realizar actividades paralelas a la conducción (sobre todo en situaciones con poco tráfico, en las que el conductor interpreta que no exigen mucha atención). Si atendemos a la valoración que el colectivo de profesionales del taxi realiza sobre el efecto de las distracciones al volante como causa de accidentes, las sitúan en segundo lugar tras el alcohol y las drogas. Asimismo, los conductores profesionales

atribuyen la falta de atención a pensamientos propios así como a elementos internos del vehículo (Fundación RACC/Intras). Por otro lado, la exposición al riesgo está relacionada con el nivel de atención. En este sentido, los profesionales del taxi, con gran experiencia en la conducción y un número elevado de kilómetros recorridos cada año, son más vulnerables a experimentar menores niveles de atención junto con una mayor fatiga, cansancio y somnolencia.

Los conductores, en general, ¿somos conscientes de las consecuencias de la distracción en la conducción?

Según el barómetro de Seguridad Vial (diciembre 2008), realizado sobre los accidentes de tráfico y su causalidad, los ciudadanos encuestados perciben las distracciones como la tercera causa más importante de los accidentes (22,9% de las respuestas obtenidas) lo que supone un incremento del 4,3% respecto a febrero de 2008 y su máximo histórico en la serie de este estudio. Asimismo, el 84,7% de los conductores señala no hacer uso del móvil mientras conduce, porcentaje menor del obtenido en el barómetro realizado en febrero de 2008. En cuanto a la percepción de peligrosidad atribuida a los comportamientos de riesgo, los encuestados otorgan más de 8 puntos (sobre una escala de 0-10) a la manipulación y observación del navegador mientras se conduce, a hablar por el móvil mientras se conduce o a conducir cansado. Por otro lado, y según datos de un estudio realizado por el RACC, los conductores sitúan en cuarto lugar las distracciones (junto con la fatiga, el sueño y los errores involuntarios) como posible causa de accidente, por detrás de factores como el alcohol y las drogas, las infracciones y la conducción agresiva. Si comparamos estos datos procedentes del estudio realizado por el RACC y de los estudios sobre salud vial realizados por Attitudes con el análisis de los accidentes de tráfico, podemos concluir que los conductores infravaloran el papel de las distracciones como causa de accidentes de tráfico, mientras que sobrevaloran al alcohol y las drogas. Cabe recordar que las principales consecuencias de las distracciones son: dificultad para controlar la posición lateral, deficiente control de la velocidad, disminución de la distancia de seguridad, incremento del tiempo de reacción, salidas de la vía, mayor realización de infracciones...

El taxista ha incorporado también las nuevas tecnologías en su vehículo, especialmente el navegador. ¿Qué incidencia tiene su uso en la distracción en la con-

ducción y en los accidentes? ¿Qué consejos puede trasladar al taxista en este sentido?

Por supuesto el mal uso de los navegadores es un factor que influye de forma relevante en la posible distracción del conductor. Su uso durante estos últimos años se ha incrementado de forma notable y si bien se trata de un instrumento con enormes ventajas, su manejo durante la marcha implica un grave peligro. Se trata de unos sistemas que presentan grandes ventajas frente a los mapas tradicionales de papel, ya que posibilitan el acceso a una gran cantidad de información que puede ser actualizada. Es una herramienta muy útil ya que advierte con antelación al conductor, a través de instrucciones de voz, de las maniobras que debe realizar en cada momento. En entornos desconocidos reduce, por lo tanto, el estrés del conductor cuando circula por estas vías. Un uso inadecuado e irresponsable de estos sistemas puede suponer un enorme peligro para la conducción y de este modo es recomendable seguir una serie de pautas o consejos. Es recomendable decantarse por navegadores que den las instrucciones de voz de forma concisa y corta además de asegurarse de que la pantalla permite ver las imágenes con claridad, el material de la misma no produce reflejos que puedan incomodar la visión y pueda adaptarse a una visión correcta en caso de conducción nocturna. Si se trata de un navegador que no está integrado en el vehículo, deberemos seguir las instrucciones del fabricante para proceder a su ubicación, preferentemente en la línea de visión del conductor, de modo que podamos realizar un "rápido vistazo" sin tener que desviar apenas la visión de la vía por la que circulamos. Por supuesto su ubicación debe ser segura para evitar posibles caídas y debe garantizar la visión completa de la vía al mismo tiempo que no debe entorpecer ningún otro sistema del vehículo. Se aconseja su uso previo en contextos conocidos para familiarizarnos tanto con las instrucciones de voz como con las imágenes del navegador. Si nuestro navegador no está actualizado (y aun estando, prestaremos especial atención a los tramos de obras), deberemos tener en cuenta que es posible que nos dé instrucciones para realizar maniobras inadecuadas, es decir, actuará en función de los mapas de que disponga. Evidentemente, debemos marcar la ruta de destino antes de ponernos en marcha, nunca se debe manipular el navegador cuando estamos circulando. En caso de tener que modificar algún parámetro o indicador de la ruta en el navegador deberemos detener el vehículo en un lugar seguro.

El teléfono móvil, especialmente el de manos libres, se ha convertido actualmente en una herramienta fundamental para el trabajo del taxista. ¿Qué precauciones debe tener el profesional para evitar que sea motivo de un accidente?

El uso del teléfono móvil mientras se conduce multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un accidente y su uso inadecuado es equiparable a la conducción con exceso de alcohol. Algunos ejemplos ilustran la importancia de mantener la atención en la carretera: marcar un número de teléfono móvil supone 13 segundos, responder a una llamada telefónica 8, encender un cigarrillo 4, ajustar el equipo de música entre 5-6. Se trata de segundos vitales en los que se desvía la atención completamente de la vía y por tanto el conductor se encuentra ajeno a cualquier circunstancia que pudiera derivar en un accidente. A modo de ejemplo, un vehículo que circula a 120 km/h recorre en tres segundos una longitud superior a la de un campo de fútbol. Transcurrido el primer minuto y medio de conversación por el móvil (también con manos libres) el conductor deja de percibir aproximadamente el 40% de las señales, se produce una reducción de la velocidad media del 12%, un incremento del ritmo cardíaco durante la llamada y un incremento significativo del tiempo de reacción, factores todos ellos que incrementan notablemente el riesgo de sufrir un accidente. Un estudio sobre la utilización del móvil en turismos y furgonetas realizado por la DGT (2007) señaló que el 1,7% de los conductores de turismo o furgoneta habla (uso manual) mientras conduce. Esta utilización es mayor cuando circulan por carreteras convencionales (2,0%) que por autopista/autovía (1,8%) y menor al circular por vía urbana (1,6%) que por vía interurbana (1,9%). No debemos olvidar que, como se puso de manifiesto en las investigaciones realizadas por Attitudes sobre Educación y Formación Vial, en nuestro país no existe una elevada percepción del riesgo de accidente asociado con el uso del teléfono móvil con el sistema manos libres, cuando como ya he mencionado, en este caso el riesgo de que ocurra una distracción con resultado de accidente es elevado. El profesional del taxi y todos los conductores debemos tener presente que si no se dispone de sistema manos libres lo mejor es desconectar o silenciar el teléfono, ya que nada puede ser tan importante como el riesgo de sufrir un accidente. En caso de tener que hacer uso del sistema manos libres lo recomendable es restringir al mínimo tanto el número de llamadas realizadas (únicamente aquellas que no puedan esperar a que paremos) y el tiempo de las mismas.

“El proceso de educación vial debe ser previo al incumplimiento de la norma y para ello es imprescindible que las medidas educativas se apliquen a lo largo de todo el ciclo vital”

El taxi es un recinto en el que se establece una conversación, un diálogo entre el conductor y el pasajero, que a menudo puede dar a lugar a una relajación en la conducción. ¿Qué consideraciones debería tener en cuenta siempre el conductor en estas situaciones?

Cuando el conductor experimenta un nivel de activación demasiado bajo (hipoactivación característica del estado de aburrimiento y fatiga), dirige, busca y desvía la atención hacia información nueva, extraña, sorprendente y relativamente compleja (frente a la sencilla) no relacionada con la tarea de la conducción. Esto sucede cuando estamos cansados o fatigados durante la conducción, bien sea porque llevamos muchas horas conduciendo, porque la vía es muy conocida, muy monótona, etc. En estos casos desviamos la atención desde la tarea de la conducción hacia objetos o situaciones que ocurren en el exterior o interior del vehículo (entre las que pueden incluirse la conversación con un pasajero), o incluso nos centramos en nuestros propios pensamientos (que también son distractores para la conducción). Evidentemente, la experiencia en la conducción mejora las capacidades atencionales y nuestras habilidades para detectar y seleccionar la información relevante en el escenario vial (atención selectiva), nuestra capacidad para mantener la atención (atención sostenida) y nuestra habilidad para realizar varias actividades al mismo tiempo (atención dividida). Sin embargo, en el colectivo de conductores profesionales, cobra especial relevancia la paradoja de la práctica, en función de la cual la automatización de acciones y movimientos junto con la mejora de la capacidad para seleccionar la información relevante da lugar a un exceso de confianza en nuestras habilidades que lleva al conductor a desviar la atención hacia otros factores irrelevantes, cuya consecuencia más inmediata es la distracción.

El taxista pasa muchas horas delante del volante y la radio o la música es su compañera. ¿Un consejo?

La música y la radio pueden ser utilizados como los mejores aliados de los conducto-

res que pasan muchas horas al volante. Sin embargo, en estos casos, el mayor peligro derivado del gran número de horas que los profesionales del taxi pasan al volante es sin lugar a dudas la fatiga. La fatiga es la cuarta causa de siniestralidad con víctimas mortales en las carreteras españolas (DGT, 2008). Durante el 2008, los 136 accidentes mortales debidos a la fatiga y el sueño en carretera, tuvieron como resultado 151 muertos, 62 heridos graves y 70 heridos leves. Diversos factores contribuyen a la aparición de la fatiga al volante, entre ellos la falta de descanso, la deshidratación, el calor, las comidas copiosas, el consumo de alcohol, etc. La fatiga al volante tiene consecuencias peligrosas para la conducción ya que se produce una disminución de la atención al volante y aumenta en un 86% el tiempo de reacción ante un obstáculo, lo que incrementa notablemente el riesgo de sufrir un accidente. Las principales consecuencias de la fatiga en la conducción son: percepción lenta y debilitada, disminución de la vigilancia, reducción de la eficacia de ejecución, dificultad para mantener la atención, aumento del tiempo de reacción para frenar, somnolencia y deficiencias en la interpretación de las señales. Las infracciones típicas asociadas a la aparición de la fatiga durante la conducción son: circular por el centro de la calzada, error en el reconocimiento de colores y tipos de vehículos que vienen de frente, confusión en el cambio de marcha, no respetar la distancia de seguridad y errores en la trayectoria y trazada de curvas (muy abiertas).

¿Fumar mientras se conduce es tan peligroso como no utilizar el cinturón de seguridad?

Varios estudios han demostrado que fumar mientras se conduce (encender o apagar un cigarrillo, la mano inutilizada para el volante, el humo en los ojos, etc.) multiplica por 1,5 el riesgo de sufrir un accidente (DGT). A pesar de que fumar mientras se conduce no está recogido como infracción, los datos procedentes de la encuesta realizada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, demuestran que más del 80% de los conductores, lo evalúa peligroso. En cuanto al uso del cinturón de seguridad, los datos reflejan una consolidación de hábitos seguros. Desde el año 2003, al menos dos millones más de personas hacen uso de este sistema de seguridad, al igual que se han reducido los positivos por alcoholemia y la velocidad media ha disminuido. El porcentaje de conductores y pasajeros muertos en accidente de turismos que no llevaba puesto el cinturón de seguridad ha descendido del

39% en 2003 al 21% en 2009. Esto se traduce en que durante 2009 murieron 214 conductores o pasajeros de turismos que no utilizaban el cinturón, mientras que esta cifra fue de 1.035 en el año 2003 (DGT, Balance 2009 de Seguridad Vial).

¿Cuáles son los accidentes más frecuentes que se derivan de la distracción en la conducción?

La distracción influye fundamentalmente en dos tipos de accidentes: colisiones y salidas de vía. Concretamente, el 43% de los accidentes producidos por una distracción son colisiones, frontolaterales (22%) o alcances (21%) y aproximadamente un 25% salidas de vía. Un porcentaje importante de atropellos (en torno al 30%) se registran también como el resultado de posibles desatenciones (RACC/Intras).

¿Cómo valora el estado de las infraestructuras, de la señalización del entorno donde los taxistas del área metropolitana de Barcelona desarrollan su actividad y que tienen también mucho a ver en el tema que nos ocupa?

Las distracciones externas abarcan todas aquellas situaciones a las que el conductor puede estar expuesto y que exigen que responda de manera rápida ante un acontecimiento que ocurre fuera del vehículo. Desde diversas investigaciones se apuntan una serie de situaciones potencialmente causantes de distracciones: las condiciones de la vía, las condiciones de iluminación, carteles o anuncios y niños jugando en la calzada. En los tramos de obras por ejemplo (tan habituales en las grandes ciudades) la capacidad atencional del conductor puede descender ya que deberá atender de forma inesperada a numerosas señalizaciones y a posibles obstáculos de la vía. El efecto sorpresa y el exceso de información, pueden ser la causa de un accidente. Por otro lado, cuanto mayor es la dificultad de la vía (por ejemplo al circular por vías estrechas o con muchas curvas), mayor es la concentración que requiere la conducción. En estas ocasiones, es difícil que se produzca una distracción porque toda la atención la requiere la dificultad en la conducción, por este motivo las distracciones suelen darse en autopistas y autovías. Otras investigaciones (NHTSA, 2000) han puesto de manifiesto que, aunque es menos probable que los conductores desvíen su atención de la conducción cuando viajan por una calzada con tráfico denso, el riesgo de sufrir un accidente bajo estas condiciones es probablemente mucho más elevado. En estas situaciones el cansancio, estrés o fatiga aparece subyacente a la conducción. Además, los datos epidemiológicos reve-

La influencia que en la conducción desempeñan las emociones que experimentamos en el escenario vial

Tal como se planteó en investigaciones publicadas por Attitudes, se ha de tener en cuenta que las diferentes emociones y preocupaciones que experimentamos como resultado de la enorme variedad de sucesos o acontecimientos a los que nos enfrentamos continuamente, tanto desagradables como agradables, también pueden actuar como distractores durante la conducción. Tanto un acontecimiento desagradable (problemas económicos, la problemas con los hijos, enfermedad de un ser querido...) como un acontecimiento agradable (la adquisición de un coche nuevo, una mudanza, el nacimiento de un hijo o incluso, aunque muy poco probable, haber ganado un premio en la lotería) producen un estado de activación-excitación, euforia o depresión y ensimismamiento (concentración de la atención en uno mismo y en los propios pensamientos a la vez que dicha atención se desvía del escenario vial) que va repercutir de modo negativo en la eficacia con la que procesamos la información, decidimos y realizamos una conducta en el tráfico. Debemos tener presente la influencia que en la conducción desempeñan las emociones que experimentamos en el escenario vial. No debemos olvidar que las emociones son, en un primer momento, el resultado de la valoración que la mente hace sobre situaciones, acontecimientos, personas, objetos, etc. En este sentido, resaltamos la palabra "valoración mental" para darle el significado de "interpretación totalmente subjetiva" tanto del mundo que nos rodea como de nosotros mismos. Pues bien, esta valoración es la que da lugar a diferentes emociones. Cuando, por ejemplo, vemos que un vehículo particular circula o aparca en el "carril taxi", es bastante probable que experimentemos una emoción de frustración, enfado o ira que incluso pueda llevarnos a exhibir o manifestar una conducta agresiva (como un insulto, un gesto obsceno o incluso un fuerte acelerón con la finalidad de molestar al otro conductor). En este caso, es evidente que hemos "interpretado" la conducta del otro conductor como una provocación. Sin embargo, la realidad puede haber sido otra. Otra posibilidad es que dicho conductor esté utilizando el carril reservado para el taxi debido a una emergencia (a modo de ejemplo, llevar al hospital a una persona mayor que ha sufrido una caída en la calzada). En este caso, nuestra reacción sería otra, concretamente facilitar la circulación del vehículo, porque evidentemente habríamos valorado de otro modo la conducta del intruso en nuestro carril. Así, las emociones que experimentamos tanto en el tráfico como fuera de él no se corresponden de forma objetiva con los acontecimientos, situaciones, personas, objetos, etc. Son resultado de cómo valoramos dichos acontecimientos, situaciones, personas, etc.

