

REVISTA

TAXI


Àrea metropolitana de Barcelona
Institut Metropolità del Taxi

161

Taxi Metropolità de Barcelona
Juny - Juliol - Agost 2004

www.taxibarcelona.com

www.taxi.bcn.es



Llum verda al Reglament Metropolità del Taxi

Presentat el projecte TAXI CAT



En funcionament, SECUTAXI,
el sistema de gestions d'alarmes
als taxis

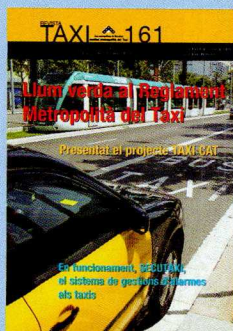
TXUMBA TXUMBA



TXUMBA TXUMBA

De nit els sorolls molesten més.





Fotografia coberta:
Fòrum Barcelona 2004/FOCUS

Edita
Institut Metropolità del Taxi
carrer 62, núm. 18
Zona Franca 08040 Barcelona
Telèfon: 93 223 51 51

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

Direcció de Comunicació
Xavier Sabaté

Direcció Periodística
P. Rocío Terán

Col·laboradors
Natàlia Arozamendi, Ferran
Imedio, Gerardo Prieto, M. Àngels
Pujol, Pierre Roca, Maribel Silva,
Marc Sanchis, Wim Faber

Publicitat
Telèfon 934 850 426

Correcció
Anna Canals

Capçalera coberta
Enric Satué

Disseny Gràfic i Maquetació
Estudi Freixes

Fotografia
Ramon Josa i Campoamor
Vicente Lamata

Tiratge
15.000 exemplars de difusió
gratuïta i domiciliada a tots els
professionals taxistes, empreses,
institucions i personalitats vincu-
lats al sector del taxi.

Impressió
Gramagraf, Sant Joan, 22-23
Santa Coloma de Gramenet

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

Subscripció
42,07 euros anuals amb taló
nominatiu

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

Taxi metropolità de Barcelona 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 Metropolità de Barcelona no té efectes vincu-
lants per a l'Institut Metropolità del Taxi; té exclu-
sivament 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 Metropolità de Barcelona carece de
efectos vinculantes para el Institut Metropolità del
Taxi, teniendo exclusivamente caràcter 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 corres-
pondientes.

Sumari

Editorial 5



SECUTAXI, 6
el Sistema de Gestions d'Alarmes als taxis ja està en funcionament



Entrevista Maria del Mar Serna 10
**Directora General de Relacions Laborals
de la Generalitat de Catalunya**

Taxi Cat, 14
un projecte de gestió i mobilitat de flotes, es presenta a les emissores de Barcelona

Gran Angular 18

Prever el futuro

Tribuna del Taxi 19
Com valora vostè el contingut del Reglament Metropolità del Taxi aprovat inicialment?

**Els taxistes jubilats el 2003 reben un emotiu homenatge
a Montcada i Reixac.** 22

Tauler 25

- El Ple de l'EMT aprova definitivament el Reglament Metropolità del Taxi
- El Tribunal de Justícia de Catalunya desestima l'apel·lació del GTI sobre les Tarifes 2001
- Nova parada a Pau Alcover, un punt de demanda important
- Nous cursos de formació contínua per als professionals del taxi
- La UE i els USA signen formalment l'Acord de coexistència de Galileu i GPS
- Nova emissora de taxi per a Santa Coloma de Cervelló
- Els taxistes col·laboren un any més amb la gent gran
- Un estiu nou amb els nens del Raval
- A propósito de los cambios automáticos
- Revisió metropolitana
- Denúncies i Sancions

Què opina el client? 34

Taxis i Fòrum 2004
Experiències comunes

Taxi.Internacional 36

La situació del taxi a Rússia

Taxi- motor 40

- Seat Toledo'99 continua com l'opció preferida del taxista
- Setmana de l'energia

Taxi Lleure 44



- Entrevista a José María Moreno
- Cinema. Vídeo
- Menjar de Tres Forquilles. Gastronomia
- Llocs per comprar
- Dins la xarxa
- La Hoja de Maribel

La Bústia



Fins al meu domicili

Volia agrair al taxista Àngel de Hera, amb la llicència 1301, la devolució de la meva cartera que havia deixat oblidada en el seu taxi el 12 de juny passat després d'haver-me traslladat des de l'Arc de Triomf fins al carrer de Còrsega cantonada Castillejos. He de posar de relleu, particularment, el fet que hagi realitzat una aturada en la seva feina per traslladar-se al meu domicili per lliurar-me-la personalment.

Una usuària del taxi
Barcelona



Perdí una Nikon Collpix en un taxi de Barcelona

El viernes 14 de mayo, alrededor de las 19.30, solicité un taxi que me trasladó desde El Corte Inglés al Hotel Pere IV. Desafortunadamente olvidé un estuche de color azul que contenía una cámara fotográfica Nikon Collpix. Desde el hotel me ayudaron a ubicar al taxista pero fue imposible. El taxista en cuestión conducía un vehículo con la matrícula B-6255 WL. Ruego a este taxista se ponga en contacto con la recepción del mencionado hotel porque ellos tienen mi dirección de Holanda.

H.K.J. Bijma

E-mail: h.k.j.bijma@planet-nl
Holanda



Un gesto que agradeceré toda la vida

Tras muchos meses de hospitalización quisiera, ahora que estoy recuperada, agradecer al taxista Jorge Anguera el trato dispensado con motivo del accidente de tráfico que sufrí en octubre del 2002, sobre las 21.30 horas, entre las calles de Balmes y de Moragas. Aquel día fui atropellado de forma violenta por un turismo cuyo conductor, gracias a la intervención de este taxista, no se dio a la fuga dejándome abandonada en estado inconsciente y con graves lesiones. José Anguera estuvo en todo momento a mi lado atendiéndome hasta la llegada de la ambulancia, gesto que agradeceré toda la vida,

demonstrando una gran humanidad por su parte que también es palpable en el resto del colectivo de taxistas. Le reitero mi más profundo agradecimiento.

M. Carmen Viñas
Barcelona



Ulleres oblidades en un taxi

M'agradaria posar-me en contacte amb el taxista C. Sánchez (llicència 1950) ja que el passat 6 de maig em vaig deixar unes ulleres en el seu vehicle (B-5732-VF), que m'havien costat molts diners. Fins avui no n'he tingut cap notícia. Les havia comprat el dia abans de perdre-les i anaven en un estoig.

Aquest senyor em va traslladar des de l'Avinguda de la Diagonal (a l'altura de El Corte Inglés) al Polígon Masblau de El Prat de Llobregat i després des d'allí fins a l'Avinguda del President Companys de L'Hospitalet de Llobregat. El servei es va perllongar des de les 9.30 fins a les 11.00 hores del matí.

Rosa Guillamet
Teléfon: 934 643 168



Recuperé mi bolso robado gracias a un taxista

Cuando me encontraba parada en un semáforo en espera de cruzar la calle, me robaron el bolso. Un taxista que vio el incidente, salió de su vehículo, fue en busca del ladrón y recuperó mi bolso. Este agradecimiento se hizo público en un programa de la emisora Onda Rambla. Muchas gracias.

Una ciudadana de Barcelona



Fins al meu domicili

Volia agrair al taxista de la llicència 2123 la seva actitud. El mes de juny, quan tornava de treballar, vaig agafar un taxi des de Francesc Macià fins al carrer de Comerç i m'hi vaig deixar una cartera.

A les dues hores, personalment es va apropar al meu domicili per lliurar-me-la.

Moltes gràcies per tot

Magí Camps



Gràcies per la carpeta amb informació mèdica

Mitjançant aquesta publicació volia fer arribar el meu agraïment al taxista que va fer possible que recuperés una carpeta amb informació mèdica. Vaig agafar el taxi al carrer de Mallorca, cantonada Roger de Llúria i em va traslladar al carrer d'Enric Granados. El servei es va realitzar a les 08.00 del matí.

Lili Castellà



Mi hijo pagó la carrera con su reloj

Según explicaciones de mi hijo, que padece una enfermedad mental, y que, por lo tanto, desconozco si son del todo exactas, la noche del 24-25 de junio fue conducido en un taxi —solicitado por los Mossos d'Esquadra en servicio aquella noche en el Juzgado de Guardia del Passeig de Lluís Companys— dirección al servicio de urgencias del Hospital Clínic ya que, según parece, padecía una crisis de su enfermedad.

Una vez el taxi llegó al referido hospital, mi hijo no disponía de dinero en efectivo y le dejó al conductor un reloj en prenda. Por desgracia, mi hijo no tiene capacidad mental para recordar ningún número que nos pueda ayudar a identificar el vehículo.

Acudo a esta publicación para rogar al taxista que realizó aquel servicio que tenga a bien ponerse en contacto conmigo para proceder a abonarle la carrera realizada y entregarle una gratificación por las molestias que todo ello le ocasiona. Gracias por la colaboración

Francisca Molero Armario
Teléfon: 933 929 672

Editorial

El nou Reglament Metropolità del Taxi ja és una realitat

Marxem de vacances amb el Reglament Metropolità del Taxi aprovat definitivament. Això, que és una gran notícia per al sector, ha estat possible perquè, des d'un primer moment, tant les associacions del taxi com les forces polítiques van ser conscients que era necessari sumar i no restar per tal que el taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona pogués tenir una nova reglamentació d'acord amb les exigències d'un nou model de ciutat i, en conseqüència, d'un nou model d'oferta i demanda de taxis.

Aquest Reglament continua la línia de modernització del sector que ja es va iniciar amb la Llei del Taxi.

El nou text reglamentari serà vigent a partir del mes de setembre, un cop hagin transcorregut vint dies des de la seva publicació en el Butlletí Oficial de la Província (BOP).

D'altra banda, també constitueix una bona notícia la posada en marxa del Sistema d'Alarmes als Taxis adscrit al Centre d'Emergències 112. Quasi dos-cents taxistes ja estan connectats amb el sistema i, el que és més important, les decisions que es van prendre en el marc de la Comissió de Seguretat del Taxi a partir de l'assassinat del taxista Lluís Pérez a Sabadell a final del 2002, així com en les reunions posteriors, comencen a donar els seus resultats. Els taxistes que encara no disposen dels equips de seguretat han de recordar que les tres Administracions subvencionaran fins al 2006 la seva instal·lació en funció dels percentatges i les condicions establertes en un acord ja històric. Cal recomanar també que s'ha de fer un bon ús del sistema perquè, en definitiva, determinarà l'èxit de la seva implantació i, per descomptat, de la iniciativa.

Finalment, en la línia de promoure la incorporació de les noves tecnologies en el sector, reflectim en aquest número de la revista el projecte Taxi Cat, impulsat per les empreses AGBAR i TGT, per a la gestió i mobilitat de flotes. Un projecte que caldrà analitzar amb deteniment perquè podria incidir en un aprofitament més racional de les noves tecnologies de la comunicació en benefici d'un millor servei a l'usuari de taxi i d'una major rendibilitat per a les emissores de taxi.

Desitgen a tothom unes bones vacances d'estiu.

SECUTAXI

El Sistema de Gestions d'Alarmes als taxis ja està en funcionament



El Sistema de Gestió d'Alarmes als taxi, SECUTAXI, està integrat en el Centre d'Emergències 112.

Els Sistema de Gestió d'Alarmes als taxis del Servei d'Emergència 112 ja és operatiu des del mes de juny per a tots aquells taxistes que ja van instal·lar els equips de seguretat en els seus vehicles i van fer la tramesa del formulari al 112 per a la seva validació per tal de fer efectiva l'activació al servei. Segons les dades de l'IMET, fins al moment de tancament d'aquesta publicació, 165 taxistes van realitzar aquestes passes prèvies i ja es beneficien del servei.

Funcionament

El Centre d'Emergència 112 ha posat en marxa la infraestructura necessària per al funcionament del Sistema de Gestió d'Alarmes, SECUTAXI. Quan el

taxista activa el senyal d'alarma, aquesta dona lloc a una trucada automàtica i una comunicació de veu al Centre d'Emergències 112 activant-ne paral·lelament una base de dades en la qual figuraran totes les dades del vehicle (matrícula, llicència, nom del titular, etc.) en situació de perill. Des d'aquest moment el sistema permet escoltar el so de l'interior del vehicle i a la vegada genera en la pantalla de l'ordinador el posicionament del vehicle, a través del Sistema d'Ordenació Geogràfica, així com els seus moviments posteriors. Fins i tot aquest seguiment es realitza generant una fotografia aèria georeferencial (ortofoto) que dona una imatge real de la situació del taxi en l'entramat urbà —veure foto pàg.7—.

Immediatament el Centre d'Emergència 112 trans-fereix l'alarma al cos de la policia que disposa en les seus centrals d'un monitor on es visualitza la mateixa informació que el 112 està rebent en les seves pantalles d'ordinador.

El Centre d'Emergències 112 manté la connexió amb el taxi en situació de perill fins al moment en què es desactiva l'alarma, la qual cosa indica que la situació de perill ha passat o s'ha procedit a la resolució.

En el curt període de funcionament del sistema d'alarmes als taxis SECUTAXI no s'ha produït cap situació d'emergència. És una etapa en la qual el Centre d'Emergència 112 està realitzant proves de validació del sistema per adoptar qualsevol mesura correctora.

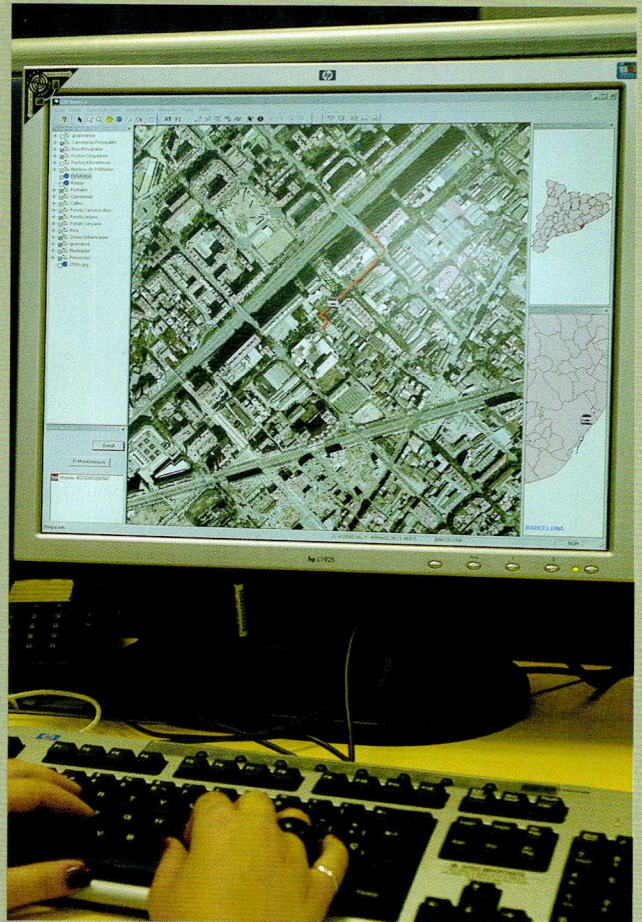
El bon ús del sistema garantirà la validesa del projecte

Tots els taxistes que s'incorporen al projecte SECUTAXI han de tenir en compte que per al bon funcionament del sistema i per a la consolidació del projecte han de ser fidels al protocol de bon ús del sistema. En aquest sentit, cal tenir present els aspectes següents:

- El taxista ha d'activar el pistó de l'aparell de seguretat en el moment real d'emergència i, per descomptat, s'ha d'evitar emetre falses alarmes.
- No s'ha de trucar mai al 112 perquè aquest número dona servei i resposta a totes les situacions d'emergència que atén el Centre d'Emergències 112 i, en conseqüència, no es pot col·lapsar amb trucades innecessàries.



Ortofoto de la situació geogràfica d'un taxi en situació d'emergència.



El sistema permet el seguiment del vehicle un cop el taxista activa el pistó d'alarma.

- Quan el taxista canviï de vehicle no ha d'oblidar de comunicar-ho immediatament omplint el formulari corresponent amb les noves dades del vehicle. En cas contrari ha de saber que està desconnectat del sistema.

Si es detecta un mal ús recurrent, ja sigui intencionat o no, la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya farà arribar al taxista un avís. Si tot i així la situació encara continua, es contempla la desconnexió definitiva del sistema.

Subvencions per a la instal·lació dels equips de seguretat

L'IMET té obert encara el termini de sol·licituds per a la subvenció del percentatge estipulat per a l'adquisició d'equips de seguretat (25%) i s'atorga per ordre cronològic de petició fins al límit de la partida disponible per a l'any 2004. Fins al mes de juny van sol·licitar aquesta subvenció un total de 165 taxistes.

El termini de presentació de sol·licituds per a beneficiar-se de la subvenció que concedeix la Generalitat de Catalunya (25%) va finalitzar el 30 de juny passat.



El servei funciona les 24 hores del dia sense cap interrupció.

Respecte a la part de la subvenció del Ministerio de Ciencia y Tecnología i que està gestionada pel Consorci Localret s'ha de consultar la pàgina: <http://www.localret.es/proyecto/eadm/secutaxi.htm>.

Les tres administracions —estatal, autonòmica i local— es van comprometre, en el marc de la Comissió de Seguretat del Taxi, a subvencionar fins al 75% del cost dels equips de seguretat adquirits pels taxistes amb un màxim de 450 euros. Aquesta línia de subvenció s'aplicarà fins a l'any 2006 tot i que anualment les tres administracions establiran els terminis i les condicions de la subvenció referida. **T**

Proveïdors que han verificat el seu equip GPS/GSM-GPRS,

d'acord amb les especificacions que ha emès la Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil de la Generalitat de Catalunya

**INTERFACOM, SA
(TAXITRONIC) ¹**
Equip: TAXITRÒNIC TC50

Tarragona, 29
25005 Lleida
Tel. 973 222 422

Tel. 934 850 496
Fax 933 090 372

1 Telefónica Soluciones ha remès el certificat de verificació de l'equip TC50 d'Interfacom (TAXITRONIC), amb data 5 de març de 2004

1. Taller TAXITRÒNIC
c. de Perú
08018 Barcelona
Tel. 933 034 141

5. Tallers POBLET
Alcalde Joan Bertran, 20
43202 Reus
Tel. 977 312 915

2. ASSOCIACIÓ CONDAL
Berlín, 72
08029 Barcelona.
Tel. 699 653 210

2 Telefónica Soluciones ha remès el certificat de verificació de l'equip K8V6C d'KNOSOS, amb data 12 d'abril de 2004

2. Tallers MASTERS
Ctra. de Ribes, 90 bis
08520 Les Franqueses
Tel. 938 492 955

6. CATALANA DE TAXÍMETRO
Lepanto, 217
08013 Barcelona
Tel. 932 311 107

3. TICC-4, SL
Elisenda de Montcada, 50
08330 Premià de Mar
Tel. 937 548 354

3 Telefónica Soluciones ha remès el certificat de verificació de l'equip XANATEL.COM-SEGUR-TAXI, amb data 28 d'abril de 2004

3. ELECTRO DINÀMIC
Dr. Ametller, 11
17003 Girona
Tel. 972 203 593

KNOSOS ²
Equip: K8 112 GPRS

XANATEL
Equip: X@NATEL.COM

Data d'actualització: 9 juliol 2004

4. Tallers MONTAGUT

1. MERCURY Barcelona, SL
Pujades, 160
08005 Barcelona

1. TOOLS ON LINE, SL
Ponent, 7
25123 Torrefarrera
Tel. 902 159 124

Publicitat



PEUGEOT

TALLERS A. GALOFRÉ

AGENT OFICIAL PEUGEOT

Al servicio del taxi desde 1958

SERVICIO RÁPIDO PARA TAXIS / DESCUENTOS ESPECIALES
Mantenimientos especiales para taxis con precios cerrados
Con nuestra tarjeta pagará sus reparaciones a plazos

Cardener, 11 (sota Trav. de Dalt) 08024 Barcelona Tel.: 93 284 26 94



**¡ÚLTIMAS UNIDADES 406 TAXI,
PRECIOS INCREÍBLES!**

+ recaudación
- tiempo
**ACELERA
TU HOJA**



Ràdio Taxi 033 trabaja constantemente para que tus horas sean más rentables. La tecnología y la voluntad de hacer cada día mejor nuestro trabajo son nuestros mejores aliados. Ven a Ràdio Taxi 033. Todo son ventajas.



