



184

abril - maig - juny 2009

REVISTA TAXI

Taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

www.taxibarcelona.cat - www.taxibarcelona.com



07

Anul·lació de les liberalitzacions d'estiu

10

**Entrevista a Pere Sauret,
director tècnic de la Fundació RACC**

18

AENA prioritza el taxi en la nova T-1


Institut Metropolità
Taxi



**Cada vez hay más Jetta
que circulan por el carril taxi.**



**Tienes un taxi Jetta Highline TDI 105 CV por 17.755 €
o 250 € al mes en 60 meses. Entrada: 5.254 €. TAE: 8,94 %**

Es normal. Cuando un coche destaca de manera sorprendente por fiabilidad, bajo consumo y durabilidad, cada vez son más los que lo eligen. Y eso es lo que pasa con el taxi Jetta TDI 105 CV. Una berlina compacta con la garantía y prestigio que ofrece una marca como Volkswagen. Apto también para carriles convencionales y todo tipo de vías.

Jetta Highline 1.9 TDI 105 CV equipado con: llantas de aluminio, Climatronic Bi-zona, faros Bi-Xenon, volante multifunción y pomo en cuero, asientos delanteros con ajuste lumbar, sensor de lluvia y encendido de luces, radio CD con mp3 con pantalla a color táctil, cargador de 6 CD's, 8 altavoces y antena integrada, reposabrazos delantero y trasero, ordenador de a bordo Plus, pilotos traseros con tecnología LED, 6 airbags, ABS, EDS, ASR y control de estabilidad ESP, rueda de repuesto normal y maletero de 527 litros de capacidad.



Das Auto.

Ejemplo calculado para un Volkswagen Jetta Highline 1.9 TDI 105 CV. PVP recomendado en Península y Baleares: 17.755 € (IVA, transporte y descuento promocional incluido). Comisión de apertura: 343,78 €. Entrada: 5.254 €. 250 € al mes en 60 cuotas. TIN: 5,99%. TAE: 8,94%. Coste total a plazos: 20.597,78 €. Incluye seguro de protección del crédito financiado: 432,54 €. Oferta válida Volkswagen Finance EFC SA hasta 31/03/2009. RBE 302/09. Para otras versiones y equipamiento, consulte con su concesionario Oficial Volkswagen. Gama Jetta: consumo medio (l/100 km): de 5,2 a 7,4. Emisión de CO₂ (g/km): de 137 a 176.

Edita
Institut Metropolità del Taxi
carrer 62, núm. 18
Zona Franca 08040 Barcelona
Telèfon: 932 235 151
Fax: 932 234 124

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

Direcció Periodística
P. Rocío Terán

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

Dibuixant
Carlos Azagra

Publicitat
Telèfon: 935 069 646

Assessoria Lingüística
Anna Canals

Disseny Gràfic i Maquetació
Estudi Freixes

Fotografia
Ramon Josa i Campoamor
(interior i coberta)

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

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

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

Subscripció
42,07 euros anuals
amb taló nominatiu

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

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

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

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


**Institut Metropolità
del Taxi**



Sumari

06 Editorial

07 Mesures adoptades per l'IMT per fer front als efectes de la crisi

08 El Consell Català del Taxi camina amb la perspectiva d'una consulta electoral per fixar la representativitat del sector i el projecte d'un futur Reglament d'Emissores

10 Entrevista a Pere Sauret, director del Departament Tècnic de la Fundació RACC

14 Un vuelo de Spanair con destino a Madrid estrenará la nueva Terminal T-1 el próximo 17 de junio

18 AENA prioriza el servicio del taxi en la nueva T-1

20 L'opinió
- El STAB se traslada a la calle Juan de Garay, 21
- Elecciones libres, democráticas y en urnas

22 Taxi-congressos

24 Taxi-àrea metropolitana

25 Tauler
- El Consorci de l'Àrea Metropolitana de Barcelona comença a caminar
- Des d'abril únicament se subvencionen equips de seguretat GPS-GPRS/GSM que disposin de dues targetes
- Si encara té el mòdul antic, no trigui a renovar-lo!
- Jornades formatives sobre el sector del taxi
- Pamplona, sede de las III Jornadas de Administraciones Gestoras del Taxi
- Aclaracion del IMT sobre la llamada 'pignoración de la licencia'
- Cursos gratuïts i pràctics de formació contínua per al sector del taxi
- Barnataxi celebrà el seu 20è aniversari
- El Port de Barcelona preveu superar en la temporada d'enguany els dos milions de creueristes de 2008
- Revisió metropolitana
- Edictes