Esto significa que somos únicamente nosotros quienes tenemos la capacidad de decidir "qué emoción vamos a experimentar" (frustración, enfado o ira que nos lleve a realizar conductas tremendamente arriesgadas al volante; o, por el contrario, quietud, tranquilidad o serenidad que nos permitirá dedicar mayor atención al escenario vial y, en consecuencia, facilitará una toma de decisiones más eficaz así como una respuesta más adecuada desde la seguridad vial. Desde esta perspectiva, no debemos olvidar la importancia que tiene la forma en que "interpretamos" y por tanto, actuamos frente a factores como: congestión en el tráfico, prisas o presión del tiempo, horarios y demandas laborales, etc. Una estrategia muy eficaz para afrontar de modo adecuado y seguro las distintas situaciones (y, en consecuencia emociones) a las que tenemos que hacer frente diariamente consiste en lo que algunos investigadores denominan "conciencia o atención plena" (traducción de la palabra inglesa *Mindfulness*). Conciencia plena significa que en cualquier momento debemos únicamente atender y concentrarnos en aquello que aparece en ese momento, olvidándonos del pasado porque ya no existe y del futuro porque tampoco existe y no tenemos certeza alguno de cómo aparecerá. En definitiva, dedicar la atención plena a todo lo que vayamos realizando diariamente, algo que algunos grupos orientales practican de forma sistemática, constituye el mejor antídoto para las distracciones a la vez que otorga a nuestras vidas la satisfacción de vivir plenamente cada momento.

lan que la distracción aparece en condiciones de tráfico fluido y en las vías por las que se conduce de forma habitual. En estas condiciones el conductor decide realizar una actividad paralela a la conducción. En general sabemos que el conductor acostumbra a elegir momentos de poco tráfico que no requieren mucha atención por su parte.

¿Los fabricantes de vehículos son conscientes de la necesidad y urgencia de incorporar en los vehículos sistemas avanzados de asistencia al conductor para evitar las distracciones?

Debemos reconocer que no se ha valorado suficientemente la importancia de las distracciones como factor causante de los accidentes. Es fundamental concienciar a las Administraciones acerca de la importancia de realizar intervenciones destinadas a aumentar el nivel de concienciación de todos los conductores. Estas acciones deben ir destinadas a aportar la información necesaria para que el conductor conozca los factores que inciden en la aparición de las distracciones al volante con el objetivo de que pueda llevar a cabo medidas preventivas. De este modo, el conductor conseguiría incrementar el nivel de atención y en consecuencia su preparación para responder de modo adecuado a los cambios o amenazas que puedan aparecer de modo repentino en el contexto vial. Así, tanto desde el ámbito de la industria del automóvil como desde otras administraciones e instituciones implicadas, es necesario llevar a cabo medidas de intervención centradas en la formación y la investigación. Desde la formación para garantizar un conocimiento adecuado por parte de los conductores sobre este tema; desde la investigación, se debe abarcar tanto a la vía y al vehículo como, por supuesto, al conductor. En relación con la vía, es necesario un incremento de la investigación destinada a averiguar la influencia de la señalización y el tipo y estado de las vías en la posible aparición de distracciones. Por su parte, es necesario también un incremento de las medidas destinadas al desarrollo tecnológico de dispositivos o elementos del vehículo que avisen al conductor en caso de que se produzca un descenso del nivel de alerta.

¿Que actuaciones deberían impulsarse en las ciudades del área metropolitana de Barcelona que puedan permitir reducir o, al menos, disminuir los accidentes por distracciones?

Tal como se desprende de numerosas investigaciones publicadas por Attitudes, los conductores de nuestro país atribuyen una eficacia elevada a las medidas educa-

“Debemos reconocer que no se ha valorado suficientemente la importancia de las distracciones como factor causante de los accidentes”

tivas y formativas como acciones positivas para reducir los accidentes de tráfico. En este sentido, se deberían llevar a cabo campañas informativas con el objetivo de concienciar a los conductores (y también al resto de usuarios de la vía pública) acerca de los riesgos derivados de las distracciones. El objetivo es dotar a los ciudadanos del conocimiento necesario que les permita adoptar medidas preventivas en este sentido. Evidentemente, cambiar el comportamiento de los usuarios de la vía hacia un comportamiento más seguro no es una tarea sencilla, ya que debe ir precedido de un cambio de actitudes. Respecto a la educación vial en su sentido más amplio, es necesario que ésta comience lo más temprano posible, cuando el niño comienza a ser usuario de la vía pública. Además, la educación vial debe estar presente a lo largo de todo el ciclo vital y no limitarse a acciones puntuales. Por su parte, la formación vial presenta carencias susceptibles de mejora. Así, la autoescuela es un marco preferente desde el que se debería hacer más hincapié en aspectos centrados, además de en la normativa, en contenidos de seguridad y educación vial con el objetivo último de formar conductores responsables y solidarios. Asimismo, no debemos olvidar la conveniencia de mejorar las infraestructuras, instalando aquellos sistemas ya disponibles que permiten reducir o corregir las distracciones (sistemas de aviso de la velocidad recomendada en las curvas en carretera, bandas rugosas sonoras colocadas en carriles laterales que avisan a los conductores cuando se están desviando de carril...).

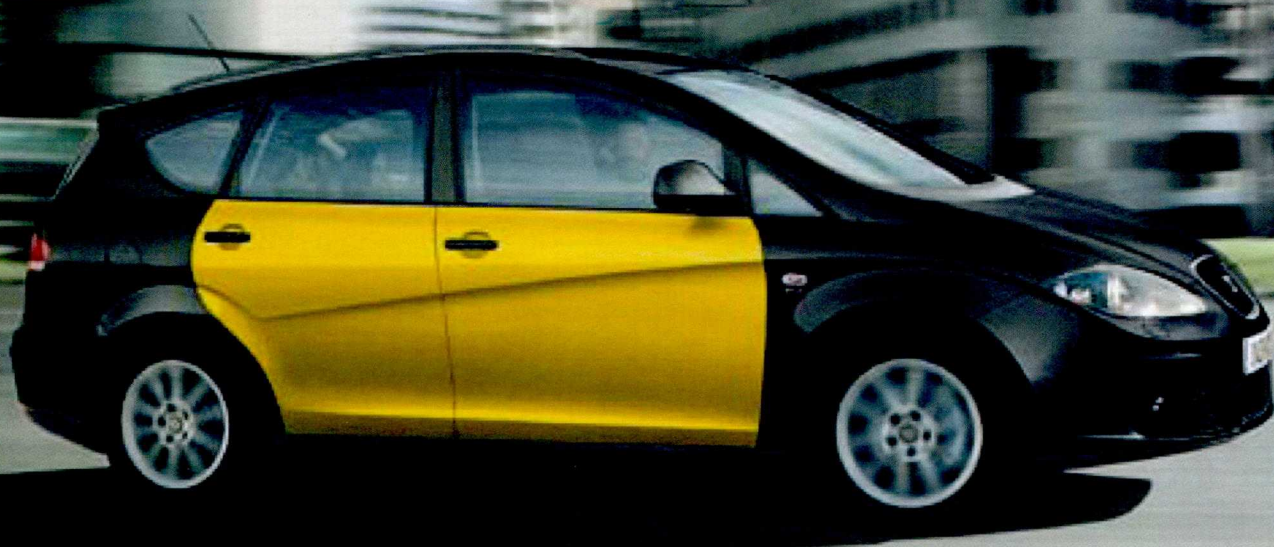
Desde su punto de vista, ¿hay falta de alguna regulación nacional o comunitaria específica para incidir en un mayor control de las infracciones derivadas de la distracción en la conducción?

No podemos negar la dificultad de controlar este tipo de conductas al volante. En cualquier caso, es necesaria una legislación más estricta que junto con un incremento de la supervisión y control policial aumente la probabilidad de ser sancionado. De todos modos, no basta con castigar a los conductores que no cumplen las normas, ya que lo realmente importante es aplicar medidas que persigan la formación

y/o el cambio de actitudes, creencias y valores. En este sentido, el proceso de educación debe ser previo al incumplimiento de la norma y para ello es imprescindible, como hemos señalado previamente, que las medidas educativas se apliquen a lo largo de todo el ciclo vital, comenzando desde la infancia y fomentando la participación coherente y congruente de los agentes educativos implicados.

¿Qué otros consejos podría trasladar a los taxistas para mejorar su seguridad en la conducción?

Además de lo ya comentado en relación con las distracciones, la importancia del uso del cinturón de seguridad y estrechamente relacionado con la situación actual, ser conscientes de que el estrés también influye de modo negativo en la conducción. En el tráfico, el estrés y el manejo de los vehículos aparecen íntimamente relacionados. Por un lado, la conducción es una actividad en sí misma estresante ya que implica registrar, procesar y tomar decisiones de forma continuada lo que requiere niveles elevados de atención mantenida durante períodos prolongados de tiempo. A esto se suman las elevadas exigencias atencionales que las grandes ciudades imponen al conductor. Así, son los automovilistas de la gran ciudad, y sobre todo los profesionales del volante, quienes en mayor medida se ven afectados psicológicamente por el estrés. Tal como se desprende de las investigaciones publicadas por Attitudes sobre la salud vial, los conductores debemos ser conscientes de que el estrés durante la conducción puede generar comportamientos hostiles, agresivos, competitivos y provocadores, mayor impaciencia y tendencia a incrementar la velocidad y a saltarse las señales y normas de tráfico, menor capacidad de anticipación y valoración del riesgo, menor concentración y mayor tendencia a tomar decisiones arriesgadas y cometer imprudencias. Asimismo, no debemos menospreciar el efecto negativo que tiene el uso de fármacos (incluso prescritos), alcohol u otras sustancias como estrategias para reducir la ansiedad, el estrés y las alteraciones emocionales del conductor. Identificar y ser consciente de todos aquellos aspectos que pueden influir de modo negativo en la conducción constituye el primer paso para actuar y, en consecuencia, prevenir la influencia negativa de estos factores en la conducción.



50 años de servicio

SUPERÁNDONOS CADA DÍA. 50 AÑOS AL SERVICIO DEL TAXI.

PLAN **SEATIE**

SEAT ALTEA XL 1.9 TDI 105 CV TAXI POR **15.802,93 €.**

PVP recomendado en Península y Baleares, Altea XL 1.9 TDI 105 CV Reference: 15.802,93 €. Incluye IVA, transporte, impuesto de matriculación, pintura taxi, ahorro promocional y Plan 2000E en comunidades adheridas. Oferta válida hasta fin de mes. Consumo ponderado: 5,4 l/100 Km. Emisiones de CO₂: 146 g/Km. Imagen acabado Altea XL Style Taxi.

seat.es

PRADES GRANOLLERS

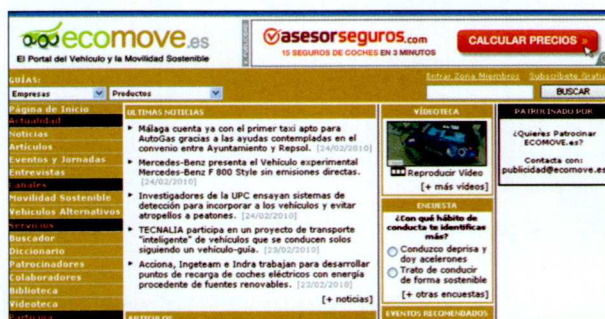
AV. ALFONS XIII, 43-47 - BADALONA - TELF. 934 620 877 (Ventas y taller)
C. DE LA TÈCNICA, 9 - BADALONA (MONTIGALÀ) - TELF. 934 970 750 (Taller - Recambios)

Neix el primer portal sobre mobilitat sostenible i vehicles alternatius

► El 18 de gener es va presentar a Madrid el primer portal informatiu especialitzat en el vehicle i la mobilitat sostenible Ecomove.es, patrocinat pel Grup Casadomo Soluciones SL, editor d'altres portals relacionats amb el medi ambient i les noves tecnologies.

La presentació d'Ecomove.es va fer a la seu de l'Asociación de la Prensa de Madrid i va estar a càrrec de la seva responsable, Inés Real, qui va destacar que el nou canal vol ser una plataforma d'informació actualitzada i estructurada sobre el mercat multisectorial de vehicles alternatius i la mobilitat sostenible.

El portal ofereix un apartat d'actualitat, amb notícies, articles en profunditat, convocatòria de jornades i entrevistes i, entre d'altres seccions, dos canals que diferencien la informació referida a la mobilitat sostenible i vehicles alternatius. Segons



els seus patrocinadors, Ecomove.es neix amb la voluntat de ser una plataforma oberta i gratuïta per a totes aquelles empreses, administracions i associacions que tenen alguna cosa a dir sobre aquests temes. Ofereix també l'alternativa de subscriure's de forma gratuïta al butlletí digital que genera periòdicament.

Toyota España revisa des del mes de febrer els vehicles de tercera generació del model Toyota Prius

A l'àrea metropolitana de Barcelona hi ha 26 taxis d'aquest model

► Toyota va comunicar amb una campanya informativa a nivell mundial que alguns conductors del seu model Toyota Prius de tercera generació estaven detectant problemes a l'hora de frenar suament en superfícies irregulars o d'escassa adherència. El problema es presentava quan els conductors activaven el sistema de frens ABS (*Antilock Braking System*) i percebien durant un instant una sensació de disminució de la capacitat de frenada. Per solucionar aquest problema, l'empresa japonesa està fent arribar una carta a tots els conductors d'aquest vehicle per citar-los a una revisió per tal de modificar el sistema ABS.

Actualment a Espanya hi ha 2.300 vehicles Toyota Prius de tercera generació matriculats, dels quals 26 pertanyen a professionals taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona. Pedro Martínez conductor d'un Toyota Prius de tercera generació, amb la llicència 10548, comenta que ell no ha tingut fins al moment cap problema amb el seu vehicle i que encara no havia rebut la carta de Toyota. Assegura, però, que en



Pedro Martínez

assabentar-se del tema per la premsa ell mateix es va posar en contacte amb el concessionari de la marca on havia adquirit el cotxe. Allí li van comentar que a Espanya no s'havia presentat cap cas com en d'altres països. Comenta que li van explicar que es tractava d'un problema de *software* del sistema ABS i que quan passés pel canvi d'oli li farien una revisió del seu sistema. En cas de ser necessari, solucionarien el problema amb l'actualització corresponent d'aquest *software*.

Sobre la Ley Ómnibus



Ministerio de Fomento

Dirección General de Transporte Terrestre

RESOLUCIÓN DE COORDINACIÓN N°: 1/2010

FECHA: 02/febrero/2010

DE DIRECTOR GENERAL A:

Sres. Directores Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas.

Sres. Subdirectores Generales de Ordenación y Normativa, de Gestión y Análisis y de Inspección de Transporte Terrestre.

Sr. Director de la División de Coordinación y Apoyo a la Innovación del Transporte por Ferrocarril y Carretera.

ASUNTO:

La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio ("Ley Ómnibus") y el arrendamiento de vehículos con conductor.

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Las modificaciones que en su artículo 21 introduce la Ley Ómnibus a diversos aspectos contemplados por la LOTT no aportan, según una resolución de coordinación del Ministerio de Fomento dirigida a los responsables de transporte de las diversas Comunidades Autónomas, nada nuevo si se analizan detallada-

mente los artículos afectados y, por tanto, en nada afectan al régimen jurídico de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, continuando vigentes cuantas reglas se establecen en relación con el mismo en el capítulo IV del título V del Reglamento de la ILL y en la Orden FOM/36/2008.

El documento subraya que la nueva redacción que modifica el artículo

134 de la LOTT y que hace referencia al arrendamiento de vehículos con conductor, no introduce nada nuevo de aquello que ya está contemplado en el artículo 180 del Reglamento que desarrolla la LOTT. Se asegura que, al tratarse éste de un transporte discrecional, continúa rigiéndose por las disposiciones de la LOTT y por sus normas de desarrollo genéricas y específicas.

Taxi-legislació

Señala, asimismo, que carece de relevancia la nueva redacción del primer párrafo del artículo 91 de la LOTT, introducida por la Ley Ómnibus, donde se señala que “las autorizaciones de transporte público discrecional habilitarán para realizar servicio en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón de origen o destino de servicio”, porque “las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor nunca han tenido limitaciones por razón de origen y destino de los servicios”. Se recuerda que el artículo 4 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, reguladora de la materia, dice que “las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor habilitarán para la realización de servicios, tanto urbanos como interurbanos, en todo el territorio nacional”. El documento añade que nunca ha resultado exigible que el cien por cien de los servicios prestados por una empresa guardase relación con el territorio en que está domiciliada la autorización.

