

194

març - abril 2011

REVISTA TAXI

Taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

www.taxibarcelona.cat - www.taxibarcelona.com



06

En vigor la norma que limita l'explotació de llicències amb més d'un conductor

14

Maribel Silva i Julio López, responsables de la Secció de Transferències i Serveis Tècnics, s'acomiaden del taxi després de 33 anys de treball a l'IMT

10

Propostes dels partits polítics per al taxi davant un nou mandat municipal





BON VIATGE PER A ELLS. BON VIATGE PER A TU. NOU SEAT ALHAMBRA TAXI.

Perquè el confort dels teus passatgers és clau per oferir un bon servei. Perquè el seu benestar és la teva tranquil·litat. Et presentem un nou concepte de taxi, un vehicle preparat per oferir-vos la màxima comoditat, a tu i als teus passatgers, amb una amplitud excepcional i l'última tecnologia per convertir cada viatge en una experiència agradable per a tots. I és que si els teus passatgers estan bé, tu estàs bé. Encara no coneixes el nou SEAT Alhambra Taxi?

Gran maleter de 2.430 litres • Motor TDI Common Rail • Climatitzador 3 zones • Portes del darrere laterals corredisses • Combinació perfecta entre disseny i funcionalitat • Confort i habitabilitat màxims • Alta rendibilitat • Transmissió DSG • Seient per a nens integrat • 2 anys de garantia, sense límit de quilometratge

**PLA SEAT
DOBLE
ZERO**

**0% TAE • 0% COMISSIÓ D'OBERTURA
A 36 MESOS • FINS A 10.000 € • IMPORT RESTANT, AL COMPTAT**

SEAT EMPRESSES.

Consum mitjà de 5,5 a 6,2 l / 100 km. Emissions de CO₂ de 143 a 162 g/km.

TIN: 0%. Comissió d'obertura: 0%. Oferta Volkswagen Finance SA EFC vàlida només per a vehicles matriculats abans del 31/05/2011. Interessos subvencionats per SEAT. Imatge de l'acabat Alhambra Taxi.

informació: 902 402 602

GRUP VOLKSWAGEN

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

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

Direcció Periodística
P. Rocío Terán

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

Dibuixant
Carlos Azagra

Publicitat
Telèfon: 935 069 646

Assessoria Lingüística
Anna Canals

Disseny Gràfic i Maquetació
Estudi Freixes

Fotografia
Ramon Josa i Campoamor

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

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

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

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

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

Avis jurídic important

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

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

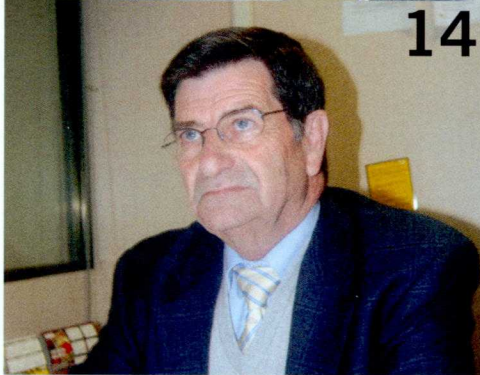

**Institut Metropolità
del Taxi**



14



14



36



40



48



50



Sumari

05 Editorial

06 En vigor la Disposició que limita l'explotació de llicències amb més d'un conductor

08 Gestió de les transferències de llicències de la quota del 10%

10 Eleccions municipals 22 de maig 2011

- Propostes per al sector del taxi dels partits polítics que hi participen

14 Entrevista

- Maribel Silva, responsable del Departament de Transferències de l'IMT
- Julio López, jefe del Servei Tècnic de l'IMT

20 Taxi-opinió

- Debemos arrimar el hombro todos, con ganas y con esfuerzo constante

Dionisio Gracia Fajardo, presidente del Sindicato de taxistas Autónomo de Barcelona (STAB)

- El fondo social del STAC se abre a todos sus asociados
Lluís Berbel, presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)

23 DevoluIVA: el nuevo servicio para el taxi que permite fidelizar y aumentar el número de clientes

24 Balanç del primer semestre de col·laboració entre AVALIS de Catalunya, SGR i l'Institut Metropolità del Taxi

25 Tauler

- L'IMT amplia la subvenció per a l'adaptació d'una targeta a dues dels equips de seguretat adquirits entre el 13 de desembre de 2008 i el 21 d'abril de 2009

- Preguem que eviteu interferències en la parada de Parc Güell!

- Nova parada de taxis a la Rambla, sentit ascendent per donar servei al Gran Teatre del Liceu

- Preneu nota del canvi o autorització de parades a Barcelona i Badalona

- Els taxistes que recullin passatge prèviament contractat a l'aeroport estan obligats a portar la declaració de contractació reglamentada per la Generalitat de Catalunya

- El equipo Jasil TSD 52 está debidamente homologado y es válido para la Tarifa 4 Barnataxi celebra el seu 22è aniversari en un moment d'estabilitat i creixement

- Canvis en el trànsit amb motiu de la ubicació provisional del Mercat Dominical del Llibre de Sant Antoni

- 172 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

- Denúncies i sancions

34 El moviment R amb els taxis, un moviment sobre rodes

36 Taxi-motor

- PEUGEOT 5008

- Tiempos modernos

- 136 vehicles híbrids s'incorporen al parc de taxis els tres primers mesos de l'any

39 L'usuari li agraeix

40 Taxi-el perfil

- El runrún

44 Taxi-emprenedors

- Un taxista i un informàtic creen una empresa per oferir informació dels esdeveniments de la ciutat a través d'un Smartphone

45 Taxi- llibres

- *Indigneu-vos!*, de Stéphane Hessel

46 Cinema, vídeo, música

48 Menjar de tres forquilles

- O Bar de los amigos

50 Llocs per comprar

- Miss Bolsillos, complementos artesanales y únicos

52 Taxi-memòria

54 L'Àlbum del Taxi

La bústia del taxi

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

Profesionales honestos y honrados

Usuaría Barcelona

► El 7 de abril pasado tomé un taxi para desplazarme al Hospital de Sant Pau, donde llegué a las 12:10 horas. En el momento de acceder al hospital me di cuenta de que me había olvidado el bolso en el taxi porque me distraje al coger mi bastón.

El joven de la recepción se puso en contacto, muy amablemente, con varios teléfonos del IMT, Objetos Perdidos, etc. Allí nos dieron el número de incidencia.

El señor taxista Domingo Maranjo, con licencia 1542, pudo ver mi dirección en el billettero y tuvo la amabilidad de traérmelo con todo el contenido a mi domicilio.

Quisiera que este hecho tuviera eco en vuestra publicación para que el público sepa que existen muchos profesionales honestos y honrados.

Saludo cordialmente,
A.A.

Un exemple en la societat actual

Usuari Barcelona

► Prego que li facin arribar el meu agraïment al Sr. Bernaus, llicència 1361, per la seva honestedat en retornar-me la cartera perduda en el seu taxi amb documentació i diners.

Un exemple per a la societat actual.

Moltes gràcies.

Ajuda exemplar d'un taxista

Gràcies a l'ajuda del taxista Ken Albert Goudjo, treballador en la llicència 11015, una turista i els seus acompanyants van poder arribar a les dependències de la comissaria de Sant Martí per posar denúncia de l'agressió física que aquesta turista va rebre d'una persona en un carrer de Barcelona el 14 d'abril passat. El referit taxista va ser testimoni d'aquest fet i de l'agressivitat de la persona implicada i, en tot moment, va ajudar a la turista fins al moment de concretar la denúncia en les dependències policials.

Gracias al taxista recuperé el monedero

Usuari Barcelona

► Mi más sincero agradecimiento al taxista que el sábado 23 de enero me trajo personalmente mi monedero extraviado a mi domicilio de la calle de Loreto. Le agradecería que se pusiera en contacto conmigo.

El taxista aludido debe ponerse en contacto con la Revista *Taxi* (935 069 646).

El gest exemplar d'una taxista

V. S. Barcelona

► Fa dues setmanes que em van prendre la cartera per la zona del Paral·lel i sembla ser que una professional del taxi la va trobar. Voldria agrair aquest fet, ja que crec que a dia d'avui poques persones es molestarien a fer el que aquesta persona ha fet. No he tingut la sort de necessitar el seu servei, però crec que com a persona ja m'ha demostrat suficient. La conductora del taxi es diu Margarita Viudes (K.61 de Barnataxi).

(Maria Viudes va trobar la cartera al carrer i va tenir la idea de cercar el nom de l'usuari a través del Facebook; el va trobar i, d'aquesta manera, va poder lliurar la cartera a la persona propietària.)

Publicitat

INSTALACIONES A GLP EN TOYOTA PRIUS (2G Y 3G) PARA TAXIS

Equipo + Instalación por 1.900€ + IVA (Disponemos de financiación para la instalación del equipo)



MANTENIMIENTO INTEGRAL DEL AUTOMÓVIL

Montaje y reparación de GLP y GNC - Mecánica y electricidad (Gasolina y Diesel)
Aceite y filtros, frenos, baterías, neumáticos, aire acondicionado, pre-ITV

Tànger, 69 (esq. Badajoz, cerca de la Torre Agbar) - 08018 Barcelona
Tel. y fax: 93 486 36 55 - E-mail: autosportcargas@gmail.com - www.autosportcargas.com



L

La disposició Transitòria Sisena del Reglament Metropolità del Taxi va entrar en vigor el 12 d'abril passat després d'un període d'al·legacions que han estat desestimades per raons diverses. A partir d'aquest moment, l'explotació de llicències amb més d'un conductor queda limitada. La nova norma és de caràcter temporal i pretén posar límit al fort creixement de les llicències a doble torn que, a finals d'abril de 2011, ja superaven les 2.200, moltes d'aquestes explotades per treballadors autònoms.

Per una altra banda, l'IMT ha determinat la manera de gestionar les transferències de llicències després que s'arribés el juliol de 2010 al límit del percentatge del 10% establert per les normes reguladores respecte al nombre de llicències de taxi de les persones que n'exploten més d'una. Amb aquesta mesura l'IMT posa també ordre a un buit normatiu existent per garantir bàsicament la seguretat jurídica del conjunt del sector.

Noves normes, noves parades

Els detalls d'ambdues informacions els trobareu en el número que avui teniu a les mans.

L'IMT ha decidit ampliar també la subvenció per a l'adaptació d'una targeta a dues dels equips de seguretat adquirits entre el desembre de 2008 i el 21 d'abril de 2009. Recordem als taxistes afectats que no deixin passar aquesta nova oportunitat i passin al més aviat possible per l'IMT per concretar la seva sol·licitud.

El taxi va guanyant espai a Barcelona i a l'àrea metropolitana amb la concessió de noves parades. En aquest número també hi trobareu aquesta informació que s'ha pogut concretar gràcies al treball de diàleg i consens entre els diferents municipis implicats i les associacions de taxistes.

Eleccions municipals 2011

Davant la perspectiva d'unes noves eleccions municipals, la revista ha invitat a tots els grups polítics metropolitans (PSC, CiU, PP, ICV i ERC) a formular les seves propostes per al sector del taxi que també trobareu en aquestes pàgines. El taxi és un transport bàsic de les ciutats metropolitanes i la seva presència és important en totes les polítiques de mobilitat, sobretot quan es plantegen des de diferents fronts noves fórmules de transport més sostenibles, més ecològiques i més responsables amb el medi ambient. Cada quatre anys tenim una cita que ens convida a expressar el nostre parer a través del vot, no hem de perdre'n l'oportunitat: Participeu-hi!

En vigor la Disposició que limita l'exploració de llicències amb més d'un conductor

A finals d'abril de 2011, 2.663 llicències treballen amb més d'un conductor



Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

El 12 d'abril va entrar en vigor la Disposició Transitòria Sisena del Reglament Metropolità del Taxi després d'haver estat aprovat pel Ple de l'EMT el dia 7 del mateix mes amb els vots favorables del PSC i d'ICV, i amb els vots negatius de CiU, PP i ERC.

La Disposició Transitòria va ser aprovada definitivament després d'un període reglamentari d'exposició pública en què els interessats van poder examinar l'expedient i presentar les al·legacions o suggeriments que van estimar convenients. S'hi van presentar al·legacions d'associacions professionals del taxi, de persones físiques i del Departament General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, així com dels Grups de CiU i PP a l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT).

Les al·legacions es poden classificar al voltant de tres grups. El primer es va concretar en crítiques cap a la mesura i en interpretacions personals sense cap base jurídica. Aquestes al·legacions van ser rebutjades perquè no van reparar en el fet que la intervenció d'aquesta administració ha estat determinada pel fort creixement de llicències que treballen a doble torn i per l'obligatorietat de l'IMT d'intervenir-hi com a organisme competent a preservar l'equilibri econòmic de l'activitat del taxi i la suficiència i la qualitat del servei. El segon grup d'al·legacions van tenir una orientació de caràcter més polític. Els arguments es van centrar en l'arbitrarietat de la mesura en un moment de crisi econòmica en què la creació de llocs de treball és una necessitat. L'IMT va considerar aquests plantejaments fora de lloc, ja que al sector del taxi no se li pot atribuir l'assumpció d'una crisi estructural conseqüència d'una crisi econòmica generalitzada i menys quan el sector es troba immers en una crisi interna i particular derivada precisament de

la contractació desmesurada de conductors. El tercer grup de reclamacions es va centrar bàsicament a al·legar la manca de cobertura legal de la mesura i a ressaltar la vulneració de les competències de la Generalitat de Catalunya. En aquest sentit, l'IMT aclareix que la normativa aprovada el 12 d'abril només afecta les llicències de taxi del seu àmbit de competència territorial: l'àrea metropolitana de Barcelona, i recorda que aquesta competència ha estat atorgada per la Llei del Taxi de 2003. Respecte a les al·legacions relacionades amb l'acusació de manca de cobertura legal de la normativa, l'IMT sosté que la decisió de portar endavant la Disposició Transitòria Sisena va estar precedida per dos informes jurídics externs i un informe de la Secretaria General de l'Entitat Metropolitana de Barcelona i que, per una altra banda, la mateixa Llei del Taxi en l'art. 18 apartat 2 determina que "els ens competents en la matèria (en aquest cas l'IMT) són competents en fixar les condicions necessàries per garantir que el règim d'explotació de les llicències és el que requereix el servei per atendre adequadament les necessitats dels usuaris en les condicions establertes per aquesta llei".

DISPOSICIO TRANSITÒRIA SISENA DEL REGLAMENT METROPOLITÀ DEL TAXI

APROVADA PEL PLE DE L'EMT I PUBLICADA EN EL BOP D'11 D'ABRIL DE 2011

1. El titular d'una llicència d'autotaxi haurà de prestar el servei personalment o, si no, amb un sol conductor, llevat del cas que el segon conductor sigui familiar fins a segon grau del titular.
2. Serà respectat el dret de les llicències que en la data d'aplicació d'aquesta norma, tinguin mes d'un conductor.
3. La transferència d'una llicència comportarà l'aplicació a la llicència del règim de conductor únic. També tindran la consideració de llicències de règim de conductor únic aquelles que, havent donat de baixa un conductor, no en donin d'alta un altre en el termini d'un mes.
4. Aquesta Disposició Transitòria restarà en vigor per un termini de dotze mesos prorrogables per iguals terminis successius de dotze mesos, mentre no hi hagi acord exprés en sentit contrari.
5. Durant el període de vigència d'aquesta Disposició, quedarà en suspens l'apartat primer de l'article 17.2 del Reglament Metropolità del Taxi.

Publicitat



EL MEJOR TRATO PARA TI Y PARA TU TAXI EN TOYOTA MASTERTRAC

Sin cita previa · Precios Especiales en Taller · Mantenimientos en espera...

VENTA Y POSTVENTA BARCELONA

C. Aragón 465, Barcelona · Tel. 93 436 55 55

C. Ciudad de Asunción 55-61, Barcelona (Junto a C.C. La Maquinista) · Tel. 93 243 91 02

VENTA Y POSTVENTA BADALONA

Av. Torrent de Vallmajor 64, Badalona (Pol. Ind. Les Guixeres) · Tel. 93 387 11 62

mastertrac.es



Gestió de les transferències de llicències de la quota del 10%

Revista Taxi

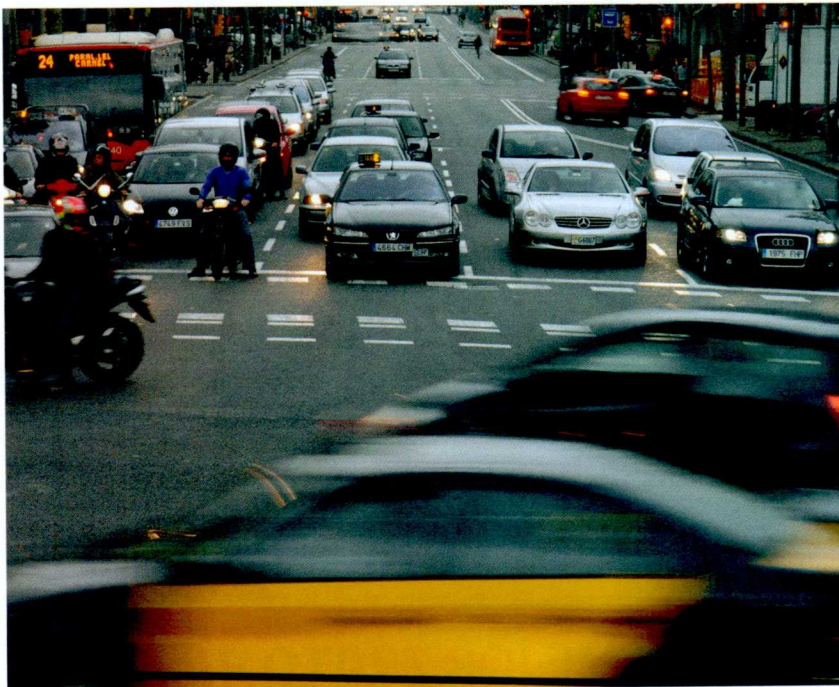
revista-taxi@amb.cat

El juliol de 2010 es va assolir el percentatge del 10% determinat pel Reglament Metropolità del Taxi (*) i la Llei del Taxi de 2003 respecte al nombre total de llicències de taxi de les persones titulars que n'exploten més d'una. Això vol dir que en aquests moments a l'àrea metropolitana de Barcelona, on hi ha 10.480 llicències actives, 1.048 pertanyen a persones físiques i jurídiques amb més d'una llicència.

No obstant això, i tot i haver fixat aquest percentatge, la Llei del Taxi no desenvolupa cap normativa que especifiqui la manera de gestionar aquest límit i el Reglament Metropolità del Taxi només especifica en l'article 16 h) que no es podrà ser titular d'una altra llicència en el moment en què s'hagi arribat al límit del percentatge del 10%.

Ara bé, tots sabem que la gestió de la transferència de llicències és un fet dinàmic que també afecta el 10% de les llicències explotades per titulars de més d'una, ja que si avui s'ha arribat al 10%, demà aquest percentatge pot disminuir —fet que ja s'està donant— i, en aquesta circumstància, s'obre la possibilitat d'una nova transferència.

Com gestionar les transferències d'aquestes llicències no està regulat ni per la Llei del Taxi ni pel



Reglament Metropolità. Davant d'aquest buit normatiu, i mentre no es desenvolupi la reglamentació oportuna, l'IMT ha considerat necessari establir uns criteris d'actuació que permetin aquesta gestió de la manera més transparent i eficaç.