**Tu seguridad
Subvencionada**

No tendrás que preocuparte de nada. Ràdio Taxi 033 te tramita la subvención que las administraciones conceden para la inversión en equipos de seguridad por el valor de 450,00 €.



**TXD30. Lo último
en Tecnología**

TXD30 es la mejor opción del mercado, ya que integra la función de un taxímetro y de una terminal de datos conectada vía GPRS. Permite la recepción de servicios, el cobro con tarjeta de crédito, teléfono manos libres (cumpliendo con la normativa de seguridad vial)...



**Ahora también
con Navegador**

Adiós a las guías. Se acabó el stress. Porque el navegador, además de sus funciones habituales, está conectado a la central de Ràdio Taxi 033 y te lleva a la dirección de recogida del servicio y a su destino. Así de fácil.

**La tecnología GPRS nos permite la
gestión de servicios en toda Cataluña.**



Ràdio Taxi 033

Calle Perú 104 08018 Barcelona
Tel. 93 266 20 30 ext. 4

Maria del Mar Serna

DIRECTORA GENERAL DE RELACIONS LABORALS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA



“Estem treballant en promoure no solament la seguretat i salut en el treball, la igualtat en les polítiques, sinó també en la qualitat de l’ocupació.”



Maria del Mar Serna ocupa la direcció general de Relacions Laborals de la Generalitat de Catalunya. En aquesta entrevista fa un seguit d’apreciacions sobre el sector del taxi, dels projectes i iniciatives que des de la seva responsabilitat està impulsant per treballar en un conjunt d’actuacions encaminades, en el marc d’unes polítiques d’igualtat, a millorar la qualitat de l’ocupació en el sector, així com la seguretat i la salut dels taxistes. Planteja també la necessitat de regular a nivell de Catalunya i de l’Estat allò que podria ser l’Estatut del Treballador Autònom.

■ **Quina és la percepció del sector del taxi des del punt de vista laboral en el seu Departament?**

Penso que el sector del taxi té una problemàtica molt específica en la qual es necessita assolir una certa normalització de les relacions perquè hi ha una barreja de col·lectius; prioritàriament són treballadors per compte propi, però comença a haver-hi treballadors per compte d’altri. Ens trobem davant de necessitats diferents i, per tant, s’ha d’abordar necessàriament la seva regulació i s’ha de començar a pensar què s’ha de fer amb aquest sector.

■ **La Llei del Taxi regula l’existència d’un percentatge d’empreses dins del sector. Com veu la seva evolució i la integració en el sector empresarial en general?**

El caràcter empresarial és necessari en qualsevol sector. Si tenim en compte que obtenir una llicència i un cotxe té un cost, és normal que des del punt de vista empresarial sigui necessari aconseguir la màxima rendibilitat d’aquesta eina de treball. Això em sembla bé, però no pressuposa neces-

sàriament una desregularització de les condicions de treball dels treballadors i les treballadores contractats per aquestes empreses. Des d’aquest Departament donem tot el suport a aquest sector empresarial, a totes aquestes noves oportunitats que s’hi obren, però també hem de tenir cura de com es porta a terme i si es compleix la normativa com en qualsevol altre sector.

■ **Fan un seguiment de les contractacions? Si és així, com està la situació en el taxi?**

No, el seguiment es fa només des del Servei d’Ocupació de Catalunya (SOC) mitjançant el registre dels contractes de treball. Això no suposa, però, que nosaltres no portem a terme —com es fa en altres sectors— un cert seguiment de les activitats o dels contractes que es fan amb frau de Llei. El sector empresarial del taxi i la contractació en el taxi és encara petita a l’àrea metropolitana de Barcelona perquè el sector està format majoritàriament per treballadors per compte propi.

■ Quins incentius dóna el seu Departament al sector empresarial del taxi per a la contractació de treballadors?

Són els que s'apliquen a d'altres sectors: incentius pel canvi de contractes d'una durada determinada a indefinits; per la contractació de treballadors amb disminució, tot i que en aquest sector hi ha certes discapacitats que no són compatibles amb la feina encara que altres podien ser-ho; per la contractació de treballadores que estiguin poc representades en un determinat sector. En aquesta línia, crec que s'hauria de cercar una certa promoció de la contractació de dones en el sector del taxi perquè encara és molt escassa.

■ Quines polítiques s'impulsen o s'impulsaran en aquest sentit?

Estem intentant estructurar una certa promoció de les activitats formatives de dones en situació d'atur i que, a la vegada, les derívin cap a la possibilitat de ser contractades dins del sector taxi o també dins d'iniciatives d'autoocupació. Penso que hi ha obstacles importants com el cost de l'adquisició de la llicència, del vehicle, i, d'altra banda, necessitats dels requisits administratius que són necessaris per ser conductores. Si tots treballem en aquesta línia, crec que podrem tenir un sector del taxi modern, actualitzat, amb una perspectiva europea, i amb una presència més important de dones.

■ En algun moment hi ha hagut alguna iniciativa local de formació de dones taxistes...

Les desconec. Des del Departament estic començant a

“Crec que s'hauria de cercar una certa promoció de la contractació de dones en el taxi perquè encara és escassa”

Publicitat

coordinar un treball per analitzar, juntament amb el Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC), la possibilitat de millorar les experiències, valorar les que s'havien fet o les que s'estan fent, per tal d'assolir aquest objectiu orientat a la contractació i ocupació d'un major nombre de dones.

■ Per posar-lo en pràctica, quan?

Tenim la perspectiva del 2005 per executar mesures d'aquestes característiques.

■ Vostè deia que el taxi és un sector de treballadors autònoms, prioritàriament, però que per incorporar-s'hi existeixen uns costos previs. Quin tipus d'ajudes econòmiques hi ha en aquest sentit destinades a la dona o a d'altres persones com els joves?

Totes les ajudes d'autoocupació. És important que els treballadors que estiguin en situació d'atur sàpiguen que poden capitalitzar les prestacions i si es converteixen en treballadors autònoms se'ls poden finançar les quotes de la Seguretat Social. Tot això és necessari no solament per al sector del taxi, sinó també per a tots aquells treballadors per compte propi que depenen de la seva eina i que no tenen una empresa ni treballadors contractats. No és el mateix aquell treballador que treballa pel seu compte que altres col·lectius d'empresaris que també s'anomenen autònoms, però que tenen unes necessitats de reglament diferents. En aquest sentit, considero que tant a nivell de Catalunya com de l'Estat, hem de començar a treballar en una nova regulació, en allò que hauria de ser l'Estatut del Treballador Autònom dirigit a aquells treballadors que tenen unes necessitats específiques. Estem molt endarrerits en aquest aspecte.

■ Des del Govern central i autonòmic es parla d'una reforma laboral possible, que podria ser global o parcial. S'obre una etapa esperançadora per al treballador autònom?

Penso que la situació actual anirà canviant. Encara que, en un primer moment, no es facin grans coses, els canvis es podran percebre. Els treballadors autònoms tenen necessitats específiques que ja s'estan millorant, per exemple, en el Règim Especial de Treballadors Autònoms. Però penso



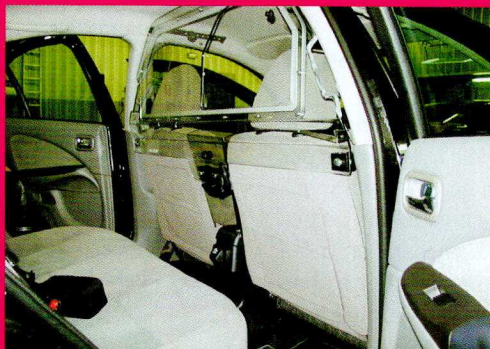
Horario de atención al cliente:
9:00 a 13:00h y 15:00 a 20:00h.

Tel. 932969102 Fax 934225749

Taller autorizado de montaje:



LA UNICA MAMPARA TOTALMENTE EXTRAIBLE DEL MERCADO.



- ASIENTOS BLINDADOS.
- NO PIERDA ESPACIO DEL HABITACULO .
- AJUSTABLE A CUALQUIER CONDUCTOR.
- DESMONTABLE EN 3 MINUTOS.

www.ceima.net



Maria del Mar Serna

DIRECTORA GENERAL DE RELACIONS LABORALS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

què passa amb els riscos que es deriven d'aquesta situació psicosocial. Entre tots hem de començar també a treballar i avaluar els riscos laborals d'aquesta professió.

■ Des de fa molt anys hi ha un buit i pocs estudis sobre aquesta matèria...

Amb la col·laboració de tots hem de començar a treballar per elaborar un estudi seriós sobre què està passant amb el sector del taxi, quins són els riscos professionals que pateixen els que hi treballen. S'ha de partir de la base que hi ha un col·lectiu d'autònoms molt important que s'oblida de la seva salut i de la necessitat d'avaluar-la. Amb la perspectiva que ja tenen coberta la contingència d'accidents de treball, tant amb les mútues com amb altres serveis de prevencions aliens, hem de començar a analitzar i avaluar les condicions de treball d'aquestes persones.

■ Serà important la col·laboració del sector, així com d'altres institucions?

Volem treballar en tot el que sigui necessari amb l'Institut Metropolità del Taxi i amb els representants dels col·lectius que treballen en el taxi tant en aquesta tasca com en altres que puguin sorgir.

■ En quins altres temes s'està treballant en el seu Departament que tenen relació amb el taxi?

En promoure no solament la seguretat i salut, la igualtat en les polítiques, sinó també en la qualitat de l'ocupació. Nosaltres hem de treballar per evitar els treballs en precari; que s'utilitzi la contractació temporal per als supòsits legalment previstos i volem millorar les actuacions de control i vigilància del compliment de la normativa laboral. Són tasques que estem intentant assolir en aquests mesos curts però intensos que fa que estem al capdavant del Departament.

■ La temporalitat és un problema amb incidència en el sector del taxi?

No en tinc dades, però crec que no és molt important quantitativament, però des del punt de vista qualitatiu, el percentatge de treballadors temporals ha d'estar al voltant del 25 i el 30% del sector. En aquest sentit, penso que hem de canviar i promoure la contractació estable.

■ Moltes persones procedents d'altres països tenen interès a treballar en el sector del taxi. Hi ha alguna actuació de suport des del Departament?

Promoure la igualtat és un incentiu del Departament de Treball i Indústria i també impulsar les possibilitats d'accés als llocs de treball generats en el sector del taxi, tant de dones i homes immigrants com de l'Estat.

■ Finalment, ens resta preguntar-li si és usuària del taxi i què opina del servei.

Del taxi i del transport públic. El taxi de Barcelona ha assolit una reestructuració molt important els darrers anys. Es percep la transformació que s'està fent per millorar l'atenció a l'usuari i les condicions del servei que s'hi dona.

“El taxi de Barcelona ha assolit una reestructuració molt important els darrers anys”

que hi altres temes que s'han de començar a abordar, com ara què passa amb el taxista quan es queda sense feina o què passa amb el taxista que té un accident i se li espatlla el vehicle. Ell està cobert amb la Incapacitat Temporal, perquè ja es contempla en el RETA de la Seguretat Social, però què passa amb el vehicle que és la seva eina de treball? Tots aquests temes són de competència estatal, però des de Catalunya proposarem una regulació a nivell estatal per a aquest col·lectiu específic dins dels treballadors autònoms.

■ Un altre tema és la regulació de l'atur?

L'atur o prestacions en situacions de necessitat. Això també suposarà —no ens enganyem— més cotització, perquè si es gaudeix de més prestacions has de cotitzar més. Les cotitzacions baixes de jubilació que ara tenim en aquest país es donen perquè els treballadors estan cotitzant amb unes bases de cotització molt mínimes. Penso que tots hem de treballar per cercar solucions per tal de tenir unes millors prestacions, que probablement requeriran una major càrrega contributiva, però és important tenir-les. També s'ha de tractar el tema de les prestacions de maternitat i de les necessitats específiques derivades de la maternitat.

■ Un moment, doncs, de canvis per al taxista autònom, per cert, molt desitjats?

Tots hem de tenir esperança en la millora de les condicions de treball dels treballadors autònoms i dels treballadors per compte d'altri, però en els autònoms hi ha una certa manca de regulació i de preocupació per les condicions de treball. Cal preguntar-se també què està passant amb les condicions de les persones que estan treballant unes determinades hores en un taxi en situacions d'estrès; com són les condicions ergonòmiques del seu lloc de treball;

P. R. Terán

¡Taxi!

¡Taxi!

¿Taxi?



parece increíble, pero es verdad. Ahora tu taxi puede ser un Ford Mondeo TDCi. Uno de los coches más seguros y fiables de su categoría. Y con un diseño... bueno, el diseño ya lo ves tú.

FordMondeo TDCi

Pensados para disfrutar,
hechos para durar



TAXI CAT,

un projecte de gestió i mobilitat de flotes,
es presenta a les emissores de Barcelona



Presentació de l'acte organitzat pel Grup d'Empreses AGBAR als representants de les emissores de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Els responsables de ràdioemissores de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona i una representació del sector, així com de l'IMET, van tenir ocasió el 30 de juny passat d'assistir a la presentació del projecte TAXI-CAT, desenvolupat conjuntament per les empreses del grup AGBAR, ADASA SISTEMES, Tecnología y Gestión Telefónica (TGT) Humanware. El projecte proposa a les actuals emissores de taxi de l'àrea metropolita-

na de Barcelona millorar la gestió i la mobilitat de les seves flotes oferint-los la possibilitat d'externalitzar el servei d'atenció al client (recepció de trucades i assignació dels serveis) en un Contact-Center. La iniciativa redundaria en la reducció de costos tant des del punt de vista tecnològic com de personal. El projecte és una invitació a la modernització de les emissores de taxi proposant-los i garantint-los, mitjançant una cobertura de personal i una flexibilitza-

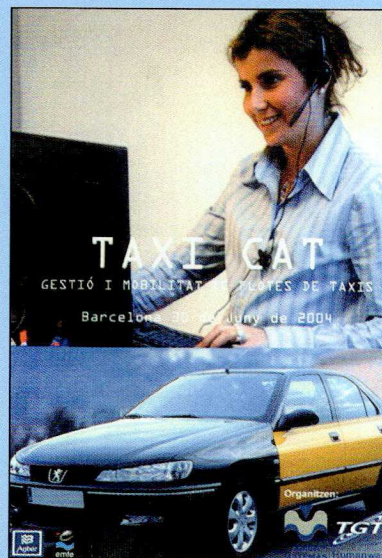
ció d'horaris, una millor atenció al client i una acurada assignació de carreres als taxistes. També els permet oferir un servei més complet, especialitzat i diversificat com ara l'atenció al client en diferents llengües o d'altres que es podrien adaptar a les necessitats o polítiques de màrqueting de cada emissora.

Tecnologia punta

El projecte assigna al Contact Center o la que podria ser una plataforma d'emissores un equipament tecnològic adequat i d'alta tecnologia per localitzar en temps real els taxis i un sistema de transferència de dades sense la utilització de ràdio. El sistema garanteix que la identitat de l'emissora no es perdi i permet als operadors rebre les trucades identificant el número de l'emissora a la qual el client truca. L'assignació d'un taxi a cada usuari es fa en funció de les característiques o especificacions que cada emissora pugui establir en cada moment segons els seus interessos. Està clar que aquesta tecnologia incideix favorablement en una major assignació de serveis a cada taxista; a més, garanteix la seguretat del taxi i del seu conductor, i

en cas d'emergència, està en les condicions tècniques per col·laborar amb el 112 en el seguiment d'un vehicle.

Els criteris tecnològics i la filosofia de treball que contempla el projecte TAXI-CAT apropa al taxista la informació que pot ser del seu interès: estat del trànsit, agenda de la ciutat, fires, congressos, etc. i fa possible incorporar-ne diverses ofertes afegides de servei. El sistema aconsegueix donar una imatge professional d'alta tecnologia i promou un model de servei ràpid i d'una més gran versatilitat.



El projecte ofereix reduir costos en inversió tecnològica i personal.

Publicitat

Cuidem les platges



Cada dia sortim a les platges perquè estiguin a punt quan vinguis a banyar-te. Des de Montgat fins a Castelldefels, les netegem i ens ocupem que les dutxes, les papereres, les passeres i la resta d'instal·lacions estiguin en bon estat.

**Ajuda'ns
a conservar-les!**

Hi col·laborem

el Periòdic

COMRàdio
La ràdio pública





Un sistema de despacho típico está compuesto por:

Centro de Control

Sistema de Comunicaciones

Equipamiento vehículo

Arquitectura del sistema.

Equipament necessari en el vehicle taxi

El sistema del projecte té totes les condicions per adaptar-se a qualsevol de les radioemissores que actualment funcionen a l'àrea metropolitana de Barcelona perquè els promotors del projecte TAXI CAT han partit de la tecnologia existent. Els vehicles han d'estar dotats bàsicament d'un terminal de dades mòbil (TD) que actualment ja s'instal·la en els vehicles adscrits a una emissora. No obstant això, el

projecte TAXI-CAT ofereix també la possibilitat d'accedir a uns equips d'alta tecnologia.

Les opcions del sistema són d'una gran diversitat i adaptables als serveis més sofisticats, com ara: reserva automàtica de taxi per part del client, verificació de targeta de crèdit en línia, servei de cartografia digital, entre d'altres. **T**

Publicitat



Cristalería del Automóvil

93 352 29 58
93 408 33 67 

NUEVA DIRECCIÓN

Instalación rápida de todo tipo de lunas

Horarios:
8.30 a 13.00 h y de
15.00 a 20.00 h

Oficinas, Taller y Almacén

C. de Santander, núm. 62, Nave 08020 Barcelona, sinsa@grupovs.com

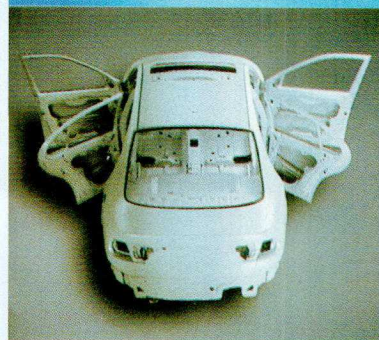
PRECIO ESPECIAL PARA PROFESIONALES DEL TAXI



Seat Toledo. Un taxi en estado puro.