La resolución del Ministerio de Fomento aclara, por otra parte, que el artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008 no establece un contingente de autorizaciones de arrendamiento con conductor, sino una regla de proporcionalidad entre la oferta de esta clase de servicios y las otras formas de transporte de viajeros en vehículos turismo que hay en un mismo territorio. Esta aclaración se realiza porque se quiso ver en la derogación de los artículos 49 y 50 de la LOTT llevada a cabo por Ley Ómnibus la también derogación del art. 14.1 de la Orden FOM/36/2008.

Se subraya que el artículo 14.1 de la Orden no contingenta las autorizaciones de arrendamientos de vehículos con conductor, en tanto que no pretende ajustar entre sí la oferta y la demanda de esa clase de transporte ni conseguir un dimensionamiento idóneo de la capacidad de las empresas dedicadas al mismo, que eran los presupuestos bajo los que operaban los artículos 49 y 50 de la LOTT, sino armonizar el desarrollo entre dos formas de transporte de viajeros en vehículos de turismo distintas (la desarrollada por los taxis y por los vehículos de arrendamiento con conductor).

Se puntualiza asimismo que el criterio que se concreta en el referido artículo 14 —una autorización de arrendamiento con conductor (VTC) por cada treinta de transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo (VT)— es supletorio del que, en su caso, pudiese establecer la correspondiente Comunidad Autónoma mediante la aprobación de un plan o programación de transporte en la que se estableciesen otros criterios diferentes.

Afirma que si el órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no aprueba otro criterio y se limita a aplicar lo señalado con carácter supletorio en la Orden, bastaría con que una de las entidades locales que integran el territorio de que se trate modificase el número de licencias de autotaxis en su territorio municipal para que, automáticamente, se viese, asimismo alterado el número de autorizaciones de aquella clase que podrían

ser otorgadas. De hecho, si una Entidad local optase por liberalizar absolutamente el régimen de licencias de autotaxis, desaparecería, sólo por ello, cualquier restricción para el otorgamiento de autorizaciones de arrendamientos con conductor.

El fundamento en que se apoyan las reglas contenidas en el artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008 nunca fueron los artículos 49 y 50 de la LOTT sino el artículo 3, a cuyo tenor “la organización y funcionamiento del sistema de transportes se ajustará”, entre otros, al principio de establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que los integran” y, sobre todo, su artículo 15, según el cual “la Administración podrá programar o planificar la evolución y desarrollo de los distintos tipos de transportes y los programas o planes que, a tal efecto se aprueben, contendrán especialmente previsiones, entre otras, acerca de “las restricciones o condicionamiento para el acceso al mercado si procedieran” y “las prohibiciones o condicionamientos de transportes en zona o zonas determinadas, si procedieran”.

Con esta información, el IMT quiere trasladar tranquilidad al sector sobre las diferentes interpretaciones que se han podido dar entorno a la promulgación de la Ley Ómnibus. Las comunidades autónomas mantienen las competencias y el control sobre las VTC y no existe riesgo alguno de liberalización.

Dionisio Gracia Fajardo / presidente del STAB



Madrid reunió a la UNALT en su congreso nacional

Los días 26 y 27 de enero se ha celebrado en Madrid la Junta de Gobierno y Asamblea Nacional de la UNALT. Acudimos representantes de toda España y sin prácticamente ninguna ausencia, dada la importancia de los temas a tratar: intrusismo, Ley Ómnibus, etc. Todos los puntos debatidos se resolvieron de forma unánime. Respecto a la, en principio preocupante, Ley Ómnibus, nuestro abogado expuso una aclaradora ponencia. En ella explicó de forma pormenorizada las reuniones mantenidas con el Ministerio y la defensa llevada a cabo por la UNALT. En definitiva, podemos estar más tranquilos tal como ha declarado el propio IMT. Igualmente tengo en mi poder la Resolución de Coordinación de la Dirección General de Transporte Terrestre del propio Ministerio de Fomento de fecha 2 de febrero. De ésta se deriva que el "status quo" no va a variar en contra de nuestros intereses. No obstante, nuestra obligación es mantenernos atentos y llevar un seguimiento extremo para evitar posibles desviaciones en el desarrollo reglamentario o en la aplicación de la Ley. No es momento para favorecer la entrada de competencia desleal que merme nuestros ingresos.

En este congreso de Madrid, también destacaré una ponencia llevada a cabo por un alto directivo del BBVA, en la que se ratificó la oferta financiera de dicha entidad firmada con la UNALT meses antes para toda España con todo tipo de detalles. Asimismo, citó como referente y pionera a Barcelona en la obtención de una línea crediticia dirigida a la concesión de créditos para la adquisición de licencias de taxi. En ello, hizo una referencia a mi persona, lo que me obligó a puntualizar y dejar claros, conjuntamente con dicho ponente, el tema de la pignoración y de las arduas negociaciones mantenidas al respecto.

De este congreso debe concluirse que, al margen de que la mayoría de las competencias que nos incumben están traspasadas a las diferentes comunidades autónomas, quedan una serie de asuntos que deben defenderse desde Madrid y allí estaremos siempre en la defensa de los taxistas de Barcelona, Cataluña y del resto de España.

Necesidad de diálogo y consenso

En cuanto a la situación del sector del taxi, que no es ajena a la crisis económica general que estamos sufriendo, nos remitimos a lo apoyado recientemente y manifestado en una NOTA DE

PRENSA por un conjunto de asociaciones mayoritarias en el sector. Podría resumirlo en los siguientes puntos:

1. Somos conscientes de la crisis y de la bajada de nuestras recaudaciones.
2. Las medidas que se adopten, que nunca deben ser precipitadas, deben partir del consenso y voluntad mayoritaria de los afectados.
3. La adopción de medidas debe avallarse igualmente por informes jurídicos independientes que certifiquen su legalidad, dentro del marco de la libertad de empresa y del derecho al trabajo.
4. El convocar paros o huelgas debe ser sólo nuestra medida final, ya que los mismos sólo sirven para enturbiar y dificultar la toma de soluciones consensuadas. En todo caso, el boicotear congresos y ferias sólo puede generar pérdida de mercados e impedir un alivio, aunque sea momentáneo, de nuestras debilitadas economías.

En definitiva, debemos luchar todos desde el diálogo y el consenso para con la prudencia necesaria, pero sin caer en el desasosiego, buscar salidas (que sin duda las hay) a la presente crisis.

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

Lluís Berbel / secretario general de Barcelona del STAC



Hay que clarificar la representatividad del sector

Es necesario clarificar la representatividad en el sector. Hace ya mucho tiempo que el STAC lo está pidiendo, tanto al Institut Metropolità del Taxi (IMT) como a la Generalitat de Catalunya (a través de las comisiones territoriales del Consell del Taxi), y en el plenario de este organismo, que se concibió como un órgano donde el sector debería de estar representado.

Es necesario que el sector elija de una vez por todas a sus representantes. No puede ser que cada cierto tiempo salga un grupo de taxistas y se erijan en representantes del sector y en los "verdaderos defensores" del colectivo. La Administración ha de tener unos interlocutores válidos para negociar.

Tenemos ante nosotros un montón de problemas que resolver y deben hacerlo los representantes del colectivo, sean

quienes sean. Pero para ello han de ser elegidos por los taxistas y eso es lo que pedimos desde nuestra organización. Y cada cuatro años que se vuelvan a hacer elecciones para que los taxistas renueven o den continuidad a sus representantes.

Hacemos un llamamiento al IMT para que sea este organismo el que convoque las elecciones en el área metropolitana de Barcelona. Si esperamos a que la consulta sea realizada desde la Generalitat, como mínimo hasta dentro de un año no se va a hacer. Hay que tener en cuenta que para el próximo otoño se han convocado elecciones al Parlament de Catalunya. Por lo tanto, este gobierno no va a convocar elecciones, y más teniendo en cuenta la diferencia de criterio que existe para elegir a los representantes del colectivo.

Nuestra posición en este punto es clara con voto en las urnas. Otros parece que no opinan lo mismo.

Si esta Generalitat no lo va a hacer y hemos de esperar a la nueva composición del Parlament de Catalunya y a un nuevo gobierno, hasta después de las fiestas navideñas no se lo van a plantear. Por lo tanto, vamos a perder casi un año, y el sector no está para perder ni un minuto.

Hacemos un llamamiento al IMT para que se plantee las elecciones en el área metropolitana y nadie se lo puede impedir. El sector necesita esta clarificación... Y los taxistas han de responder con una fuerte participación el día que se convoquen para que nadie se queje después.

Antonio Sánchez / Responsable Sector del Taxi CCOO de Catalunya



Fraude en las cotizaciones a la seguridad social en el sector del taxi de Barcelona

Desde hace ya un tiempo y en mi calidad de asesor de la Federació de Serveis a la Ciutadania de CCOO de Catalunya, han sido numerosos los trabajadores/as asalariados/as del taxi que se han acercado a CCOO, para tener asesoramiento acerca de las muchas cuestiones que preocupan a ese colectivo.

Cuando se negoció el Convenio, se priorizó el tema de las cotizaciones a fin y efecto de que en base a ellas, el día de mañana, quedase una jubilación más o menos "decente", cosa que no ocurría con anteriores Convenios y se pasó de una cotización de unos 750€ hasta la actual del año 2010 de 1.350€. Consecuentemente entendimos los asalariados, los empresarios y, por supuesto el sindicato, que se había producido un gran avance.

Fraudes se suelen hacer en todos los sectores de producción y servicios y cuando se detectan se denuncian. Pero lo que está más de "moda" entre los autónomos que contratan asalariados son los fraudes relacionados con el porcentaje a percibir por parte del asalariado:

el no cobro de las pagas extraordinarias y el no disfrute de las vacaciones.

Tengo que destacar alguna otra cuestión de mucha actualidad, como el fraude a la Seguridad Social e incluso a Hacienda, cotizaciones que en absoluto tienen que ver con lo estipulado en el Convenio Colectivo Provincial del Taxi.

Hoy –saltándose a la torera cualquier norma jurídica–, se hacen contratos a jornada completa y cuando menos se lo esperan, empiezan a cotizar por media jornada. Evidentemente ello supone un fraude, puesto que para ello debiera seguirse lo establecido en el Reglamento Metropolitano del Taxi –artículo 26.6– que indica con meridiana claridad el tema, pero ya no sólo incumplen lo estipulado en el Reglamento, también y sin renovación contractual ni por supuesto, autorización del afectado/a, estos autónomos pasan directamente a cotizar por importes inferiores a los legales. Un absoluto agravio comparativo, entre los que sí cotizan lo que corresponde y éstos últimos.

No digo en ningún momento que algún empresario –los llamados floteros– realice esta práctica, pero al menos a mí no me consta y sí en cambio he detectado mucho fraude en autónomos del taxi con asalariados.

Estamos pues, ante un fraude en sus dos vertientes: menos cotizaciones a la Seguridad Social y no ingreso de impuestos del IRPF al Ministerio de Hacienda.

Hoy, que se está discutiendo la rebaja de las pensiones en sus diferentes variantes, no es de recibo que se permita desde ninguna instancia ni un solo fraude a las arcas de la Seguridad Social. Si ello se permite, todos/as veremos mermados nuestros ingresos el día de mañana.

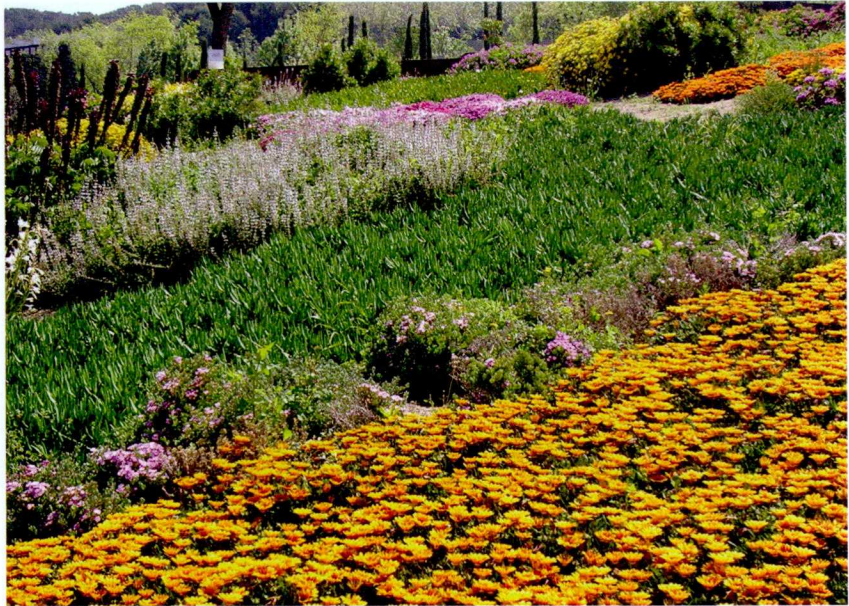
Una de nuestras obligaciones desde CCOO es denunciar todas y cada una de las irregularidades que se detecten en éste y o en cualquier sector que redunden en detrimento de los trabajadores. Ése es nuestro compromiso y como tal lo cumpliremos.

Un passeig per quatre continents és possible al Jardí Botànic de Barcelona

Jardí Botànic de Barcelona
revista-taxi@amb.cat

Situat a la muntanya de Montjuïc, entre el Castell i l'Estadi Olímpic Lluís Companys, el Jardí Botànic de Barcelona mostra una representació de la flora de les regions del món que tenen clima mediterrani. I és que a més de la zona mediterrània, hi ha altres àrees del planeta que presenten aquest mateix clima com, per exemple, el sud d' Austràlia, el sud de Sud-àfrica, el centre de Xile i l'oest de Califòrnia.

Seguint la idea de la vegetació mediterrània al món, el Jardí Botànic proposa un passeig per quatre continents en tan sols 14 hectàrees. Les plantes s'agrupen segons l'àrea de procedència i es presenten d'acord amb el paisatge que formen en la natura. L'itinerari principal s'inicia a Austràlia on es poden descobrir les plantes de formes més curioses de tot el Jardí. Seguint el camí s'arriba a Sud-àfrica que a l'hivern, grà-



cies a la floració d'algunes espècies, presenta un impactant espectacle de colors. En pocs minuts és possible arribar a Xile i admirar l'exotisme d'algunes varietats i continuar fins a Califòrnia per apreciar un paisatge completament diferent i característic de zones més àrides. El recorre-

gut condueix finalment a la conca Mediterrània que està dividida en quatre sectors: la Mediterrània oriental (entre Itàlia i el Caucas), Mediterrània occidental (península ibèrica i illes balears), el nord d'Àfrica (de Marroc a Tunísia) i les illes Canàries. Completa el jardí un mag-

Publicitat



**ÚNICA MAMPARA
DEL MERCADO
TOTALMENTE EXTRAÍBLE**

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

Desplazable

Asientos
blindados

No resta
espacio

Única homologada
por el grupo Volkswagen





nífic estany que presenta una gran varietat de plantes aquàtiques.

El Jardí mostra un total de 1.500 espècies en un terreny de forts desnivells que ofereix unes vistes privilegiades sobre el delta del Llobregat, l'Anella Olímpica i l'àrea metropolitana de Barcelona. Qualsevol època és bona per fer un passeig pel Jardí que ofereix una imatge ben diferent segons l'estació de l'any, des de l'aspecte de sequedat i aridesa que presenta a l'estiu, fins al festival de colors que es pot admirar a la primavera.

La vegetació mediterrània està considerada com una de les més riques en diversitat d'espècies però actualment està fortament amenaçada per culpa de l'acció humana. Per aquest motiu, el Jardí té dos objectius principals: contribuir a la preservació de les espècies vegetals per al futur i fer-ne divulgació per

sensibilitzar als ciutadans. Són els mateixos propòsits de l'Associació d'Amics del Jardí Botànic –una organització sense ànim de lucre– que fa més de quinze anys que treballa per la preservació del Jardí. Qui estigui interessat en el món de la jardineria, pot fer-se'n soci i participar de les activitats que l'Associació impulsa, per exemple, un pla de voluntariat per al manteniment del Jardí, itineraris botànics guiats per Montjuïc i el Jardí mateix o el desenvolupament d'un hort, entre moltes altres propostes, avantatges i descomptes.