L'IMT, en aquest moment i per tal de garantir la seguretat jurídica de tothom, aplicarà taxativament l'article 18.2 del Reglament Metropolità del Taxi. Quan el límit del 10% disminueixi, aquest organisme no acceptarà la sol·licitud de petició d'una nova llicència a les persones físiques o jurídiques que ja en tenen més d'una i que formen part de la

quota del 10%, sinó que ho farà públic per tal que qualsevol titular de llicència que tingui una llicència o més d'una pugui adquirir-ne una altra respectant sempre el límit del 10%.

Aquesta mecànica de gestió implementada admetrà únicament dues excepcions: s'acceptarà la petició d'una nova llicència en cas de regularització de situacions entre persones físiques i jurídiques i quan el titular recaigui en la mateixa persona i, en segon lloc, quan la persona jurídica amb més d'una llicència vengui la totalitat de l'empresa amb totes les llicències a una altra persona.

(*) Art 8.2 de la Llei del Taxi 19/2003: "el nombre total de llicències de les persones titulars de més d'una no pot superar mai el 15% del total vigent en un mateix municipi o una mateixa entitat local competent per a atorgar-les". El Reglament Metropolità del Taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona situa aquest percentatge en un 10%; la modificació del percentatge va ser acceptada pel Tribunal de Justícia de Catalunya.

B **S**

**Créixer implica dedicació,
patiment i esforç.**

**Comencem
quan vulguis.**

Així és el **Compte Expansió Negocis**, pensat perquè autònoms,
comerços i petites empreses es facin grans.

• Sense comissions
d'administració i manteniment

• Oferta de TPV en
condicions preferents

• Una targeta de crèdit
i una de dèbit gratuïtes

• Pòlissa de crèdit en
condicions preferents

Reuneix-te amb els nostres gestors, truca'ns al 902 323 000 o entra a bancsabadell.com

El banc de les millors empreses. I el teu.

B Sabadell

Eleccions municipals
22 de maig 2011

Propostes per al sector del taxi dels partits polítics que hi participen

PROGRAMA MUNICIPAL TAXI

PSC

L'acció de govern del socialisme municipalista ha de ser capaç de respondre a la complexitat dels reptes socials de l'entorn, i a la vegada liderar els processos de la nostra força i els nostres principis. Aquest ha de ser el nostre compromís com a principal força de l'esquerra del país, compromís que parteix de la nostra convicció municipalista, catalanista, progressista i federalista. Aquests quatre components són claus en la nostra forma d'entendre i de fer política. Defensem un projecte que se sosté en els següents valors: la qualitat democràtica, la igualtat d'oportunitats, l'equitat, la solidaritat, la sostenibilitat, la participació, la cooperació, la convivència, la llibertat, la dignitat, la proximitat, la transparència, la innovació i l'emprenedoria social. Tenint presents aquests valors, les prioritats del nostre projecte es concreten en:

- Superació de la crisi, reactivació econòmica i creació d'ocupació estable.
- Defensa de la cohesió social, amb i per les persones.
- Enfortir la convivència des del respecte a la diversitat, drets i deures iguals per a tothom.
- Sostenibilitat i cohesió territorial amb a factors de progrés.
- Coneixement, cultura, educació, esport, innovació i creativitat.
- Governos locals que lideren des de l'eficàcia, l'eficiència, la proximitat i el rigor.
- Catalunya construïda des dels municipis.

Així les nostres principals mesures per al sector del taxi són les següents:

Continuarem **millorant i ampliant la xarxa de parades de taxi i carrils bus-taxi**, incrementarem especialment les parades en llocs especialment turístics així com en els hotels de la ciutat. Millorarem la informació als usuaris a les principals parades de la ciutat.

Establiment d'un **Calendari Laboral** (repartiment equitatiu dels festius intersetmanals entre parells i senars)

Demanarem a la Generalitat de Catalunya i altres administracions que incloguin en els projectes d'infraestructures del transport **estudis sobre l'impacte que té l'increment de l'oferta dels diferents mitjans de transport col·lectiu** (bus, metro, rodalies, etc..) sobre el taxi a fi d'establir mesures per adequar l'oferta de taxis a la demanda real existent.

Revisarem l'actual sistema d'exàmens a fi de millorar la qualitat de la formació als aspirants a taxista potenciant els continguts d'atenció al client i el coneixement de la llengua anglesa, entre d'altres. Seguirem **potenciant l'accés de la dona al servei**, garantint en tot moment la qualitat i la quantitat dels professionals per cobrir les necessitats del servei del taxi.

Fomentarem la formació permanent del taxista en especial en els nostres idiomes oficials així com en anglès, també en el coneixement del nostre territori.

Fomentarem la **renovació de la flota de taxis amb vehicles més eficients** ambientalment i energèticament. Promourem que l'administració general de l'Estat i l'autònoma incloguin en els seus plans d'eficiència energètica la renovació de la flota de taxis amb ajuts per impulsar el canvi. Treballarem perquè els municipis metropolitans harmonitzin l'impost de circulació amb bonificacions a aquells taxis menys contaminants.

Impulsarem un procés de **revisió i modificació de la Llei del Taxi de Catalunya**, així com del Reglament Metropolità, per tal d'establir entre d'altres, un percentatge màxim de vehicles explotats per més d'un conductor a fi de garantir la rendibilitat suficient de l'explotació del sector.

Ampliem el nombre de **vehicles adaptats per a persones amb mobilitat reduïda**, demanarem a la Generalitat de Catalunya que estableixi noves línies de subvenció per tal d'ampliar els ajuts per a la transformació dels vehicles a adaptats.

Continuarem adaptant **els tràmits administratius a les noves tecnologies** fent una administració més eficient i que doni millor servei als taxistes i als nostres ciutadans en general, reconvertint part de l'actual administració en incentivadora del servei, promovent els estudis adients que cerquin la millora del nostre espai en el mercat del transport, de manera que es faci més rendible el servei.



1.- El taxi com a transport públic

Des de CiU defensem que el taxi sigui considerat un transport públic. En aquest sentit, entenem que és absolutament necessari que les administracions, juntament amb el sector, en planifiquin el servei.

2.- Capgirar l'IMET

Actualment, els taxistes veuen l'IMET com una administració cara i llunyana. Cal modificar radicalment aquesta percepció. Aquest ha de ser una eina més de suport i d'ajuda als taxistes que no pas un adversari. Treballarem perquè el servei sigui assequible i més eficaç per als usuaris i perquè hi hagi un nombre de llicències equilibrat entre oferta i demanda.

3.- Reducció dels costos de producció

Per tal de poder aconseguir reduir els costos d'explotació i obtenir descomptes, impulsarem la construcció d'una ciutat del taxi gestionada des del col·lectiu mateix.

4.- Noves fórmules d'explotació de la llicència

Els canvis introduïts amb l'aprovació de la Llei del Taxi permeten unir esforços pel que fa al sistema amb el qual volen explotar la llicència. Tanmateix, en matèria de contractació laboral, taxes i explotació de les llicències, incidirem en la necessitat de respectar el marc jurídic establert i, especialment, en la Llei del Taxi.

5.- Lluitarem contra el frau

Aquest perjudica l'usuari habitual, el turista i la imatge del sector. Impulsarem tots aquells mecanismes necessaris amb l'objectiu d'eradicar definitivament qualsevol activitat fraudulenta en el sector.

6.- Intrusisme

L'activitat dels parataxis està fora de control, situació que genera competència deslleial, intrusisme i una pèrdua de qualitat del servei. Cal de manera urgent posar fi a aquesta situació.

7.- Accés a la professió

Posarem en marxa un nou pla d'accés a la professió, adaptarem el temari dels exàmens a les necessitats reals de la societat i farem un seguiment i un control dels exàmens.

8.- Formació

Fomentarem i articularem les mesures adients i els instruments necessaris per garantir la formació continuada dels professionals del sector.

9.- Nou model de mobilitat

Impulsarem un nou model de mobilitat per al taxi que eviti els viatges en buit que es produeixen amb el sistema actual.

10.- Radioemissores

Treballarem per aconseguir que aquestes assoleixin el nivell màxim de qualitat i de gestió eficaç. Considerem del tot necessari unificar les nombroses companyies que existeixen actualment amb l'objectiu d'oferir un millor servei als usuaris.



Ens trobem en una situació de crisi econòmica que posa en perill el sector del taxi, per això des del Grup del Partit Popular considerem necessària la promoció del taxi com a transport públic complementari i alternatiu i per això presentem propostes per millorar el sector:

Desenvoluparem una política consensuada amb els sectors afectats d'equilibri entre les llicències d'autònoms i les llicències a nom d'empreses.

Treballarem per reduir l'assegurança que paguen els taxistes pel seu vehicle.

Agilitarem les gestions amb l'Administració pública amb els mitjans telemàtics necessaris.

Promourem que tots els professionals del taxi acreditin un adequat nivell de coneixement de la ciutat, així com, almenys, el coneixement d'una de les llengües cooficials a Catalunya.

Elaborarem un Pla de parades de taxi a la ciutat de Barcelona, en especial a l'Eixample i Sant Martí, evitant fer voltes sense passatge per la ciutat.

Incrementarem la dotació de recursos humans i tècnics per eradicar situacions d'il·legalitat manifesta i competència deslleial.

Vetllarem per la seguretat del taxista a través de la instal·lació de sistemes d'alarma connectats directament amb la Guàrdia Urbana o els Mossos d'Esquadra.

Posarem en marxa el Bono-Taxi per al col·lectiu de persones amb disminució.

Instarem totes les administracions a col·laborar en la generació de nous mercats per al sector (Taxi sanitari, taxi turístic, taxi compartit etc.).

Estudiarem la possibilitat de nous mercats i finançament per al sector del taxi, per tal d'evitar increments desmesurats de tarifes que afecten al conjunt dels ciutadans.

Incrementarem la plantilla d'inspectors, coordinats amb la Guàrdia Urbana i els Mossos d'Esquadra per eradicar les pràctiques irregulars de l'Aeroport de Barcelona.

Cercarem una solució per a la utilització, amb finalitats publicitàries, del taxi.

Millorarem la velocitat comercial incrementant el nombre de carrils taxi i utilitzant els carrils VAO.

Incrementarem el nombre d'inspectors, amb horaris diürns, nocturns i festius, per frenar els fraus i sancionar els infractors.

Eliminarem les traves a l'homologació de vehicles de gama mitjana i alta, en compliment de la Llei Orgànica de Transport Terrestre.

Finançarem la pintura groga dels vehicles de taxi, considerant que els colors groc i negre són patrimoni de la ciutat.

PROPOSTES D'ICV-EUIA PER AL TAXI



Degut a la crisi econòmica, el sector del taxi ha entrat en recessió. Com passa amb totes les crisis, aquestes no s'han de veure com una amenaça sinó com una oportunitat per innovar, per adaptar-se a les noves realitats i les noves dinàmiques. Aquesta crisi és de fons i de recursos, però també dels hàbits i costums de la gent. El sector de taxi mai no podrà funcionar com ho feia abans, amb l'antic el model del segle XX. Avui hi ha un nou marc que està caracteritzat per tres nous grans elements.

Primer, una alça del preu dels combustibles que no té marxa enrere. De fet, aquesta alça no expressa sinó que ens estem acostant al *peak-oil*, o punt a partir del qual no serà possible subministrar tot el petroli que es demanda. Quan es produeixi, els preus encara pujaran més, a menys que el consum baixi, la qual cosa es bastant improbable. Això vol dir que hem de trobar en el taxi un nou model operatiu perquè normalment els vehicles només circulin quan portin passatgers. L'alça del combustible pesa, i cada cop pesarà més, en el compte d'explotació, i cal disminuir-lo. De la mateixa manera, caldria aconseguir que la totalitat de taxistes fessin el curs de conducció eficient i cal continuar empenyent en la introducció dels vehicles híbrids a la flota, ja que és el vehicle ecològicament ideal per circular especialment en àmbits urbans, però també interubans.

Segon, la irrupció de les noves tecnologies de comunicació. Avui el sector del taxi pot saber on es troben els seus clients perquè tots porten a sobre un telèfon mòbil que d'aquí a poc temps serà, amb caràcter general, un telèfon intel·ligent. Això facilita molt la reducció de circulacions de buit. Com que els clients poden estar georeferenciats, se sap on s'han d'anar a buscar prement un simple botó i fins i tot pot haver-hi una facturació i pagament automàtic.

Tercer, el canvi que poc a poc es va produint en el concepte de vehicle privat / vehicle públic i les diferències entre transport públic col·lectiu i transport públic individual. El canvi és degut a la modificació en les percepcions de la gent i també a la introducció de les noves tecnologies de la comunicació, la qual cosa permet:

Incorporar el taxi a l'oferta de transport públic actuant com a prolongació de determinats serveis regulars, quan aquests no poden fer arribar el client al seu punt final de destinació, (fer en taxi el que coneix com la última milla, encara que és clar que poden ser moltes milles) amb un preu taxat i integrat en el del transport públic.

Compartir un viatge en taxi a través dels sistemes intel·ligents. Això vol dir abaratir l'oferta del taxi, fent-la per tant, més atractiva, incrementant els ingressos, tot mantenint els costos.

Aquest és el nostre diagnòstic com a coalició. Ara bé, l'aplicació de les mesures que cal portar a terme s'ha de fer, com sempre succeeix, d'una forma concertada i negociada, amb el sector del taxi, i amb els altres sectors de la ciutat que són clients d'aquest servei. Estem segurs que el taxi, com a vehicle de transport públic que és, té un gran futur, ha de ser un gran generador de llocs de treball i de riquesa, però per arribar-hi cal saber introduir els canvis necessaris.

PROGRAMA MUNICIPAL TAXI ERC



Després de trenta anys de governs del PSC i ICV, les eleccions a Barcelona són més obertes que mai. Esquerra va ser al govern de l'Ajuntament, però el 2007 no va reeditar el tripartit i va anar a l'oposició. Ara Esquerra, Reagrupament i Democràcia Catalana ens hem posat d'acord per anar junts a les eleccions amb el nom d'Unitat per Barcelona. Proposem una nova manera de fer política basada en l'entesa, la suma i la regeneració política, adreçada a totes aquelles persones que no veuen en els projectes de sempre la sortida a la crisi.

La sortida de la crisi econòmica és la nostra prioritat. El sector del taxi de Barcelona, que també en pateix les conseqüències, necessita introduir reformes importants i encarar problemes estructurals com el sobredimensionament de la flota o l'increment de l'intrusisme.

Pensem que el servei del taxi es pot modernitzar a partir de les següents propostes:

1) introduir les noves tecnologies; 2) modificar les estructures tarifàries; 3) fomentar la cultura del coneixement, oferir cursos d'idiomes per a taxistes per donar un servei de qualitat als turistes; 4) eficiència energètica, promoure els vehicles híbrids i elèctrics, augmentar el nombre de parades de taxi limitant la circulació en buit; 5) obrir nous mercats, facilitar l'entrada del taxi al Port de Barcelona per recollir els passatgers dels creuers; 6) adaptar l'oferta a la demanda; 7) evitar la sobreexplotació de llicències existents; 8) promocionar el servei de taxi com a transport públic; i 9) disminuir les despeses d'explotació. Complementàriament, el sector ha d'incorporar vehicles de set i nou places i oferir un servei de qualitat per ser més competitiu i rendible.

D'altra banda, l'Ajuntament ha de prendre mesures per augmentar la velocitat comercial del taxi, ha d'incrementar el nombre de quilòmetres de carril-bus i ha d'habilitar nous girs, especialment al centre de Barcelona.

Per últim, com que amb la Llei Òmnibus l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor (VTC) ha quedat vinculada al sector del taxi, és necessari que aquestes empreses estiguin subjectes a les mateixes regles de mercat. Per això, des d'Unitat per Barcelona (ERC+RCat+DC) apostem per impedir que una autorització de VTC concedida fora de Catalunya pugui prestar servei a l'àrea metropolitana de Barcelona i perquè sigui la Generalitat qui reguli l'activitat d'aquestes empreses.

ABADALONA L.M.



LA NUEVA SEAT DE BADALONA



**FUNCIONAMOS GRACIAS AL TAXI
60 AÑOS A VUESTRO SERVICIO, NUEVAS INSTALACIONES**

Abadalon L.M. Juan Manuel R. Pequeño Técnico Comercial Tel: 93 113 60 23 Fax: 93 115 05 50 E-mail: c51@gruplesseps.com Móvil: 608 745 563	 Abadalon L.M. C/ Acer, 10-12 Pol. Ind. Guixeres 08915 Badalona www.gruplesseps.com
---	---

- GRUP LESSEPS
- TALLER - RECAMBIOS
- PLANCHA - PINTURA
- VENTAS

CONTACTAR CON PEQUEÑO: 608 745 563

FINANCIAMOS EL TAXIMETRO

C/ ACER, 10-12 · POL. IND. GUIXERES · 08915 BADALONA



Maribel Silva,
responsable del Departamento
de Transferencias



Julio López,
jefe de la Sección Técnica del IMT

Maribel Silva, responsable del Departamento de Transferencias, y Julio López, jefe de la Oficina Técnica, acaban de jubilarse después de haber trabajado más de treinta años en el Institut Metropolità del Taxi (IMT). Ambos han mantenido durante este tiempo una relación constante y directa con los profesionales del sector y con los responsables de empresas vinculadas a la actividad del taxi y relacionadas con su área de actuación. Por ello, su partida cobra una significación especial. Con ellos se va una parte de la memoria histórica de este Instituto y, sin duda, todos y todas echaremos en falta su trabajo, su energía, su profesionalidad y su amistad. Nos permitimos la licencia de hablar con ellos para conocer cómo han vivido de cerca y desde su trabajo la evolución de este Institut, del sector..., pero no sin antes desearles todo lo mejor para enfrentarse a esta nueva situación que ahora se les presenta.

P. Rocío Terán

revista-taxi@amb.cat

¿Cómo te enfrentas a una jubilación que, aunque prevista, no esperabas que llegara antes de tiempo?

Es difícil asumirla. A mí me gusta todo lo que hago y la decisión de jubilarme la he tomado de un día para el otro, y naturalmente cuesta. Pero se ha presentado así. He intentado aceptarlo y hay que seguir adelante.

¿Cuántos años has dedicado al taxi?

En el taxi llevo treinta y tres o treinta y cuatro años.

¿Fuiste una de las primeras que estu-vo en las oficinas del taxi de Lesseps?

Cuando entré a trabajar en el taxi, las oficinas de la plaza de Lesseps ya estaban en funcionamiento. Luego pasamos a las de la calle Príncipe d'Astúries y más adelante nos vinimos a la Zona Franca.

Tú has sido testigo de diversas etapas y de grandes cambios...

Sin duda, las cosas han cambiado muchísimo desde el momento en que yo entré en el taxi. Antes hacíamos las cosas a máquina... Con el avance de la informática, el cambio a nivel administrativo ha sido bestial y, a nivel del sector, también. Antes parecía un colectivo más pequeño, la gente se conocía casi toda, y ahora es todo lo contrario.

Tu conocimiento del sector es muy amplio porque estuviste trabajando mucho tiempo en el servicio de atención al público y hasta ahora tuviste a tu cargo el Departamento de Transferencias, un lugar de mucha actividad y de relación intensa con el taxista que se va del sector y con aquel que llega o que adquiere por primera vez una licencia.

