



Taxi Metropolità de Barcelona
Setembre - Octubre 2003

www.taxibarcelona.com
www.taxi.bcn.es

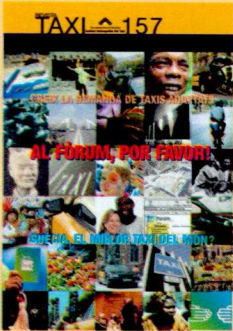
CREIX LA DEMANDA DE TAXIS ADAPTATS

AL FÒRUM, POR FAVOR!

SUÈCIA, EL MILLOR TAXI DEL MÓN?



Sumari



Edita

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

Consell de Redacció

Daniel Fernández
Pilar Molina
Xavier Sabaté
P. Rocío Terán

Direcció de Comunicació

Xavier Sabaté

Direcció Periodística

P. Rocío Terán

Col·laboradors

Nàtalia Arozamendi, Ferran Imedio,
Gerardo Prieto, M. Àngels Pujol,
Pierre Roca, Maribel Silva, Marc
Sanchis, Wim Faber

Publicitat

Tomás Muñoz
Telèfon 934 850 426

Correcció

Anna Canals

Capçalera coberta

Enric Satué

Disseny Gràfic i Maquetació

Sergi Freixes - El Petit Estudi

Fotografia

Ramon Josa i Campoamor
Vicente Lamata

Tiratge

15.000 exemplars de difusió
gratuïta i domiciliada a tots els pro-
fessionals taxistes, empreses, insti-
tucions i personalitats vinculats al
sector del taxi.

Fotomecànica

Tresmar, SA

Impressió

Gramagraf
Sant Joan, 22-23
Santa Coloma de Gramenet

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

Subscripció

7.000 ptes. anuals
amb taló nominatiu

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

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

Editorial.....	4
Llei del Taxi de Catalunya.....	6-7
L'IMT organitza una jornada per analitzar l'adequació de la Llei en el Taxi de Barcelona	
Transmissió de llicències.....	8-9
Àmplia llibertat de mercat	
Tribuna del Taxi.....	10-11
Com observa el futur del model de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona amb la nova Llei del Taxi de Catalunya?	
Gran angular.....	12
Cobraments abusius. Estiu amb més denúncies	
 Entrevista a Roser Torrentó.....	14
Gerent de l'Institut Municipal de persones amb disminució	
¿El mejor servicio de taxi del mundo?.....	17
En Suecia la desregulación ya no es un tópico	
Tauler.....	22-36
■ Nuevos cursos gratuitos de formación	
■ Mor Ramon Pesqué, representant dels taxistes assalariats	
■ Nuevos cursos gratuitos de formación	
Al Fòrum, por favor.....	37
Taxi-salut.....	40
Neumonía por legionella, una enfermedad de moda	
Taxi-Motor.....	42
■ Tres marques continuen sent les preferides dels taxistes	
■ Documents necessaris per a sol·licitar a l'IMT la subvenció de la impressora	
Taxi-Lleure.....	44



- Entrevista a Gemma Mengual
- Cinema. Vídeo. TV
- Llocs per comprar
- Menjar de Tres Forquilles. Gastronomia
- Esport
- La hoja de Maribel

Editorial

AMB LA LLEI A LA MÀ

L'entrada en vigor de la Llei del Taxi de Catalunya en ple període estival ha determinat un canvi immediat de molts aspectes del servei regulats fins ara pel Reglament Metropolità del Taxi. Amb el fi únic de donar a conèixer l'adequació de la Llei en el context de l'àrea metropolitana de Barcelona, l'IMT va organitzar una jornada informativa oberta als representants del sector, responsables de radioemissores i escoles de taxi. La participació activa dels assistents va demostrar la lògica preocupació respecte a la seva aplicació. Paral·lelament, es van posar a disposició dels taxistes els recursos humans i administratius necessaris per fer més fàcil la comprensió i l'adequació de la nova Llei al dia a dia de l'activitat.

Ara s'ha de treballar en el nou reglament que haurà de substituir el de l'any 1979 i per al qual la Llei preveu un termini de sis mesos a partir de la data d'entrada en vigor. Aquest reglament haurà de ser fruit del diàleg i el consens amb totes les parts implicades del sector i haurà de moure's dins dels paràmetres que la Llei estableix

El cert és que, amb la nova Llei catalana, el sector del taxi se submergeix en un nou model i serà el temps qui s'encarregarà d'avaluar-lo.

Davant d'aquesta nova conjuntura, aquesta Administració es manté en la convicció ferma de continuar treballant en la línia de promoure un model de servei basat en la qualitat, la modernitat i la professionalitat; aspectes que li han permès els darrers anys ser un referent per als operadors d'altres ciutats europees i del país.

L'IMT organitza una jornada per analitzar l'adequació de la Llei en el taxi de Barcelona

El 29 de juliol, l'IMT va organitzar a la sala d'actes de l'àrea metropolitana una jornada especial per informar sobre l'adequació de la nova Llei del Taxi al treball diari dels taxistes de Barcelona i àrea metropolitana. Hi van assistir representants de diverses associacions del sector, radioemissores i responsables de les escoles de taxi. Per raons d'agenda, el representant de la Generalitat de Catalunya, que també hi havia estat convidat, va excusar la seva assistència. La jornada es va desenvolupar al voltant de quatre ponències presentades pels responsables de l'Institut.

En obrir l'acte, el president de l'IMT i moderador de la jornada, Francesc Narváez, va manifestar que, amb la nova Llei sobre la taula, l'IMT continuarà treballant perquè el servei de taxi de l'àrea metropolitana no baixi de nivell ni de qualitat, factors que li han permès aquests anys ser un referent a nivell nacional i internacional. Manifestà que el nou reglament metropolità que es desenvoluparà els propers mesos s'ajustarà estrictament a allò que estableix la Llei. "Aquest aspecte vull deixar-lo clar", va subratllar, "davant algunes percepcions equivocades que creuen que, amb el reglament, es desenvoluparan aspectes que la Llei no contempla". Va manifestar que el taxi seguirà caminant amb l'administració local amb uns criteris de qualitat global per a benefici dels receptors del servei (els clients) i dels operadors del servei (els taxistes) assegurant-los unes garanties de seguretat laboral.

Sebastià Grau, responsable jurídic de l'àrea metropolitana de Barcelona, va fer una anàlisi de la Llei des del punt de vista jurídic tot comparant-la amb altres que s'apliquen a nivell local. Entre d'altres apreciacions, va subratllar que n'ha trobat a faltar un articulat que defineixi què és el servei de taxi.

Acompanyat d'un debat molt participatiu i viu va expressar les seves opinions personals amb relació al concepte de llicència-autorització, les novetats sobre la transmissibilitat que incorpora la nova Llei catalana o a la legitimitat de la homologació de les escoles de taxi a través de l'anomenat Consell Català del Taxi.

Abans de centrar la seva ponència al voltant dels efectes immediats de la Llei sobre l'activitat diària del taxista, la directora de serveis de l'IMT, Pilar Molina, va lamentar que l'aprovació de la Llei coincidís amb el període estival. Va indicar que s'està davant d'una Llei que introdueix un nou model de taxi que es podrà percebre amb el pas del temps, ja que situa en un 15% el percentatge del nombre total de llicències que poden ser explotades per persones titulars de més d'una llicència (ja siguin persones físiques o jurídiques). Un percentatge o contingent —precisà— que els legisladors han deixat obert a possibles ampliacions. Anuncià que, com és preceptiu, quedaven derogats automàticament tots aquells articles de l'actual Reglament Metropolità de Taxi que poguessin contradir la nova Llei. En aquest sentit recordà que es mantindrien, fins que no sigui aprovat el nou reglament metropolità, els articles referents als dies de descans, torns de treball... Ressaltà, entre d'altres efectes immediats, el referent a les incompatibilitats: "Amb allò que determina la nova Llei", manifestà, "els taxistes poden dedicar-se a una altra feina". Encara que subratllà: "Si es llegeix amb atenció la Llei es veurà que hi ha algunes limitacions". També va fer esment a la legislació de les llicències estacionals d'aplicació als municipis turístics, preferentment, però que podrien ser extensibles a d'altres. A part de la liberalització de la transmissió de llicències, va fer especial esment a l'obligació de tot taxista, els nous i els vells, de posseir el certificat



La jornada va comptar amb la participació de les principals autoritats de l'IMT i dels juristes de l'IMT i l'àrea metropolitana.



Una nombrosa representació del sector va participar activament en la jornada.

habilitant atorgat per la Generalitat de Catalunya. Explicà que l'IMT ja havia posat en marxa totes les mesures administratives per tal que els taxistes no es vegin perjudicats per aquesta exigència, tot assenyalant que el certificat habilitant havia de ser expedit pel departament corresponent de la Generalitat de Catalunya. Quant als vehicles, destacà que la Llei específica que han de ser de 5 places, i en casos excepcionals, de 9, aspecte que, segons la seva opinió, hauria de desenvolupar-se reglamentàriament. Destacà que la nova Llei reconeix el treball dels inspectors del servei i el valor de prova dels seus informes. Finalment, apuntà: "a partir d'ara tenim la tranquil·litat que existeixen unes directrius específiques per al taxi quant al règim sancionador, tot i que", afegí, "quant a la quantia no són molt diferents a les que l'IMT estava aplicant, ja que es tenia com a referent la Llei Catalana de Transport".

Atesos els canvis importants que la Llei del Taxi introdueix en el tema de la transmissió de llicències, Jordi Ventallol, cap de Serveis administratius de l'IMT, va explicar en la seva intervenció el procedi-

ment administratiu que, en funció de la nova Llei, i en espera del posterior desenvolupament reglamentari, s'ha posat en marxa des de l'IMT per tal de poder autoritzar la transmissió de llicències (informació detallada pàgs. 8 i 9). La Llei concedeix el termini màxim d'un mes a aquest organisme per fer efectiva aquesta autorització.

El gerent de l'IMT, Daniel Fernández, va perfilar en la seva intervenció els trets sobre els quals s'hauria de treballar per definir el nou reglament del taxi que s'aplicarà a l'àrea metropolitana de Barcelona. Digué que serà el resultat de consens i discussió amb el sector i que l'esborrany haurà de ser analitzat per la Mesa Tècnica del Taxi, les forces polítiques i els usuaris per presentar-la a una aprovació inicial abans de la definitiva. En aquest sentit, el president de l'IMT, Francesc Narváez, subratllà tot tancant la jornada que el nou Reglament metropolità del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona es "mourà en els paràmetres que la nova Llei del Taxi estableix" i serà el resultat d'un procés "molt participatiu".

Àmplia llibertat de mercat

La Llei del Taxi ha introduït un canvi important en la transmissió de llicències i, en conseqüència, el procediment administratiu que s'aplicava al taxi de l'àrea metropolitana ha quedat modificat. Des del 16 d'agost és vigent un model de transmissió en què ha perdut força l'intervencionisme administratiu, ja que es trasllada tota la iniciativa de la venda de llicències a les dues parts interessades: el venedor i l'adquirent. La Llei dóna, doncs, una àmplia llibertat al mercat i desapareixen les limitacions i els frens que el Reglament Metropolità del Taxi contemplava.

La nova Llei catalana estableix, però, una sèrie de requisits a les parts que volen sol·licitar una transmissió. D'una forma explícita n'especifica que el procediment de transmissió d'una llicència es regula per mutu acord entre les dues parts interessades.

El venedor ha de ser titular de llicència, i en cas de mort, l'hereu/va acreditat/da ha de tenir la plena disponibilitat de la llicència. Això significa que la llicència ha d'estar lliure de qualsevol incidència, gravamen, pignoració, etc.

La Llei estableix com a impediment legal per a la no transmissió de la llicència que el titular interessat en transmetre-la tingui al seu càrrec moltes pendents amb l'administració.

Llevat el cas en què es faci la transmissió de la llicència juntament amb el vehicle, el titular està obligat a donar-lo de baixa com a autotaxi.

Pot adquirir una llicència tant una persona física com una persona jurídica. En ambdós casos s'exigeix estar al corrent de les obligacions fiscals i de les obligacions relatives als centres de treball –un concepte nou que la Llei introdueix.

Un altre element nou i d'exigència obligatòria per a l'adquirent és la possessió del certificat habilitant expedit per la Generalitat de Catalunya, a més de la credencial d'apetit de taxista que l'Institut Metropolità del Taxi ja venia demanant.

Procediment administratiu per a la transmissió de llicència aplicat per l'IMT

Mentre no s'aprovi el nou Reglament del Taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona, els criteris del procediment administratiu que l'IMT està aplicant en la transmissió de llicències són els següents:

TRÀMIT

L'expedient de transmissió s'inicia amb sol·licitud conjunta del transmissor i l'adquirent demanant la transmissió de la llicència de l'un en favor de l'altre. Haurà de fer-se compareixent personalment o amb poders notariais davant l'Institut.

En cas de transmissió per causa de mort cal tramitar un expedient d'herència previ per acreditar qui és l'hereu o hereus.

Documents a presentar

TRANSMISSOR PERSONA FÍSICA

Documents bàsics a presentar juntament amb la sol·licitud:

1. DNI (i fotocòpia)
2. Poders especials per a transmetre la llicència, validats per Secretaria (i fotocòpia), si es compareix mitjançant apoderat
3. Baixa del vehicle, llevat que se'l quedi l'adquirent
4. Informe de segona mà vehicle, si se'l queda l'adquirent
5. Baixa del negoci
6. Llibre de família (per a transmissió entre familiars fins a segon grau)

TRANSMISSOR PERSONA JURÍDICA

Documents bàsics a presentar juntament amb la sol·licitud:

1. DNI (i fotocòpia) del representant
2. Poders validats per secretaria (i fotocòpia)
3. Escriitures socials inscrites (i fotocòpia), llevat que ja constin a l'Institut
4. Baixa del vehicle, llevat que se'l quedi l'adquirent
5. Informe de segona mà vehicle, si se'l queda l'adquirent

EXPEDIENT MORTIS CAUSA

Documents a presentar prèviament per l'expedient de l'herència:

1. Certificat de defunció
2. Certificat d'últimes voluntats
3. Testament o acte de notorietat de declaració d'hereus
4. Escriptura (o declaració) d'inventari i acceptació d'herència
5. Escriptura de renúncia a l'herència per part d'algun hereu (si és el cas)
6. Autoliquidació o declaració de l'impost de successions davant de la Generalitat de Catalunya
7. Autorització a favor d'un dels hereus, si són més d'un



ADQUIRENT (PERSONA FÍSICA)

Documents bàsics a presentar juntament amb la sol·licitud:

1. DNI (i fotocòpia) de l'adquirent i del representant, si és el cas
2. Poders (i fotocòpia) del representant, si és el cas, validats per secretaria
3. Permís de conduir BTP o superior, vigent (i fotocòpia)
4. Certificat habilitat de la Generalitat (i fotocòpia)
5. Certificat d'Hisenda conforme està al corrent del compliment d'obligacions
6. Certificat de la Seguretat Social conforme està al corrent del compliment d'obligacions (si mai ha estat autònom, cal un certificat que ho digui)

ALTRA DOCUMENTACIÓ

7. Informe de segona mà si s'aplica qualsevol vehicle usat, (llevat si és el del transmissor)
8. Documentació (i fotocòpia) que identifiqui el vehicle que s'aplica i la seva disponibilitat (propietat, lloguer, leasing, renting, etc.)
9. Pòlissa de Responsabilitat Civil (RC) (i fotocòpia)
10. Alta de l'IAE (i fotocòpia)
11. Alta de l'empresa a la Seguretat Social (llevat que ja consti)
12. Alta al règim corresponent de la Seguretat Social de l'administrador (i fotocòpia) o darrers 3 mesos de cotitzacions (i fotocòpia) si ja estava d'alta anteriorment
13. Justificant del pagament de la taxa

ALTRES DOCUMENTS A PRESENTAR

7. Informe de segona mà si s'aplica qualsevol vehicle usat, (llevat si és el del transmissor)
8. Documentació (i fotocòpia) que identifiqui el vehicle que s'aplica i la seva disponibilitat (propietat, lloguer, leasing, renting, etc.)
9. Pòlissa de Responsabilitat Civil (RC) (i fotocòpia)
10. Alta de l'IAE (i fotocòpia)
11. Alta al règim d'autònoms de la SS (i fotocòpia) si és actual o darrers tres mesos de cotitzacions (i fotocòpia) si ja estava donat d'alta anteriorment
12. Justificant del pagament de la taxa

REFERENT AL/S CONDUCTOR/S

1. DNI (i fotocòpia) del conductor/s
2. Permís de conduir BTP o superior (i fotocòpia) vigent del/s conductor/s
3. Certificat habilitant de la Generalitat (i fotocòpia) del/s conductor/s
4. Contracte de treball (i fotocòpia) del/s conductor/s
5. Alta a la SS del/s conductor/s (i fotocòpia)

ADQUIRENT (PERSONA JURÍDICA)

Documents bàsics a presentar juntament amb la sol·licitud:

1. Escripcions socials (i fotocòpies) degudament registrades de la persona jurídica i del seu representant, validades per secretaria (llevat que ja constin d'operacions anteriors)
2. CIF definitiu (i fotocòpia), llevat que ja consti
3. DNI (i fotocòpia) del representant (administrador, apoderat, etc.)
4. Certificat d'Hisenda conforme està al corrent del compliment d'obligacions
5. Certificat de la Seguretat Social conforme està al corrent del compliment d'obligacions
6. Comunicació d'obertura de centre de treball (i fotocòpia)

AUTORITZACIÓ

Comprovat el compliment de tots els requisits, la transmissió s'autoritzarà per Decret de la Direcció de Serveis. Un cop notificat caldrà que el nou titular vagi a la ITV (màxim 10 dies hàbils) per pintar calques i distintiu "N" (només "N" si es transmissió amb vehicle).

Normativa reguladora: Llei del Taxi: arts. 4, 5, 8, 9, 10, 12, 13 i 45.5, Disposició Transitòria Segona

Reglament Metropolità: arts. 15.2 i 18.1 e)

Termini per resoldre: Màxim: 1 mes (de data a data)
Mínim: 1 dia

Sentit del silenci: Positiu

Òrgan competent per resoldre: Direcció de Serveis



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

Si tiene sus lunas
aseguradas,
le gestionamos
el cobro



Oficinas
De la Sagrera, 166
(Esq. c. Portugal, 3)

Taller y Almacén
Portugal, 2 y 4 08027
Barcelona

Cristalería del Automóvil

93 352 29 58
93 408 33 67



**INSTALACIÓN RÁPIDA
DE TODO TIPO DE LUNAS**
(Nacionales - Importación)

Cristales Originales
Grabación Matrículas
Láminas Solares

**TALLER CONCERTADO
POR COMPAÑÍAS
DE SEGURO**
**PRECIO ESPECIAL
PARA PROFESIONALES
DEL TAXI**



Tribuna del taxi

Com observa el futur del model de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona amb la nova Llei del Taxi de Catalunya?

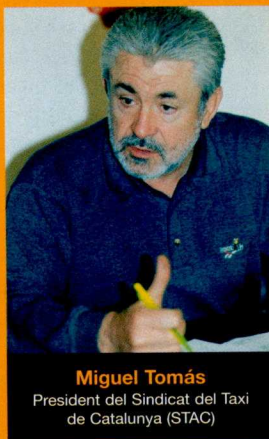
El taxi no serà el mismo. La Ley recoge algunas reclamaciones —algunas endémicas— realizadas por los taxistas desde hace tiempo. Un ejemplo claro es la revalorización de su licencia, hasta ahora estancada por la decisión del IMT de mantener una bolsa de licencias que se creó para un fin del Plan de Viabilidad.

El valor de las licencias ya se ha visto incrementado en más de dos millones de pesetas y posibilita a los que se jubilen recibir una aportación adicional que complete la paupérrima pensión que les corresponda después de cotizar como autónomos durante muchos años. Pero la ley no sólo ha hecho cambiar este aspecto, indudablemente de mucha importancia, sino también otros, como el número de licencias que podrán tener las empresas y que se fija en un 15%, aunque los reglamentos municipales han de concretar en sus textos normativos. A pesar de ese porcentaje, los autónomos siguen siendo mayoritarios y además con distintas posibilidades de las que tenían hasta ahora.

Pensamos que no habrá mayor oferta de taxis que hasta ahora. Hay que considerar el coste que supone tener un asalariado. Si los autónomos ya tenemos dificultades para obtener una prima de seguros del vehículo que garantice daños a terceros, imaginemos lo complicado y costoso que será asegurar un vehículo a doble turno. Además el límite que hasta hace poco tenían las empresas para la contratación de asalariados es extensivo también a los autónomos.

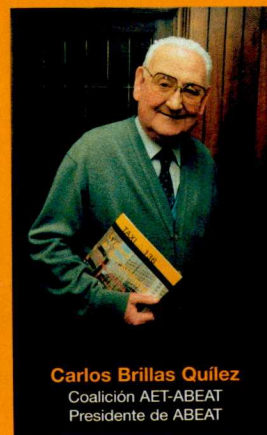
Se reconoce la licencia como un patrimonio familiar y, por tanto, el jubilado podrá seguir explotándola y le servirá como complemento de su jubilación y también para la viuda, condenada a venderla tras la muerte de su marido.

En los reglamentos municipales se deberá concretar el tipo de explotación y regulación del taxi que se quiere en cada municipio. La ley da un margen suficiente para aplicar el mejor servicio tanto para el taxista como para el usuario. Esperemos que la flexibilidad que existe en la ley dé paso a unos reglamentos en los que se contemplen algunas peticiones y reivindicaciones de los taxistas.



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

En el DOGC número 3926 del 16/07/2003 fue publicada la Ley 19/3003 del Taxi de Catalunya promulgada por el citado Parlamento. Como complemento del citado texto legal, la propia ley establece un periodo transitorio de seis meses para que los entes locales, en nuestro caso el Institut Metropolità del Taxi, pueda adaptar sus reglamentos y ordenanzas a la citada Ley.



Carlos Brillas Quílez
Coalición AET-ABEAT
Presidente de ABEAT

El futuro del modelo de taxi del área metropolitana de Barcelona pasa por el compromiso de que las administraciones competentes sean promotoras de la introducción progresiva de aplicar innovaciones tecnológicas en el sector del taxi siguiendo las propuestas de información y comunicación (TIC), destacando las siguientes herramientas de funcionalidad:

- Tarjeta inteligente taxista: Identificación, apoyo, gestión, mantenimiento, control, tarjeta bancaria y servicios para el colectivo.
- Posicionamiento: Seguridad del taxista, gestión de flotas, información, planificación de reservas y seguimiento y localización del vehículo robado.
- Comunicaciones: Seguridad, información, E-Services.
- Impresora: Impresión del recibo con datos automáticos.
- Pago con tarjeta de crédito: Seguridad, conformidad con las últimas normas europeas de Chip&Pin.
- Tarjetas inteligentes clientes: Fidelización de clientes, seguridad y facilidad en el pago, multiusos con otros servicios públicos.
- Sistema abierto: Posibilidad actualizaciones software y hardware.

Por ello estimo que el modelo del taxi en el área metropolitana en el futuro será el TAXI INTELIGENTE.

A L'HORA DE TANCAMENT D'AQUEST EDICIÓ, EL GREMI UNIÓ DE TAXISTES (GUT) NO HAVIA FET ARRIBAR LA SEVA OPINIÓ.

La nueva Ley supone la adaptación necesaria y esperada de nuestro sector a las economías occidentales y al principio constitucional de libertad de empresa. No debe olvidarse que la nueva normativa del taxi era ya imprescindible dada la evolución de nuestra sociedad y economía en las últimas décadas y lo obsoleto de la anterior regulación.



Dionisio Gracia Fajardo
Presidente del Sindicato de Taxistas
Autónomos de Barcelona (STAB)

En todo caso supondrá un mayor dinamismo para la industria del taxi y un menor intervencionismo. Ello no debe implicar que no exista un mínimo control administrativo. En esta línea, las administraciones no deben poner trabas, sino por el contrario, han de facilitar la adaptación a una nueva situación en que las incompatibilidades, la exclusividad y otros principios, antes intocables, se han atenuado o incluso suprimido. Sin olvidar, en definitiva, que somos empresa privada de interés público.

Por otro lado, hay que esperar que el desarrollo reglamentario se produzca con la brevedad marcada por la Ley en armonía con ésta. Nuestro sindicato estará (como lo ha estado el proceso de elaboración legislativa) vigilante en todo momento para seguir defendiendo nuestros intereses.

En definitiva, debemos esperar un futuro de nuestro sector mejor cuando la Ley ha sido aprobada por todos los grupos parlamentarios dentro de un espíritu de colaboración y diálogo (aunque puedan existir mínimos matices discordantes).

Por todo ello, el STAB está muy ilusionado y no regateará esfuerzos en todo lo que convenga en aras de la modernidad del taxi y de la mejora del servicio prestado a los ciudadanos, que son nuestros clientes y, por tanto, nuestra fuente de riqueza.

En todo caso, y para finalizar, no dudamos que Barcelona como capital de Catalunya será quien seguirá destacando, como lo ha hecho hasta ahora, por prestar todos los mejores servicios con la mejor flota, siempre que sigamos trabajando por y para nuestro sector.

**Per a informar-se
sobre la forma
de contractar
publicitat
en aquesta
revista,
truqui al**

934 850 426



ABOGADOS

PRECIOS ESPECIALES PARA TAXISTAS

Preguntar por Pilar Pérez

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

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

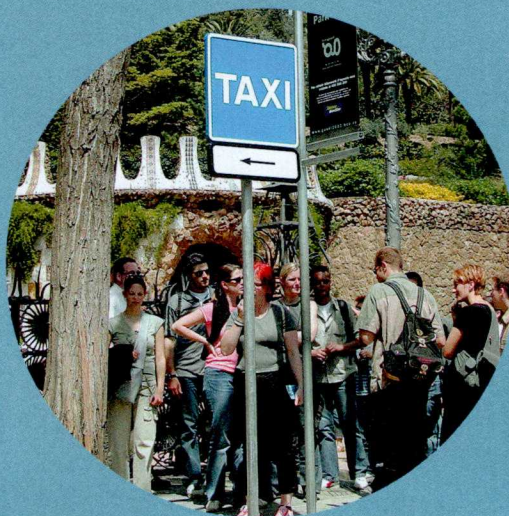
**TALLERES
NILO**

AL SERVICIO DEL TAXISTA
SINIESTROS EN GENERAL

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

Cobraments abusius

Estiu amb més denúncies



Barcelona tancarà aquest any amb la visita de més de quatre milions de turistes i al voltant de nou milions de pernотacions. Diàriament la ciutat ingressa 7,1 milions d'euros derivats de l'activitat turística. Per cada euro que la ciutat inverteix en turisme, se'n generen 237. Aquestes xifres són prou eloqüents com per mostrar la importància que aquesta indústria té per a l'economia de la ciutat. Les perspectives de futur no fan pensar que aquest model canviï; al contrari, s'espera per als propers anys un creixement sostingut i encara més davant la perspectiva del Fòrum 2004.

Són molts els sectors econòmics de la ciutat que estan implicats en l'activitat turística i en surten afavorits; també el taxi. És obligació de tots oferir un servei en condicions i, encara més, avançar en els millors paràmetres de qualitat per ser molt més competitius.

Com es recordarà en l'enquesta que Turisme de Barcelona realitzà l'any 2002 entre els directors i els turistes que visitaren Barcelona per avaluar el mercat turístic es va incloure, per primera vegada, unes preguntes sobre el servei de taxi. El resultat va ser prou satisfactori ja que s'atorgava un NOTABLE al model de taxi de l'àrea metropolitana i a les persones que s'hi dediquen.

El nostre deure, però, no es quedar-nos tan sols amb aquests elogis, amb aquest barnús, perquè

tots sabem que al sector li fan encara ombra algunes actituds, minoritàries, que fan molt de mal tant a la imatge del conjunt de taxistes com de la ciutat. Aquest estiu, sense anar més lluny, l'IMT ha rebut més denúncies de turistes estrangers que l'estiu passat en relació amb diversos aspectes del servei. La gran majoria feien referència a cobraments abusius en trajectes a l'aeroport, tant en origen com en destí. Altres es van cursar com a conseqüència d'haver-se aplicat una mena de 'suplements extraordinaris' a l'hora de realitzar un trajecte amb un monovolum o perquè algun taxista sense escrúpols va demanar un preu fix escandalós al turista per anar des de l'aeroport al centre de la ciutat. No menys significatives han estat les denúncies realitzades amb motiu d'elecció de passatge, particularment a l'Estació de Sants. No cal dir que, a tots els taxistes que van incórrer en aquests fets, l'IMT els ha obert expedient informatiu i se'ls aplicarà el règim sancionador que la nova Llei Catalana del Taxi estableix.

La gent arrelada al sector turístic sol subratllar que aquesta activitat forma part d'una indústria molt sensible que s'esvaeix si no se'n té cura. Doncs no caldria perdre de vista aquesta premissa ni tampoc aquella que diu que 'el taxi és la primera i l'última imatge que els visitants, els turistes, reben d'una ciutat, d'un país'.

**POR SÓLO 2,91 €/día
todo incluido**

*Sin necesidad de comprar emisora ni impresora
Instalación y mantenimiento de los equipos
Pago de revertidos, sin descuento, sin vales, sin
desplazamientos, sin sorpresas, sin derramas...
Asignación automática de servicios (sin voz)
Cobros con tarjeta de crédito
Sistema de seguridad vía GPS*

*Inversión continuada en publicidad y promociones
Calidad y variedad en los servicios
Empresas, agencias de viajes, hoteles,
particulares, eventos masivos,...
Más de 2 millones de euros
en facturación a empresas abonadas
...y si tu taxímetro es Taxitronic, mantenimiento
y cambio de tarifas GRATIS*

ven a Ràdio Taxi 033



entrevista a **Roser Torrentó**

GERENT DE L'INSTITUT MUNICIPAL DE PERSONES AMB DISMINUCIÓ



Barcelona és una de les ciutats europees més accessibles especialment quan parlem de transport públic. L'activa participació i reivindicació de les persones amb problemes de mobilitat davant les administracions des de fa anys hi té molt a veure, en aquesta consideració. Però també el treball de l'Institut Municipal de Persones amb Disminució, qui des de fa també molts anys promou la normalització de la vida quotidiana dels ciutadans i ciutadanes amb aquestes problemàtiques i impulsa, entre d'altres iniciatives, un model de transport públic amb els mateixos avantatges de què gaudeix tothom. És en aquest context on neix i es consolida el servei porta a porta realitzat pels taxis adaptats, un servei que permet a moltes persones viure el dia a dia com tothom. Roser Torrentó, Gerent d'aquest Institut, ens parla en l'entrevista, tot coincidint amb l'Any Europeu de la Disminució, de tot això i de la necessitat urgent d'incrementar el nombre de taxis adaptats davant el creixement de la demanda, perquè des de l'administració s'està promovent que totes les persones amb discapacitat puguin tenir un transport públic.

“En aquest moment hi ha una forta demanda de taxis adaptats no satisfeta perquè no hi ha prou vehicles ni professionals”

■El 2003 ha estat l'Any Europeu de les Persones amb Discapacitat. Quin balanç en pot fer?

Va ser una iniciativa de la Comunitat i un dels seus objectius és donar a conèixer, divulgar, que a la societat existeixen persones que tenen unes disminucions específiques. A vegades allò dels 'Anys' ens sona una mica fora de lloc, però crec que, en aquest cas, la celebració és molt positiva. Si bé tothom té un conegut o familiar que pateix alguna disminució, la veritat és que no es coneix la situació amb tota la seva amplitud ni la riquesa que comporta ni la normalització que representa, perquè, en definitiva, tots tenim disminucions. En aquest sentit ampli, jo penso que aquestes celebracions ajuden molt a posar-ho de manifest i que la gent es preguntï sobre el tema. Significa voler estar present en tots els aspectes de la vida ciutadana.

■Es percep a Barcelona una major sensibilitat respecte a aquest tema que en d'altres llocs?

Atès que hi ha hagut un col·lectiu de persones que han estat molt actives i que han reivindicat molt els seus drets, s'ha manifestat molt més. I per què? Perquè no únicament se n'ha parlat, sinó que també s'ha exigit una sèrie de serveis a l'administració. Barcelona és avui una de les ciutats més accessibles. A nivell d'Europa és considerada una de les millors, sobretot en el tema de l'accessibilitat en els carrers i, d'una forma especial, en el tema del transport.