Associació d'Amics del Jardí Botànic

Tel. 932 564 170, dimarts i divendres,
de 15 a 18 h
amicsjbb@telefonica.net

Jardí Botànic de Barcelona

Cr. del Dr. Font i Quer, 2
(entre l'Estadi Olímpic i el Castell)

Horari

De dilluns a diumenge
Juny, juliol i agost: de 10 a 20 h
Setembre: de 10 a 19 h
Octubre, febrer i març: de 10 a 18 h
Novembre, desembre i gener: de 10 a 17 h

Per a més informació

Tel. 932 564 160
www.jardibotanic.bcn.cat
jardibotanic@bcn.cat

El taxi, un dels transports afavorit pel nou carril bus-taxi del carrer de Tarragona



► El nou carril bus-taxi del carrer de Tarragona, habilitat des de finals de desembre passat, suposa una millora en la connectivitat del transport públic i, molt especialment, del taxi, entre la plaça d'Espanya i l'Estació de Sants.

Aquest nou carril ha estat moltes vegades reivindicat pel sector del taxi i definitivament ha estat atès per l'Ajuntament de Barcelona. El doble sentit de la calçada permet ara no haver de desviar-se pel carrer d'Entença a fi d'arribar a la plaça d'Espanya des de Sants.

A més, el taxi ja nota un alleujament de trànsit en els accessos de la

plaça d'Espanya, especialment els dies de més gran concentració de vehicles per la celebració d'algun saló o activitat a la Fira de Montjuïc.

El lateral de la nova artèria està adaptat a la circulació d'autobusos i de taxis. Disposa de tres carrils de circulació en tots dos sentits i permet l'avançament en cas que hi hagi un bus aturat en una de les parades. En sentit descendent, en el tram que va des de la plaça dels Països Catalans a la plaça d'Espanya, s'han mantingut les parades d'autobús mentre que en sentit ascendent n'hi ha una de nova ubicació entre els carrers de València i Aragó.

L'accessibilitat al barri d'Hostafrancs està garantit amb una nova senyalització i amb un canvi de la programació semafòrica del tronc central del carrer de Tarragona en sentit descendent, que permet el gir a la dreta. Finalment, amb l'objectiu de millorar l'entrada i sortida dels vehicles de transport públic, s'han fet diverses actuacions en els dos extrems del corredor, a la plaça dels Països Catalans i a la cruïlla amb la plaça d'Espanya.

L'actuació ha suposat una inversió d'uns 380.000 euros, que han estat finançats pel Fons Estatal d'Inversió Local (FEIL).

El Centre Mèdic Teknon demana als taxistes respecte a les senyalitzacions i l'espai reservat al taxi en el recinte



► Fa alguns mesos, i amb l'objectiu d'afavorir l'ús del taxi, el Centre Mèdic Teknon va oferir i adaptar un espai que permet l'aparcament de tres taxis i l'encotxament i desencotxament còmode dels clients en la porta principal del recinte. No obs-

tant això, s'observa que des de fa temps aquest espai és ocupat per sis o set taxis que, no únicament dificulten la circulació d'entrada a l'edifici de Consultes Viana, sinó que també obstaculitzen el pas lliure de vehicles d'altres clients i serveis.

Es prega a tots els taxistes que respectin les normes establertes pel Centre Mèdic Teknon ja que aquest va posar a disposició del servei de taxi un espai específic dins del seu recinte.

Com obtenir el Certificat de lucre cessant 2010

► A partir de l'1 de gener de 2010, els taxistes que necessitin un certificat de lucre cessant ja no hauran de passar per l'Institut Metropolità del Taxi per demanar-lo. Únicament hauran de presentar a la seva companyia asseguradora una fotocòpia del Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOP núm. 23), de 27/1/2010, o del Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC

núm. 5554), de la mateixa data. En ambdós documents es reproduïx l'anunci emès per l'Institut Metropolità del Taxi sobre la determinació de recaptació per al any 2010 on s'especifica que "la recaptació bruta mitjana d'un taxista mitjà de l'àrea metropolitana de Barcelona, s'ha determinat, per l'estudi econòmic d'augment de tarifes per als anys 2009 i 2010, en 21,77€.

Tant el document publicat en el BOP com aquell que s'ha reproduït en el DOGC es poden baixar del portal web de l'IMT: www.taxibarcelona.cat. Ambdós són oficials i substitueixen el certificat expedit fins ara per l'IMT al taxista que el requeria.

Rebaja generalizada del 5% en la orden de módulos para el 2010

Alrededor de un millón de declarantes autónomos se beneficiarán de la medida

► El Ministerio de Economía y Hacienda ha aprobado, en la Orden de 20 de enero, una rebaja general del 5% en los módulos que sirven para determinar el rendimiento de la actividad económica de los trabajadores adscritos a regímenes especiales.

El Ministerio adoptó esta medida después del acuerdo alcanzado con las asociaciones representadas en la Mesa del Trabajo Autónomo y en compensación al descenso de la actividad económica en los ejercicios 2009-2010. El plan-

teamiento inicial del Ministerio situaba esta rebaja en el 2,5%, pero finalmente y después de atender las observaciones de las asociaciones de autónomos la elevó a un 5%. Ahora bien, se mantienen los criterios de la estructura de regulación de módulos vigente en el 2009. Las medidas adoptadas son de carácter excepcional.

La Orden de módulos también establece diversas modificaciones en beneficio de la contratación de personas con discapacidad.

La subida del IVA, sólo a partir del cuarto trimestre de 2010

Debido a la subida, a partir del 1 de julio de 2010, de los tipos general y reducido, en el régimen especial simplificado sobre el Valor Añadido (IVA), la Orden del Ministerio de Economía establece también la revisión de los módulos aplicables mediante la aprobación de una tabla única que incorpora el aumento de tipos distribuido a lo largo del año y que se aplicará a partir del último trimestre de 2010. Para el cálculo de las cuotas de los tres primeros trimestres de este año continúa vigente la tabla de 2009.

Revisió metropolitana per transferències 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)

Si encara té el mòdul antic, no trigui a renovar-lo

La Direcció de Transport Terrestre de la Generalitat de Catalunya estudia implantar l'any 2010-2011 la tarifa nocturna per als serveis interurbans.

Davant aquesta perspectiva, aconsellem als taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona que encara circulen amb el mòdul antic que es plantegin el canvi i no ho deixin per a darrera hora.

El 82% dels mòduls d'avui porten els vehicles autoritzats per a taxi no tindran el problema d'adaptar aquesta nova tarifa interurbana que proposarà la Direcció General de Transports, com tampoc qualsevol altre sistema multitarifari que en el futur es pugui adoptar en la perspectiva, cada cop més factible, d'una diversificació accentuada de la demanda.

Publicitat



- **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

Ja es pot consultar l'horari dels vols que arriben o surten de l'aeroport del Prat des del portal web de l'IMT

Aena Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Inicio | El Tiempo | Mapa | Contacto | Buscar

Info vuelos Destinos AENA AEROPUERTOS NAVEGACIÓN AÉREA INFRAESTRUCTURAS COMERCIAL

infovuelos - vuelos en tiempo real

Elija idioma English

Infovuelos > Resultados de búsqueda

Vuelos en tiempo real

Nº de vuelo Ej: IBE0424
> Código de compañía

Salidas Llegadas

Destino: BARCELONA

Origen: Todos los orígenes

Compañía: Todas las compañías

Franja horaria: Cualquier hora

Limpiar

Consulte los horarios en **tiempo real** de los aeropuertos de Aena. El servicio proporciona información sobre los vuelos programados **desde 2 horas antes a 24 horas después** de la consulta (-2/+24)

Vuelos encontrados **687** Actualizar | Páginas 1 de 28 | Siguiente > Última ID

Llegadas a: BARCELONA desde cualquier origen con cualquier compañía y con hora programada cualquier hora. Ordenar por Compañía

Seleccione vuelo para ampliar información

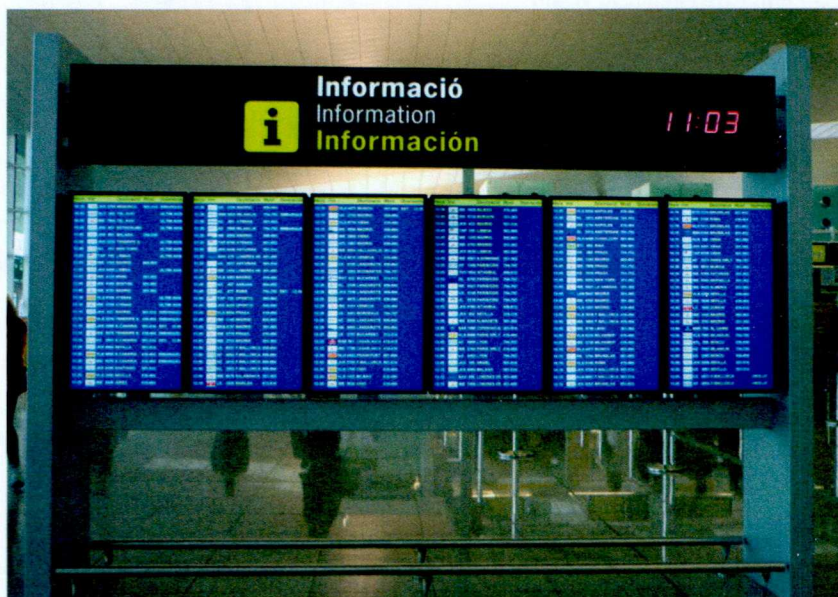
Fecha: 24/02/10

Vuelo	Hora prog.	Origen	Compañía	Terminal
NN331	10:15	MOSCU /DOMODEDOVO	VIM AIRLINES	T2 B
BAW478	10:35	LONDRES / HEATHROW	BRITISH AIRWAYS	T1
IBE7451	10:35	LONDRES / HEATHROW	IBERIA	T1
EZS1401	11:00	GINEBRA	EASYJET SWITZERLAND	T2 B
EZY4415	11:05	LYON	EASYJET AIRLINE CO. LTD.	T2 B

► Des del portal web de l'IMT, els taxistes que així ho desitgin poden consultar la informació diària i en temps real de l'arribada i sortida de tots els vols que operen a la T1 i a la T2 de l'aeroport de Barcelona.

Això ha estat possible gràcies a la col·laboració d'AENA i de l'aeroport de Barcelona, que va adaptar la seva informació genèrica a les necessitats d'informació del taxi per tal de millorar el servei en un dels punts de la ciutat on es genera més demanda de taxis.

www.taxibarcelona.cat



Campanya de divulgació dels nous semàfors de Barcelona El 2011 la ciutat disposarà d'una xarxa semafòrica amb un sistema més sostenible, més accessible i més segur

► L'Ajuntament de Barcelona invertirà 40 milions d'euros en la primera fase d'implantació del nou model de semàfors que finalitzarà el 2011. Per tal que tota la ciutadania conegui les seves característiques, des de principis de febrer l'Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat ha iniciat una campanya a través de banderoles i un conjunt d'opis lluminosos instal·lats en diferents punts de la ciutat que reproduïen la il·luminació dels semàfors basada en la tecnologia LED. Aquesta tecnologia permet als nous semàfors l'estalvi d'energia, amb una reducció d'una sisena part del consum elèctric l'actual; els proporciona

més seguretat evitant l'anomenat efecte fantasma (mala visibilitat de la lent a causa de la incidència de la llum) i fa possible la millora en el manteniment, ja que les noves lents tenen una vida vuit vegades superior a les actuals. El sistema és més sostenible, més accessible i garanteix la seguretat.

El pla de renovació de la xarxa de semàfors bàsica centralitzada farà possible monitoritzar permanentment les cruïlles de tota la ciutat i gestionar millor el trànsit i les incidències.



El nou semàfor és pla, conserva el color groc i perd la visera.

Reobre la Fundació Antoni Tàpies amb l'exposició "Els llocs de l'art"

► La Fundació Antoni Tàpies s'obrirà novament al públic a partir del 5 de març després de dos anys de reforma, la qual n'ha permès una remodelació dels espais expositius i la recuperació per al públic, entre d'altres, de la segona planta on abans se situaven les seves oficines.

El *Mitjó*, l'escultura d'Antoni Tàpies a través de la qual l'artista vol significar "la importància en l'ordre còsmic de les coses petites", donarà la benvinguda als visitants.

La Fundació remodelada s'inaugurarà amb una exposició que



abastarà l'obra pictòrica de Tàpies dels darrers vint anys i que resumeix els seus seixanta-cinc anys de creació.

Els visitants gaudiran també de diverses activitats vinculades al

cinema i a la música, que han acompanyat l'artista en la seva obra pictòrica.

Els dies 6 i 7 de març s'han programat dues jornades de portes obertes de la Fundació i, des del divendres 5 de març fins al 2 de maig, es podrà visitar l'exposició *Antoni Tàpies. Els llocs de l'art*. Paral·lelament s'han organitzat un conjunt d'activitats educatives dirigides a les escoles i a les famílies.

La Fundació Tàpies estarà oberta de dimarts a diumenge des de les 10:00 fins a les 20:00 hores.

Alimentaria 2010 por primera vez en el recinto Gran Via de Barcelona

Los organizadores prevén la asistencia de 130.000 visitantes profesionales



Alimentaria 2010

► Entre el 22 y el 26 de marzo, el recinto Gran Via de Fira de Barcelona acogerá, por primera vez, el salón Alimentaria 2010. Participarán en esta edición 4.000 empresas en representación de 75 países y se prevé la asistencia de 130.000 visitantes.

Alimentaria 2010 se presenta con una decidida apuesta por la internacionalización. Por primera vez se prevé la participación agrupada de países como Corea, Singapur, Irán, Sudáfrica o Nicaragua, China, Indonesia, Tailandia o India. El salón quiere potenciar en esta edición el hecho de que Barcelona es sede de la Unión por el Mediterráneo a través de una muestra de la gastronomía de la zona con la presencia de empresas procedentes de Siria, Marruecos, Túnez, Algeria, Jordania, Libano, Libia y Egipto.

Alimentaria es, sin duda, una oportunidad para los encuentros empresariales y las relaciones comerciales. En este sentido y, por primera vez, se organiza en el marco de la feria el Brokage Event, un encuentro previsto para los días 23 y 24 y abierto especialmente a las empresas europeas interesadas en contactar con socios internacionales.

El recinto de Gran Via será durante aquellos días una oportunidad para poner en relieve el papel de las mar-



cas como sinónimo de seguridad, confianza, innovación, calidad. Y, paralelamente, en la octava edición del Foro Internacional de la Alimentación se presentará el estudio "Qué espera hoy el consumidor de las marcas. El rol del fabricante como gestor de marca."

En el marco de Alimentaria se celebrará así mismo la séptima edición de Innoval, un espacio donde se podrán apreciar aquellos productos innovadores impulsados por diversos proyectos de I+D+I.

Como en anteriores ediciones se han organizado el Congreso Internacional de la Dieta Mediterránea, que en anteriores ediciones despertó el interés de más de 200 especialistas, y el IV Congreso Internacional de Gastronomía de Barcelona (BCN Vanguard), que contará con la presencia de las altas figuras de la cocina como Ferran Adrià, Juan Mari

Arzak, Martín Berasategui, Carles Gaig, Christian Escrivà o Carme Ruscalleda, entre otros.

Los visitantes podrán degustar la variedad gastronómica española en un nuevo espacio de promoción gastronómica denominado Taste & Flavours.

Parada de taxis para dar servicio a Alimentaria 2010:

- C/ de Joan Carles I (antigua calle Pedrosa) /entre las calles de la Botànica y Ciències.
Como en las grandes ferias se habilitará un carril adicional.