En este departamento hablas y conoces a mucha gente. El acto de trans-

“Agradezco a todo el mundo el trato que me ha dado, lo bien que se han portado conmigo y lo arropada que me he sentido siempre”

ferir la licencia es muy importante para el taxista. Para el jubilado que lleva muchos años en el taxi ceder la licencia es un momento de mucha tristeza porque generalmente no quieren marchar porque saben que echarán en falta un trabajo que les permite ser muy libres. El que compra la licencia viene, por el contrario, con muchas ganas e ímpetu. El jubilado suele dejar un consejo al comprador que se repite a menudo: ‘Espero que te vaya tan bien como a mí’. Esto da esperanza al que aterriza en el taxi por primera vez.

Un trabajo donde también cuenta el factor humano.

En este despacho he visto llorar de alegría por tener una licencia y de tristeza por transferirla. Sí, el trabajo es básicamente humano; la técnica, la aprendes, es rutinaria; lo que cambia es que cada persona viene con un problema distinto y con cada uno tienes respuestas y vivencias diferentes.

¿Una anécdota en el recuerdo?

Recuerdo a un señor muy mayor, que pasaba de los 70, que vendió la licencia con lágrimas en los ojos. Sólo atiné a decirle: “Hombre, ya le toca descansar, son muchos años”. A las personas que se jubilan les cuesta dejar el taxi... Se habitan a hablar con el compañero en las paradas, a compartir con el usuario, a realizar un trabajo con unos márgenes de libertad envidiables...

Tendrás una sustituta. ¿Qué consejos le dejas?

Básicamente que tenga paciencia con la gente y que intente ayudar lo más posible porque el taxista que viene a transferir su licencia desconoce a menudo las cuestiones administrativas y todo lo que implica vender su licencia. Que intente responder a todas las preguntas que se le plan-

teen. Es importante que el taxista esté informado. Cuando así lo haces agradecen la ayuda y también es muy reconfortante para una misma.

Tu larga relación con el taxi te ha permitido ser muy conocida, seguro que incluso recibes algún saludo en la calle.

A veces, aunque no soy muy usuaria del taxi. Pero en la calle muchos me han reconocido y algunos me recuerdan por mi colaboración con la revista.

Tu colaboración en la revista Taxi, “la Hoja de Maribel”, ha tenido muy buena acogida entre los lectores y lectoras. Más de uno o de una nos ha preguntado de dónde sacabas todas aquellas historias. Te traslado la misma pregunta: ¿de dónde?

Algunas me las explicaron taxistas en este mismo despacho a la hora de transferir su licencia. Otras historias están totalmente inventadas. Muchos taxistas me han hecho esa misma pregunta y más de uno me ha acotado: “en el taxi puede pasar de todo”.

Con ese conocimiento profundo del taxi, ¿cómo observas la evolución del sector?

Creo que estos momentos son muy malos para el sector; la cosa está mal en todos los sitios y también en el taxi. Lo que pasa es que en este sector la gente sabe que tiene libertad, que puede hacer todas las horas posibles para trabajar y sacar lo que necesitan para vivir. Esa es una tranquilidad y la gente que viene al taxi lo hace con esa esperanza cuando adquiere una licencia.

¿Qué recuerdo te llevas en la mochila?

Muchos. Siempre he estado bien en mi trabajo, he venido con gusto a tra-

Entrevista Maribel Silva, responsable del Departamento de Transferencias



bajar y he disfrutado de él. El momento que recuerdo con mucha ilusión es cuando en un aniversario me regalaron el libro con las historias que había escrito en la Revista *Taxi*.

A ti te gusta escribir, ¿continuarás haciéndolo?

Sí, me buscaré algo donde me enseñen a hacerlo mejor, a tener una técnica y donde me orienten para avanzar.

Dejas aquí a muy buenas amigas y amigos... ¿No pasarás página?

Yo soy fiel a mis amigos. De hecho conservo a todos los amigos y amigas con las que trabajé desde cuando tenía 16 años y nos vemos de vez en cuando. Los amigos y amigas que hice aquí los conservaré con mayor razón porque son personas muy importantes para mí, han vivido conmigo los buenos y los malos momentos. Y eso no se puede olvidar.

Tu adiós al trabajo, aunque previsto para más adelante, ha sorprendido a todos con los que has compartido

“Siempre he estado bien en el trabajo, he venido con gusto a trabajar y he disfrutado de él”

estos años, desde taxistas hasta gestores del taxi...

Sí, he recibido expresiones de cariño de mucha gente, de los gestores del taxi, de taxistas hombres y mujeres. De hecho ya he quedado con una para comer cuando esté ya jubilada.

También has sido testigo de las primeras mujeres que adquirieron una licencia.

Cuando yo entré en el Departamento de Transferencias no había tantas, las podías contar con los dedos de la mano. Ahora, por suerte, ya no es así. Las mujeres que llegan al taxi vienen con muchas ganas de trabajar, son personas muy emprendedoras y tienen mucha paciencia, incluso más que los hombres. Debo decir también que son muy buenas conductoras, yo he ido alguna vez con alguna y he podido comprobar que es así.

Los proyectos más inmediatos.

Sé que me tengo que poner en marcha enseguida porque uno se adapta a lo más fácil. Quiero ir al gimnasio, hacer un cursillo que me interese. En este sentido no creo que vaya a tener problemas, a mí me interesan muchas cosas... la cocina, cocer y me encanta leer.

Lo último para tus compañeros y compañeras...

Ya me ha llegado el momento de marchar y agradezco a todo el mundo el trato que me ha dado, lo bien que se han portado conmigo y lo arropada que me he sentido siempre.

¿Alguna asignatura pendiente?

Yo creo que no hay que mirar asignaturas pendientes. Lo que tienes que ver es si lo que has hecho lo has hecho con gusto, con ilusión y si te has enriquecido.

Entrevista Julio López,
jefe de la Sección Técnica del IMT

“Agradezco a todo el mundo la colaboración que me ha prestado porque yo he aprendido mucho y cada día: el taxi me ha aportado siempre algo nuevo”

¿Cómo afrontas esta nueva etapa vital?

Bien, con mucha ilusión y espero que la salud me responda para poder seguir haciendo muchas cosas que me han ido quedando en el camino.

¿Algún hobby en espera?

Dedicarme a la fotografía, porque después de haber hecho un cursillo no la he puesto en práctica. También quiero profundizar en el manejo del ordenador y me gustan las manualidades.

Para la familia también es un cambio.

La familia estaba preparada porque yo llevo varios años diciendo que me quería jubilar.

¿Cuántos años de dedicación al taxi?

Treinta y tres años.

¿Cuál es la radiografía que haces del sector desde la perspectiva de esos treinta y tres años de trabajo?

Un cambio como de la noche al día. Cuando entramos en el servicio del taxi nos encontramos al principio con un servicio que nadie sabía cómo funcionaba. Estructurarlo costó mucho esfuerzo y trabajo. Al final se ha ido modelando con las distin-

tas actuaciones de los políticos y funcionarios que han gestionado este organismo y que fueron creando un nuevo sistema para un servicio que era obsoleto en el Ayuntamiento de Barcelona.

¿Siempre estuviste en la sección técnica?

Sí, cuando se creó la Unitat del Taxi éramos sólo cinco personas; se tuvo que contratar personal ajeno para poder hacer el cambio del Ayuntamiento de Barcelona a la Corporación Metropolitana, que con el paso del tiempo ha pasado a denominarse IMT.

¿Fuisteis los primeros artífices de la transformación de las licencias municipales a metropolitanas?

Sí. La transformación se hizo en principio con las licencias de los municipios que no pertenecían a Barcelona y a su convenio. Se transformaron esas licencias municipales en metropolitanas. Al cabo de seis meses se empezó con las 10.198 licencias que tenía el Ajuntament de Barcelona. El trabajo nos llevó un año. Todos aprendimos a marchas forzadas porque ninguno de los que trabajábamos entonces, como dije anteriormente, conocíamos el funcionamiento del taxi.



¿Y cómo ha evolucionado el vehículo taxi en estos años?

Hay que reconocer que los vehículos han evolucionado notablemente con la incorporación de las nuevas tecnologías. En aquella época la flota de taxis era bastante antigua porque no había ninguna ordenanza que obligara a cambiar el vehículo y el taxista lo cambiaba cuando quería o podía. En aquel tiempo lo que más se usaba era el butano; en el año 1977, el 95% de la flota funcionaba con ese combustible; muy pocos lo hacían con diésel. A partir de 1982, se pasó al diésel ya que la utilización del butano tuvo problemas por la normativa de instalación de depósitos sin existir butaneras.

Te llevas la memoria histórica de la Sección Técnica.

En el IMT hay personas que, a pesar de que no llevan tanto tiempo como yo en el sector, han vivido todas estas experiencias. Aunque, de la parte técnica, quizás sí.

Publicitat



AUTO-REPARACIÓN
MANUSAN, S.L.
REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL



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

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

Entrevista Julio López, jefe de la Sección Técnica del IMT

¿Cuál es el tipo de vehículo a tu juicio que hoy por hoy cumple con las exigencias del servicio?

Todos los cumplen porque a partir de 1989 aprobamos una nueva norma de autorización de vehículos con el asesoramiento de la Escuela de Ingenieros Industriales. A partir de aquel momento se puso especial acento en la accesibilidad y la confortabilidad del usuario, pero también se cuidó la conducción ergonómica del taxista. Todos los coches que estaban interesadas en entrar en el servicio de taxi, tenían que cumplir esta normativa. Ahora bien, dado que los fabricantes de vehículos tienen tendencia principal hacia el sector privado, han sido varios los inconvenientes que hemos tenido antes de poder autorizar algún vehículo para el servicio de taxi.

¿Cuál es el futuro del vehículo taxi?

El futuro del taxi está en el vehículo eléctrico, especialmente para la ciudad. Si es para salir de la ciudad ya hay otras alternativas. Por consumo y para evitar la contaminación sería el coche ideal.

El departamento que ahora dejas también se encarga del tema de las tarifas, módulos, etc. ¿Cómo se han vivido sus cambios y evoluciones?

Los módulos han evolucionado bastante. En el año 2002 hubo que hacer un cambio radical de todos los modelos antiguos que existían porque se reguló la compatibilidad electromagnética con los vehículos y con todos los elementos que en él se instalaran. Los modelos antiguos se habían regularizado bajo el Real Decreto del año 1978. En 1981, debido a que no había forma de conocer las tarifas que se aplicaban en el taxi, se adoptó el módulo para incorporar las tarifas 1, 2 y 3 famosas. Ese cambio fue subvencionado por la Administración al taxista. A partir de 2002, con la normativa sobre la compatibilidad electromagnética, los módulos tuvieron que adaptarse poco a poco a las nuevas tecnologías que había.



“El futuro del taxi está en vehículo eléctrico para ciudad”

También viviste la adaptación de los taxímetros al euro. ¿Cómo fue esta etapa histórica?

Fue bonita y también se produjo en el 2002. Estábamos acostumbrados a que el taxímetro saltara cada cinco pesetas, aunque primero lo hizo a peseta. Se trataba de un salto muy constante. Después también hubo otra etapa la transformación del taxímetro electromecánico a eléctrico.

¿Es comparable hoy el modelo de taxi de Barcelona con el del resto de ciudades de España?

Barcelona tiene el mejor parque de vehículos por el volumen de taxis que hay. Posiblemente en algunas ciudades más pequeñas con 100 taxis la flota sea más nueva o más cuidada que donde hay 10.500, pero en relación con las ciudades importantes de España la flota de

taxis de Barcelona es la más nueva, y la prueba es que estamos sobre una vida media de vehículos de cuatro años y medio.

¿Se conserva mejor el vehículo taxi ahora que hace unos años?

Sí ya que ha experimentado un cambio. Cuando nosotros entramos en este servicio todas las inspecciones que se hacían eran manuales y visuales. A partir del año 1981, la Corporación Metropolitana de Barcelona creó una mini estación ITV aquí en Zona Franca y las revisiones que se hacían de taxímetros y frenos era a través de velocímetros y frenómetros lo que conllevó a una mejora de la comprobación de tarifas y de la seguridad. A partir de 1984 se creó la primera ITV en Badalona, y luego en Sant Just. De esta manera dividimos la flota del área metropolitana.

¿Cuál es el balance que haces del papel y funcionamiento de las ITV?

Al principio pasaba la revisión un 60% de la flota y ahora lo hace el 95%. De ese porcentaje hay un rechazo mínimo, de un 1 o 2%, y hay más rechazo por la documentación que por las deficiencias de la propia estructura del vehículo.

Con tu jubilación llega también la sustitución. ¿Qué consejos trasladas a la persona o personas que ocuparan tu lugar?

En principio que sigan manteniendo lo que se ha logrado y si pueden mejorarlo que lo hagan porque creo que queda camino. En cuanto a las ITV se debe seguir avanzando en la revisión metropolitana, en mejorar el funcionamiento del taxímetro, en estudiar la ubicación de los equipos porque cada vez hay más y más nuevos que se montan en el vehículo. Hay que intentar renegociar con los fabricantes para que, igual que colocan una serie de equipos en los vehículos privados, vean cómo pueden hacerlo cuando se trata de un vehículo para taxi. Hoy las cadenas lo tienen más fácil para adaptarse que antiguamente.

¿Cuál es el balance que haces del interés de los fabricantes por el vehículo taxi?

Es positivo. Antiguamente, aunque se vendían taxis, el fabricante no estaba muy por la labor, excepto una marca que después desapareció, que era la Renault. Esta marca sí que tenía un sistema preparado

“Barcelona tiene el mejor parque de vehículos por el volumen de taxis que hay”

para taxis porque como los coches iban con butano, los ejes traseros iban reforzados para evitar que hubiera algún problema. Después, poco a poco todas las marcas han ido mejorando e incorporando nuevas tecnologías y, aunque los coches siguen siendo para particulares, también se tiene más en cuenta al taxi. Hoy hay marcas que, cuando se hace la petición, tienen un código especial para cuando el vehículo está destinado para taxis.

Algunos taxistas apuestan por un coche único para el taxi. ¿Podría ser viable?

Eso se ha hablado siempre. Tenemos la experiencia de Londres, aunque parece que ahora también se lo está cuestionando. Un coche único aquí puede ser bueno para el empresario del taxi pero no para el autónomo, porque no olvidemos que el autónomo utiliza su vehículo para sus desplazamientos no profesionales. Podría plantearse un coche único para abaratar costes de mantenimiento, pero nada más.

¿Una opinión sobre cómo dejas al sector?

El sector está en crisis como estamos todos y, probablemente, ahora tengan que trabajar más horas que antes, pero creo que poco a poco podremos salir a flote de todo esto.

¿Qué te llevas en la mochilla?

Treinta y tres años de trabajo en esta casa y un recuerdo de muy buenos compañeros.

También has hecho muchos amigos en el taxi.

Siempre. Tengo amigos tanto dentro como fuera del taxi.

¿Intentarás mantenerlos?

Como pueda; intentaré verlos. Lo que pasa es que a veces las distancias no te ayudan...

Alguien me ha dicho que eres un fan del 600 y que tienes uno. ¿Formas parte del club?

No, no formo parte del club, pero ahora posiblemente me dedique a él. Lo que pasa es que mantener un 600 en condiciones adecuadas cuesta mucho dinero. Aunque el mío está bien, mantenerlo cuesta y ahora para un jubilado, aún más...

Las últimas palabras para tanta gente que ha tratado contigo y te conoce desde hace treinta y tres años...

Agradezco a todo el mundo la colaboración que me han prestado porque yo he aprendido mucho y cada día el taxi me ha aportado siempre algo nuevo. Deseo dar las gracias a todas aquellas personas que han estado conmigo. Estoy muy agradecido. Han sido treinta y tres años buenos en esta casa.

Publicitat

ASSEGURANCES TAXI - ☎ 934 920 361

Nueva opción de seguro para el industrial taxista en compañías de primera línea (de terceros a todo riesgo)

Terceros desde 600€ - Todo riesgo desde 755€*

(*dependiendo del uso y bonificación acumulada)

Passeig de Gràcia, 12, 1º (Barcelona) Tel. 934 920 361.

Correduría: Segurmóvil Centro de Correduría de Seguros S.L. - desde 1986 DGS Nº J-730

Parking **GRATUÏT** carrer de Casp, 11 (Parking Novedades).

Horario de atención: de 9:00 a 14:00 y de 16:00 a 18:00 h.



Dionisio Gracia Fajardo / presidente del STAB



Debemos arrimar el hombro todos, con ganas y esfuerzo constante

Inicio este escrito volviendo a mencionar la dichosa crisis. Crisis que, como repetidamente vengo declarando en esta revista, debe afrontarse siempre desde el optimismo e intentando aportar cada uno nuestro granito de arena para vencerla. Debemos arrimar el hombro todos, con ganas y con esfuerzo constante. Por ello, ante los nubarrones que oscurecen la economía, debemos ser cada día más amables y apoyarnos cada vez más con las nuevas tecnologías. Sólo con la suma de los esfuerzos individuales podemos ver un rayo de luz y un mejor futuro para todos.

Esto no evita la consideración de que no sirven para superar la crisis medidas como la recientemente adoptada por el IMT respecto a la limitación en la contratación de asalariados. Medida no igualitaria, ya que sólo afecta a algunos titulares. En concreto, no es aplicable a los que ya contaban con asalariados en nómina. Ya dejamos clara nuestra posición en artículos anteriores. Postura que hemos reafirmado con la presentación de las correspondientes alegaciones. Creemos, en todo caso, que es una norma que va en contra de los más débiles. El 95% de los autónomos no está por la labor de contratar asalariados, y sólo algunos lo pueden llegar a hacer por ajustes económicos en su negocio. Lo podrían hacer para salir adelante, por ejemplo, en el pago de las cuotas para pagar la financiación por la compra de la licencia cuando baja la recaudación.

En realidad, se trata de luchar todos juntos con el consenso y diálogo máximos, apoyando soluciones que lleven el máximo acuerdo para afrontar con fuerza la superación de la crisis y que, a la vez, no sirvan para dividir al sector. No debe olvidarse que en situaciones de penuria económica general

somos un sector refugio donde se buscan puestos de trabajo (y actualmente somos ya más de cuatro millones de parados). Ahora bien, esto no puede ser óbice para deslindar estas situaciones del peligroso intrusismo.

Así, debemos dedicarnos a ganar mercados en relación a carriles, paradas, giros, paradas deficitarias o manifiestamente mejorables como la Estación de Sants, el Aeropuerto y el Muelle Adosado, sin olvidar otro destino turístico básico dentro de la ciudad: la Sagrada Familia; la elaboración definitiva del Reglamento de emisoras, la necesaria entrada de taxis adaptados y de siete y nueve plazas, las paradas en los hoteles, apoyar la celebración de ferias y congresos o luchar contra el intrusismo... Debemos, en definitiva, evitar que otros coman de lo nuestro, aumentando el espectro de mercados posibles y con ello diversificar y aumentar nuestras fuentes de riqueza.

Precisamente, en una reciente reunión mantenida con el gerente del Instituto en la que hicimos un repaso general al sector, me ha pedido paciencia en temas como el irresoluble problema de la parada de la Estación de Sants (que no podrá solventarse hasta que se acaben de una vez por todas las interminables obras); o la aprobación de los coches de siete y nueve plazas (se requiere una fuerte inversión y la fijación de una tarifa especial justa, atendiendo a la inversión especial que requieren, pero a la vez consensuada).