■Vostè no creu que s'ha avançat molt més en els temes de l'accessibilitat física i encara resta molt per fer en la normalització social?

Sí, estem d'acord. Centrant-nos més en el transport, crec que la gent encara pensa que les persones que tenen dificultats han d'anar amb un transport especial que els porti a un lloc i que ho han de demanar... No, aquest no és l'objectiu. L'Institut Municipal de Persones amb Disminució el que pretén es normalitzar al màxim tot, i el transport, no cal dir-ho. Vostè i jo gaudim d'uns transports públics amb tots els avantatges i lògicament amb inconvenients. Almenys ha de ser igual per a les persones que tenen alguna dificultat de mobilitat especialment. Això vol dir que, primer de tot, el transport públic ha d'estar adaptat. Tot i així pensem que hi ha algunes persones que, potser, mai podran anar amb aquest transport públic adaptat o bé —entretant no tot estigui adaptat— hauran d'anar amb el transport especial o el transport porta a porta. I és aquí on entra i fa un paper molt important el servei de taxi adaptat.

■Precisament, què s'opina des de l'Institut sobre aquest servei?

L'experiència és molt bona. Nosaltres sabem que el taxi, tot i ser un servei públic és també un servei privat. La veritat és que tenim unes experiències molt bones tant des del punt de vista del taxi com a organització com a nivell

“Hi ha una quantitat molt important de persones amb disminució que estan molt satisfetes, molt agraïdes del tracte que reben dels taxistes”

professional. Sigui perquè aquesta ciutat fa anys que treballa en el tema, sigui perquè hem entrat en diàleg o perquè estem treballant des de fa molts anys amb l'IMT, sigui pel que sigui, penso que hem de tenir una postura d'agraïment mutu. Ara que em donen l'oportunitat, he de dir que hi ha una quantitat molt important de persones amb disminució que estan molt satisfetes, molt agraïdes del tracte que reben dels taxistes —que no sempre el reben de tothom— tant a nivell professional com humà. En aquest moment hi ha, no obstant això, un problema: els taxis adaptats són pocs. L'administració està disposada a ajudar perquè pugui haver-n'hi més. Des del de l'administració volem fomentar-ho, amb ajuts, amb el que sigui. Sabem que adaptar un vehicle representa un cost per al titular del taxi, però també sabem d'algunes ciutats que han optat perquè tots els taxis siguin adaptats.

■ A quines ciutats es refereix?

Ara s'estan plantejant a Estocolm i a ciutats de Dinamarca. Grenoble és una altra ciutat molt avançada i molt sensible amb aquest tema. Nosaltres també hauríem d'anar avançant en aquesta línia. El nostre objectiu és, doncs, que es pugui fer el mateix que fem per a altres ciutadans per a les persones amb problemes de mobilitat. No fem un servei privat; des de l'administració no fem un servei de taxi. El que nosaltres fem és assegurar que aquestes persones puguin moure's per la ciutat, puguin anar a treballar, al metge, al cinema. Establim uns espais amb els quals puguin moure's per la ciutat. Mireu com n'és d'important que unes persones puguin sortir de casa: això els representa la integració laboral, gaudir d'una vida d'oci i d'una vida plena com a ciutadans...

■ Amb quines ajudes compta el taxista per poder fer aquest servei?

Com vostès saben hi ha una línia de subvencions que fa l'ONCE juntament amb l'Imsero. Però hem d'estudiar-ne de noves. El nombre d'aquestes subvencions és reduït perquè la disponibilitat pressupostària les determina. Hem d'incrementar aquestes i n'hem d'estudiar d'altres. Fins i tot nosaltres pensem que potser s'hauria de fomentar la feina dels taxistes que es volen dedicar especialment a transportar persones amb discapacitats.

■ Això significa promoció de la formació?

Promoció de la formació..., ajudar a obtenir totes les ajudes que hi hagi i ajudar fins i tot quan el taxista fa el servei. Es podria pensar que part dels serveis que s'hi realitzin puguin ser promocionats per l'administració perquè és una forma indirecta de compensar el cost més elevat que el taxista ha tingut inicialment a l'hora d'adaptar-se el vehicle. A vegades ens trobem que algun taxista s'ha adaptat el vehicle i per raons diverses no acaba d'utilitzar-lo per al servei. El nostre objectiu és clar i hem de fer el que sigui. En aquest moment hi ha una forta demanda no satisfeta perquè no hi ha prou vehicles, no hi ha prou professionals...

■ Creu que el perfil del taxista ha de ser especial?

No, no ha de ser especial. L'experiència ens ho ha demostrat i no puc afirmar que es necessita gent jove o especialment valenta. Senzillament s'ha d'entendre que s'està davant d'un usuari que té unes característiques i unes circumstàncies diferents. Nosaltres tenim una relació molt intensa amb el col·lectiu, estem molt propers a aquesta població. Pensi que aquest Institut municipal és l'únic que té en la seva junta rectora representants dels usuaris a més dels regidors. Estem molt propers, molt oberts a dialogar sobre qualsevol cosa, qualsevol iniciativa, parlar amb l'IMT o amb els professionals taxistes que vulguin organitzar-se com a cooperativa o el que sigui. Estem obligats a entendre'ns. Però el que sí vull transmetre és que fan falta taxis adaptats perquè des de l'ad-

En estos más de doce años que hace que en Barcelona empezaron a rodar los taxis adaptados, los esfuerzos realizados por los taxistas que apostamos por este particular servicio entusiasta y siempre con una visión de futuro muy clara han sido continuos. Y sobre todo nuestro afán de ayudar a la integración de las personas con movilidad reducida pero con las mismas necesidades que cualquier otra persona, como ir a trabajar, al cine, a la discoteca, dar un paseo por nuestra bonita ciudad e incluso llegar a su destino de vacaciones.



Nuestro trabajo es distinto. No consiste únicamente en llevar a las personas de origen a destino, sino que lógicamente las tienes que subir al coche, ponerles los anclajes de seguridad, y una vez en destino acompañarlas a lugar seguro, e incluso en ocasiones ir con ellas a sus gestiones, o ayudarles a subir los escalones, etc. Nos dedicamos casi en exclusividad a este tipo de servicio. Y ello implica, por el volumen de coches que tenemos, realizar largos desplazamientos en busca del cliente. Pero nos vemos recompensados por el trato que nos demuestran nuestros usuarios, que es mucho más humano, comprensivo y cordial. Incluso diría que en muchos casos se establecen relaciones de amistad.

Pese a todo, es un servicio muy poco conocido y reconocido en la ciudad. Topamos con muchas trabas e incomprensión y soledad por parte de las administraciones. Faltan ayudas, subvenciones, tenemos problemas con la llegada de los coches nuevos, y todo por temas burocráticos. Pese al esfuerzo que hemos hecho además de nuestro trabajo diario. Esto se puede comprobar en la central de última generación que hace un año inauguramos, con un coste de más de 60.000 euros, financiados única y exclusivamente por los taxistas de TAXI AMIC. Es la única central de estas características que ofrece este servicio en Europa y lugares como Los Ángeles, New York, Chicago, Hawai, etc.

Pero en el último año y medio la comprensión por parte del IMT ha sido mayor, circunstancia que aprovecho para agradecer el apoyo, al igual que a las distintas asociaciones. Pero sobre todo, debo agradecer la actitud de nuestros usuarios del día a día, que son, pese a todo, los que nos dan fuerza para seguir luchando por ellos y por nuestra meta.

Pedro M. Lozano Rubio
(Secretario de Taxi-Amic)

El transporte puerta a puerta en la ciudad de Barcelona



El transporte puerta a puerta nace como respuesta a la situación de aislamiento y marginación de las personas con discapacidad. Se inició a principios de los años 80, bajo las fuertes presiones del colectivo, en exigencia de sus derechos cívicos y constitucionales. La inexistencia de transportes accesibles, la presencia de barreras y los prejuicios sociales han sido algunos de los factores que han impedido la normal participación del colectivo en la sociedad.

Su principal objetivo es atender las demandas individuales de las personas con movilidad reducida severa que no pueden acceder a la red pública de transporte aunque ésta fuese totalmente accesible.

El servicio ha sido financiado al 50% por el Ajuntament de Barcelona y la Entitat Metropolitana del Transport, por ello los recursos eran limitados y los servicios escasos.

La decidida intervención de la Federación ECOM y el Instituto Municipal de personas con disminución han conseguido que 23 años después este modo de transporte público sea reconocido por la Generalitat de Catalunya, y financiado del mismo modo que el resto de transportes públicos por las administraciones central, autonómica y local.

Este nuevo modo de financiación ha permitido que el número de servicios se haya incrementado significativamente. En la actualidad se puede obtener un servicio solicitándolo con una hora de antelación, y está en proyecto que se extienda a 18 municipios del área metropolitana.

El transporte público ordinario en la ciudad de Barcelona cuenta en la actualidad con 680 autobuses accesibles de un total de 1.012, con 24 estaciones de metro de las 115 existentes, con 2 estaciones de los ferrocarriles catalanes, 2 estaciones de cercanías RENFE y 32 taxis adaptados.

Los 32 taxis adaptados son insuficientes para ofrecer el servicio en las condiciones deseables para todos, instituciones, taxistas y personas discapacitadas.

A pesar del esfuerzo del colectivo de taxistas (jornadas interminables, días sin tiempo para comer antes de las 6 de la tarde, trabajo sin vacaciones, tráfico saturado, etc.), no siempre consiguen llegar a tiempo para recoger a los usuarios, sobre todo en las horas puntas. Entendemos esta situación y pedimos al organismo competente un aumento inmediato de 100 taxis accesibles como mínimo en la ciudad de Barcelona, que permitan ofrecer un servicio que esté a la altura que la ciudad y las personas discapacitadas merecen.

Benito Durán

Representante en el Institut Municipal de Persones amb Disminució.

entrevista a Roser Torrentó,

GERENT DE L'INSITUT MUNICIPAL DE PERSONES AMB DISMINUCIÓ



ministració estem promovent que totes les persones amb discapacitat puguin tenir un transport públic, i això vol dir transport mínim per traslladar-se al treball, a la rehabilitació, al metge, al cinema, on sigui.

■ Considera que els taxis adaptats que circulen són els adequats? Quins són els avantatges de les noves tecnologies?

En general no tenim queixes del model de vehicle. Sobre aquest particular, els usuaris podrien dir alguna cosa. Les noves tecnologies han de poder incorporar la localització ràpida dels taxis perquè potser alguns serveis es perden amb la dificultat afegida que aquestes persones no poden trobar-ne un altre en un altre lloc com una parada. Ara que tothom té mòbil, les noves tecnologies haurien de facilitar al màxim la localització d'un taxi adaptat a través d'un número determinat i amb tots els avantatges que aporta el GPS.

■ Estem davant d'un nou mandat municipal, quins són els eixos de treball d'aquest Institut per als propers anys?

Volem treballar de forma molt intensa en aquesta legislatura en el món de la comunicació... per a sords, per a cecs... i en totes les vessants. La informació sobre la utilització d'un servei és tan bàsica com, a vegades, el servei mateix. Un altra cosa que volem fer és donar suport durant uns dies a les persones que utilitzen el transport públic regulat que ja està adaptat. S'ha constatat que algunes persones tenen certs temors a l'hora d'utilitzar aquests vehicles. Amb aquesta ajuda, que podria ser d'alguns dies, la persona podrà agafar molta més seguretat i sabrà com utilitzar-los. En aquesta iniciativa, el taxi també hi compta. Del món de les discapacitats la que coneixem és la física però n'hi ha altres amb molts problemes; l'auditiva n'és una. Com no es veu, el món dels sords és molt dur, com ho és el de les persones amb una malaltia psíquica o mental. Aquestes persones necessiten, a vegades, d'algú altre que les acompanyi i els ajudi a entrar en el món per poder-se comunicar. Volem treballar, doncs, en tots els àmbits de la comunicació, en tot, tant des de la web municipal com en els transports, els actes públics perquè són una barrera per a les persones amb disminució i, a més, perquè passa desapercebuda a aquelles persones que no tenen la disminució. S'ha de comprendre que totes les coses que fem per a les persones amb disminució milloren el benestar de tota la població. Fem una ciutat per a tothom, més humana, més accessible. És tan simple com dir: no volem excloure ningú i posarem tots els suports tècnics i les millores en la comunicació perquè aquestes persones hi puguin ser.

■ El taxi hi té també un paper especial...

Tot tenint la ciutat totalment adaptada, necessitarem el taxi perquè encara hi haurà persones que mai no podran utilitzar el transport públic convencional. El taxi és una peça molt important i amb unes perspectives de creixement també importants. Jo insisteixo a dir al sector professional del taxi que estem oberts a parlar-ne, que s'ho pensi i que està davant d'un filó enorme de feina que a més a més abasta altres poblacions. Una de les coses que volem engegar ja el gener proper és que aquest servei porta a porta que fem amb els taxis adaptats sigui metropolitana. Pensar que aquest servei no estigui present a d'altres ciutats metropolitanes és no viure la realitat.

P. Rocío Terán H.

¿El mejor servicio de taxi del mundo?

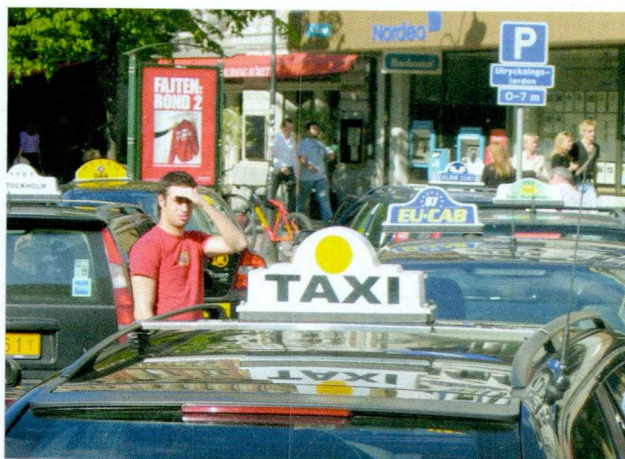
En Suecia la desregulación ya no es un tópico

En 1990 Suecia desreguló su fuertemente regulado servicio de taxi. La medida se adoptó, desafortunadamente, en un momento de crisis económica y sin aplicar ninguna disposición de control a las compañías de taxi, los vehículos o conductores.

Algunos recién llegados inundaron el sector, la calidad cayó en picado y fue un momento malo para todos los operadores de taxi.

Hoy, sin embargo, en una reciente conferencia sueca de asociaciones de taxi, nadie hizo mención a la desregulación del sector. El discurso del taxi sueco se centra en estos momentos en torno a los "taxis seguros y ecológicos". La recuperación del mercado y la mejora de la calidad del servicio se debe, en gran parte, a los nuevos sistemas estándares de recorridos y a las nuevas medidas gubernamentales (tardías). La industria del taxi sueca ya no es la misma.

"Antes de la desregulación, nosotros estábamos orgullosos de ser taxistas", afirma Dan Wiksten, operador de taxi en Estocolmo y periodista. "Yo aún recuerdo mi primer taxi: ¡Qué orgulloso me sentía!" Ahora parece que este particular orgullo ha dejado de estar presente en el sector. El taxi es hoy un trabajo como cualquier otro. El país que hace treinta años dio al mundo Abba, Björn y Saab desreguló su industria del taxi. El mercado más regulado de Europa se convirtió en el más desregulado.



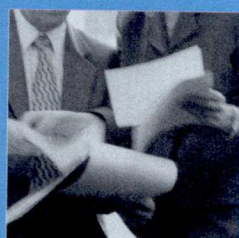
Con la desregulación llegó el cambio

¿Reina ahora el caos en las calles de Estocolmo, Gotemburgo o Malmo? Nada más lejos de la realidad. La desregulación de la industria parece muy bien regulada. Los vehículos lucen aseados y limpios. Los taxistas están más uniformados y felices en sus coches. "Nosotros aún tenemos más reglas y regulaciones que en cualquier otro lugar de Europa", dice Lennart Hamnered, presidente de una asociación sueca de taxi. "Pero también estamos convencidos de que ofrecemos el mejor servicio de taxi del mundo", puntualiza el director de "Taxi 020", una de las más antiguas emisoras de Estocolmo. El hecho de que las licencias en la prerregulación no tuvieran ningún valor y no se pudieran comprar ni vender hizo que el proceso de desregulación fuera mucho menos doloroso o traumático.

Desregulación

A partir de julio de 1990 el mercado de taxi sueco se liberalizó; cada operador podía fijar su propia tarifa e incluso variarla durante el día y la noche. Quedaron eliminados los recorridos obligatorios y cada taxista podía conducir dónde y cuando quisiera. Pero, como afirmaba anteriormente Hamnered, muchas reglas permanecen. Acceder al sector del taxi puede ser fácil, pero el acceso a la profesión está mucho más regulado y sólo es posible después de realizar un profundo examen sobre gestión del taxi. También se analiza la

DE PERSONA A PERSONA



SAURINA
DELGADO advocats

Separaciones Herencias
Contratos Divorcios
Reclamaciones
Accidentes Empresas

rosselló, 224, 6 é A · 08008 barcelona 93 487 49 97 + 93 487 83 70

capacidad económica y la viabilidad financiera de cada aspirante. Como operador se exige 11.000 euros para el primer vehículo, y la mitad para el segundo.

El gobierno sueco no eligió el mejor momento para relajar las reglas en 1990. Durante los primeros dos años de la desregulación, 3.500 nuevos taxis irrumpieron en el sector –la mayor parte en las ciudades– coincidiendo con un momento de depresión del mercado. Entonces había 14.500 taxis para 10 millones de suecos con el *handicap* de que en muchas zonas del país es difícil encontrar a alguien interesado en solicitar un taxi... Muchas de las personas que irrumpieron en el sector, llegaron y se marcharon. Taxi Kurir es el único operador nuevo, a nivel nacional, que permanece y que es un ejemplo claro de la desregulación.

Un incremento en el IVA del 0 al 20% hizo que los precios experimentaran una subida (ahora está en un 6%). Con posterioridad a 1993, la capacidad y los precios se desarrollaron de forma más gradual.

De todas maneras, las tarifas de taxi en Suecia son, de lejos, mucho más caras que en Barcelona. La bajada de bandera para la tarifa básica de día (según la compañía) está entre los 5,50 y los 6,00 euros, aproximadamente; 1 euro por kilómetro y cerca de 40 euros por hora de espera. La tarifa de partida para la noche y fin de semana se sitúa entre los 5,50 a 6,00 euros, 1 euro por kilómetro y 50 euros por hora de espera. Todas las tarifas son muy visibles desde el exterior. Es fácil para el pasajero tomar una decisión respecto a las tarifas porque todas se calculan sobre la base estándar (7 km.) y está claramente especificado en el adhesivo de tarifas exterior. Los taxímetros expiden un recibo detallado con el número de identificación del vehículo y el teléfono en previsión de posibles reclamaciones.

Advertencias

Todos los carteles que advertían a los pasajeros en el aeropuerto Arlanda de Estocolmo sobre los taxis, como aquel que rezaba: “Pregunte el precio de su taxi previamente”, han desaparecido. Por un recorrido de 40 kilómetros al centro de la ciudad se paga normalmente sobre los 45 a 55 euros, siempre y cuando no se coja un taxi erróneo. ¿Saben qué pasó a una delegación de autoridades holandesas que fue a Estocolmo para estudiar la desregulación del taxi? Pues que precisamente el taxista les sobrecargó el precio del recorrido un 100% porque tomaron un taxi de los “no regulados”. La otra línea del servicio lo forman diversas compañías de taxis con mayor área de influencia, muy conocida desde la desregulación y que ha sabido ganarse la confianza del mercado.

Ambos modelos de taxi se pueden encontrar en toda la ciudad, pero especialmente en las estaciones de tre-



Taxi Estocolmo es una 'de las marcas' principales

nes o estaciones marítimas, excepto donde el servicio principal tiene paradas exclusivas. Cuando la demanda de taxis se incrementa a primera hora de la mañana, por la tarde o por la noche, el panorama es desalentador. Cuesta mucho encontrar un taxi para el aeropuerto y si se tiene esa suerte es fácil que las tarifas fijas para este destino se incrementen. Están contemplados, no obstante, incentivos para los taxistas que trabajan en horas “incómodas”.

Si existe alguna nube en el horizonte del taxi sueco, ésta está en los taxis piratas y en el servicio de la estación central o dondequiera que los taxis no afiliados o no regulados esperan trabajo.

Delante de la estación de ferrocarriles, las compañías que trabajan de forma legal son: Taxi-Estocolmo (con 1.600 taxis de los 5.500 que hay en la capital); Taxi-Kurir (850), Taxi 020 (600) y Ring Taxi (155). A otro nivel de la estación se pueden ver los taxis “piratas o libres”, una colección de 800 vehículos con diferentes símbolos y coches.

“Esto era un lío antes de 1997”, dice Hamnered de la asociación de taxi; “las estaciones de tren y las estaciones marítimas se llenaron de quejas: no había disponibilidad de taxis, se aparcaba por todas partes y muchos conductores rechazaban las carreras cortas. En aquel momento, la compañía ferroviaria decidió otorgar la parada principal a las empresas de taxi profesionales. Más tarde se produjeron una serie de movilizaciones; en marzo del 2001, alrededor de cien taxistas bloquearon la estación como manifestación de rechazo a esta medida”. La policía finalmente tomó sus medidas. “Tenemos las competencias para revocar licencias”, dice Rolf Björklund de la oficina reguladora local; “aquel grupo de 800 es marginal. No tenemos ni idea cómo sobreviven”.

Svarttaxi

Aún peor son los llamados *svarttaxi*, los ‘taxis negros’ o más exactamente los ‘taxi-pirata’, que irrumpen de repente los sábados por la noche. Circulan cerca de

**ÉS INCREÏBLE COM LA TECNOLOGIA HA CANVIAT
ALGUNES PROFESSIONS.**



ARA PER NOMÉS 17.707 €

Amb intel·ligència treballar és més fàcil. El Nissan Primera t'ofereix la tecnologia més avançada i l'equipament més complet, per un preu únic.

NISSAN PRIMERA. UNA NOVA FORMA D'INTEL·LIGÈNCIA. www.nissan.es

SUPERANT_expectatives

NOU PRIMERA



SHIFT_expectatio

*PVP recomanat (inclou IVA, transport, Nissan Assistance i 3 anys de garantia o 100.000 km). Condicions per a autònoms del taxi. Per a cooperatives adreçis al seu concessionari Nissan. Preus vàlids per a Península i Balears i vehicles en estoc.

los locales donde la gente joven se concentra, como en el McDonalds. Aquellos taxistas no tienen ninguna licencia, ningún permiso de conducir; nada. Y son peligrosos. El año pasado, la policía, la industria del taxi y McDonalds impulsaron una campaña con un cartel implacable contra estos taxis que decía: “¿Quiere usted ser robado o violado?”

Este tipo de vehículos apareció porque no había bastantes taxis los sábados por la noche. Curiosamente esta situación ya se producía antes de la desregulación, cuando el acceso al mercado estaba estrictamente limitado, cuando las tarifas estaban fijadas por la administración local, cuando los taxis estaban sujetos a un recorrido obligatorio y a cumplir unas horas de trabajo y un tiempo estrictamente prescritos en cualquier parte de Suecia. En los tiempos en que la desregulación no estaba vigente, el pasajero debía reservar también su taxi de sábado noche con antelación.

Las asociaciones de taxi suecas no dejan de batallar contra los taxis piratas, pero su máxima atención se centra hoy en el programa ISO 14001 con el fin de impulsar “un modelo de taxi ecológico y seguro”. Las compañías de taxi desean apostar por un modelo de servicio de taxi sostenible (ahorrando gasolina mediante un estilo diferente de conducción y reutilizando materiales), un modelo de taxi seguro para el conductor (prevención de crimen) y para el pasajero (respeto estricto de los topes de velocidades, instalación de alcoholímetros para hacer imposible el servicio en caso de que el conductor presente signos de haber bebido alcohol, etc.).

Suecia tiene una extensa red de asistencia social. Para aquellas personas que no pueden viajar en transporte público –pacientes externos de hospitales, personas de avanzada edad o con problemas de movilidad reducida– tienen a su disposición el Färdtjänst, un servicio de taxi social en vehículo ordinario o mini bus. En diferentes áreas rurales del país, donde la desregularización poco ha cambiado (no hay bastante trabajo para competir), las compañías ofrecen un transporte público social con una amplia gama de vehículos. Suecia también dispone de servicios de taxi que comunican con el aeropuerto el ‘Flygtaxi’ nacional y el ‘Togtaxi’ (Taintaxi), respectivamente.

¿Ninguna formación?

¿Y qué se puede decir acerca de una acelerada formación para ser conductor del taxi? Esta opción probablemente no se da en Suecia. Un somero conocimiento o dominio del mapa de la ciudad no es suficiente para poder ser taxista en aquel país. El taxi de Estocolmo creó la *Academia de Taxi de Estocolmo*, que funciona bajo el sistema *e-learning*. Los nuevos conductores pueden familiarizarse con la geografía de Estocolmo y los deta-

Tariff	Grundavgift	Kr/tim	Kr/km	Jämförpris*
F Väntetid före färd dygnet runt	36	375	0:00	130
1 Mån-fre kl 05-21 (ej helgdag och helgaftron)	36	294	7:60	185
2 Övrig tid som ej omfattas av tariff 1 eller 3	36	294	9:00	199
3 Färdavgift för överskridning av 15 min. Västtrafik, Södertörnsregionen, Järfälla och Nykvarnsregionen kl 15-18.00. Övrig prisinformation finns tillgänglig i bilen.	36	375	11:60	246

*Typiska enkliga värdetjänst förbrukning (VVF S: 199077) om taxitrafik bestående av 10 km färd som tar 15 min. inklusive eventuellt grundavgift.

Taxi Stockholm 150000 AB, Box 676, 161 23 Stockholm, KundCenter 728 27 00, Orgnr 55 60 27-8011.

Todos los taxis deben mostrar las tarifas claramente.

lles de conducción a través de internet. Es también obligatorio pasar unos controles sobre criminalidad y realizar un curso de formación de conducción especial.

¿Y qué hay acerca del cambio de tarifa en función del cliente? Ningún problema mientras aquella opción respete la hora del día en que se realiza el servicio y no en la clase de cliente. A las 4 de la tarde del viernes comienzan a aplicarse, por ejemplo, las tarifas más caras del fin de semana...

El regulador regional del taxi Björklund se ocupa con celo de la competencia del taxi e inspecciona a todos los operadores cada cinco años. La mayor parte de su información proviene de los recorridos que éstos realizan –a partir de unos honorarios medios mensuales de 750 euros–, también funciona como oficina de contabilidad. Mucha de la información que baraja deriva directamente de la oficina fiscal. “Antes de 1990 el mercado estaba muy bien regulado, pero era imposible conseguir un taxi. Entonces teníamos 1.700 compañías de taxi en Estocolmo; hoy día, 3.100. En 1990 había 1.800 taxis; hoy, 5.500. Hasta hace tan sólo tres años recibíamos unas 100 quejas por año de todo el mundo sobre los taxis desregulados. Ahora la situación está más tranquila. Pero fueron necesarios diez años para reorganizarlo todo”.

En 1990 el gobierno esperaba ahorrar tiempo y mano de obra pasando por alto ciertos controles sobre la industria de taxi. Años más tarde, y cuando la calidad de los taxis empezó a deteriorarse, se comenzó a reintroducir algunos controles. Uno de ellos se centró en los recorridos, para lo cual se establecieron unos estándares con el fin de que no disminuyera la calidad del servicio. “La mayor parte de las compañías existentes –no las recién llegadas–, se beneficiaron de estas nuevas medidas”, dice Lennart de la asociación de taxi Hamnered. “Notamos, por otra parte, que los clientes no son sensibles al precio, siempre y cuando reciban y se les garantice un servicio de calidad. La gente se familiariza con una marca, con una determinada compañía. La utilización del taxi ha aumentado también desde la desregularización”.

© 2003 Wim Faber



TAXI
SÓLO
13.300€

Škoda Octavia 1.9 TDI 90CV Classic.

Sólo hay un equipamiento perfecto para satisfacer a sus clientes.
Sólo un portón trasero que le permite la mejor accesibilidad.
Sólo una fórmula para consumir poco sin renunciar a la potencia.
Sólo un Servicio Post-venta que le ofrece excelentes garantías.
Y todo, por sólo 13.300 €. Ahora, síganos hasta su Concesionario Škoda más cercano. Sólo eso.



P.V.P. recomendado para Península y Baleares. Transporte e impuestos incluidos. Consumo urbano/extrabano/ponderado: 6,8/ 4,3/5,2 l/100 km. Emisiones CO₂: 140 g/km. Gastos de acondicionamiento no incluidos.

Infórmese de su concesionario más cercano en: 902 45 65 75, www.skoda.es

Necrològiques

Ramon Pesqué, representant dels taxistes assalariats



L'agost passat va morir Ramon Pesqué Sánchez, taxista assalariat de l'àrea metropolitana de Barcelona des de l'any 1992.

Ramon Pesqué va tenir una participació molt activa en el món del taxi com a membre Federació de Transports de CCOO de Catalunya i com a president del sector assalariats del taxi. La seva desaparició va ser molt sentida pels seus companys de qui destaquen la seva predisposició per ajudar i col·laborar. Els darrers anys va assistir a les reunions de la Mesa Tècnica del Taxi en qualitat d'observador i en representació dels taxistes assalariats.

La seva activitat com a taxista va desenvolupar-la en l'empresa de taxis Jogroco, SL.

També va treballar com a professor de reglament del taxi en el CEDEC (Consultoria y Desarrollo de Estudios de la Conducción).

Des d'aquestes pàgines volem expressar el nostre condol als seus familiars, als seus companys i als membres de la Federació de Transports de CCOO de Catalunya.

Seguretat

Llum verda al projecte tècnic per garantir la seguretat del taxi

La Comissió de Seguretat del Taxi es va reunir el 7 d'agost passat per tal de presentar el projecte tècnic per a la seguretat del taxi.

Aquest projecte contempla dos eixos d'actuació: l'autoprotecció i seguretat del taxi i un conjunt de recomanacions per avançar en la millora de la seguretat dels/les taxistes.

La Comissió va apostar per la implantació del sistema GPS-GPRS. LOCALRET serà l'empresa encarregada del desenvolupament del projecte.

En aquesta mateixa reunió es va determinar que la financiació de

la iniciativa correria a càrrec de les administracions central, autonòmica i local, així com dels mateixos taxistes.

Com es recordarà la Comissió de Seguretat del Taxi va realitzar un seguit de reunions durant aquest any arran de l'assassinat del taxista de Barcelona, Lluís Pérez el desembre del 2002.

Participen en les reunions de la Comissió la Delegació del Govern, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, els Cossos Policials, la Federació de Municipis de Catalunya (FMC), l'Associació Catalana de Municipis i Comarques (ACM) i els representants dels taxistes.

Reciclatge professional

Nuevos cursos gratuitos de formación

La Confederación del Taxi de España y el Centre de Formació del Taxi iniciarán próximamente nuevos cursos de formación continua dirigidos a todos los taxistas del área metropolitana de Barcelona.

Este plan formativo está cofinanciado por el Ministerio de Fomento (Plan Plata). Los cursos previstos son eminentemente prácticos y adaptados a las necesidades específicas del taxi:

- Atención al turista de habla inglesa
- Seguridad y salud en la profesión del taxi
- Técnicas de conducción

Aquellos taxistas interesados en inscribirse o que deseen una información más detallada, deben dirigirse al **Centre de Formació del Taxi** (c. de Pujades, 23 bajos). Horario: de 9.00 a 13.00 y de 16.00 a 19.00 horas.

Teléfono: 935 075 699

Llei del Taxi

El President de la Generalitat de Catalunya

Sia notori a tots els ciutadans que el Parlament de Catalunya ha aprovat i jo, en nom del rei i d'acord amb el que estableix l'article 33.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, promulgo la següent

LLEI

PRÈAMBUL

En el context global de la mobilitat de les persones, el servei del taxi té una presència molt destacada que, històricament, ha estat vinculada a l'exercici d'una activitat privada reglamentada que complementa les prestacions pròpies del transport col·lectiu.