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

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu
2009/739	C: 49998	24 novembre 2009	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/768	C: 50337	24 novembre 2009	251,00	53 2 i del RMT Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2009/769	C: 42793	24 novembre 2009	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/751	C: 42151	25 novembre 2009	60,00	54 10 a del RMT No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n més.
2009/789	C: 45664	25 novembre 2009	251,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/867	C: 42923	25 novembre 2009	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/805	L: 4681	26 novembre 2009	60,00	54 10 a del RMT No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n més.
2009/785	C: 50643	04 desembre 2009	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/810	C: 23357	04 desembre 2009	251,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/825	L: 1508	04 desembre 2009	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/836	L: 4543	04 desembre 2009	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/837	L: 5550	04 desembre 2009	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/877	C: 39429	04 desembre 2009	750,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/575	L: 4489	23 desembre 2009	100,00	54 10 del RMT Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/689	C: 46021	23 desembre 2009	251,00	53 4 del RMT No atendre una sol·licitud de servei.
2009/692	L: 9261	23 desembre 2009	60,00	54 10 i del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/706	C: 12846	23 desembre 2009	1.251,00	52 7 del RMT Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/709	C: 38553	23 desembre 2009	251,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/710	C: 38553	23 desembre 2009	1.251,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/809	C: 49016	23 desembre 2009	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/827	L: 1990	23 desembre 2009	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/840	L: 6482	23 desembre 2009	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/841	L: 6559	23 desembre 2009	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/852	L: 9543	23 desembre 2009	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/865	L: 9772	23 desembre 2009	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/874	C: 45664	23 desembre 2009	150,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/879	L: 40	23 desembre 2009	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2009/913	L: 5348	23 desembre 2009	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2009/950	L: 40	23 desembre 2009	1.250,00	53 2 c del RMT Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2009/951	L: 40	23 desembre 2009	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2009/958	L: 4399	23 desembre 2009	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/959	C: 45664	23 desembre 2009	250,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/960	L: 8728	23 desembre 2009	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/963	L: 7435	23 desembre 2009	150,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/985	C: 44132	23 desembre 2009	251,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/987	L: 2004	23 desembre 2009	251,00	53 12 del RMT Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/990	C: 48087	23 desembre 2009	75,00	54 10 a del RMT No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n més.
2009/992	C: 45311	23 desembre 2009	251,00	53 3 a del RMT Prestar servei aplicant tarifes diferents.
2009/395	L: 10616	31 desembre 2009	251,00	53 3 c del RMT Aplicar suplementos no autoritzats.
2009/832	L: 3027	31 desembre 2009	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/907	L: 4145	31 desembre 2009	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2009/933	L: 8338	31 desembre 2009	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2009/978	L: 2484	31 desembre 2009	251,00	53 2 c del RMT Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2009/980	C: 45697	31 desembre 2009	60,00	54 10 a del RMT No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n més.
2009/996	L: 2004	31 desembre 2009	251,00	53 12 del RMT Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/1004	L: 10616	31 desembre 2009	100,00	54 10 del RMT Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/723	L: 9414	12 gener 2010	251,00	53 2 j del RMT Prestar servei per trajectes o itineraris innecessaris.
2009/941	L: 9835	12 gener 2010	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2009/949	L: 10897	13 gener 2010	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2009/1017	L: 9835	13 gener 2010	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2009/872	C: 45310	21 gener 2010	150,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.

Edictes de notificació de proposta de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu
2008/508	L: 7950	25 novembre 2009	30,00	54 4 del RMT No complir les normes de policia.
2009/44	C: 24148	25 novembre 2009	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/178	C: 48421	25 novembre 2009	30,00	54 10 i del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/201	L: 931	25 novembre 2009	251,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/202	L: 1084	25 novembre 2009	251,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/203	L: 2928	25 novembre 2009	251,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/205	L: 4255	25 novembre 2009	251,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/208	L: 5222	25 novembre 2009	251,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/231	C: 33386	25 novembre 2009	125,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/232	C: 33386	25 novembre 2009	750,00	53 12 del RMT Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/266	L: 8247	25 novembre 2009	30,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2009/295	L: 1462	25 novembre 2009	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2009/299	L: 10338	25 novembre 2009	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2009/303	L: 4379	25 novembre 2009	2.500,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/307	L: 8092	25 novembre 2009	1.251,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/310	C: 45238	25 novembre 2009	251,00	53 3 del RMT Incomplir el règim de tarifes.
2009/311	C: 48092	25 novembre 2009	30,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/404	C: 35844	25 novembre 2009	250,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/197	C: 46772	04 desembre 2009	1.251,00	52 7 del RMT Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/304	L: 6297	04 desembre 2009	2.500,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/309	L: 10471	15 gener 2010	2.500,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/319	C: 46124	15 gener 2010	30,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/341	L: 7880	15 gener 2010	30,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/361	C: 47795	15 gener 2010	30,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/367	L: 9543	15 gener 2010	1.250,00	53 2 i del RMT Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2009/386	C: 34869	15 gener 2010	60,00	54 10 f del RMT No respectar la prohibició de fumar en el vehicle.
2009/420	C: 35844	15 gener 2010	251,00	53 7 del RMT Negar-se o obstruir l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/423	C: 45664	15 gener 2010	30,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/424	C: 35844	15 gener 2010	250,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/438	L: 6175	15 gener 2010	30,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.

Edictes de notificació de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2008/724	C: 42754	26 novembre 2009	150,00	54 4 del RMT	No complir les normes de la policia.
2008/820	C: 47642	26 novembre 2009	30,00	54 8 del RMT	No donar rebut als usuaris.
2008/931	L: 303	26 novembre 2009	75,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2008/935	L: 902	26 novembre 2009	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/939	L: 3101	26 novembre 2009	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/996	L: 4085	26 novembre 2009	60,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/997	L: 4094	26 novembre 2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1020	L: 6388	26 novembre 2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1107	C: 47642	26 novembre 2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2008/918	L: 9543	04 desembre 2009	1.250,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2008/944	L: 5652	04 desembre 2009	75,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2008/974	L: 837	04 desembre 2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1076	L: 4094	04 desembre 2009	251,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.

Revisions

123 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

► Fins al 15 de febrer 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

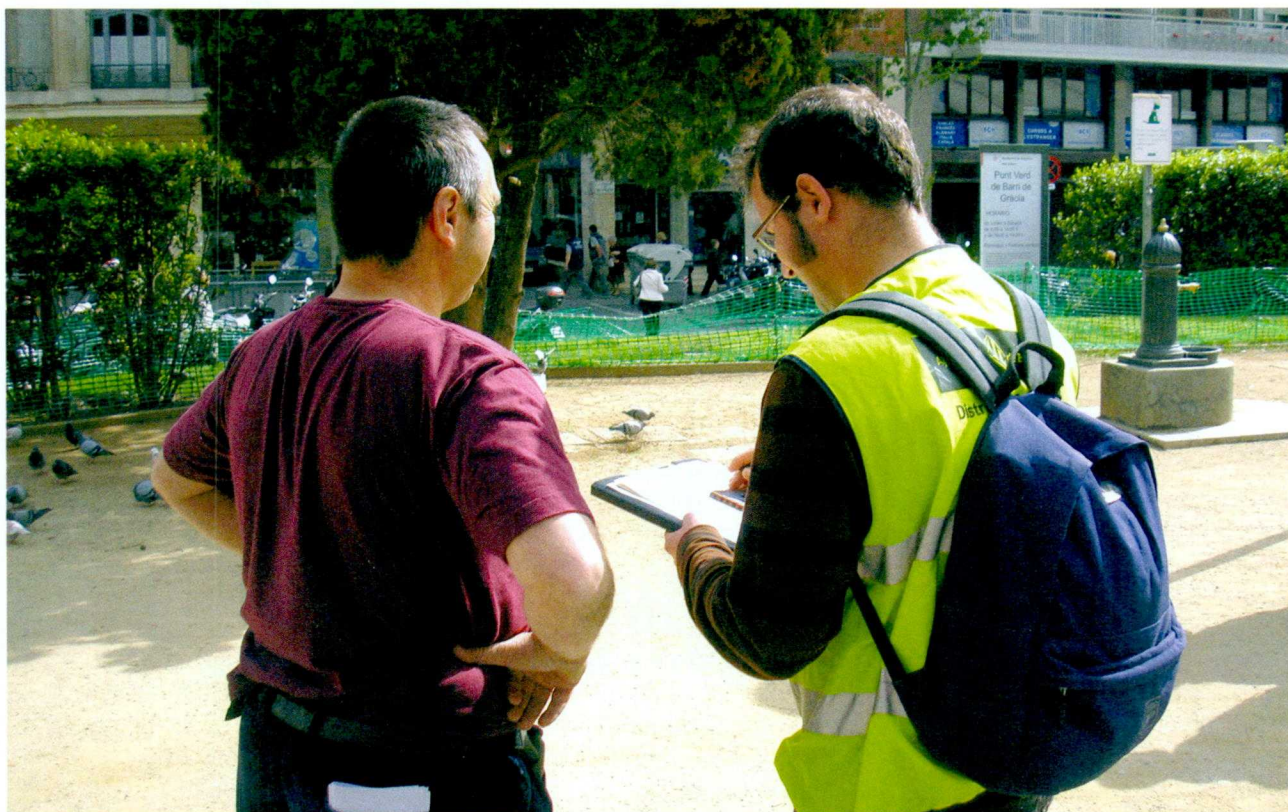
234	1060	1905	2782	3859	4936	5733	6693	7203	7778	8601	9771	10563
316	1084	2014	2928	4119	5068	5858	6693	7301	7825	8625	9805	10832
537	1167	2074	3064	4145	5215	5963	6702	7315	7825	8852	9978	10915
594	1218	2094	3086	4350	5281	6049	6718	7396	7979	8890	10020	
666	1317	2134	3104	4381	5481	6297	6761	7396	8146	8941	10094	
813	1452	2289	3543	4443	5484	6314	6870	7522	8295	9381	10256	
888	1508	2414	3570	4543	5492	6374	6889	7578	8355	9543	10363	
902	1609	2637	3579	4549	5532	6406	7019	7660	8396	9634	10466	
951	1676	2723	3734	4579	5550	6407	7085	7680	8490	9672	10504	
993	1729	2743	3778	4936	5568	6540	7132	7735	8554	9679	10553	

Fe d'errors

Les llicències que figuren a continuació van ser incorporades erròniament en la llista d'aquelles que no haurien passat la revisió fins al 15 de desembre de 2009. Demanem disculpes als titulars pels perjudicis ocasionats.

Llicència 7627

Donar menjar als coloms perjudica la salut d'aquestes aus



Els informadors de Salut Pública recorden que no s'ha d'alimentar els coloms.

Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB)
www.aspb.cat

L'increment de la sensibilitat social respecte a la protecció dels animals fa que la ciutat treballi per garantir una bona convivència entre els animals i les persones. L'actual proliferació de coloms a Barcelona fa perillar l'assoliment d'aquest objectiu ja que genera nombroses molèsties que donen lloc a un creixent sentiment de repulsa ciutadana cap a aquestes aus. El darrer cens disponible

indica que la presència del colom és rellevant en tots els districtes i que la seva població total és d'uns 256.000 exemplars.

La resposta municipal davant d'aquesta situació passa pel control dels factors que afavoreixen el seu establiment i proliferació, amb l'objectiu de millorar la qualitat de vida, tant dels animals com de les persones. Des de fa anys, la millora en molts edificis, la rehabilitació de façanes i la construcció de blocs d'habitatge nous ha fet més difícil

que els coloms s'estableixin als edificis i provoquin el deteriorament de les superfícies i l'acumulació de residus. D'altra banda, Barcelona, com d'altres ciutats espanyoles, segueix una política de sacrifici periòdic i selectiu de coloms.

Però, en aquest context descrit, l'alimentació dels coloms en diferents punts de la ciutat és el factor principal que afavoreix l'augment de la població i conseqüentment l'empitjorament del seu estat sanitari. Per la qual cosa, des de l'Agència de

Taxi-salut

Salut Pública de Barcelona (ASPB), que s'encarrega de les tasques de zoonosi a la ciutat, s'insisteix que donar de menjar als coloms perjudica la salut d'aquests animals i minva la seva qualitat de vida. Tenir menjar disponible de manera freqüent provoca que els coloms criïn més i augmenti la densitat d'aus de manera important. Tot plegat contribueix a deteriorar l'espai públic (parcs, jardins i patrimoni artístic) així com la propietat privada (ampits, les façanes, terrasses, patis interiors...) a causa de l'activitat de les aus (excrements, nius...).

Per aquest motiu, i d'acord amb les necessitats sanitàries i amb l'equilibri ecològic de la ciutat, existeixen unes recomanacions ben concretes: no donar menjar als coloms (ja troben al seu entorn l'aliment suficient per al seu desenvolupament natural), així com reduir la disponibilitat d'accés als llocs de descans i nidificació en edificis (forats, respiralls, ampits, cavitats, etc.), això es pot fer amb monofilaments, xarxes, protectors... que instal·len diferents empreses especialitzades. D'altra banda, dipositar aliments a la via pública embruta l'espai de tots i fa que apareguin rosegadors, paneroles, així com contaminació per bacteris i microorganismes.

A Barcelona, s'ha decidit fer una excepció pel que fa a l'alimentació dels coloms, i és per això que a la plaça de Catalunya es manté una tradició històrica com la de vendre



Concentració de coloms en un punt habitual on actuen alimentadors.

veces i altres llavors per donar de menjar a les aus. Aquest és l'únic punt del territori on es permet llençar menjar als coloms, ja que en el conjunt de la ciutat, si deixem restes d'aliments a la via pública destinats als coloms, gats o altres animals, ens exposem a una sanció administrativa.

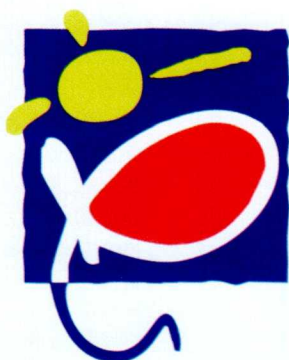
Una experiència innovadora

A diferents zones de Sant Andreu i Horta-Guinardó, amb el suport dels districtes corresponents, l'Agència de Salut Pública (ASPB) està duent a terme una intervenció per reduir la presència dels alimentadors. S'actua de manera global, amb un grup d'agents que treballen al carrer en contacte amb els veïns, es fan xerrades en locals públics per difondre el missatge i s'han distribuït

milers de fullets perquè la ciutadania pugui comunicar on es produeix l'alimentació freqüent dels coloms. El nucli d'aquesta intervenció és poder-se dirigir als alimentadors per dissuadir-los de la seva actitud, ja que sovint actuen diversos cops al dia, d'amagat, i dipositant quantitats importants de menjar al terra. Els investigadors de l'ASPB estan convençuts que en poc temps es confirmarà que aquestes mesures incideixen sobre la població de coloms frenant la seva proliferació i serveixen per reduir de manera significativa les densitats.

Més informació: www.aspb.cat i SHIPUZ Servei d'Higiene Pública i Zoonosi, Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB) Telf.: 933 249 360.

Publicitat



R.U.
Con el taxi
88.0 F.M.
Radio-Unión Catalunya
www.radiounioncatalunya.com

Més taxistes van renovar el seu vehicle el primer mes del 2010 que el gener de 2009



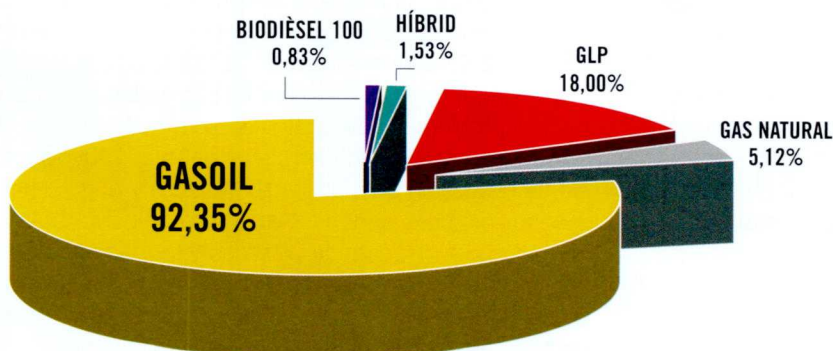
Vehicles nous aplicats a llicència d'autotaxi entre l'1 i el 30 de gener de 2010	
Marca i model	Quantitat
SEAT ALTEA XL	42
SKODA OCTAVIA	19
SKODA OCTAVIA 05	15
TOYOTA PRIUS 09	11
SEAT ALHAMBRA	3
VOLKSWAGEN PASSAT B6	3
VOLKSWAGEN JETA 07	2
CHEVROLET EPICA	2
TOYOTA PRIUS	1
FIAT LINEA	1
OPEL ZAFIRA	1
PEUGEOT 407 BREAK	1
SKODA-SUPERB 08	1
TOTAL	102

Vehicles aplicats a llicències, segons marca i model, en data 30 de gener de 2010

Marca i model	Quantitat	Percentatge
SKODA OCTAVIA	1.769	16,99
SEAT ALTEA XL	1.381	13,27
SEAT TOLEDO-99	1.100	10,57
SKODA OCTAVIA 05	969	9,31
SEAT TOLEDO-04	855	8,21
SEAT ALHAMBRA	818	7,86
PEUGEOT 406	770	7,40
CITROËN C5	412	3,96
OPEL VECTRA C	383	3,68
SKODA SUPERB	261	2,51
MERCEDES 211	169	1,62
NISSAN ALMERA	141	1,35
TOYOTA PRIUS	132	1,27
MERCEDES 210	124	1,19
VOLKSWAGEN PASSAT-99	106	1,02
PEUGEOT 407 BREAK	101	0,97
VOLKSWAGEN PASSAT B6	84	0,81
FIAT CROMA 05	75	0,72
MERCEDES 203	64	0,61
PEUGEOT 407	60	0,58
FIAT ULYSSE	57	0,55
VOLKSWAGEN JETTA 07	55	0,53
OPEL ZAFIRA	54	0,52
SEAT TOLEDO	51	0,49
CITROËN C8	50	0,48
NISSAN PRIMERA 02	43	0,41
OPEL VECTRA-B	36	0,35
SKODA SUPERB 08	35	0,34
CITROËN XANTIA	31	0,30
PEUGEOT 806	27	0,26
TOYOTA PRIUS 09	26	0,25
MERCEDES 202	22	0,21
PEUGEOT 307 BREAK	19	0,18
MERCEDES 211 BREAK	17	0,16
FORD MONDEO 02	13	0,12
RENAULT 21	12	0,12
MERCEDES 124	9	0,09
FIAT LINEA	9	0,09
FORD MONDEO	7	0,07
CITROEN EVASION	7	0,07
NISSAN PRIMERA-97	7	0,07
MERCEDES 201	6	0,06
FIAT MAREA	6	0,06
CHEVROLET EPICA	5	0,05
RENAULT LAGUNA	4	0,04
NISSAN PRIMERA	4	0,04
OPEL VECTRA	4	0,04
VOLKSWAGEN GOLF VAR.	3	0,03
VOLKSWAGEN GOLF VARIA	3	0,03
LTI CARBODIES	2	0,02
PEUGEOT 405	2	0,02
VOLKSWAGEN PASSAT	2	0,02
NISSAN SERENA	1	0,01
FORD SIERRA	1	0,01
LTI TXII BRONZ	1	0,01
OPEL OMEGA1		0,01
MERCEDES 2121		0,01
TOTAL	10.410	100,00

Combustibles utilitzats en els taxis de l'àrea metropolitana de Barcelona

Febrer 2010



VOLKSWAGEN CADDY MAXI

Espacio para todo



Maria Àngels Pujol
mapujol@arrakis.es

La oferta de modelos de muy variados segmentos está, por decirlo de alguna manera, “revolucionando” el servicio público del taxi. En el número anterior tuvimos la oportunidad de hablar de un modelo que se introducía por primera vez en el servicio del taxi y ahora volvemos a estar en la misma situación. Y es que en estos momentos se encuentra cumpliendo los trámites de homologación el Volkswagen Caddy, un modelo que inicialmente fue concebido como vehículo industrial, pero que también tiene una versión para el transporte de viajeros que sin duda ofrece muchos aspectos atractivos para ser utilizado como taxi.