Respecto al Muelle Adosado del Puerto, es lamentable que no se solucionen los problemas que tenemos a la hora de encochar, ya que la llegada de turistas por el puerto supone servicios que no pueden perderse y se están perdiendo en buen número: hemos de buscar una solución inmediata.

Por otro lado, y sin entrar en debates de otro calado, considero que la Plaza Monumental no debe cerrarse, ya que son muchas las carreras que se realizan los días que hay corrida.

Se trata, en definitiva, de buscar nuevos nichos de mercado y consolidar los existentes a través de la especialización y el uso de las nuevas tecnologías. Hay que dar un servicio cada día de mayor calidad y llegando a todos los sectores de la sociedad que nos demanden. Así, junto a la preparación tecnológica, debemos preocuparnos por dar la mejor base de conocimiento y actitud frente a los usuarios. Debemos lograr una plantilla de profesionales cada día más preparados y cualificados y así dignificar cada día un escalón más nuestra honrosa profesión. Igualmente hemos de exigir a las autoridades los carriles y giros necesarios para aumentar nuestra velocidad comercial y bajar costes, sin olvidar el papel fundamental que deben realizar las radioemisoras para lograr un servicio cada día más eficiente y mejor valorado por nuestros clientes.

Respecto de los vehículos especiales, se trata de fomentar los adaptados con el fin de atender adecuadamente a los enfermos y discapacitados que reclaman un servicio de calidad: los taxis sanitarios. Creo que sería necesario triplicar su número y más si tenemos presente que muchas localidades del área no pueden aportar este vital servicio. Asimismo, el apoyo a los vehículos de siete y nueve plazas supone que, si no realizamos nosotros este servicio, acabe llevándolo a cabo la competencia. Es un asunto complicado, pero debemos hacerle frente y me consta que se está en esta línea de trabajo, aunque hemos de ponernos las pilas.

CONTINUA A LA PÁGINA 22

RECAMBIOS SUPERTAXI

C/ Aragón, 71 - 08015 Barcelona - Tel. y fax: 932 260 012 - Tel. 931 637 016
www.supertaxi.es - supertaxibcn@gmail.com



Empresa dedicada al sector del automóvil y al servicio del taxista



No cerramos al mediodía, sábados abiertos
¡Nos ajustamos a su día de fiesta para reparar su coche!



¡Por cada 60€
de compra regalo,
de esta fantástica
nevera!
hasta fin de existencias



Disponemos de talleres
para nuestros clientes.

Gran oferta: compresores
aire acondicionado,
embragues, alternadores,
refrigeración...

Especializada en todo lo que tiene que ver con tu taxi



C/ Aragón, 71 - 08015 Barcelona - Tel. y fax: 932 260 012 - Tel. 931 637 016 - www.supertaxi.es - supertaxibcn@gmail.com

Volviendo a la lacra del intrusismo, debemos apoyarnos en las fuerzas del orden para luchar con mano dura, ya que en la mayoría de casos está localizado en áreas concretas. Respecto a la Guardia Urbana tengo que volver a insistir en que además de colaborar en el respeto de carriles bus taxi, de paradas, giros,... que me consta que lo hacen, los agentes del orden en zonas de ocio y, especialmente nocturno, deberían discernir cuándo realmente se comete una infracción, ya que nos llegan sanciones que parecen meramen-

te recaudatorias en momentos en que se está a la espera de encochar o dejando a un cliente a altas horas de la noche, prestando un servicio fomentado por las autoridades. Tampoco quiero olvidar la situación de plaza de Catalunya, que causa más de un conflicto y acaba innecesariamente muchas veces en denuncias que podrían evitarse con más colaboración por parte de todos.

Para acabar con algo positivo de lo que debemos enorgullecernos los taxistas de Barcelona, debo remarcar la

posibilidad que tienen los nuevos profesionales de acceder a créditos bancarios, pese a la situación restrictiva, a través de la pignoración de las licencias. Es un tema que solo se ha logrado aquí y con el apoyo incondicional del IMT, que colaboró en todo el proceso y por lo que no me cansaré de agradecer su labor. No todo se hace mal, y como he declarado a lo largo del presente artículo, se trata de actuar todos juntos para luchar y superar las situaciones difíciles como sin duda es la actual.

Lluís Berbel / president del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)



El Fondo Social del STAC se abre a todos sus afiliados

El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) está trabajando para dar cada día más servicios a sus afiliados y a todos los taxistas en general. El pasado mes de diciembre, el STAC realizó una asamblea de los socios de su Fondo Asistencial y se decidió, a propuesta de su Ejecutiva, ampliar los beneficios del mismo a todos los afiliados del STAC del área metropolitana de Barcelona. Hasta la fecha era necesario únicamente estar inscrito en la emisora Barnataxi.

¿Qué es el FONDO ASISTENCIAL?

El Fondo Asistencial es un fondo de solidaridad entre los compañeros para cubrir los costes de los golpes que tenemos con los coches, y es complementario a la póliza normal del seguro. Por alrededor de 200€ al año, te cubre los golpes, tanto si son culpa tuya como si no. Es un fondo con más de quince años de existencia y ahora queremos ampliarlo para que se beneficie el mayor número posible de taxistas. La única condición es estar afiliado al STAC.

Este cambio obedece en gran medida a dos cuestiones: la primera, a una demanda de muchos afiliados, y la segunda, a nuevas expectativas de crecimiento tanto del STAC como de la emisora Barnataxi.

Barnataxi (y, como nos imaginamos, la gran mayoría de radioemisoras de los alrededores de Barcelona) ha visto mermada su demanda de servicios de particulares por las circunstancias actuales, pero no así en su ampliación de abonados empresas. Gracias a la incorporación en nuestra estructura organizativa de un responsable comercial hemos ampliado nuestra cartera de clientes, al estar integrado en el centro de llamadas de Radio Taxi Central Catalunya. Fruto de esta nueva gestión ha sido que no solo hemos crecido en Barcelona, sino que además hemos establecido nuevos contratos de servicio con filiales de nuestros clientes en Barcelona, en toda Catalunya.

El Fondo Asistencial que ahora ampliamos a los afiliados del área metropolitana, tenemos previsto ampliarlo a medio plazo a toda Catalunya, y daremos el pistoletazo de salida una vez establezcamos contratos de colaboración con talleres y sociedades de peritaje en los principales núcleos urbanos del país.

En esta nueva etapa contamos con la colaboración de todas nuestras radioemisoras asociadas, y de afiliados repartidos por toda Catalunya allá donde no existan radioemisoras para cubrir los servicios de fuera del área metropolitana de Barcelona.

Hablar en los tiempos actuales de crecimiento o mantenimiento de volumen de trabajo, solo es posible si una organización ha trabajado con tesón y entusiasmo, estas variables más otras más es lo que ofrecemos hoy a todos los afiliados del área metropolitana y próximamente al resto de Catalunya.

DevoluIVA: el nuevo servicio para el taxi que permite fidelizar y aumentar el número de clientes

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Al finalizar un servicio de taxi, muchos son los clientes que, por ser empleados, profesionales o autónomos, solicitan un tique para poder deducir dicho gasto en su empresa. Lo mismo sucede con los servicios ofrecidos por *parkings*, bares, restaurantes, peajes, etc.

No obstante, al no existir factura y solo un tique, dichas empresas no pueden deducirse el IVA incluido en el gasto, lo que origina una pérdida económica que en algunos casos puede llegar a ser significativa. De hecho, de acuerdo a la Ley, ni siquiera el gasto en sí mismo puede declararse como fiscalmente deducible a efectos del impuesto de sociedades o del IRPF si no existe una factura que lo acompañe. Se calcula que el importe de IVA no recuperado en España por las empresas en concepto de taxis, restaurantes, *parkings*, gasolina y otros servicios profesionales asciende a más de 1.000 millones de euros anuales.

DevoluIVA es un innovador servicio de emisión de facturas electrónicas recapitulativas de los tiques de gas-



tos que los clientes reciben cada vez que utilizan un servicio profesional. En el caso del taxi, el servicio está plenamente integrado con el taxímetro y su gestión es totalmente automatizada, no restando tiempo de trabajo al taxista y proporcionándole un claro valor añadido. Ahora, DevoluIVA ofrece gratuitamente sus servicios a todos los taxistas de Barcelona que estén agrupados en una emisora de radio teléfono. Radio Teléfono Taxi de Madrid, Servitaxi en Barcelona y Radiotaxi Aragón han sido algunas de las primeras emisoras en implantar DevoluIVA en España, con lo que miles de taxistas disfrutan ya gratuitamente de este servicio.

Para los clientes del servicio de taxi el funcionamiento todavía es más sencillo pueden darse de alta en DevoluIVA a través de Internet, recibir las facturas en formato electrónico e integrarlas automáticamente en su sistema de

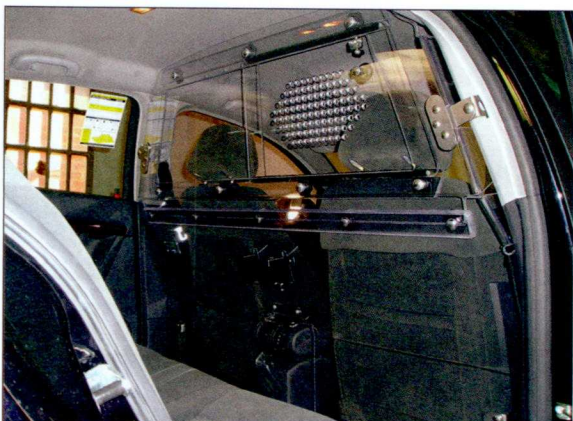
gestión. Además, DevoluIVA guarda todos los tiques y facturas recapitulativas en soporte electrónico durante un periodo de diez años, cumpliendo por tanto con los requerimientos legales en materia de facturación electrónica.

Los clientes podrán identificar los taxis adheridos al servicio DevoluIVA a través de los distintivos en las ventanillas, de la página web www.devoluiva.com y de un buscador operativo desde el teléfono móvil. Además, los clientes también podrán solicitar un taxi a través de su teléfono móvil, gracias a una aplicación GPS especialmente desarrollada por DevoluIVA.

Está previsto que a muy corto plazo, y por las ventajas que hemos enumerado que DevoluIVA ofrece a sus usuarios, los taxis que ofrezcan este servicio se conviertan en la opción preferente de profesionales, autónomos y empresas que requerirán que sus empleados acudan exclusivamente a establecimientos adscritos a DevoluIVA. En este contexto, DevoluIVA se configura como una herramienta de futuro e imprescindible en el taxi para incrementar el grado de fidelización y el número de clientes.

Para más información, visite www.devoluiva.com

Publicitat



MAMPARAS DE SEGURIDAD PARA TAXI

SEGURTAX[®]

- MAMPARAS DE SEGURIDAD CON VENTANA CORREDERA Y AGUJEROS
- FABRICADA EN POLICARBONATO LEXAN TRANSP. DE 6 mm ANTI-RAYA
- TOTALMENTE EXTRAÍBLE - SIN DESTAPIZAR NI PERFORAR EL COCHE
- NO OCUPA ESPACIO - SE ADAPTA A LA POSICIÓN DE SU ASIENTO

ATENCIÓN AL CLIENTE: TEL. 937 859 207 - www.segurtax.com

Balanç del primer semestre de col·laboració entre Avalis de Catalunya, SGR i l'Institut Metropolità del Taxi

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Fa uns mesos es va publicar en aquesta revista una entrevista amb el conseller delegat d'Avalis de Catalunya, SGR, Joan Cervera.

En aquesta entrevista, Cervera explicava qui era Avalis de Catalunya, a què es dedicava, els avantatges que podia oferir a les pimes i autònoms, i especialment en el sector del taxi.

Ara que han passat ja sis mesos des que vam iniciar aquesta campanya d'ajuda al finançament per a la compra de llicències de taxi, quin balanç podem fer?

Com tots els nous productes, el nostre aval per facilitar el finançament de la compra d'una llicència de taxi va tenir un inici lent, al voltant de l'octubre de l'any passat. Però a mesura que van anar passant els mesos, es van incrementar i es van anar accelerant les sol·licituds per a operacions d'aquest tipus i, en finalitzar el mes de març d'aquest any, el balanç és de 67 operacions estudiades per un import global de 7.476.200€, de les quals se'n van aprovar 64 per un import de 7.091.200€.

Quina es la causa d'aquest volum d'operacions?

El fet de ser un producte a mida, que garanteix el finançament per a la compra de la llicència amb unes condicions preferents i competitives, però especialment la repercussió que ha tingut amb els beneficiaris que han obtingut el finançament gràcies a l'aval d'Avalis, i la publici-



Avalis de Catalunya, SGR és una Societat de Garantia Recíproca que va ser creada el maig de 2003 per la Generalitat de Catalunya a proposta del Departament d'Economia i Finances.

tat que aquests han fet entre els companys del sector.

Segueix aquest ritme de creixement?

Durant aquest mes d'abril el nombre de sol·licituds ha seguit incrementant-se de forma continuada i creiem que encara passarà un temps fins que arribi a una estabilització natural.

Podem dir, per tant, que l'aval d'Avalis per a la compra d'una llicència de taxi és un producte demanat?

A la vista d'aquests resultats, i de la demanda actual, creiem que el nostre aval, per tal d'obtenir el finançament

necessari en la compra de les llicències de taxi és un producte encertat i que té l'acceptació del sector, en tota la seva amplitud, des dels emprenedors, a les gestories especialitzades i a l'Institut Metropolità del Taxi que han dipositat en Avalis de Catalunya, SGR, la seva confiança i col·laboració.

AVALIS DE CATALUNYA, SGR

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

informacio@avalis.cat
www.avalis.cat

L'IMT amplia la subvenció per a l'adaptació d'una targeta a dues dels equips de seguretat adquirits entre el 13 de desembre de 2008 i el 21 d'abril de 2009

► El desembre de 2008, la Direcció General d'Emergències i Seguretat Civil 112 va informar a l'Institut Metropolità del Taxi que a partir d'aquell moment deixaven de validar els equips de seguretat d'una targeta perquè no oferien garanties de seguretat.

Davant d'aquesta situació, l'IMT va establir contactes amb els fabricants d'aquests equips per tal que estudiessin l'alternativa de poder fer-ne la conversió a dues targetes. Arran d'aquestes conversacions es va arribar a l'acord que l'IMT es faria càrrec del cost de la conversió

de l'equip d'una targeta a dues dels equips existents en aquell moment, mentre que el fabricant assumia el compromís d'encarregar-se de la conversió dels equips que a partir d'aquell moment venguessin.

Atès que DIGITAX no ha complert el compromís i per tal de no perjudicar els taxistes afectats, l'IMT ha pres la decisió d'ampliar la subvenció per a la conversió dels equips d'una targeta a dues a tots aquells taxistes que hagin adquirit els seus equips en el període comprès entre el 13 de desembre de 2008 i el 21 d'abril de 2009.

Preguem que eviteu interferències en la parada del Parc Güell!



► La parada de taxis situada en el Parc Güell és potser on hi ha una activitat constant durant pràcticament tot l'any. Atès que el carrer d'Olot on es troba és estret i, a totes hores rep una afluència de gent important, es recomana a tots els taxistes que acostumen a prestar servei en aquest punt turístic de la ciutat que prenguin totes les precaucions possibles per no interferir l'accés

ni la circulació dels veïns de la zona i que respectin l'estructura i la capacitat de la parada.

L'Institut Metropolità del Taxi (IMT) està treballant amb els responsables del Districte de Gràcia i el representants del món associatiu per tal de trobar solucions a aquesta problemàtica d'acord amb els projectes futurs del Parc.

Nova parada de taxis a la Rambla, sentit ascendent, per donar servei al Gran Teatre del Liceu



Parada que dona servei al Gran Teatre del Liceu, operativa a partir de les 20:00 fins a les 08:00 h.

► L'Ajuntament de Barcelona ha habilitat des del març una parada de taxis a La Rambla, just davant del Gran Teatre del Liceu, en sentit ascendent. Aquesta zona és de càrrega i descàrrega de 08:00 a 20:00h i funciona com a parada de taxis des de les 20:00 fins a les 8:00h. Recordeu que, després de cada funció, hi ha una demanda de taxis important.

Per a més informació de la programació del Gran Teatre, consulteu el portal web: www.liceubarcelona.cat

Preneu nota del canvi o autorització de diverses parades a Barcelona i Badalona!

HOSPITAL DE SANT PAU

S'ha habilitat una nova parada per prestar servei als usuaris de les consultes externes de l'Hospital de Sant Pau, al carrer de Mascasanova i amb capacitat per a cinc vehicles. Aquesta parada té horari de dilluns a divendres de 10:00 a 20:00 h (horari en què estan obertes les consultes).

La parada del carrer de Sant Quintí ara té l'inici just abans de l'entrada principal de l'Hospital, evitant així el perill que suposava que l'inici estigués passat aquest pas.

ESTACIÓ DE L'ARC DEL TRIOMF

Pel canvi d'ubicació de l'entrada i la sortida d'aquesta estació, s'ha habilitat una parada de taxi a la mateixa Avinguda de Vilanova, costat mar, i amb l'inici al semàfor del carrer de Roger de Flor.

BINGO BILLARES

S'ha ampliat la parada de la Gran Via de les Corts Catalanes, 724 .

BADALONA

Ampliació en tres places més de la parada del carrer de Martí Julià (Via Augusta).

Per una altra banda, s'ha autoritzat al servei del taxi l'ús del vial per a autobusos existent al Tanatori municipal i s'ha autoritzat al taxi els girs següents:

- **Esquerra:**
Al carrer de Pius XII cap a Solidaritat
Al carrer d'Alfons XIII cap a Tortosa
- **Dreta:**
A la Riera Canyadó cap a Almogàvers

Els taxistes que recullen passatge prèviament contractat a l'aeroport estan obligats a portar la declaració de contractació reglamentada per la Generalitat de Catalunya

► Es recorda a tots els taxistes que hagin de dirigir-se a l'aeroport a recollir passatge contractat prèviament que se'ls exigirà la declaració escrita segons estableix l'Ordre del Departament de Política Territorial i Obres Públiques d'1 d'agost de 1986 de la Generalitat de Catalunya (veure document annex). Aquesta exigència es fa extensiva també a les emissores de radiotaxi, encara que el document de contractació de l'emissora ja especifiqui aquesta circumstància.

S'informa, per una altra banda, que els taxímetres s'hauran de posar en marxa en el moment en què el client estigui dins del vehicle i es doni per iniciada la carrera. Està, per tant, totalment prohibit tenir el taxímetre encès quan s'està en espera del client a la terminal.

Los taxistas que recojan pasaje previamente contratado del aeropuerto deben llevar la declaración de contratación reglamentada por la Generalitat de Catalunya

► Se recuerda a todos los taxistas que se dirijan al aeropuerto a recoger pasaje contratado previamente que se les exigirá la declaración escrita reglamentada en la Ordre del Departament de Política Territorial i Obres Públiques d'1 d'agost de 1986 de la Ge-

neralitat de Catalunya (ver documento anexo). Esta exigencia se hace extensiva a las emisoras de radiotaxi, aunque el documento de contratación de la emisora refleje esta circunstancia.

Asimismo se informa de que los taxí-

metros se deben poner en marcha cuando el cliente esté dentro del vehículo y se dé por iniciada la carrera.

Está, por tanto, totalmente prohibido tener el taxímetro encendido cuando se está en espera en la terminal.