La necessitat de renovar la normativa vigent en aquesta matèria, i de fer-ho des de la competència del Parlament de Catalunya, deriva de diverses consideracions, la més important de les quals, sense cap mena de dubte, és l'exercici de la competència exclusiva en matèria de transports terrestres que transcorren íntegrament dins el territori de Catalunya .competència atribuïda a la Generalitat per l'article 9.15 de l'Estatut d'autonomia., seguint el criteri territorial establert ja per la Sentència del Tribunal Constitucional 118/1996, que li reconegué la competència pel que fa als transports urbans i interurbans. Respecte a les altres consideracions, cal assenyalar, en primer lloc, la necessitat d'adequar als paràmetres del bloc de la constitucionalitat una normativa que el transcurs del temps ha convertit en obsoleta. Una altra consideració a tenir en compte és la necessitat d'acomodar a les noves demandes socials les condicions de la prestació dels serveis i, alhora, oferir als professionals d'aquesta activitat un marc jurídic que els permeti dur-la a terme en condicions de modernitat i seguretat, i que reconegui la contribució que presten a l'activitat productiva, turística, de lleure i d'esbarjo i el component públic que en caracteritza les prestacions. Així, aquest text legal fa una regulació global de l'activitat, que permet fer un desenvolupament per reglament adaptable a les diverses realitats territorials i de funcionament i a les característiques específiques de les explotacions urbana, metropolitana, rural i turística., i té en compte el perfil també divers de les realitats locals i les característiques pròpies de la demanda.

Aquesta Llei, després de destinar el capítol I a determinar-ne l'àmbit d'aplicació i a definir els serveis de taxi, regula, en el capítol II, la subjecció d'aquesta activitat a la llicència local i a l'autorització de l'Administració de la Generalitat. Determina, així mateix, el procediment per a atorgar les llicències i n'estableix el nombre màxim, el règim de titularitat .reconeixent la possibilitat que tant les persones físiques com les jurídiques en siguin titulars. i la possibilitat de transmetre-les, modificar-les i extingir-les. Així mateix, atesa la naturalesa de doble títol habilitant, segons que es tracti de transport urbà o interurbà, aquesta Llei estableix un procediment coordinat àgil, simplificat i eficaç d'atorgament amb la finalitat de no dissociar la prestació d'ambdues modalitats de transport, sens perjudici de les atribucions respectives.

El capítol III d'aquesta Llei fixa les condicions generals de prestació del servei, determinant-ne la forma de contractació, la qualificació i la formació del personal que intervé en la gestió d'aquesta modalitat de transport i establint-ne el catàleg de drets i deures dels usuaris per tal de garantir-ne la protecció durant la prestació dels serveis.

També s'estableixen en aquest mateix capítol els procediments que permetin coordinar els diversos serveis municipals de taxi, tot possibilitant l'establiment dels mecanismes adequats per a fer efectiva aquesta coordinació a partir de l'acord previ dels municipis afectats en les zones on hi hagi una interacció o una influència recíproca entre els serveis de transport.

Les prescripcions vinculades al règim econòmic de la prestació dels serveis de taxi són objecte del capítol IV d'aquesta Llei, en què es fa referència al procediment per a establir les tarifes urbanes, amb la remissió corresponent a la normativa vigent en matèria de preus, i es determina la competència de la Generalitat de Catalunya per a fixar les tarifes aplicables als serveis interurbans.

Així mateix, per tal de garantir que aquestes tarifes s'apliquin correctament i que el públic disposi de la informació pertinent, aquesta Llei estableix les circumstàncies en què els vehicles que presten els serveis de taxi han d'estar proveïts d'un aparell taxímetre que permeti als viatgers controlar en tot moment el preu del transport.

D'altra banda, aquesta Llei estableix el compromís de les administracions competents en la matèria de promoure la introducció progressiva d'innovacions tecnològiques en els serveis de taxi, comptant sempre amb la participació dels agents del sector.

Per a poder disposar d'un espai comú de debat, d'anàlisi, de consulta i d'assessorament sobre totes les qüestions que poden afectar el sector del taxi, en el capítol V crea el Consell Català del Taxi, òrgan col·legiat de composició mixta en el qual hi ha representació de les diverses administracions amb competències sobre aquesta modalitat de transport i també del sector del taxi.

El VI i darrer capítol tracta les qüestions relatives a la inspecció i el règim sancionador aplicable als serveis de taxi, i tipifica les diverses conductes que constitueixen infraccions dels preceptes d'aquesta Llei.

Aquest text legal estableix també un període transitori de sis mesos per tal que les ordenances locals que actualment regulen aquests serveis de transport es puguin adaptar al nou marc normatiu, atenent les modificacions i les innovacions introduïdes per la mateixa Llei en el règim jurídic regulador del taxi.

Finalment, aquesta Llei estableix la facultat dels ens competents per a atorgar les llicències de taxi urbà i per a desenvolupar el reglament de la Llei, amb la previsió que el Govern ha d'establir un reglament que ha d'ésser aplicable supletòriament pels ens locals que no n'aprovin un de propi.

Ley del Taxi

El presidente de la Generalitat de Catalunya

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlament de Catalunya ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatut d'Autonomia de Catalunya, promulgo la siguiente

Ley

PRÉAMBULO

En el contexto global de la movilidad de las personas, el servicio del taxi tiene una presencia muy destacada que ha sido vinculada históricamente al ejercicio de una actividad privada reglamentada que complementa las prestaciones propias del transporte colectivo.

La necesidad de renovar la normativa vigente en esta materia, y de efectuarlo desde la competencia del Parlament de Catalunya, deriva de diversas consideraciones, la más importante de las cuales, sin ningún tipo de duda, es el ejercicio de la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres que transcurren íntegramente dentro del territorio de Cataluña -competencia atribuida a la Generalitat por el artículo 9.15 del Estatuto de autonomía-, siguiendo el criterio territorial establecido ya por la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, que le reconoció la competencia en lo que concierne a los transportes urbanos e interurbanos. Con respecto a las demás consideraciones, hay que señalar, en primer lugar, la necesidad de adecuar a los parámetros del bloque de la constitucionalidad una normativa que el transcurso del tiempo ha convertido en obsoleta. Otra consideración a tener en cuenta es la necesidad de acomodar a las nuevas demandas sociales las condiciones de la prestación de los servicios y, al mismo tiempo, ofrecer a los profesionales de esta actividad un marco jurídico que les permita su realización en condiciones de modernidad y seguridad, reconociendo la contribución que presta a la actividad productiva, turística, de ocio y recreo y el componente público que caracteriza sus prestaciones. Así, este texto legal regula globalmente la actividad, permitiendo efectuar un desarrollo reglamentario adaptable a las diversas realidades territoriales y de funcionamiento y a las características específicas de las explotaciones -urbana, metropolitana, rural y turística-, y tiene en cuenta el perfil también diverso de las realidades locales y las características propias de la demanda.

La presente Ley, destina el capítulo I a la determinación del ámbito de aplicación y a la definición de los servicios de taxi y, posteriormente, regula, en el capítulo II, la sujeción de dicha actividad a la licencia local y a la autorización de la Administración de la Generalitat. Determina, asimismo, el procedimiento para el otorgamiento de las licencias, estableciendo su número máximo, su régimen de titularidad -reconociendo la posibilidad que tanto las personas físicas como las jurídicas sean titulares de las mismas- y la posibilidad de su transmisión, modificación y extinción. Asimismo, atendiendo a la naturaleza de doble título habilitador, según se trate de transporte urbano o interurbano, la presente Ley establece un procedimiento coordinado, ágil, simplificado y eficaz de otorgamiento con la finalidad de no dissociar la prestación de ambas modalidades de transporte, sin perjuicio de sus respectivas atribuciones.

El capítulo III de la presente Ley fija las condiciones generales de prestación del servicio, determinando la forma de contratación, la calificación y formación del personal que interviene en la gestión de esta modalidad de transporte y estableciendo el catálogo de derechos y deberes de los usuarios con el fin de garantizar su protección durante la prestación de los servicios.

También se establecen en este mismo capítulo los procedimientos que permitan coordinar los distintos servicios municipales de taxi, posibilitando el establecimiento de los adecuados mecanismos para hacer efectiva esta coordinación a partir del previo acuerdo de los municipios afectados en las zonas donde haya una interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte.

Las prescripciones vinculadas al régimen económico de la prestación de los servicios de taxi son objeto del capítulo IV de la presente Ley, que se refiere al procedimiento para establecer las tarifas urbanas, con la correspondiente remisión a la normativa vigente en materia de precios, y determina la competencia de la Generalitat de Catalunya para fijar las tarifas aplicables a los servicios interurbanos.

Asimismo, con el fin de garantizar la correcta aplicación de dichas tarifas y que el público disponga de la pertinente información, la presente Ley establece las circunstancias para que los vehículos que prestan los servicios de taxi estén provistos de un aparato taxímetro que permita en todo momento a los viajeros controlar el precio del transporte.

Por otra parte, la presente Ley establece el compromiso de las administraciones competentes en la materia de promover la progresiva introducción de innovaciones tecnológicas en los servicios de taxi, contando siempre con la participación de los agentes del sector.

Para poder disponer de un espacio común de debate, análisis, consulta y asesoramiento sobre todas las cuestiones que pueden afectar al sector del taxi, en el capítulo V crea el Consell Català del Taxi, òrgan colegiat de composició mixta con representación de las diversas administraciones con competencias sobre esta modalidad de transporte y también del sector del taxi.

El VI y último capítulo trata de las cuestiones relativas a la inspección y régimen sancionador de aplicación a los servicios de taxi, tipificando las diversas conductas que constituyen infracciones de los preceptos de la presente Ley.

El presente texto legal establece también un período transitorio de seis meses a fin de que las ordenanzas locales que actualmente regulan estos servicios de transporte puedan adaptarse al nuevo marco normativo, atendiendo a las modificaciones e innovaciones introducidas por la propia Ley en el régimen jurídico regulador del taxi.

Finalmente, la presente Ley establece la facultad de los entes competentes para el otorgamiento de las licencias de taxi urbano y para el desarrollo de su reglamento, con la previsión de que el Gobierno debe establecer un reglamento de aplicación supletoria por parte

Llei del Taxi

CAPÍTOL I

NORMES GENERALS

ARTICLE 1. OBJECTE

L'objecte d'aquesta Llei és regular els serveis de taxi urbà i interurbà a Catalunya.

ARTICLE 2. DEFINICIONS

Als efectes d'aquesta Llei, s'entén per:

- Serveis de taxi: el transport de viatgers amb vehicles d'una capacitat de fins a nou places, inclosa la persona que condueix, que s'efectua per compte d'altri mitjançant el pagament d'un preu.
- Serveis urbans de taxi: els serveis que transcorren íntegrament per sòl urbà i urbanitzable i els dedicats exclusivament a comunicar sòls urbans i urbanitzables d'un mateix terme municipal. També tenen la consideració de serveis urbans de taxi els que es presten íntegrament en àmbits metropolitans o en els propis de les àrees territorials de prestació conjunta establertes a aquest efecte. Els termes sòl urbà i sòl urbanitzable s'han d'entendre definits d'acord amb la legislació urbanística.
- Serveis interurbans de taxi: els que no són compresos en la definició de la lletra b.

ARTICLE 3. PRINCIPIS

L'exercici de l'activitat del servei de taxi se subjecta als principis següents:

- La intervenció administrativa, fonamentada en la necessària garantia d'interès públic per a l'assoliment d'un nivell òptim de qualitat en la prestació del servei.
- L'equilibri econòmic de l'activitat i la suficiència del servei, que es concreta en la limitació del nombre d'autoritzacions de l'activitat i l'establiment de tarifes obligatòries.
- La universalitat, l'accessibilitat, la continuïtat i el respecte dels drets dels usuaris.

ARTICLE 4. RÈGIM ADMINISTRATIU

- La prestació del servei urbà de taxi resta sotmesa a l'obtenció prèvia de la llicència que n'habilita la persona titular per a cadascun dels vehicles destinats a fer aquesta activitat.
- Les llicències que habiliten per al servei urbà de taxi són atorgades pels ajuntaments o les entitats locals competents en l'àmbit territorial en què s'ha de dur a terme l'activitat.
- La prestació del servei interurbà de taxi resta sotmesa a l'obtenció de l'autorització corresponent, atorgada pel departament de la Generalitat competent en matèria de transports.

CAPÍTOL II

TÍTOLS HABILITANTS PER A LA PRESTACIÓ DELS SERVEIS DE TAXI

SECCIÓ PRIMERA

LLICÈNCIES PER A PRESTAR ELS SERVEIS URBANS DE TAXI

ARTICLE 5. RÈGIM D'ATORGAMENT DE LES LLICÈNCIES DE TAXI

- L'atorgament de les llicències de taxi es regeix per aquesta Llei i per les normes que la desenvolupin. Els serveis urbans es regulen, a més, en allò que hi sigui aplicable, per les ordenances que aprovi l'ens local competent.
- Les llicències de creació nova per a prestar el servei urbà de taxi han d'ésser atorgades per les entitats locals, de conformitat amb els procediments establerts per la normativa de règim local, mitjançant un concurs, en el qual s'ha de valorar d'una manera preferent, entre altres, la dedicació prèvia a la professió en règim de treballador o treballadora assalariat en els períodes que s'estableixin per reglament. Als efectes de les disposicions d'aquest apartat, en cap cas no es pot considerar llicència de creació nova la que prové de la transmissió d'una llicència.
- La llicència de taxi ha de fer referència a un vehicle determinat, que ha d'ésser identificat mitjançant la matrícula, sens perjudici que es pugui establir per reglament que hi constin altres dades que es considerin necessàries i imprescindibles per a facilitar-ne la identificació.

ARTICLE 6. DETERMINACIÓ DEL NOMBRE DE LLICÈNCIES

- Els ajuntaments i les entitats locals atorguen les llicències de taxi atenent sempre la necessitat i la conveniència del servei al públic, i la caracterització de l'oferta i la demanda en llur àmbit territorial, per tal de garantir la rendibilitat suficient de l'explotació del servei. A aquests efectes, la relació entre el nombre de llicències atorgades i el nombre d'habitants és l'establerta per les normes específiques de caràcter local o les de cada municipi en el moment que entri en vigor aquesta Llei.
- Sens perjudici del que disposa l'apartat 1, per a determinar o modificar el nombre de llicències de taxi s'han de tenir en compte els factors següents:
 - La demanda de servei de taxi en l'àmbit territorial corresponent.
 - El grau de l'oferta de serveis de taxi en el municipi corresponent.
 - Les activitats comercials, industrials, turístiques o d'altra mena que es duen a terme en cada municipi i que poden generar una demanda específica del servei de taxi.
 - Les infraestructures de servei públic de l'àmbit territorial corresponent vinculades a la sanitat, l'ensenyament, els serveis socials, els espais de lleure i les activitats lúdiques i esportives, els transports o altres factors que tinguin incidència en la demanda de serveis de taxi.
 - El grau de cobertura, mitjançant els serveis de transport públic, de les necessitats de mobilitat de la població.

Ley del Taxi

de los entes locales que no aprueben un reglamento propio.

CAPÍTULO I

NORMAS GENERALES

ARTÍCULO 1. OBJETO

El objeto de la presente Ley es regular los servicios de taxi urbano e interurbano en Cataluña.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES

A los efectos de la presente Ley, se entiende por:

- Servicios de taxi: el transporte de viajeros con vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas, incluida la persona que los conduce, que se efectúa por cuenta ajena mediante el pago de un precio.
- Servicios urbanos de taxi: los servicios que transcurren íntegramente por suelo urbano y urbanizable y los dedicados exclusivamente a comunicar suelos urbanos y urbanizables de un mismo término municipal. También tienen la consideración de servicios urbanos de taxi los que se prestan íntegramente en ámbitos metropolitanos o en los propios de las áreas territoriales de prestación conjunta establecidas a este efecto. Los términos suelo urbano y suelo urbanizable deben entenderse definidos de conformidad con la legislación urbanística.
- Servicios interurbanos de taxi: los que no están comprendidos en la definición de la letra b.

ARTÍCULO 3. PRINCIPIOS

El ejercicio de la actividad del servicio de taxi se sujeta a los siguientes principios:

- La intervención administrativa, fundamentada en la necesaria garantía de interés público para la consecución de un nivel óptimo de calidad en la prestación del servicio.
- El equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio, que se concreta en la limitación del número de autorizaciones de la actividad y el establecimiento de tarifas obligatorias.
- La universalidad, la accesibilidad, la continuidad y el respecto de los derechos de los usuarios.

ARTÍCULO 4. RÉGIMEN ADMINISTRATIVO

- La prestación del servicio urbano de taxi queda sometida a la previa obtención de la licencia que habilita a la persona titular para cada uno de los vehículos destinados a realizar dicha actividad.
- Las licencias que habilitan para el servicio urbano de taxi son otorgadas por los ayuntamientos o entidades locales competentes en el ámbito territorial en que ha de llevarse a cabo la actividad.
- La prestación del servicio interurbano de taxi queda sometida a la obtención de la correspondiente autorización, otorgada por el departamento de la Generalidad competente en materia de transportes.

CAPÍTULO II

TÍTULOS HABILITANTES PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TAXI

SECCIÓN PRIMERA

LICENCIAS PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS URBANOS DE TAXI

ARTÍCULO 5. RÉGIMEN DE OTORGAMIENTO DE LAS LICENCIAS DE TAXI

- El otorgamiento de las licencias de taxi se rige por la presente Ley y por las normas que la desarrollen. Los servicios urbanos se regulan, además, en lo que les sea de aplicación, por las ordenanzas aprobadas por el ente local competente.
- Las licencias de nueva creación para la prestación del servicio urbano de taxi deben ser otorgadas por las entidades locales, de conformidad con los procedimientos establecidos por la normativa de régimen local, mediante un concurso, en el cual debe valorarse de forma preferente, entre otros, la previa dedicación a la profesión en régimen de trabajador o trabajadora asalariado en los períodos establecidos por reglamento. A los efectos de las disposiciones del presente apartado, en ningún caso puede considerarse licencia de nueva creación la que proviene de la transmisión de una licencia.
- La licencia de taxi debe referirse a un determinado vehículo, que ha de identificarse mediante la matrícula, sin perjuicio de que, por reglamento, pueda establecerse que deben constar otros datos considerados necesarios e imprescindibles para facilitar su identificación.

ARTÍCULO 6. DETERMINACIÓN DEL NÚMERO DE LICENCIAS

- Los ayuntamientos y entidades locales otorgan las licencias de taxi atendiendo siempre a la necesidad y conveniencia del servicio al público y a la caracterización de la oferta y demanda en su ámbito territorial, con el fin de garantizar la rentabilidad suficiente de la explotación del servicio. A estos efectos, la relación entre el número de licencias otorgadas y el número de habitantes es la establecida por las normas específicas de carácter local o las de cada municipio en el momento de entrada en vigor de la presente Ley.
- Sin perjuicio de lo dispuesto por el apartado 1, para la determinación o modificación del número de licencias de taxi deben tenerse en cuenta los siguientes factores:
 - La demanda de servicio de taxi en el correspondiente ámbito territorial.
 - El nivel de oferta de servicios de taxi en el correspondiente municipio.
 - Las actividades comerciales, industriales, turísticas o de otro tipo que se realizan en cada municipio y que pueden generar una demanda específica de servicio de taxi.
 - Las infraestructuras de servicio público del correspondiente ámbito territorial vinculadas a la sanidad, la enseñanza, los servicios sociales, los espacios de ocio y las actividades lúdicas y deportivas, los transportes u otros factores que tengan incidencia en la demanda de servicios de taxi.

Llei del Taxi

- f) Qualsevol altra circumstància anàloga a les especificades per les lletres a, b, c, d i e que puguin establir les normes de desenvolupament d'aquesta Llei.
3. L'increment del nombre de llicències vigent en un municipi o àmbit territorial en relació amb els paràmetres establerts per l'apartat 2, ha d'ésser justificat degudament per l'Ajuntament o l'entitat local corresponent en un estudi previ, que s'ha d'ajustar, si escau, als criteris de ponderació dels factors a què fa referència l'apartat 2, d'acord amb el que determini, amb caràcter general, el Consell Català del Taxi. El departament competent en matèria de transports ha d'emetre un informe sobre l'increment proposat.

ARTICLE 7. LLICÈNCIES ESTACIONALS

1. Els ajuntaments o els ens locals competents, d'una manera excepcional, poden atorgar llicències de taxi amb una validesa temporal limitada a un període determinat de l'any, en el cas que en restin degudament justificades i acreditades la necessitat i la conveniència pel que fa a la concurrència dels factors següents:
- a) Una demanda específica generada per activitats estacionals. A aquests efectes, s'ha de tenir en compte la qualificació de municipi turístic, d'acord amb la normativa aplicable a aquesta matèria.
- b) La insuficiència manifesta de l'oferta de serveis de taxi per a donar resposta a les necessitats detectades.
2. Les persones que ja són titulars de llicència de taxi en una entitat local tenen preferència per a l'atorgament de les llicències estacionals en aquesta entitat local.
3. Les llicències estacionals no s'han de tenir en compte als efectes del que estableix l'article 8.2.

ARTICLE 8. TITULARITAT DE LES LLICÈNCIES DE TAXI

1. L'atorgament de les llicències de taxi resta sotmès al compliment de les condicions següents:
- a) Ésser una persona física o jurídica, en forma de societat mercantil, societat laboral o cooperativa de treball associat.
- b) Acreditar la titularitat del vehicle en règim de propietat, lloguer, arrendament financer, rènting o un altre règim admès per la normativa vigent.
- c) Acreditar el compliment de les obligacions de caràcter fiscal, laboral i social, incloses les relatives a les condicions del centre de treball, establertes per la legislació vigent.
- d) Acreditar, en el cas de les persones físiques, que es posseeix el certificat exigible per a conduir el vehicle, d'acord amb el que estableix l'article 19.
- e) Acreditar, en el cas de les persones jurídiques, que els conductors que hi presten els serveis de conducció tenen el certificat que estableix l'article 19.
- f) Tenir coberta la responsabilitat civil pels danys que es puguin ocasionar en el transcurs del servei, en els termes establerts per la normativa vigent.
2. Les persones físiques i jurídiques poden ésser titulars de més d'una llicència de taxi, fins a un màxim de cinquanta. 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.

ARTICLE 9. VIGÈNCIA I SUSPENSÍO DE LES LLICÈNCIES

1. Les llicències per a prestar els serveis urbans de taxi s'atorguen per un període de validesa indefinit. L'òrgan competent pot comprovar, en tot moment, el compliment dels requisits exigits per a atorgar les llicències, amb la sol·licitud prèvia a les persones titulars de la documentació acreditativa que estimi pertinent.
2. Les persones titulars de les llicències de taxi poden sol·licitar suspendre'n provisionalment la vigència fins a un període màxim de quatre anys, en el cas que hagin de deixar de prestar l'activitat temporalment, per alguna causa justificada. Aquesta suspensió provisional els ha d'ésser autoritzada o denegada pels ens que concedeixen les llicències mitjançant una resolució motivada, en el termini de dos mesos. Transcorregut aquest termini sense que s'hagi dictat i notificat cap resolució expressa, s'entén que la suspensió sol·licitada ha estat atorgada. Excepcionalment, si la causa de la suspensió temporal de la llicència és l'accés a un càrrec de representació política o sindical, o l'exercici de funcions sindicals, la situació de suspensió de la llicència s'estén durant tot el temps que la persona que n'és titular exerceixi el càrrec que la justifica, i un mes més a partir de la data en què cessa el càrrec, termini dins el qual ha de comunicar a l'òrgan competent la voluntat de reintegrar-se al servei i recuperar la vigència plena de la llicència.

ARTICLE 10. TRANSMISSÍO DE LES LLICÈNCIES

1. Les llicències per a prestar els serveis urbans de taxi es poden transmetre amb l'autorització prèvia de l'ens que les ha concedides, que només en pot denegar la transmissió en el termini d'un mes d'ençà de la data de la sol·licitud, si l'adquirent no compleix les condicions necessàries per a l'atorgament inicial de la llicència. S'entén que la transmissió de la llicència de taxi és autoritzada en el cas de manca de resposta expressa de l'ens que l'ha de concedir, un cop transcorregut el dit termini.
2. Per tal que es pugui fer efectiva la transmissió de la llicència de taxi, l'adquirent nou ha d'acreditar que compleix tots els requisits per a prestar els serveis de taxi exigits per aquesta Llei i les normes que la desenvolupin, i que no té pendent de pagament cap sanció pecuniària imposada per resolució ferma en via administrativa per alguna de les infraccions tipificades per aquesta Llei relacionada amb la prestació de serveis amb la llicència objecte de la transmissió.
3. La transmissió de llicència de taxi no es pot autoritzar, en el cas de les persones jurídiques, si comporta que es vulnerin les disposicions de l'article 8.2. La persona que ha transmès una llicència de taxi no pot ésser titular d'una altra llicència en el període de temps que es determini per reglament.

Ley del Taxi

- e) El nivel de cobertura, mediante los servicios de transporte público, de las necesidades de movilidad de la población.
- f) Cualquier otra circunstancia análoga a las especificadas por las letras a, b, c, d y e que puedan establecer las normas de desarrollo de la presente Ley.
3. El incremento del número de licencias vigente en un municipio o ámbito territorial en relación con los parámetros establecidos por el apartado 2 debe ser justificado debidamente por el Ayuntamiento o la correspondiente entidad local en un estudio previo, que debe ajustarse, si procede, a los criterios de ponderación de los factores a los que se refiere el apartado 2, de conformidad con lo que determine, con carácter general, el Consejo Catalán del Taxi. El departamento competente en materia de transportes ha de emitir informe sobre el incremento propuesto.

ARTÍCULO 7. LICENCIAS ESTACIONALES

1. Los ayuntamientos o entes locales competentes, de forma excepcional, pueden otorgar licencias de taxi con una validez temporal limitada a un determinado período del año, si quedan debidamente justificadas y acreditadas su necesidad y conveniencia en lo que se refiere a la concurrencia de los siguientes factores:
- a) Una demanda específica generada por actividades estacionales. A estos efectos, debe tenerse en cuenta la calificación de municipio turístico, de conformidad con la normativa de aplicación.
- b) La insuficiencia manifiesta de la oferta de servicios de taxi para dar respuesta a las necesidades detectadas.
2. Las personas que son ya titulares de licencia de taxi en una entidad local tienen preferencia para el otorgamiento de las licencias estacionales en dicha entidad local.
3. Las licencias estacionales no deben tenerse en cuenta a los efectos de lo establecido por el artículo 8.2.

ARTÍCULO 8. TITULARIDAD DE LAS LICENCIAS DE TAXI

1. El otorgamiento de las licencias de taxi queda sometido al cumplimiento de las siguientes condiciones:
- a) Ser una persona física o jurídica, en forma de sociedad mercantil, sociedad laboral o cooperativa de trabajo asociado.
- b) Acreditar la titularidad del vehículo en régimen de propiedad, alquiler, arrendamiento financiero, renting u otro régimen admitido por la normativa vigente.
- c) Acreditar el cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, incluidas las relativas a las condiciones del centro de trabajo, establecidas por la legislación vigente.
- d) Acreditar, en el caso de las personas físicas, la posesión del certificado exigible para la conducción del vehículo, de conformidad con lo establecido por el artículo 19.
- e) Acreditar, en el caso de las personas jurídicas, que los conductores que prestan los servicios de conducción tienen el certificado establecido por el artículo 19.
- f) Tener cubierta la responsabilidad civil por los daños que puedan ocasionarse en el transcurso del servicio, en los términos establecidos por la normativa vigente.
2. Las personas físicas y jurídicas pueden ser titulares de más de una licencia de taxi, hasta un máximo de cincuenta. El número total de licencias de las personas titulares de más de una licencia nunca puede superar el 15% del total vigente en un mismo municipio o una misma entidad local competente para su otorgamiento.

ARTÍCULO 9. VIGENCIA Y SUSPENSIÓN DE LAS LICENCIAS

1. Las licencias para la prestación de los servicios urbanos de taxi se otorgan por un período de validez indefinido. El órgano competente puede comprobar, en todo momento, el cumplimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento de las licencias, previa solicitud a las personas titulares de la documentación acreditativa que estime pertinente.
2. Las personas titulares de las licencias de taxi pueden solicitar la suspensión provisional de su vigencia hasta un período máximo de cuatro años, en caso de que, temporalmente, deban dejar de prestar la actividad, por alguna causa justificada. Esta suspensión provisional ha de serles autorizada o denegada por los entes que han concedido las licencias mediante una resolución motivada, en el plazo de dos meses. Transcurrido dicho plazo sin que se haya dictado y notificado resolución expresa alguna, se entiende que la suspensión solicitada ha sido otorgada. Excepcionalmente, si la causa de la suspensión temporal de la licencia es el acceso a un cargo de representación política o sindical, o el ejercicio de funciones sindicales, la situación de suspensión de la licencia se extiende durante todo el tiempo en que su titular ejerza el cargo que la justifica, y un mes a partir de la fecha en que cesa en el cargo, plazo dentro del cual debe comunicar al órgano competente su voluntad de reintegrarse al servicio y recuperar la vigencia plena de la licencia.

ARTÍCULO 10. TRANSMISIÓN DE LAS LICENCIAS

1. Las licencias para prestar los servicios urbanos de taxi pueden transmitirse previa autorización del ente que las ha concedido, que sólo puede denegar su transmisión en el plazo de un mes a partir de la fecha de la solicitud, si la persona adquirente no cumple las condiciones necesarias para el otorgamiento inicial de la licencia. Se entiende que la transmisión de la licencia de taxi ha sido autorizada en caso de falta de respuesta expresa del ente que debe concederla, una vez transcurrido dicho plazo.
2. Para que pueda hacerse efectiva la transmisión de la licencia de taxi, la nueva persona adquirente debe acreditar que cumple todos los requisitos para la prestación de los servicios de taxi exigidos por la presente Ley y las normas que la desarrollen, y que no tiene pendiente de pago ninguna sanción pecuniaria impuesta por resolución firme en vía administrativa por alguna de las infracciones tipificadas por la presente Ley relacionada con la prestación de servicios con la licencia objeto de la transmisión.
3. La transmisión de licencia de taxi no puede autorizarse, en caso de las personas jurídicas, si supone la vulneración de las disposiciones del artículo 8.2. La persona que ha transmitido una licencia de taxi no puede ser titular de otra licencia en un período de tiempo que debe determinarse por reglamento.

Llei del Taxi

ARTICLE 11. EXTINCIÓ DE LES LLICÈNCIES DE TAXI

- Les llicències per a prestar els serveis urbans de taxi s'extingeixen per alguna de les causes següents:
 - La renúncia de qui en té la titularitat, mitjançant escrit adreçat a l'òrgan que va concedir la llicència.
 - La resolució per incompliment del titular de les condicions essencials de la llicència o per l'obtenció, la gestió o l'explotació de la llicència en qualsevol forma no prevista en aquesta Llei i el seu desenvolupament reglamentari.
 - La revocació, per raons d'oportunitat, amb dret a la indemnització econòmica corresponent, que s'ha de calcular d'acord amb els paràmetres objectius que en determinen el valor real.
 - La caducitat, en el cas de les llicències estacionals.
- El procediment per a extingir una llicència de taxi per les causes a què fa referència l'apartat 1 ha d'ésser determinat per les normes de desenvolupament d'aquesta Llei i ha d'establir sempre l'audiència a la persona interessada.
- L'extinció de la llicència de taxi dóna lloc a la cancel·lació de l'autorització de transport interurbà, excepte en els supòsits en què l'òrgan competent en la matèria, per causes justificades, decideixi mantenir-la.

ARTICLE 12. REGISTRE DE LLICÈNCIES

- Els òrgans competents per a atorgar les llicències de taxi han de tenir un registre de llicències en què es facin constar les dades identificadores de la persona titular, el vehicle al qual és adscrita la llicència, les infraccions cometes i tota altra dada que es consideri procedent, d'acord amb el que s'estableixi per reglament.
- El tractament i la cessió de dades contingudes en els registres s'han d'ajustar a la normativa específica relativa als fitxers administratius i al tractament de dades personals.

ARTICLE 13. TAXES

Les actuacions administratives dels òrgans competents relacionades amb l'atorgament, la modificació o la transmissió de les llicències i les autoritzacions per a prestar els serveis de taxi els poden donar lloc, en els termes que estableix la legislació vigent, a la percepció d'una taxa administrativa l'import estimat de la qual no pot excedir, en conjunt, del cost real o previsible del servei.