33 Taxi-sostenible
- Aprobada la Estrategia Española para la Movilidad Sostenible
- Abrera, la primera estació de carretera de Catalunya amb gas natural comprimit
- Més de tres mil professionals del taxi han passat pels cursos de conducció eficient
- L'ICAEN prepara una nova línia de subvencions per a vehicles eficients

37 Taxi-Motor
- Més de 100 taxis híbrids ja circulen pels carrers i avingudes de l'àrea metropolitana
- La indústria del automòbil treballa buscant noves alternatives al petroïle

42 El perfil
- El Brabham del 66

45 L'usuari li agraeix...

47 Llibres
- *Media docena de robos y un par de mentiras*, de Mercedes Abad

48 Cinema, DVD, música

50 Menjar de tres forquilles
- Los Dos Cielos de Barcelona

52 Llocs per comprar
- El Cementiri dels Llibres Oblidats

54 La hoja de Maribel

La bústia del taxi

En busca de un taxista que presencié un accidente

Dolores Baena Corral / Tel. 933 095 866

► El 14 de marzo, entre las calles Trafalgar y Moncada i Reixach, se produjo un accidente mortal a las 11:30 horas en el que colisionaron un coche de los Mossos d'Esquadra y una moto. Este accidente causó el fallecimiento de un joven de 25 años. La madre hace un llamamiento al sector del taxi e invoca a su sensibilidad, porque cree que un taxista de Barcelona presencié el referido accidente.

Quiero pagar el trayecto

purifial@hotmail.com

► Necesito encontrar al taxista que me llevó al aeropuerto el día 20 de febrero. Viajaba con mi hija y había mucho tráfico. Es importante porque quiero pagarle el trayecto. No tengo datos de él, sólo que tendría unos 50 años, poco pelo y no llevaba gafas.

El taxista referido puede comunicarse con Alonso Moirón.

Desde Italia, gracias

► A través de esta carta que ha sido remitida al Consulado de Italia en Barcelona, deseo expresar mi reconocimiento a un taxista de Barcelona que, en un momento de gran dificultad material y emocional, nos prestó una ayuda enorme a mí y mi familia, con un gesto que permanecerá indeleble en nuestra memoria.

El 1 de noviembre de 2007, alrededor de 12:15 h, visitamos el templo de la Sagrada Familia y después de coger un taxi con dirección al puerto de Barcelona para tomar nuestro barco, me percaté de que no tenía ni papeles ni dinero y el barco que nos llevaba de regreso zarpaba en 45 minutos. El gesto del taxista fue magnífico porque nos permitió llegar a tiempo al barco. Me acompañaba mi esposa, embarazada, y nuestros niños de 5 y 3 años.

El gesto del taxista, en un momento de pérdida emocional, nos permitió llegar al barco a tiempo para la salida. La única forma de identificar a esta maravillosa persona es el número de matrícula de su vehículo: BO803VX. El modelo creo que era un Peugeot. Si este taxista logra leer esta carta, estaríamos muy contentos de saludarlo y darle las gracias personalmente.

Olindo Di Gregorio, Savona (Italia)

Carta remitida por el Consulado italiano de Barcelona a la *Revista Taxi*.



Moltes gràcies, David! De veritat!

Marta Naval / Barcelona

► Volia agrair al taxista David Marco que, el 16 de gener passat, em tornés el mòbil que m'havia deixat oblidat de matinada al seu taxi. David, molt amablement, me'l va portar fins a casa a les poques hores perquè es recordava de l'adreça.

Gràcies en nom de la meva família

Xavier Castaño / Barcelona

► En nom de tota la meva família, traslladem el nostre profund agraïment al taxista que el 6 de març ens va ajudar a traslladar el meu fill a l'Hospital de Sant Joan de Déu des de la plaça de Molina. No vàrem poder pagar-li la carrera per l'estat de gravetat del meu fill.

Ens agradaria posar-nos en contacte amb aquest professional per agrair-li-ho personalment i pagar-li el desplaçament.