00635

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

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

Dades d'identificació del servei

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

Condicions

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

Localitat i data

Signatura

SERVEI TERRITORIAL DE PORTS I TRANSPORTS DE *Escolliu una opció*

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

(*) DOGC núm. 740, de 15 de desembre 1986

Auto Fuber

SERVEI OFICIAL **SEAT** DEL POBLENOU
Badajoz, 52 Tel. 93 485 00 49*

Vehicle nou



Autoemoción



SEAT ALTEA XL

Present i futur del TAXI

Estem al Centre de Barcelona

El millor preu i servei el trobarà a Auto Fuber

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

OFERTES

Auto Fube

Maig - Juny

Gran Oferta en Pneumàtics



Totes les MARQUES, muntatge i equilibrat inclòs

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

OFERTES 2011

Inspecció 15.000 Km * + Filtre Oli + Revisió amb Màquina Diagnosi
 Inspecció 30.000 Km * + F. Oli + F. Pol.len + Revisió amb Màquina Diagnosi
 Substitució Pastilles Frens Davaners
 Substitució Pastilles Frens Posteriors
 *Motors sense filtre de partícules

SEAT ALTEA XL SEAT toledo TOTS ELS MODELS	SEAT alhambra TOTS ELS MODELS
62,80 €	62,80 €
125,00 €	127,30 €
71,10 €	86,60 €
52,20 €	67,50 €

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

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

✓ Servei Integral de l'Automòbil

- ✓ Àrea d'Atenció al Client
- ✓ Recanvis i Accessoris
- ✓ Electrònica
- ✓ Alineat, Equilibrat i Pneumàtics
- ✓ Àrea de Vendes
- ✓ Mecànica
- ✓ Planxa i Pintura
- ✓ Servei ITV

Som ràpids, s'espera i se l'emporta



Més de cinquanta anys al Servei del TAXI ens avala



No tanquem al migdia



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

El equipo Jasil TSD 52 está debidamente homologado y es válido para la Tarifa 4

► La empresa Jasil comunica que esta recibiendo de los taxistas de Barcelona diversas llamadas y correos electrónicos solicitando aclaraciones sobre las informaciones que están recibiendo de algunos talleres en los cuales se les comunica que el equipo de Jasil no es válido para la tarifa 4 y, por lo cual, se les indica y aconseja quitarlo y optar por otra marca.

Jasil afirma que esta información es totalmente incierta y falsa, y aclara que el modelo Jasil TSD 52 está

debidamente homologado en varios países de la Unión Europea, entre ellos España, con el número e9*72/245*95754*024180*00. Asimismo subraya que el equipo es compatible con todos los taxímetros previa la instalación de un *software* en la *interface*.

En este sentido, Jasil recomienda a los taxistas que acudan a los siguientes talleres para evitar ser engañados y confundidos:

Barcino Telecom, SL
Polígono Industrial Pla
C/ El Pla, núm. 5
Molins de Rei
Teléfono: 938 492 955

Mastertaxi, SL
Carrer d'Acer, 28 nave 1
08038 Barcelona
Teléfono: 932 432 169

Interfacon, SA
Carrer de Perú, 104
08018 Barcelona
Teléfono: 932 662 030

Barnataxi celebra el seu 22è aniversari en un moment d'estabilitat i creixement

► L'Hotel Palas de la Pineda de Vilaseca va ser seu de la celebració del 22è aniversari de Barnataxi i del 39è de l'STAC, a la qual van assistir 300 invitats i nombroses persones vinculades a institucions i empreses que treballen amb el sector del taxi.

Lluís Berbel, president de Barnataxi, va destacar en la seva intervenció l'estabilitat que ha aconseguit l'emissora els darrers anys en el camp econòmic i la millora en la seva quota de mercat que ha fet possible el treball dels taxistes associats en Barcelona i en els municipis metropolitans. Ressaltà que aquest camí ha estat possible gràcies al treball realitzat i al fet que Barnataxi pertanyi al Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC).

Durant la celebració es van lliurar plaques d'agraïment a diverses autoritats i, particularment, a Francesc Narváez, president de l'IMT, qui, en haver anunciat que deixaria la primera línia política quan finalitzi l'actual mandat municipal, es va acomiadar del sector reconeixent especialment el caràcter reivindicatiu de l'STAC. També va rebre l'agraïment de l'emissora Ricard Font, director general de Transports de la Generalitat de Catalunya, qui es va comprometre a col·laborar amb el taxi malgrat el moment econòmic actual. José Artemio Orduna, president de la



Francesc Narváez, president de l'IMT, va rebre de mans del president de Barnataxi, Lluís Berbel, una placa d'agraïment per la tasca desenvolupada en el sector durant els darrers anys.

Confederación del Taxi de España, i Jean Claude Françon, president de la Federation Nationale des Taxis Independents de França van rebre també l'agraïment especial de l'emissora. Com cada any, Barnataxi va voler acomiadar els taxistes associats que darrerament han deixat el sector amb motiu de la seva jubilació.

Francesc Narváez, president de l'IMT, va agrair a Barnataxi, a l'STAC i va aprofitar per traslladar el seu primer acomiadament del sector.

Canvis en el trànsit amb motiu de la ubicació provisional del Mercat Dominical del Llibre de Sant Antoni

Ajuntament de Barcelona

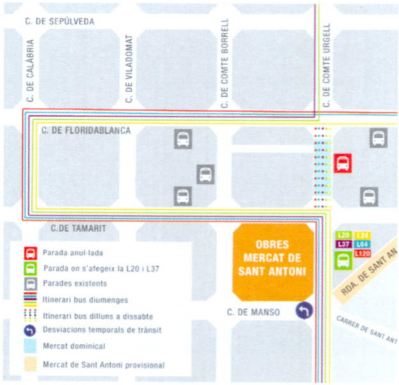
Construcció provisional del Mercat Dominical del Llibre de Sant Antoni

Us comuniquem que, a partir del dia 18 d'abril, s'iniciarà la construcció provisional del Mercat Dominical del Llibre al carrer del Comte d'Urgell, entre Tamarit i Floridablanca. La nova estructura acollirà els comerciants d'aquest mercat mentre durin les obres de remodelació del Mercat de Sant Antoni.

L'estructura provisional consistirà en una marquesina oberta, que permetrà el pas normal dels vianants, amb una coberta mòbil que es replagarà de dilluns a dissabte i s'estendrà només els dies de mercat. La instal·lació permetrà que els vehicles puguin circular per aquest tram del carrer d'Urgell, de dilluns a dissabte. El diumenge al matí serà l'únic dia que es tancarà a la circulació per al funcionament del mercat dominical. Es preveu que la construcció finalitzi el mes de juliol de 2011.



Més informació: www.bcn.cat/obres



► Des del dia 18 d'abril fins a la finalització de la reforma del Mercat de Sant Antoni, els diumenges, a partir del dia 22 de maig, entre les 8 i les 20 h, es desvia el trànsit dels vehicles de la zona afectada cap al carrer de Manso.

L'estructura provisional que acull el

Mercat Dominical del Llibre de Sant Antoni mentre en durin les obres de la remodelació és una marquesina oberta, que permet el pas normal dels vianants. Se l'ha dotat d'una coberta mòbil que es replega de dilluns a dissabte i s'estén només els dies de mercat. La instal·lació permet d'aquesta manera que els

vehicles puguin circular per aquest tram del carrer d'Urgell de dilluns a dissabte.

El diumenge al matí és l'únic dia que es tanca a la circulació per al funcionament del mercat dominical. Es preveu que la construcció finalitzarà el mes de juliol de 2011.

CONGRESSOS 2011 A BARCELONA AMB MÉS DE 1.000 DELEGATS					
INICI	FI	NOM CONGRÉS	NOM SEU	DELEGATS	
24/05/11	28/05/11	25th International Symposium on Cerebral Blood Flow and Metabolism - BRAIN11	Centre de Convencions Internacionals de Barcelona (CCIB)	1.000	
25/05/11	26/05/11	Glassmann Europe	Parc Científic de Barcelona (PCB)	1.500	
13/06/11	14/06/11	Snackex Europe 2011. XIV International Savoury Snack and Nut Trade Show & Conference	Fira Gran Via	1.500	
17/06/11	21/06/11	6th International Symposium on Emerging and Re-emerging Pig Diseases	PCC	2.000	
22/06/11	25/06/11	13th World Congress on Gastrointestinal Cancer	Centre de Convencions Internacionals de Barcelona (CCIB)	2.500	
02/07/11	06/07/11	1st Congress of Ce-Orl-Hns	Centre de Convencions Internacionals de Barcelona (CCIB)	2.500	
16/07/11	22/07/11	Twenty-Second International Joint Conference On Artificial Intelligence - Ijcai	Centre de Convencions Internacionals de Barcelona (CCIB)	2.000	
12/08/11	15/08/11	Jornada Mundial De La Joventut 2011	Barcelona	10.000	
30/08/11	02/09/11	Ersa 2011 - European Regional Science Association 2011	Universitat de Barcelona - Facultat d'Econòmiques	1.000	
07/09/11	10/09/11	41st Annual Meeting of the European Society for Dermatological Research - ESDR 2011	Centre de Convencions Internacionals de Barcelona (CCIB)	1.000	
22/09/11	29/09/11	International Exhibition of Textile Machinery -Itma 2011	Fira Gran Via	100.000	
29/09/11	02/10/11	V Southern European Veterinary Conference	Fira Montjuïc	3.000	
03/10/11	06/10/11	7th European Congress on Tropical Medicine and International Health - FESTMIH	Centre de Convencions Internacionals de Barcelona (CCIB)	1.000	

172 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

► Fins al 15 d'abril de 2011, els taxistes relacionats en aquesta pàgina no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana. En conseqüència, l'IMT ha iniciat l'expedient sancionador corresponent.

La revisió metropolitana és una de les obligacions de tot taxista (Art. 32 del Reglament Metropolità del Taxi, de juliol de 2004). Amb aquesta, el client té la garantia que el vehicle demanat per prestar el servei és apte per fer-ho, i que, a

la vegada, té en vigor l'assegurança i la documentació que l'acredita per treballar en el sector del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Les persones que són transportades en un vehicle taxi tenen el dret de ser ateses pel conductor de la millor manera, amb un vehicle en les millors condicions tècniques i amb totes les garanties de seguretat i de cobertura en cas de produir-se un accident (Art. 9 del Reglament Metropolità del Taxi).

Llicències pendents de la revisió metropolitana

23	1131	2506	3139	4543	5678	7076	8107	9254	10216
25	1194	2558	3177	4659	5688	7077	8145	9388	10241
92	1281	2603	3380	4805	5797	7160	8158	9441	10575
228	1316	2625	3387	4805	6005	7315	8166	9585	10590
240	1346	2635	3534	4810	6030	7322	8225	9634	10611
303	1485	2645	3586	4991	6297	7409	8258	9639	10659
316	1508	2701	3604	5013	6350	7416	8354	9679	10675
364	1510	2732	3833	5076	6402	7433	8434	9746	10725
446	1521	2751	3887	5251	6406	7574	8457	9747	10800
492	1558	2805	4077	5295	6407	7578	8497	9835	10832
537	1742	2846	4094	5332	6447	7629	8530	9877	
646	1794	2883	4183	5343	6536	7659	8583	9978	
698	1847	2928	4355	5348	6544	7726	8583	9996	
741	1952	2954	4364	5415	6599	7819	8749	10050	
790	2038	2989	4377	5492	6607	7847	8770	10060	
951	2061	3021	4381	5513	6729	7950	8867	10134	
1060	2061	3068	4428	5550	6937	7979	9042	10136	
1084	2159	3107	4540	5581	7067	8025	9137	10144	

Denúncies i sancions

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

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu
2010/630	L: 4813	11.02.2011	100,00	54 10 i del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2011/36	C: 48081	11.02.2011	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/29	C: 49043	14.02.2011	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/18	C: 46908	17.02.2011	750,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2010/836	L: 8514	21.02.2011	251,00	53 4 del RMT No atendre una sol·licitud de servei.
2010/837	C: 53295	21.02.2011	251,00	53 2 j del RMT Prestar servei per trajectes o itineraris innecessaris.
2011/26	C: 45160	21.02.2011	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/27	C: 45160	21.02.2011	150,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/30	C: 44742	21.02.2011	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/33	C: 53719	21.02.2011	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/47	C: 53513	21.02.2011	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/42	L: 1852	28.02.2011	1.875,00	52 7 del RMT Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2011/43	L: 1852	28.02.2011	251,00	53 2 c del RMT Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2010/828	L: 1852	03.03.2011	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/866	L: 9672	03.03.2011	100,00	54 10 del RMT Qualsevol infracció de l'article 53.
2011/53	L: 1945	08.03.2011	60,00	54 10 c del RMT Abandonar el vehicle en la parada.
2010/807	L: 9672	10.03.2011	251,00	53 3 c del RMT Aplicar suplementos no autoritzats.
2011/64	C: 44742	10.03.2011	150,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/68	L: 3993	10.03.2011	60,00	54 10 c del RMT Abandonar el vehicle en la parada.
2011/123	L: 10216	10.03.2011	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2010/477	C: 22958	14.03.2011	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu
2010/642	C: 32314	14.03.2011	251,00	53 4 del RMT No atendre una sol·licitud de servei.
2011/81	C: 53693	14.03.2011	250,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/107	L: 3107	14.03.2011	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2011/113	L: 6030	14.03.2011	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2011/99	C: 44742	17.03.2011	250,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/101	C: 46908	17.03.2011	250,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/213	C: 47682	17.03.2011	251,00	53 3 c del RMT Aplicar suplementos no autoritzats.
2010/772	L: 4412	18.03.2011	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/75	C: 53719	18.03.2011	60,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/83	L: 1711	18.03.2011	60,00	54 10 c del RMT Abandonar el vehicle en la parada.
2011/117	L: 7726	18.03.2011	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2011/134	L: 7726	18.03.2011	2.500,00	52 6 del RMT Prestar servei mitjançant persones diferents.
2011/137	L: 1508	18.03.2011	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2011/103	L: 303	21.03.2011	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2011/104	L: 1711	21.03.2011	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2011/110	L: 5135	21.03.2011	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2011/133	L: 1869	21.03.2011	60,00	54 10 c del RMT Abandonar el vehicle en la parada.
2011/136	L: 1281	21.03.2011	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2011/141	L: 6542	21.03.2011	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2011/215	C: 47682	21.03.2011	251,00	53 12 del RMT Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2011/94	C: 50506	23.03.2011	251,00	53 12 del RMT Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2011/144	L: 6297	23.03.2011	2.500,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2011/166	L: 2045	23.03.2011	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2011/169	L: 2755	23.03.2011	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2011/189	L: 7229	28.03.2011	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2011/239	C: 47480	28.03.2011	60,00	54 10 i del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2011/140	L: 6407	29.03.2011	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2011/219	C: 49998	29.03.2011	750,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2011/163	L: 1258	30.03.2011	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2011/234	C: 48317	04.04.2011	250,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2011/238	L: 7975	04.04.2011	60,00	54 10 i del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2011/198	L: 9070	06.04.2011	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.

Edictes de notificació de proposta de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu
2010/378	C: 51186	01.02.2011	30,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
010/488	L: 5562	07.02.2011	1.251,00	52 6 del RMT Prestar servei mitjançant persones diferents.
2010/489	L: 5562	07.02.2011	1.251,00	52 7 del RMT Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2010/681	L: 4372	15.02.2011	30,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/468	L: 1852	16.02.2011	1.251,00	52 7 del RMT Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2010/276	L: 6407	21.02.2011	1.250,00	53 2 c del RMT Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2010/445	L: 7726	21.02.2011	1.251,00	52 6 del RMT Prestar servei mitjançant persones diferents.
2010/463	L: 7726	21.02.2011	1.250,00	53 12 del RMT Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/482	C: 51572	21.02.2011	251,00	53 12 del RMT Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/483	C: 44186	28.02.2011	251,00	53 9 del RMT Prestar servei en dies de descans obligatori.
2010/427	L: 7774	08.03.2011	251,00	53 4 del RMT No atendre una sol·licitud de servei.
2010/793	L: 8386	25.03.2011	251,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2010/582	L: 609	28.03.2011	251,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2010/610	L: 7680	28.03.2011	75,00	54 10 del RMT Qualsevol infracció de l'article 53.
2010/616	L: 9051	28.03.2011	75,00	54 10 del RMT Qualsevol infracció de l'article 53.
2010/92	L: 1140	30.03.2011	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/639	L: 9575	04.04.2011	30,00	54 10 c del RMT Abandonar el vehicle en la parada.
2010/552	L: 9070	05.04.2011	30,00	54 4 del RMT No complir les normes de la policia.
2010/553	L: 8710	05.04.2011	30,00	54 4 del RMT No complir les normes de la policia.
2010/746	L: 5348	12.04.2011	251,00	53 2 c del RMT Prestar servei sense l'assegurança obligatòria.

Edictes de notificació de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu
2009/1076	C: 41666	01.02.2011	60,00	54 8 del RMT No donar rebut als usuaris.
2010/111	C: 33386	21.02.2011	150,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/140	L: 5222	21.02.2011	1.250,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials d'una llicència.
2010/76	C: 33386	28.02.2011	30,00	54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/88	L: 8039	28.02.2011	1.251,00	52 7 del RMT Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2010/104	C: 44008	28.02.2011	251,00	53 2 i del RMT Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2010/128	L: 1673	28.02.2011	1.251,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2010/103	L: 1140	02.03.2011	1.251,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2010/131	L: 6297	02.03.2011	2.500,00	52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2010/123	L: 6407	08.03.2011	750,00	53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2010/144	L: 10172	08.03.2011	251,00	53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/155	L: 1330	08.03.2011	60,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/158	L: 1819	14.03.2011	150,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/178	L: 7037	14.03.2011	60,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/185	L: 9643	14.03.2011	60,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/200	C: 46908	14.03.2011	251,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2010/203	C: 46908	14.03.2011	251,00	53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2010/175	L: 6082	18.03.2011	30,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.
2010/149	L: 155	25.03.2011	75,00	54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats.

El Moviment R amb els taxis, un moviment sobre rodes

El Moviment R és una iniciativa promoguda per l'Entitat de Medi Ambient (EMA) de l'àrea metropolitana de Barcelona per tal de reduir la producció de residus, millorar-ne el reciclatge i la reutilització, i transmetre què se'n fa després. Ara, en el Moviment R, comptem amb el suport de l'**Institut Metropolità del Taxi**, que se suma, així, a la iniciativa de mobilitzar la ciutadania per prendre consciència del que es fa i es podria fer per viure d'una manera més sostenible. I n'estem molt orgullosos.

Tenim una missió molt clara: difondre la importància de millorar i conservar el nostre medi ambient. I et necessitem per aconseguir-ho. Perquè tu, que recorres la ciutat cada dia, ets un clar testimoni de com actua la gent.

Nosaltres actuem a través del nostre web www.moviment-r.cat i de les xarxes socials; tu pots fer-ho amb les persones que pugen al teu taxi. Oi que parleu del món, la societat, la política i el futbol? Per què no també sobre la necessitat de tenir cura del nostre entorn? Et convidem a fer-ho. No et sembla que hauríem de reclamar per



RECORDA:
ELS RECURSOS S'ESGOTEN,
LA NOSTRA FORÇA NO!