- Aire acondicionado, dirección asistida, radio y airbag conductor, de serie.
- Asiento del conductor reforzado con regulación en altura y zona lumbar.
- Dos motores TDi, de 90 y 110 CV y un potente 1.6 16V gasolina de 105 CV.
- Interior amplio, práctico y seguro. **Un coche pensado para llevar pasajeros.**

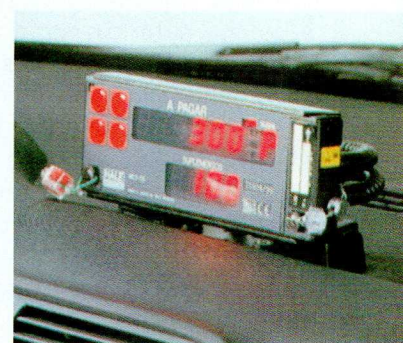


La carrocería totalmente galvanizada permite en el SEAT Toledo Taxi una garantía de 12 años contra la corrosión.

En seguridad pasiva el SEAT Toledo ha superado tanto pruebas de choque de la normativa comunitaria vigente, como las más exigentes del Club Alemán del Automóvil (ADAC).



2 años de garantía



Preinstalación para taxímetro, radio emisora y toma de luz exterior.

En PRADES,
encontrará las mejores condiciones y el mejor servicio,
porque la diferencia entre decir que eres el mejor y serlo está en demostrarlo.

SERVEI PRADES

Pi i Maragall, 46 / 08930 ST. ADRIÀ DE BESÒS, Tel. 934 620 877

y también... Alfons XIII, 43 / 08912 BADALONA, Tel. 933 878 804



Prever el futuro



Anualmente se jubilan del taxi alrededor de 250-300 personas, pero detrás de estos números, hay personas, taxistas que han dedicado al sector, en no pocos casos, más de 30 o 40 años. El tiempo pasa a una gran velocidad y de un momento a otro nos vemos abocados/abocadas a dejar la actividad alrededor de la cual ha girado una buena parte de nuestras vidas. Pocos y pocas prevemos este momento, quizás porque el propio ritmo de la vida laboral y familiar nos impide ver más allá del día a día. Creemos que siempre tendremos las mismas fuerzas, los mismos ánimos para afrontar el futuro.

El trabajo autónomo tiene muchas ventajas y márgenes de libertad, pero esa misma libertad debe servir también para saber prever el futuro y para planificar los recursos que aseguren una jubilación digna. Muchos taxistas, ya lo hacen y, en un determinado momento de su actividad, incrementan su cotización a la Seguridad Social para poder asegurarse una pensión algo más beneficiosa.

Esta misma actitud previsora debería de estar presente a la hora de transferir la licencia de taxi, y muy particularmente, cuando el profesional taxista toma la decisión de jubilarse, porque no olvidemos que la licencia es un patrimonio necesario también para esta etapa de la vida. En este sentido no se debería esperar tener la jubilación concedida para iniciar

la transferencia de una licencia. En este período, el taxista puede tener ya apalabrada la venta de su licencia y la ley le permite cerrar el trato con el interesado mediante el desembolso previo de unas arras hasta que se haga efectiva su jubilación.

La experiencia pone en evidencia que algunos taxistas —pocos— dejan para el último momento la venta de su licencia, manteniéndola inactiva en espera de tener la jubilación concedida. Algunos desconocen que ello les puede perjudicar porque la inactividad de la licencia se sanciona, de acuerdo con la normativa vigente, con un mínimo de 1.251 euros y un máximo de 2.500 euros, e incluso con la revocación de la licencia.

Siempre es bueno recurrir a las estadísticas para ilustrar el tema. En el año 2004, el IMET ha realizado 284 transferencias de licencias; a 26 titulares se les abrió expediente sancionador por mantener inactiva su licencia, 14 de los cuales no habían transferido aún su licencia en el período que establece la normativa.

La planificación del futuro y la previsión debe evitar cualquier sobresalto que pueda empañar aquella otra etapa de la vida que comienza con la jubilación. **T**

TAXITRONIC

Teléfono de atención al Cliente 932 662 030
www.taxitronic.com

+ RAPIDEZ, para el despacho y asignación de servicios.

+ COBERTURA, por la ampliación de las actuales zonas.

+ SEGURIDAD, por la localización instantánea del vehículo con GPS y la conexión permanente con la Central de Alarmas.

+ SERVICIO, por la agilidad en el cobro con tarjeta.

TAXITRONIC. SISTEMAS PARA LA GESTIÓN DE RADIO TAXIS, CON TECNOLOGÍA GPRS

Empresa puntera y de larga experiencia en sistemas para la gestión de radio taxis, TAXITRONIC ha incorporado por primera vez en España la avanzadísima tecnología GPRS a un radiotaxi. Con TAXITRONIC y la tecnología GPRS se abre un nuevo mundo de posibilidades para el sector, gracias a su velocidad sin límites y a la eficiencia de transmisión en las comunicaciones.

Tribuna del taxi

Com valora vostè el contingut del Reglament Metropolità del Taxi aprovat inicialment pel Ple de l'EMT així com el procés de negociació?

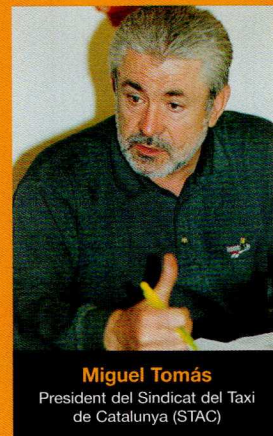
Teniendo en cuenta las propias limitaciones que tenemos, marcados por la ley aprobada por unanimidad por el Parlament de Catalunya en julio del año pasado, cinco organizaciones del taxi (STAC, GUT, STAB, ABEAT y FCT) hemos logrado un texto consensuado que modifica sustancialmente el propuesto por el Institut Metropolità del Taxi.

De los cambios que se han producido en 46 de los 59 artículos del proyecto de Reglamento elaborado por el IMET hay que destacar que se ha conseguido:

- Eliminar la posibilidad de crear licencias estacionales o licencias para cubrir los servicios de taxis adaptados; que en definitiva hubieran supuesto nuevas licencias con pocas posibilidades de caducarlas una vez puestas en la calle.
- Limitar en un 10% el número total de licencias de las personas titulares de más de una.
- Suprimir la obligación de cambiar el vehículo cada determinado tiempo.
- Dejar sin efecto, desaparece del texto, la posibilidad de crear un impuesto especial que grave nuestra actividad a través del aprovechamiento especial del dominio público.

Asimismo se deja fuera del reglamento la declaración de servicio esencial de interés general del taxi y también la obligación de expedir un recibo aunque no lo pida el cliente.

Las cinco organizaciones hemos presentado 131 enmiendas de las cuales han sido aceptadas 128.



Miguel Tomás
President del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)

Desde la Asociación Empresarial del Taxi no podemos por menos que hacer un balance muy positivo tanto del proyecto de Reglamento que esperamos se apruebe en el próximo Pleno de la EMT como de la fase de negociación entre el Instituto y las asociaciones y sindicatos representativos.

La mayoría de alegaciones presentadas por los empresarios han sido debidamente debatidas y consensuadas por lo que creemos que a partir de ahora se abre una nueva etapa de desarrollo empresarial en el sector del Taxi con las garantías legales que tanto se han echado de menos en los últimos años. Lo que hasta hace poco tiempo parecía imposible de conseguir se ha logrado y esperamos que todos los proyectos empresariales, que bajo el amparo de este nuevo Reglamento se inicien, puedan culminarse con éxito porque, estamos seguros, esto redundará en beneficio de todo el sector y de la propia ciudad de Barcelona. Los profesionales del Taxi dispondremos de un Reglamento pionero en España que concede a las empresas las condiciones necesarias para poder crecer y consolidarse.



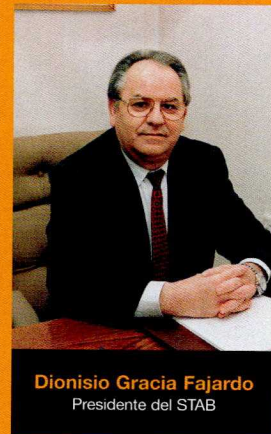
Carmen de Tienda
Presidenta Asociación Empresarial del Taxi (AET)
Coalición AET-ABEAT

Por ello nos felicitamos y felicitamos a todos los que lo han hecho posible.

Este sindicato, como la mayoría de las restantes asociaciones del sector, ha llevado a cabo, junto con el IMET, una negociación sobre la totalidad de los puntos conflictivos del nuevo Reglamento. Ello ha supuesto un esfuerzo importante por parte de todos. Creemos que hemos logrado, a través del consenso, un texto normativo que permite trabajar en las mejores condiciones posibles y con la máxima cobertura legal.

En este sentido, como informamos en nuestra última circular, se ha logrado, por ejemplo, evitar que se recogiera la obligación de substituir el vehículo en un número fijo de años; se ha suprimido la posible creación de licencias estacionales (o de segunda categoría); también se ha conseguido que la tasa de alcoholemia no varíe sino por una Ley General que afecte a todos los conductores.

En definitiva, ahora hay que esperar su aprobación definitiva y su posterior aplicación diaria, sin olvidar, por otro lado, que si algo queda desfasado deberemos ser capaces de superar todos los futuros conflictos mediante normas complementarias, mediante la equidad y la interpretación más adecuada al caso concreto, ajustándonos siempre al principio de legalidad y al Estado de Derecho, además de, por supuesto, a la propia Ley del Taxi.



Dionisio Gracia Fajardo
Presidente del STAB

A l'hora de tancament d'aquesta publicació, el GUT va comunicar que declinava la seva participació d'aquesta pregunta.

Publicitat



SISTEMAS DE NAVEGACIÓN PARA EL PROFESIONAL DEL TAXI

Navegación y guiado por voz.
Cartografía y memoria incluida
Sin instalación.
Accesorios incluidos.

Ejemplos:

Acer N10 + GPS + Tomtom Iberia + Accesorios **539 €**
iPAQ 2210 + tomtom + GPS Bluetooth + Accesorios **735 €**
NAVMAN ICN620 + mapas vocales **950 €**
GARMIN STREET PILOT 2610 + mapas + pantalla táctil **1.299 €**
Y muchas otras ofertas solo para taxistas en...

IVA Y ENVÍO INCLUIDO

SOLO EN:
navegadores
GPS.com



www.navegadoresgps.com/taxi

Teléfono: 956 088 870

info@navegadoresgps.com

OFERTA



El grup de taxistes jubilats amb els seus familiars i les autoritats

Els taxistes jubilats el 2003 reben un emotiu homenatge a Montcada i Reixac

El 14 de juny, el Gran Casino Terra Nostra de Montcada i Reixac va acollir l'acte d'homenatge als taxistes que es van jubilar el 2003. Encara que, per diverses circumstàncies, els 270 taxistes jubilats no van poder ser-hi, la sala del Gran Casino Terra Nostra es va omplir d'una bona representació d'aquests professionals que, acompanyats per les seves dones o per algun familiar, van assistir a un acte senzill, però sempre emotiu. L'Alcalde de Montcada i Reixac, César Arri-

zabalaga, el president de l'IMET, Francesc Narváez, i Miguel Ángel Martín, gerent del mateix organisme van ser els encarregats de presidir-lo i van ser també els que van lliurar cada taxista un diploma amb el qual es vol traslladar l'agraïment dels municipis metropolitans pel servei donat durant els anys de treball amb el taxi a tots els ciutadans i ciutadanes.

El taxista César Garrido, molt aficionat a l'escriptura i particularment a la poesia, va acceptar –encara que no estava previst en

el programa– dir adéu al taxi amb una de les seves poesies i va tenir el detall d'evocar l'elegia que va dedicar a Luis Pérez Juárez, el taxista assassinat a final de 2002 mentre treballava. Va ser sens dubte un dels moments més emotius del dia.

L'alcalde de Montcada i Reixac, César Arrizabalaga, tot recordant que és d'origen basc, va voler destacar que a la sala hi havia una representació de tot Espanya i va subratllar que el que més il·lusió li feia quan utilitza el taxi

és trobar-se amb taxistes d'arreu perquè sempre és motiu de conversació i de records. Va posar de relleu el paper que el taxista desenvolupa a l'àrea metropolitana i particularment en el seu municipi.

Francesc Narváez, president de l'IMET, va destacar el fet que a la sala hi hagués una representació molt nombrosa de dones de taxistes, aquelles persones que els van acompanyar en els moments bons, i menys bons, de la seva vida laboral. Narváez va subratllar el servei que el taxi dóna als ciutadans i ciutadanes dels municipis metropolitans, sovint carregat d'humanitat i d'una dedicació que cap altre operador d'un mitjà de transport pot oferir.

Una reunió al voltant d'un aperitiu i una copa de cava va tancar aquesta jornada plena de sol que els anys anteriors ja s'ha convocat a Barcelona, L'Hospitalet, Badalona i Cornellà. ▮

L'alcalde de Montcada i Reixac, César Arrizabalaga, el president de l'IMET, Francesc Narváez, i el gerent d'aquest mateix organisme, Miguel Ángel Martín, van lliurar els diplomes als taxistes jubilats.

César Garrido va dir adéu al seus companys i al taxi evocant una poesia dedicada al taxista que va ser assassinat l'hivern de 2002.



Publicitat

Porque hay cosas
que no pueden esperar




Servicio Taxi-Express

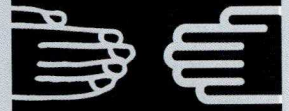
Diagnosticamos, intervenimos y ponemos a punto su taxi Volkswagen sin que tenga que perder su tiempo.

- Sin cita previa, sin esperas ni perdidas de tiempo
- Cumplimiento de los plazos de reparación. Sin retrasos.
- Descuento del 10% en el importe de la factura



Rahn C/ Laureà Miró, 127 Local 2 • 08950 Esplugues de Llobregat • Ronda de Dalt-Salida 12
Tel. 93 470 01 90 • Fax. 93 499 06 08 •  PARKING CLIENTES

Forum
BARCELONA
2004



Ven

a descubrir el

Fórum

F. rum, Barcelona 2004 / A. Koca de Vi als / Ahnha Anaut / Blai Gaudí / Jordi Serch



Ven en

TAXI

SOCIOS



PATROCINADORES



Normativa

Aprovat definitivament el Reglament Metropolità del Taxi

Amb els vots favorables del PSC, ERC, CiU i ICV, i amb l'abstenció del PP, el Ple de l'EMT va aprovar, el 23 de juliol, el Reglament Metropolità del Taxi. El nou text serà vigent el mes de setembre i després d'haver estat publicat en el BOP.

Tots els grups polítics van ressaltar en les seves intervencions el clima de diàleg en el qual es va treballar durant el tràmit del nou Reglament per arribar a un text final amb el major consens possible.

El representant de CiU, Jaume Siurana, va posar de manifest que el seu grup donava suport al Reglament perquè durant el procés de tramitació s'havien anat incorporant al text final les modificacions que s'havien proposat. Va demanar que des de l'IMET s'impulsi ara i de manera urgent el Consell Català del Taxi.

Ramon Riera, en nom del Grup Popular, va precisar que el Reglament era una necessitat per al sector i que el que s'aprovava no era dolent en el seu context. Després d'assenyalar el bon estil i les formes amb les quals es van portar a terme les negociacions, va manifestar que el Grup Popular s'abstenia, no pel contingut del nou Reglament, sinó perquè hauria desitjat un consens major i que tots els professionals del taxi n'estiguessin contents, perquè un instrument per al taxi com és un reglament hauria de servir per treballar uns quants anys a sota l'empar de la Llei del Taxi. Va demanar, finalment, que s'impulsés el desenvolupament de la Llei a través del Consell Català del Taxi perquè el Reglament no quedés coix.

Salvador Rodon va expressar la satisfacció d'ICV pel nou Reglament i va destacar, particularment, la tasca de l'equip tècnic que va fer un primer esborrany, feina que va facilitar el treball posterior. Va qualificar d'impecable tot el procés de negociació, perquè s'havia disposat fins i tot d'un temps addicional per fer aportacions, la qual cosa va

permetre obtenir un ampli consens amb les associacions d'autònoms, amb les empreses i les emissores de taxi que, en la part d'al·legacions al text inicial, van tenir un paper destacat.

El representant d'ERC, Jordi Portabella, va subratllar en la seva intervenció que el procés de negociació del Reglament per a un sector dinàmic i heterogeni com és el del taxi no sempre és fàcil. Va apuntar que per arribar a aquest punt s'han mantingut sis mesos de negociacions i recordà que inicialment s'hi van posar de manifest diferències substantives i fonamentals, però que ha estat possible trobar un denominador comú que ha permès desenvolupar un Reglament que acontenti a la majoria. "És un Reglament", va dir, "que incorpora molts dels aspectes que se'ns han sol·licitat i és una bona notícia, tot i que no és un punt i a part, perquè a partir d'aquí s'obren oportunitats de treballar en millors condicions de moderat i seguretat".

Francesc Narváez, en nom del PSC i com a president de l'IMET, va dir que en la segona fase d'al·legacions del Reglament s'havia millorat fins i tot el text inicial i va destacar en aquesta fase la participació de les emissores de taxi, la qual cosa va enriquir el contingut final sumant-se al treball actiu de les associacions d'autònoms i d'empreses en tot el període d'elaboració del Reglament. Va dir també que des del Consell de l'IMET s'havia cercat sempre arribar al major consens possible. Va emfasitzar que l'aprovació del Reglament no és la fi del camí i que la Llei del Taxi obre una sèrie de possibilitats que són molt importants per al futur del taxi. Va dir que l'IMET ja s'havia posat a la disposició de la Generalitat de Catalunya per ajudar a la formalització del Consell Català del Taxi. Finalment, va agrair la participació de totes les persones que havien col·laborat a fer possible que el taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona tingui ja el seu Reglament.



Per a informar-se sobre la forma de contractar publicitat en aquesta revista truqui al: 935 069 646

Sentència

El Tribunal de Justícia de Catalunya desestima l'apel·lació del GTI sobre les Tarifes 2001

La Secció Tercera de la Sala del Contenciós Administratiu del Tribunal de Justícia de Catalunya va desestimar el recurs d'apel·lació del Grup de Taxistes Independents (GTI) sobre l'autorització de les tarifes que es van aplicar al servei de taxi durant l'any 2001 i, per tant, les considera correctes.