Excelente profesional

Javier Sedó / Barcelona

► El 4 de febrero, a las 17:00 h, lloviendo y con prisas, cogí el taxi conducido por Jordi Gonzalvo Viñas (licencia 2902) y dejé olvidado en el interior de su coche una cartera con varios documentos. Este señor, excelente profesional, en acto que demuestra su honestidad, averiguó mi dirección (que no encontraba en la cartera), y se comunicó conmigo para devolverme lo que me había dejado, renunciando a cualquier recompensa.

Creo que esta actitud honra no sólo a él mismo, sino a toda una profesión, y así debo comunicarlo. Pienso seguir siendo cliente de este digno servicio del que pueden sentirse orgullosos.

Actitud encomiable

Juan Antonio Picardo, abogado / Barcelona

► Quisiera expresar públicamente mi agradecimiento al conductor del taxi matrícula 0878 – BFD por la devolución de mi cartera, que quedó olvidada en su vehículo. No habiendo transcurrido una hora de este hecho, el taxista me la devolvió en mi domicilio, aunque yo me encontraba ausente. Espero tener la oportunidad de darle las gracias personalmente.

En estos momentos en que se oyen tantas quejas de los servicios públicos, actitudes como ésta son realmente encomiables.

Gràcies per les gestions de l'IMT i l'amabilitat del taxista

Ramon Garcia Ortega / Cap del Departament de Tecnologia Institut Municipal d'Informàtica

► Volia agrair, molt sincerament, els tràmits que es van realitzar des de l'Institut Municipal del Taxi que van suposar la recuperació de la cartera que vaig perdre en un taxi i que el taxista Nicolás Sánchez (llicència 3665) em va retornar íntegrament. Voldria posar de manifest l'honradesa i amabilitat del taxista que em va lliurar la cartera.

Felicito els taxistes!

► Volia agrair el gest del taxista que ens va tornar la motxilla oblidada en el seu taxi quan ens trasllàvem de l'aeroport a casa. Aquest senyor es va preocupar de trobar-nos. Li estic molt agraïda per la seva acció; no em va deixar ni que li pagués el viatge que va fer per tornar-nos la motxilla; tampoc vaig poder veure de quin taxi es tractava per poder-li agrair públicament. Així mateix vull felicitar la gran majoria de taxis que he agafat per la seva feina de vegades poc considerada, i per mi molt difícil i poc agraïda, i el treball de la gent del 902 d'Objectes Perduts del Taxi.

Cordialment, Teresa Calbó

Recuperació de la meva confiança en el taxi

Pilar Daniel / pilar_daniel2002@yahoo.es

► Malgrat un ensurt inicial, voldria expressar públicament el meu agraïment al taxista que, el dimecres 1 d'abril a la tarda, va arrencar el cotxe i va marxar mentre jo acompanyava fins a la porta de casa seva una persona gran amb dificultat per caminar. Jo no li havia pagat el breu recorregut perquè anava a continuar el trajecte, cosa que li havia comentat. Per tenir les mans lliures, em vaig deixar la bossa (amb documentació, diners, agenda, claus de casa...) dins del cotxe, i quan em vaig girar per tornar-hi, ja no el vaig trobar. Vaig imaginar el pitjor i em vaig quedar parada... i desamparada. Després de comprovar que tampoc no era al xamfrà, ni enlloc, vaig haver d'espavilar-me per anar de seguida cap a casa, i tot just vaig arribar, em va trucar la Guàrdia Urbana per avisar-me que un taxista els havia entregat la meva bossa (amb tot el contingut intacte). La meua alegria va ser gran, no només perquè amb la recuperació em treia molts maldecaps de sobre, sinó també perquè em retornava la meua confiança envers la professionalitat i l'honradesa del taxista (i, per extensió, dels taxistes). Què havia passat? Un autobús va fer desplaçar el taxi del lloc on m'esperava i, veient que feia nosa, el conductor va tirar endavant, deixant perdre, consipientment, l'import del recorregut... fins que va recordar que havíem de continuar el trajecte. Va tornar, ja no em va trobar, es va adonar de la bossa, i va tenir la bona pensada de dur-la a la Guàrdia Urbana, que no va trigar gens a localitzar-me (i això que el meu telèfon no constava enlloc dins de la bossa). El meu agraïment, també, per a la Guàrdia Urbana.