AQUESTS SÓN ELS 5 PRIMERS PRINCIPIS DEL MANIFEST R:

- 1 Els ciutadans i les ciutadanes compromesos amb el medi ambient tenim una DOBLE IDENTITAT: cada dia, fem les nostres feines i portem una vida aparentment normal, però, quan el futur del nostre planeta es posa en perill, ens convertim en el Moviment R, un comando d'activistes decidits a lluitar per un món més sostenible.

als nostres carrers i places el mateix respecte que esperes en el teu taxi? No creus, com nosaltres, que el respecte al medi ambient comença a casa nostra o a la feina, per exemple, amb els residus que generem i què en fem? No penses que, com a mínim, cal parlar-ne i difondre la necessitat de fer-ho bé?

Perquè sovint no separem bé els residus i no els posem al contenidor que toca, impedit-ne el reciclatge o valoració... Perquè petits canvis ens els nostres hàbits més quotidians, poden compensar els residus que generem.

No és una qüestió de moda ni tan sols una llei, és una qüestió de salut, de convivència i de respecte! És una qüestió que té a veure amb el futur que desitgem!

El Moviment R amb vosaltres, amb la R de Responsabilitat i Respecte. Amb la R de Recompensa, de Reflexió, de Reno! I, sobretot, amb la R de Reduir, Reutilitzar i Reciclar.

I qui és del Moviment R? El moviment R som persones anònimes, col·lectius, artistes, divulgadors, músics, presentadors, esportistes... i, ara també, taxistes. No hi ha cap requisit per entrar a formar part del Moviment R. Només cal aplicar les 3 R o tenir una iniciativa original per fer-ho. L'única cosa amb la qual fem distincions és amb les escombraries.

L'ORDRE DE LES R SÍ IMPORTA.

1. La R de Reduir. Som una societat massa consumista. Comprem coses innecessàries i en excés.
2. La R de Reutilitzar. Podem donar un altre ús a les coses que ja hem fet servir.
3. La R de Reciclar. Si no hem pogut aplicar les R anteriors, com a mínim reconvertim els residus en una altra cosa.

ACCIONS R. Sota el lema de les tres R (Reduir, Reutilitzar i Reciclar) i altaveu en mà, el Comando R de tant en tant surt al carrer per animar a grans i petits, estudiants i professionals, persones que separen els residus i d'altres que no ho fan tant. Aquestes són algunes de les accions que hem dut a terme al carrer.

GENER. El 30 de gener vam participar a la "Mitja Marató de Barcelona". Més de 60 persones ens vam reunir a l'Arc de Triomf de Barcelona per fer que la coneguda cursa de fons fos una mica més sostenible.

FEBRER. El 5 de febrer, vam estar a la fira de La Candelera de Molins de Rei per donar a conèixer el Moviment i parlar sobre les 3R. En aquest acte, es va llegir el Manifest R per explicar els

principis del Moviment, i es va muntar un Photocall en el qual totes les persones que van voler van ser fotografiades i van participar en el concurs "Recicla't i guanya un premi amb molta R".

MARÇ. El 27 de març vam ser a Sant Boi per celebrar la 12a Carxofada. Però a diferència d'altres anys, aquesta va ser la més sostenible de totes, ja que la ciutat i molts dels seus visitants es van lliurar al Moviment R. Més de 1.500 assistents van donar exemple de bones pràctiques dipositant les restes del dinar en els diferents contenidors de residus.

ABRIL. Durant el mes d'abril, el Moviment R va estar present al Mercat d'Intercanvi de Cornellà i a la Festa del Parc Natural de la Selva de Collserolla.

**Ens veiem en properes edicions de la revista!
Us convidem que el Moviment també es demostrï circulant!**

2 La nostra consigna és ben clara:
REDUEIX - REUTILITZA - RECICLA.

3 "MENYS ÉS MÉS": un savi consell. Utilitza menys matèries primeres, menys aigua i menys energia i ajudaràs a reduir els residus.

4 La imaginació al poder: no llencis mai res sense pensar en què es pot reconvertir. I sobretot, **REUTILITZA ELS OBJECTES ABANS QUE ES CONVERTEIXIN EN RESIDUS.**

5 Creiem en la **REENCARNACIÓ DE LA MATÈRIA**: recicla els residus perquè se'n puguin fer nous productes.



PEUGEOT 5008

Tiempos modernos



Maria Àngels Pujol
mapujol@arrakis.es

La renovación de vehículos para el servicio del taxi está dando lugar a la entrada de otros modelos y otros segmentos que hasta ahora eran inéditos en el sector. Uno de ellos es el de los monovolúmenes que poco a poco va ampliando su gama ofertando lo último que hay disponible en el mercado. Es el caso del Peugeot 5008 que ahora ya está autorizado. La marca del león tiene en este modelo a un volumen que salió al mercado a finales de 2009 y está teniendo una muy aceptable acogida dentro del segmento de los monovolúmenes compactos donde la oferta no es pequeña.

Diseño moderno y espacioso en todas sus plazas

El 5008 presenta un diseño moderno pero nada estridente, destacando tanto el morro corto pero elevado como los grupos ópticos. La carrocería mide 4,53 metros de longitud, con una anchura de 1,84 metros que es una de las más generosas de su segmento, mientras que la distancia entre ejes se sitúa en 2,73 metros. Las cuatro puertas laterales tienen la apertura convencional, en tanto que el portón trasero tiene un buen grado de apertura; de hecho, ofrece un plano de carga bastante bajo ya que está situado a 62 centímetros del suelo y presenta una boca de carga con una anchura de 1,16 metros y una altura de 85 centímetros, todo lo cual facilita el trasiego de bultos de considerable tamaño, algo muy importante cuando se efectúan viajes al aeropuerto o viceversa. Por lo que respecta al maletero, con unas formas inte-



Peugeot 5008.

riores muy regulares, ofrece una capacidad de 610 litros que pueden ampliarse hasta los 710 si se aprovecha la posibilidad de desplazamiento longitudinal que presentan los asientos traseros; además de diferentes ganchos para las redes de retención y pequeñas guanteras laterales, Peugeot monta una linterna en la parte lateral del portaequipajes que hace las veces de luz fija cuando se abre el portón y que puede utilizarse externamente fuera del coche siempre ya que cuando está guardada en su sitio se carga la pila.

El interior del 5008 es espacioso en todas sus plazas con una muy buena presentación y buenos materiales. En la parte delantera presenta el mismo salpicadero del 3008 de moderno diseño, con un cuadro de instrumentos integrado por dos grandes relojes de fácil interpretación. La consola central se distingue por su gran tamaño, tanto en anchura como en altura, lo que hace que la separación entre las dos plazas delanteras sea absoluta. Esta consola incorpora la palanca del cambio que al estar sobreelevada está muy al alcance de la mano. Los asientos delanteros son amplios y confortables; el conductor dispone de una longitud de 1,05 metros desde el respaldo del asiento hasta los pedales y de una altura desde la banqueta al techo que oscila entre 91 y 97 centímetros según regulación de altura del asiento, mientras que en anchura no hay problemas ya que hay 1,44 metros de puerta a puerta.

Por lo que respecta a las plazas traseras, los tres asientos son individuales y de buenas dimensiones (54 cm. de altura, 44 de anchura con una banqueta que mide 47 cm de longitud y 44 de anchura). Esto permite que tres adultos se acomoden con todo confort; las cifras son bien explícitas: de 63 a 76 cm. de espacio para las piernas según regulación de desplazamiento longitudinal del asiento mientras que la altura es de 94 cm. Por otro lado no hay que olvidar que el anclaje de los asientos es un poco elevado con lo que el acceso al interior exige menos contorsiones del cuerpo, y por tanto más cómodo, algo que agradecerán los pasajeros de más edad.

Motor adaptado a las nuevas normativas Euro5

Mecánicamente el 5008 está disponible con dos motores turbodiesel. El más básico es un 1.6 litros HDi que rinde 112 CV; es un motor que ya se ha adaptado a las nuevas normativas Euro5 razón por la cual ha debido someterse a una serie de modificaciones. Así, ahora incorpora una culata de

8 válvulas, el sistema de inyección directa por conducto común es de última generación lo que comporta llevar inyectores piezoeléctricos que garantizan una dosificación de carburante más ajustada y una considerable reducción de gases contaminantes a lo que tampoco es ajeno la presencia de un filtro de partículas. Otra particularidad que ofrece es que se ha rebajado su máximo régimen 400 vueltas situándolo en 3.600, de modo que el motor va menos forzado y junto a un cambio manual de seis marchas de desarrollos largos se consiguen consumos muy ajustados, sin que ello perjudique las prestaciones.

El segundo motor es un 2.0 litros HDi que ha sufrido modificaciones similares a las del 1.6 litros con la finalidad de cumplir las normas Euro 5. Rinde 150 CV de potencia y va asociado a un cambio manual de seis velocidades. En ambos casos la respuesta de estos motores por debajo de las 1.500 vueltas es un poco perezosa pero por encima de este régimen empujan de una manera enérgica y progresiva y recuperan bien en marchas largas aunque no hay que dejar que su rendimiento baje por debajo de las 1.500 revoluciones. Por lo que concierne a las suspensiones, trabajan de manera muy equilibrada, absorbiendo muy bien las irregularidades y con un reglaje de muelles y amortiguadores que, sin ser duro, no comprometen el confort de marcha y sin embargo permiten un comportamiento dinámico muy bueno.

Ficha técnica

VERSIONES	1.6 HDi	2.0 HDi
Cilindrada (cc)	1.560	1.997
Diámetro x carrera (mm)	75 x 88,3	85 x 88
Nº cilindros (válvulas)	4 en línea (8)	4 en línea (16)
Relación compresión	16 a 1	
Alimentación (inyección)	Directa por conducto común	
Combustible	Gasóleo	
Poten. máx. (CV / rpm)	112 / 3.600	150 / 4.000
Tracción	Delantera	
Cambio (nº velocidades)	Manual (6)	
Suspensión del./tras.	Independiente / semiindependiente	
Dirección (asistencia)	De cremallera (sí)	
Diám. giro (m) / vueltas vol.	11,6 / 2,8	12,3 / 2,8
Frenos del./tras. (ABS)	Discos ventilados / discos macizos (sí)	
Neumáticos	215 / 55 R16	215 / 50 R17
Llantas (pulgadas)	Aleación (16 x 7,0)	Aleación (17 x 7,0)
Peso en vacío (kg)	1.473	1.565
Largo / Ancho / Alto (m)	4,53 x 1,84 x 1,64	
Batalla - vía del.-tras. (m)	2,73 - 1,53-1,56	
Capacidad maletero (litros)	610 - 710	
Capacidad depósito (litros)	60	
Velocidad máx. (km/h)	163	195
Aceler. 0-100 km/h (seg)	13,2	9,9
Consumos homologados		
Urbano / extraurbano / mixto	6,3 / 4,8 / 5,3	8,2 / 7,3 / 5,9

*datos correspondientes a la versión automática

Publicitat

SIMPLY CLEVER



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

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

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

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

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

Taxi-motor

136 vehicles híbrids s'incorporen al parc de taxis els tres primers mesos de l'any

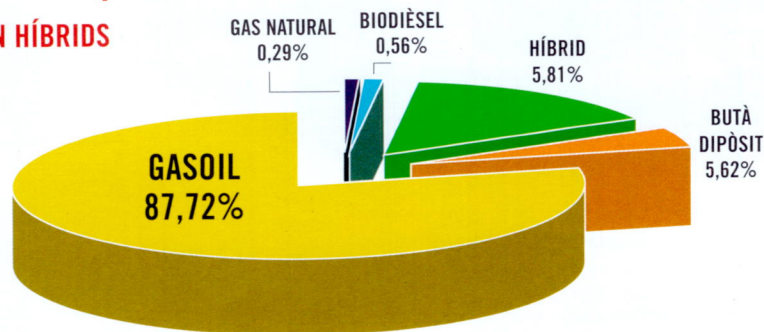
Vehicles aplicats a llicències d'autotaxis entre l'1 de gener i el 31 de març de 2011



Combustibles utilitzats al parc de taxis de l'AMB

EL 5,81% DELS TAXIS SÓN HÍBRIDS

30 D'ABRIL DE 2011

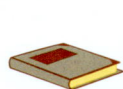


Vehicles aplicats a llicències d'autotaxis actives en data 15/04/2011

Marca i model	Quantitat	Percentatge
SKODA OCTAVIA	1.772	16,99
SEAT ALTEA XL	1.768	16,96
SKODA OCTAVIA 05	1.227	11,77
SEAT ALHAMBRA	774	7,42
SEAT TOLEDO 99	762	7,31
SEAT TOLEDO 04	748	7,17
PEUGEOT 406	515	4,94
TOYOTA PRIUS 09	454	4,35
CITROËN C5	274	2,63
SKODA SUPERB	253	2,43
OPEL VECTRA C	241	2,31
MERCEDES 211	156	1,50
TOYOTA PRIUS	134	1,29
PEUGEOT 407 Break	121	1,16
NISSAN ALMERA	96	0,92
VOLKSWAGEN PASSAT B6	88	0,84
OPEL ZAFIRA	83	0,80
PEUGEOT 407	78	0,75
FIAT LÍNEA	75	0,72
MERCEDES 210	74	0,71
VOLKSWAGEN PASSAT 99	70	0,67
FIAT CROMA 05	62	0,59
VOLKSWAGEN JETTA 07	60	0,58
SKODA SUPERB 08	59	0,57
CITROËN C8	55	0,53
MERCEDES 203	54	0,52
FIAT ULYSSE	53	0,51
MERCEDES 212	34	0,33
CHEVROLET EPICA	28	0,27
SEAT TOLEDO	24	0,23
PEUGEOT 806	24	0,23
NISSAN PRIMERA 02	24	0,23
PEUGEOT 307 Break	19	0,18
OPEL VECTRA B	18	0,17
MERCEDES 211 Break	17	0,16
CITROËN XANTIA	15	0,14
MERCEDES 202	14	0,13
RENAULT MEGAN SCENIC	12	0,12
MERCEDES 212 Break	11	0,11
FORD MONDEO 02	9	0,09
SKODA SUPERB COMBI	9	0,09
RENAULT 21	7	0,07
VOLKSWAGEN GOLF VARIA	6	0,06
MERCEDES 201	5	0,05
MERCEDES 124	5	0,05
CITROËN EVASION	4	0,04
FORD MONDEO	3	0,03
RENAULT LAGUNA 10	3	0,03
OPEL VECTRA	3	0,03
FIAT MAREA	3	0,03
RENAULT LAGUNA	3	0,03
PEUGEOT 405	3	0,03
NISSAN PRIMERA 97	2	0,02
SKODA OCTAVIA 05 COM	2	0,02
VOLKSWAGEN CARAVELLE	2	0,02
VOLKSWAGEN PASSAT	2	0,02
LTI FAIRWAY	2	0,02
NISSAN SERENA	2	0,02
FORD SIERRA	1	0,01
SKODA SUPERB COM	1	0,01
OPEL OMEGA	1	0,01
LTI TXII BRONZ	1	0,01
NISSAN PRIMERA	1	0,01
Total	10.427	100,00

L'usuari li agraeix...

El servei d'Objectes Perduts va gestionar 2.790 trucades durant el mes de març, de les quals el 70% van comunicar la pèrdua d'un objecte personal en el taxi



Agenda

Llicència
4705



Bossa

Llicència
182
301
1683
2917
4756
7780
7882



Càmera

Llicència
5343
9194
9631
6950
7841



Carpeta

Llicència
1
5200
6157
9398



Cartera

Llicència
25
3818
3837
3063
5094
7317
10866



Claus

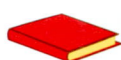
Llicència
763
912
1731
2048
5865
5967
6187
6199
6691
6853
9682



Documents

Llicència
122

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



Llibre

Llicència
6062



Maleta

Llicència
1317
1800



Mòbil

Llicència
236
1902
2192
3584
5352
5961
7570
9602
10714



Paraigües

Llicència
7116



Roba

Llicència
610
2629
4146
6145



Ulleres

Llicència
1149
1405
2190
3465

Altres

Altres

Llicència
512
1840
2856
7116

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

El runrún



“David Morón es el taxista más joven del área metropolitana de Barcelona”

Jesús Martínez

revista-taxi@amb.cat

Tiene tres años más que el cantante Justin Bieber, el niño de la Factoría Disney que ya ha recorrido medio mundo con dos giras musicales y que ha sido galardonado en los premios de la MTV. El canadiense Justin tiene 17 años. David Morón nació el 16 de septiembre de 1991 en L'Hospitalet, en el barrio de Collblanc. Es el taxista con licencia propia más joven del área metropolitana de Barcelona. Fibroso, noble, con el corazón aligero y la vena cava en su sonrisa, tan grande como un pantano con barcarolas. Pelo corto, ropa deportiva y más tranquilo que un ocho. Deja su Seat Altea metalizado en la parada de taxis de la plaza de Sants de Barcelona. Desde los taburetes de la cervecería Sants-Bier, en la que se toma un café con leche, no le pierde ojo a su coche, regalo de su padre, Javier Morón, jubilado después de 40 años al volante de su taxi (el último, un Opel Vectra. Agradecimiento del hijo al padre: “Mi padre no se aburre, no echa de menos el taxi. Se va con mi madre a pasear. Ahora estarán en el centro comercial Las Arenas. A mí me preguntan por él cuando sus compañeros se enteran de que yo soy su hijo”).

Cuando David vino al mundo, Uzbekistán, sin borrar la hoz y el martillo de los estandartes, declaró su independencia de la URSS.

Aquel septiembre de 1991, Leningrado enterró a sus momias y volvió a la fe, y se llamó, de nuevo, San Petersburgo. Cuando David nació en 1991 moría Tino Casal, y sus letras se perdían en un mundo incivilizado sin conexiones a internet, y nadie sabía qué era una *wiki* (¿algo que ver con el concurso *Waku Waku?*), y las enciclopedias se consultaban en papel. Un mundo sin correos electrónicos *ni bluetooth*: “Es un huracán, profesional, que viene y va, / buscando acción, vendiendo sólo amor. / Aniquilar, pasar por encima del bien y el mal, / es natural, en ella es natural”. *Eloise*, canción investida de fuerza y sonoridad que se pegaba como una lapa.

Pero David no tiene ni la más mínima idea de quién era Tino Casal. “¿!”, es su respuesta. Si no pone Máxima FM, en la 104, escucha música máquina o *El runrún* de Estopa y Rosario Flores en el *per-drive* (regalo de su novia): “De todo un poco”, sonríe.

“De pequeño jugaba en mi barrio. Tenía seis años cuando conocí a Noelia. Íbamos a primero de Primaria. Empecé a salir con ella hace un año y ocho meses.”

Cuando David conoció a Noelia, España salió a la calle con lazos azules. La banda terrorista ETA había secuestrado al concejal de Ermua Miguel Ángel Blanco. Lo secuestró un miércoles. Lo mató



David Morón con su novia y compañera de colegio.

ese sábado. Este redactor se encontraba en las Fiestas del Ángel de Teruel. Las integrantes de las orquestas pidieron un minuto de silencio.

David no ha oído hablar en su vida del “Espíritu de Ermua”, y del Che, cuyos restos, en 1997, fueron trasladados desde Bolivia hasta el panteón de Santa Clara, en Cuba, sólo sabe que sale en una foto muy famosa.

“Hice la ESO en el Colegio Balaguer, en el barrio de la Florida. Bien, bueno... Bien”, comprime sus años de formación básica en esta locución.



David Morón es taxista desde el 2009.