El Grup de Taxistes Independents (GTI), mitjançant el bufet Maresca, va argumentar en la seva apel·lació que les tarifes del 2001 vulneraven l'article 48 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de Regulació del Transport de Viatgers per Carretera, així com l'article 19 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres, ja que no cobrien el cost real del servei si es consi-

derava l'amortització i un benefici empresarial raonable.

La Sala del Contenciós Administratiu del Tribunal de Justícia de Catalunya subratlla en la resolució que els ingressos dels taxis que s'han de tenir en compte no poden separar-se de l'ordenació aplicable (Norma Complementària VII del Reglament Metropolità del Taxi, de 12 de març de 1981).

Els taxistes que formen part del GTI van protagonitzar diverses mobilitzacions durant l'hivern passat per aquestes tarifes que van provocar un conjunt de problemes de trànsit a Barcelona, la qual cosa va tenir una incidència negativa en la imatge conjunta del col·lectiu envers els ciutadans.

Parades

Nova parada a Pau Alcover, un punt de demanda important

Al carrer de Pau Alcover, número 69, just davant de l'Institut Català de Retina s'ha situat una nova parada de taxis per a quatre vehicles operativa les 24 hores del dia. La parada dona servei a aquest centre oftalmològic per on passen diàriament al voltant de 600 pacients.

El transport públic, i el taxi en particular, és un dels mitjans més demanats; tot i així i, d'acord amb la informació facilitada per l'Institut Català de la Retina, pocs taxistes acostumen passar pel carrer de Pau Alcover del districte de Sarrià, a no ser que es demanin prèviament. Els pacients que sol·liciten un taxi són generalment persones grans que s'inclinen per un taxi per comoditat i perquè els garanteix un desplaçament més còmode i segur.

A petició de la Fundació Sanitària de l'Hospital de Santa Creu i Sant Pau, el districte d'Horta Guinardó ha autoritzat una parada per a sis taxis en cordó al carrer del Mas Casanovas front a l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau.



Formació

Nous cursos gratuïts de formació contínua per als professionals del taxi

El proper mes de setembre s'iniciaran dos nous cursos de formació contínua dirigits a tots els professionals del taxi. Aquesta oferta formativa, organitzada pel Sindicat del Taxi de Catalunya i pel Centre de Formació del Taxi, està subvencionat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Els cursos que s'impartiran són eminentment pràctics i adaptats a les necessitats del taxista.

Els interessats a inscriure-s'hi han de dirigir-se al Centre de Formació del Taxi. C. de Pujades, 23 baixos. Telèfon: 935 075 699. Horari: de 9.00 a 13.30 hores i de 16.00 a 20.00 hores.

Unió Europea

La UE i els USA signen formalment l'Acord de coexistència de Galileu i GPS

Un dels principals resultats de la Cimera UE-USA que va tenir lloc el 26 de juny a la ciutat irlandesa de Dromoland Castle va ser la signatura de l'Acord final per a la coexistència dels dos sistemes de navegació per satèl·lit més importants al món: el Galileu europeu i el GPS americà, després de quatre anys de negociació.

escala mundial i la creació de més de 150.000 llocs de treball altament qualificats a Europa. El consorci seleccionat haurà de finançar dos terços dels desplegament del sistema (1.400 milions d'euros) mentre que l'altre terç serà finançat pel sector públic (700 milions d'euros).

Les dues parts han definit les regles de coexistència entre els dos sistemes, fet que permetrà de ser compatibles i no competidors directes; així es podran construir receptors que puguin utilitzar els senyals d'ambdós sistemes. La freqüència que finalment utilitzarà Galileu i la seva qualitat, que es podrà millorar quan Galileu sigui totalment operacional el 2008, és suficient per als serveis que Galileu vol oferir.

Els americans s'han compromès, d'altra banda, a no oposar-se al desenvolupament futur de Galileu i a informar els europeus sobre l'evolució futura del GPS, que serà plenament compatible amb Galileu.

Probablement el mes d'octubre es podrà conèixer la concessió per al desplegament i la comercialització de Galileu, d'entre els tres candidats en lliça: Eutelsat, iNavSat i un consorci que agrupa les empreses Vinci Concessions, Alcatel Participations i Finmeccanica. Aquesta proposta haurà de ser ratificada després pel Consell el mes de desembre i permetre així el compliment del calendari. Els interessos en joc són molt alts: d'aquí al 2010 s'esperen 3.000 milions de receptors, ingressos valorats en 250.000 milions d'euros anuals a

Emissores

Nova emissorade taxis per a Santa Coloma de Cervelló

Un grup de taxistes ha creat l'emissora Associació Ràdio Taxi Pus Ràpid que ja dona servei al municipi metropolità de Santa Coloma de Cervelló i rodalies. Actualment disposa de 27 vehicles i tres línies telefòniques. Per a coneixement dels taxistes interessats, aquests són els següents:

Santa Coloma de Cervelló	936 340 060
L'Hospitalet de Llobregat	933 372 121
Sant Feliu de Llobregat	936 855 545

Taxi-Solidaritat

Els taxistes col·laboren un any més amb la gent gran

Com cada any, els taxistes de Barcelona van participar en la Caravana Solidària organitzada per Avismón Catalunya fent possible que moltes persones grans de la ciutat poguessin passar un dia a l'aire lliure, gaudint de la natura i de la bona companyia.

La caravana va comptar amb la presència de 160 persones, entre persones grans i voluntaris, dels quals 23 van ser taxistes i 8 membres de la Guàrdia Urbana de Barcelona que es van encarregar d'escortar-la durant tot el trajecte.

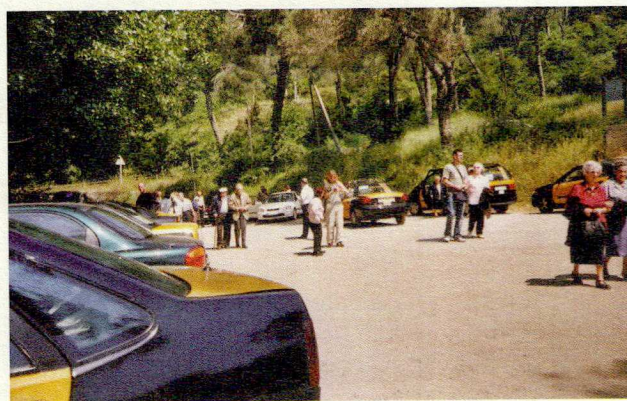
Com ja és habitual, els taxistes voluntaris van recollir els avis de casa seva i els van portar al punt de trobada, el passeig de Maria Cristina, des d'on la caravana va partir amb destí a Sant Cugat. Allí els avis van visitar el claustre romànic i el museu del Monestir per continuar a les Planes on van fer un esmorzar-dinar que van compartir amb el grup de taxistes i la resta de voluntaris. A les dues de la tarda tots els avis van pujar novament als taxis cap a casa.

Aquest acte solidari d'alguns taxistes fa possible que moltes persones grans surtin almenys un cop a l'any de Barcelona.

Agraïment d'Avismón

Avismón expressa el seu agraïment als voluntaris taxistes i ho vol fer recordant les paraules expressades per un d'ells quan un membre d'Avismón li agraià el seu esforç: *"No ens heu de donar les gràcies —deia el taxista—, som nosaltres els que us les hem de donar perquè gràcies a aquesta sortida hem passat un dia fenomenal, hem parlat amb persones grans plenes de vida, d'història, ens hem emocionat, ja que molts feia temps que no sortien... i veure feliç a algú és la millor recompensa... Hem dinat en bona companyia, ens hem divertit... i a sobre hem recordat que tots arribarem a ser grans i que ens agradaria que algú pensés en nosaltres."*

GRÀCIES, AMICS TAXISTES, pel vostre GRAN COR... Això, no ho fa tothom!



Taxis a l'esplanada del berenador Les Planes.



Avis al taxi abans de marxar.



Taxistes voluntaris Caravana Avismón 2004

Taxi-solidaritat

Un nou estiu amb els nens del Raval

Com cada estiu, un grup de taxistes van oferir els seus vehicles, el passat 26 de juny, per traslladar els nens i les nenes del Casal d'Infants del Raval per tal que poguessin passar una bona jornada d'oci i esbarjo. Aquesta vegada, el Casal els va preparar una visita al Parc del Tibidabo i al Parc de les Aigües. Un total de 50 taxistes hi van participar, i com ja és habitual, els nens i nenes van gaudir del passeig i el recorregut amb els taxis. És segurament la jornada de l'any més dolça per als taxistes que participen en aquesta iniciativa. Els nens del Casal la denominen el DIA DEL TAXI i amb els seus amics taxistes han visitat aquest any el Tibidabo i el Museu de Ciència, van passar pel Canal Olímpic, el Parc de les Aus, el Centre de Recuperació d'Animals Marins, i un cop més, l'Illa Fantasia.

El Casal d'Infants del Raval ha fet el mes d'abril passat 20 anys, dues desenes plenes d'un treball solidari per aconseguir un objectiu: la igualtat d'oportunitats per als nens i les nenes d'aquell barri barceloní.



A propósito de los cambios automáticos

Si hace tan solo un año me dicen lo fiable que iba a ser mi coche, desde luego, automático no lo hubiese comprado, y no será que no me avisaron. Muchas fueron las personas que me aconsejaron que siguiera con el cambio manual, pero vaya yo por aquello de la comodidad y por pensar que a estas alturas de la película no darían problemas, cometí el error (que hoy estoy pagando) de comprarlo automático.

Y vaya el cambio, a los pocos días —reitero días— de adquirirlo, me dio el primer aviso. El segundo y definitivo fue el 9 de julio, cuando se rompió y desde entonces estoy parado a la espera de un cambio nuevo. Todo indica que me quedaré al menos hasta final de mes sin coche, con el consiguiente perjuicio económico. Ahora tan sólo me quedan algunas preguntas que espero tengan una respuesta por parte de alguien:

¿Cómo es posible que a estas alturas resulten tan poco fiables este tipo de cambios?

¿Qué tipo de estudios técnicos hacen las marcas para poner en el mercado semejante cambio?

¿Qué tipo de análisis técnicos hace la entidad para homologar dichos cambios?

Tan sólo me queda añadir a quien corresponda que, por favor, no homologue este tipo de cambios, porque me consta, y seguro que a l'IMET también, que la gran mayoría de taxistas que lo tenemos, hemos sufrido y, por desgracia, tendremos problemas con ellos en el futuro.

Vosotros compañeros, ya sabéis: Seguid con el cambio manual, ya que hoy por hoy el cambio automático es poco fiable y todo un riesgo para desarrollar nuestra profesión.

Un taxista desengañado
 bernamarta@jobe.jazztel.es

**RECAMBIOS
TAXI-AUTO SL**



ACCESORIOS

**Recambios en general
al servicio del Taxi**

Ofrecemos grandes descuentos

**HORARIO: DE 8 A 20 HORAS
NO CERRAMOS AL MEDIODIA**

**Central: Castillejos, 306
08025 BARCELONA
Tel. 93 436 04 00
Fax 93 436 04 05**

**Cartellá, 189
08031 BARCELONA
Tel. 93 357 44 54**

**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**

Del servei

219 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

Fins al 30 de juny, els taxistes que aquí es relacionen no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana preceptiva. En conseqüència, l'IMET ha iniciat expedient sancionador.

La revisió metropolitana és una de les obligacions de tot professional taxista. El client té la garantia que el vehicle que condueix el taxista és apte per prestar servei i que, a la vegada, té en vigor tant l'asse-

gurança com la documentació que l'acredita i li permet treballar en el sector del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Els clients del taxi tenen el dret de ser atesos de la millor manera, amb un vehicle en les millors condicions tècniques i totes les garanties de seguretat i cobertura en cas de produir-se un accident.

6	1166	2488	3131	4656	6082	7312	8274	9176	9822	10589
11	1313	2513	3242	4667	6212	7332	8306	9225	9868	10617
165	1462	2563	3326	4674	6213	7399	8338	9319	9903	10637
212	1485	2579	3363	4846	6235	7451	8360	9359	9924	10676
422	1573	2582	3419	4927	6264	7531	8430	9388	9948	10702
446	1609	2586	3622	5052	6366	7578	8434	9389	9992	10725
499	1739	2601	3700	5119	6406	7598	8444	9429	10000	10731
537	1745	2622	3798	5148	6443	7704	8536	9431	10019	10811
592	1758	2723	3917	5214	6471	7719	8596	9456	10054	10816
618	1787	2742	3942	5240	6523	7730	8622	9459	10071	10821
667	1790	2751	3954	5274	6559	7737	8654	9564	10080	10824
686	1893	2782	3985	5452	6604	7829	8710	9651	10217	10826
743	1920	2825	4094	5461	6664	7979	8722	9655	10286	10851
790	1941	2879	4188	5753	6710	7988	8826	9672	10298	10924
818	2069	2915	4232	5830	6771	8020	9006	9743	10376	10930
879	2125	2922	4291	5848	6964	8031	9014	9757	10450	10932
902	2246	2954	4295	5890	7067	8039	9036	9798	10456	10959
1015	2318	2982	4393	5938	7093	8092	9087	9799	10466	10990
1060	2348	3037	4489	5945	7133	8231	9101	9800	10471	11021
1102	2418	3045	4540	5964	7194	8257	9175	9820	10521	

Es recorda que en aquesta llista poden figurar també tots aquells taxistes que, malgrat haver passat la revisió metropolitana, tenen encara pendent el compliment d'un requeriment.

Del servei

Denúncies i sancions

Iniciació d'expedients sancionadors i plecs de càrrec

Núm. d'expedient	Núm. llicència	Denunciat	Sanció proposada
2003/0565	5562	R.L.,P.	829,00
2003/1250	8386	H.G.,A.	750,00
2003/1253	20534		
	(Credencial)	LI.R., F.	1.875,00
2003/1253	Credencial		
	20534	L.R.,F.	1.875,00
2003/1254	6502	M.C., A.	1.875,00
2003/1256	5562	R.L.,P.	1.875,00
2003/1256	5562	R.L.,P.	1.875,00
2003/1258	8156	J.R., J.	1.875,00
2003/402	6502	M.C., A.	153,00
2003/605	8156	J.R., J.	150,00
2004/4	6265	G.B., J.M.	150,00
2004/75	Credencial		
	25923	V.D., A.	1.250,00
2004/637	4911	B.N., J.	150,00
2004/648	10589	G.B., J.	1.250,00
2004/657	2454	N.M., M.	150,00
2004/457	4506	L.R., D.	150,00
2004/462	8559	M.M., M.	1250,00
2004/465	630	F.C., R.	2.500,00
2004/474	8649	N.G., D.	1.250,00
2004/489	922	C.P., F.	250,00
2004/491	1739	E.M., M.	250,00
2004/493	1941	B.B., A.	250,00
2004/494	1990	S.M., M.	250,00
2004/506	4255	B.M., M.A.	250,00
2004/507	4393	H.G., E.	250,00
2004/509	4641	A.U., E.	250,00
2004/519	7552	R.S., J.	250,00
2004/521	7728	R.M., A.	250,00
2004/523	7907	T.T., A.	250,00
2004/528	8928	O.R., D.	250,00
2004/538	10462	M.H., A.	250,00
2004/538	10462	M.H., A.	250,00
2004/540	10589	G.B., J.	250,00
2004/540	10589	G.B., J.	250,00
2004/552	1739	E.M., M.	1.250,00
2004/552	1739	E.M., M.	1.250,00
2004/554	1990	S.M., M.	1.250,00
2004/554	1990	S.M.,M.	1.250,00
2004/557	3668	D.P., M.	1.250,00
2004/558	4232	P.C., R.	1.250,00
2004/560	4393	H.G., E.	1.250,00
2004/562	5214	R.I., P.J.	1.250,00
2004/565	7242	I.C.,R.M.	1.250,00
2004/569	8092	G.C., J.L.	1.250,00
2004/571	8928	O.R., D.	1.250,00

2004/578	10462	M.H., A.	1.250,00
2004/580	10589	G.B., J.	1.250,00
2004/580	10.589	G.B., J.	1.250,00
2004/589	4762	G.R., M.S.	250,00
2004/591	2785	M.S., R.	250,00
2004/593	9773	A.R., F.	250,00
2004/594	9773	A.R., F.	1.250,00
2004/623	Credencial		
	30519	L. G., M.	750,00
2004/623	Credencial		
	30.519	L.G., M.	750,00
2004/663	Credencial		
	19761	M.A, G.	150,00

Notificació de proposta de resolució

Núm. d'expedient	Nom titular	Llicència	Proposta de resolució Multa de:
2003/1151	N.M.,J.	879	250,00
2003/1152	C.J.,L.	1015	100,00
2003/1181	M.L.; M.P.	5415	30,05
2003/1186	P.B., R.	6228	30,05
2003/1192	G.A.,C. M.	7037	30,05
2003/1208	R.R.,J.	9743	250,00
2003/328	P.G., R.	8396	150,00
2003/86	N.M., E.	7483	1.875,00
2003/870	G.G., A.		276,47
2003/947	A.G., SL	80	2.500,00
2004/280	J.V., C.	5127	30,05
2004/64	P.H., A.		250,01
2004/8	V.D., A		250,00
2004/85	M.M., J	9900	2.500

Notificació de resolució

Número d'expedient	Interessat	Llicència	Data resolució	Sanció imposada
2002/1297	C.P., F.	922	19.05.2004	100,00
2002/1408	R.B., E.	Credencial 13.749	20.05.2004	1.382,33
2003/1148	S.P., R.	240	27.05.2004	250,00
2003/1180	G.T., A	5320	24.05.2004	30,05
2003/1361	R.B., E.	Credencial 13.749	19.05.2004	100,00
2003/948	R.J., A.	7365	15.04.2004	2.500,00
2003/958	A.R., F.	2368	28.04.2004	1.250,00

Fe d'errors: Amb relació als casos publicats en la revista núm. 161 cal fer la següent precisió: l'expedient 2003/19 relatiu a l'apartat Resolució d'expedients sancionadors que afecta l'interessat P.P.; J.A. no corresponia a la llicència 6623 com allí s'especificava, sinó a la llicència 6223.

Subvencions de l'IMET al sector del taxi vigents l'any 2004

INSTAL·LACIÓ D'IMPRESSORA INCORPORADA AL TAXÍMETRE

L'IMET subvenciona el 50% del cost (sense IVA) de la impressora

Documentació necessària per sol·licitar-la

- Certificat d'Hisenda (document original) conforme s'està al corrent del pagament de les obligacions fiscals.
- Certificat de la Seguretat Social (1) (document original) conforme no té deutes pendents amb l'Administració.
- Factura de compra de la impressora (document original i fotocòpia).
- Dades bancàries per fer l'ingrés de la subvenció.
- Nom i codi de l'entitat bancària.
- Número d'oficina.
- Número de compte.

Aquests documents s'hauran de presentar en les oficines de la Zona Franca (c. 62, núm. 18) de 9 a 14 hores, un cop realitzada la revisió de la impressora en les instal·lacions de la ITV de Badalona o Sant Just.

(1) per a la sol·licitud de la subvenció no són vàlids documents com rebuts de pagament d'autònoms, rebuts de pagament de l'IAE, etc.