SECCIÓ SEGONA

AUTORITZACIÓ PER A LA PRESTACIÓ DE SERVEIS INTERURBANS DE TAXI

ARTICLE 14. CONDICIONS DE LES AUTORITZACIONS

Les condicions relatives a l'atorgament, la modificació i l'extinció de les autoritzacions per a prestar els serveis interurbans de taxi són les establertes per la normativa vigent en matèria de transport de viatgers per carretera.

ARTICLE 15. DETERMINACIÓ DEL NOMBRE D'AUTORITZACIONS

El departament competent en matèria de transports, sens perjudici del que estableix l'article 6, ha de valorar les circumstàncies de l'oferta i la demanda que concorren en l'àmbit territorial corresponent, per a determinar si és procedent atorgar les autoritzacions noves que siguin sol·licitades. Ha de tenir en compte, especialment, els serveis públics regulars de viatgers per carretera, les vies de comunicació, els serveis públics o altres instal·lacions -aeroports, ports i hospitals, entre altres-, que, tot i que poden quedar fora dels límits dels termes municipals, poden tenir-hi incidència; la població flotant, i la consideració turística, administrativa o universitària del municipi, en els termes que poden ésser objectivats, d'acord amb el que es determini per reglament.

SECCIÓ TERCERA

PROCEDIMENT COORDINAT D'ATORGAMENT DELS TÍTOLS HABILITANTS

ARTICLE 16. EXIGÈNCIA DE LLICÈNCIA

L'obtenció de la llicència per a prestar els serveis urbans de taxi s'exigeix, amb caràcter general, abans d'atorgar l'autorització de transport interurbà, sens perjudici que les disposicions que desenvolupin aquesta Llei puguin establir-hi excepcions.

ARTICLE 17. NORMES PER A L'ATORGAMENT DELS TÍTOLS HABILITANTS

- El procediment per a atorgar els títols habilitants, amb la finalitat de coordinar les actuacions de les administracions competents en la matèria, és el següent:
 - Presentar a l'ens local competent per a atorgar les llicències la sol·licitud corresponent, acompanyada dels documents que acrediten que es compleixen les condicions establertes per l'article 8.1.
 - L'ens local competent per a atorgar la llicència ha de sol·licitar un informe a l'administració competent per a atorgar l'autorització de transport interurbà. Aquest informe, que s'ha d'emetre en el termini de dos mesos, és vinculant per a l'administració que l'ha emès.
 - L'ens local competent, un cop rebut l'informe, ha de dictar una resolució pel que fa a l'atorgament de la llicència dels serveis urbans de taxi.
 - La persona interessada ha de sol·licitar l'autorització de transport interurbà, un cop obtinguda la llicència per a prestar els serveis urbans de taxi, de conformitat amb el que estableixen les normes aplicables. L'òrgan competent li ha d'atorgar o denegar l'autorització en funció del sentit de l'informe emès, d'acord amb el que estableix la lletra b.
- S'estableix el termini de sis mesos per a atorgar la llicència de taxi. Un cop transcorregut aquest termini sense que s'hagi adoptat cap resolució, s'entén que aquesta ha estat denegada.
- Les disposicions d'aquest article s'entenen sens perjudici que les administracions

Ley del Taxi

ARTÍCULO 11. EXTINCIÓN DE LAS LICENCIAS DE TAXI

- Las licencias para prestar los servicios urbanos de taxi se extinguen por alguna de las siguientes causas:
 - La renuncia de su titular, mediante un escrito dirigido al órgano que concedió la licencia.
 - La resolución por incumplimiento del titular de las condiciones esenciales de la licencia o por la obtención, gestión o explotación de la licencia por cualquier forma no prevista por la presente Ley y su desarrollo reglamentario.
 - La revocación, por razones de oportunidad, con derecho a la correspondiente indemnización económica, que ha de calcularse de conformidad con los parámetros objetivos que determinan su valor real.
 - La caducidad, en caso de las licencias estacionales.
- El procedimiento para la extinción de una licencia de taxi por las causas a que se refiere el apartado 1 ha de determinarse por las normas desarrollo de la presente Ley y ha de establecer siempre la audiencia a la persona interesada.
- La extinción de la licencia de taxi da lugar a la cancelación de la autorización de transporte interurbano, excepto en los supuestos en que el órgano competente en la materia, por causas justificadas, decida mantenerla.

ARTÍCULO 12. REGISTRO DE LICENCIAS

- Los órganos competentes para el otorgamiento de las licencias de taxi han de tener un registro de licencias en que se hagan constar los datos identificadores de la persona titular, el vehículo al cual está adscrita la licencia, las infracciones cometidas y cualquier otro dato que se considere procedente, de acuerdo con lo establecido por reglamento.
- El tratamiento y cesión de datos contenidos en los registros han de ajustarse a la normativa específica relativa a los ficheros administrativos y al tratamiento de datos personales.

ARTÍCULO 13. TASAS

Las actuaciones administrativas de los órganos competentes relacionadas con el otorgamiento, modificación o transmisión de las licencias y autorizaciones para la prestación de los servicios de taxi pueden dar lugar, en los términos que establece la legislación vigente, a la percepción de una tasa administrativa cuyo importe estimado no puede exceder, en conjunto, del coste real o previsible del servicio.

SECCIÓN SEGUNDA

AUTORIZACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS INTERURBANOS DE TAXI

ARTÍCULO 14. CONDICIONES DE LAS AUTORIZACIONES

Las condiciones relativas al otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones para la prestación de los servicios interurbanos de taxi son las establecidas por la normativa vigente en materia de transporte de viajeros por carretera.

ARTÍCULO 15. DETERMINACIÓN DEL NÚMERO DE AUTORIZACIONES

El departamento competente en materia de transportes, sin perjuicio de lo establecido por el artículo 6, debe valorar las circunstancias de la oferta y la demanda que concurren en el correspondiente ámbito territorial, para determinar la procedencia de otorgar las nuevas autorizaciones solicitadas. Ha de tener en cuenta, especialmente, los servicios públicos regulares de viajeros por carretera, las vías de comunicación, los servicios públicos u otras instalaciones -aeropuertos, puertos y hospitales, entre otros-, que, aunque pueden quedar fuera de los límites de los términos municipales, pueden tener incidencia en ello; la población flotante, y la consideración turística, administrativa o universitaria del municipio, en los términos que pueden ser objetivados, de acuerdo con lo que se determine por reglamento.

SECCIÓN TERCERA

PROCEDIMIENTO COORDINADO DE OTORGAMIENTO DE LOS TÍTULOS HABILITANTES

ARTÍCULO 16. EXIGENCIA DE LICENCIA

La obtención de la licencia para prestar los servicios urbanos de taxi se exige, con carácter general, antes del otorgamiento de la autorización de transporte interurbano, sin perjuicio de las excepciones que puedan establecer las disposiciones de desarrollo de la presente Ley.

ARTÍCULO 17. NORMAS PARA EL OTORGAMIENTO DE LOS TÍTULOS HABILITANTES

- El procedimiento para el otorgamiento de los títulos habilitantes, con la finalidad de coordinar las actuaciones de las administraciones competentes en la materia, es el siguiente:
 - Presentar al ente local competente para el otorgamiento de las licencias la correspondiente solicitud, acompañada de los documentos que acreditan el cumplimiento de las condiciones establecidas por el artículo 8.
 - El ente local competente para el otorgamiento de la licencia debe solicitar informe a la administración competente para otorgar la autorización de transporte interurbano. Este informe, que debe emitirse en el plazo de dos meses, es vinculante para la administración emisora.
 - El ente local competente, un vez recibido el informe, debe dictar resolución concierne al otorgamiento de la licencia de los servicios urbanos de taxi.
 - La persona interesada debe solicitar la autorización de transporte interurbano, una vez obtenida la licencia para prestar los servicios urbanos de taxi, de conformidad con lo que establecen las normas de aplicación. El órgano competente debe otorgarle o denegarle la autorización en función del sentido del informe emitido, de acuerdo con lo establecido por la letra b.

Llei del Taxi

competents puguin acordar la refosa en un sol títol habilitant de les llicències locals i de les autoritzacions interurbanes, amb la definició del procediment interadministratiu corresponent.

CAPÍTOL III

PRESTACIÓ DEL SERVEI

ARTICLE 18. EXERCICI DE L'ACTIVITAT

1. Els titulars de llicències poden prestar el servei personalment o mitjançant la contractació de conductors assalariats. En aquest darrer cas, les persones contractades han de tenir el certificat habilitant per a exercir la professió. En el cas que es tracti d'un conductor o conductora en període de pràctiques, ha de portar la documentació acreditativa de la seva situació. Queda expressament prohibit tot tipus de contractació de conductors que no tinguin el certificat corresponent.
2. Els ens competents en la matèria han de fixar les condicions necessàries per a garantir que el règim d'exploració de les llicències és el que requereixen els serveis per a atendre adequadament les necessitats dels usuaris, en les condicions establertes per aquesta Llei.

ARTICLE 19. CONDUCTORS

1. El conductor o conductora, sigui treballador autònom o assalariat, per a prestar el servei de taxi ha d'obtenir prèviament el certificat corresponent, expedit pel departament de la Generalitat competent en matèria de transports, que n'acrediti la possessió del permís de conducció, obtingut de conformitat amb el que estableix la normativa aplicable, i d'acord amb els coneixements teòrics i pràctics necessaris per a atendre adequadament el públic i per a prestar el servei en condicions apropiades, inclosos el coneixement suficient de les llengües oficials a Catalunya. Cal determinar per reglament el procediment per a verificar aquests coneixements i obtenir-ne el certificat, com també cal fer-ho per a homologar els centres dedicats a aquestes matèries, amb l'informe favorable previ del Consell Català del Taxi.
2. Sens perjudici de la formació bàsica comuna per a dur a terme la prestació del servei de taxi a Catalunya, les entitats locals en poden exigir una altra de complementària, relacionada amb les condicions i les característiques particulars del servei a cada municipi o àmbit territorial específic. Les entitats locals poden assumir, per delegació de l'Administració de la Generalitat, la competència per a expedir els certificats habilitants establerts per l'apartat 1, i per a acreditar-ne els requisits d'obtenció.
3. Un cop verificats els coneixements tècnics i pràctics necessaris per a oferir l'atenció adequada al públic i prestar correctament el servei, l'obtenció definitiva del certificat habilitant pot quedar condicionada a l'acompliment previ d'un període de pràctiques no superior a sis mesos. Els conductors que presten el servei en règim de pràctiques resten exempts, durant aquest període, d'haver de disposar de l'acreditació definitiva del certificat, en comptes de la qual han de portar la documentació que n'acrediti la situació. Aquest període de pràctiques es pot fer en règim de conductor o conductora assalariat, amb els mateixos drets i deures que la resta de conductors assalariats.

ARTICLE 20. VEHICLES

1. Els vehicles a què fan referència les llicències i les autoritzacions han de complir els requisits que determinin les normes de desenvolupament d'aquesta Llei quant a les condicions genèriques de seguretat, capacitat, confort i prestacions adequades al servei a què estan adscrits, sens perjudici del que pugui determinar el departament competent en matèria de transports pel que fa a les condicions exigibles als vehicles.
2. Les llicències i les autoritzacions per al servei de taxi s'han d'atorgar per a vehicles amb una capacitat màxima de cinc places, inclosa la de la persona que condueix.
3. Es pot autoritzar que el vehicle tingui una capacitat de fins a nou places, inclosa la de la persona que condueix, excepcionalment i atenent circumstàncies relacionades amb les prestacions i les característiques del vehicle, l'accessibilitat que té per a persones de mobilitat reduïda i les característiques de la zona geogràfica i del servei mateix.
4. Els vehicles per als quals s'obtenen les llicències i les autoritzacions poden ésser substituïts per altres vehicles, amb l'autorització prèvia de l'ens que els ha concedit, sempre que el vehicle substituït sigui més nou que el vehicle que es pretén substituir, d'acord amb el que s'estableixi per reglament, i que es compleixin tots els requisits i totes les característiques que poden ésser exigits per a prestar els serveis. La persona titular de la llicència, en el cas d'avaria o inutilització del vehicle per un període de temps determinat, amb la comunicació prèvia a l'ens que l'ha concedida, pot disposar d'un vehicle de característiques similars, que compleixi les condicions establertes per reglament, adscrit temporalment a la prestació del servei.

ARTICLE 21. CONTRACTACIÓ DEL SERVEI

1. Els serveis de taxi s'han de dur a terme, com a norma general, mitjançant la contractació global de la capacitat total del vehicle. Això no obstant, els ens competents poden determinar les condicions en les quals es pot fer la contractació dels dits serveis per plaça, amb pagament individual, amb l'informe previ del Consell Català del Taxi, quan sigui motivat per la manca de mitjans de transport públic col·lectiu.
2. Els vehicles que duen a terme serveis contractats per plaça, amb pagament individual, han de portar el distintiu identificador que determini el departament competent en matèria de transports.

ARTICLE 22. INICI DELS SERVEIS INTERURBANS DE TAXI

1. Els serveis interurbans de taxi, amb caràcter general, s'han d'iniciar en el terme del municipi per al qual s'ha expedit la llicència del vehicle o en el del municipi on s'ha expedit l'autorització de transport interurbà, en el cas que aquesta autorització hagi estat expedida sense la prèvia llicència municipal. A aquest efecte, s'ha d'entendre,

Ley del Taxi

2. Se establece un plazo de seis meses para otorgar la licencia de taxi. Una vez transcurrido dicho plazo sin que se haya adoptado resolución alguna, se entiende que ésta ha sido denegada.
3. Las disposiciones del presente artículo se entienden sin perjuicio de que las administraciones competentes puedan acordar la refundición en un solo título habilitante de las licencias locales y las autorizaciones interurbanas, con la definición del correspondiente procedimiento interadministrativo.

CAPÍTULO III

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

ARTÍCULO 18. EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD

1. Los titulares de licencias pueden prestar el servicio personalmente o mediante la contratación de conductores asalariados. En este último caso, las personas contratadas han de tener el certificado habilitante para ejercer la profesión. En caso de que se trate de un conductor o conductora en período de prácticas, debe tener la documentación acreditativa de su situación. Queda expresamente prohibido todo tipo de contratación de conductores que no tengan el correspondiente certificado.
2. Los entes competentes en la materia deben fijar las condiciones necesarias para garantizar que el régimen de explotación de las licencias es el requerido por los servicios para atender adecuadamente las necesidades de los usuarios, en las condiciones establecidas por la presente Ley.

ARTÍCULO 19. CONDUCTORES

1. El conductor o conductora, sea trabajador autónomo o asalariado, para prestar el servicio de taxi debe obtener previamente el certificado correspondiente, expedido por el departamento de la Generalitat competente en materia de transportes, que acredite su posesión del permiso de conducción, obtenido de conformidad con lo que establece la normativa de aplicación, y de acuerdo con los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para la atención adecuada al público y para la prestación del servicio en condiciones apropiadas, incluido el suficiente conocimiento de las lenguas oficiales en Cataluña. Ha de determinarse por reglamento el procedimiento para la verificación de estos conocimientos y la obtención del certificado, así como para la homologación de los centros dedicados a estas materias, previo informe favorable del Consell Català del Taxi.
2. Sin perjuicio de la formación básica común para llevar a cabo la prestación del servicio de taxi en Cataluña, las entidades locales pueden exigir una formación complementaria, relacionada con las condiciones y características particulares del servicio en cada municipio o ámbito territorial específico. Las entidades locales pueden asumir, por delegación de la Administración de la Generalitat, la competencia para la expedición de los certificados habilitantes establecidos por el apartado 1, y para la acreditación de los requisitos para su obtención.
3. Verificados los conocimientos técnicos y prácticos necesarios para la prestación de la adecuada atención al público y la correcta prestación del servicio, la obtención definitiva del certificado habilitante puede estar condicionada al previo cumplimiento de un período de prácticas no superior a seis meses. Los conductores que presten su servicio en régimen de prácticas están exentos, durante este período, de la obligación de disponer de la acreditación definitiva del certificado, que debe sustituirse por la documentación acreditativa de su situación. Dicho período de prácticas puede realizarse en régimen de conductor o conductora asalariado, con los mismos derechos y deberes que el resto de conductores asalariados.

ARTÍCULO 20. VEHÍCULOS

1. Los vehículos a los que se refieren las licencias y autorizaciones deben cumplir los requisitos que determinen las normas de desarrollo de la presente Ley en cuanto a las condiciones genéricas de seguridad, capacidad, confort y prestaciones adecuadas al servicio al cual están adscritos, sin perjuicio de lo que pueda determinar el departamento competente en materia de transportes en lo concerniente a las condiciones exigibles a los vehículos.
2. Las licencias y autorizaciones para el servicio de taxi deben otorgarse para vehículos con una capacidad máxima de cinco plazas, incluida la de la persona que conduce.
3. Puede autorizarse que el vehículo tenga una capacidad de hasta nueve plazas, incluida la de la persona que conduce, excepcionalmente y atendiendo a circunstancias relacionadas con las prestaciones y características del vehículo, la accesibilidad para personas de movilidad reducida y las características de la zona geográfica y del propio servicio.
4. Los vehículos para los cuales se obtienen las licencias y autorizaciones pueden ser sustituidos por otros vehículos, previa autorización del ente concedente, siempre que el vehículo sustituto sea más nuevo que el vehículo que se pretende sustituir, de conformidad con lo que se establezca por reglamento, y que se cumpla la totalidad de requisitos y características que pueden exigirse para la prestación de los servicios. La persona titular de la licencia, en caso de avería o inutilización del vehículo por un determinado período de tiempo, previa comunicación al ente concedente, puede disponer de un vehículo de similares características, que cumpla las condiciones establecidas por reglamento, adscrito temporalmente a la prestación del servicio.

ARTÍCULO 21. CONTRATACIÓN DEL SERVICIO

1. Los servicios de taxi han de llevarse a cabo, por norma general, mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo. No obstante, los entes competentes pueden determinar las condiciones en las cuales puede efectuarse la contratación de dichos servicios por plaza, con pago individual, previo informe del Consell Català del Taxi, cuando sea motivado por la falta de medios de transporte público colectivo.
2. Los vehículos que llevan a cabo servicios contratados por plaza, con pago individual, han de tener el distintivo identificador que sea determinado por el departamento competente en materia de transportes.

Llei del Taxi

en principi, que l'origen o l'inici del transport té lloc on són recollits els passatgers.

2. L'òrgan competent per a atorgar l'autorització de transport interurbà pot determinar en quins supòsits i en quines condicions els vehicles que han estat prèviament contractats poden prestar, en el territori de la competència respectiva, serveis de la recollida de passatgers fora del terme del municipi per al qual se'ls ha atorgat la llicència o en el que, si escau, s'hagin expedit les autoritzacions pertinents per a la prestació de serveis de caràcter interurbà.

ARTICLE 23. COORDINACIÓ INTERMUNICIPAL

El departament competent en matèria de transports pot establir àrees territorials de prestació conjunta o altres fórmules de coordinació intermunicipal en les zones on hi ha interacció o influència recíproca entre serveis de transport de diferents municipis, de manera que l'ordenació adequada dels serveis transcendeixi els interessos de cada un dels municipis compresos en l'àrea, de conformitat amb les condicions que es determinin per reglament. En el procediment d'establiment de les dites àrees és preceptiva la participació dels ens locals que la integren i del Consell Català del Taxi.

ARTICLE 24. ALTRES CONDICIONS DE PRESTACIÓ DELS SERVEIS

1. Les entitats locals competents per a atorgar les llicències de taxi han de regular, mitjançant la norma reglamentària pertinent, els aspectes següents:
 - a) Les condicions d'estacionament, dels torns a les parades i de la circulació dels vehicles per les vies públiques.
 - b) La normativa relativa a l'explotació de les llicències de taxi pel que fa als torns, els dies de descans i les vacances.
 - c) Les condicions exigibles als vehicles, de conformitat amb el que estableix l'article 20, i la identificació d'aquests mitjançant uns distintius o uns colors determinats.
 - d) Les normes bàsiques relatives a la indumentària i a l'equipament dels conductors.
 - e) Les condicions específiques relatives a la publicitat exterior i interior del vehicle, en el marc de la normativa reguladora d'aquestes activitats.
 - f) Qualsevol qüestió de caràcter anàleg a les que determinen les lletres a, b, c, d i e, relacionada amb l'exercici de l'activitat en les condicions establertes per aquesta Llei.
2. Els ens locals han de fomentar l'establiment, l'equipament i el condicionament de les parades del servei de taxi, amb la finalitat d'optimitzar els recursos disponibles, i han d'elaborar un pla de parades de taxi i actualitzar-lo periòdicament, amb l'informe previ de les associacions representatives del sector del taxi.
3. Les administracions competents pel que fa als serveis de taxi han de promoure la incorporació progressiva de mesures o mitjans que incrementin la seguretat dels conductors i dels usuaris en la prestació del servei.
4. Les administracions competents han de vetllar per la implantació de les mesures específiques d'ús de les infraestructures i de les vies públiques que poden afavorir la circulació i l'estacionament dels vehicles que presten els serveis de taxi.
5. En el marc de la normativa sanitària i per als desplaçaments d'usuaris de la sanitat pública que no requereixin complir condicions específiques relacionades amb les prestacions, l'equipament del vehicle o la qualificació del personal, és admissible servir-se de recursos propis del servei de taxi.

ARTICLE 25. DRETS I DEURES DELS USUARIS

1. Les normes de desenvolupament d'aquesta Llei pel que fa a les condicions de prestació dels serveis de taxi han d'incloure la determinació dels drets i els deures dels usuaris. Han d'establir sempre que l'accés al servei ha d'ésser en condicions d'igualtat, no-discriminació, qualitat i seguretat.
2. Les persones que presten el servei de taxi poden negar-se a prestar-lo en el cas que el servei sigui sol·licitat per a finalitats il·lícites o que hi concorrin circumstàncies de risc per a la seguretat o la integritat física dels usuaris, del conductor o conductora mateix o d'altres persones, o de risc de danys en el vehicle.
3. Els usuaris del servei de taxi tenen els drets següents:
 - a) Conèixer el número de llicència i les tarifes aplicables als serveis, documents que han d'ésser col·locats en un lloc visible del vehicle.
 - b) Transportar equipatges, d'acord amb les condicions establertes per les normes de desenvolupament d'aquesta Llei. En aquest sentit, el conductor o conductora ha d'agafar l'equipatge dels usuaris i col·locar-lo en l'espai del vehicle destinat a aquest efecte.
 - c) Obtener un rebut o una factura en què constin el preu, l'origen i la destinació del servei i les dades de la llicència corresponent, i que acrediti que s'ha satisfet la tarifa del servei.
 - d) Triar el recorregut que considerin més adequat per a la prestació del servei. Si els usuaris no opten per cap recorregut concret, el servei sempre s'ha de dur a terme seguint l'itinerari previsiblement més curt, tenint en compte tant la distància a recórrer com el temps estimat de durada del servei.
 - e) Veure respectada la normativa aplicable en matèria de substàncies que poden generar dependència, pel que fa a la prohibició de fumar en els vehicles.
 - f) Rebre el servei amb vehicles que tinguin les condicions adequades, en l'interior i en l'exterior, quant a la higiene i l'estat de conservació.
 - g) Sol·licitar que s'apagui el receptor de ràdio o altres aparells de reproducció de so instal·lats a l'interior dels vehicles o que se n'abaixi el volum.
 - h) Accedir als vehicles en condicions de comoditat i seguretat. En aquest sentit, els conductors que presten el servei han d'ajudar a pujar al vehicle i baixar-ne les persones amb mobilitat reduïda i les persones que vagin amb infants, i a carregar els aparells que els usuaris puguin necessitar per a desplaçar-se, com ara cadires de rodes o cotxets de criatura, en l'espai del vehicle destinat a aquest efecte.

Ley del Taxi

ARTÍCULO 22. INICIO DE LOS SERVICIOS INTERURBANOS DE TAXI

1. Los servicios interurbanos de taxi, con carácter general, han de iniciarse en el término del municipio de expedición de la licencia del vehículo o en el del municipio de expedición de la autorización de transporte interurbano, en caso de que esta autorización haya sido expedida sin la previa licencia municipal. A este efecto, debe entenderse, en principio, que el origen o inicio del transporte tiene lugar donde los pasajeros son recogidos.
2. El órgano competente para otorgar la autorización de transporte interurbano puede determinar en qué supuestos y en qué condiciones los vehículos que previamente han sido contratados pueden prestar, en el territorio de su respectiva competencia, servicios de recogida de pasajeros fuera del término del municipio para el cual se les ha otorgado la licencia o en el que, si procede, hayan sido expedidas las pertinentes autorizaciones para la prestación de servicios de carácter interurbano.

ARTÍCULO 23. COORDINACIÓN INTERMUNICIPAL

El departamento competente en materia de transportes puede establecer áreas territoriales de prestación conjunta u otras fórmulas de coordinación intermunicipal en las zonas donde hay interacción o influencia recíproca entre servicios de transporte de distintos municipios, de manera que la ordenación adecuada de los servicios trascienda a los intereses de cada uno de los municipios comprendidos en el área, de conformidad con las condiciones que se determinen por reglamento. En el procedimiento de establecimiento de dichas áreas es preceptiva la participación de los entes locales que la integren y del Consejo Catalán del Taxi.

ARTÍCULO 24. OTRAS CONDICIONES DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

1. Las entidades locales competentes para el otorgamiento de las licencias de taxi han de regular, mediante la pertinente norma reglamentaria, los siguientes aspectos:
 - a) Las condiciones de estacionamiento, de los turnos en las paradas y de la circulación de los vehículos por las vías públicas.
 - b) La normativa relativa a la explotación de las licencias de taxi en cuanto a los turnos, los días de descanso y las vacaciones.
 - c) Las condiciones exigibles a los vehículos, de conformidad con lo establecido por el artículo 20, y su identificación mediante unos distintivos o colores determinados.
 - d) Las normas básicas relativas a la indumentaria y equipamiento de los conductores.
 - e) Las condiciones específicas relativas a la publicidad exterior e interior del vehículo, en el marco de la normativa reguladora de estas actividades.
 - f) Cualquier cuestión de carácter análogo a las determinadas por las letras a, b, c, d y e, relacionada con el ejercicio de la actividad en las condiciones establecidas por la presente Ley.
2. Los entes locales han de fomentar el establecimiento, equipamiento y acondicionamiento de las paradas del servicio de taxi, con la finalidad de optimizar los recursos disponibles, y han de elaborar un mapa de paradas de taxi y actualizarlo periódicamente, previo informe de las asociaciones representativas del sector del taxi.
3. Las administraciones competentes en lo que se refiere a los servicios de taxi han de promover la paulatina incorporación de medidas o medios que incrementen la seguridad de los conductores y los usuarios en la prestación del servicio.
4. Las administraciones competentes han de velar por la implantación de las medidas específicas de uso de las infraestructuras y las vías públicas que pueden favorecer la circulación y el estacionamiento de los vehículos que prestan los servicios de taxi.
5. En el marco de la normativa sanitaria y para los desplazamientos de usuarios de la sanidad pública que no requieran cumplir condiciones específicas relacionadas con las prestaciones, el equipamiento del vehículo o la calificación del personal, es admisible servirse de recursos propios del servicio de taxi.

ARTÍCULO 25. DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS

1. Las normas de desarrollo de la presente Ley en cuanto a las condiciones de prestación de los servicios de taxi deben incluir la determinación de los derechos y deberes de los usuarios. Han de establecer en todo momento que el acceso al servicio debe efectuarse en condiciones de igualdad, no discriminación, calidad y seguridad.
2. Las personas que prestan el servicio de taxi pueden negarse a prestarlo en caso de que el servicio sea solicitado para finalidades ilícitas o que concurren circunstancias de riesgo para la seguridad o integridad física de los usuarios, del propio conductor o conductora o de otras personas, o de riesgo de daños en el vehículo.
3. Los usuarios del servicio de taxi tienen los siguientes derechos:
 - a) Conocer el número de licencia y las tarifas aplicables a los servicios, documentos que han de colocarse en un lugar visible del vehículo.
 - b) Transportar equipajes, de acuerdo con las condiciones establecidas por las normas de desarrollo de la presente Ley. En este sentido, el conductor o conductora ha de recoger el equipaje de los usuarios y colocarlo en el espacio del vehículo destinado a tal efecto.
 - c) Obtener un recibo o factura en que conste el precio, origen y destino del servicio y los datos de la correspondiente licencia, y que acredite que se ha satisfecho la tarifa del servicio.
 - d) Escoger el recorrido que consideren más adecuado para la prestación del servicio. Si los usuarios no optan por ningún recorrido concreto, el servicio siempre ha de llevarse a cabo siguiendo el itinerario previsiblemente más corto, teniendo en cuenta tanto la distancia a recorrer como el tiempo estimado de duración del servicio.
 - e) Ver respetada la normativa aplicable en materia de sustancias que pueden generar dependencia, en lo que se refiere a la prohibición de fumar en los vehículos.
 - f) Recibir el servicio con vehículos que tengan las condiciones adecuadas, en el interior y en el exterior, en cuanto a higiene y estado de conservación.

Llei del Taxi

- i) Sol·licitar que, si és fosc, s'encengui el llum interior del vehicle, tant per a accedir-hi o baixar-ne com en el moment de pagar el servei.
 - j) Pujar al vehicle i baixar-ne en llocs on restin prou garantides la seguretat de les persones, la circulació correcta i la integritat del vehicle.
 - k) Rebre el canvi del pagament del preu del servei fins a l'import que determinin les normes de desenvolupament d'aquesta Llei.
 - l) Triar, a les parades de taxi, el vehicle amb el qual es desitja rebre el servei, llevat que, per motius d'organització o de fluïdesa del servei, hi hagi un sistema de torns relacionat amb l'espera prèvia dels vehicles. En tots els casos, el dret de triar s'ha de justificar per circumstàncies objectives, com l'aire condicionat en el vehicle, l'estat de conservació i la neteja correctes d'aquest o el sistema de pagament del servei.
 - m) Poder portar gratuïtament gossos pigall i altres gossos d'assistència, en el cas de persones amb mobilitat reduïda.
 - n) Ésser atesos amb la disposició personal i l'atenció correctes del conductor o conductora en la prestació del servei.
 - o) Formular les reclamacions que estimin convenients en relació amb la prestació del servei, en la forma que determinin les normes que desenvolupin aquesta Llei.
 - p) Obrir o tancar les finestres del vehicle o que el sistema d'aire condicionat resti obert o tancat.
3. Són deures dels usuaris del servei de taxi:
- a) Pagar el preu dels serveis segons el règim de tarifes establert.
 - b) Tenir un comportament correcte durant el servei, sense interferir en la conducció del vehicle i sense que pugui ésser considerat molest o ofensiu o que pugui implicar perill, tant per al mateix vehicle que presta el servei com per a la resta de vehicles o els usuaris de la via pública.
 - c) No manipular, destruir ni deteriorar cap element del vehicle durant el servei.
 - d) Respectar les instruccions del conductor o conductora per a una millor prestació del servei, sempre que no resulti vulnerat cap dels drets reconeguts als usuaris per l'apartat 2.
4. L'incompliment dels deures establerts per l'apartat 3 comporta, si escau, la responsabilitat civil o penal dels usuaris.
5. Les administracions competents en la matèria han de garantir l'accés de tots els usuaris als serveis de taxi, i amb aquesta finalitat han de promoure la incorporació de vehicles adaptats per a l'ús de persones amb mobilitat reduïda, d'acord amb la normativa vigent en aquesta matèria.

ARTICLE 26. FOMENT DE L'ÚS DE LA LLENGUA CATALANA

1. Les administracions competents en la matèria han de fomentar l'ús de la llengua catalana en les comunicacions amb els professionals del taxi i en les comunicacions entre ells mateixos i amb els usuaris.
2. Els usuaris del servei de taxi tenen el dret d'expressar-se en llengua catalana en les comunicacions amb els conductors, en els termes que estableix la normativa aplicable en matèria lingüística.