Cuando David jugaba al fútbol en el patio (delantero, es del Barça), en el 2001, las Torres Gemelas cayeron al suelo, transmutadas, realmente, en las columnas de cieno de Federico García Lorca. Los amigos de los talibanes, con el beneplácito de Bin Laden, hicieron el *check-in* en los aeropuertos internacionales de Boston y estrellaron los aviones que pilotaban contra el hierro de las torres que diseñó el arquitecto

“Por ahora, la carrera más larga que he hecho ha sido al aeropuerto”

Minoru Yamasaki. “De las Torres Gemelas ni me acuerdo. No recuerdo ver por la tele cómo impactaban los aviones”, hace un mohín, frunciendo el entrecejo, como si hubiera fallado una repuesta del Trivial Pursuit. “¿Lorca?... Buf, no sé.”

“Luego me puse a estudiar electricidad en el instituto Pedraforca, en La Torrassa, pero sólo hice FP1. No me gustaba.” El hermano de David, Javier, quince años mayor que él, es electricista, y gestiona su propia empresa, Unelek, en Terrassa.

Publicitat

stab Sindicato de Taxistas
Autónomos de Barcelona

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

Profesionales desde hace más de 30 años.

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

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

90.8 FM

El perfil

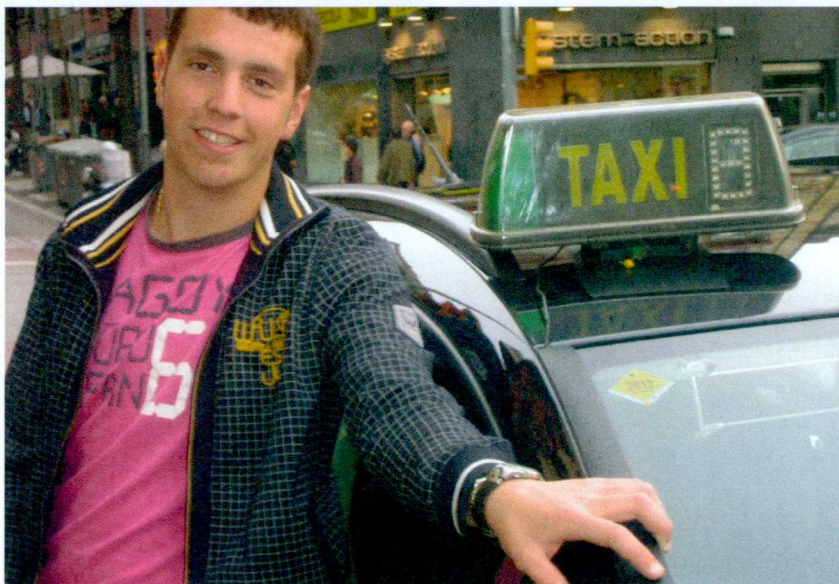
Cuando, en el 2008, David empalmaba los cables halógenos y ya sabía las diferencias elementales entre el diodo y el tiristor, Kosovo declaró unilateralmente su independencia de Serbia, algo que España aún no reconoce. Consecuencias de un conflicto que se remonta a la guerra entre Yugoslavia y las fuerzas de la OTAN, en 1999, aprobada y dirigida por el secretario general Javier Solana, luego Señor Pesc, y que se remonta a la guerra de Bosnia (1991-1995), y que se remonta a la desmembración de la antigua Yugoslavia, producto de la desintegración de la URSS, en 1991, el año en el que nació este chico.

David no le pone cara a Solana, y no sabría decir si el Señor Pesc tiene relación con Europa. “¿Dónde está Kosovo?”

El 21 de octubre del 2009, este jovencísimo taxista se sacó el carné de conducir. A la primera. “Hice caso a mi padre, que siempre me ha dicho que tenga paciencia, que no corra y que no me cabree”, explica, fresco como un rosa de verde mocil.

Cuando, en el 2010, David se matriculó en la Escola de Formació del Taxi de L'Hospitalet, ya tenía decidido que cogería el relevo del padre. “El 7 de enero pasado, empecé en el taxi como asalariado”, informa. Le expidieron la licencia el 17 de febrero, la número 5576, firmada por Francesc Narváez, presidente del Institut Metropolità del Taxi. Tras 20 años como edil del PSC, Narváez ha anunciado que no repite en las listas electorales. David no sabe quién es Francesc Naváez. No ha votado nunca.

Cuando se sacó la licencia, pintaban bastos en Libia. Un mes después, el Consejo de Seguridad de la ONU aprobaba la resolución número 1974. A los dos días, el 19 de marzo, los misiles Tomahawks impactaban en Trípoli, los mismos que se pusieron de moda en



La referencia de David es su padre, Julián Morón, taxista durante 33 años.

“Desde los taburetes de la cervecería Sants-Bier, en la que se toma un café con leche, no le pierde ojo a su coche, regalo de su padre, Javier Morón, jubilado después de 40 años al volante de su taxi”

Bagdad en la primera Guerra del Golfo, en 1991, el año en el que nació David. “No sé ni quién hay en Libia. Sé que hay guerra por el petróleo. ¿Que si leo los diarios? Ni el *Sport* leo”, confiesa, y se encoge de hombros.

“Cuando tuve la licencia, mis padres me invitaron a una mariscada en el Salamanca. Fuimos mi hermano y su mujer y mi novia y yo. Mi padre y mi madre están contentísimos, y Noelia, mi novia, contentísima también. La voy a buscar cuando dejo el taxi, a eso de las siete y media de la tarde, porque si no, no la veo en todo el día. Ella hace enfermería. Es lo que le gusta”, glosa.

“Mi primer día en el taxi fue fácil. A las ocho me cogieron y tuve que llevar al cliente al polígono de Masblau, en El Prat. Sabía ir. Por ahora, la carrera más larga que he hecho ha sido al aeropuerto”, dice, y repasa mentalmente una jornada

diaria, de lunes a viernes: “Me levanto a las seis. A las siete, salgo de casa de mis padres, en la calle de Pujós. A las ocho, me dirijo a L'Eixample. A veces espero en la parada de Tamarit con Urgell. Y cuando acaba el día, y antes de ir a dormir, hablo con la novia”.

Con Noelia sale de farra algunas noches, en las que bebe Ballantine's con naranja. “Si bebo, cogemos el metro. El otro día fuimos a Tunnel, en Passeig de Gràcia con Diagonal. Pero no nos dejaron entrar porque no nos habíamos apuntado por Internet en la lista”, se enoja, y me enseña su DNI, para que compruebe la edad.

“Queremos ir al cine este fin de semana. Quiero ir a ver *Torrente 4*.”

Suena el runrún de mi mundo marrón doble ración de realidad común desde un rincón de mi habitación primera fila sólo para mí.

Cursos de conducció eficient

Propera convocatòria 2011

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

**Amb pràctiques
de conducció
a càrrec del RACC.**

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

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

**...i és totalment
gratuït!**



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

Un taxista i un informàtic creen una empresa per oferir informació dels esdeveniments de la ciutat a través d'un Smartphone

El taxista Jordi Domènech i l'informàtic Josep Holgado han creat l'empresa SIT¹⁰ en el marc de les diverses iniciatives ciutadanes a què Barcelona Activa dona suport en el camp de les noves tecnologies. SIT¹⁰ centrarà la seva activitat a donar servei d'informació al taxi mitjançant un Smartphone.

La idea va sorgir de l'experiència de Jordi Domènech, després de constatar que sovint els taxistes no tenen informació exhaustiva i puntual de les múltiples activitats que es generen a Barcelona i que reclamen el servei de taxi. Josep Holgado, informàtic de professió i amic d'infància d'en Jordi, es va mostrar sensible amb la idea i ha desenvolupat un programa específic per portar a terme la iniciativa.

SIT¹⁰ s'ubicarà, a partir del mes de juny, en el viver d'empreses que Barcelona Activa posa a disposició de les empreses emprenedores interessades al carrer de Llacuna. Allí desenvoluparà tota la seva activitat, que consistirà a crear una base de dades diària de les activitats que organitzen tant les entitats privades, com en la mesura del possible també públiques, en diversos escenaris de Barcelona i l'àrea metropolitana. També inclouran les incidències de trànsit que afecten la mobilitat dels taxis. Tota aquesta informació la sincronitzarà en els mòbils dels taxistes que vulguin donar-se d'alta en el servei SIT¹⁰.

Funcionament del servei.



La condició indispensable per beneficiar-se d'aquest servei és que el taxista disposi d'un Smartphone amb el sistema operatiu Android de Google i connexió amb GPS i, naturalment, pagar una quota mensual del servei que a l'hora de tancament d'aquesta edició estava per determinar. El programa necessari serà d'autoinstal·lació i es podrà descarregar des d'internet, encara que els inspiradors de la idea també oferiran suport directe.

SIT¹⁰ té en perspectiva negociar amb alguna operadora de telefonia mòbil per tal que els taxistes que vulguin es puguin beneficiar dels aparells necessaris per rebre el servei. Jordi Domènech opina que,

amb aquest sistema, el taxista deixarà d'esperar i fer pista sense rumb i rendibilitzarà millor el seu treball, ja que podrà rebre informació del seu interès segons la seva posició en un moment determinat i a qualsevol hora del dia.

Els taxistes interessats poden rebre més informació trucant al telèfon: 637 423 660.

Indigneu-vos! de Stéphane Hessel

Editorial Destino, Barcelona, març de 2011, 64 pàgines. 5 euros

Salvador Redón

revista-taxi@amb.cat

Resulta irresistible no dedicar aquesta secció literària a un fenomen editorial que és molt més que això, sent una crida a una societat civil resignada i apàtica davant la situació del present. Un llibret publicat primerament a França, on va vendre més d'un milió d'exemplars en només tres mesos, i que s'ha escampat com la pólvora arreu. No n'hi ha per menys!

L'autor, Stéphane Hessel, és un home de 93 anys d'arrels jueves, que va combatre el nazisme des de la Resistència, que va sobreviure als camps de concentració gràcies a una providencial fuga, que va participar en la redacció de la Declaració Universal dels Drets Humans el 1948 (n'és l'únic redactor que encara és viu) com a diplomàtic al servei del govern francès, i que no ha deixat de reivindicar els drets de les minories oprimides o discriminades ni un sol dia de la seva vida. Va conèixer de primera mà el millor i el pitjor del segle XX i, quan potser ni ell mateix no esperava altra cosa que una fi discreta a una vida intensa, la injustícia del present segle XXI, rendit al poder dels diners, de l'egoisme i del cinisme més descarat, l'ha dut un altre cop a la primera línia de batalla. "En aquest món hi ha coses insuportables", diu, "mai els servidors de Don Diner se situaren tan alt en les màximes esferes de l'Estat".

Indigneu-vos! es llegeix en molt poca estona i s'assimila íntegrament. Hessel creu que vivim sota una nova forma de dictadura mercantil que ens exigeix fer un pas endavant. Recorda els motors de la seva antiga lluita, la indignació davant la barbàrie nazi i la creença en un món més igualitari, i com aquests van fer possible la victòria i la reconstrucció d'una Europa devastada que, tot i així, va ser capaç de desenvolupar un estat del Benestar que, hores d'ara, s'està trinxant sense misericòrdia. Es pregunta què ha canviat i què s'ha de fer. I la resposta és que els valors socials s'han pervertit, i que la ciutadania els ha de restituir, ningú altre no ho farà. El llibre no analitza causes ni descriu efectes amb profusió, es limita a posar en solfa el que hi ha, el que es



viu quotidianament; allò que, de tan evident, sembla mentida que no ens faci esclatar de ràbia. Per això exclama -i ens reclama- que ens indignem, i ens fa intuir que la conclusió de tot plegat no ha de ser sinó l'esclat d'una rebel·lió cívica; una "insurrecció pacífica", diu, que ens alliberi del dictat dels mitjans de comunicació de masses com a transmissors dels valors dominants, i que rellevi la casta política dirigent en defensa dels autèntics drets de l'ésser humà, aquells que ell va veure plasmats des del primer esborrany d'una Declaració que avui fa aigües la miris des d'on la miris. Hessel posa exemples de com hi ha causes justes que han inspirat grans personatges com Nelson Mandela o Martin Luther King, o com ell mateix ha superat qualsevol contradicció -recordem les seves arrels- per defensar les reivindicacions palestines al davant de les pretensions de l'estat d'Israel. No ha escrit, per tant, cap manual revolucionari, ni tan sols cap pamflet doctrinari en un sentit ideològic. La militància de *Indigneu-vos!* va més enllà de la pròpia militància de l'autor, és la reivindicació del compromís de les bones persones contra la injustícia i el conformisme.

Els mèrits literaris del llibre no són pas el seu punt fort. No hi ha cap pretensió per part de l'autor ni de l'editorial que originàriament el va publicar per fer de l'obra cap referent en el món de les lletres. La seva finalitat la compleix amb escriure des del punt de vista literari. De fet, l'afany divulgador ha prevalgut sobre qualsevol altra consideració, inclosa la del possible negoci derivat de l'èxit de vendes assolit.

Les versions castellana i catalana han estat prologades per José Luis Sampedro, escriptor i economista, un altre veterà de mil batalles, aquestes a casa nostra i contra una altra dictadura. Ambdós van néixer el 1917, l'any de la Revolució Russa. No deixa de sobtar que, amb tot el que ha plogut durant tantes i tan intenses dècades, siguin dos ancians que han fet el camí de tornada diverses vegades, els qui ens hagin de tocar el crostó. Tanmateix, tant el missatge com el to són esperançadors, i la confiança en el jovent és una màxima expressada i repetida al llarg del llibre amb tanta contundència com l'al·legat del títol. *Indigneu-vos!*

Cinema

Thor



Marc Sanchís
sanchis@amb.cat

Los cómics de Marvel –o los de DC– no tenían mucha aceptación cuando yo era pequeño, allá por los últimos setenta; claro que conocía a Superman y a Spiderman (de este les recomiendo que revisen la primera versión; los efectos especiales parecen de cachondeo de purito primitivos). Aquí éramos del TBO y de Bruguera, de Mortadelo y Filemón y Zipi y Zape y, como mucho, de los álbumes de Tintín. Pero el mundo se ha americanizado e infantilizado muchísimo más desde entonces, Hollywood se viene abajo por culpa de internet, el Ipad y el botellón. También porque son perezosos, no tienen ideas y echan mano de los héroes de historieta: Batman, Spiderman –otra vez, ahora más chulo–, la Masa, Iron Man, X Men, los 4 Fantásticos... la lista no es exhaustiva. ¿Qué tiene este *Thor* de distinto? Nada, a no ser al muy

respetable Kenneth Branagh tras la cámara. Actor y director shakespeariano de postín, Branagh se atreve con el melodrama (*Los amigos de Peter*), la ópera (*La flauta mágica*), el thriller (*Morir todavía*) y con Shakespeare, claro está, desde que debutó con un pulcro y económico *Enrique V* hasta las tres horas largas y lujosas de *Hamlet* en versión íntegra. Pues ahora se atreve con Thor, dios nórdico muy marrullero que por ello es desterrado a la Tierra bajo la forma de un médico discapacitado; entre los mortales aprenderá a sufrir, a amar, a respetar al prójimo y también (como lo anterior es muy aburrido) a luchar contra los gamberros capitaneados por su péfido hermano Loki, que quieren el Retorno de Las Tinieblas. En fin, qué quieren que les diga; todos son muy guapos, hay pasta gansa para vestuario y efectos especiales y, nos guste o no, ya están preparando la secuela. Que, por cierto, coincidirá con la del Capitán América. Puestos a pedir, y como no me harán caso, yo quiero que hagan una versión de Roberto Alcázar y Pedrín.

Caza a la espía

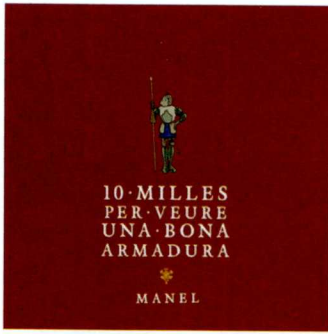
► L'Iraq s'ha convertit en un filó per a Hollywood, a voltes entre l'exaltació i la teràpia, una mica com succeí amb Vietnam; alguns títols lloen l'heroisme militar mentre d'altres exploren la ferida que la guerra ha causat en el país. *Caza a la espía*, protagonitzada per Naomi Watts i Sean Penn, narra la història real d'una agent de la CIA que va ser traïdonada per la seva gent quan el seu marit va denunciar les mentides del govern sobre les inexistents "armes de destrucció massiva". La van deixar amb el cul a l'aire, ras i curt. Pel que sé, ara es dedica a escriure llibres de misteri... que la CIA censura prèviament perquè no xerri cap secret. És una bona pel·lícula, potser massa didàctica, però és que la vida dels espies de debò no s'assembla gens a la de 007. No us l'aconsello si us van les garrotades o les persecucions.



Wall Street 2: El dinero nunca muere

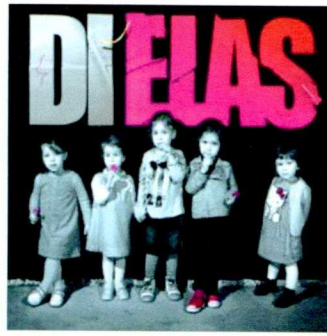
► Recordeu la dita castellana "De aquellos polvos estos lodos"? Ja veiem el merder a què ens han dut els excessos de bancs i especuladors: pànic hipotecari, atur, sous congelats... mentre els culpables resten impunes. Fa vint anys llargs, *Wall Street* d'Oliver Stone va retratar l'eufòria borsària de l'era Reagan, que també acabà en una crisi que ningú va preveure. Ara reprèn la història del pèrfid Gordon Gekko (Michael Douglas), el tauró financer sense escrúpols que després de complir condemna intenta refer la seva vida en la legalitat, o això sembla. La seva filla l'odia, però surt amb un agent de borsa (vés per on!) que quedarà enlluernat pel futur sogre. Tornant als refranys, aquí diré "Segundas partes nunca fueron buenas". En Douglas està fantàstic, però els actors joves són uns xitarel·los i la trama, encara que desagradablement verídica, sona a disc ratllat. Al capdavant, tots sabem que són uns podrits.





“Deu milles per veure una bona armadura”

► ¿Un disco en catalán protagonizando la lista del muy exclusivo EP3 de “El País”? Pues sí señores; esto es la España federal y el resto son tonterías. Manel iniciaron su carrera con “Els millors professors”, uno de los debuts más espectaculares de la última década. Con el simple –y difícilísimo– método del boca a oreja han conquistando un público cada vez más amplio. Ellos insisten en ser “cuatro chicos que hacen sus propias canciones”, pero las entradas para su gira se agotan con semanas de antelación, por lo menos hasta el próximo julio. El disco contiene 10 temas, empezando por “Aniversari” i “Bumerang” que se publicaron por adelantado, y siguen relatando historias pequeñas y cotidianas, románticas pero con un punto de ironía; “Critiquem les noves modes de pentitats”, “Deixa-la Toni, deixa-la” o “El Miquel i l’Olga han tornat”. Han renunciado al famoso ukelele y las “corrantes” del final, cuando se invita –en los conciertos– al público a unirse a las canciones, pero su estilo no ha variado demasiado. Y es que, si ha funcionado, ¿para qué hacerlo?