INSTAL·LACIÓ D'EQUIPS DE SEGURETAT

L'IMET subvenciona el 25% del cost de l'equip de seguretat amb un import màxim de 450 euros. L'altre 50% d'aquest import és subvencionat per la Generalitat de Catalunya (25%) i el Ministerio de Ciencia y Tecnología (25%).

Les subvencions de l'IMET s'atorguen per ordre cronològic de petició i fins al límit de la partida disponible (BOP del 9 de gener de 2004).

Documentació necessària:

DOCUMENTACIÓ per obtenir la subvenció

- Factura de compra (DOCUMENT ORIGINAL I TRES FOTOCÒPIES) on haurà de constar el segell de pagat.
- Justificant del pagament (DOCUMENT ORIGINAL I TRES FOTOCÒPIES). Aquest docu-

ment només caldrà aportar-lo si en la factura no consta el segell de pagat.

- **Certificat d'instal·lació de l'equip** (DOCUMENT ORIGINAL I TRES FOTOCÒPIES).
- **2 Certificats d'Hisenda** (DOCUMENTS ORIGINALS) conforme s'està al corrent de pagament de les obligacions fiscals.
- **2 Certificats de la Seguretat Social** (DOCUMENTS ORIGINALS) conforme no té cap deute pendent amb aquesta administració.
- Dades bancàries per a realitzar l'ingrés de la subvenció (Nom i codi de l'entitat bancària, número d'oficina, dígit de control i número de compte).

Lloc de lliurament de la documentació:

INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI, C/ 62, núm. 16 Edif. B 1a planta, 08040 Barcelona. Telèfon: 932 235 151

ŠKODA OCTAVIA

Tu nueva herramienta de trabajo



El Škoda Octavia es un automóvil pensado para ser confortable y seguro. Estas características, tanto el conductor como los pasajeros, las aprecian desde el principio.

Especialmente aquellos expertos conductores como los profesionales del taxi, que hacen de su coche su propia herramienta de trabajo.

Conducir un Škoda Octavia es comprobar en cada kilómetro la avanzada tecnología del Grupo Volkswagen, como su motor TDI, así como su máxima seguridad.

Este es un coche que satisface por su espacioso interior y comodidad, por su maletero amplio y accesible y por su diseño.

Rentable y de bajo consumo, con un Škoda Octavia, vayas donde vayas, tienes muchos kilómetros por delante.



CAR-FÓRMULA D

Consell de Cent, 130-136
BARCELONA Tel. 93-423 22 11

MOGADEALER

C/ Aragón, 602 BARCELONA Tel. 93-232 10 00

MOTORSOL EUROPA

C. Artesà de Segre, 3 08022 Barcelona Tel. 934 183 196
C. Balmes, 229 08006 Barcelona Tel. 932 181 817
Rda. General Mitre, 94 08021 Barcelona Tel. 932 017 067

Taxis y Fòrum de les Cultures 2004

I was recently in Barcelona to enjoy your wonderful city and to participate in the Forum with my wife, who has an exhibition of her art work. The only disappointing experience we had while in Barcelona was with the taxis. We were very surprised by unprofessional behaviour from every one of the five taxis we took. We have no interest in complaining about specific taxi drivers and do not have their licence numbers or other identification. But we think you should do something to deal with the following sort of behaviour.

Coming in from the airport, the taximeter read about 17 euros. The taxidriver added 13 euros for extras and claimed that the 11 euros minimum (which is on the sticker on the window) was the minimum for extras. We were surprised, but paid anyway and later discovered that this was incorrect.

Twice, near Las Ramblas, we got into a taxi and directed him to take us to a destination about ten minutes away. Both times, the taxi driver took us on long detours and in one case charged us 18 euros for what should have been a 3 euros ride (we know this because we took the correct route with another taxi).

Most of the taxi drivers we had complained bitterly about the Forum 2004, about its cost and about they have had to pay with their taxes for this event. This was particularly ironic since the taxi drivers seem to be the ones most benefiting from unsuspecting tourist visiting the Forum.

Our hotel called a taxi, which arrived within 30 seconds, and the meter was already at 5 euros. We understand that one should pay for the cost of coming to the hotel, but this was clearly a matter of overcharging. Subsequently, the hotel told us that we should have refused to get into the cab and should have told them right away. But, alas, we were not aware of the game being played until it was too late.

I live in Madrid, which is notorious for the dishonesty of taxi drivers at the international terminal of Barajas, although taxi drivers downtown are generally pretty good. But my limited experience suggests that Barcelona's taxis are as bad, if worse, than those in Madrid. This is probably because Barcelona has a higher proportion of tourist than Madrid.

I want to reiterate that we had a wonderful time in Barcelona. I am sure that most of the Barcelona taxi drivers are not as bad as the ones we had. But it is hard to believe that a city with such wonderful planning cannot find a way to improve the services offered by such an important means of transport, especially for the millions of tourists who visit your great city. You might start by providing information to passengers at the airport before they get into the taxi about typical charges and more generally about the "extras" work. You might also find a way to train taxi drivers so that they are polite and efficient (as they usually are in London) and to penalise the offenders. Please do something to improve the quality and reputation of your service.

Yours sincerely
David Robinson

Esta carta ha sido remitida por correo electrónico a la sección de reclamaciones del web institucional:
<http://www.taxibarcelona.com>

Estuve recientemente en Barcelona para disfrutar de su maravillosa ciudad y para participar en el Forum acompañado por mi esposa, quien tenía una exposición relacionada con el arte que ella cultiva. La única experiencia negativa que tuvimos en Barcelona fue con los taxis. Quedamos muy sorprendidos por la falta de profesionalidad de los cinco taxis que cogimos. No tenemos interés en quejarnos de unos taxistas específicos y dar su número de licencia o su identificación. Pero pensamos que deberían hacer algo sobre los siguientes comportamientos.

1. Del aeropuerto al centro de la ciudad: el taxímetro marcaba 17 euros. El taxista añadió 13 euros en concepto de extras, y argumenta que el mínimo de 11 euros (que figura en el adhesivo de tarifas de la ventana) era el mínimo de extras. Nos sorprendimos, pero pagamos y más tarde descubrimos que era incorrecto.

2. En dos ocasiones, cerca Las Ramblas, accedimos en un taxi y pedimos que nos llevara a un destino cuyo trayecto no era superior a 10 minutos. En ambas ocasiones, el taxista cogió el recorrido más largo y en una de las ocasiones nos cobró 18 euros cuando lo que en realidad costaba eran 3 euros (teníamos conocimiento de ello porque hicimos el mismo recorrido con otro taxi).

3. Muchos de los taxistas se quejaban amargamente por el Forum 2004, y por los impuestos que habían destinado para el evento. Ello nos pareció particularmente irónico ya que parece ser que los taxistas son los primeros beneficiados de los turistas que visitan el Forum 2004.

4. Nuestro hotel llamó un taxi, que tardó en llegar 30 segundos, y el taxímetro ya marcaba 5 euros. Nosotros teníamos entendido que se debía pagar el coste de llegada al hotel, pero éste tenía un claro recargo. Posteriormente, el hotel nos comentó que podíamos haber rechazado acceder al taxi y haberles comunicado el hecho. Pero, nuevamente, nosotros no estábamos enterados del juego o lo supimos muy tarde.

Vivo en Madrid, donde es conocida la falta de honestidad de los taxistas en la terminal internacional de Barajas, aunque los taxistas que trabajan en el centro de la ciudad son bastante buenos. Mi limitada experiencia me hace suponer que los taxistas de Barcelona son tan malos, o incluso más malos que los de Madrid. Probablemente porque en Barcelona hay un mayor porcentaje de turistas.

Deseo reiterar que tuvimos una estancia maravillosa en Barcelona. Estamos seguros de que no todos los taxistas de esta ciudad son tan malos profesionales como los que contactamos. Pero es duro creer que una ciudad con semejante planificación no haya podido encontrar el camino para mejorar los servicios que ofrece, especialmente en lo referente al transporte, particularmente para los millones de turistas que visitan esta gran ciudad. Deberían comenzar informando a los pasajeros en el aeropuerto, antes de coger un taxi, acerca de los recargos o suplementos y muy particularmente acerca de cómo funcionan los "suplementos". También se debería encontrar el camino para formar a los taxistas para que sean educados y eficientes (como lo son generalmente en Londres) y penalizar a los delincuentes. Por favor, hagan algo para mejorar la calidad y la reputación de su servicio.

Atentamente,
David Robinson

Experiències comunes

Natàlia Arozamendi

No fa gaire vaig viatjar a Nàpols en un creuer turístic, per dirigir-me posteriorment amb vehicle privat a Roma. Vaig sortir de Barcelona a primera hora del matí i em vaig veure obligada a trucar un ràdio taxi perquè em vingués a recollir al meu domicili. D'aquesta manera m'assegurava la puntualitat i no destorbava ningú del meu entorn. L'arribada en taxi i la posterior travessia en el creuer van transcórrer sense sorpreses destacables. Una vegada a Nàpols, una bona part dels viatgers van deixar el vaixell en direcció a les destinacions respectives. Jo, com molts altres, no tenia altra alternativa que agafar un taxi. L'espera per tenir-ne un de lliure es va fer llarga per a tothom. Una persona va comentar en veu alta: "Barcelona no és una excepció". La meua experiència com a usuària del taxi a Barcelona és la que és —els meus lectors la coneixen prou—, però aquest comentari em va molestar perquè quan estem fora ens mostrem més sensibles envers a allò que ens pertany, que forma part del nostre univers quotidià.

Aviat va arribar el taxi que em portaria a l'hotel. Era modern, net i el conductor tan explícit i obert com qualsevol napolità. Els meus coneixements d'italià són molt limitats i l'únic que vaig poder dir-li va ser "el mínim" com perquè em portés a l'hotel en el qual romandria no més de tres dies. Això va ser suficient perquè iniciés un monòleg en què podia percebre algunes impressions respecte al meu origen i les qualitats i defectes dels turistes espanyols.

Bé, després d'una bona estona d'una conducció accidentada per una ciutat on la imprudència i la temeritat és la norma, vam arribar al meu hotel. Quan em va dir el preu de la carrera, no vaig poder reprimir-me i vam iniciar una discussió que no va finalitzar fins que, amb les pitjors maneres, em va llançar el canvi del que literalment va ser una autèntica "estafa".

La primera impressió que Nàpols em va produir va ser nefasta perquè sóc de la mateixa opinió d'aquelles i aquells que pensen que els taxistes són la primera imatge de la ciutat per a la qual treballen.

Al dia següent, en una reunió amb amics napolitans va sortir la meua anècdota quan em van demanar una opinió personal sobre la seva ciutat. Algú em va dir que el que m'havia passat era una excepció, que el napolità és molt parlador, però també molt educat; un altre afirmava que els turistes són el brou de cultiu de l'engany i la presa de pèl dels taxistes. La més viatgera del grup va saltar tot dient-me: "Nàpols no és una excepció; jo vaig fer el mateix viatge que tu a l'inrevés i puc dir-te que al Port de Barcelona em va passar una cosa molt semblant. Després d'una bona estona d'espera va arribar un taxi, també molt polit i modern, però el conductor ens va cobrar 50 euros per traslladar-nos des del Port fins a l'Hotel Calderón de Rambla Catalunya. En aquell moment —va continuar explicant— no ens vam aventurar a dir-ne res però quan ja vam poder copsar el cost de les coses ens vam adonar que el primer dia el taxista ens havia enganyat de mala manera". La conversa va derivar en el relat de múltiples experiències i tots vam concloure a assenyalar que arreu no sempre darrere d'un volant hi ha persones honorades i que, probablement, són molts pocs, però fan un flac servei al col·lectiu que representen, perquè no s'adonen que el taxi és un servei cada cop més imprescindible i necessari en els ports del Mediterrani, i que en un tres i no res pot ser substituït per un altre mitjà de transport.



- Licencias (Transferencias, adquisiciones y financiación)

- Embargos de licencias

- Procedimiento Seguridad Social y Autónomos

- Bolsa de Licencias

- Accidentes de tráfico – Alcoholemias

TAXI LEX

Al servicio exclusivo del colectivo

Entrevistas concertadas
de 4 a 7 tardes

Badal, 20-22 1º 4ª Esc. A 08014 Barcelona Tel. 93 422 32 92 Tel. 93 442 45 29

TALLERES NILO

AL SERVICIO DEL TAXISTA
SINIESTROS EN GENERAL

C. Nilo, 20 -Tel. 93 276 14 21
08016 Barcelona

La situació del taxi a Rússia

La indústria russa del taxi ha quasi desaparegut

Deu anys després de les primeres reformes econòmiques, la totalitat de la indústria russa del taxi ha virtualment desaparegut: “Ara, a començament del segle XXI, la professió de taxista ha desaparegut completament en aquest país”. Una valenta afirmació feta per un dels conferencians de la primera Conferència sobre la Regulació del Taxi Rus realitzada a Moscou el 4 de Juny de 2004, i organitzada pel Grup de Taxis IRU. No solament els conductors professionals s’han esfumat per a incrementar els contingents d’“ocupacions irregulars”. Hi havia 55.000 taxis oficials a 550 ciutats el 1990, i deu anys després només en queden 5.000 a només 103 ciutats. En deu anys el servei regular del taxi ha desaparegut de 447 ciutats russes. Però últimament els números estan canviant.

Signes d’esperança

Hi ha altres signes d’esperança: el govern de la ciutat de Moscou, juntament amb el que resta de la indústria del taxi, està treballant en un avantprojecte per regular el sector, per donar als taxis oficials una oportunitat per combatre els “taxis negres” o “taxis pirates”, Moscou necessita al menys 20.000 taxis en lloc dels actuals 3.500 (per a 9 milions de moscovites!). Normes i regulacions clares, qualitat del servei, i una formació pròpia en conducció i seguretat són les principals àrees d’interès. Noves companyies de taxis han nascut aquests darrers



“Si no puc arribar al meu destí en metro, com molts moscovites, intento que m’hi porti algú. Jo aturo un cotxe i pregunto al conductor quant em cobraria per portar-me. Molts moscovites coneixen les tarifes del mercat i les distàncies.”

anys, substituint les velles companyies estatals. Hi ha necessitats desesperades de trobar vehicles resistents i estàndards, així com equipaments fiables: taxímetres, etc.

El vell tarannà del servei del taxi de Moscou es va documentar bé amb unes escenes d’un film exhibit en iniciar la conferència: “Camarada conductor, siplau porteu-me a l’aeroport”, on una jove noia, bufona, explica el seu cas a un taxista clarament desinteressat a la pel·lícula *Little Green Light* (1965). En aquest film, que documenta el començament en la carrera d’un taxista i la rigidesa en la manera com l’estat central regulava el servei abans dels anys noranta, i el passatger guanya al final. I a part de la tradicional petita llum verda, que a Moscou encara porten els taxis oficials, tot ha canviat.

Un taxi? És massa car!

Als carrers de Moscou, els usuaris semblen els guanyadors també amb la nova situació —almenys el ben informat usuari moscovita. Aixequi el braç en un angle de 45 graus al costat del carrer a qualsevol lloc de Moscou, i en poc temps se li aturaran diversos cotxes, amb conductors il·lusionats, preguntant-li on vol anar. Potser són uns dels 3.500 taxis oficials (és difícil de comprovar), o part dels 50.000 “taxis pirates” (*boomers* en l’argot moscovita) que escombren la ciutat en busca de clients. Molts són antics conductors de taxis, que treballaven per a una de les vint-i-tres cotxeres propietat de



Els 200 assistents a la Primera Conferència sobre Regulació del Taxi veuen un vídeo sobre la desregulació del sector als Estats Units.

l'estat (amb 200 o 300 taxis cadascuna) que Moscou tenia abans. La majoria d'aquests antics taxistes ara treballen pluriempleats i amb cotxes privats. "Un taxi? És massa car per a molts moscovites. Quan necessito anar a algun lloc proper, agafo el metro", diu la guia turística i intèrpret Darya ("Dasha") Kazanina, "i si no puc arribar al meu destí en metro, com molts moscovites, intento que m'hi porti algú. Aturo un cotxe i li pregunto al conductor quant em demana per portar-m'hi. Molts moscovites saben els preus vigents i les distàncies."

Que diferents eren les coses quan el taxista de la pel·lícula abans citada començava el seu ofici. A cada volta es trobava amb inspectors o policies que li deien "els papers, sisplau". L'ofici de taxista era com qualsevol altra activitat a la Unió Soviètica, regulada per l'estat i estretament controlada pel govern local. Els objectius havien de ser assolits. Com a qualsevol altre lloc del planeta, els conductors novells aprenien dels seus col·legues més experts: "Jove, no entens res. Si vols assolir la teva quota-objectiu, deixa que t'ajudi jo, que sóc més experimentat. Si veus un passatger amb una maleta, és un de la "intelligentsia" <?>, les classes pensants. Són tímids per mirar el taxímetre... Els artistes són els millors clients. Ells mai miren al taxímetre i paguen molt generosament".

En aquells dies, els garatges de taxis amb l'estàndard taxi Volga –o Moskvich- i conductors contractats proveïen Moscou d'un servei de taxis fiable i de qualitat. L'any 1960 hi havia a Moscou 4.500 taxis; el 1970, 14.000 taxis, i l'any 1985, hi havia 20.000 taxis. Després que Rússia liberalitzés la seva economia i adoptés l'estil de vida (occidental) de la propietat privada, el mercat oficial de taxis es va col·lapsar i el nombre de taxis es va desplomar fins als 3.500. Fins i tot el Museu del Taxi de Moscou ha tancat les seves portes: no podien pagar el lloguer –ara comercial– en la seva totalitat. La col·lecció del museu està intacta, però dispersa.

El manteniment pot ser un autèntic maldecap



Avui dia Elex-Polus sala de control respon 2.000 trucades per dia, però en poden rebre més.

Cinc dels antics vint-i-tres garatges de taxis amb 200 o 300 taxis cadascun van continuar com a companyies privades; els altres van continuar com a col·lectivitats en part estatal. "La vida no és senzilla per a les noves companyies privades", diu Dmitry Larionov, oficial de policia del IRU a Moscou. "Moltes d'aquestes companyies estan amb problemes". Prestige Taxi, que pretén tenir 500 taxis és una d'aquestes noves companyies i prova que recentment el mercat del taxi ha atret l'interès d'inversors de fora de la pròpia indústria del taxi. La seva directora general Aigun Meredova, que tenia una agència de models, va trobar que, amb una relativament petita inversió, ella podia donar un servei de taxis de qualitat. "L'únic problema a la indústria del taxi és que la inversió inicial en capital pot ser relativament petita, però es necessita una constant entrada de capital per fer que el servei creixi i millori. El manteniment pot ser un autèntic maldecap, però necessitem taxis de qualitat per guanyar la lluita contra els taxis pirates.