El Volkswagen Caddy se fabrica en dos versiones, la normal o la denominada Maxi, que es precisamente la que se va a autorizar. Pese a ese origen industrial, lo cierto es que los diseñadores de la marca alemana han sabido trabajar y cuidar los detalles para darle una imagen lo suficientemente atractiva como para poder competir con los monovolúmenes que actualmente hay en el mercado.

Maletero enorme

Respecto a la versión normal, la carrocería del Maxi ha experimentado un crecimiento de 48 centímetros y alcanza los 4,87 metros de longitud, en tanto que la anchura se queda en 1,69 metros y la altura llega hasta los 1,83 metros. Estos centímetros de más se han destinado básicamente a incrementar la distancia entre ejes con el fin de habilitar el máximo espacio posible para los ocupantes de las plazas traseras y también en el voladizo trasero, lo que permite ofrecer un maletero con una capacidad excepcional de carga que se sitúa en los 1.350 litros. Las puertas delanteras son de apertura convencional, pero las dos traseras son deslizantes, en tanto que el portón trasero tiene la apertura vertical, lo que ofrece una amplia boca de carga para manipular maletas o paquetes de grandes dimensiones con la gran ventaja también de que el plano de carga está muy bajo. La apertura deslizante de las puertas laterales permite ofrecer un generoso hueco de acceso al interior, con la particularidad de que los asientos traseros van anclados algo más elevados de lo normal y eso facilita tanto la entra-



da como la salida del habitáculo sin tener que hacer muchos esfuerzos, algo que sin duda apreciarán las personas de más edad.

Amplitud y confort

Uno de los aspectos positivos del VW Caddy Maxi es que ofrece mucho espacio para todos, pasajeros y maletero. En las plazas delanteras se dispone de una anchura a la altura de hombros de 1,46 metros lo que le concede al conductor una gran amplitud de movimientos, sin olvidar que la altura libre al techo en esas plazas oscila entre los 91 y 97 centímetros según cómo se regule la altura del asiento, en tanto que la distancia del asiento al sistema de pedales va de 34 a 56 centímetros según la distancia a la que se regule el asiento. En cuanto a plazas traseras, la anchura es otro factor positivo ya que se dispone de 1,48 metros en tanto que la altura libre al techo es de 1,48 metros, lo que permite acomodar a tres adultos sin problemas sea cual sea su complejión. Por lo que respecta al salpicadero, su diseño es muy simple, sin recovecos, lo que facilita su limpieza y que no haya muchos rincones donde almacenarse el polvo. Bien es verdad que el aspecto de plásticos y tapizados no es el mismo que en los turismos de la marca, pero de cualquier manera, Volkswagen siempre ha cuidado la calidad de sus materiales, sea cual sea su apariencia.

Buena oferta diésel

El Caddy Maxi está disponible en el mercado con una gama de cuatro motores, uno de gasolina y tres turbodiésel, todos bien conocidos, ya que se pueden encontrar en otros modelos de la marca. El motor de gasolina es un 1,6 litros que ofrece 102 CV de potencia, va asociado a una caja de cambios manual de cinco velocidades y tiene homologado un consumo medio de 8,4 litros a los 100 kilómetros. En cuanto a los tres motores diésel, todos incorporan el sistema de inyección directa por bomba-inyector. Dos de ellos tienen la misma cilindrada, 1,9 litros, pero uno ofrece 75 CV y el otro 104 CV. Ambos van con una caja de cambio de cinco velocidades, pero opcionalmente el de 104 CV puede ir con un cambio automático de uso secuencial de seis marchas. La versión más potente es un 2 litros de 140 CV que va asociado a una caja de cambio manual de seis velocidades. En lo referente a las suspensiones, el eje trasero se ha reforzado para poder

resistir el incremento de peso de carga que acepta el maletero, con lo que sus reglajes de muelles y amortiguadores es más firme.

Ficha técnica				
VERSIONES	1.6	1.9 TDi	1.9 TDi	2.0 TDi
Cilindrada (cc)	1.598	1.896	1.896	1.968
Diámetro x carrera (mm)	76,5 x 86,9	79,5 x 95,5	79,5 x 95,5	81 x 95,5
Nº cilindros (válvulas)	4 en línea (16)			
Relación compresión	10,5 a 1	19,1 a 1	19,1 a 1	18,5 a 1
Alimentación (inyección)	Inyec. múltip.	Inyección directa por bomba-inyector		
Combustible	Gasolina	Gasóleo		
Poten. máx. (CV/rpm)	102/5.600	75/4.000	105/4.000	140/4.000
Par máx. (mkg/rpm)	15,1/3.800	21,4/1.900	25,5/1.900	32,6/1.750
Tracción	Delantera			
Cambio (nº velocid.)	Manual (5)	Manual (5)	Man.(5)/Aut.(6)	Man.(6)
Suspensión del./tras.	Independiente/semiindependiente			
Dirección (asistencia)	De cremallera (sí)			
Diámetro de giro (m)	11,3			
Frenos del./tras. (ABS)	Discos ventilados/discos macizos (sí)			
Largo/ancho/alto (m)	4,87/1,79/1,84			
Batalla (m)	3,00			
Capacidad maletero (l)	1.350			
Velocidad máx. (km/h)	164	150	166/166*	186
Aceler. 0-100 km/h (s)	14,3	17,7	13,5/13,5*	11,1
Consumo homologado (l/ 100 km)				
Urbano/extraurbano	11,2/6,8	7,4/5,2	7,6/5,6-8,3*/6,0*	7,8/5,5
Mixto	8,4	6,0	6,3-6,9*	6,3
Capacidad depósito	60 litros			
Emisiones CO ₂ (g/km)	199	158	167-182*	167

*datos correspondientes a la versión automática

Publicitat

Siéntete igual de confortable que tu cliente.
Epica VCDi 150CV por 15.800 €



Chevrolet Epica VCDi de 150 CV, la herramienta perfecta para sacarle el máximo partido a tu negocio: 16 válvulas, ABS con EBD, climatizador automático, cruise control, llantas de aleación de 16" y mucho más. Puedes optar por su motor VCDi de 150 CV, o bien por la eficiencia del Gas Licuado de Petróleo (GLP) con un increíble coste en consumo mixto a los 100 kms. Confía en Chevrolet y disfrutarás de tu negocio.

Nordisauto S.L.

C/ Bac de Roda, 165-169. Barcelona. Tel.: 93 307 87 44

C/ Santa Eulalia, 37. Hospitalet de Llobregat. Tel.: 93 432 45 15

Avda. Alfons XIII, 222. Badalona. Tel.: 93 387 24 12



CHEVROLET

902 101 564, al servei dels taxistes i dels usuaris

El servei d'Atenció i Gestió 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 en els seus vehicles tornin als propietaris.

El primer mes de 2010, els titulars de llicència que es relacionen a continuació van donar solució als casos de pèrdua d'algun objecte que va ser comunicat prèviament pels clients i clientes del taxi al telèfon **902 101 564** o bé a través del portal **web: www.taxibarcelona.cat**.

Carpeta

Llicència	Nom del titular
4746	Manuel Ferreiro Lema
6789	M. ^a Victoria García Montero

Bossa

Llicència	Nom del titular
0512	Ángel de Aquino Lillo
2334	Alberto Garrido Martínez
3683	Francisco José Parejo González
3959	Pedro Nieto Alonso
6442	Constantino Díaz Fernández
9280	Pedro Cacenas Álvarez

Càmera

Llicència	Nom del titular
855	Daniel Marro Guerrero
6341	Jorge Santos Neira

Maleta

Llicència	Nom del titular
3959	Pedro Nieto Alonso

Roba

Llicència	Nom del titular
0176	Francisco Martínez Gázquez
4271	Francisco Selvi Rodés
7408	Antonio Góngora García
7921	José Alberto Fernández Pérez

Claus

Llicència	Nom del titular
0519	Jesús Díaz Pérez
1893	Taxis Galera, SL
2416	Antonio Castillo Carrasco
2736	Olivier Contel Aguilera
3329	Alejandro Vicario Bosacoma
3617	Taxituso, SL
4020	Enrique Jordana García
4440	José Martín Paricio Naya
4515	Antonio M. Merino Almagro
7526	Baltasar Casas Ramírez
7586	Antonio Lahiguera León
9140	José Carlos Moreno González
10104	Valentín Gayoso Pérez
10823	Gaspar Carcase Santamaría

Cartera

Llicència	Nom del titular
0884	Francisco Mur Ramos
1943	Fernando Andrade Castillo
2279	José Francisco Penas López
4470	Juan Arturo Carrillo Crispi
5625	José Antonio Rojas Jiménez
6187	Cecilio Manuel Ruiz Álvarez
7345	Manuel López Santos
8115	Julián Villa Puértolas
8122	Manuel Carrera Daquinta

Paraigua

Llicència	Nom del titular
2624	Crisanto Fernández González
3757	Carlos Fernández Martínez
5556	José Justo Gil Gil

El Servei d'Objectes Perduts va atendre el 2009 més de 23.000 trucades

Els mòbils i la cartera continuen sent els objectes
més oblidats al taxi

Objectes perduts segons trucades rebudes dels usuaris

Objecte	Nombre
Canvi	21
Diners	51
Joies	86
Paraigua	173
Llibre/agenda	187
Carpeta	282
Documentació	519
Càmera fotogràfica	727
Roba	828
Ulleres	846
Claus	977
Altres	1297
Maleta/bossa	1535
Cartera/bossa	2629
Mòbil	3347
Total objectes	13505

Objectes perduts segons trucades rebudes dels taxistes

Objecte	Nombre
Canvi	0
Joies	1
Diners	3
Llibre/agenda	12
Paraigua	13
Carpeta	21
Càmera fotogràfica/vídeo	27
Documentació	28
Roba	59
Maleta/bossa	103
Ulleres	104
Claus	110
Altres	116
Cartera/bossa	131
Mòbil	201
Total objectes	929

Preneu-ne nota

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!

Mòbil

Llicència	Nom del titular
0762	Encarna Valcárcel López
1136	Daniel Pardo Martínez
1741	José Forcadell Lluís
1937	José María Elías Graumoles
2856	Daniel Cubero Gámiz
3323	Jorge Fernández Rodríguez
3982	Blasindo Méndez Díaz
4497	Salvador Díaz López
6145	José Alonso Llopi
9752	Eduardo Goñi Alled

Ulleres

Llicència	Nom del titular
1741	José Forcadell Lluís
6341	Jorge Santos Neira
6735	Rubén Gallego Sauri
9626	Vicente Rodríguez Freire
11017	Fco. Javier Rodríguez Ferrer

Documents

Llicència	Nom del titular
7175	Juan Ramón Duarte Bernabé

Llibre

Llicència	Nom del titular
3986	José Luis Domínguez López

Altres

Llicència	Nom del titular
2279	José Francisco Penas López
2838	Francisco Javier Fuentes Bedoya
8873	Emilio Martorias Proloupaki
9082	José González Diez
9412	Jorge Juan Juarros Blanco

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



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.

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

El taxi y la silla

Entrevista al taxista Tomás Rodríguez

Jesús Martínez

revista-taxi@amb.cat

Los ojos, azorados por la noche hambrienta que se le iba tragando, y por el sueño que le iba vaciando por dentro como una cuchara sobre un hondo plato de sopa. Llevaba más horas de la cuenta al volante de un tráiler tan largo como el puente chino de la Bahía Hangzhou, de cristales esmerilados y con la chapa metálica de los *bulldozer*. Cansado, soñoliento, con un escarabajo de saliva, como escribía Mercè Rodoreda en *La plaça del diamant*. Mustio, agarrotado, flemático, atontecido por el asfalto sonoreductor que absorbía la lluvia y los bandazos del traqueteo diario en las carreteras secundarias. Fuera, a siete grados bajo cero, la luna había poseído a la tierra con la fuerza física del acto sexual entre los lémures. 5 de enero de 2004. Entre Valls y Pont del Diable, a un kilómetro del peaje. El transportista de servicios internacionales Tomás Rodríguez tenía puesta la radio de música, que le carcomía el cerebro con una sinfonía de silbidos, una melodía insípida que sonaba como el murmullo vesicular de las series de emergencias médicas. De repente, el hombre. En el arcén de la derecha, acucillado, un joven con la mirada perdida, barbilampión, como un saco baldado de arvejas, con un aspecto de gigoló. Tomás iba a la velocidad marcada: 110 km/h, pero del susto apreció los rasgos de su cara, y su vestimenta: camiseta negra brillante, medio abierta, pantalones de pinza, engominado, bien parecido, de tez morena, aceitunada, con un gesto mohí-



Tomás Rodríguez se inició en el taxi en 2005.

no, taciturno, como si tuviera la cara picada de viruela. Tomás apenas reaccionó. Continuó su ruta. Segundos después —que se convirtieron en años— volvió a mirar, para convencerse: afuera, -4 grados. “¡Qué coño hacía ese tío ahí! Me quedé helado.”

Tomás Rodríguez cuenta esta historia de fantasmales noches vesánicas cuando la oscuridad cae en la ciudad como el telón en una obra de teatro. Vecino de Viladecans (1973), único varón de una familia de niñas, se declara seguidor del programa *Milenio 3*, de la cadena Ser. En él encuentra un sentido a aquello que le ha ocurrido en la carretera, como la aparición del *hombre del maletín*, un señor con la tripa de un ejecutivo de General Motors, constelado de acciones de compañías petroleras y asegurado-

ras con muchos dividendos, y que una vez en la vida se te cruza en la autopista, justo en el momento en el que nadie más lo puede ver.

Antes de llegar a la carretera, de dormir en la carretera, de tomar las curvas, de derretirse en el trayecto, Tomás había salvado vidas, un ejercicio práctico que puso a prueba su temperamento y su fortaleza, que en su caso, se dibujan en un diagrama de bloques de hormigón. Ocurrió en 1987, en Vilassar de Mar. Con su hermana María del Mar había pasado la mañana en la playa, bajo el sol de julio, abrasador y ancho como un bargueño. De vuelta, con el pelo mojado, la carita tostada y las uñas de los pies empastadas con la arena de la orilla, vio en la estación de Cercanías Renfe el barullo de gente que se reúne sólo para curiosear. En espe-

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.

El perfil



Con un modelo Fiat Ulysse comenzó un oficio que hoy le dura y le reconforta.