ARTICLE 27. PROCEDIMENTS DE RECLAMACIÓ

Les administracions competents en la matèria han d'establir procediments simplificats de formalització i resolució de les controvèrsies de contingut econòmic i de les reclamacions dels usuaris, amb una consideració especial pel que fa als procediments de naturalesa arbitral ja establerts. S'han de regular per reglament l'objecte i els procediments de reclamació i l'òrgan competent per a fer-ne la tramitació i dictar resolució.

ARTICLE 28. FORMACIÓ

Les administracions competents en la matèria, sens perjudici del que estableix l'article 19 pel que fa al certificat habilitant per a conduir els vehicles, han de fomentar les mesures i els instruments necessaris per a garantir la formació continuada dels professionals del sector del taxi, especialment en els aspectes vinculats a la seguretat viària, l'atenció als usuaris, el coneixement d'altres llengües i altres aspectes que contribueixin a millorar aquest servei.

ARTICLE 29. FOMENT DE LA COOPERACIÓ

Les administracions competents en la matèria han d'incentivar, mitjançant les fórmules més adequades, la constitució i el funcionament d'agrupacions de persones físiques titulars de llicències de taxi, en la forma jurídica que sigui més idònia, per a cooperar en la millora del procés de contractació i prestació del servei o en altres aspectes vinculats amb la gestió d'aquest. S'han de determinar per reglament les condicions específiques de la contractació i el règim jurídic del servei de cooperatives, emissores de radiotaxi i d'altres entitats prestadores de serveis o comercialitzadores de l'oferta.

ARTICLE 30. INCORPORACIÓ DE NOVES TECNOLOGIES

1. Les administracions competents en la matèria han de promoure, amb la col·laboració de les associacions més representatives del sector, la implantació progressiva de les innovacions tecnològiques més indicades per tal de millorar les condicions de prestació i seguretat dels serveis de taxi, tant pel que fa als mitjans de contractació i pagament com als sistemes de posicionament dels vehicles, entre altres.
2. Les administracions competents en la matèria han d'incentivar, mitjançant les fórmules més adequades, les inversions en noves tecnologies i l'adquisició dels equips corresponents, als efectes de les disposicions de l'apartat 1.

CAPÍTOL IV

RÈGIM ECONÒMIC

ARTICLE 31. TARIFES

1. La determinació de les tarifes aplicables als serveis urbans de taxi s'ha d'ajustar a

Ley del Taxi

- g) Solicitar que se apague el receptor de radio u otros aparatos de reproducción de sonido instalados en el interior de los vehículos, o que se baje su volumen.
 - h) Acceder a los vehículos en condiciones de comodidad y seguridad. En este sentido, los conductores que prestan el servicio han de ayudar a subir y bajar del vehículo a las personas con movilidad reducida y a las que vayan acompañadas de niños, y a cargar los aparatos que los usuarios puedan necesitar para desplazarse, como sillas de ruedas o cochecitos de criatura, en el espacio del vehículo destinado a tal efecto.
 - i) Solicitar que, si está oscuro, se encienda la luz interior del vehículo, tanto para acceder o bajar del mismo como en el momento de pagar el servicio.
 - j) Subir al vehículo y bajar en lugares donde queden suficientemente garantizadas la seguridad de las personas, la correcta circulación y la integridad del vehículo.
 - k) Recibir la vuelta del pago del precio del servicio hasta el importe que determinen las normas de desarrollo de la presente Ley.
 - l) Escoger, en las paradas de taxi, el vehículo con el cual se desea recibir el servicio, salvo que, por motivos de organización o de fluidez del servicio, exista un sistema de turnos relacionado con la espera previa de los vehículos. En todos los casos, el derecho de escoger ha de justificarse por circunstancias objetivas, como el aire acondicionado en el vehículo, un correcto estado de conservación e higiene o el sistema de pago del servicio.
 - m) Poder ir acompañado de perros lazarillo u otros perros de asistencia, de forma gratuita, en el caso de personas con movilidad reducida.
 - n) Ser atendidos con la disposición personal y la atención correctas del conductor o conductora en la prestación del servicio.
 - o) Formular las reclamaciones que estimen convenientes en relación con la prestación del servicio, en la forma que determinen las normas de desarrollo de la presente Ley.
 - p) Abrir o cerrar las ventanas del vehículo o que el sistema de aire acondicionado permanezca abierto o cerrado.
3. Son deberes de los usuarios del servicio de taxi:
- a) Pagar el precio de los servicios según el régimen de tarifas establecido.
 - b) Tener un correcto comportamiento durante el servicio, sin interferir en la conducción del vehículo y sin que pueda ser considerado molesto u ofensivo o pueda implicar peligro, tanto para el propio vehículo que presta el servicio como para el resto de vehículos o usuarios de la vía pública.
 - c) No manipular, destruir ni deteriorar ningún elemento del vehículo durante el servicio.
 - d) Respetar las instrucciones del conductor o conductora para una mejor prestación del servicio, siempre que no resulte vulnerado ninguno de los derechos reconocidos a los usuarios por el apartado 2.
4. El incumplimiento de los deberes establecidos por el apartado 3 supone, si procede, la responsabilidad civil o penal de los usuarios.
5. Las administraciones competentes en la materia deben garantizar el acceso de todos los usuarios a los servicios de taxi, y con esta finalidad han de promover la incorporación de vehículos adaptados al uso de personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

4. El incumplimiento de los deberes establecidos por el apartado 3 supone, si procede, la responsabilidad civil o penal de los usuarios.
5. Las administraciones competentes en la materia deben garantizar el acceso de todos los usuarios a los servicios de taxi, y con esta finalidad han de promover la incorporación de vehículos adaptados al uso de personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

ARTÍCULO 26. FOMENTO DEL USO DE LA LENGUA CATALANA

1. Las administraciones competentes en la materia deben fomentar el uso de la lengua catalana en las comunicaciones con los profesionales del taxi y en las comunicaciones entre si y con los usuarios.
2. Los usuarios del servicio de taxi tienen el derecho de expresarse en lengua catalana en las comunicaciones con los conductores, en los términos que establece la normativa aplicable en materia lingüística.

ARTÍCULO 27. PROCEDIMIENTOS DE RECLAMACIÓN

Las administraciones competentes en la materia han de establecer procedimientos simplificados de formalización y resolución de las controversias de contenido económico y de las reclamaciones de los usuarios, con una especial consideración en lo concerniente a los procedimientos de naturaleza arbitral ya establecidos. Deben regularse por reglamento el objeto y los procedimientos de reclamación y el órgano competente para su tramitación y para dictar resolución al respecto.

ARTÍCULO 28. FORMACIÓN

Las administraciones competentes en la materia, sin perjuicio de lo establecido por el artículo 19 en lo que concierne al certificado habilitante para la conducción de los vehículos, deben fomentar las medidas e instrumentos necesarios para garantizar la formación continua de los profesionales del sector del taxi, especialmente en los aspectos vinculados a la seguridad vial, la atención a los usuarios, el conocimiento de otras lenguas y otros aspectos que contribuyan a la mejora del servicio.

ARTÍCULO 29. FOMENTO DE LA COOPERACIÓN

Las administraciones competentes en la materia deben incentivar, mediante las fórmulas más adecuadas, la constitución y el funcionamiento de agrupaciones de personas físicas titulares de licencias de taxi, en la forma jurídica que sea más idónea, para cooperar a mejorar el proceso de contratación y prestación del servicio o en otros aspectos vinculados con su gestión. Deben determinarse por reglamento las condiciones específicas de la contratación y el régimen jurídico del servicio de cooperativas, emisoras de radio-taxi y de otras entidades prestadoras de servicios o comercializadoras de la oferta.

ARTÍCULO 30. INCORPORACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS

1. Las administraciones competentes en la materia han de promover, con la colaboración de las asociaciones más representativas del sector, la progresiva implantación de las innovaciones tecnológicas más indicadas con el fin de mejorar las condiciones de prestación y seguridad de los servicios de taxi, tanto en lo que se refiere a los medios de contratación y pago como a los sistemas de posicionamiento de los vehículos, entre otros.

Llei del Taxi

la normativa vigent en matèria de preus. Les tarifes han de garantir sempre la cobertura del cost del servei i han d'assegurar un benefici empresarial raonable.

- L'aprovació del règim de tarifes aplicable als serveis interurbans de taxi correspon al departament competent en matèria de transports.
- Es poden dur a terme, d'una manera excepcional, d'acord amb el que es determini per via reglamentària, serveis de taxi de caràcter interurbà amb preus pactats prèviament entre els usuaris i el conductor o conductora, que no poden superar en cap cas el preu que hauria resultat d'aplicar la tarifa vigent, sempre que el document en què ha de quedar constància escrita del preu pactat es dugui en el vehicle mentre es presta el servei. Això no obstant, si el vehicle disposa d'aparell taxímetre, aquest ha de funcionar durant el servei.
- En els supòsits de serveis contractats per plaça, amb pagament individual, el departament competent en matèria de transports n'ha de fixar el règim de tarifes específic.
- Es poden determinar per reglament condicions específiques de cobrament anticipat, total o parcial, del servei, si les condicions especials de prestació del servei ho justifiquen.

ARTICLE 32. TAXÍMETRE

- Els vehicles que prestin els serveis de taxi, urbà o interurbà, han d'anar equipats amb un aparell taxímetre, comprovat, precintat i homologat degudament, que funcioni correctament, d'acord amb les normes establertes per l'òrgan competent en matèria de metrologia, amb la finalitat de determinar el preu de cada servei.
- Els vehicles, a més d'anar equipats amb un aparell taxímetre, han d'incorporar també un mòdul exterior que indiqui clarament, de la manera que determina la normativa tècnica aplicable a aquest cas, tant la disponibilitat del vehicle per a prestar el servei com la tarifa que aplica. Aquest mòdul s'ha d'ajustar a les normes establertes per l'òrgan competent en matèria de metrologia.
- No és obligatori l'aparell taxímetre en els serveis de taxi dels municipis de menys de cinc mil habitants, llevat que el departament competent en matèria de transports o l'ens local n'estableixin l'obligatorietat en funció del caràcter turístic del municipi, de l'increment estacional de la seva població de fet o d'altres circumstàncies, en els termes que es determinin per reglament.

CAPÍTOL V

CONSELL CATALÀ DEL TAXI

ARTICLE 33. CREACIÓ DEL CONSELL CATALÀ DEL TAXI

- Es crea el Consell Català del Taxi com a òrgan de consulta i assessorament pel que fa als serveis de taxi a Catalunya.
- Corresponen al Consell Català del Taxi les funcions següents:
 - Actuar com a òrgan permanent de consulta entre el sector del taxi i les administracions competents en la matèria.
 - Emetre informe dels projectes de disposicions generals que es dictin en desenvolupament d'aquesta Llei.
 - Col·laborar amb les administracions competents en la matèria per aconseguir la millora progressiva de les condicions de prestació dels serveis de taxi, sobretot pel que fa a l'increment de la seguretat i a la incorporació de noves tecnologies.
 - Emetre informe en relació amb els supòsits de revocació de llicències establerts per l'article 11.1.c.
 - Emetre informe en els procediments d'atorgament de llicències per a vehicles amb una capacitat superior a cinc places.
 - Presentar a les administracions competents les propostes i els suggeriments que consideri adequats per a millorar el sector del taxi a Catalunya.
 - Fomentar accions positives que afavoreixin l'accés de les dones a la prestació del servei de taxi, i també la formació i la promoció d'aquestes.
 - Tota altra funció que li sigui atribuïda per les disposicions de desenvolupament d'aquesta Llei.
- El Consell Català del Taxi resta adscrit al departament competent en matèria de transports.

ARTICLE 34. COMPOSICIÓ

El Consell Català del Taxi és integrat per representants de les administracions competents en la matèria, de les associacions sindicals i empresarials representatives del sector i de les associacions representatives dels consumidors i usuaris, en els termes que es determinin per reglament.

ARTICLE 35. RÈGIM DE FUNCIONAMENT

- El Consell Català del Taxi funciona en ple i en comissions territorials, d'acord amb el que es determini per reglament.
- El Consell Català del Taxi s'ha de reunir en sessió ordinària almenys dos cops l'any i en tantes sessions extraordinàries com calgui, a proposta dels seus membres.
- El funcionament del Consell Català del Taxi es regeix per les normes aplicables als òrgans col·legiats de la Generalitat de Catalunya.

CAPÍTOL VI

INSPECCIÓ I RÈGIM SANCIONADOR

ARTICLE 36. INSPECCIÓ

- La vigilància i la inspecció dels serveis urbans de taxi corresponen als òrgans que determinin expressament els ens competents per a atorgar les llicències. La vigi-

Ley del Taxi

- Las administraciones competentes en la materia han de incentivar, mediante las fórmulas más adecuadas, las inversiones en nuevas tecnologías y la adquisición de los equipos correspondientes, a los efectos de las disposiciones del apartado 1.

CAPÍTULO IV

RÉGIMEN ECONÓMICO

ARTÍCULO 31. TARIFAS

- La determinación de las tarifas de aplicación de los servicios urbanos de taxi ha de ajustarse a la normativa vigente en materia de precios. Las tarifas deben garantizar en todo momento la cobertura del coste del servicio y asegurar un beneficio empresarial razonable.
- La aprobación del régimen de tarifas de aplicación a los servicios interurbanos de taxi corresponde al departamento competente en materia de transportes.
- Pueden llevarse a cabo, de forma excepcional, de acuerdo con lo que se determine por vía reglamentaria, servicios de taxi de carácter interurbano con precios pactados previamente entre los usuarios y el conductor o conductora, que en ningún caso pueden superar el precio que habría resultado de la aplicación de la tarifa vigente, siempre que el documento en que debe quedar constancia escrita del precio pactado esté en el vehículo mientras se presta el servicio. No obstante, si el vehículo dispone de aparato taxímetro, ha de estar en funcionamiento durante el servicio.
- En los supuestos de servicios contratados por plaza, con pago individual, el departamento competente en materia de transportes ha de fijar un régimen de tarifas específico.
- Se pueden determinar por reglamento condiciones específicas de cobro anticipado, total o parcial, del servicio, cuando las condiciones especiales de prestación del servicio lo justifiquen.

ARTÍCULO 32. TAXÍMETRO

- Los vehículos que prestan los servicios de taxi, urbano o interurbano, deben estar equipados con un aparato taxímetro debidamente comprobado, precintado y homologado, cuyo funcionamiento sea correcto, de acuerdo con las normas establecidas por el órgano competente en materia de metrología, con la finalidad de determinar el precio de cada servicio.
- Los vehículos, además de estar equipados con un aparato taxímetro, deben incorporar también un módulo exterior que indique claramente, de la forma que determina la normativa técnica de aplicación, tanto la disponibilidad del vehículo para prestar el servicio como su tarifa. Este módulo debe ajustarse a las normas establecidas por el órgano competente en materia de metrología.
- No es obligatorio el aparato taxímetro en los servicios de taxi de los municipios de menos de cinco mil habitantes, salvo que el departamento competente en materia de transportes o el ente local establezcan su obligatoriedad en función del carácter turístico del municipio, del incremento estacional de su población de hecho o de otras circunstancias, en los términos que se determinen por reglamento.

CAPÍTULO V

CONSEJO CATALÁN DEL TAXI

ARTÍCULO 33. CREACIÓN DEL CONSEJO CATALÁN DEL TAXI

- Se crea al Consell Català del Taxi como órgano de consulta y asesoramiento en lo que se refiere a los servicios de taxi en Cataluña.
- Corresponden al Consell Català del Taxi las siguientes funciones:
 - Actuar como órgano permanente de consulta entre el sector del taxi y las administraciones competentes en la materia.
 - Emitir informe de los proyectos de disposiciones generales que se dicten en desarrollo de la presente Ley.
 - Colaborar con las administraciones competentes en la materia para conseguir la mejora progresiva de las condiciones de prestación de los servicios de taxi, sobre todo en lo que concierne al incremento de la seguridad y a la incorporación de nuevas tecnologías.
 - Emitir informe con relación a los supuestos de revocación de licencias establecidos por el artículo 11.1.c.
 - Emitir informe en los procedimientos de otorgamiento de licencias para vehículos con una capacidad superior a cinco plazas.
 - Presentar a las administraciones competentes las propuestas y sugerencias que considere adecuadas para la mejora del sector del taxi en Cataluña.
 - Fomentar acciones positivas que favorezcan el acceso de las mujeres a la prestación del servicio de taxi, así como su formación y promoción.
 - Cualquier otra función que le sea atribuida por las disposiciones de desarrollo de la presente Ley.
- El Consejo Català del Taxi queda adscrito al departamento competente en materia de transportes.

ARTÍCULO 34. COMPOSICIÓ

El Consell Català del Taxi está integrado por representantes de las administraciones competentes en la materia, de las asociaciones sindicales y empresariales representativas del sector y de las asociaciones representativas de los consumidores y usuarios, en los términos que se determinen por reglamento.

ARTÍCULO 35. RÈGIMEN DE FUNCIONAMIENTO

- El Consell Català del Taxi funciona en pleno y en comisiones territoriales, de acuerdo con lo que se determine por reglamento.

Llei del Taxi

l'ència i la inspecció dels serveis de taxi interurbà corresponen als òrgans del departament competent en matèria de transports, sens perjudici de les competències d'altres administracions en matèria d'inspecció.

2. Els inspectors, en exercici de llurs funcions, tenen el caràcter i la potestat d'autoritat.
3. Els inspectors, per a complir amb eficàcia llurs funcions, poden sol·licitar el suport necessari de la policia local que pertorqui, dels Mossos d'Esquadra i d'altres forces i cossos de seguretat, i també dels serveis d'inspecció d'altres administracions.
4. La funció inspectora pot ésser exercida d'ofici o com a conseqüència d'una denúncia formulada per una entitat, un organisme o una persona física o jurídica interessada.
5. Les persones físiques o jurídiques que duen a terme les activitats de servei de taxi han de facilitar al personal dels serveis d'inspecció, en exercici de les funcions que els corresponen, les tasques d'inspecció de llurs vehicles i instal·lacions, i d'examen de la documentació vinculada amb l'exercici de l'activitat, sempre que calgui per a verificar el compliment de les obligacions establertes per aquesta Llei i la normativa que la desenvolupa.
6. Les actes esteses pels serveis d'inspecció han de reflectir amb claredat les circumstàncies dels fets o les actes esteses que poden ésser constitutius d'infracció, les dades personals del presumpte infractor o infractora i de la persona inspeccionada, la conformitat o disconformitat motivada de les persones interessades, i les disposicions que, si escau, es consideri que s'han infringit.
7. Els fets constatats en les actes esteses pel personal de la inspecció tenen valor probatori i gaudeixen de presumpció de veracitat, sens perjudici de les proves que puguin aportar les persones interessades en defensa dels drets o els interessos respectius.

ARTICLE 37. SUBJECTES INFRACCTORS

1. Són subjectes infractors:
 - a) La persona física o jurídica titular de la llicència o l'autorització, en el cas de les infraccions comeses en els serveis de taxi emparats per la llicència o l'autorització preceptiva.
 - b) La persona que té atribuïda la facultat d'ús del vehicle, i a títol de propietat, de lloguer, d'arrendament financer, renting o qualsevol altra forma admesa per la normativa vigent, en el cas de les infraccions comeses en els serveis de taxi efectuats sense la llicència o l'autorització pertinent.
 - c) La persona física o jurídica que empra la llicència o l'autorització d'altri i la persona a nom de la qual s'hagi expedida la llicència o l'autorització, llevat que aquesta demostri que no hi ha donat el consentiment, en el cas de les infraccions comeses en serveis de taxi a l'empara de llicències o autoritzacions expedides a nom d'altres persones.
 - d) La persona física o jurídica a qui vagi destinat el precepte infringit o a qui les normes corresponents atribueixin específicament la responsabilitat, en el cas de les infraccions comeses per les entitats a què es refereix l'article 29, i, en general, per terceres persones a l'activitat de les quals no fan referència les lletres a, b i c i que duguin a terme activitats regulades per aquest article 2. La responsabilitat administrativa s'ha d'exigir a les persones a què fa referència l'apartat 1, sens perjudici que aquestes puguin exercir les accions que siguin procedents contra les persones a les quals siguin imputables materialment les infraccions.

ARTICLE 38. INFRACCIONS

1. Són infraccions administratives les accions i les omissions que contravenen les obligacions establertes per aquesta Llei a títol de dol, culpa o simple negligència.
2. Les infraccions de les normes reguladores dels serveis de taxi es classifiquen en molt greus, greus i lleus.
3. Les normes de desenvolupament d'aquesta Llei poden concretar les infraccions que aquesta estableix i fer les especificacions que, sense alterar la naturalesa de les dites infraccions ni crear-ne de noves, contribueixin a identificar millor les conductes sancionables.

ARTICLE 39. INFRACCIONS MOLT GREUS

Són infraccions molt greus:

- a) Prestar el servei de taxi sense la llicència o l'autorització preceptiva.
- b) Negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció, o obstructir-la, de manera que s'impeidi l'exercici de les funcions que legalment o reglamentàriament tenen atribuïdes aquests serveis.
- c) Emprar llicències o autoritzacions expedides a nom d'altres persones.
- d) Incomplir les obligacions de prestació continuada del servei imposades per l'administració competent en la matèria, d'acord amb l'article 24.1.b.
- e) No dur aparell taxímetre en el cas que aquest sigui exigible, o manipular-lo o fer-lo funcionar d'una manera inadequada, quan aquest fet sigui imputable a l'actuació de la persona titular de la llicència o l'autorització, o al personal que en depengui.
- f) Prestar els serveis de taxi mitjançant persones altres que la titular de la llicència o les que aquesta autoritzi o contracti o persones que no tinguin el certificat habilitant pertinent.
- g) Prestar serveis de taxi en condicions que puguin posar en perill greu i directe la seguretat de les persones.

ARTICLE 40. INFRACCIONS GREUS

Són infraccions greus:

- a) Prestar serveis de taxi amb vehicles altres que els adscrits a les llicències o les autoritzacions, en el cas que aquesta infracció no tingui la consideració de molt greu, de conformitat amb l'article 39.a.

Ley del Taxi

2. El Consell Català del Taxi ha de reunir-se en sessió ordinària dos vegades al any com a mínim i en tantes sessions extraordinàries com sea necessari, a proposta de sus miembros.
3. El funcionamiento del Consell Català del Taxi se rige por las normas aplicables a los órganos colegiados de la Generalitat de Catalunya.

CAPÍTULO VI

INSPECCIÓN Y RÉGIMEN SANCIONADOR

ARTÍCULO 36. INSPECCIÓN

1. La vigilancia e inspección de los servicios urbanos de taxi corresponden a los órganos que determinen expresamente los entes competentes para el otorgamiento de las licencias. La vigilancia e inspección de los servicios de taxi interurbano corresponden a los órganos del departamento competente en materia de transportes, sin perjuicio de las competencias de otras administraciones en materia de inspección.
2. Los inspectores, en ejercicio de sus funciones, tienen carácter y potestad de autoridad.
3. Los inspectores, para el eficaz cumplimiento de sus funciones, pueden solicitar el apoyo necesario de la correspondiente policía local, de los Mossos d'Esquadra y otras fuerzas y cuerpos de seguridad, así como de los servicios de inspección de otras administraciones.
4. La función inspectora puede ser ejercida de oficio o como consecuencia de denuncia formulada por una entidad, organismo o una persona física o jurídica interesada.
5. Las personas físicas o jurídicas que llevan a cabo las actividades de servicio de taxi deben facilitar al personal de los servicios de inspección, en ejercicio de las funciones que les corresponden, las tareas de inspección de sus vehículos e instalaciones, y el examen de la documentación vinculada con el ejercicio de la actividad, siempre que sea necesario para la verificación del cumplimiento de las obligaciones establecidas por la presente Ley y la normativa que la desarrolla.
6. Las actas extendidas por los servicios de inspección han de reflejar claramente las circunstancias de los hechos o actividades que pueden ser constitutivos de infracción, los datos personales del presunto infractor o infractora y de la persona inspeccionada, la conformidad o disconformidad motivada de las personas interesadas, y las disposiciones que, si procede, se consideren infringidas.
7. Los hechos constatados en las actas extendidas por el personal de la inspección tienen valor probatorio y disfrutan de presunción de veracidad, sin perjuicio de las pruebas que puedan aportar las personas interesadas en defensa de sus respectivos derechos o intereses.

ARTÍCULO 37. SUJETOS INFRACCTORES

1. Son sujetos infractores:

- a) La persona física o jurídica titular de la licencia o la autorización, en caso de las infracciones cometidas en los servicios de taxi amparados por la preceptiva licencia o autorización.
- b) La persona que tiene atribuida la facultad de uso del vehículo, y a título de propiedad, alquiler, arrendamiento financiero, renting o cualquier otra forma admitida por la vigente normativa, en caso de las infracciones cometidas en los servicios de taxi efectuados sin la pertinente licencia o autorización.
- c) La persona física o jurídica que utilice la licencia o autorización ajena y la persona a nombre de la cual se haya expedido la licencia o autorización, salvo que ésta última demuestre que no ha dado su consentimiento, en caso de las infracciones cometidas en servicios de taxi al amparo de licencias o autorizaciones expedidas a nombre de otras personas.
- d) La persona física o jurídica a quien vaya destinado el precepto infringido o a quien las correspondientes normas atribuyan específicamente la responsabilidad, en caso de las infracciones cometidas por las entidades a que se refiere el artículo 29, y, en general, por terceras personas a cuya actividad no se refieren las letras a, b y c y realicen actividades reguladas por dicho artículo 2. La responsabilidad administrativa ha de exigirse a las personas a que se refiere el apartado 1, sin perjuicio de que éstas puedan ejercer las procedentes acciones contra las personas a las cuales sean imputables materialmente las infracciones.

ARTÍCULO 38. INFRACCIONES

1. Son infracciones administrativas las acciones y omisiones que contravengan las obligaciones establecidas por la presente Ley a título de dolo, culpa o simple negligencia.
2. Las infracciones de las normas reguladoras de los servicios de taxi se clasifican en muy graves, graves y leves.
3. Las normas de desarrollo de la presente Ley pueden concretar las infracciones que ésta establece y efectuar las especificaciones que, sin alterar la naturaleza de dichas infracciones ni crear infracciones nuevas, contribuyan a identificar mejor las conductas sancionables.

ARTÍCULO 39. INFRACCIONES MUY GRAVES

Son infracciones muy graves:

- a) Prestar el servicio de taxi sin la preceptiva licencia o autorización.
- b) Negarse a la actuación de los servicios de inspección, u obstructirla, de manera que se impida el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tienen atribuidas estos servicios.
- c) Utilizar licencias o autorizaciones expedidas a nombre de otras personas.
- d) Incumplir las obligaciones de prestación continuada del servicio impuestas por la administración competente en la materia, de acuerdo con el artículo 24.1.b.

Llei del Taxi

- b) Incumplir les condicions essencials de la llicència o l'autorització, o les condicions de prestació del servei de taxi, en els termes que es determinin per reglament, i que no estiguin tipificats expressament per cap altre apartat d'aquest article ni siguin qualificats d'infracció molt greu, d'acord amb l'article 39.
- c) Incumplir el règim de tarifes.
- d) No atendre una sol·licitud de servei de taxi si està de servei o abandonar el servei abans que finalitzi, llevat que hi concorrin causes que ho justifiquin.
- e) Falsejar la documentació obligatòria de control.
- f) No portar el document preceptiu de formulació de reclamacions dels usuaris; negar-ne o obstaculitzar-ne el lliurament, i ocultar les reclamacions o les queixes que hi són consignades, o tenir una demora injustificada en fer-ne la comunicació o el trasllat a l'administració corresponent, d'acord amb el que es determini per reglament.
- g) Negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció, o obstruir-la, llevat que es donin les circumstàncies a què fa referència l'article 39.b.
- h) Incumplir els serveis obligatoris que puguin ésser establerts.
- i) Incumplir el règim horari i de descansos establert.
- j) Prestar els serveis de taxi amb aparells de taxímetre que no s'ajusten a la revisió metrològica vigent o a la dels precintes corresponents, si aquest fet comporta un incompliment en l'aplicació de les tarifes.
- k) La instal·lació en el vehicle d'instruments, accessoris o equipaments no autoritzats que puguin afectar la correcta prestació del servei de taxi.
- l) Qualsevol infracció especificada per l'article 39, en el cas que per la naturalesa, l'ocasió o la circumstància dels fets sigui qualificable de molt greu. En aquest supòsit, cal justificar les circumstàncies atenuants de la infracció i motivar la resolució corresponent.

ARTICLE 41. INFRACCIONS LLEUS

Són infraccions lleus:

- a) Prestar els serveis de taxi sense portar la documentació formal que acredita la possibilitat legal de prestar-los o que és exigible per a acreditar correctament la classe de transport que es presta, excepte en el cas que la dita infracció hagi d'ésser qualificada de molt greu, d'acord amb el que disposa l'article 39.a.
- b) No portar en un lloc visible del vehicle els distintius que siguin exigibles, portar-los en unes condicions que en dificultin la percepció o fer-ne un ús inadequat.
- c) No tenir els quadres de tarifes preceptius i la resta de documentació que s'hagi d'exhibir obligatòriament perquè els usuaris en tinguin coneixement, en els termes que es determinin per reglament.
- d) No complir les normes generals de policia en instal·lacions fixes i vehicles, llevat que l'incompliment sigui qualificat d'infracció greu o molt greu, d'acord amb els articles 39 i 40.
- e) No respectar els drets dels usuaris establerts per aquesta Llei o les normes que la desenvolupin, si aquest incompliment no pot ésser qualificat de greu o molt greu, d'acord amb el que estableixen els articles 39 i 40.
- f) Retenir objectes abandonats al vehicle sense donar-ne compte a l'autoritat competent dins el termini establert per reglament.
- g) No proporcionar als usuaris el canvi de moneda en els termes que es determinin per reglament.
- h) No lliurar el rebut o la factura del servei prestat als usuaris, si aquests el sol·liciten, o lliurar-los un rebut o una factura que no compleix els requisits establerts per la normativa aplicable.
- i) Incumplir les prescripcions que es puguin establir relatives a l'exhibició de publicitat en els vehicles.
- j) Qualsevol de les infraccions a què fa referència l'article 40, llevat que la naturalesa, l'ocasió o les circumstàncies dels fets aconsellin no qualificar-les de greus.

ARTICLE 42. SANCIONS

1. Les infraccions lleus se sancionen amb un advertiment o una multa de fins a 250 euros, o amb totes dues sancions alhora; les greus, amb una multa de fins a 1.250 euros, i les molt greus amb una multa de fins a 2.500 euros.
2. Les sancions s'han de graduar tenint en compte el dany o el perjudici causat, la intencionalitat i la reincidència. Es considera una circumstància atenuant haver esmenat la infracció a requeriment de l'Administració.
3. Les infraccions a què fan referència les lletres a, e i g de l'article 39 poden implicar el precintament del vehicle, sens perjudici de la sanció pecuniària que correspongui.
4. La quantia de les sancions pecuniàries es pot reduir fins a un 50% si, a petició de la persona sancionada, se substitueix el percentatge reduït per altres mesures que tendeixin a corregir la conducta infractora, d'acord amb el que es determini per reglament.
5. L'incompliment d'una gravetat manifesta o reiterat de les condicions essencials de les llicències pel que fa als termes, al nombre d'infraccions i al període temporal que es determinin per reglament, sens perjudici de les sancions que siguin aplicables d'acord amb aquesta Llei, pot comportar la revocació de la llicència, amb la tramitació prèvia de l'expedient corresponent, en el qual es requereix sempre l'audiència a la persona que n'és titular.
6. Als efectes d'aquesta Llei, i com a circumstància agreujant de la responsabilitat derivada de la comissió de qualsevol tipus d'infracció, és reincidència el fet d'haver estat objecte de més de dues sancions, pel mateix tipus d'infracció, en el termini d'un any, mitjançant resolució ferma en via administrativa.

Ley del Taxi

- e) No llevar aparato taxímetro en caso de que sea exigible, o manipularlo o hacerlo funcionar de forma inadecuada, cuando este hecho sea imputable a la actuación de la persona titular de la licencia o autorización, o a su personal dependiente.
- f) Prestar los servicios de taxi mediante personas distintas de la titular de la licencia o las que ésta autorice o contrate o personas que no tengan el pertinente certificado habilitante.
- g) Prestar servicios de taxi en condiciones que puedan poner en peligro grave y directo la seguridad de las personas.