La seva col·lega Vitali Mant, que lidera el servei de

Publicitat



MAMPARAS DE SEGURIDAD CON VENTANA CORREDERA Y EXTRAÍBLE PARA TAXI

SEGURTAX

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

taxi d'una de les noves companyies privades Elex-Polus (200 taxis), coneix el tema prou bé. Especialment perquè és la sots-directora del Gremi Honest de Transportistes de Moscou, una organització que pretén millorar el nivell del servei del taxi de Moscou. Elex-Polus és una empresa que ven cotxes nous i usats, dóna facilitats per a les reparacions i subministra cotxes de lloguer i taxis a 5 grans ciutats russes. L'empresa va ser fundada fa onze anys, però fa només dos anys l'empresa va crear un nou centre de distribució (4 distribuïdors, 1 supervisor; 150 MHz – 1 aeri per a Moscou sencera!), que bàsicament segueix els cotxes disponibles en temps real, utilitzant GPS i les dades de 300 cameres de trànsit. “Els moscovites no estan acostumats a trucar als taxis per telèfon”, diu Mant. “Els hem d'educar. Ara mateix fem 10.000 carreres cada dia. Obtenim unes 2.000 trucades. Però estem preparats per a més. Hem creat el nostre centre de distribució per operar amb diferents tecnologies, així qualsevol taxi pot treballar amb nosaltres”.

Com la majoria de taxis oficials de Moscou, els de Mant són grocs, també, la majoria d'ells amb distintius al sostre. Mant està desesperada buscant un cotxe estàndard “fet a mida”. Tots els taxis a Rússia van amb gasolina, perquè la qualitat del combustible dièsel a Rússia no és molt bona. El robust Volga 3110 es el típic model de taxi, però Mant havia tingut el model Lada més petit modificat i cobert amb un protector per veure si era una opció viable. L'altre equipament és rus, però Mant està buscant subministradors de taxímetres estrangers. Taxímetres, ràdios, i una assegurança de 10.000 dòlars són l'estàndard necessari per a cada taxi, així com contactes als seients que indiquen la presència de clients al taxi: els conductors són empleats. “No utilitzem el sistema de palanca que utilitzen alguns dels nostres competidors”, diu Mant. “Paguem als nostres conductors 480 euros al mes”. Un salari força bo, igual a d'altres salaris per treballs similars en el sector privat, però una fortuna comparat amb el que cobra un professor en una escola estatal, que és de 80-160 euros al mes.

Servei de qualitat

Quasi 100 anys després que els primers taxis arribessin als carrers de la llavors capital Sant Petersburg, els moscovites i els turistes clamen per un servei de taxis de qualitat. “Per arribar als aeroports de Sheremetevo o Domodedovo, has de lluitar contra una tropa de conductors privats que venen els seus serveis. Això no és un servei del taxi de qualitat”, comenta un altre conferenciant de les jornades. A les arribades internacionals de l'aeroport de Domodedovo no hi ha servei de taxis. Els taxis són aparcats a l'atzar a la zona de pàrquings amb les portes obertes per atraure clients, i alguns conduc-



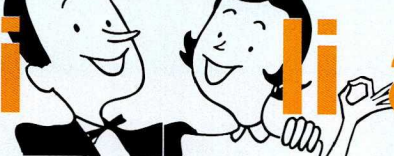
“Taxi!”

tors busquen clients per la zona. Fins i tot a Moscou les parades de taxis són poques i estan lluny les unes de les altres. Els taxis estan aparcats a les cantonades dels carrers o a qualsevol lloc en realitat. És més fàcil trobar un taxi il·legal, i sol ser més barat, també. Els taxis oficials carreguen una mitjana de 75 euros per hora o 0,40 euros per quilòmetre (abusiva per a Moscou), mentre que els taxis pirates negocien els preus. Abans de les reformes econòmiques dels anys noranta hi havia 1,5 o 1,8 conductors per cada taxi. Ara els taxistes són difícils de reclutar. No hi ha una selecció pròpia ni formació professionalitzada. No és només aquí on la indústria clama per un rol de l'estat en el control i l'entrenament dels taxistes. Diverses empreses de taxis han començat un sistema d'acreditació voluntària d'empreses, basat en un decret sobre el taxi del govern de Moscou de juny de 2003. Més de sis empreses s'han acreditat, però aquest sistema d'acreditacions no és conegut pel públic en general. El proper pas cap a una legislació de la indústria del taxi és una estructura de tarifes i la creació del que la indústria del taxi de Moscou anomena “un sector del taxi civilitzat”, basat en la qualitat i la seguretat. Al principi de la llista de demandes és la creació d'un únic número de telèfon de reserva per a Moscou sencera i la creació de més parades de taxis. “Si Moscou ha de tenir un servei de taxi de qualitat, necessitem combatre els taxis pirates”, diu Mant. “Els no abandonaran fàcilment perquè hi ha molts interessos financers. Almenys s'han realitzat seixanta demandes contra companyies il·legals, hi ha hagut taxis confiscats, i esperem que els operadors, el govern, la llei i el públic puguem fer un equip que ens ajudi a aconseguir això.”

©2004 Wim Faber.

OBJECTES PERDUTS

L'usuari li agraeix



L'Oficina d'Atenció al Taxista rep diàriament trucades i notes d'agraïment de ciutadans, usuaris del taxi, dirigits a molts taxistes que fan tot el possible perquè els objectes oblidats en els seus vehicles tornin als propietaris.

Fins al mes de juny, els titulars de llicència que es relacionen a continuació van donar solució als casos de pèrdua d'algun objecte personal que va ser comunicat pels clients del taxi al Servei d'Objectes Perduts de l'IMET trucant al telèfon 932 234 012

Carpeta

Nom del titular	Llicència
Manuel Rico García	14
Manuel Vera Gago	2330
Flaviano Cano Nieto	3609
Miguel González de Dios	3897
Jerónimo Fernández Vegas	3913

Bossa

Nom del titular	Llicència
Antonio Vidal Font	581
Francisco Encuentra Puyuelo	3963
Antonio Cano Molina	4521
José Luis del Pozo Cañas	4955
Benito Lago Fernández	5266
Emilio Delgado del Olmo	5426
Félix Ortiz Barragán	7612
Vicente Izquierdo Badal	7959

Càmera

Nom del titular	Llicència
Sebastián Medina Gutiérrez	4378

Canvi

Nom del titular	Llicència
José A. Gómez Carrero	9396

Cartera

Nom del titular	Llicència
José Cuello Sayavera	455
Antonio Pérez Burgos	3408
José María Bregolat Nus	6897
Pedro Regalado Tome	8141
Gabriel Rodríguez Hernández	8550
Santiago Vega Gómez	9194
José Cajete Méndez	10285

Documentació

Nom del titular	Llicència
Cándido Molina Gahete	27
Severiano Llorente Lucía	5477
Evaristo Bejarano Pérez	6600
Fco. Javier Rodríguez Ortega	6605
Carlos González Montero	7381
José Carlos Moreno González	9140

Alfonso Delgado Fernández	9265
Jesús Faustino Jiménez Berges	9329

Joia

Nom del titular	Llicència
Zacarias Torrecillas Puertas	2396

Llibre

Nom del titular	Llicència
Carlos González Castelló	3789

Roba

Nom del titular	Llicència
José Antonio Moreno Jimena	1804
Antonio Rodríguez Losada	6399
Juan M. Campistany Arfelis	7788
Jordi Varela de la Torre	8599
Manuel Victoria Expósito	9240

Publicitat

VASECTOMÍA
SIN BISTURÍ NI PUNTOS
Dr. Jordi Aymorich

UROLOGÍA • ANDROLOGÍA

Fimosis
Frenillo del prepucio
Chequeo prostático
(Recomendable a partir de 45 años)
Infertilidad
Tratamiento problemas de erección
Infecciones por transmisión sexual


SEXOLOGÍA

Falta o exceso de deseo sexual
Eyaculación precoz o retardada
Impotencia, Otros

Precio especial
para
taxistas



Diagonal 369 1º 1ª
(junto Pau Claris)
08037 BARCELONA
T. 93 487 23 98 • 93 215 73 23
www.centremai.com
info@centremai.com
email@centremai.com



ABOGADOS
PRECIOS ESPECIALES PARA TAXISTAS

Preguntar por Pilar Pérez

Recursos accidentes de circulación – Separaciones – Divorcios – Nulidades Eclesiásticas – Herencias – Contratos – Compraventas – Desahucios – Recursos administrativos y multas

C. Roselló, 233, 3º 1ª
(junto Rambla Catalunya) Barcelona
Teléfono: 932 183 861

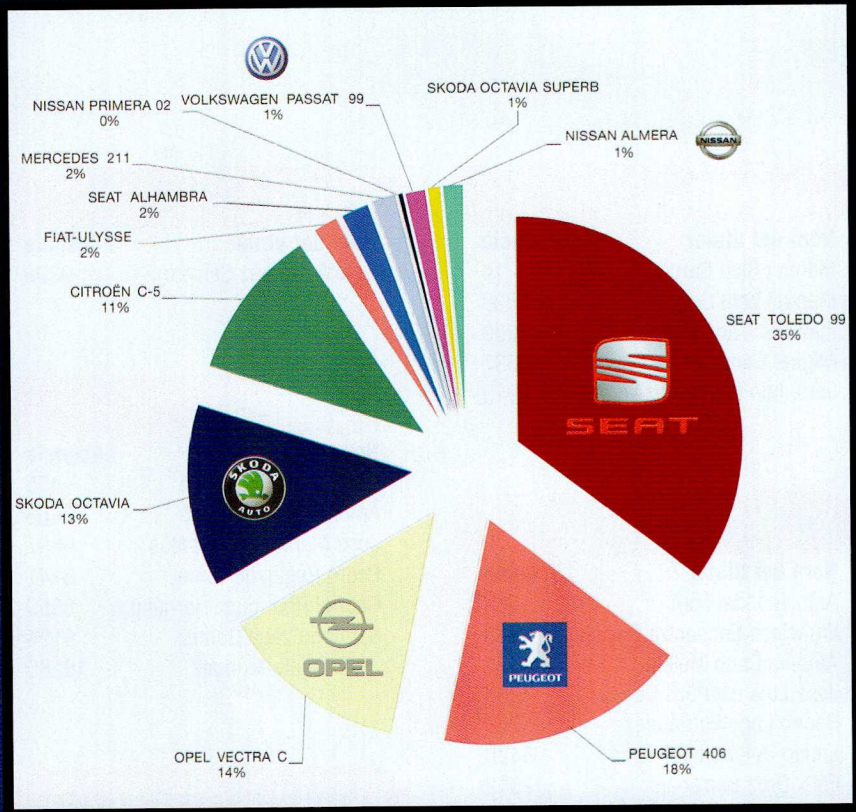


Motor

Seat Toledo'99 continua com l'opció preferida del taxista

Vehicles aplicats a llicències d'autotaxis actives en data 2 de juliol de 2004

MARCA I MODEL	QUANTITAT	PERCENTATGE
SEAT TOLEDO 99	2.117	20,54
PEUGEOT 406	1.978	19,19
SKODA OCTAVIA	1.122	10,89
SEAT TOLEDO	964	9,35
CITROËN XANTIA	496	4,81
OPEL VECTRA	419	4,07
NISSAN ALMERA	362	3,51
CITROËN C5	265	2,57
VOLKS. PASSAT 99	258	2,50
MERCEDES 210	224	2,17
RENAULT 21	223	2,16
OPEL VECTRA C	199	1,93
NISSAN PRIMERA	173	1,68
SEAT ALHAMBRA	148	1,44
RENAULT LAGUNA	126	1,22
MERCEDES 202	105	1,02
NISSAN PRIMERA 02	104	1,01
OPEL VECTRA	104	1,01
NISSAN PRIMERA 97	96	0,93
FIAT MAREA	92	0,89
VOLKSWAGEN PASSAT	74	0,72
FORD MONDEO	71	0,69
ALTRES	587	5,97
TOTAL	10.296	100,00



Vehicles nous aplicats a llicències d'autotaxi entre l'1 de maig i el 30 de juny de 2004

Model de vehicle	Maig	Juny	Total
SEAT TOLEDO 99	48	51	99
PEUGEOT 406	25	26	51
OPEL VECTRA C	18	20	38
SKODA OCTAVIA	22	15	37
CITROËN C5	16	14	30
FIAT-ULYSSE	5	5	
SEAT ALHAMBRA	2	3	5
MERCEDES 211	3	2	5
NISSAN PRIMERA 02	1	1	
VOLKS. PASSAT 99	2	2	4
SKODA OCT. SUPERB	-	2	2
NISSAN ALMERA	2	2	4
MERCEDES 203	-	-	
Total	144	137	281



L'energia és un dels eixos bàsics de la societat moderna. La seva presència a la vida és avui del tot indispensable; sense l'energia la majoria dels actes quotidians a què estem acostumats –encendre el llum, fer funcionar l'ordinador, escalfar o refrigerar els espais, mantenir els productes refrigerats....– no seria possible.

Tanmateix no es un bé inesgotable, per la qual cosa convé utilitzar-la de forma eficient i aplicar les mesures que puguem per tal d'estalviar-la.

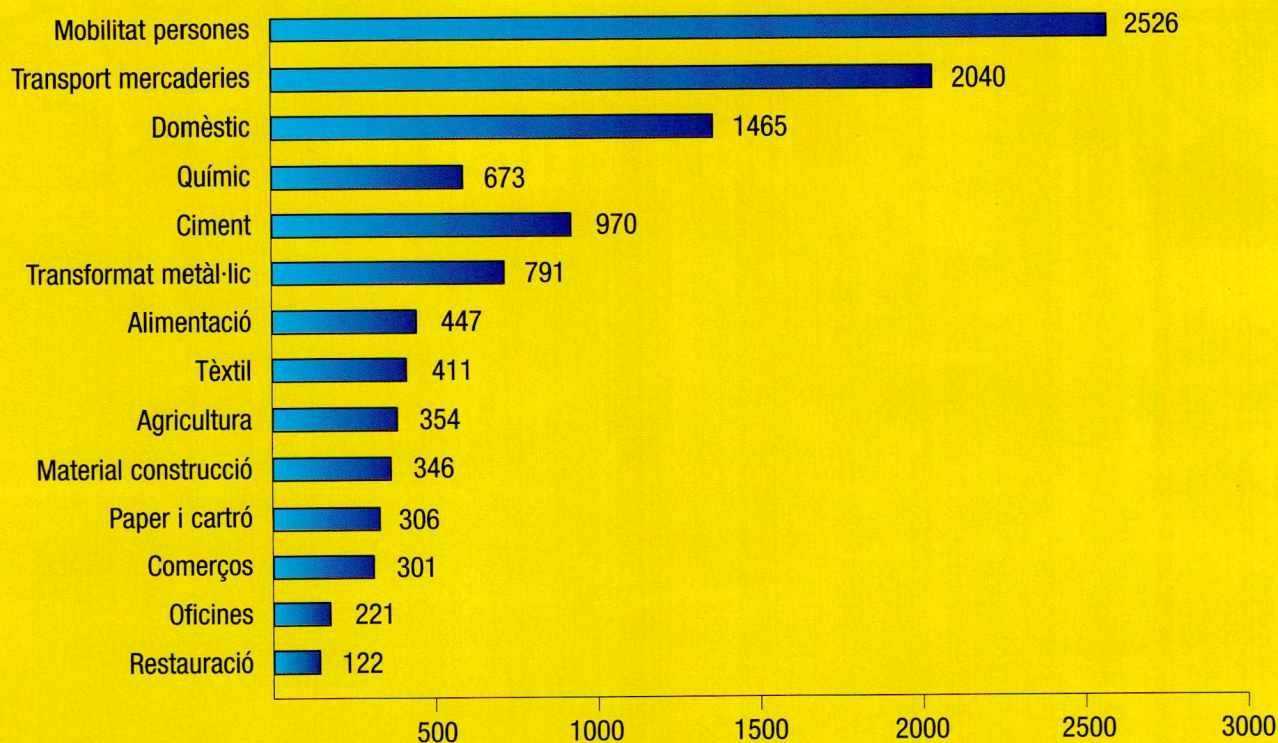
La Generalitat de Catalunya, conscient de la importància d'aconseguir millorar la gestió energètica i promoure una utilització més racional i eficient de

l'energia, ha promogut la celebració de la Setmana de l'energia, del 2 al 8 d'octubre de 2004.

Amb aquest esperit, durant cada dia de la setmana s'abordaran i emfasitzaran els aspectes relacionats amb un àmbit de consum de l'energia: l'energia a la mobilitat, l'energia a la nostra llar, l'energia a fora de casa, l'energia a l'escola, les energies renovables.

El sector del transport, el principal consumidor d'energia

El transport és el primer consumidor d'energia a Catalunya, representant més del 38% del consum final d'energia.



El 83% del consum energètic corresponent al transport es produeix en la mobilitat per carretera, i d'aquest consum, més de la meitat es produeix en l'àmbit urbà, on el principal consumidor és el vehicle privat.

Per això és tan important planificar estratègies per reduir el consum d'energia en el transport: millorar la mobilitat urbana afavorint el transport públic i facilitant-ne l'ús, regular el trànsit a les ciutats de manera més eficient i reduint l'ús del vehicle privat.

D'altra banda, la utilització de vehicles cada vegada més eficients i motors més nets, una conducció econòmica i la introducció de combustibles alternatius (gas natural, biodièsel, etc.), són actuacions imprescindibles per aconseguir una millora de l'eficiència energètica dins d'aquest sector.

Conduïm estalviant energia

Amb aquesta idea de lligar els conceptes de mobilitat, estalvi d'energia i eficiència energètica és bàsic el foment del transport públic, perquè és el mitjà que permet assolir unes ràtios més eficients de consum d'energia/viatgers (el transport públic consumeix 5 vegades menys energia per viatger que un cotxe privat), i permet reduir en gran part les congestions de trànsit que sofreixen moltes àrees urbanes.

En aquest sentit, el sector del taxi és un dels principals agents implicats en la conducció urbana i té un paper clau a l'hora d'aconseguir una millora signifi-



cativa de l'eficiència energètica del sector del transport.

Així doncs, el paper que cada un adopta a l'hora d'utilitzar un mitjà de transport (manera de conduir, manera de mantenir el vehicle...) pot suposar importants estalvis energètics. Incorporarem, doncs, alguns petits canvis en els nostres hàbits de conducció i millorarem els nivells de sostenibilitat energètica i ambiental.

A l'hora d'utilitzar el cotxe

Conduir suaument, accelerar progressivament i guardar les distàncies de seguretat per evitar frenades brusques contribueix a reduir el consum d'energia.

Respectar els límits de velocitat: conduir a velocitats elevades fa augmentar el consum de combustible per quilòmetre recorregut. Per exemple, circular a 125 km/h fa consumir un 20% més de combustible que circular a 110 km/h.

En accelerar, s'ha de canviar a la marxa més llarga possible ràpidament; en desaccelerar, fer els canvis al més tard possible.

S'ha de parar el motor del cotxe quan es preveu una aturada de trànsit superior a dos minuts.

La sobrecàrrega del cotxe, la utilització de baques, portaequipatges i portaesquís afecta l'aerodinàmica del vehicle i, per tant, augmenta el consum de combustible: per cada 100 kg de pes afegit, el consum de combustible augmenta en un 5%.

Circular amb les finestres tancades evita la resistència aerodinàmica.