Els taxistes al·ludits en algunes d'aquestes cartes poden trucar al telèfon: 935 069 646 per tal de facilitar-los el contacte d'aquelles persones que expressen els seu agraïment.

Decisiones que benefician a la mayoría del sector

Durante los últimos meses se han venido realizando reuniones en el IMT para evaluar la situación actual y proponer medidas para paliar los efectos de la crisis que ha sido acuciante tanto en el último trimestre de 2008 como en este primer trimestre de 2009. Muchos han sido los factores que han incidido en esta situación; mas allá de las causas macroeconómicas, de la desconfianza generada en los consumidores, en el sector del taxi las principales causas podrían resumirse en dos básicamente: una reducción en la frecuencia de uso del servicio por parte de los usuarios con la consiguiente reducción de la demanda, y un importante incremento de vehículos a doble turno; es decir, un incremento de la oferta. Consecuencias: las paradas están sobrecapadas, el tiempo en vacío se incrementa, las recaudaciones son inferiores, etc.

Ante esta situación, se iniciaron una serie de reuniones donde las diferentes organizaciones presentaron diferentes propuestas para intentar paliar los efectos de la crisis. Uno y otro bloque, como se autodenominaron, coincidían en asuntos básicos: campañas de promoción del uso del taxi, actuar contra el intrusismo y la competencia desleal, las comisiones de los hoteles y mejorar la red de carriles bus taxi. La mayoría de estas propuestas fueron aceptadas por suponer medidas que forman parte del quehacer diario de esta administración. No obstante, desde el principio de las reuniones, por parte del **autodenominado bloque mayoritario**, se observó **cierta predisposición a bloquear cualquier medida que pudiera comportar cambios estructurales en la actual gestión**, no pronunciándose directamente sino utilizando artimañas referentes a la desproporción en la constitución de la mesa de trabajo, un conato de no asistencia a las reuniones si se hacían conjuntas, enviando a dichas reuniones personas que ellos mismos a posteriori deslegitimaban para adoptar ningún tipo de acuerdo en nombre de la gran coalición, acusando de partidismo en la forma de organizar los debates, etc. No obstante y con la finalidad de que las organizaciones pudieran explicar al sector que se había estado trabajando y alcanzado un acuerdo sobre una

primera batería de medidas, nada conflictivas, el IMT redactó un documento inicial, basado en aquellos puntos tratados donde no había colisión de intereses, y le remitió a todas las organizaciones a fin de que pudieran adherirse al mismo. Ese documento fue modificado tras recibir diferentes comentarios. Remitido el documento de nuevo, **ninguna organización manifestó su voluntad o no de suscribirlo**. Ante esta situación, y viendo el IMT la necesidad de establecer cuanto menos una serie de medidas iniciales que permitieran a corto plazo tener resultados y a medio plazo evaluar la situación y proponer actuaciones de mejora, se tomó la decisión de explicar al sector una serie de acciones que se pondrán inmediatamente en marcha.

Y aquí es cuando surge la reacción adoptando el recurso más fácil: tergiversar la realidad y atacar a la administración. Ante una situación incómoda de aquellos que se erigen en los representantes de la mayoría, lo fácil ante el inmovilismo de esas mismas organizaciones es no sólo ofenderse porque la administración haya actuado, sino acusarla de hacerlo unilateralmente. En otras ocasiones se ha criticado la actuación de las organizaciones por defender sus intereses mas allá del interés común, e incluso que esa actitud obstaculiza la puesta en práctica de algunas de las propuestas que se realizan, y que en muchas ocasiones están bien justificadas y motivadas, pero puede más el ego personal, el hecho que la otra organización no tenga un éxito, que aunar fuerzas y trabajar conjuntamente por el sector. Y eso sí, cuando es la administración la que adopta decisiones, rápidamente estas organizaciones manifiestan su rechazo por ser éstas constantemente extemporáneas, por no colmar las aspiraciones de nadie, por realizarse sin consultar al sector, etc. Lo más penoso de esta situación es que algunas de estas organizaciones que se autodenominan mayoritarias promueven la frustración del taxista por entender que eso las hará más fuertes.