Tutear a la muerte le ha enseñado a ver la vida: “La humanidad es lo que me ha empujado”.

En 1997, Tomás dejó de conducir los Vehículos de Asistencia Médica, pero no dejó de conducir del todo. Inició una carrera en el transporte internacional. De subida, proveía de carnes y medicamentos a Inglaterra, Liechtenstein, Francia, Italia y Suiza. De bajada, cargaba el coche frigorífico de turba, flores (tulipanes, margaritas, claveles) y recambios de automóviles. “Lo más lejos que he ido es a Oslo. Tardé tres días enteros en llegar. Iba hasta arriba de televisores.”

En 2005, el padre de su mujer Esther le inició en el taxi, un modelo adaptado para personas con discapacidad física y movilidad reducida (“ya sea por lesión medular, enfermedades crónicas y degenerativas”). Con su Fiat Ulysse comenzó un oficio que hoy le dura, le gusta, le reconforta. Ha presentado un informe de 23 páginas con verdades como puños y propuestas afila-

das como las ballestas de una persiana. Se titula: “Informe de la situación actual de taxis adaptados en el área metropolitana de Barcelona”, e incluye un cuestionario de 16 preguntas que hizo a compañeros del gremio, de esta guisa: “¿Se ha encontrado en alguna ocasión con problemas para acomodar al usuario?” y “¿Se ha encontrado en alguna ocasión con dificultades para asegurar al usuario o anclar los sistemas de seguridad?”. Las respuestas pesan tanto como el documento: dos gigas que no le caben en el lápiz de memoria. “En la investigación realizada, hay vehículos de fácil accesibilidad que con una mínima adaptación cumplirían los requisitos”, refleja Tomás, que busca “la máxima comodidad” del cliente. “Hay coches con carencias, y la idea es dotar de mayor anchura los taxis adaptados, cuya flota en estos momentos es de unos 65 monovolúmenes.”

Las conclusiones que ha extraído de su estudio aconsejan mejoras en el servicio de los taxis adaptados: “Los

taxistas hacen una media de 55.000 km anuales. El 91% de los conductores han tenido problemas para acomodar al usuario, por estos motivos: sillas demasiado grandes; personas con dificultad para pasar por debajo del marco del portón; espacio reducido para las maniobras de acceso y descenso del vehículo, y dificultad para anclar los sistemas de seguridad debido al tamaño de las sillas. Y el 77% de los conductores han recibido quejas referentes al vehículo: espacio reducido, que crea una sensación de angustia; pésima amortiguación y escasa altura para acceder al coche”.

La humanidad va reñida con la superchería, que se esconde tras la cortina de canutillos del doble lenguaje y de quienes roban a mancos o tuertos, porque tanto da. “En una ocasión, mientras subía en mi taxi a un hombre en silla de ruedas, un tipo abrió la puerta de delante y me robó el GPS. Por un momento pensé en soltar la silla de ruedas y correr tras él.”

“El capità Barruf i els caçafantasmes”, de Rodolfo del Hoyo

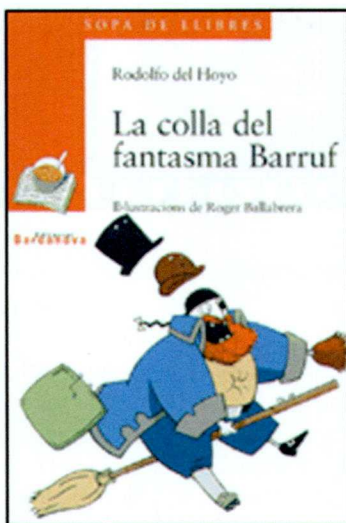
(il·lustracions d’Oriol Malet)

Barcanova Editorial, Barcelona, 2009. 152 pàgines. 8 euros.

Salvador Redón
revista-taxi@amb.cat

Mai no havia dedicat aquest espai a un llibre per a infants, per una raó prou evident: la revista es dirigeix a un públic adult. Però, en un sentit contrari, és que no tenen criatures a casa seva tots aquests adults? I, si en tenen, és que no llegeixen? Qui els compra els llibres? En base a quin criteri?... Preguntes que em condueixen a una reflexió de fons: no dediquem prou atenció a la literatura infantil i juvenil. És així, ni les obres ni els autors tenen el reconeixement que es mereixen, ni tan sols quan arriben a vendre un alt nombre d'exemplars gràcies a les lectures escolars, els regals de Sant Jordi o d'aniversari, etc. Tampoc els crítics hi parem atenció. Hi ha una barrera artificial i discriminatòria que separa la creació per als menuts com si fos un subgènere. Només alguns casos puntuals travessen aquesta frontera, autèntiques excepcions que esdevenen fenòmens extraliteraris com la saga de Harry Potter.

Aquests arguments els faig meus arran d'altres opinions ben fonamentades. En Rodolfo del Hoyo (Barcelona, 1953) és una de les veus que he escoltat, un autor que treballa dia a dia per sortir de la invisibilitat malgrat l'èxit editorial que ha aconseguit a l'àmbit de la narrativa per a infants. Si els comptes no em fallen, amb *El capità Barruf i els caçafantasmes* arriba a la desena de títols publicats, alguns reeditats dues



i tres vegades. I, com d'altres autors, al llarg del curs escolar gira per desenes de centres educatius per parlar de la seva obra amb els seus lectors. Tanmateix, potser és més conegut en determinats cercles literaris pels seus quatre poemaris (certament, la poesia no és tampoc un gènere supervendes), d'entre els quals destacaria *Els dits de l'intendent*, editat el 2004 per L'Esguard.

La història que es desenvolupa en el llibre gira a l'entorn d'una trama senzilla, pensada per a lectors a partir de 8 anys: uns bruixots, els germans Rucase, i la colla d'un fantasma anomenat capità Barruf, gaudeixen d'unes vacances a les illes Molllluny. Allà es trobaran amb un antic company d'escola que es venjarà de les dolenteries que li van fer quan eren petits facilitant l'arribada d'uns caçadors de fantasmes. La intervenció d'uns bruixots extraterrestres i de

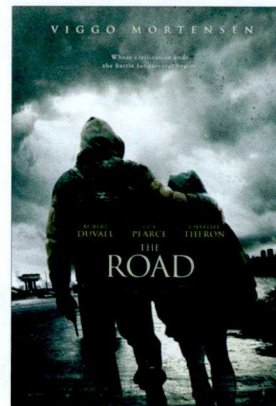
dues bruixetes bessones ajudarà a la salvació dels protagonistes. L'obra aporta el fet de posar en valor l'amistat i el respecte pels altres. L'encert de l'autor radica en la desbordant imaginació que desplega en tot moment. Els personatges esbojarrats, el to dels diàlegs i les situacions surrealistes són del grat dels menuts, així com el ritme amb el qual es desenvolupa l'acció. Tot un encert, i més si tenim en compte que la novel·la ha begut de l'èxit d'una proposta anterior, una primera aventura d'en Barruf que potser esdevindrà el punt d'inici d'una veritable saga amb el pas del temps.

Mereix un paràgraf específic l'obra de l'il·lustrador, Oriol Malet (Martorell, 1975). De fet, mereix unes línies la reivindicació d'aquesta feina, la d'il·lustrar els relats d'uns altres per dotar l'obra final d'una harmonia de conjunt que resulti atractiva per als infants lectors. Uns bons dibuixos atorguen una major força als textos, no només perquè faciliten la capacitat descriptiva, sinó precisament perquè realcen els efectes suggeridors d'allò que es diu.

Un cop més encoratjo els seguidors d'aquesta secció a quelcom més que la lectura, a la reflexió sobre el que llegeix o pot llegir la nostra canalla. Llegim alguna mostra, però deixem que siguin els nostres fills i filles els qui facin la crítica literària a partir de propostes com la d'*El capità Barruf i els caçafantasmes*. A casa meua, el meu fill li ha posat molt, però que molt bona nota.

Cinema

La carretera



Marc Sanchís
sanchis@amb.cat

“Al despertar en el bosque, en medio del frío y la oscuridad de la noche, estiró el brazo para tocar al niño que dormía a su lado. Negras noches más allá de la oscuridad y cada día más gris que el anterior.” Así empieza *La carretera* de Cormack McCarthy, publicada en 2006 y llevada ahora al cine. Estamos en un mundo muerto, casi desierto, helado y cubierto de cenizas, presumiblemente tras un holocausto nuclear. Un padre (Viggo Mortensen) y su hijo avanzan penosamente hacia el sur por una carretera, en busca de algo impreciso, luz y calor, tal vez seguridad. Los escasos supervivientes han

enloquecido o practican el canibalismo. El padre arrastra un carrito de supermercado con sus escasas pertenencias. Tiene siempre el revólver a punto. Hallan un antiguo refugio con provisiones y agua caliente, y así van tirando. Ahora que nos acercamos al año 2012, leo que mucha gente cree en las predicciones mayas sobre el fin del mundo y se construye búnquers subterráneos, leo que Irán enriquece uranio y que Rumanía acoge el escudo antimisiles de Obama. El apocalipsis es algo muy querido por el cine, piensen sino en los Terminators, en *El mensajero* de Kevin Costner, en *El día de mañana* o en *Soy leyenda* con Kevin Smith, por citar algunos ejemplos recientes. *La carretera* no proporciona semejantes dosis de espectáculo, pero es una historia concisa y muy conmovedora.

Malditos bastardos

► Poc abans que s'estrenés, un crític saludava *Malditos bastardos* tot esperant-ne “sang i crueltat a dojo”. Crec jo que ja en tenim massa al món, de sang i crueltat, però els que no hagueu vist aquest últim Tarantino reserveu-li un divendres nit i dues bosses grans de crispetes; tindreu una sobredosi de bon cinema d'acció, amb ironia, tensió, nazis perversos, dones espantants, pòlvora, bales i interpretacions impecables. No m'agrada fer apologia de la violència però admeto que Tarantino fa vibrar l'espectador d'una forma molt especial.



El secreto de sus ojos

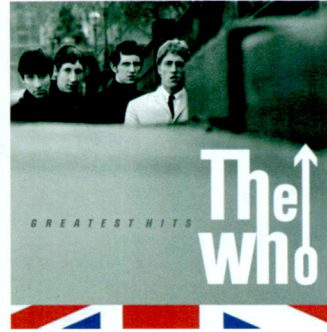
► Darrerament, el cinema argentí ens ha proporcionat títols molt notables, i Ricardo Darín n'ha estat sovint el protagonista; recordeu *Nueve Reinas*, *El hijo de la novia*, *Luna de Avellaneda* o *El Aura*. Darín es mou amb soltura en la comèdia, el melodrama o el policíac, i *El secreto de sus ojos* és una barreja d'aquests dos darrers gèneres. És la història d'un assassinat oblidat per la desídia del poder, d'una venjança espantosa i d'un amor impossible. El director Juan José Campanella narra amb lentitud, que no vol dir avorri-ment, i el final –que no revelaré– és absolutament esfereïdor. Molt recomanable.





Estopa: *X Anniversarium*

► De los talleres de Seat al estrellato. De Cornellà al mundo mundial. Estopa se ponen serios –aunque sólo en el título– en este álbum conmemorativo de su década de actividad. Las canciones que les hicieron famosos, editadas en nuevas versiones con colaboraciones de lujo, entre las que se cuentan Ojos de Brujo, Joaquín Sabina, Joan Manuel Serrat, Chambao y un largo y distinguido etcétera. Personalmente, los recopilatorios me huelen a muerto, pero en éste los hermanos Muñoz han echado el resto.



The Who: *Greatest Hits*

► El 9 de febrero apareció este grandes éxitos de los británicos The Who, que un día el libro Guinness definiera como el grupo más ruidoso del mundo. Si antes hablaba del tufillo fúnebre de los recopilatorios, en la portada de éste aparecen dos miembros –Keith Moon y John Entwistle– que ya fallecieron hace tiempo. Pero siguen siendo una de las leyendas del pop inglés, su música abre CSI Las Vegas y además acaban de tocar en la Superbowl. Nunca lograron un número uno, pero títulos como *Quadrophenia* o *Tommy* están a la altura de los Beatles, los Stones o Pink Floyd.

Publicitat



BARCELONA ESTA LLENA DE OPORTUNIDADES,
barna taxi groc 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.

93 551 93 68



DANS LE NOIR?

La experiencia de comer a oscuras



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

Cuando a uno le dicen eso de comer a oscuras, no se imagina que “a oscuras” haga referencia a la más absoluta negrura. En el restaurante Dans le Noir? (en la oscuridad, en francés) trabajan quince personas nueve de las cuales son invidentes. Sin embargo, como explica Maite Sutto, directora del establecimiento, “ellos son tus ojos, son guías” porque en el interior del comedor el cliente es ciego.

El ánimo de este restaurante no es el negocio, dice Sutto, sino “sensibilizar a la gente a través de una experiencia gustativa pero también social y humana”. La idea surge en 1999 cuando la asociación de invidentes Paul Guinot, que celebraba sus cenas a oscuras, decide abrir un restaurante donde ofrecer ese tipo de veladas empleando a camareros invidentes. La experiencia tuvo lugar en París en 2004 y tras el éxito la empresa ha inaugurado más restaurantes en Londres y Moscú, mientras que planean la apertura en Nueva York para el año que viene.

Dans le Noir? Barcelona, junto al parque de la Ciutadella, se inauguró en Nochevieja de 2009 y la acogida, cuentan Maite y su marido Christophe Sutto, no ha podido ser mejor. El restaurante ofrece cenas a diario y almuerzo los domingos y es imprescindible reservar previamente a través de la web o bien por teléfono. Una vez en el local, los comensales se organizan por tandas para acceder al comedor guiados por su camarero: en fila india, agarrados del hombro y entre risitas, entran en la sala, que se va oscureciendo a medida que avanzan, y van palpando hasta dar con su mesa y acostumbrarse a su espacio y sus cubiertos. “A oscuras no se come mejor, sino de forma diferente”, dice Maite y explica que los platos resultan más sabrosos, se descubren nuevas texturas de los alimentos, se confunden vinos (blanco y tinto), e inverosímilmente, se aprecian más los detalles. En cuanto al menú, es sorpresa: “No lo sé porque no lo he visto”, bromea la propietaria y añade que antes de nada preguntan a los clientes si tienen algún tipo de restricción en cuanto a la comida.



Aunque no quiere revelar nada, sí aclara que se trata de un tipo de cocina mediterránea, sencilla pero elaborada y con opción a tres menús diferentes: dos de 34 y 39 euros sin bebida incluida y un menú degustación que incluye una copa de cava, un entrante, primer y segundo plato, postre y tres copas de vino y que cuesta 59 euros.

Al terminar el ágape, los clientes tienen muchas preguntas que hacer a los camareros, hacen amigos, hablan de la sensación... “Es una experiencia muy bonita”, asegura Maite. Luego pueden tomar una copa en el bar, que abre cada día desde las 14 h y que está decorado con originales cuadros clásicos colgados del techo, paredes blancas acolchadas y frases –también



en alfabeto braille— como la célebre cita de William Shakespeare “there’s no darkness but ignorance” (no hay oscuridad, sino ignorancia).

Además de organizar cenas para grupos, Dans le Noir? alquila su oscuro comedor para impartir conferencias, hacer degustaciones de productos...

Dans le Noir?

Passeig Picasso, 10 08003 Barcelona

Teléfono: 932 687 017

www.dansle Noir.com/catalan

bienvenidos@dansle Noir.com

Horario: de lunes a sábado de 20.15 a 23 h,
domingos de 14 a 16 h



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**

FORMATGERIA SIMÓ

Tots els formatges són a can Simó



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

A la Formatgeria Simó hi tenen prop de quatre-centes varietats de formatge. Entre tanta oferta és molt difícil no trobar el que es busca per estrany i exòtic que sembli. La família Simó és especialista des de fa més d'un quart de segle en la comercialització de formatges de tot arreu i també en l'assessorament. La tradició i l'experiència fan d'aquest olorós establiment la típica botigueta de barri –petita, senzilla i amb un atapeït aparador que exhibeix una mostra de les exquisideses del local– a la qual s'hi va més que a comprar, a demanar-hi consell: aquell formatge que es va tastar en algun país llunyà, quin s'adequa al seu paladar, quin és més suau o més gustós, el més adient per elaborar un determinat plat... A can Simó cada formatge va acompanyat del plat que més hi casa: "Aquest és per preparar la raclet catalana, amb aquest altre es fa la raclet francesa, aquest és per fer una *fondue*...", comenta amablement Dolors Travé, que treballa a la botiga gairebé des que van obrir.