Els elements elèctrics del vehicle augmenten el consum de combustible; per exemple l'ús de l'aire condicionat pot augmentar-lo un 20%.

A l'hora de fer el manteniment del cotxe

És recomanable efectuar un manteniment periòdic i correcte del vehicle perquè permet aconseguir estalvis de l'ordre del 12%, alhora que se n'allarga la vida.

Cal saber que mantenir una pressió correcta dels pneumàtics permet guanyar seguretat i reduir entre un 5 i un 10% el consum de combustible.

És convenient utilitzar l'oli adequat per a cada vehicle; l'ús inadequat de l'oli pot augmentar fins a un 3% el consum de combustible.

Difusió-Institut Català de l'Energia (ICAN)

Publicitat



TRAMITE LA TRANSFERENCIA Y ADQUISICIÓN DE SUS LICENCIAS CON EL ASESORAMIENTO DE UN PROFESIONAL GESTIÓN DE SUS OBLIGACIONES FISCALES, LABORALES Y CONTABLES PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL CARNET DE TAXISTA

Asesoría Marqués Rodríguez (Soledad) | Guasch, 2 1. 3. | 08913 Badalona | Tel.: 933 880 236

Asociación Empresarial del Taxi | Pujades, 154 | 08005 Barcelona | Tel.: 934 854 218

Gestoría Badía | Ronda Universidad, 12 | Barcelona | Tel.: 933 173 334

Gestoría Mario Vendrell | Travesera de les Corts, 230 entlo. 4 | 08014 Barcelona | Tel.: 934 904 736

Gestoría Santiveri | Muntaner, 107 bj. | 08036 Barcelona | Tel.: 934 545 000

Sindicat del Taxi de Catalunya | Marina, 82 | 08005 Barcelona | Tel.: 933 002 314

UPTC | Paseo Colon, 23 pral 2ª | 08002 Barcelona | Tel.: 933 019 346

La seriedad es nuestra garantía. Trato directo sin intermediarios

"La línea del dibujo que hago es mía, creada por mí, en mi propia pureza"



José María Moreno es taxista desde hace 10 años, pero su afición por el dibujo, la pintura y la escultura ya se le manifestó en la infancia. La inocente construcción de una moto en barro por parte de su hermana le abrió los ojos a la creación y no dudó en imitarla. Más tarde comprobó que con un lápiz podía dar forma a sus pensamientos, a los sentimientos y a las ideas que le asaltaban. Después de trabajar en múltiples oficios, recayó en el taxi, pero su afición por el dibujo le acompaña siempre, entre pasaje y pasaje coge un lápiz y una goma y no cesa de crear. El conjunto de su obra despierta el interés de más de un pasajero y de los compañeros de profesión que lo conocen.

■ ¿Desde cuándo esta afición por la pintura?

Cuando era muy pequeño, mi hermana cogió un trozo de barro, hizo un cuadrado macizo y le puso un palo en la parte central, y me decía que ya tenía una moto. Aquello me llamó la atención; hice lo mismo, y a partir de aquel momento comencé a construir cosas y a inventar.

■ ¿Entonces se inclinaba por la escultura?

Prácticamente, sí. Luego empecé a dibujar, cosas sencillas, pero que ya llamaban la atención de todos mis amigos. Veía que la gente de mi alrededor mostraba

admiración por lo que yo iba haciendo, incluso a mí me gustaba lo que iba creando.

■ ¿Autodidacta?

Nadie me enseñó a hacer una raya.

■ ¿Recurrió a la opinión de un dibujante?

Sí, porque en un momento determinado quería tener la opinión de una voz autorizada. Me dijo que tenía la base de la técnica del dibujo y que si se tocaba se estropeaba. Me ofreció dar clases de pintura, pero le dije que también pintaba al óleo y que no había color que se me resistiera.

Entonces me dijo que lo visitara para tomar algo juntos. Salí muy contento y me dio alas para seguir volando.

■ ¿Su técnica?

Se me plantea un pensamiento, una idea, y enseguida la plasmo. Utilizo lápiz, carboncillo, y una goma de borrar para jugar con la luz.

■ ¿Su fuente de inspiración?

El interior de mis pensamientos. A veces observo situaciones que no tienen una imagen o si las tienen son comunes y me recreo hasta encontrar aquello que seguramente los demás no perciben.

■ **¿El taxi también debe ofrecer situaciones propicias para el mejor creador?**

Claro, estás todo el día en la calle... Ves sombras, gentes, oyes conversaciones y ruidos. Todo es una fuente de inspiración.

■ **¿El mejor momento para dibujar?**

Cuando dispongo de más tiempo para plasmar mi idea y, para ello, no necesito grandes espacios. Dibujo en cualquier sitio y a cualquier hora del día. Si un pasajero, por ejemplo, me lleva al aeropuerto, aprovecho y me quedo en la parada y allí dibujo en una cuartilla hasta que llegue mi turno.

■ **¿Qué le dicen los clientes de su taxi?**

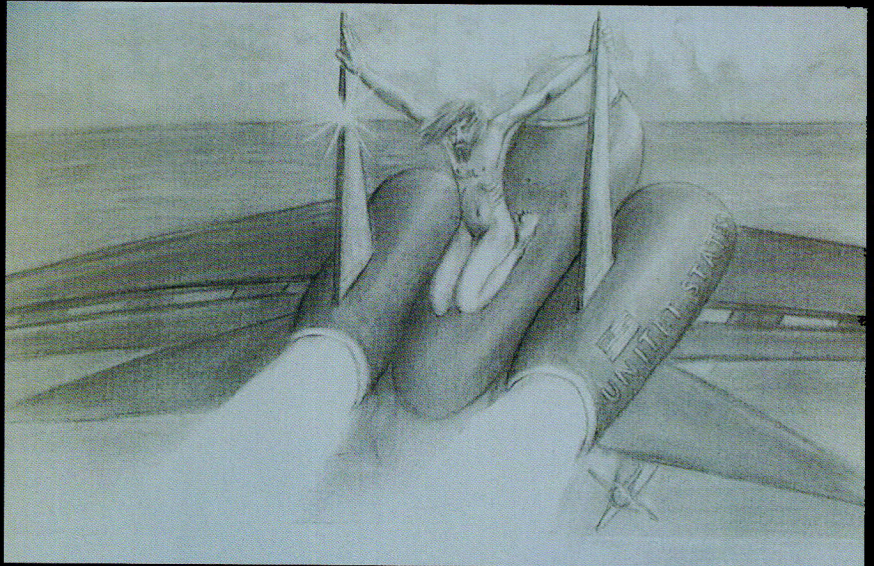
En un determinado momento también quise conocer la opinión de la gente y decidí llevar algunos dibujos en mi coche. Algún cliente que otro me pidió que se los enseñara y las opiniones han sido muy halagadoras. Recuerdo que uno exclamó: "¡Qué hace usted en el taxi!" Otro se mostró incrédulo y me apuntó: "¿De verdad que lo hace usted?, ¡si esto es una maravilla!" Todo ello me ayuda y me hace crecer. Recuerdo también a un profesor de la Universidad Pompeu Fabra que me preguntó si yo era el autor del dibujo que llevaba junto al tablier —usted bien sabe que los usuarios se dan cuenta de todo—, me sugirió que hiciera una exposición en la escuela para que los alumnos conocieran lo que hacía un taxista...

■ **¿No se le ha planteado nunca esta u otra exposición?**

Quiero hacerla, pero más adelante y de forma adecuada. Hasta ahora nadie me conoce. Esta entrevista, por ejemplo, es la primera para dar a conocer mi trabajo.

■ **¿Hacia donde evolucionan hoy sus dibujos?**

Voy encontrando caminos nuevos, pero lo más importante es la



¡No a la guerra!



Recuerdos de infancia



No te apoderes de lo que no es tuyo

"Nadie me enseñó a hacer una raya"

percepción y llegar a la gente sin necesidad de las palabras.

■ ¿Qué busca a través del dibujo?

Una expresión, un deseo, un desahogo, un estado de ánimo.

■ ¿Dónde deja la pintura?

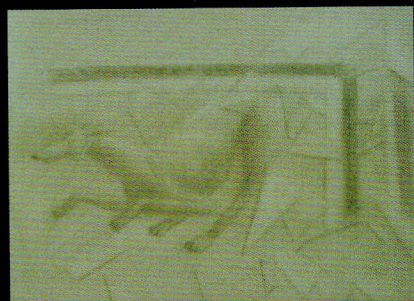
Me inclino por el dibujo por el tiempo y por el espacio. Como en el taxi es impensable trabajar en óleo, trabajo los bocetos. Probablemente cuando me jubile recopere aquellos que más me gusten y los trabajaré al óleo.

■ Todo artista tiene una obra preferida, ¿con cuál se queda?

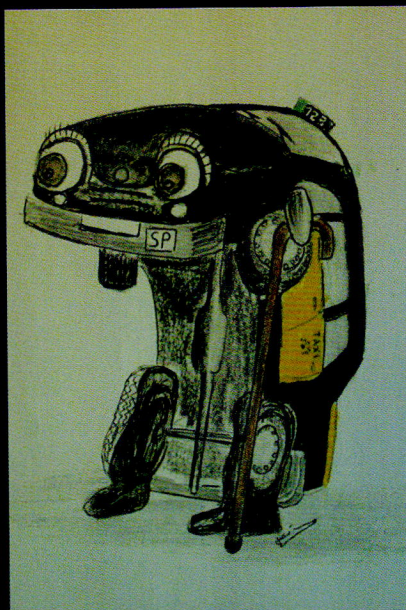
Todos son parte de mí, no prefiero ninguna a otra. Tengo un espacio en un piso alquilado donde se van acumulando mis obras, algunas inacabadas. Me falta tiempo. A veces me conformo con abrir la puerta, mirar y volver a salir...

■ Su pintor favorito...

Dalí.



Rompiendo moldes



Taxi

■ ¿Los que le conocen dicen que sus dibujos tienen un cierto estilo daliniano?

Sí, porque creo que el pensamiento está muy vacío y hay que sacarle las imágenes.

■ ¿Qué otro pintor catalán o español es su referente?

Para ser sincero siempre me ha dado miedo conocer a los demás pintores en profundidad porque quería hacerme a mí mismo y no tener influencias de nadie. Recién hace un año decidí conocer a Dalí. Fui expresamente al Museo de Figueres en mi día de fiesta.

■ ¿Qué impresión le produjo?

Cuando salí de allí se me esfumaron los problemas y los miedos y



Autorretrato

comprendí que él era él y que yo era yo. Esta situación me ha dado más fuerza para seguir.

■ ¿Una liberación?

A mí me daba cosa que alguien se metiera dentro de mis instintos porque pensaba que no iba a ser yo. Muchos me dicen que me parezco a Dalí, probablemente, pero la línea del dibujo que yo hago es mía, creada por mí, en mi propia pureza. Lo importante en el mundo de la pintura es crear y aportar con tu granito de arena.

■ Proyectos de futuro

Lo dejo al instinto.

P. R. Terán

Publicitat

HIGIENIZACIÓN, DESODORIZACIÓN Y ESTERILIZACIÓN DE VEHICULOS



SISTEMA AUTORIZAT
PER LA GENERALITAT DE
CATALUNYA
DEPARTAMENT DE SANITAT
I SEGURETAT SOCIAL
DIRECCIÓ GENERAL DE SALUT
PÚBLICA

LIMPIEZA INTEGRAL DEL AUTOMOVIL

Fresser, 70 - 08026 Barcelona - Tel. 93 456 57 62 - Fax 93 436 48 17
Robrenyo, 60 - 08029 Barcelona - Tel. 93 491 47 42

**RADIADORES AUTOMOVILES
RADIOAUTO**

Venta y reparación. Limpieza circuitos.
Sistema automático con la máquina LAV,
RA; MON que garantiza limpieza del circuito
al 100% en un tiempo record

Nuevos 18 meses de garantía.

PRECIOS ESPECIALES

Marqués de Foronda, 13 (Horta)
Tel. 93 420 66 29

Dins la xarxa

Es crea l'Associació de Taxistes a Internet de Barcelona

Per iniciativa d'un grup de taxistes s'ha constituït l'Associació de Taxistes a Internet de Barcelona (ATIB). Aquesta nova proposta impulsada des del sector mateix neix a partir de l'experiència acumulada durant els darrers anys per Francisco Dugo, el taxista que va posar a la xarxa la primera pàgina web www.taxituppi.com sobre la temàtica del taxi a l'entorn de Barcelona, i qui més tard es va aventurar a incorporar una *webcab* en el seu vehicle obtenint-ne un ressò important en els mitjans de comunicació locals i internacionals.

També Benito Gómez hi aporta la seva trajectòria com a administrador de la pàgina www.bcntaxi.com, un altre web que ha anat consolidant-se entre els taxistes internautes. A les dues iniciatives s'afegeix l'experiència de David Colmenero, l'encarregat de moderar un dels fòrums que està tenint darremament molt bona acceptació per part dels taxistes i al qual es pot accedir a través de l'adreça <http://forotaxi.foro.st>. Carlos Gil i Vicente Lamata completen l'equip que treballarà per a aquesta nova aposta.

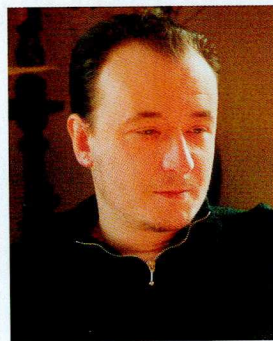
L'Associació pretén desenvolupar les seves activitats al voltant de tres eixos fonamentals: Internet, Informació i Independència. Internet perquè la xarxa serà el mitjà de relació amb el sector; informació, perquè la seva tasca –subratlla– serà informar els taxistes amb independència, sense cap influència. Són contundents quan precisen que no són ni pretenen ser un sindicat, però sí millorar la imatge del taxi amb les eines que avui ofereix la xarxa.

L'ATIB vol, en definitiva, estendre l'ús d'Internet en el sector del taxi; col·laborar amb les organitzacions del sector, i també apropar a l'usuari un millor coneixement del sector. D'acord amb les exigències de la Llei 7/1997 disposa d'estatuts propis i queda exclosa de qualsevol ànim de lucre.

Els taxistes interessats a obtenir més informació poden trucar al telèfon: 609 893 865



per Marc Sanchís



Spiderman 2

Peter Parker és un estudiant tímid que viu amb la tieta, vesteix *pullovers* i sempre va ben pentinat. Durant un experiment químic, el pica una aranya radioactiva i comença a notar que té el poder de saltar distàncies enormes, grímpar per les parets i llençar teranyines com si fossin bales. Llavors esdevé l'Home Aranya, perseguidor de malvats, però això no l'ajuda amb la pàmfila de la seva xicoteta ni tampoc enforteix la seva personalitat indecisa. I és que el comic *Spiderman*, a diferència de Superman, Conan o Flash Gordon, va néixer als turbulents seixantes, la dècada de Vietnam, el rock and roll i els antiherois cagadubtes.

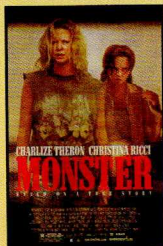
Pel que fa a la pel·lícula en sí, és, com indica el número 2, la seqüela d'una primera part que va tenir un èxit inesperat. Ara, dos anys després, Spiderman/Peter Parker se sent confós i esquizofrènic fins el punt que es planteja renunciar a l'Home Aranya, però llavors apareix l'adversari a combatre, un antic professor seu, el doctor Octavius, al qual (sempre per culpa d'un experiment fallit) li han sortit uns tentacles gegantins de l'esquena i es dedica a fer el Mal amb majúscules. Mentre, la novia de Peter l'ha abandonat i pretén casar-se amb un altre paio...



El director Sam Raimi és ben conegut dels amants del cinema de terror; seves són *Terroríficament muertos*, *El ejército de las tinieblas* o *Darkman*, títols prou eloqüents. Els efectes especials són remarcables, però això no sorprèn en una producció d'aquestes característiques. Sorprèn més veure el pobre protagonista vagarejant pels carrers d'una Nova York fantasmal o tenint problemes per pagar el lloguer; és refrescant comprovar que fins i tot els superherois van curts de butxaca. No és una mala pel·lícula, no abusa de les trompades o les persecucions i potser per aquest motiu és més digerible pels majors de vint anys, però recordeu el que diem gairebé sempre: en tres mesets la podreu veure tranquil·lament al sofà de casa.

MONSTER

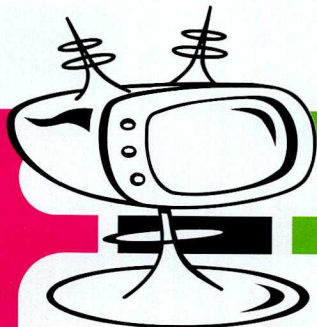
Aileen Wuornos fou executada el 2002 a Florida després d'esperar dotze anys al corredor de la mort. Així acabava la història d'una dona desgraciada, que ja a tretze anys començà a exercir la prostitució. Una nit, Aileen coneix la Selby, una joveneta que dubta de la seva sexualitat i que prové d'un opressiu entorn religiós. S'escapen juntes i Aileen torna a prostituir-se per a mantenir la seva novia. Però quan un client sàdic intenta matar-la es veu obligada a disparar-li, i s'inicia una espiral d'assassinats moguda per l'odi cap als homes i la por a perdre Selby. Charlize Theron, que a més és co-productora del film, va ser nominada a l'Oscar per la seva interpretació, i realment fa un treball destacable, amb un maquillatge que la desfigura completament. D'altra banda, no deixa de ser una pel·li d'assassins en sèrie d'aquestes a què els americans són tan aficionats, però està per sobre de la mitjana perquè té menys sang i fetge.



KILL BILL

L'esperadíssima "quarta pel·lícula de Quentin Tarantino" té, en canvi, MOLTA sang i fetge. A part de l'hemoglobina, la recepta és prou coneguda: una banda sonora impactant, espases samurai, karate a dojo i baralles interminables amb coreografia estil *Matrix*. *Kill Bill* és un deliri pensat exclusivament per a l'entreteniment, una història sense cap ni peus ni moralitat. I a sobre acaba abruptament, perquè el desenllaç vindrà a la segona part, el *Volum 2* ja a punt d'estrenar-se. A mi, per més que m'agradi l'Uma Thurman, em semblà una presa de pèl, però la defensa que tenim contra les preses de pèl és que en quatre dies ja passen al videoclub i t'estalvies cues i diners. En suma, absurda però trepidant, violenta però paròdica... Tarantino pur.