Di Elas: “Di Elas”

► Di Elas significa, ni más ni menos, “Las Ellas” y viene a cuento de que este grupo gallego versionaba, hará unos cinco años atrás, canciones interpretadas por féminas. Es el grupo de “power-rock” (así se definen) liderado por el actor Luis Tosar; esto es inevitable decirlo, de igual modo que Woody Allen toca el clarinete en su big band de jazz y Kevin Costner tiene su grupo de *country*. Una vez aclarado esto, Tosar lleva más de veinte años tocando guitarra y armónica. Abominan del vinilo y prefieren los amplificadores de válvulas, cantan en castellano –uno de los temas en gallego– y si el disco me suena bien es porque Tosar y Piti Sanz, el coautor de las canciones, no tienen empacho en reconocer que su influencia es el pop guitarrero anglosajón. Bienvenidos sean... aunque estos grupos tienen su destino muy unido a la popularidad del líder.

Publicitat



SEAT ALTEA XL. TU SOCIO XL.

SEAT lleva más de 60 años comprometida con el mundo del taxi y una clara muestra de ello es el SEAT Altea XL. El socio ideal que hará crecer tu negocio y que satisfará todas tus necesidades y las de tus clientes:

PLAN SEAT DOBLE CERO 0% TAE · 0% COMISIÓN DE APERTURA
A 36 MESES · HASTA 10.000 €
IMPORTE RESTANTE AL CONTADO

SEAT EMPRESAS. DEBERÍAS PROBARLO.

Consumo medio combinado de 4,8 a 9,8 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 126 a 179 g/km. TIN: 0%. Comisión de Apertura: 0%. Oferta Volkswagen Finance SA EFC válida hasta el 31/03/2011, aplicable a particulares y autónomos que adquieran un vehículo de la gama SEAT. Intereses subvencionados por SEAT. Imagen acabado Altea XL Taxi.

GRUPO VOLKSWAGEN

M-MOTOR C. SANTANDER, 25 - BARCELONA - TEL. 93 498 77 03

O Bar de los amigos



Victor Valiente

revista-taxi@amb.cat

Su nombre remite a tierras gallegas pero nada más lejos de la realidad: O Bar es el local de Bernardo Marcos, cuyo hijo, Oliver, presta su inicial al bar. Se trata de un pequeño establecimiento ubicado en la calle Calabria, 132 que está abierto durante todo el día y que esta Semana Santa cumplirá dos años. El propietario explica que por las mañanas a partir de las ocho de la mañana ofrece mini bocadillos y bollería para desayunar; a mediodía platos y ensaladas; y por las noches, tapas, rollos, tostadas y bocadillos, además de infinidad de cócteles. Marcos –mientras saluda por su nombre a dos clientes y les ofrece unas patatas para acompañar el vermut– explica que la comida que preparan es sencilla pero tienen un “servicio rápido y un trato muy familiar”. Este trato familiar es lo que más aprecia la cliente-

la del local. Muchos de ellos acuden a las tertulias en inglés que se organizan en el O Bar todos los jueves a las 20.30 h: “En teoría acaban a las 23:00 h pero muchas veces les da la 1 de la madrugada”, dice Marcos sonriente.

El local es estrecho, decorado en blanco y negro, y presidido por una enorme fotografía aérea de una gran ciudad. Caben una cincuentena de personas pero el segundo viernes de cada mes llega a reunirse casi el doble de gente para disfrutar de los conciertos de jazz del O Bar: “Se puede venir a tomar una copa y escuchar buena música. Viene tanta gente que muchos tienen que quedarse fuera a escucharla”, señala el propietario.

Tapas, bocadillos y gin-tonics

“Un poco de todo y bueno”, así define Marcos la cocina del O Bar. Por unos 10 euros podemos tomar un par



de cañas y dos platos de tapas. Las celebraciones multitudinarias cuestan unos 15 o 20 euros por comensal y existe la posibilidad de cerrar el bar para el grupo.

Los platos –todos “muy generosos”, según el dueño– son de pollo, lomo, bacón, hamburguesa, entrecot, bistec... y pueden acompañarse de diferentes ensaladas como la de queso de cabra (lechuga, tomate, pasas, nueces y queso de cabra tibio) o la de *mozzarella* (olivas negras, tomate, orégano y queso *mozzarella*), entre otras. En cuanto a las tapas, las de mayor éxito son las tradicionales: patatas bravas, croquetas, champiñones con ajo y perejil, pimientos del Padrón, chorizo de León... También elaboran rollos, tostadas (la estrella es la de jamón serrano con queso *brie*) y bocadillos entre los que cabe destacar los mixtos, que combinan carne y verdura. Así, se puede degustar el pollo especial (pan de Viena con pollo, queso, lechuga y salsa mayonesa), el lomo supremo (pan de Viena con lomo, jamón de york, pimienta y salsa mayonesa) y la hamburguesa mexicana (lechuga, jalapeño, queso *cheddar* y chanfaina), entre muchos otros. Y de postre, un digestivo: un *gin-tonic* a elegir entre las 24 variedades de que dispone el local.

“Tenemos un ambiente agradable y una clientela fiel que son amigos nuestros. Se nos conoce por sus recomendaciones y esa es la mejor publicidad”, concluye el propietario de O Bar.



Las recomendaciones

- Boquerones en vinagre
- Huevos rotos con jamón ibérico
- Queso *provolone* fundido con tostaditas
- Bistec con queso y champiñones
- *Gin-tonic* Citadelle

O Bar

C/ Calabria, 132
08015 Barcelona
Teléfono: 652 830 110
Horario: lunes, martes y miércoles de 8 a 24h; jueves, viernes y sábado de 8 a 2:30h; domingos cerrado
obarbarcelona@hotmail.com
También en Facebook



Publicitat

AutoRentat Galileu Lavado a mano

LAVADO INTEGRAL

Carrocería exterior y limpieza exhaustiva y en profundidad del interior

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



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

**OFERTA EXCLUSIVA
Para taxistas**

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



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

Miss Bolsillos, complementos artesanales y únicos

Victor Valiente

revista-taxi@amb.cat

De las manos de Yolanda Pastor, fundadora de Miss Bolsillos, salen a diario bolsos y complementos hechos a mano, uno a uno, y allí mismo, delante del cliente. Pastor abrió hace más de cuatro años esta pequeña tienda ubicada en el cruce de las calles de Calabria y de Consejo de Ciento. Este reducido pero bien aprovechado establecimiento de techos altos y paredes rojas, está especializado en la fabricación de bolsos y complementos como broches y algunas piezas de bisutería y ropa. Además de elaborar cada artículo de manera artesanal en la propia tienda, dispone de un gran surtido de telas y, en caso de que al cliente no le convenza ninguno de

los diseños que abarrotan la tienda, puede escoger los estampados, colores y texturas que prefiera y añadirle los adornos que más le gusten. Esa es la idea de tener las telas a la vista: “Cuando la cliente elige las telas hacemos un diseño compartido, personalizado y único”, afirma Pastor y añade que a veces es la propia cliente quien trae el retal con el que quiere hacer su bolso.

Además de la combinación de telas, podemos elegir el color, el material (cadena, nylon o piel) y la longitud del asa, el tipo de cierre (cremallera, solapa...), los botones, los broches que completarán el diseño, etc. Son bolsos prácticos, femeninos, versátiles y con un diseño muy *vintage* adaptado al estilo de cada persona: informal, atrevido, neutro, sofisticado, serio...



Piezas especiales

La exclusividad en los diseños es algo característico de Miss Bolsillos. La propietaria explica que no compra grandes cantidades de tela sino que apuesta por la variedad. Además, es ella misma quien compra las telas incluso cuando va de viaje: "Deformación profesional", dice sonriente.

El precio de estos bolsos oscila entre los 29 y los 55 euros, dependiendo del modelo y el tamaño. Todos pesan muy poco y ofrecen infinitas posibilidades de personalización por eso, explica Pastor, son un buen regalo: "Especial, adaptado a los gustos de cada persona y único". También es posible traer la prenda con la que se quiere combinar el nuevo bolso –por ejemplo, un vestido para una boda– y la diseñadora nos ayudará a escoger la mejor combinación para cada ocasión: para el día o para la noche, para ir al trabajo o para las salidas de ocio, para acudir a una fiesta, etc.

Además de los bolsos, Miss Bolsillos tiene un pequeño surtido de complementos como collares, broches, pañuelos, anillos y pendientes, entre otros, y prendas de las marcas Noa Noa, Surkana, Fete y las piezas de ropa que diseña ocasionalmente Yolanda Pastor.



Miss Bolsillos

Calle de Calabria, 136
08015 Barcelona
De lunes a sábado de 10:30 a 14h
y de 17 a 20:30h
<http://missbolsillos.blogspot.com>
missbolsillos@yahoo.es
Tel.: 934 236 159



Publicitat



BARCELONA ESTA LLENA DE OPORTUNIDADES,
BARNATAXI TE LAS DA TODAS

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

PRIMERA
CUOTA
GRATIS

93 551 93 68



INFORMATIU UNITAT TAXI



Los problemas del taxi, ¿tienen solución?

Quemos empezar dando nuestra opinión con claridad: *Sí, tienen solución*. Lo cual no significa que ésta sea fácil, ni que esté, sin más, al alcance de la mano. Pero existe. Y porque creemos que hay solución vamos a apuntar algunos de los grandes temas de lo que podríamos llamar la crisis del taxi, dando nuestra opinión desde la perspectiva y responsabilidad que nos corresponde como Corporación Metropolitana de Barcelona.

No podemos referirnos a la crisis del taxi sin aludir a la crisis general, crisis económica y, también crisis de la sociedad. Pero no queremos que con esta referencia todos podamos sentirnos tranquilos como habiendo encontrado un responsable pero sin saber la solución. La crisis general es una referencia imprescindible, pero no puede ser un comodín que todo lo explique y justifique porque quizá no haya la gran solución milagrosa, pero si hay soluciones, vías de avance.

Creemos, para empezar, que hay que referirse a los datos concretos, y para ello, hemos elaborado un estudio económico relacionado con el aumento de tarifas, y un estudio estadístico de la problemática del taxi cuyos resultados y resúmenes aparecen en las páginas de este boletín.

Crisis aparte

Destaca, lógicamente, el hecho de que la crisis económica repercute con claridad en el trabajo del taxi,

limita el número de clientes, varía el tipo de viajes y repercute también en el mundo del taxi aumentando los costes de explotación.

Esta situación acentúa otros problemas que no derivan directamente de la crisis pero que con ella se intensifican. Lugar destacado lo ocupa el tema del número elevado de licencias —que se nota más al disminuir la demanda—, número superior al de cualquier ciudad europea, a pesar de la contingentación, es decir la no concesión de licencias por exceso de las mismas por parte de la Corporación.

Una cuestión de fondo se plantea hoy en relación con este tema: la incidencia del pluriempleo, del trabajo ilegal de quienes perciben a la vez el subsidio de desempleo... entre los trabajadores asalariados y, la falta de plena dedicación, la falta de plena profesionalización de los titulares de licencia, tan necesaria para la adopción de medidas que ayudarían a la racionalidad del sector.

Otro gran paquete de problemas lo constituye el tratamiento concreto que los profesionales del taxi reciben de la Administración del Estado. Luego apuntaremos el papel que ocupa la Corporación Metropolitana de Barcelona, nuestro papel, por tanto, en el complicado entramado que constituye la Administración. Es evidente que dos aspectos básicos subrayan la importancia de este apartado: cómo se trata a los trabajadores del taxi en relación con la Seguridad Social, el elevado coste de las cotizaciones que se pagan y los reducidos servicios que se reciben a cambio. Numerosas voces han reclamado ya el paso de todos al Régimen General de la Seguridad Social con cotizaciones más reducidas.

El otro tema es el coste del combustible, la definición del carburante (¿butano?) prioritario del taxi y las necesarias medidas de protección del mismo por parte de la Administración.

Los inexistentes o insuficientes canales de crédito oficial para bienes de equipo, la congestión viaria y las necesarias medidas que, facilitando la circulación, abaraten y, a la vez, mejoren el servicio de taxi, son otros tantos problemas que preocupan a los trabajadores del taxi. Preocupan también, no siempre lógicamente desde la misma perspectiva, al ciudadano, al usuario, porque sobre todo repercuten sus soluciones. Y preocupan, por tanto, a los organismos democráticos, como la Corporación Metropolitana de Barcelona, que deben buscar vías de solución a los problemas colectivos.

Soluciones a quien corresponda

Pero no todos los problemas apuntados pueden resolverse desde el ámbito de la Corporación Metropolitana. La pluralidad de instancias de las instituciones públicas con competencias diversas y no siempre coordinadas sobre el sector del taxi (ministros, conselleries de la Generalitat, administración local...) crea un exceso de burocracia que no beneficia al trabajador del taxi. Cuatro revisiones anuales, tres dependientes de la Conselleria d'Indústria de la Generalitat y una de la Corporación Metropolitana, su necesaria unificación, son viva expresión de un problema que estamos empeñados en resolver.

Corresponde a la Corporación, a la administración local, la organización y control del servicio de taxi, según las líneas marcadas por el Reglamento Nacional y su adaptación al metropolitano. Con el Consell Coordinador del Servicio del Taxi nos hemos

pronunciado por la necesidad de elaborar un nuevo Reglamento por parte de la Generalitat o la administración central, encaminando hacia la plena profesionalización de los trabajadores del taxi.

No corresponde a la Corporación Metropolitana de Barcelona, ni por lo tanto a este boletín, formular las reivindicaciones de los trabajadores del taxi, aunque sí hacerse eco de las mismas. Es función de los propios trabajadores y de sus organizaciones representativas plantear sus preocupaciones y propuestas, sus exigencias. Corresponde a la Administración, y en todo caso lo asumimos como Corporación, tener en cuenta tales reivindicaciones sectoriales en el marco del conjunto de los intereses ciudadanos.

Son todos ellos problemas sobre los que son necesarios estudios, propuestas, la expresión de la opinión de todos los sectores interesados. En las páginas de este boletín, en este y en posteriores números, pretenderemos ocuparnos con el máximo rigor posible de todos ellos.

Pero es necesario, sobre todo, encontrar soluciones concretas e inmediatas a corto plazo, y otras a medio y largo plazo. Las soluciones pueden no ser fáciles, pero existen.

Y el camino sólo puede ser el que constituye el nervio de la democracia: la intervención de todos, el ejercicio de las múltiples vías de organización y expresiones colectivas, la asunción por parte de cada uno de sus responsabilidades.



CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Any I - N.º 1

Maig del 1981

Exemplar gratuït

Publicitat



ÚNICA MAMPARA DEL MERCADO TOTALMENTE EXTRAÍBLE

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

Única homologada por el grupo Volkswagen

Desplazable

Asientos blindados

No resta espacio



L'Àlbum del taxi



► Viatge a França a un poble turístic anomenat "Cap d'Agde"

Diego Márquez Romero
Llicència 2412



Si vas de viatge amb el teu taxi i fas una fotografia, fes-nos-la arribar a l'adreça electrònica revista-taxi@amb.cat i la publicarem en aquesta secció. També pots enviar-nos una foto singular amb el taxi com a motiu!





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





GESINTAX

LA GESTORÍA DEL TAXI

www.gesintax.com
gesintax@gesintax.com
Telf.: 932 247 779



SERVICIOS

- Módulos
- Nóminas
- IRPF
- IVA
- Sociedades limitadas
- Asesoramiento integral al taxista
- Compra-venta de licencias
- Financiación de licencias
- Asesoramiento en transmisiones
- Reclamaciones de lucro cesante

Módulos.....	14 €
Nóminas.....	8 €
Seguros sociales.....	19 €
Contabilidad SL.....	75 €
Fiscal SL.....	13 €

**LE CONSEGUIMOS
LA FINANCIACIÓN
DE LA LICENCIA**

**FINANCIACIÓN
100% LICENCIA
MÁS IVA**

OFICINA CENTRAL

Balmes, 85 entlo.
TELÉFONO: 932 247 779



**CONSULTE EN NUESTRA WEB
TODOS NUESTROS SERVICIOS
Y OFERTAS
DE FORMA DETALLADA**

**COMPRA Y VENTA
DE LICENCIAS A TRAVÉS
DE NUESTRA WEB**

**VISITE NUESTRA
WEB
www.gesintax.com**

195

maig - juliol 2011

REVISTA TAXI

Taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

www.taxibarcelona.cat - www.taxibarcelona.com



06 Agost, mes de creuers

14 Entrevista a Francesc Narvéez,
president de l'IMT

10 La prevenció, garantia
de la seguretat vial laboral



Cursos de conducció eficient

Propera convocatòria 2011

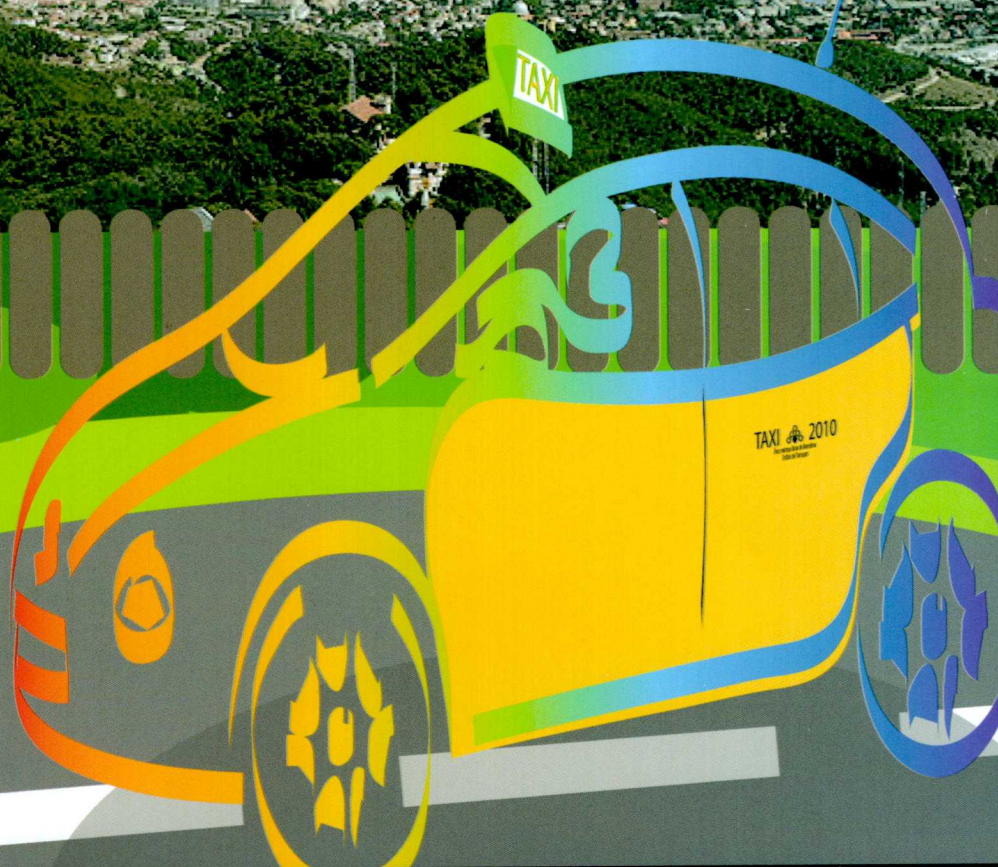
**Ja saps conduir:
ara t'ensenyem
a estalviar conduint.**

**Amb pràctiques
de conducció
a càrrec del RACC.**

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

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

**...i és totalment
gratuït!**



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