Afortunadamente, esta administración sabe perfectamente cuál es la situación del sector, conoce los problemas, es receptiva y promueve la participación, y adopta las decisiones que entiende benefician a la mayoría del sector y a la ciudadanía, unas veces consensuadas y otras lamentablemente no, pero siempre en la creencia de que son las acertadas.

Mesures adoptades per l'IMT per fer front als efectes de la crisi

L'IMT suspèn les mesures de liberalització del taxi dels mesos d'estiu

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Considerant la desídia de les organitzacions del sector a l'hora d'arribar a uns acords per pal·liar els possibles efectes de la crisi econòmica un cop realitzades les diferents reunions amb aquest objectiu, l'IMT, en atenció a l'interès general, ha pres les decisions següents, totes derivades de les nombroses reunions realitzades des del mes de febrer passat per assolir un acord.

- Eliminar la liberalització del servei de taxi que estava previst des de principi d'any per a les nits de dissabte a diumenge dels mesos de juny a setembre. Com a conseqüència d'aquesta mesura, 'les nits de dissabte a diumenge' els taxis mantindran l'horari de 04:00 a 06:00 de la matinada com la resta de l'any. Aquesta decisió afectarà únicament l'exercici 2009. Aquesta mesura inclou la 'nit especial de Sant Joan'.

Per una altra banda, s'ha resolt eliminar també la liberalització aprovada a principis d'any per al Congrés

Europeu de Cardiologia dels dies 31 d'agost, 1 i 2 de setembre.

- Encarregar a l'empresa CENIT (Centre d'Innovació del Transport) l'actualització de l'estudi que va realitzar l'octubre de 2004 per tal de fer una nova radiografia de l'actual situació de l'oferta i demanda de taxis, i proposar mesures de normalització en el cas d'observar-hi anomalies.
- Per tal d'afavorir l'obtenció d'ingressos atípics via publicitat interior o exterior, l'IMT suspèn fins al 31 de desembre de 2009 el cobrament de la taxa corresponent per publicitat.
- Continuar impulsant aquelles mesures que ja estan incloses en el Pla d'Actuació anual de l'IMT relacionades amb la promoció de la utilització de les energies alternatives i tecnologia híbrida en el parc de taxis de l'àrea metropolitana, per això mateix impulsarà que els municipis integrats a l'EMT apliquin bonificacions a l'I. M. Circulació aquests tipus de vehicles, així mateix es continuarà treballant per la millora de l'adaptació dels serveis de l'IMT a les noves tecnologies de la informació i la comunicació (TIC) per tal de reduir els tràmits personals als taxistes.
- Per millorar la circulació del taxi, la ciutat de Barcelona comptarà amb aproximadament 20km més de carrils bus-taxi, dels quals uns 7,5 s'inauguraran a principis d'estiu, i la resta durant la tardor.
- En espera de disposar d'una eina jurídica per actuar contra les emissores, com ara el Reglament d'Emissores de Taxi, l'IMT adquireix el compromís de treballar i recuperar el Pla d'Actuació iniciat l'any 2004 amb el Gremi d'Hotels per cercar una solució als problemes que generen les comissions que determinats hotels donen als taxistes.
- L'IMT adquireix el compromís d'impulsar una línia de col·laboració amb la Direcció General de Transports de la Generalitat de Catalunya per abordar i cercar solucions als temes relacionats amb l'intrusisme i la competència deslleial.

Anul·lació de les liberalitzacions previstes durant l'estiu i la Nit Especial de Sant Joan

Mitjançant un decret de gerència de 21 de maig de 2009, l'INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI va resoldre el següent:

"ANUL·LAR parcialment el decret de gerència núm. 208/08 de data 3 de desembre de 2008, pel que fa a la nit especial del 23 al 24 de juny (Sant Joan).

Aquesta nit no es considerarà especial, per tant l'horari serà com el de qualsevol altra nit de l'any.

ANUL·LAR el decret de gerència núm. 207/08 de data 20 de novembre de 2008 pel que fa a la liberalització d'horaris dels caps de setmana dels mesos d'estiu i Fires.

ESTABLIR, des del dia 1 de juny de 2009, fins el dia 31 de desembre de 2009 el següent horari de treball:

Els taxistes que realitzen el descans obligatori les nits de dissabte a diumenge i de diumenge a dilluns podran iniciar la seva jornada laboral a les 04'00 h en lloc de fer-ho a les 06'00 h."