ARTÍCULO 40. INFRACCIONES GRAVES

Son infracciones graves:

- a) Prestar servicios de taxi con vehículos distintos que los adscritos a las licencias o autorizaciones, en caso de que esta infracción no tenga la consideración de muy grave, de conformidad con el artículo 39.a.
- b) Incumplir las condiciones esenciales de la licencia o autorización, o las condiciones de prestación del servicio de taxi, en los términos que se determinen por reglamento, y que no estén tipificados expresamente por ningún otro apartado del presente artículo ni sean calificados de infracción muy grave, de acuerdo con el artículo 39.
- c) Incumplir el régimen de tarifas.
- d) No atender a una solicitud de servicio de taxi estando de servicio o abandonar el servicio antes de su finalización, salvo que concurren causas que lo justifiquen.
- e) Falsear la documentación obligatoria de control.
- f) No llevar el preceptivo documento de formulación de reclamaciones de los usuarios; negar u obstaculizar su entrega, y ocultar las reclamaciones o quejas que se consiguen en éste, o demorarse injustificadamente al efectuar su comunicación o traslado a la administración correspondiente, de acuerdo con lo que se determine por reglamento.
- g) Negarse a la actuación de los servicios de inspección, u obstruirla, salvo que se den las circunstancias a que se refiere el artículo 39.b.
- h) Incumplir los servicios obligatorios que puedan establecerse.
- i) Incumplir el régimen horario y de descansos establecido.
- j) Prestar los servicios de taxi con aparatos de taxímetro que no se ajusten a la revisión metrológica vigente o a la de los precintos correspondientes, si este hecho supone un incumplimiento en la aplicación de las tarifas.
- k) La instalación en el vehículo de instrumentos, accesorios o equipamientos no autorizados que puedan afectar a la correcta prestación del servicio de taxi.
- l) Cualquier infracción especificada por el artículo 39, en caso de que por la naturaleza, ocasión o circunstancia de los hechos sea calificable de muy grave. En dicho supuesto, es necesario justificar las circunstancias atenuantes de la infracción y motivar la correspondiente resolución.

ARTÍCULO 41. INFRACCIONES LEVES

Son infracciones leves:

- a) Prestar los servicios de taxi sin llevar la documentación formal que acredita la posibilidad legal de prestarlos o que es exigible para la correcta acreditación de la clase de transporte que se presta, excepto en el caso de que dicha infracción haya de ser calificada de muy grave, de acuerdo con lo que dispone el artículo 39.a.
- b) No llevar en un lugar visible del vehículo los distintivos que sean exigibles, llevarlos en unas condiciones que dificulten su percepción o hacer un uso inadecuado de los mismos.
- c) No tener los preceptivos cuadros de tarifas y el resto de documentación que deba exhibirse obligatoriamente para conocimiento de los usuarios, en los términos que se determinen por reglamento.
- d) No cumplir las normas generales de policía en instalaciones fijas y vehículos, salvo que el incumplimiento sea calificado de infracción grave o muy grave, de acuerdo con los artículos 39 y 40.
- e) No respetar los derechos de los usuarios establecidos por la presente Ley o las normas que la desarrollen, si este incumplimiento no puede calificarse de grave o muy grave, de conformidad con lo establecido por los artículos 39 y 40.
- f) Retener objetos abandonados en el vehículo sin dar cuenta de ello a la autoridad competente en el plazo reglamentariamente establecido.
- g) No proporcionar a los usuarios el cambio de moneda en los términos que se determinen por reglamento.
- h) No entregar el recibo o factura del servicio prestado a los usuarios, si éstos lo solicitan, o entregarles un recibo o factura que no cumpla los requisitos establecidos por la normativa de aplicación.
- i) Incumplir las prescripciones que puedan establecerse relativas a la exhibición de publicidad en los vehículos.
- j) Cualquiera de las infracciones a que se refiere el artículo 40, salvo que la naturaleza, ocasión o circunstancias de los hechos aconsejen no calificarlas como graves.

ARTÍCULO 42. SANCIONES

1. Las infracciones leves se sancionan con una advertencia o una multa de hasta 250 euros, o con ambas sanciones a la vez; las graves, con una multa de hasta 1.250 euros, y las muy graves con una multa de hasta 2.500 euros.
2. Las sanciones deben graduarse teniendo en cuenta el daño o perjuicio causado, la intencionalidad y la reincidencia. Se considera una circunstancia atenuante haber enmendado la infracción a requerimiento de la Administración.
3. Las infracciones a que se refieren las letras a, e y g del artículo 39 pueden implicar el precinto del vehículo, sin perjuicio de la correspondiente sanción pecuniaria.

Llei del Taxi

ARTICLE 43. ÒRGANS COMPETENTS

La competència per a imposar les sancions establertes per aquesta Llei respecte a la prestació de serveis urbans de taxi correspon als òrgans de l'ens competent per a l'atorgament de les llicències de taxi que la tinguin atribuïda, d'acord amb la normativa aplicable. La competència per a imposar les sancions corresponents a la prestació dels serveis interurbans de taxi correspon al director o directora general competent en matèria de transports, en el cas d'infraccions molt greus, i a les persones titulars dels òrgans territorials d'aquesta mateixa direcció general, en el cas de les infraccions greus i lleus.

ARTICLE 44. MESURES PROVISIONALS PRÈVIAS A L'INICI DEL PROCEDIMENT

Abans d'iniciar el procediment administratiu, l'òrgan competent, d'ofici o a instància de part, en els casos d'urgència, per a protegir provisionalment els interessos de les persones implicades, pot adoptar les mesures adequades a aquest efecte. Aquestes mesures han d'ésser confirmades, modificades o aixecades per l'acord d'iniciació del procediment sancionador, que s'ha de produir dins els quinze dies següents a l'adopció de l'acord, el qual pot ésser objecte del recurs que sigui procedent.

ARTICLE 45. PROCEDIMENT SANCIONADOR

1. El procediment per a imposar les sancions determinades per aquesta Llei s'ha d'ajustar al que estableixen les normes i els principis del procediment administratiu sancionador establerts per la legislació sobre el procediment administratiu comú i per la normativa catalana sobre el procediment sancionador.
2. En l'acord d'iniciació de l'expedient sancionador, l'òrgan competent per a dictar-ne la resolució ha de confirmar, modificar o aixecar les mesures que s'haguessin adoptat, de conformitat amb l'article 44, o bé, pot adoptar, a proposta de l'instructor o instructora de l'expedient i mitjançant resolució motivada, les mesures provisionals que consideri adequades per a assegurar l'eficàcia de la resolució que pugui recaure, per a preservar els interessos generals o per a evitar que la infracció es continuï cometent.
3. El termini dins el qual s'ha de notificar la resolució del procediment sancionador es d'un any d'ençà de la data de notificació de l'acord d'inici d'aquest procediment. Un cop transcorregut aquest termini, s'ha d'acordar la caducitat de l'expedient i l'arxivament de totes les actuacions.
4. L'execució de les sancions imposades en aplicació d'aquesta Llei i de la normativa que en faci el desenvolupament es regeix per la legislació vigent sobre el règim jurídic de les administracions públiques i el procediment administratiu comú i per la normativa sobre recaptació de tributs.
5. El pagament de les sancions pecuniàries imposades per resolució ferma en via administrativa és un requisit necessari per a obtenir l'autorització administrativa per a la transmissió dels vehicles amb els quals s'hagi comès la infracció, i també per a la transmissió de les llicències que hi fan referència.
6. Les infraccions molt greus prescriuen al cap de tres anys, les infraccions greus prescriuen al cap de dos anys i les infraccions lleus prescriuen al cap d'un any. Aquests mateixos terminis són aplicables a la prescripció de les sancions. El còmput dels terminis es regeix per la legislació sobre el procediment administratiu comú.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

PRIMERA. INNOVACIONS TECNOLÒGIQUES

1. Les administracions competents en la matèria, amb la participació de les associacions representatives del sector, han de promoure la incorporació progressiva al servei de taxi de vehicles equipats amb motors adaptats per a funcionar amb combustibles menys contaminants, és a dir, els que redueixen significativament les emissions a l'atmosfera de gasos i altres elements contaminants.
2. Cal promoure la reducció progressiva d'emissions sonores dels vehicles i l'optimització del reciclatge dels materials utilitzats.
3. La incorporació progressiva de vehicles menys contaminants ha de tenir en compte la viabilitat tècnica, la garantia de la qualitat en el servei als usuaris i la rendibilitat econòmica per a les persones titulars de l'activitat.

SEGONA. MITJANS TELEMÀTICS

L'Administració de la Generalitat i les entitats locals han de promoure, dins l'àmbit de les competències respectives, l'ús de mitjans telemàtics en la tramitació de les llicències i les autoritzacions per a prestar el servei de taxi.

TERCERA. PLA ESPECÍFIC DE FOMENT

El Govern, en el termini d'un any d'ençà de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, ha de presentar al Parlament un pla específic de foment, promoció i incentivació de l'ús de les noves tecnologies en el sector del taxi, amb l'objectiu de millorar la mobilitat i la seguretat dels vehicles i dels conductors. En el disseny d'aquest pla específic cal tenir en compte els aspectes de la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, que puguin afectar el sector del taxi.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

PRIMERA. ADAPTACIÓ DE LES ORDENANCES MUNICIPALS

Les ordenances locals vigents que regulen els serveis de taxi s'han d'adaptar a les disposicions d'aquesta Llei en el termini de sis mesos, comptadors des del dia que aquesta entri en vigor.

SEGONA. LLICÈNCIES O AUTORITZACIONS

Les persones físiques i jurídiques que en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta Llei siguin titulars d'un nombre de llicències o autoritzacions que no es correspongui amb el que determina l'article 8.2 poden mantenir-ne la titularitat, en les mateixes condi-

Ley del Taxi

4. La cuantía de las sanciones pecuniarias puede reducirse hasta un 50% si, a petición de la persona sancionada, se sustituye el porcentaje reducido por otras medidas que tiendan a corregir la conducta infractora, de acuerdo con lo que se determine por reglamento.

5. El incumplimiento de gravedad manifiesta o reiterado de las condiciones esenciales de las licencias en lo que concierne a los términos, al número de infracciones y al período temporal que se determinen por reglamento, sin perjuicio de las sanciones de aplicación de conformidad con la presente Ley, puede suponer la revocación de la licencia, previa tramitación del correspondiente expediente, en el cual se requiere siempre la audiencia a la persona titular.

6. A los efectos de la presente Ley, y como circunstancia agravante de la responsabilidad derivada de la comisión de cualquier tipo de infracción, es reincidencia haber sido objeto de más de dos sanciones, por el mismo tipo de infracción, en el plazo de un año, mediante resolución firme en vía administrativa.

ARTÍCULO 43. ÓRGANOS COMPETENTES

La competencia para imponer las sanciones establecidas por la presente Ley respecto a la prestación de servicios urbanos de taxi corresponde a los órganos del ente competente para el otorgamiento de las licencias de taxi que tengan dicha atribución, de conformidad con la normativa de aplicación. La competencia para imponer las sanciones correspondientes a la prestación de los servicios interurbanos de taxi corresponde al director o directora general competente en materia de transportes, en caso de infracciones muy graves, y a las personas titulares de los órganos territoriales de dicha dirección general, en caso de las infracciones graves y leves.

ARTÍCULO 44. MEDIDAS PROVISIONALES PREVIAS AL INICIO DEL PROCEDIMIENTO

Antes del inicio del procedimiento administrativo, el órgano competente, de oficio o a instancia de parte, en los casos de urgencia, para proteger provisionalmente los intereses de las personas implicadas, puede adoptar las medidas adecuadas a este efecto. Dichas medidas han de ser confirmadas, modificadas o levantadas por el acuerdo de iniciación del procedimiento sancionador, que ha de producirse en los quince días siguientes a la adopción del acuerdo, el cual puede ser objeto del precedente recurso.

ARTÍCULO 45. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

1. El procedimiento para imponer las sanciones determinadas por la presente Ley debe ajustarse a lo establecido por las normas y principios del procedimiento administrativo sancionador establecidos por la legislación sobre el procedimiento administrativo común y por la normativa catalana sobre el procedimiento sancionador.
2. En el acuerdo de iniciación del expediente sancionador, el órgano competente para dictar resolución debe confirmar, modificar o levantar las medidas que se hubieran adoptado, de conformidad con el artículo 44, o bien, puede adoptar, a propuesta del instructor o instructora del expediente y mediante resolución motivada, las medidas provisionales que considere adecuadas para asegurar la eficacia de la resolución que pueda recaer sobre la misma, para preservar los intereses generales o para evitar que la infracción se siga cometiendo.
3. El plazo dentro del cual debe notificarse la resolución del procedimiento sancionador es de un año desde la fecha de notificación del acuerdo de inicio de este procedimiento. Una vez transcurrido dicho plazo, debe acordarse la caducidad del expediente y el archivo de todas las actuaciones.
4. La ejecución de las sanciones impuestas en aplicación de la presente Ley y de la normativa que la desarrolle se rige por la vigente legislación sobre el régimen jurídico de las administraciones públicas y el procedimiento administrativo común y por la normativa sobre recaudación de tributos.
5. El pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución sujeta en vía administrativa es un requisito necesario para obtener la autorización administrativa para la transmisión de los vehículos con los cuales se haya cometido la infracción, así como para la transmisión de las licencias a ellos referidas.
6. Las infracciones muy graves prescriben al cabo de tres años, las infracciones graves prescriben al cabo de dos años y las infracciones leves prescriben al cabo de un año. Estos mismos plazos son de aplicación a la prescripción de las sanciones. El cómputo de los plazos se rige por la legislación sobre el procedimiento administrativo común.

DISPOSICIONES ADICIONALES

PRIMERA. INNOVACIONES TECNOLÓGICAS

1. Las administraciones competentes en la materia, con la participación de las asociaciones representativas del sector, deben promover la progresiva incorporación al servicio de taxi de vehículos equipados con motores adaptados para su funcionamiento con combustibles menos contaminantes, es decir, los que reducen significativamente las emisiones en la atmósfera de gases y otros elementos contaminantes.
2. Es necesario promover la progresiva reducción de emisiones sonoras de los vehículos y la optimización del reciclaje de los materiales utilizados.
3. La progresiva incorporación de vehículos menos contaminantes ha de tener en cuenta la viabilidad técnica, la garantía de la calidad en el servicio a los usuarios y la rentabilidad económica para las personas titulares de la actividad.

SEGUNDA. MEDIOS TELEMÁTICOS

La Administración de la Generalitat i las entidades locales deben promover, en el ámbito de las respectivas competencias, el uso de medios telemáticos en la tramitación de las licencias y autorizaciones para prestar el servicio de taxi.

TERCERA. PLAN ESPECÍFICO DE FOMENTO

El Gobierno, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley, debe presentar al Parlamento un plan específico de fomento, promoción e incentivos del uso de las nuevas tecnologías en el sector del taxi, con el objetivo de mejorar la movilidad y seguridad de los vehículos y sus conductores. En el diseño de dicho plan específico hay que

Llei del Taxi

cions en què són explotades, si bé resten sotmeses al conjunt de les disposicions de la Llei, especialment pel que fa al règim de transmissió d'aquests títols habilitants.

TERCERA. TÍTOLS HABILITANTS

Les persones que abans de l'entrada en vigor d'aquesta Llei hagin estat titulars d'una llicència de taxi poden obtenir el títol habilitant per a la prestació del servei de taxi sense haver-se de sotmetre a l'acreditació prèvia de coneixements a què fa referència l'article 19, sempre que acreditin que tenen el permís de conducció corresponent.

QUARTA. PERÍODE TRANSITORI

S'estableix un període transitori de dos anys, a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, pel que fa a l'obligació que els taxis que no disposen d'aparell taxímetre n'incorporin, llevat que l'entitat local competent estableixi un període de temps inferior.

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA ÚNICA

Queda derogada tota disposició d'igual o inferior rang que s'oposi a aquesta Llei.

DISPOSICIONS FINALS

PRIMERA. CREACIÓ D'UN COL·LEGI PROFESSIONAL

El Govern, un cop hagin estat elaborats els estudis previs pertinents i amb l'informe del Consell Català del Taxi, ha d'impulsar, en el termini d'un any, les actuacions necessàries per a la creació d'un col·legi professional vinculat amb l'exercici de la professió de taxista, que tingui com a finalitat vetllar per un nivell de qualitat adequat dels serveis i per la defensa dels drets i els interessos dels professionals del sector.

SEGONA. RÈGIM DE PRESTACIÓ DELS SERVEIS URBANS DE TAXI

Els ens competents per a atorgar les llicències per a prestar els serveis urbans de taxi han de regular, mitjançant una ordenança o un reglament, el règim a què s'ha de sotmetre la prestació d'aquests serveis, en el marc del que estableix aquesta Llei i la resta de la legislació aplicable.

TERCERA. REGLAMENT

Es faculta el Govern perquè, amb l'audiència prèvia a les organitzacions associatives d'ens locals més representatives, dicti les normes de desenvolupament d'aquesta Llei, especialment les que fan referència a l'elaboració d'un reglament aplicable als serveis de taxi, en el cas que els ens locals no n'aprovin un de propi.

QUARTA. ACTUALITZACIÓ DE LES SANCIIONS

Es faculta el Govern, a proposta del conseller o consellera competent en la matèria, perquè actualitzi l'import de les sancions establertes per aquesta Llei, d'acord amb l'evolució de les circumstàncies socioeconòmiques i en funció de l'increment de l'índex de preus de consum.

CINQUENA. ACTUALITZACIÓ DEL PERCENTATGE DE LLICÈNCIES

Es faculta el Govern perquè, per iniciativa de l'entitat local competent o del Consell Català del Taxi, amb l'informe preceptiu respectiu, a proposta del conseller o consellera competent en la matèria i amb l'informe previ del Consell Català del Taxi, actualitzi el percentatge de llicències establert per l'article 8.2, atenent les necessitats d'una millor ordenació del servei i d'estructuració del sector.

SISENA. ENTRADA EN VIGOR

Aquesta Llei entra en vigor al cap d'un mes d'haver estat publicada al DOGC.

Per tant, ordeno que tots els ciutadans als quals sigui d'aplicació aquesta Llei cooperin al seu compliment i que els tribunals i les autoritats als quals pertoqui la facin complir.

Palau de la Generalitat, 4 de juliol de 2003

Jordi Pujol

President de la Generalitat de Catalunya

Felip Puig i Godes

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

(03.184.149)

Ley del Taxi

tener en cuenta los aspectos de la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, que pueden afectar al sector del taxi.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. ADAPTACIÓN DE LAS ORDENANZAS MUNICIPALES

Las vigentes ordenanzas locales que regulan los servicios de taxi deben adaptarse a las disposiciones de la presente Ley en el plazo de seis meses, a contar desde del día de su entrada en vigor.

SEGUNDA. LICENCIAS O AUTORIZACIONES

Las personas físicas y jurídicas que en el momento de la entrada en vigor de la presente Ley sean titulares de un número de licencias o autorizaciones que no se corresponda con las determinaciones del artículo 8 pueden mantener su titularidad, en las mismas condiciones de su explotación, aunque quedan sometidas al conjunto de disposiciones de la presente Ley, especialmente en lo concerniente al régimen de transmisión de estos títulos habilitantes.

TERCERA. TÍTULOS HABILITANTES

Las personas que con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley hayan sido titulares de una licencia de taxi pueden obtener el título habilitante para la prestación del servicio de taxi sin la necesidad de someterse a la acreditación previa de conocimientos a que se refiere el artículo 19, siempre que acrediten que están en posesión del correspondiente permiso de conducción.

CUARTA. PERÍODO TRANSITORIO

Se establece un período transitorio de dos años, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, en lo que concierne a la obligación de que los vehículos que no disponen de aparato taxímetro lo incorporen, a menos de que la entidad local competente establezca un período de tiempo inferior.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA. DEROGACIÓN

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a la presente Ley.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. CREACIÓN DE UN COLEGIO PROFESIONAL

El Gobierno, una vez elaborados los pertinentes estudios previos y con el informe del Consell Català del Taxi, ha de impulsar, en el plazo de un año, las actuaciones necesarias para la creación de un colegio profesional vinculado al ejercicio de la profesión de taxista, que tenga como finalidad velar por un nivel de calidad adecuado de los servicios y por la defensa de los derechos e intereses de los profesionales del sector.

SEGUNDA. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS URBANOS DE TAXI

Los entes competentes para otorgar las licencias para la prestación de los servicios urbanos de taxi han de regular, mediante una ordenanza o reglamento, el régimen a que debe someterse la prestación de estos servicios, en el marco de lo establecido por la presente Ley y por el resto de la legislación de aplicación.

TERCERA. REGLAMENTO

1. Se faculta al Gobierno para que, previa audiencia a las organizaciones asociativas de entes locales más representativas, dicte las normas de desarrollo de la presente Ley, especialmente las que se refieren a la elaboración de un reglamento aplicable a los servicios de taxi, en caso de que los entes locales no aprueben un reglamento propio.

CUARTA. ACTUALIZACIÓN DE LAS SANCIIONES

2. Se faculta al Gobierno, a propuesta del consejero o consejera competente en la materia, para actualizar el importe de las sanciones establecidas por la presente Ley, de acuerdo con la evolución de las circunstancias socioeconómicas y en función del incremento del índice de precios al consumo.

QUINTA. ACTUALIZACIÓN DEL PORCENTAJE DE LICENCIAS

Se faculta al Gobierno para que, a iniciativa de la entidad local competente o del Consejo Catalán del Taxi, previo informe preceptivo respectivo, a propuesta del consejero o consejera competente en la materia y previo informe del Consejo Catalán del Taxi, actualice el porcentaje de licencias establecido por el artículo 8.2, atendiendo a las necesidades de una mejor ordenación del servicio y de estructuración del sector.

SEXTA. ENTRADA EN VIGOR

La presente Ley entra en vigor al mes de su publicación en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los cuales sea de aplicación esta Ley cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y las autoridades a las cuales corresponda la hagan cumplir.

Palau de la Generalitat, 4 de julio de 2003

Jordi Pujol

President de la Generalitat de Catalunya

Felip Puig i Godes

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

(03.184.149)

ŠKODA OCTAVIA

Tu nueva herramienta de trabajo



El Škoda Octavia es un automóvil pensado para ser confortable y seguro. Estas características, tanto el conductor como los pasajeros, las aprecian desde el principio. Especialmente aquellos expertos conductores como los profesionales del taxi, que hacen de su coche su propia herramienta de trabajo. Conducir un Škoda Octavia es comprobar en cada kilómetro la avanzada tecnología del Grupo Volkswagen, como su motor TDI, así como su máxima seguridad. Este es un coche que satisface por su espacioso interior y comodidad, por su maletero amplio y accesible y por su diseño. Rentable y de bajo consumo, con un Škoda Octavia, vayas donde vayas, tienes muchos kilómetros por delante.



CAR-FÓRMULA D

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

MOGADEALER

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

MOTORSOL EUROPA

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

Del servei

Edicte

En ser impossible l'entrega de la notificació en el domicili del Srs. que es relacionen se'ls notifica per mitjà del present edicte el que segueix:

Els requerim perquè els dies que també es relacionen es presentin en aquestes oficines (carrer 62 núm. 16 Edifici B Zona Franca, Barcelona) amb el vehicle aplicat a la seva llicència per passar una revisió extraordinària d'aquest. En cas de no fer-ho en l'esmentat termini, incorrerà en una falta tipificada com a molt greu a l'art. 53.e) de la Llei 12/87, de 28 de maig, de la Generalitat de Catalunya, de regulació del Transport de viatgers per carretera mitjançant vehicle de motor i que té prevista una sanció de 1.220,01 a 2.764,70 euros.

Igualment se li fa saber que, a la vista del resultat de la inspecció realitzada, es podrà sol·licitar altres actuacions.

Per a qualsevol dubte pot posar-se en contacte amb aquesta Oficina Tècnica (tel. 935 069 632, 935 069 594).

Llicència	Matrícula	Dia citació	Hora
6132	B-2730-MJ	17-7-2003	14:00
5930	B-9925-MH	16-7-2003	13:00
10071	B-4102-LX	23-6-2003	12:00
6652	B-7623-LZ	1-7-2003	13:00
6696	B-4502-MH	14-7-2003	13:00
275	B-8821-MH	16-7-2003	11:00
3564	B-3872-LW	18-6-2003	13:00
5749	B-1995-MJ	17-7-2003	13:00
10975	B-8000-LC	27-5-2003	11:00

Barcelona, 12 de maig de 2003

Esther Farrés i Gibert,
Cap del Servei de Projectes i Avaluació Tècnica

CENTRE DE FORMACIÓ DEL TAXI

LA NOSTRA ESCOLA LI OFEREIX:

CURS D'ACREDITACIÓ AL NOU TAXISTA

CURS DE REACCÉS AL TAXI

CURSOS GRATUÏTS DE RECICLATGE ALS PROFESSIONALS DEL TAXI

Carrer de Pujades, 23 08018 Barcelona
Tel. 935 075 699 – 933 002 314 Fax: 934 853 174
www.sindicatdeltaxi.org

Havent estat impossible la notificació en el domicili dels interessats que se citen, per la present se'ls comunica que s'han iniciat els expedients informatius relacionats a continuació:

Denunciat: J.A.S.C
Llicència: 10060
Expedient informatiu: 2003/748

Denunciat: M.P.S
Llicència: 9992
Expedient informatiu: 2003/698

Denunciat: F.G.S
Llicència: 543
Expedient informatiu: 2003/637

Denunciat: M.F.J.
Llicència: 3356
Expedient informatiu: 2003/648

Denunciat: M.A.C
Llicència: 2068
Expedient informatiu: 2003/365

Denunciat: J.J.R.
Llicència: 8156
Expedient informatiu: 2003/362

Denunciat: F.A.R.
Llicència: 2368
Expedient informatiu: 2003/59

Dins d'aquest marc d'actuacions li agraiem que en el termini de 15 dies comptats a partir de la publicació del present edicte, passi per aquestes dependències per tenir una entrevista personal en el departament de sancions.

Se li fa saber que la compareixença és obligatòria, de conformitat amb el que estableix l'art. 40 de la Llei 30/92, de 26 de novembre, del Procediment Administratiu Comú, en relació a l'art. 50 de la Llei 12/87, de 28 de maig, de la Generalitat de Catalunya, de regulació del transport de viatgers per carretera en vehicles de motor, i l'art. 30 del Reglament Regulador del Servei Metropolità d'Autotaxis, i que el no comparèixer, sense causa justificada suposaria una obstaculització de l'activitat inspectora, tipificada com a falta molt greu en l'art. 53 e) de la Llei 12/87, abans esmentada, i que té prevista una sanció de 1.382,33 a 2.764,66 euros.

Barcelona, 17 de setembre de 2003

Departament de Sancions
M^a Teresa García Millán



PEUGEOT

TALLERS A. GALOFRÉ

SERVEI OFICIAL PEUGEOT

Al servicio del taxi desde 1958

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

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



406 ST-HDI

CONSULTE PRECIOS

“Al Forum, por favor”

Ésta será una de las frases que probablemente los taxistas oigan más en sus vehículos a partir del 9 de mayo de 2004. Para entonces, el Fòrum, del que tanto hemos oído hablar, será ya una realidad y un punto de destino obligado para miles de barceloneses y visitantes del resto de España y del mundo.

¿Pero qué es exactamente el Fòrum Universal de les Cultures-Barcelona 2004? Es un acontecimiento nuevo, nunca celebrado antes en ningún lugar del mundo. El Fòrum no es una exposición, ni un fórum social o económico como pueden ser Porto Alegre o Davos, ni tampoco una capitalidad cultural, sino una mezcla de todos estos eventos.

Se trata de un encuentro entre todas las culturas del mundo con el objetivo de fomentar el diálogo y la reflexión acerca de los principales problemas y retos de nuestra sociedad.

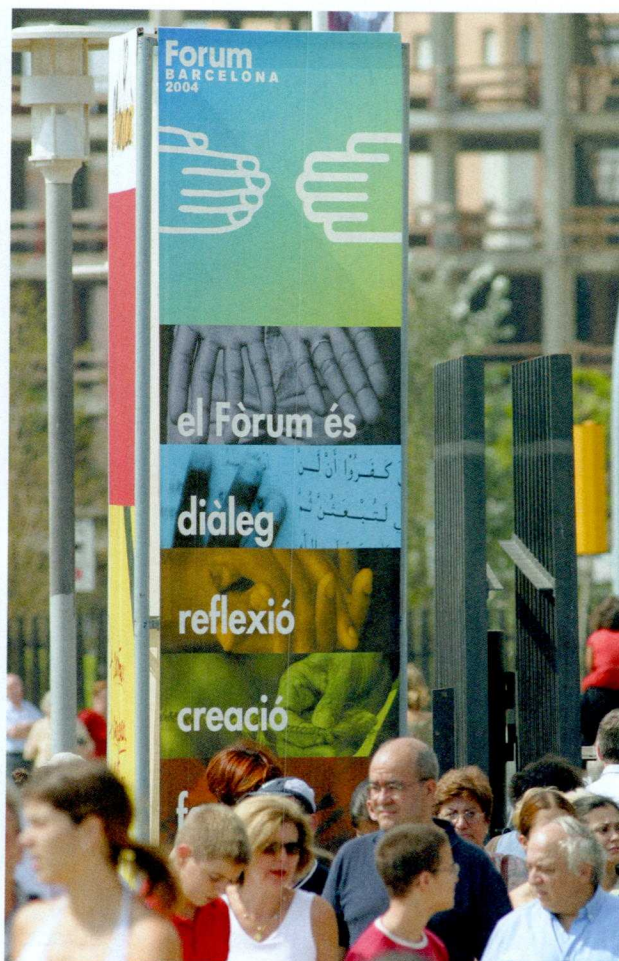
Una gran fiesta basada en tres conceptos clave que nos harán pensar.

El Fórum ha englobado las inquietudes de la humanidad en tres grandes temas alrededor de los cuales van a girar todas las actividades que se realicen:

LA DIVERSIDAD CULTURAL. Para encontrar la manera en que las distintas culturas podamos convivir enriqueciéndonos mutuamente a través de las experiencias propias.

LA SOSTENIBILIDAD. Para hacer que nuestro planeta siga creciendo y desarrollándose sin agotar los recursos naturales y teniendo en cuenta que el desarrollo debe poder mantenerse a largo plazo.

LA PAZ. Para proponer nuevas maneras de solucionar los conflictos, que no pasen por la violencia, sino por el diálogo.



¿Qué encontraremos en el Fòrum?

A través de una programación diseñada para un público de distintas edades y procedencias, el Fòrum presentará una oferta muy variada de actividades en las que podrá participar público de todas las edades.

Más de 400 espectáculos

Con géneros que van desde el cabaret al teatro pasando por el circo, la danza, los espectáculos de calle y una gran variedad de ofertas musicales, el





Fòrum lograrà reunir en los cinco meses de duración del evento nombres tan diversos como Les Arts Sauts, Peter Brook, Carlinhos Brown, Daniel Barenboim, Rostropóvitx, Serrat, Bono, Sting, Alejandro Sanz, Caetano Veloso o Paco de Lucía.

Las ceremonias de inauguración y clausura formarán también parte de los grandes espectáculos. La de inauguración, situada en las aguas del futuro puerto deportivo de Sant Adrià del Besòs se repetirá cada día al atardecer para que pueda ser vista por todos los visitantes que acudan al Fòrum a lo largo de los 5 meses de duración.

Un tiempo y un espacio para reflexionar

A través de 44 «diálogos», se pretende realizar un nuevo modelo de congreso en el que la participación de los asistentes sea máxima. Los temas girarán en torno a cuestiones como la libertad, el agua, el deporte, la espiritualidad, la educación o la globalización. Estas cuestiones serán tratadas por nombres tan relevantes como los galardonados con el Nobel, Adolfo Pérez Esquivel, José Saramago o Joseph Stiglitz; también ex dirigentes políticos de la talla de Bill Clinton o Mihail Gorbachov estarán presentes junto con algunos españoles de prestigio internacional como el juez Baltasar Garzón o el escritor Jorge Semprún.

Exposiciones

Cinco grandes exposiciones de dimensiones inusuales supondrán un gran atractivo para el público de todo el mundo. Destaca especialmente la de los Guerreros de Xi'an, una impresionante muestra funeraria procedente de China con estatuas de dos metros de altura de origen milenario, consideradas uno de los más importantes descubrimientos arqueológicos de nuestro siglo.