EL LARGO Y CÁLIDO VERANO

Me temo que en estos meses estivales no puedo ser demasiado original, y no se debe al letargo canicular ni al abuso de la hora de la siesta. Sin embargo, me consuelo cogiendo cualquier revista o periódico por la sección de TV y comprobando que mi mal es sumamente contagioso; lean sino a Monegal en *El Periódico*, Baget en *La Vanguardia*, Pàmies en *El País*, *El Voyeur* de *El Mundo*... y me detengo para no resultar cargante. Absolutamente todos hacen malabarismos intentando exprimir algo del Sáhara televisivo actual y como que en cualquier desierto que se precie los oasis escasean, absolutamente todos abrevan en Ramón García y su enésima vaquilla, Nuria que ha roto con Noemí, los monólogos repetidos de Buenafuente, la salvaje recuperación del detector de mentiras con Alicia Senovilla... todos a la tensa espera que el próximo otoño Ana Rosa Quintana alumbre su tardía prole y, siendo ya madre, libre la Madre de Todas las Batallas contra María Teresa Campos que, al fin y al cabo, ya parió a su sanota Terelu para hacer juntas el anuncio de las rebajas de El Corte Inglés. Créanme, amigos, si les digo que buscar agua en el Sáhara es más duro que decidir entre trasvase o desalinizadoras.



ACCIONISTAS CIUTAT GROGA, SA

La Junta General de Accionistas de CIUTAT GROGA, reunida el 15 de junio de 2004, a petición del Consell de Administració, aprobó las cuentas del ejercicio y la disolución de la Sociedad.

Con el fin de que los accionistas recuperen el valor aportado en su día, el Institut Metropolità del Taxi (IMET) ha acordado la compra de acciones por un importe de 30,05 euros, es decir, sin merma alguna de la cantidad pagada en su día, puesto que el precio resultante de liquidación será, con toda seguridad, inferior.

El plazo señalado por el IMET para la recuperación del importe aportado por cada accionista finaliza el próximo 15 de octubre de 2004.

Los interesados pueden dirigirse, previo aviso telefónico, a las oficinas de CIUTAT GROGA, SA. C. Roc Boronat, 115, 1a planta (Horario: de 08.00 a 15.00 horas). Teléfono: 934 850 426.

Atención:

Ciutat Grog, SA permanecerá cerrada desde el 2 hasta el 29 de agosto, ambos inclusive, por el período vacacional de su personal.

Menjar de tres forquilles

A Gran de Sant Andreu, Can Roca



El primer que cal dir de la taverna Can Roca és que, tot i la coincidència del nom, qui signa aquest text no hi té cap relació més enllà de la de client i, és evident, la de partidari i afeccionat.

Els orígens del negoci es remunten a la darrera dècada del segle XIX, quan Sant Andreu era un barri que vivia al voltant de la filatura Fabra. El local era aleshores fonda, restaurant i celler, activitat que va mantenir fins als anys setanta, quan la família de l'actual titular, en Josep Maria Solé Roca, ja portava vint anys al capdavant de l'establiment.

El sentit comú, el criteri de la família i l'afortunada circumstància de trobar-se al cor d'un barri allunyat i força autònom, en una perifèria a la qual determinades modes arriben de forma tardana i difuminada, ha mantingut Can Roca com una raresa, una peça gairebé intacta on es practiquen els usos i els costums de l'hostalatge tradicional.



A dues passes del mercat del barri, la proposta gastronòmica de la casa està fortament arrelada en el producte de la millor qualitat, tractat segons formulacions de la nostra cuina de tota la vida.

Des dels esmorzars de forquilla fins als dinars, des del bacallà fins a qualsevol peix, carn o amanida, el tarannà del patró i la mà experta de la seva mare, ànima de la cuina, justifiquen el desplaçament i l'estona passada en un local

fresc, agradable i essencialment freqüentat per les forces vives del barri i per bon nombre d'iniciats.

Plats de noms tan suggerents com els peus de porc torrats amb xató, tripa i capipota amb cigrons, llegums ofegats amb ceps, costellam de porc al forn amb vi torrat... tot plegat servit sense embuts, sobre taules de marbre i en un ambient distès, presidit per la simpatia i el batec del cor de Sant Andreu.

Esmorzars a partir de tres euros, dinars entre dotze i setze. Can Roca

no fa sopars, tanca els diumenges i a l'agost i és, a més, lloc de trobada habitual de bon nombre de professionals del taxi que aparquen al carrer de Sant Adrià per passar una estona alhora saborosa, fresca i tranquil·la.

Jo mateix penso tornar-hi ben aviat.

Pierre Roca



TAVERNA CAN ROCA

Gran de Sant Andreu, 209

08030 Barcelona

Tel. 933 465 701

El cereal universal

Apicia

L'estiu és època de viatges, però també de retrobament amb la família o els amics després de les estacions fredes i fosques. Moltes d'aquestes reunions no serien així si no hi hagués a taula la paella tradicional, tan desitjada per aquells turistes que ens visiten com per nosaltres mateixos quan no som al país per una temporada.

Hi ha tantes maneres de fer-la que tothom opina que cap s'assembla a l'altra. Probablement el toc diferenciador ve determinat pel *savoir faire* del cuiner o la cuinera. Únicament hi ha un ingredient que ha de ser-hi per força: l'arròs. No sé si consta en algun lloc des de quan la paella d'arròs va esdevenir la menja "estrella" de la gastronomia peninsular, no obstant això, sí que se sap que van ser els àrabs els qui hi van introduir el cultiu de l'arròs estenent-lo per Andalusia, la zona de Llevant i per terres de Tarragona.

El cereal que ha donat tant nom a la paella espanyola és consumit per 3.000 milions de persones a tot el món. El seu origen se situa a la Xina mil·lenària on és i ha estat el puntal de la cultura; també ho és del Japó i d'altres poblacions asiàtiques on, fins i tot avui, un gra d'arròs es considera un pinyol d'or. La riquesa dels pobles es manifesta també en la manera de consumir aquest cereal que varia en formes, color i sabor segons el lloc i les circumstàncies.

No són poques les varietats d'arròs que es troben al món –més de 2.000 segons els entesos–, i en seran més si es té en compte el nivell de les



investigacions que es desenvolupen arreu. La importància que aquest cereal té per a la alimentació de tanta gent al món assoleix aquest any un relleu significatiu, ja que la FAO (Organització de les Nacions Unides per a l'Agricultura i l'Alimentació) celebra l'Any Internacional de l'Arròs amb un programa de conferències i trobades internacionals per avançar i recolzar la producció i la millora de les pràctiques de cultiu d'un cereal que –cal tenir-ho present– proporciona el 20% de l'energia alimentària a milions de persones arreu i té un paper determinant en la seguretat alimentària de molts països i molt particularment dels empobrits.

CAMPING - CARAVANING - BUNGALOWS

Peña Montañesa

ABIERTO TODO EL AÑO

Piscina cubierta

Bungalows - Mobil Homes

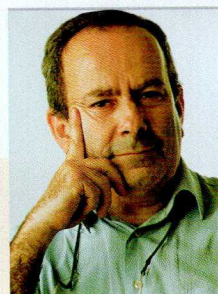
Actividades y Excursiones

Jacuzzi - Sauna

Ctra. Ainsa - Francia, km. 2 - Tel. 974.50.00.32. Fax. 974.50.09.91
<http://www.penamontanesa.com>
 E-mail: info@penamontanesa.com
 LABUERDA - AÍNSA (Huesca)
 PIRINEO ARAGONÉS (España)

Llocs per comprar

Papers al carrer de Montcada



Pierre Roca



No és gens habitual trobar un magatzem de caire industrial instal·lat en un edifici tan emblemàtic i significatiu com el Palau Dalmau, una construcció del segle XVI integrada en el conjunt monumental del carrer de Montcada. Tampoc ho és que el titular del local, com en el cas que avui ens ocupa, sigui una empresa sensible a l'espai que té el privilegi d'utilitzar i el respecte, en tingui cura i el mostri amb l'orgull de qui conserva una obra d'art.

Tot això és el que trobem a Papers Coma, una empresa familiar que des de l'any 1920 ofereix els seus productes a un dels carrers d'arquitectura més impressionant de la ciutat.

La tercera generació gestiona avui el negoci i recorda els orígens, quan les resmes de paper arribaven en carro des de les papereres de la província o d'Aragó. Els Coma, que es defineixen com a manipuladors de paper, tenien aleshores un taller en el qual personal femení especialitzat elaborava, unitat

per unitat, les bosses, paperines i d'altres embolcalls que els demanava el comerç alimentari.

La família, de tradició comercial, es va saber adaptar en tot moment a les oscil·lacions del mercat, a l'evolució dels hàbits dels seus clients, a les modes i als canvis del segment de negoci, trobant sempre el seu propi àmbit de treball.

La fabricació artesanal de bosses i paperines es va abandonar per raons econòmiques, però es va seguir –i se segueix– subministrant aquest tipus de producte, fabricat ara per modernes indústries que en respecten l'aspecte i la presentació.

Els clients també han variat de forma considerable. Abans s'abastien sobretot les botigues del ram alimentari, ara es tracta amb restaurants, amb empreses de càtering, amb botigues de moda i amb noves especialitats comercials que han anat sorgint amb necessitats també noves.

Al magatzem Coma, que ven al major i al detall, s'hi troben encara papers de noms ancestrals com el llegendari paper d'estrassa, d'ús molt comú fa uns anys per embolicar tota mena de paquets, o el paper encolat, amb el qual abans s'embolicava el peix o el bacallà i que ara reclamen els artistes per fer esbossos.

L'adaptació al mitjà ha suposat també obrir noves vies d'activitat, aprofitant el doll de turistes que passa per davant de la porta quan va o ve del proper Museu Picasso. Així s'ha incrementat la venda de productes de caire menys industrial com el paper de cartes, els sobres i el paper de dibuix, privilegiant sempre els d'elaboració artesanal. Es tracta de "paper d'autor", d'articles que exhibeixen orgullosament el nom del fabricant, de l'obrador o de l'artesà que el fabrica, que esmenten la conca paperera i la localitat on s'originen.

Visitar negocis com el que avui descrivim és comprovar que la plena vigència i la rendibilitat no estan en desacord amb la sensibilitat, amb el respecte al patrimoni ni amb el bon gust. Que l'eficiència professional no suposa necessàriament oblidar els arrels, renegar de les tradicions o deixar de banda els orígens.

Visitar Papers Coma us suposarà el descobriment d'un altre dels nombrosos móns que se superposen i conviuen a Barcelona, dinamitzant i enriquint el concepte de ciutat.



PAPERS COMA
Montcada, 20
08003 Barcelona
933 197 601

Auto Fuber

SERVEI OFICIAL **SEAT** DEL POBLENOU



SEAT
auto emoción

En Auto Fuber el protagonista es el taxista

SIN ENTRADA

desde 275,51 € al mes.

Toledo Selec, TDI 90 CV
Operación a 60 meses

**¡Garantía
2 años!**



**Venga y pida su
Seat Toledo,
tendrá un regalo muy
especial**

Seat Toledo TDI, una inversión segura.

Auto Fuber le ofrece el Servicio Post-Venta que Ud. necesita.

MANTENIMIENTOS:

- Sin cita previa
- Tiempo 30 minutos
- Precio económico



Pintura

Grandes detalles que hacen grande un taxi:

- Aire acondicionado, dirección asistida, radio y airbag conductor, de serie.
- Toma de alimentación para taxímetro y radio emisora.



Chapa

- Asiento conductor reforzado con regulación en altura y zona lumbar.
- Tapicería confeccionada en polipiel/textil.
- Parte posterior con alfombrillas de protección.
- Iluminación interior reforzada.



Mecánica y Electricidad

- Aumento de la potencia de la batería.
- Tres motores: el 1.6 y 100 CV gasolina y dos motores TDI, el 90 CV y el 110 CV diesel.
- Consumo de combustible (Norma MVEG). Motor TDI 110 CV Consumo mínimo 4,1 L/100 km.

Badajoz, 52 (entre Ramón Turró y Llull) tel.: 93 485 00 49*

La hoja de Maribel

El timón



Maribel Silva

Acababa de dejar a una pareja de turistas en el Fòrum, los había cogido en la Diagonal y aproveché para disertar un poco sobre las “maravillas que iban a encontrar en el recinto”, absteniéndome por supuesto de los “puntos negros” del susodicho evento... “Demos buena imagen”, pensé... Bueno, el caso es que no hago más que poner el “libre” cuando me para un señor y me pide que le lleve a la calle Balmes. Pero antes, me dijo:

—Tendríamos que parar un momento en el puerto porque tengo que recoger una cosa en el yate.

“¡Jo!”, pensé, “los hay con suerte...”

Así es que entramos en el aparcamiento abierto del muelle, paramos al lado de su embarcación y él saltó al barco... A los pocos minutos apareció de nuevo con un timón a cuestas. Un timón, sí, un timón de barco, redondo, de madera maciza, grande, gordo, pesado, ¡descomunal!

—Oiga —le dije—, pero es que esto no lo vamos a poder cargar, ¿no se da cuenta de que no nos va a caber? ¡Si es que es enorme! ¡Si debe pesar lo suyo!

—Sí, hombre, sí, ya verá: abra el maletero por favor —me dijo.

Lo abrí por él, porque yo no me creí que cupiera dentro del maletero, pero como el cliente siempre tiene razón... Naturalmente, el timón no entraba.

El hombre seguía insistiendo:

—Ate la puerta con una cuerda y póngale un trapito rojo. ¿No tiene?

—No es que no tenga, oiga, es que no se puede ir así, ¿no lo comprende?

Viendo el panorama, y lo empecinado que estaba el individuo con que nos llevaríamos aquel artefacto, le dije:

—Probemos a meterlo dentro del coche.

Así es que abrimos las puertas y él por un lado y yo por el otro, empujamos con todas nuestras fuerzas. Inútil: a lo ancho no entraba.

—Tendrá que ser a lo alto —le dije.

Y, aprovechando la distancia entre barrote y barrote, lo fuimos introduciendo de tal manera que al final se quedó allí “anclado”, pegado a los asientos de delante.

—Tendrá que aguantarlo usted —le dije—. Yo se lo sujeto.

Y, efectivamente, el señor entró y lo aguantó.

No vean ustedes el numerito que montamos. Yo, que ya soy bajito de nacimiento, conduciendo el coche que casi no se me veía, y el señor, con aquel elegante bigote canoso, su pañuelo al cuello, la gorra de mariner y asido al timón, parecía que era él el que llevaba el taxi, como si fuera un velero.

A cada curva, yo miraba por el retrovisor, y el hombre parecía que por la inercia hasta se inclinaba moviendo el timón, vamos, tal como si condujera el coche con él...

¿Pueden creérselo? Mucha gente se quedaba mirando al “taxi-bergantín” y nos seguía girando la cabeza. Hasta hubo algún que otro japonés que nos sacó fotos. Yo pensé: “Como tardemos mucho en llegar, nos sale al encuentro TV3 y salimos en las noticias de la noche. La Araceli se va a quedar pasmada en cuanto me vea.” Cuando parábamos en los semáforos, todos los peatones ponían una mueca de risa en sus labios; uno nos dijo:

—Cuidado, que hay marejadilla a la altura de la Plaza de Cataluña...

No era para menos, el hombre tan serio, tan tieso, tan en su papel, y yo

cada vez más pequeñito, más avergonzado, más escondido en mi asiento...

Hasta hubo un gracioso, que llevábamos muy pegadito a nosotros, que al abrirse el semáforo sacó la cabeza por la ventanilla y gritó a todo pulmón: —¡Venga, colega!: despliega las velas y pon la mesana, que ya tienes al capitán en el timón dispuesto a zarpar.

De risa, vamos...

También me crucé con mi amigo Paco, que por poco se muere de risa. Por la tarde, en el bar, me dijo:

—Manolo, no sabía yo que hicieras cruceros mar-montaña. ¿Lo has anunciado en “interné”?

—Calla, calla —le dije, después de explicarle el asunto—, lo chungo del caso, Paco, fue que al llegar a Balmes, ¡el trabajo que tuvimos para sacar el timón del coche! ¡Mucho más difícil que meterlo! ¿Te haces una idea? Porque desde fuera puedes hacer maniobra hacia arriba o hacia abajo, pero desde dentro, el suelo y el techo te lo impiden, no hay manera. Lo que llegué a sudar...

El trayecto total, incluida carga y descarga, fue de hora y media, y claro, el importe subió lo suyo. Pues todavía el “gran capitán” me dijo con cara de pocos amigos:

—Oiga, me parece excesivo. ¡Esto es un timo!

—Sí, sí, y lo suyo es “un timón” —le contesté.

Un mal chiste, ya lo sé, pero era la realidad, y si no me lo tomaba así...

Queridos lectores, muy felices vacaciones, con cielos despejados, temperaturas suaves y mar en calma.

La mejor herramienta para tu trabajo



La encontrarás en el Territorio OPEL más grande de Barcelona

VENGA A VERLOS A:

Masternou

Rambla Guipúzcoa, 83 int. Barcelona
Espronceda, 364 Barcelona
Telf. 93 313 59 12

Mastergas

Av. Marquès de Montroig, s/n Badalona
Telf. 93 387 61 62
Vía Augusta, 10-12 Badalona
Telf. 93 464 46 00

Masterclas

Vía Augusta, 232 Barcelo
Telf. 93 202 26 27
Aribau, 320 Barcelona
Telf. 93 362 46 05



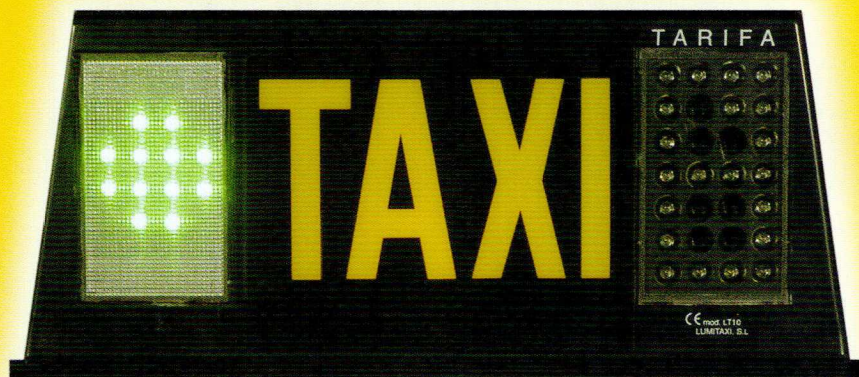
6 airbags (laterales y de gran tamaño en lado conductor) •
Elevavanas eléctricos delanteros • Cierre centralizado con mando
a distancia • Climatizador • Dirección asistida electrohidráulica
• Volante regulable en altura y profundidad • Doble servofreno
con sistema de ayuda a la frenada en función de la velocidad
• ABS - Sistema antibloqueo de frenos • Sistema de pedales
retráctiles - PRS • Encendido automático de luces de emergencia.

Opel Vectra

1.8 16v 122 CV
2.0 DTI 100 CV
2.2 DTI 125 CV

Módulo adaptable a todos los taxímetros

Consulte a Taxímetros Barcino **MÓDULO LUMITAXI CON LEDS**



Instalación de Taxímetros y módulo
Lumitaxi (blancos)
Barcelona y Provincias



taxímetros[®] Barcino

CATALANA DEL TAXÍMETRO S.L.
C. Lepanto 217 - 219 (Barcelona)
Laborables de 7 a 22 h. sábados de 8 a 19.30 h.
Domin. y Fest. de 9 a 13 h. Abierto al mediodía.
Teléfono 93 231 11 07. Fax 93 231 96 60.