El Consell Català del Taxi camina amb la perspectiva d'una consulta electoral per fixar la representativitat del sector i el projecte d'un futur Reglament d'Emissores

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

El Consell Català del Taxi es va reunir en sessió plenària el 15 d'abril passat. L'acte va estar presidit pel director general de Transport Terrestre, Manel Villalante i per Miquel Nadal, secretari per la mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

El plenari es va desenvolupar segons l'ordre del dia que contemplava entre altres temes la coordinació intermunicipal, els equipaments de seguretat i els estudis de situació i metodologia que s'aplicarà per determinar la representació del sector en el Consell del Taxi.

Respecte a la preocupació expressada pel sector del taxi en relació amb la futura aprovació de la Ley Ómnibus¹, que incidiria en l'eliminació de l'autorització per a l'arrendament de vehicles sense conductor, per la competència deslleial que suposaria per al sector del taxi, Manel Villalante va comunicar als membres del Consell que la Direcció General de Transports va presentar les al·legacions corresponents i traslladà tranquil·litat al sector.

El director general de Transports va informar sobre l'estat en què es troben les negociacions sobre l'estructuració de les àrees de prestació conjunta. Va manifestar que les àrees de Tarragona, Manresa i Sant Quirze estan en procés de consolidació. Respecte a la primera va informar que ja es va arribar a un acord amb la major part del sector, a excepció d'un nucli petit de taxistes, i que es preveu que s'apliqui abans de l'estiu. Quant a l'àrea de Manresa demanà als sindicats que facin un esforç per arribar a un acord, ja que hi



Miquel Nadal i Manel Villalante van presidir el Consell.

ha posicions diferents a la capital i a la resta de municipis. Manel Villalante avançà que s'està treballant per a la constitució de l'àrea de prestació conjunta de Lleida i del Segrià.

Respecte a les demandes per posar fi a les situacions de frau i competència deslleial ocasionades per les furgonetes que realitzen trasllats per a agències de turisme, el director general de Transports assegurarà que s'hi està treballant. Va subratllar, a més, que les agències de viatges no estan autoritzades a realitzar trasllats de l'hotel a l'aeroport amb un preu diferenciat i que així se'ls havia comunicat.

Amb relació als canvis del règim tarifari previstos per al 2010, manifestà que s'estarà en condicions d'incloure la Tarifa nocturna 4 per a les carreres interurbanes.

Quant a la demanda formulada per l'STAC i altres organitzacions per tal que es faci una moratòria d'atorgament de noves llicències de taxi per part dels municipis catalans, Villalante informà que, atès que la concessió d'una llicència és competència municipal, el Departament de Transports ha traslladat als municipis respectius la preocupació de les organitzacions.

Reglament d'emissores de taxi

En el marc del Consell del Taxi, Manel Villalante anuncià que, atesa la dificultat que té d'unificar criteris i prioritats per elaborar un Reglament d'Emissores, com a conseqüència dels diferents models existents a tot el territori de Catalunya i les seves cobertures amb relació al lloc de prestació del servei, la Direcció de Transports va decidir encarregar a una empresa externa l'elaboració del referit Reglament per tenir una norma completa. Villalante posà èmfasi en la importància que té arribar a aquest consens per poder-lo posar en pràctica.

En el marc del Consell també es va tractar dels problemes de funcionalitat del Servei d'Emergències 112 i, en aquest sentit, s'ha comunicat que s'està treballant per cercar solucions amb la participació del Departament d'Interior i de l'IMT. Demanà al representat del Departament d'Interior tornar a convocar la Comissió de Seguretat.

Per últim, davant la dificultat que hi ha en aquests moments per arribar a acords entre els membres de les organitzacions que fins ara participen com a representants en el Consell, Manel Villalante proposa crear una comissió de treball per analitzar la instrumentalització d'una consulta al sector, que estarà integrada per 2 representants del STAC, 2 de la Federació Catalana del Taxi, 1 del GUT, 1 membre de la Federació de Municipis, 1 en representació de l'IMT i 2 representants del Departament de Transports de la Generalitat de Catalunya.