Aquest establiment, situat en un dels carrerons perpendiculars al comercial portal de l'Àngel, està actualment regentat per l'Anna Simó, que continua el negoci que van iniciar els seus pares. Part de l'atractiu de la botiga és el seu servei, que s'estén a la pàgina web (www.formatgeriasimo.com) on hi ha una relació de productes i on hi pengen receptes i plats –aportats des de la mateixa botiga o bé per suggeriment dels seus clients– que es poden preparar amb els seus formatges: bunyols de parmesà, pastís de pollastre amb formatge Idiazábal, quiche lorraine, la tradicional greixera menorquina, quesada pasiega, pastís de formatge o el clàssic tiramisú, entre d'altres.

Com en molts altres negocis familiars, l'encant resideix també en la clientela, que també és familiar: els fills dels seus consumidors de tota la vida han continuat comprant en aquesta formatgeria. També hi passen clients cèlebres com ara la cantant Nina, l'actriu Montse Guallar, la periodista Pilar Rahola o el desaparegut Baltasar Porcel, entre d'altres, en són habituals.





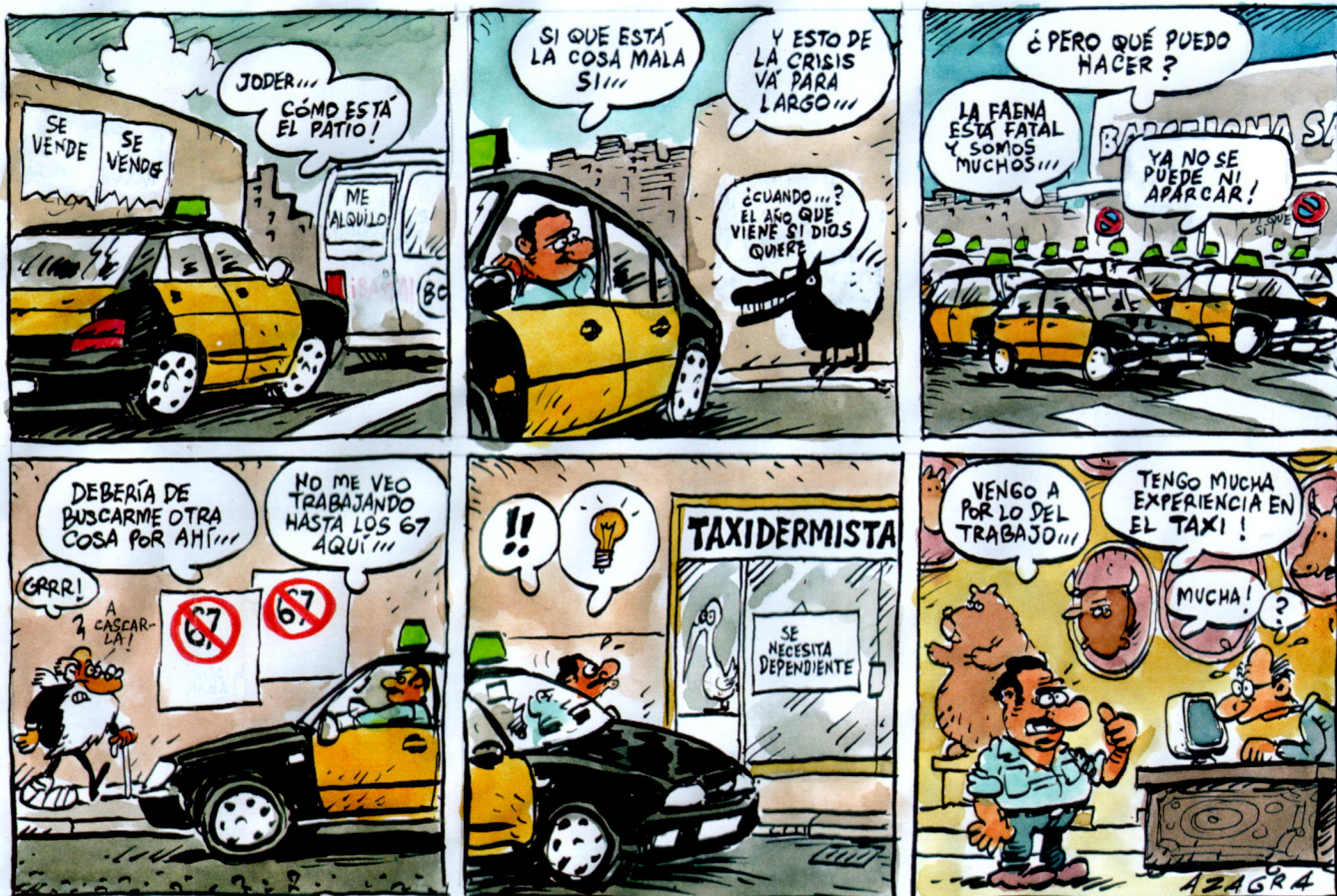
En aquest paradís dels amants del formatge en trobem de totes les procedències: català, manxec, francès, suís, belga, grec, anglès, alemany, italià, holandès, portuguès... “El formatge no és avorrit, tots tenen la seva gràcia”, diu Travé mentre enumera una sèrie de productes ben curiosos i apetitosos: formatge manxec amb safrà, *brie* amb tòfona, formatge curat amb brandy i llard ibèric, gouda amb pesto, formatge italià amb *bitxo* picant, parmesà amb llet de búfala... A la botiga també hi trobem assortit de diferents mantegues (italiana, salada, amb tòfona, a les fines herbes, amb algues, etc.), mels, melmelades, torradetes de pa i vi. En definitiva, tot el necessari perquè els gourmets del formatge puguin preparar una bona taula per a la nit del divendres.

Formatgeria Simó

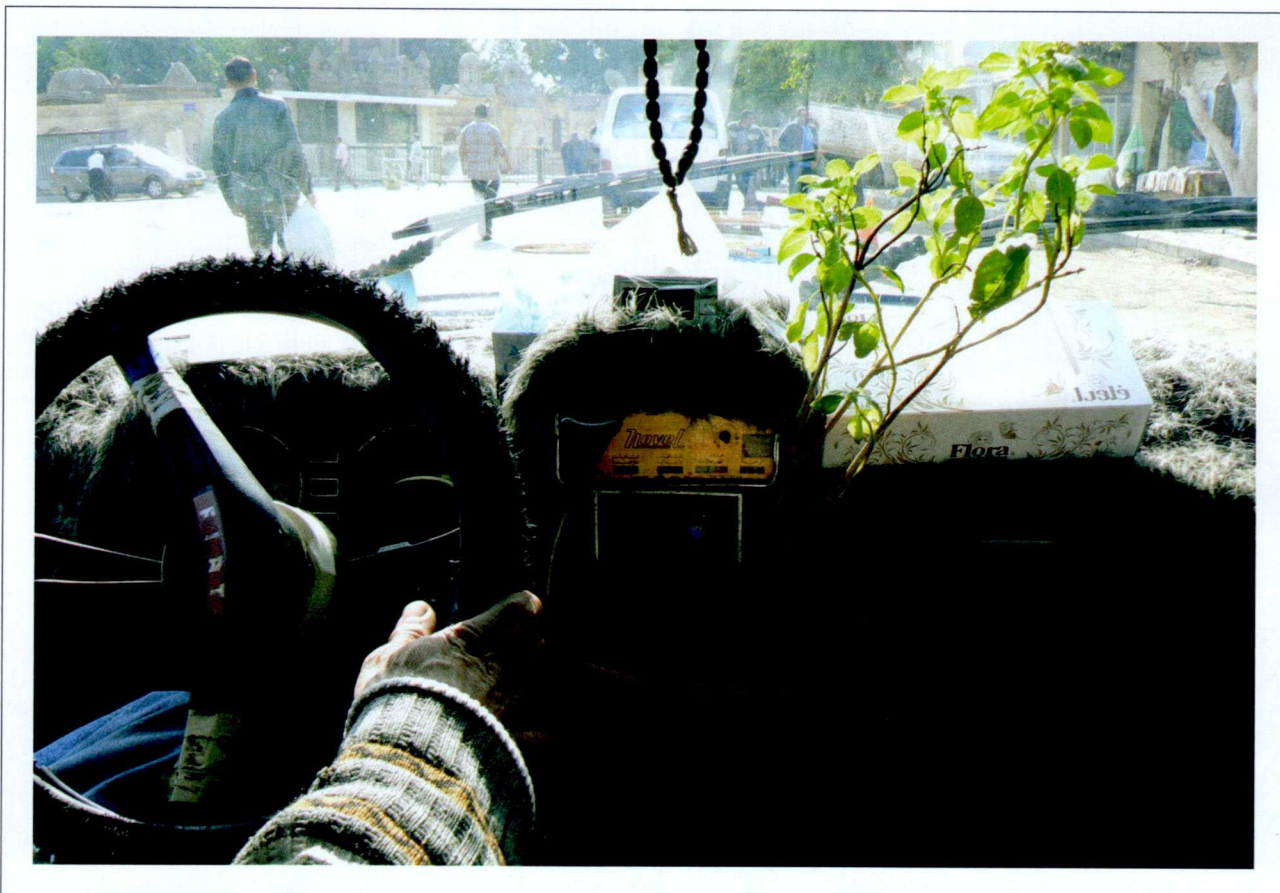
C/ Comtal, 4
08002 Barcelona
Tel.: 933 183 530
www.formatgeriasimo.com
Horari: de dilluns a divendres



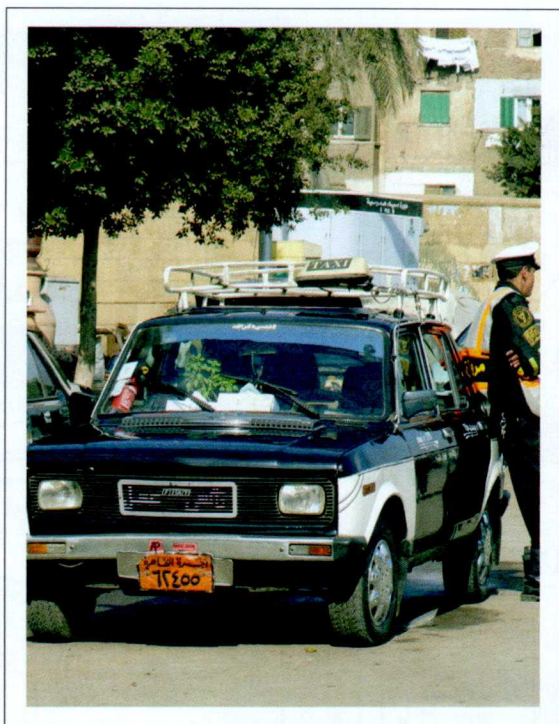
Tira còmica



L'Àlbum del taxi



► Taxis El Caire (Egipte) 2010



► Taxis El Caire (Egipte) 2010



► Taxis El Caire (Egipte) 2010



► Taxis El Caire (Egipte) 2010



► Foto feta a Andorra amb la campanya "Andorra a sobre el taxi"

Xavier Pinell i Garcia
Llicència 5526

Si vas de viatge amb el teu taxi i fas una fotografia, fes-nos-la arribar a l'adreça electrònica revista-taxi@amb.cat i la publicarem en aquesta secció.

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
gratuït!**

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

El secuestro exprés

Maribel Silva
revistataxi@amb.cat

"Llego tarde... ¡Ay, que se me escapa el autocar! ¡Madre mía, que hoy llego a las quinientas al despacho!"

En eso andaba, corría, mejor dicho, bajando las escaleras del metro de dos en dos. El tiempo de espera del panel de anuncios ya era un poquito más largo de lo normal, cuando se oye por los altavoces:

"Señores, el próximo tren no acepta pasajeros. Por causas ajenas a este servicio el tiempo de demora puede ser mayor de lo habitual."

"¡Lo que me faltaba! Si es que tengo la negra... Cuando se empieza la mañana de esta guisa, uno debería quedarse en casa y no salir, por si las moscas... (Véase mi natural predisposición al pesimismo)."

Por fin llega el metro. Parada de Alfons X.

"Señores pasajeros, por causas ajenas, etc., etc."

"¿Y ahora qué hago? ¿Me bajo aquí y miro qué puedo coger? Pero ¿qué voy a coger, si para la Zona Franca, como no sea desde la Plaza España, no hay nada? ¡Jo!"

Pues venga, a tirar de taxi...

Alzo la mano y me para uno. El conductor, sin mirarme siquiera, me dice:

-Uummm híííí.

Yo también:

-Buenos días -habrá trabajado hasta muy tarde, el pobre; como está tan mal la cosa, me dije...

Conducía con gafas oscuras... Eso ya no me gustó demasiado. ¿Se puede conducir un servicio público con gafas oscuras? Ostras, pues no sé. Cuando llegue al despacho le preguntaré a Pilar.

-A la Zona Franca, por favor; a los edificios del Área Metropolitana.

Nada, ninguna contestación.

Ante ese panorama, me puse a ojear el periódico gratuito que me habían dado. Se me fue un poco el santo al cielo, porque puse los cinco sentidos en la noticia que venía sobre la nueva reorganización del área metropolitana. Cuando me di cuenta, ya estábamos llegando a la Plaza Cerdà. "Ya casi estamos", pensé.

¡Ostras!, ¡si nos vamos hacia Castelldefels!

-Oiga, oiga, que se ha equivocado.

El hombre ni se inmutó; seguía conduciendo.

-Escuche, le estoy diciendo que no es por aquí. ¿No sabe ir a la Zona Franca?

"Éste no tiene ni idea. ¡Pero qué rabia!; ya decía yo que no es mi día. Veremos a qué hora voy a llegar."

-Escuche, por favor, tiene que girar donde pueda para que entremos en el Paseo de la Zona Franca.

Pero el hombre, ni caso.

Antes de entrar en Castelldefels, giramos a la derecha por un camino sin asfaltar que pensé llevaba a alguna urbanización. Seguimos adelante. A estas alturas yo ya estaba

como un flan. De pronto, detiene el coche. Apoya la cabeza en el volante. Mutis. Yo no sabía qué hacer. ¿Chillo? No, quizás va a ser peor. ¿Le digo algo? No, igual se enfada. Total, que haga lo que haga, la cosa está mal.

Pasan unos minutos que me parecen una eternidad. Se vuelve hacia mí, que estaba materialmente pegada al asiento, y me dice:

-Mire, señora, esto no es lo mío.

Y yo, chula:

-¿Qué es lo que no es lo suyo?, ¿el taxi? -Y no contenta con la chorrada de la pregunta, continuó en la misma línea y, encima, me sale la vena profesional:- Oiga, usted es titular de la licencia, o trabaja de asalariado. ¿Qué quiere decir con que "no es lo suyo"? ¿Que no le gusta el mundo del taxi? ¿Hace mucho que se sacó el carné? Es que ahora no están muy bien las cosas, pero eso pasa en todos los sectores.

Al ver la cara de circunstancias que se le estaba poniendo al pobre hombre, me dije: "Maribel, corta el rollo, que vas a terminar hablándole del IVA."

-Mire, señora, esto es, bueno, esto iba a ser un secuestro exprés. No veía otra solución. Tengo muchos problemas, no tengo un duro, me ha dejado mi mujer y me tienen que operar (tantas horas sentado, sabe). Estoy hecho polvo, ante un callejón sin salida, así es que no se me ocurrió otra cosa que recurrir al secuestro.

Casi me muero de la risa. "Anda, chico, que tampoco es tu día". No se lo dije, no, pero lo pensé. "Vaya secuestro cutre. Con un taxi (con número y matrícula) y encima cargas con una "mindungui" por la que no te van a dar ni un duro. ¡En fin, qué asco de vida!

-¿Cómo se llama usted?

-Manolo.

-Pues mire usted, Manolo, para hacer una cosa así hay que programarlo muy bien, no se puede hacer de buenas a primeras, aquí te pilló aquí te mato. Pero hombre, ¡con un taxi! Esto se hace con un coche particular con matrícula falsa y en otro barrio. Ande, por favor, si se mete a secuestrar, hágalo bien, y si no, siga con sus carreras, que ya vendrán tiempos mejores. Seguro, ya verá cómo cambia la cosa. Manolo, ¿me puede dejar en el Área? Es que, sabe, ya voy muy tarde... Si quiere, el día que venga a renovarse el carné, me pasa a ver y tomamos un cafetito. ¿Vale?

corritoraauris
seguros

Su asesor de Seguros

**Seguros
para
Taxi**

corritoraauris
seguros

Àvila 15 08005 Barcelona

Tel. 93 322 37 04 Fax 93 225 93 92

seguros@corritoraauris.com