Pero además, un gran número de exposiciones de formato más reducido completarán la oferta museística del Fòrum, distribuida en distintos recintos culturales de la ciudad de Barcelona.

El MACBA, el Museo Marítimo, La Fundación Tàpies, CaixaForum y la práctica totalidad de museos de la ciudad se volcarán también a través de distintas exhibiciones de gran interés.

Talleres, juegos y otras actividades

Talleres para aprender las más diversas técnicas y juegos de distintas procedencias permitirán que los visitantes de todas las edades se diviertan mientras

recorren el recinto Fòrum. También la oferta gastronómica supondrá un gran atractivo turístico y cultural. 150 platos distintos –originarios de todos los puntos del planeta– se servirán en los cuatro mercados y catorce quioscos del Fòrum. Sin olvidar los cuatro restaurantes convencionales situados en la zona del puerto.

Uno de los recintos urbanísticos más ambiciosos de Europa

A través de una reforma urbanística que afecta más de 214 hectáreas, ganando incluso territorio al Mar Mediterráneo. El Recinto Fòrum agrupa diferentes parques de grandes dimensiones, una innovadora y atractiva zona de baños en la que se ha creado una piscina de agua de mar, una isla artificial a la que sólo se podrá acceder nadando y una zona central llamada "la Plaza", que aglutinará la mayoría de activida-



des desarrolladas durante el acontecimiento y se convertirá en la segunda plaza más grande del mundo después de la de Tiananmen, en Pekín.

Finalmente, el recinto albergará dos edificios emblemáticos: el Edificio Fòrum –diseñado por los arquitectos suizos Herzog & de Meuron–, de forma triangular conectado por un pasillo subterráneo con el Centro de Convenciones Internacional de Barcelona (CCIB), proyecto del arquitecto José Luis Mateo. El CCIB tendrá capacidad para 26.000 asistentes, por lo que se erigirá como el centro de convenciones más grande del sur de Europa.

Del 9 de mayo al 26 de septiembre de 2004 Barcelona será una cita ineludible para todos aquellos que estén interesados en disfrutar de una de las más amplias muestras de espectáculos, exposiciones, gastronomía y conferencias que se hayan realizado nunca.

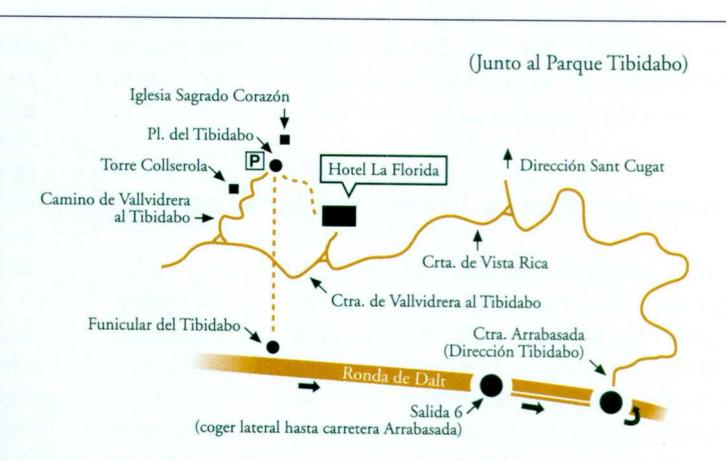
Cuando a partir del 9 de mayo los taxistas oigan la frase "Al Fòrum, por favor" estarán llevando a sus pasajeros a un espacio que hará historia.

Premsa Fòrum 2004

CRAN HOTEL
LA FLORIDA

Gran Hotel La Florida
Abierto desde el 28 de Abril

Carretera Vallvidrera al Tibidabo 83 -93 • 08035 Barcelona
Tel. (+34) 93 259 30 00 • Fax (+34) 93 259 30 01
www.hotellaflovida.com • reservas@hotellaflovida.com



Horario de atención al cliente:
9:00 a 13:00h y 15:00 a 20:00h.
Tel. 932969102 Fax 934225749
Taller autorizado de montaje:

REPARACIÓN DEL AUTOMÓVIL
PLANCHERÍA
PINTURA
MECÁNICA
ELECTRICIDAD
TAPIADO
ACERDORADO

Talleres MARCER, S.L.

AVANÇADISSIMAS DE
CONSTITUCIONAL, 19 TELÈFON 93 259 30 47 08014 BARCELONA

LA UNICA MAMPARA TOTALMENTE EXTRAIBLE DEL MERCADO.

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

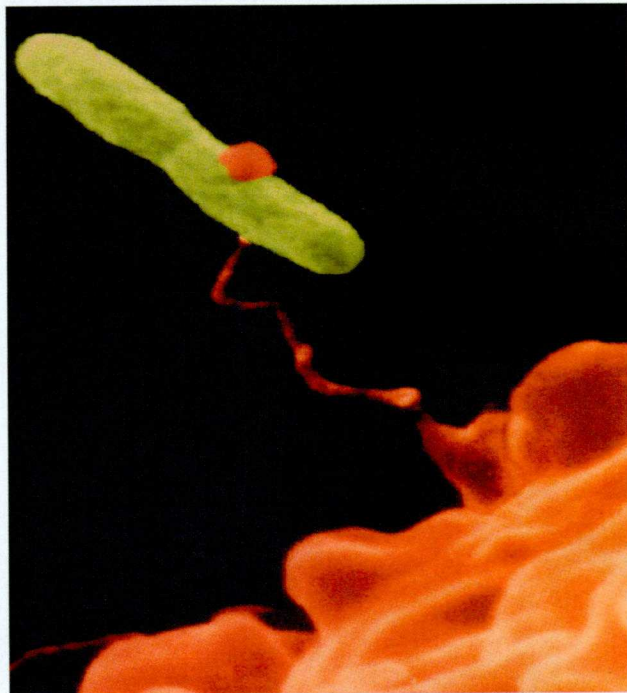
www.ceima.net

Neumonía por *legionella*, una enfermedad de moda

Desde que en 1976 se detectó el primer brote epidémico de neumonías por *Legionella pneumophila*¹, esta patología se ha convertido en el prototipo de enfermedad emergente o de nueva aparición. Posteriormente y de forma retrospectiva se han identificado otros brotes ocurridos previamente como el que en 1968 dio nombre a la fiebre de Pontiac² o el ocurrido en 1973 en Benidorm³. Los datos disponibles sobre legionelosis sugieren que España es un país en el que la enfermedad persiste a lo largo del tiempo, apareciendo ocasionalmente en forma de brotes que acostumbran a generar importantes alarmas sociales. Así, la evolución en el tiempo de las cepas estudiadas en el Centro Nacional de Referencia de Legionelas ha presentado una tendencia creciente; en los últimos años se han investigado un total de 47 brotes⁴. Algunos de estos brotes son de origen hospitalario, pero la mayoría se dan en la comunidad^{5,6}, con gran repercusión en los medios de comunicación⁷ como el recientemente observado en Murcia⁸, que ha generado el mayor número de casos detectados a escala mundial. A pesar de ello, bastantes brotes pasan relativamente desapercibidos, determinando que el fenómeno es con frecuencia un tema de salud pública de menor impacto.

Investigación de brotes epidémicos

La investigación de brotes epidémicos de legionelosis requiere una compleja coordinación y la colaboración de equipos multidisciplinarios, que incluyan desde médicos de hospital y de atención primaria a epidemiólogos, técnicos en medio ambiente, medios de comunicación, asociaciones de vecinos y autoridades políticas. Si se detecta un brote, las investigaciones que se lleven a cabo en los primeros días, incluso en las primeras 24-48^{9,10} horas serán determinantes en el éxito de la investigación. En este sentido, en el brote del barrio de la Barceloneta⁵, el día de la notificación ya se iniciaron investigaciones diversas y desde que se notificó hasta que se obtuvieron los resultados que permitían asegurar que el foco causal estaba en una torre de refrigeración transcurrieron sólo 39 días. Este tiempo es similar a los 35 días observados en la investigación de un brote en un barco de carga¹¹ y es posible que este período pueda ser rebajado a menos de 30 días¹².



La legionelosis constituye una enfermedad de declaración obligatoria¹³ (debe comunicarse a los servicios de salud pública la identificación de cualquier caso). Es importante que un solo caso sea notificado con toda urgencia a las autoridades sanitarias a fin de que se pueda iniciar la investigación lo antes posible, lo que favorecerá la pronta implantación de medidas de control en los focos sospechosos¹⁴.

Ante la aparición de casos de esta enfermedad, tan pronto como se confirme que se trata de un brote debe procederse a la constitución de una comisión de seguimiento compuesta por técnicos y expertos que deberá encargarse de: 1) coordinar las tareas propias de la investigación; 2) revisar los avances de la misma y definir estrategias a seguir; 3) preparar comunicados de prensa para los medios de comunicación; 4) informar a los vecinos y entidades de la zona afectada. En brotes de pocos casos (orientativamente hasta 5 afectados) con reducido impacto de salud pública y sin complicaciones mediáticas, legales o que escapen a los aspectos puramente de salud pública, probablemente la coordinación entre médico clínico, epidemiólogo, especialista medioambiental, microbiólogo y un responsable de la dirección del centro, sería suficiente. Todo ello independientemente de la dinámica propia de la investigación en el seno del servicio o departamento de epidemiología correspondiente.

En episodios de emergencia en salud pública, es necesario anticiparse ofreciendo información contrastada antes que reaccionar a la información ya circulante. Su ausencia genera efectos negativos, pues los periodistas buscan información, y pueden acabar reproduciendo información de baja calidad. Es fundamental decir siempre la verdad¹⁵, aunque esto implique reconocer incertidumbres en ciertos momentos, y no ocultar datos que pueden ser valorados como negativos.

En definitiva, para la investigación y control de los brotes comunitarios y la aparición de casos de legionelosis es imprescindible la rápida coordinación de un equipo multidisciplinario que incluya médicos asistenciales, microbiólogos, epidemiólogos, medioambientalistas, meteorólogos, autoridades sanitarias y expertos en comunicación.

Agència de Salut Pública de Barcelona.
Servei d'Epidemiologia
 Plaça de Lesseps, 1. 08023 Barcelona.

¹ McDade JE, Shepard CC, Fraser DW, Tsai TR, Redus MA, Dowdle WR. Legionnaire's disease: isolation of a bacterium and demonstration of its role in other respiratory disease. *N Eng J Med* 1977;297:1197-1203.

² Glick TH, Gregg MB, Berman B, Mallison G, Rodes WW Jr, Kassanoff I. Pontiac fever: An epidemic of unknown etiology in a health department. *Am J Epidemiol* 1978;107:149-160.

³ Reid D, Grist NR, Najera R. Illnes associated with "package tours": a combined Spanish-Scottish study. *Bulletin World Health Organization*. 1978;56:117-122.

⁴ Pelaz C, Martín Bourgon C. Infección por *Legionella* en España: análisis de las cepas humanas y ambientales aisladas entre 1980 y 1999. *Enf Emerg* 2000;2:214-219.

⁵ Servei d'Epidemiologia de l'Institut Municipal de Salut Pública de l'Ajuntament de Barcelona. Brot de legionel·losi al barri de la Barceloneta de la ciutat de Barcelona. *Butlletí Epidemiològic de Catalunya* 2000; XXI: 181-191.

⁶ Vanaclocha H, Martínez MA, Jorques G, Abellán J, Fenollar J, Pons C, et al. Brote de Legionelosis en Alcoi: Aspectos metodològics. *Gac San* 2001;15:77.

⁷ Aboal Viñas JL, Farjas Abadía P. Legionella: un problema de salud pública y un problema para la salud pública. *Gac San* 2001; 15: 91-4.

⁸ Grupo de Estudio del Brote de Legionelosis en Murcia. Dirección General de Salud Pública. Brote comunitario de legionelosis en Murcia en Julio 2001. Avance de resultados. *Gac San* 2001;15:76.

⁹ Jansà JM, Caylà JA, Ferrer MD, Gracia J, Pelaz C, Salvador M, et al. An outbreak of Legionnaires' disease in a inner city: importance of the first 24 hours of the investigation. *Int J Tuberc Lung Dis* 2002; 6:831-838

¹⁰ van Steenberghe JE, Slijkerman FAN, Speelman P. Las primeras 48 horas en la investigación e intervención de un brote de legionelosis en los Países Bajos. *Eurosurveillance* 1999;4:112-115.

¹¹ Caylà JA, Maldonado R, González J, Pellicer T, Ferrer D, Pelaz C, et al. A small outbreak of Legionnaires' disease in a cargo ship under repair. *Eur Respir J* 2001;17:1-6.

¹² Caylà JA, Jansà JM. Consideraciones prácticas en la investigación de legionelosis. *Enf Emerg* 2000; 2: 200-1.

¹³ Marston BJ, Lipman HB, Breiman RB. Surveillance for Legionnaires' Disease. *Arch Intern Med*. 1994;154:2417-22.

¹⁴ Ministerio de Sanidad y Consumo. Recomendaciones para la prevención y control de las legionelosis. Madrid: Publicaciones del Ministerio de Sanidad y Consumo, 1999.

¹⁵ Argandoña A. Por si acaso, diga la verdad. *El País (Cataluña)*, 5 de marzo de 2001.

LUMACAR

406

ELS HI OFERIM...
**EI SERVEI
 MES EFICAÇ**

LUMACAR

Concepción Arenal, 17-21
 08027 BARCELONA
 Tel.: 93 352 12 11

Roselló 340-352
 08027 BARCELONA
 Tel.: 93 457 38 00

PEUGEOT

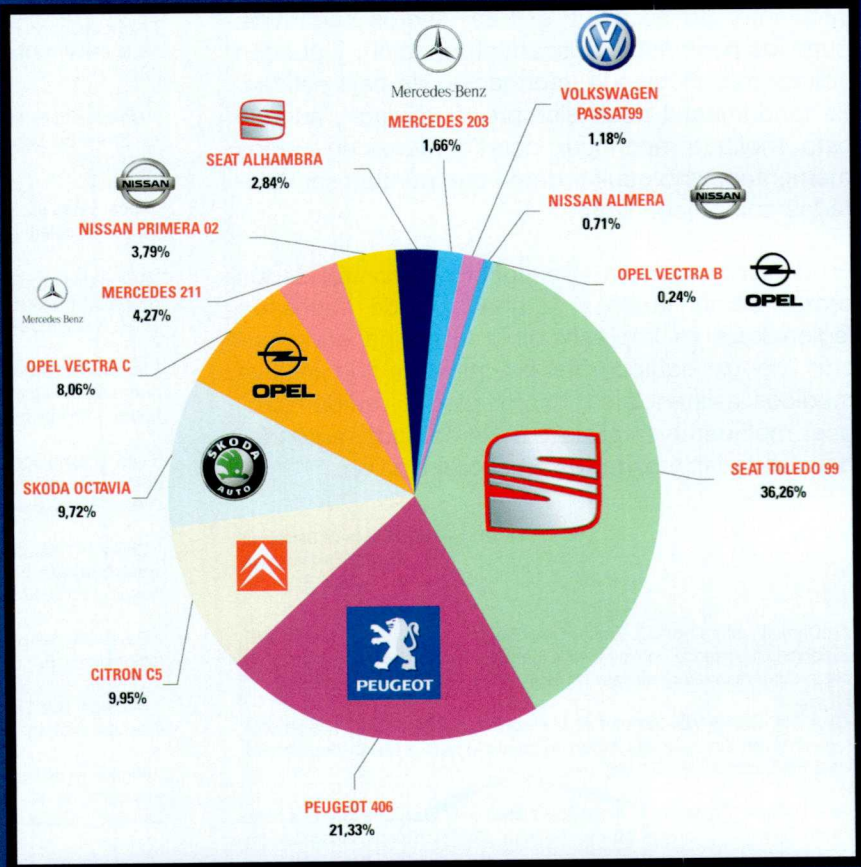


Motor

Tres marques continuen sent les preferides dels taxistes

Vehicles aplicats a llicències d'autotaxis en data 16 de setembre de 2003

MARCA I MODEL	QUANTITAT	PERCENTATGE
PEUGEOT 406	1.782	17,51
SEAT TOLEDO 99	1.657	16,19
SEAT TOLEDO	1.286	12,56
SKODA OCTAVIA	987	9,64
CITROËN XANTIA	657	6,42
OPEL VECTRA B	514	5,02
RENAULT 21	376	3,67
NISSAN ALMERA	364	3,56
VOLKS. PASSAT 99	240	2,34
MERCEDES 210	225	2,20
NISSAN PRIMERA	212	2,07
RENAULT LAGUNA	173	1,69
OPEL VECTRA	169	1,65
CITROËN C5	135	1,32
MERCEDES 202	116	1,13
NISSAN PRIMERA 97	109	1,06
FIAT TEMPRA	102	1,00
VOLSWAGEN PASSAT	102	1,00
PEUGEOT 405	102	1,00
FIAT MAREA	101	0,99
SEAT ALHAMBRA	93	0,91
FORD MONDEO	81	0,79
NISSAN PRIMERA 02	71	0,69
ALTRES	581	5,59
TOTAL	10.235	100,00



Vehicles nous aplicats a llicències d'autotaxi entre l'1 de juny de 2003 i 31 d'agost de 2003

Marca i model	Quantitat
SEAT TOLEDO 99	153
PEUGEOT 406	90
CITROËN C5	42
SKODA OCTAVIA	41
OPEL VECTRA C	34
MERCEDES 211	18
NISSAN PRIMERO 02	16
SEAT ALHAMBRA	12
MERCEDES 203	7
VOLKSWAGEN PASSAT 99	5
NISSAN ALMERA	3
OPEL VECTRA B	1
Total	422

Prengui nota!



Documents necessaris per a sol·licitar a l'IMT la subvenció de la impressora

S'informa als taxistes interessats que la documentació necessària per a sol·licitar la subvenció de la impressora és la següent:

1. Certificat d'Hisenda (document original) conforme s'està al corrent de pagament de les obligacions fiscals.
2. Certificat de la Seguretat Social (document original)⁽¹⁾ conforme no es tenen deutes pendents amb aquesta administració.
3. Factura de compra de la impressora (document original i fotocòpia).

4. Dades bancàries per a realitzar l'ingrés de la subvenció:

- Nom i codi de l'entitat bancària
- Número d'oficina
- Dígit de control
- Número de compte

Aquests documents s'hauran de presentar a les oficines de l'Institut Metropolità del Taxi (IMT) de la Zona Franca (carrer 62, núm. 18), de 09.00 a 14.00 hores, un cop realitzada la revisió de la impressora en les instal·lacions de la ITV de Badalona o de Sant Just.

(1) Per a la sol·licitud d'aquesta subvenció NO seran vàlids certs documents com ara: els rebuts de pagament d'autònoms, els rebuts de pagament de l'IAE, etc.

HIGIENIZACIÓN, DESODORIZACIÓN Y ESTERILIZACIÓN DE VEHICULOS



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

LIMPIEZA INTEGRAL DEL AUTOMOVIL

Fresser, 70 - 08026 Barcelona - Tel. 93 456 57 62 - Fax 93 436 48 17

Robrenyo, 60 - 08029 Barcelona - Tel. 93 491 47 42

PROXIMA APERTURA: ZONA FRANCA (PARKING MAKRO)

DAVID BRU GALIANA Abogados

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

C/ Santaló, nº14, Entres. 1ª. 08321 Barcelona.
Tel / Fax. 93 414 13 01. Móvil 607 81 84 85. (LAS 24 H.)

AUTO-
REPARACIÓN



MANUSAN, S.L.

REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL

CONCESIONARIO OFICIAL LONDON TAXI

REPARACIÓN DE BOMBAS INYECTORAS DE
TODAS LAS MARCAS
REPARACIÓN DE INYECTORES DIESEL Y
GASOLINA

MONTAJE Y REPARACIÓN DE G.L.P.
MECÁNICA GENERAL
MONTAJE DE NEUMÁTICOS
CAMBIOS DE ACEITE Y FILTROS

NUOVO MODELO



SUBVENCIONADO CON 12.020 EUROS-RAMPA PLEGABLE PARA SUBIDA DE PASAJEROS EN SILLA DE RUEDAS-RECOMPRA A LOS CUATRO AÑOS SIN LÍMITE DE KM POR 9.000 EUROS

Horario de 8 a 13.30 y de 15.30 a 20 h -Sábado: de 8 a 13 h Julio, agosto y septiembre, cerrado los sábados.

Tel. 933 001 466 c. Roc Boronat, 115 - 08018 Barcelona

VENTA Y MANTENIMIENTO PARA TAXISTAS Y PARTICULARES

entrevista a Gemma Mengual

Ferran Imedio

“He de reconocer que el taxi es muy duro y me provoca mucho respeto”

Gemma Mengual se convirtió en la reina de los Mundiales de Natación celebrados este verano en Barcelona. Esta agradable y simpática chica de 26 años logró tres medallas en la sincronizada: una plata (en la combinada) y dos bronce (en el solo y en el dúo junto a la canaria Paola Tirados). Un hito sin precedentes que se suma a los campeonatos de España desde 1994 y a las medallas en el Europeo de Helsinki-2000 (plata en dúo y bronce en solo). Ha sido usuaria del taxi antes de estrenar un flamante Ford Fiesta.

■ **¿Te esperabas tener tanto éxito?**

Tenía la esperanza, el sueño de lograrlo, y mucha gente me decía que podía conseguirlo. Pero es un deporte con muchas jerarquías, donde dominan países como Estados Unidos y Canadá, que siempre están en el podio, y yo me decía que era imposible que España, por muy bien que lo hiciéramos, estuviera en el podio. Y lo logramos, tanto por equipos y dúo como a nivel individual.

■ **¿Cómo encajas la popularidad, los piropos, las entrevistas?**

Intento ser lo más agradecida posible. No quiero que el éxito me afecte como persona y voy a hacer todo lo posible por mantener los pies en el suelo. Que no afecte a mi vida personal para nada, aunque aprovecharé todo lo bueno que me ha venido encima.

■ **¿Fue la mejor semana de tu vida?**

A nivel deportivo, sin duda.

Además, ha llegado acompañada del reconocimiento de personalidades, de amigos, de familiares, de vecinos... Eso te llena y te hace sentir satisfecha por todo el trabajo y el sacrificio que has hecho.

■ **Dice tu entrenadora, Anna Tarrés, que la clave de este éxito ha sido tu madurez...**

La madurez, la constancia, el fruto de muchos años entrenando, de estar probando cosas nuevas, arriesgando...



■ **¿Y ahora qué pasará en los Juegos de Atenas? ¿Buscarás el oro?**

Intentaremos asegurar una medalla, que es lo importante, porque la medalla del dúo estuvo muy disputada con Estados Unidos y ahora queremos asegurarla. En equipos nos quedamos a las puertas; fuimos cuartas. También queremos una medalla.

■ **¿Recuerdas tus inicios en este deporte?**

Sí. Yo tenía nueve años y entré en el club Kallipolis, donde entrenaba y competía mi prima. A mí me gustaba y me tiré al agua. Se me daba bien, me vio un entrenador y comencé en serio.

■ **Pasaste a la residencia Blume en el 92 y en el 99 te fuiste al CAR de Sant Cugat. ¿Fue duro dejarlo todo?**

Bueno, yo siempre he dormido en casa. Pero sí, fue duro porque estaba más pendiente de la sincronizada que de los estudios. En la Blume, estudiaba y entrenaba, estudiaba y entrenaba. Hice Gemología, que se hace en dos años, pero yo sólo pude hacerla en cuatro.

■ **¿Se paga un precio por las medallas?**

Sí, siempre sacrificas familia y estudios, y la pareja también sufre un poco. Al final, el círculo de amigos acaba siendo más reducido y cuesta tener amistades; normalmente son del mundo de la natación sincronizada. Mis amigas son las actuales compañeras del equipo y exnadadoras.

■ **Todos elogian tu plasticidad técnica, tu capacidad para emocionar y tu capacidad de sacrificio. ¿Estás de acuerdo?**

Sí, es eso. El don interpretativo, quizá, es lo que mejor tengo.

■ **¿Cuál es el movimiento más difícil en la sincronizada?**

Hay muchísimos. Pero lo verdaderamente difícil es hacerlos cuando estás cansada. Lo difícil



Mundiales de Natación 2003

“Valoro la limpieza de los taxis. Son, además, muy amables y atentos”

de la sincronizada es comenzar dando mucha caña y acabar dando mucha caña. Que la primera y la última figura sean casi iguales. Y cuando compites por equipos, que haya sincronización, que todas lo ejecuten igual.

■ **Por eso entrenáis hasta 10 horas diarias. ¿Cuándo descansas?**

A principios de temporada es más relajado y puedo bajar a casa a la hora de comer porque tenemos más tiempo. Dos meses antes de las competiciones comenzamos a entrenar de nueve de la mañana a nueve de la noche y sólo paramos una hora y media o dos para comer. Hay que tener aguante porque es chungo.

■ **Y cuando te retires, ¿qué piensas hacer?**

No lo sé, de momento no tengo nada decidido. Ya veremos qué ocurre en el futuro.

■ **Cuando tienes tiempo libre, ¿qué haces?**

Me gusta lo que a la gente de mi edad. Ir al cine, al teatro, al ballet, a cenar por ahí, probar diferentes tipos de cocina... Y tomar alguna copa, aunque no puedo hacerlo mucho.

■ **¿Qué tipo de música te gusta?**

La negra, el *soul*, sobre todo. Pero no me centro en un estilo concreto. Uno de los últimos discos que me he comprado, por ejemplo, ha sido el de Antonio Orozco.

■ **Dices que te gusta ir mucho al cine. ¿Alguna preferencia en especial?**

Moulin Rouge y *Chicago*. Me gustan mucho los musicales. Pero me gusta cualquier película que me haga sentir algo. Los domingos que no entreno, me siento en el sofá y pongo una *peli* de DVD.

■ **¿Cuál es tu relación con el mundo del taxi?**

Antes de comprarme el coche, un Ford Fiesta que acabo de cambiar por un Mini, lo usaba mucho. Era la clienta número uno, de verdad.

■ **Pues podrás hacer una crítica con fundamento...**

Quizá son un poco caros y a veces hay algún listillo que te da una vuelta de más para ganarse un dinerillo. Pero listillos hay en todas las profesiones. He de reconocer que es un trabajo muy duro que me merece mucho respeto.

■ **¿Qué es lo mejor de los taxis-tas de Barcelona?**

Valoro su limpieza. Son muy amables y atentos.

■ **Ponles nota.**

Un ocho.

■ **No está mal. ¿Recuerdas alguna anécdota de tantos viajes en taxi?**

El mismo taxista que me recoge por segunda vez y que me reconoce, y que se acuerda del recorrido, dónde me recogió y dónde me dejó. Ya me ha pasado un par de veces.

■ **Eso es mucha casualidad. Y mucha memoria...**

Es curioso, sí. Lo mejor es que fue antes de ganar las medallas en el Mundial, que fue cuando gané popularidad.

per Marc Sanchís



El argumento de una serie de personajes, aparentemente muy dispares entre sí, que se ven recluidos en un espacio cerrado (en este caso, un viejo



motel durante una noche de tormenta) y van siendo liquidados uno tras otro nos remite directamente a 10 negritos de Agata Christie, pero también a otras películas como Cluedo o Un cadáver a los postres. O sea que, a primera vista, esta Identity

—qué manía tienen de no traducir los títulos, incluso cuando es tan fácilmente como en éste— no resulta precisamente original. Los conejillos de Indias del asesino de turno son, en este caso, un chófer de limusinas, su cliente, una vieja gloria del cine de los 80, una prostituta, una pareja con un hijo mudo y un poli que transporta a un asesino. Como ya se ha dicho, la tormenta les obliga a refugiarse en un motel de lo más cutre, las carreteras están impracticables y los teléfonos no tienen cobertura. Los personajes encerrados empiezan a morir (de formas bastante absurdas) y sus cuerpos desapa-



Identity

recen. Los que van siendo culpados de las muertes son, a su vez, asesinados, con lo cual se mantiene el suspense hasta el final. De este final, solamente les avanzaré que tiene que ver con las múltiples personalidades que puede adoptar una mente perturbada... y me temo que quizás he hablado demasiado. Identity tiene fallos graves (¿Qué policía trasladaría a un asesino en serie esposado con las manos POR DELANTE?) y no deja de ser un mero producto de entretenimiento con pretensiones sobrenaturales al estilo de El sexto sentido. Pero tiene un reparto muy competente (Liotta, Cusack, la bella Amanda Peet) y pega un par o tres de sustos.

LA VIDA DE NADIE

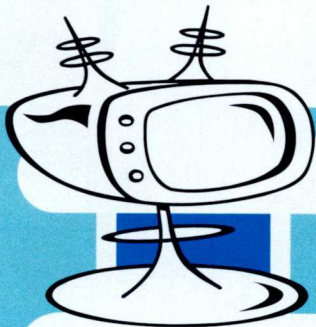
Aquí se hacen muy buenas películas, amigos. Surgen sin apenas promoción y aguantan diez días justitos en cartel, brutalmente arrinconadas por cualquier sandez made in USA, pero gracias a los video-clubs disponen de una segunda oportunidad. No me refiero a los nombres consagrados (Almodóvar, Fernando León, Álex de la Iglesia) sino a títulos más humildes como La Vida de Nadie, que nos cuenta la historia de un economista experto en inversiones internacionales (José Coronado) felizmente casado, padre modélico, querido por sus amigos... pero que no es quien dice ser. De hecho, no es economista, ni trabaja en el Banco de España, ni es nadie. La película es el progresivo descubrimiento, por parte del espectador, de esa mentira total y de los desesperados intentos de Coronado por aferrarse a la existencia ficticia que se ha construido. Un film muy estimable, y además está en VHS (para aquellos que aún no se han pasado al DVD, empujados por el imparable progreso).



HISTORIAS MÍNIMAS

Esta peli (el diminutivo lo uso a efectos completamente cariñosos) ganó el Premio Especial del Jurado en el pasado festival de San Sebastián, y es una auténtica gozada, una pequeña joya que nos llega desde Argentina. Aquí no verán efectos especiales ni tortazos galácticos ni "rambos" justicieros. Solamente hallarán pequeños retazos de humanidad enmarcados en la inmensidad fría y desértica de la Patagonia. La película entrelaza tres historias que —realmente— no llenarían, por sí solas, una hora y media, pero que nos hablan de problemas universales. La soledad del viejo don Justo, que no duda en recorrer 500 kilómetros para buscar a su perro Malacara. Y las ganas de amar de ese entrañable representante que va en su destarado R-12, llevando una tarta de cumpleaños para el hijo de una cliente. Y la joven María, que gana un robot de cocina en un concurso de TV sin tener siquiera corriente eléctrica... Historias Mínimas es una película sencilla (que no sentimentaloides o simplona) y nos reconcilia con el cine, con la gente y con la vida misma.





Marbella som tots

Aquest mes ens dedicarem a fer pedagogia, i espero que no se m'espantin; el teòric més famós de la comunicació, un senyor canadenc que es deia Marshall McLuhan, va dir cap al 1960, que "el mitjà és el missatge". Aquesta frase tan misteriosa s'estudia a totes les facultats de periodisme del món, però aplicada a la nostra humil secció significa que les úniques coses que passen són les que passen a la TV. La TV és el medi (per entendre'ns, un altre mitjà seria la ràdio, i un altre els diaris, o els llibres) i el missatge que ens transmet és la pròpia TV, en el sentit que, fora d'ella, no succeeix res. ¿Massa complicat? Pensin, doncs, en la moció de censura a Marbella, emesa en directe per totes les cadenes estatals ¿Quina importància tenia per a nosaltres el que passés allà? ¿Qui coi és el tal Julián Muñoz? ¿Era un bon o un mal alcalde? En qualsevol cas, ¿era un esdeveniment tan greu que mereixia l'atenció en directe –insisteixo– de tres cadenes d'abast nacional? Penso que tots vostès coneixen perfectament la resposta a aquestes preguntes però, per si de cas, els aclariré que l'emissió de Marbella té tant a veure amb la denúncia de la corrupció política al nostre país com les confessions de la Carmina Ordóñez o la Sílvia Ostos (l'ex del Chiquetete) amb la denúncia de la violència contra les dones. He vist el rostre nafrat d'aquestes dues dones mil i un cops, als diversos *Salsa Rosa*, *A tu lado*, *Dónde estás*, *corazón*, etc. i em recordo d'un altre autor, Aldous Huxley (i acabo amb la pedagogia) que va escriure que la rutina difícilment pot donar la impressió del mal. Aquest és, amics, el gran perill de la TV: fer-nos creure que tots vivim a Marbella, i que podrem curar –o fingir– les ferides a cop de talonari.



MAMPARAS DE SEGURIDAD CON VENTANA CORREDERA Y EXTRAÍBLE PARA TAXI

SEGURTAX

FÁBRICA: C/ Sevilla, 122 y 99
08226 Tarrasa (Barcelona) Tel. 93 785 92 07



CAMPING - CARAVANING - BUNGALOWS

Peña Montañesa

ABIERTO TODO EL AÑO

- Piscina cubierta
- Bungalows - Mobil Homes
- Actividades y Excursiones
- Jacuzzi - Sauna

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

Un lloc de tota la vida al carrer París



Pierre Roca

Com la majoria d'establiments antics, el Bar Costa és un negoci familiar que ha anat passant per diferents mans de la mateixa família.

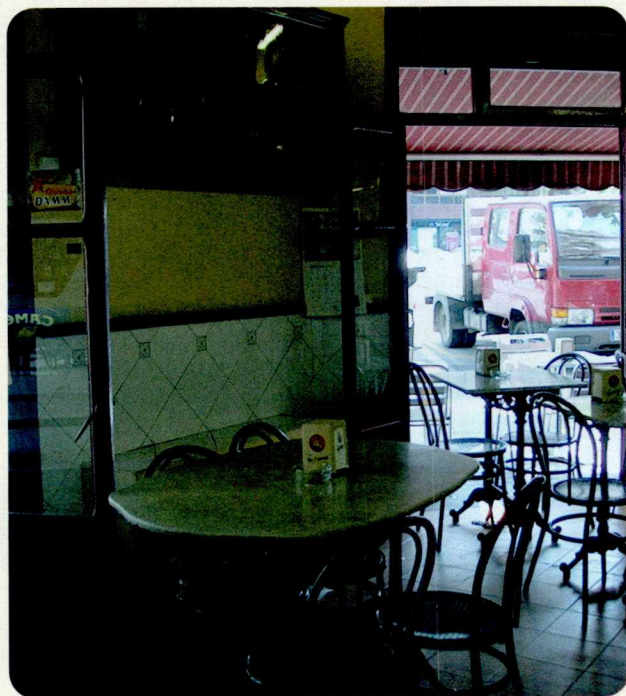
Va ser fundat el 1929 per l'oncle-avi de l'actual propietari, com a celler dels que eren habituals en aquells temps llunyans. S'hi podia consumir alguna cosa i comprar vi, preferentment del Penedès.

El 1956 se'n va fer càrrec el nebot del fundador, el Manel Costa, pare de qui el porta ara mateix i ciclista professional que alternava –eren altres temps– l'esport amb el negoci, ajudat per la família. Aquest esportista dels temps heroics va escollir per deixar aquest món l'inici dels Jocs Olímpics de l'any 92 i la seva dona va prendre el relleu al capdavant de la casa fins al 1994, quan se'n van fer càrrec el seu fill Manel i la seva dona Mercè.

Al Bar Costa, que ha mantingut pràcticament intactes l'estructura, l'aspecte i el tarannà dels inicis, s'hi segueix venent vi i begudes als clients del barri, s'hi esmorza amb contundència des de les set del matí, i s'hi dina. Defugint conscientment els típics menús de la majoria de llocs, la Mercè i el Manel practiquen el clàssic i gairebé oblidat plat combinat, interpretant-lo a partir de productes de qualitat i aconseguint un resultat sorprenent a un preu que encara ho és més.

La carn, la botifarra –que ve directament de Calaf–, les broquetes de pollastre, el xai i d'altres talls tradicionals es fan a la brasa i se serveixen amb verdures que han seguit idèntic tractament i amb una amanida de les de tota la vida. Qualsevol plat d'aquests, un porronet de vi i un cigaló arriben difícilment als 10 euros i deixen el client content –les racions són importants– perquè menja bé, sense greixos excessius i a un preu immillorable. L'allioli de la casa, deliciós, el fa personalment la mestressa sense recórrer a productes ni a eines estranyes...

Situat de forma privilegiada a la cantonada del carrer de París amb Calàbria, el negoci és visita obligada de molts taxistes que poden deixar-hi el vehicle a la



vista i esmorzar o dinar a l'interior o a la terrassa, comentant la jugada.

El patró, en Manel Costa, un home jovenívol que volta els cinquanta, és conscient de l'originalitat –a còpia de ser normal– del seu establiment i explica a qui el vol sentir la vocació que la casa sempre ha tingut i que manté com el seu actiu més preuat: la voluntat de donar servei a la seva clientela de sempre, constituïda per treballadors i veïns que hi acudeixen cada dia atrets pel local net, obert i lluminós, per la cordialitat del tracte, per l'òptima qualitat del producte que s'hi serveix i pels preus, d'una honestetat poc usual.

Us recomano amb entusiasme aquest lloc que ja porta gairebé setanta-cinc anys atipant la parròquia.



BAR COSTA
PARÍS, 63 08029 BARCELONA TEL. : 934 103 116
Obert de les set del matí a les nou del vespre
Tanca el cap de setmana, a partir de dissabte al migdia

Simplicitat i salut

Apícia

Amb la tardor, i després dels excessos d'un estiu marcat per una calor històrica, qui més qui menys fa esforços per submergir-se en els paràmetres de l'anomenada normalitat. I en aquest afany, l'alimentació és un dels punts que cada cop pren major consideració, no únicament pel desig de conservar la línia, que també, sinó molt especialment per voler viure saludablement.

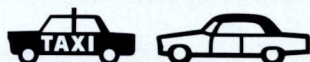
Si es fa un tomb per les places de les ciutats es comprova que cada cop més gent s'arremolina al voltant dels llocs on les fruites, hortalisses i verdures llueixen els millors colors i i les millors olors. Consciència que prevenir és salut? Potser. El cert és que una de les verdures que té més acceptació és la bleda. Tothom sap que unes fulles d'aquesta verdura acompanyades amb patates o simplement bullides i amanides amb una mica d'oli d'oliva poden convertir-se en un primer plat senzill més que saludable i que, si es vol anar una mica més enllà, un es pot atrevir amb una preparació molt més acurada, com ara utilitzar les penques per fer una *tempura*, aquell plat tan popularitzat per la cuina japonesa tot i no ser d'origen nipó.



Una de les primeres referències sobre el cultiu de les bledes es troba al Pròxim Orient, a Babilònia, però molts historiadors fan esment al cultiu excepcional de l'horta mediterrània. Aristòtil ja s'hi referia en el segle IV i els àrabs les consideraven un aliment de categoria i les utilitzaven de les formes més inimaginables.

La planta de la bleda és una planta bianual com la remolatxa, de la família de les quenopodàcies (*Beta vulgaris*); creix en climes temperats i humits. El seu cultiu es perllonga des del mes d'octubre a març. Les bledes en les seves dues variants (fulles soles o en penques) es troben als mercats durant tot l'any. I en aquestes dues formes són també molt apreciades per les seves propietats medicinals; segons el lloc o país de cultiu se'ls n'atribueix més d'una. Es diu, entre moltes altres coses, que són diürètiques, digestives i molt útils per a les malalties de la pell... Un suc de bledes acompanyat amb una mica d'oli d'oliva és fins i tot molt recomanable en casos d'estrenyiment... Propietats que, juntament amb les nutritives, no fan més que corroborar allò que resa el proverbi: "D'un còlic de bledes mai morí ni reina ni rei."

**RECAMBIOS
TAXI-AUTO SL**



ACCESORIOS

**Recambios en general
al servicio del Taxi**

Ofrecemos grandes descuentos

HORARIO: DE 8 A 20 HORAS
NO CERRAMOS AL MEDIODIA

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

Cartellà, 189
08031 BARCELONA
Tel. 93 357 44 54

TALLERES



DITRANS, S.L.

ANTES RECICLAJES TRADER

Reparación y sustitución de:

Transmisión	Direcciones
-Reparada	-Asistidas
-Semi-nueva 25% dto.	-Mecánicas

Esfersa suspensión
CITROËN
Servicio especial al
amigo taxista
(mano de obra gratis)

SERVICIO RÁPIDO
Pasaje Milans, 20
Tel. 93 261 20 55
08907 L'HOSPITALET

**PAGUE EN
TRES MESES
SIN INTERESES**

XAGA OPTICS
CENTRE VISUAL

**ABIERTO
SABADOS
TARDE**

40%

OFERTA ESPECIAL TAXISTAS Y FAMILIARES

de descuento en todos los productos
Examen Visual Gratuito

C/Bailén, 207 (entre Industria y St. A.Mª Claret) 08037 Barcelona

Tel. 934 572 764

Turisme molt rural al Solsonès

Quan una estilista de cinema i un pintor decideixen viure al camp i obrir la casa a tothom, neix El Villaró de la Torre, una casa rural situada a Riner, al Solsonès, molt a prop de Solsona mateix i de Cardona, la ciutat de la sal.

La parella formada per la Laura Martí i pel Gerardo Kumerz van inaugurar El Villaró fa menys de dos anys amb la idea ben assentada de proposar un allotjament i un ambient adients amb l'entorn, absolutament rural, de camps de cereal, en el qual està situada la casa.

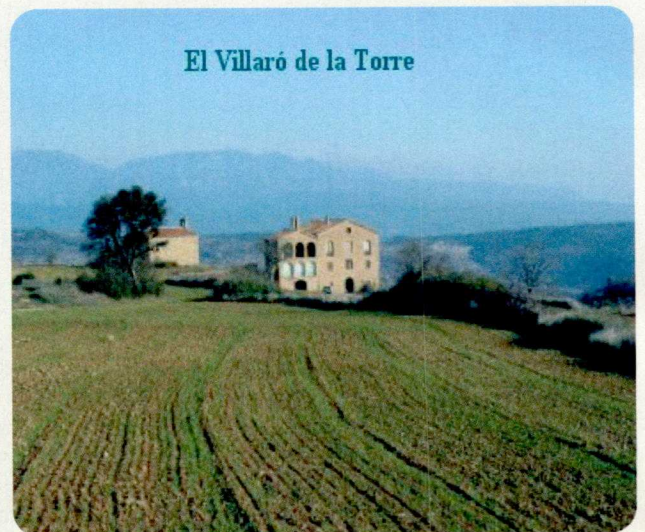
Abans van haver de restaurar, refer, rehabilitar i adequar la construcció, de belles proporcions, per a l'ús turístic. La família sencera s'hi va abocar, descobrint-se sovint habilitats fins aleshores ignorades. Es van instal·lar sales d'aigua a totes les cambres, es va dotar la casa de calefacció –l'hivern al Solsonès mereix el seu nom– i es va decorar cada habitació amb la sensibilitat i el sentit de l'equilibri dels dos protagonistes de la història.

El Villaró proposa un encant discret, gens agressiu ni pretensions, suau i vinculat a la terra, al paisatge i al pas del temps. Hom s'hi sent realment "com a casa"... només que amb l'afegit d'un cel fascinant, d'una atmosfera transparent i d'un silenci que convida a la reflexió.

La Laura Martí cuina com ho fan les mestresses de casa bona, amb els productes del país tractats amb seny, gràcia i la tradició de la cuina burgesa de tota la vida.

El tracte és absolutament familiar. Si el client hi està d'acord, els àpats es fan en família –la parella té un fill de pocs anys– i, quan ja és fosc, el Gerardo, astrònom afeccionat, mostra el cel i els estels com ho faria un pagès ensenyant la seva finca.

La relació amb les cases de pagès dels voltants és cordial, les possibilitats d'excursió il·limitades, els infants descobreixen els mil i un secrets de la natu-



ra i el sentiment de trobar-se en un entorn totalment diferent al nostre de sempre a la ciutat és omnipresent. Tot plegat, cal recordar-ho, a una hora i mitja escassa de Barcelona...

El Villaró rep sovint la visita d'artistes i d'intel·lectuals que hi reposen o hi treballen, aliens al neguit de la ciutat i a recer de les mirades indiscretas.

La proposta es concreta en tres habitacions dobles i una més gran i que consta de dos dormitoris, molt adient per a famílies amb nens. Totes les cambres estan equipades amb bany o dutxa, lavabo, vàter, etc. i tenen nom segons el color. Així hi ha l'habitació blava, la groga, etc. El preu és de 50 euros per habitació i nit i inclou l'esmorzar. La cambra familiar té un preu de 70 euros. Els àpats, molt més que dignes, tenen un cost de 12 euros, menys els dels infants fins a vuit anys, que en costen 6.

Per cert... la pau, a El Villaró, no es considera una extra i va inclosa en el preu.

Pierre Roca



CASA DE TURISME RURAL EL VILLARÓ DE LA TORRE
Riner, molt a prop del Santuari del Miracle
Tel.: 973 481 410 www.geocities.com/elvillaro

Seat Toledo. Un taxi en estado puro.



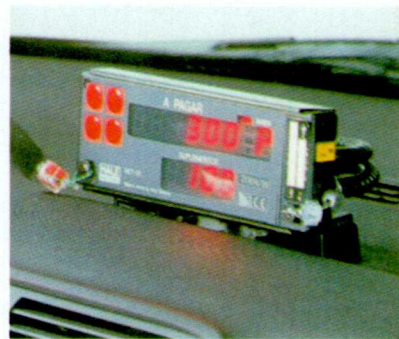
- Aire acondicionado, dirección asistida, radio y airbag conductor, de serie.
- Asiento del conductor reforzado con regulación en altura y zona lumbar.
- Dos motores TDi, de 90 y 110 CV y un potente 1.6 16V gasolina de 105 CV.
- Interior amplio, práctico y seguro. **Un coche pensado para llevar pasajeros.**

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

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



2 años de garantía



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

En PRADES,

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

SERVEI PRADES

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

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



La temporada de la ilusión (y de la paciencia)

De ilusión también se vive. Eso es lo que piensa el culé a día de hoy. Porque no hay otra palabra que defina mejor su estado de ánimo después de cuatro años de oscuridad. Hay luz al final del túnel. Y la linterna está en manos de Ronaldinho y Joan Laporta. Un 'crack' que mete goles tan mediáticos como el que marcó de madrugada al Sevilla y un presidente que hace de la audacia su santo y seña.

Pero tanto uno como otro, tanto el futbolista como el dirigente, tanto los aficionados como la prensa que sigue al equipo, saben que de ilusión se vive, pero sólo un tiempo. Porque lo que interesa aquí es que la pelota entre y que los títulos vayan cayendo uno tras otro.

Y ahí aparecen las dudas razonables del proyecto. Lo dijo Johan Cruyff, mentor de esta directiva azulgrana joven y atrevida, hace muy poquito: "En tres días no se soluciona lo de cuatro años". Lo dijo el secretario técnico del Barça, Txiki Begiristain: "Con más dinero habríamos fichado más y mejor. La plantilla está todavía un poco descompensada". Pues eso, que el socio y el simpatizante deberán tener paciencia. E ilusión, claro. Pero sobre todo paciencia.

Paciencia para que Ronaldinho se acople a sus compañeros y tome las medidas del Camp Nou. Paciencia para que Quaresma, ese extremo derecho que tanto promete, convierta en regulares sus fugaces y estelares apariciones. Paciencia para que Kluivert cumpla su apuesta y meta 25 goles esta temporada, lo nunca visto. Paciencia para que la defensa, con el mexicano Márquez y el irreductible Puyol a la cabeza, se convierta en uno de los baluartes del equipo. Paciencia para que el entrenador, Frank Rijkaard, demuestre en el banquillo la calidad que atesoraba cuando era jugador.

E ilusión, porque si todo va bien, el Barça puede dar más de una alegría este año. La cuestión es esperar y ser condescendiente con los posibles errores del equipo y su directiva.

No lo tendrá fácil el Barça. Primero, porque deberá luchar contra sí mismo. No es un equipo hecho y eso requiere tiempo. Y segundo, porque los rivales, como cada año, van a poner los títulos muy caros. De momento, la directiva, con buen criterio, ya ha dicho que aspira a que el equipo entre en la Liga de Campeones la próxima temporada (es decir, quedar entre los cuatro primeros de la Liga que acaba de empezar). Nada dicen de la UEFA, aunque esperan llegar lejos. Los rivales de las primeras rondas (el Puchov eslovaco es el primero) suelen ser carne de cañón. A partir de cuartos, las cosas se complican.

El Real Madrid será, como siempre, la referencia. El equipo de Florentino Pérez, que se ha deshecho de malas maneras del anterior entrenador, Vicente del Bosque, y ha puesto en su sitio al hasta ahora desconocido Carlos Queiroz, cuenta con una nueva estrella en su nómina: David Beckham. El jugador inglés ha venido con



unas ganas locas de triunfar en España, y ya ha marcado sus primeros goles. Pero no se trata de un jugador tan determinante como Ronaldo o Zidane. El exjugador del Manchester United, contratado más por sus méritos como estrella mediática que por sus cualidades deportivas, es un gran futbolista, pero no una figura desequilibrante. Puede ganar algún partido por sí solo (es, probablemente, el mejor lanzador de faltas del mundo), pero dará más de que hablar por lo que hace fuera del césped. Ser marido de Victoria Beckham tiene sus inconvenientes.

Queiroz tiene un problema. No está Makelele, el hombre que daba equilibrio al Real Madrid, partido entre 'Zidanes' de medio campo hacia arriba y 'Pavones' de medio campo hacia atrás. Ahora, el equipo, que tiene un central menos por la marcha de Hierro, pierde a un puntal en su juego. Y eso le hará sufrir mucho esta temporada, aunque sigue siendo, por la calidad de su plantilla, el favorito de todas las competiciones.

Junto al Madrid, aparecen el Deportivo de Javier Irureta, un equipo que exhibe una sensacional regularidad en los últimos años. Su hándicap para esta temporada es la baja de Makaay, pichichi de la Liga el año pasado, que se ha ido al Bayern de Múnich. Nadie ha venido a sustituirle, y todo quedará en manos del acierto Tristán y Valerón.

La Real Sociedad lo tendrá complicado para repetir la gesta del subcampeonato, no sólo por la dureza de la Liga sino porque debe compaginar las tareas 'domésticas' con su participación en la Liga de Campeones, igual que el Celta. En la Champions, los donostiarros tienen un grupo complicado: Juventus, Galatasaray y Olympiakos. Los vigueses se estrenan con Milan, Ajax y Brujas, y los deportivistas con PSV Eindhoven, AEK de Atenas y Mónaco. El Real Madrid tiene un grupo fácil: Oporto, Olympique de Marsella y Partizán de Belgrado.

En el Espanyol, Javier Clemente, obsesionado con no repetir un pésimo inicio de temporada como la pasada que casi le lleva al descenso, ha creado un grupo rocosco, granítico, peleón, fuerte. Un grupo al que costará marcarle un gol, ganarle. Pero un grupo al que también le costará marcar, pues apuesta por un centro del campo más pendiente de destruir que de construir (doble pivote con Bastía y Domoraud). Deberá depender de la inspiración de Raúl Tamudo, el capitán y el alma del equipo. Como siempre. Pero no sufrirá. Este año, no. Por eso en Montjuïc, como en el Camp Nou, andan ilusionados.

Visite la nova pàgina web de la Penya
Barcelonista del Taxi en l'adreça electrònica:
<http://www.lapenyadeltaxi.com>

Aurgi

Tiendas+Talleres

SERVICIO RAPIDO ESPECIAL TAXI SIN ESPERA, DIRECTO A BOXES

NEUMATICOS TURISMOS MONTAJE Y EQUILIBRADO GRATIS

MEDIDAS	fate	Firestone	PIRELLI	MICHELIN
185/65 R14	AR-35ADV (T) 28,94€ 4.816 Ptas.	F-590 FS (T) 35,77 € 5.952 Ptas.	P-3000 ENERGY (T) 44,20 € 7.355 Ptas.	ENERGY E3A (T) 51,84 € 8.626 Ptas.
	AR-35ADV (H) 32,62 € 5.427 Ptas.	TZ200FS AQ (H) 48,90 € 8.136 Ptas.	P-6000 (H) 61,20 € 10.183 Ptas.	ENERGY E3A (H) 70,33 € 11.701 Ptas.
185/60 R14	AR-35ADV (H) 27,76 € 4.620 Ptas.	TZ200FS AQ (H) 39,75 € 6.614 Ptas.	P-6000 (H) 47,94 € 7.977 Ptas.	ENERGY E3A (H) 56,80 € 9.451 Ptas.
		F-702 FS (T) 46,21 € 7.689 Ptas.		ENERGY E3A (T) 63,11 € 10.501 Ptas.
185/65 R15		TZ200FS (H) 55,53 € 9.239 Ptas.	P-6000 (H) 69,52 € 11.567 Ptas.	ENERGY E3A (H) 81,15 € 13.502 Ptas.
	AR-35ADV (H) 38,46€ 6.400 Ptas.	TZ200FS AQ (H) 57,39 € 9.549 Ptas.	P-6000 Powergy (H) 64,27 € 10.693 Ptas.	ENERGY E3A (H) 78,89 € 13.127 Ptas.
195/65 R15	AR-35ADV (V) 45,81 € 7.623 Ptas.	TZ200FS AQ (V) 62,13 € 10.338 Ptas.	P-6000 Powergy (V) 63,50€ 10.566 Ptas.	PRIMACY PILOT(V) 82,48 € 13.723 Ptas.
		TZ200FS (V) 70,43 € 11.719 Ptas.	P-6000 Powergy (V) 80,12 € 13.331 Ptas.	ENERGY E3A (V) 94,67 € 15.752 Ptas.



REPSOL ELITE 5W40 GASOLINA O DIESEL



REPSOL ELITE TDI 15W40



ESSO UNIFLO 15W40



TOTAL QUARTZ 7000 10W40 GASOLINA O DIESEL



TOTAL QUARTZ 5000 15W40 DIESEL



ESSO Ultra 10W40 DIESEL



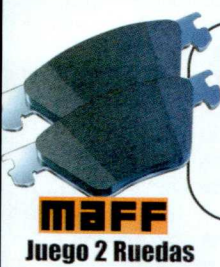
OPEL SINTETICO 10W40 GASOLINA O DIESEL



ELF PRESTIGRAIDE 15W40 DIESEL



ELF TURBO DIESEL 10W40 DIESEL



PASTILLAS DE FRENO

Promoción sujeta a referencias in Stock

TODAS
18€
2.995 Ptas.



DISCOS DE FRENO

Promoción sujeta a referencias in Stock

TODOS
33€
5.491 Ptas.

CAMBIO EXPRESS

4X3 10€

- 4º cambio express GRATIS
- Cambio de aceite.
- Cambio filtro de aceite.
- Cambio filtro de aire.

1.664 Ptas.
TURISMO MANO DE OBRA

CAMBIO EXPRESS DIESEL

33€

- Cambio de aceite.
- Cambio filtro de aceite.
- Cambio filtro de aire.
- Cambio filtro de gasoil.

5.491 Ptas.
TURISMO MANO DE OBRA Y PIEZAS
Excepto aceite

Promoción sujeta a referencias in Stock

EL SERVICIO ESPECIAL TAXI LO PODRA ENCONTRAR EN NUESTROS CENTROS DE CORNELLA Y BARBERA. PARA PODER BENEFICIARSE DEL SERVICIO Y LOS PRECIOS DEBERA ACREDITAR LA LICENCIA DEL TAXI AL QUE LE REALICE LA OPERACION

BARBERA DEL VALLES: Ronda Sta María, nº 234
CORNELLA DE LLOBREGAT: Pº Ferrocarriles Catalanes, nº 117-119

Tel: 93 729 45 00
Tel.: 93 474 44 77



Protectora de animales

Hay situaciones que parecen inverosímiles, o como poco, chocantes, pero que pueden ser verdad y que, a veces, lo son, y cuando nos las explican decimos "¡oye, parece mentira!". Pues eso es lo que me pasó aquel día que enfilé por La Rambla. Y es que, permítanme un paréntesis, en las Ramblas hay de todo y para todo: turistas, mimos, bailaoras, cantantes, timadores, curiosos...

Bueno, a lo que íbamos. Ese día, una turista inglesa me paró en el momento, ya digo, de encarar Rambla abajo:

—Please, Sagrada Familia. —Se sube y...— ¡Sorry! ¡Sorryyyy!
—exclamó nada más arrancar.

Paré enseguida.

—¡Alfred! ¡Alfred! —repetía—. ¡Stop! ¡Alfred!

—¿Qué ocurre? —pregunté.

—¡Alfred! —sólo repetía la señora (yo pensaba que quizás llevaba un niño y se lo había dejado).

—¡Mi perrito Alfred!

Bajamos del taxi y no se veía ningún perrito.

—¡Alfred! —gritaba la inglesa. Pero yo seguía sin ver al dichoso animal por ningún lado.

—¡Alfred! *My little dog, my little dog* —(perrito mío, perrito mío, para los que no sepan inglés) lloraba la pobre mujer llamándolo desesperadamente—. ¿Dónde estás?

De verdad que no veía a ningún perro. Y, de pronto, ¡síiiii!, oí unos ladrillos que salían del capó delantero; me agaché, pero seguía sin ver nada. En cambio no paraban de sonar.

Puse el coche en punto muerto y como hacia pendiente lo deslicé como un metro hacia abajo, muy despacio. Abri el capó, pero aparte del motor, claro, no vi nada. Y la señora seguía llamándolo con desesperación:

—¡Alfred!, ¡Alfred!

Una pena, oigan.

Y en esto que observo como un movimiento extraño por entre los cables, entre el motor, el radiador del aire acondicionado y el *palier*. ¡Síiiii!, ¡allí estaba el interfecto!

"¿Pero cómo c... se ha subido aquí?", me preguntaba.

Pues sí, aunque les parezca imposible, lo que hablábamos al principio, allí estaba el perrito.

Por Dios, y la situación que se montó fue de órdago: los coches pitando, la gente mirando...

La cosa es que el "gossset", un chihuahua de esos, sólo nos miraba con esos ojos que son más grandes que él mismo, asustado. Y cuando iba a cogerlo, aunque fuera por el rabo, él se escabu-

llía y se iba para abajo. Cuando me agachaba para ver si bajaba al suelo, él volvía a subir. ¡Jo!

Un tendero vino con un cepillo de barrer y me dijo:

—Pruebe con esto, a lo mejor lo puede sacar.

¡Qué va! Lo bueno del caso es que cuanto más se movía, más se le enredaba la correa que llevaba entre los mecanismos del motor.

A todo eso, la cola de vehículos era ya monumental. Yo estaba cada vez más negro, y la inglesa cada vez más blanca. La gente se agolpaba rodeando el taxi, hasta tal punto que ya parecíamos los Castellers de Sants al empezar una torre.

En un momento de arrebato pensé: "¿Y si pongo en marcha el coche?, quizá se asusta y sale corriendo...".

Se lo comenté a otro compañero que vino a ver, pero no, descartamos la idea, y me dije: "Déjalo, Manolo, no sea que en lugar de un chihuahua salga un perro salchicha y ni te explico...".

Pero, mira por dónde, calladito hubiera estado más guapo. Este comentario, así, de lo más inocente, va y lo oye una señora que andaba por allí mirando. Y en estas que se viene directa hacia mí, y me dice:

—¡Oiga usted, soy de la protectora de animales, y usted, caballero, no pondrá en marcha ningún motor, antes tendrá que pasar por encima de mi cadáver!

Madre mía, qué lío. "Manolo", me dije, "ahora sí que se te ha montado un buen tinglado."

—¡Señora! —le dije a la inglesa—, ¡haga el favor! —pues no estaba dándole leche al perrillo y diciéndole "I love you, Alfred, please, my baby (traducción: Te quiero, Alfred, por favor, mi niño.)—. ¡Que me va a poner el motor perdido!, espere, señora, haga el favor.

Mientras, la de la protectora ya había llamado con su móvil y no tardó nada en venir una grúa, que se llevó el taxi (perro incluido), a mí, a la inglesa y a la de la protectora al taller municipal.

Pasadas dos horas largas, se logró sacar al pobre Alfred, ante el beneplácido de los presentes, que hasta aplaudimos y todo por el final feliz.

Como se había hecho tan tarde, la inglesa ya no quiso ir a la Sagrada Familia y me pidió por favor que la dejara en el centro, cosa que acepté hacer, siempre y cuando no soltara a Alfred de sus brazos.

No sé yo, si no tendrá razón la Araceli cuando me dice que me jubile... Es que, situaciones como la de hoy son como para pensárselo. ¿Se lo cuento o paso?



OPTICA Castillo

Descuento:

En gafas graduadas, Sol y Lentillas
Para Taxistas y familiares
Servicio control visión gratuito.

Provença, 117 (Urgell) 08029 Barcelona



Tel.: 931 635 968

P Parking gratuito clientes
C. Urgell, 145 (Auto Industria)

Auto Fuber

SERVEI OFICIAL **SEAT** DEL POBLENOU



SEAT
auto emoción

En Auto Fuber el protagonista es el taxista

SIN ENTRADA

desde 275,51 € al mes.

Toledo Selec, TDI 90 CV
Operación a 60 meses

**¡Garantía
2 años!**



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

Seat Toledo TDI, una inversión segura.

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

MANTENIMIENTOS:

- Sin cita previa
- Tiempo 30 minutos
- Precio económico



Pintura

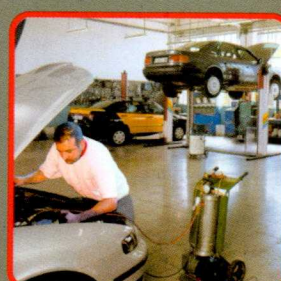
Grandes detalles que hacen grande un taxi:

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



Chapa

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



Mecánica y Electricidad

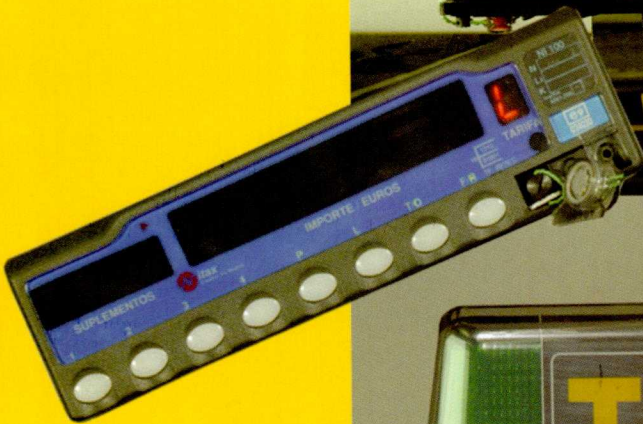
- Aumento de la potencia de la batería.
- Tres motores: el 1.6 y 100 CV gasolina y dos motores TDI, el 90 CV y el 110 CV diesel.
- Consumo de combustible (Norma MVEG). Motor TDI 110 CV Consumo mínimo 4,1 L/100 km.

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

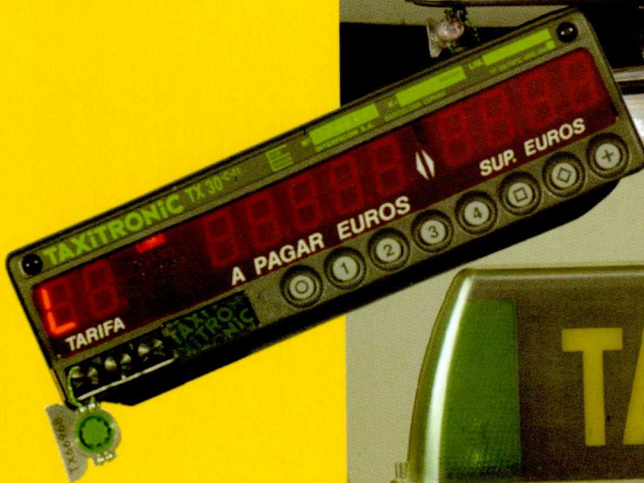
¡Elija su módulo!
**NITAX
 TX-30**



LUMITAXI LEDS



**JASIL
 BOMBILLA
 EN EL VERDE Y DEBE
 DESPRECINTAR
 PARA CAMBIARLA**



**PIRAÑA
 BOMBILLA EN EL VERDE
 SE PUEDE CAMBIAR SIN
 DESPRECINTARLA**

taxímetros® Barcino

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