La representant dels Consumidors i Usuaris de Catalunya sol·licità al sector del taxi fer una reflexió sobre el seu corporativisme i sobre el fet de no tenir present l'usuari a l'hora de prendre decisions, fet que incideix en el servei.

¹ Ley de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.



NOU ŠKODA OCTAVIA EASY 1.6 MPI 102CV

Preparat per a transformació a **AutoGas**.

- ABS + MBA + MSR + ASR + EBD
- Airbags frontals i laterals
- Reposacaps davanter actius
- Aire condicionat
- Ràdio CD + MP3
- Control de velocitat
- Tancament centralitzat amb control remot

Per només
14.440€⁽¹⁾



LA MILLOR ALTERNATIVA PEL SEU NEGOCI.

Líders del mercat, ara amb la tecnologia del carburant alternatiu més utilitzat: l'AutoGas.

Avantatges del AutoGas:

- Subvencions de fins a **2.000€** de l'Institut Català de la Tecnologia.
- Reducció del consum per Km: **24%**
- Depòsit AutoGas de **74 litres**.
- Autonomia de fins a **1.230 Km** combinat amb gasolina.

I a més **REPSOL GAS** ofereix:

- Subvenció de **500€** en l'equip d'AutoGas.
- **1.000€** en vals carburant de REPSOL GAS.

Amb la col·laboració de:



I a més, la més àmplia gamma de possibilitats:



Per només
14.830€⁽²⁾

ŠKODA OCTAVIA TOUR
1.9 TDI 101CV

- Llantes d'aliatge de 15"
- Climatitzador
- ABS + MSR + MBA + ASR
- Control de velocitat
- Tancament centralitzat amb control remot
- Alcavidres elèctrics davanter i posterior



Per només
17.600€⁽³⁾

**NOU ŠKODA
OCTAVIA COMBI**
EASY 1.9 TDI 105CV

- ABS + MBA + MSR + ASR + EBD
- Airbags frontals i laterals
- Aire condicionat
- Ràdio CD + MP3
- Control de velocitat
- Tancament centralitzat amb control remot



Per només
17.720€⁽⁴⁾

NOU ŠKODA OCTAVIA
EASY 1.9 TDI 105CV
AMB PACK EASY PLUS

- Llantes d'aliatge de 16"
- ESP + ABS + MBA + MSR + ASR + EBD
- 8 airbags
- Ràdio CD + MP3
- Climatitzador bizonal
- Control de velocitat

¡ÚLTIMES UNITATS!



Per només
18.290€⁽⁵⁾

ŠKODA SUPERB
COLLECTION 1.9 TDI 115CV

- Llantes d'aliatge de 16"
- 8 airbags
- ESP + ABS + EDS + ASR + MSR
- Climatitzador
- Ràdio CD + MP3
- Control de velocitat



Entrevista

Pere Sauret,

director del Departament Tècnic de la Fundació RACC

“Coneixent les pràctiques de conducció eficient, ecològica, es pot arribar a estalviar fins a un 20% del combustible i, en definitiva, un 20% d'emissions de CO₂”

Pere Sauret és el director del Departament Tècnic de la Fundació RACC i una de les persones que amb més autoritat pot parlar del canvi que està experimentant la indústria de l'automòbil per adaptar-se a les exigències de les directives de la política energètica de la Unió Europea basada en l'impuls de les energies renovables, l'eficiència energètica, el transport net i els combustibles alternatius. També opina sobre altres temes fonamentals que incideixen en la construcció d'una ciutat sostenible. Pere Sauret és un amic del taxi, l'utilitza sempre quan es desplaça per Barcelona, i no dubta a afirmar que el taxista és el millor informador d'una ciutat.



aquest moment quan l'estalvi energètic és més considerable.

Ara hi ha una aposta més decidida pel gas natural...

Els problemes de medi ambient que tenim a les ciutats són, per una banda, la contaminació de l'aire que ve ocasionada bàsicament per dos elements contaminants: les partícules i els òxids de nitrogen. Tant els cotxes híbrids que tenim avui en dia, que són híbrids de benzina, com els de gas natural, no emeten partícules (pm10) que afecten la salut de les persones. Això és un gran avantatge respecte als motors dièsel. Per tant, el gas natural des d'aquest punt de vista resol la problemàtica; potser l'eficiència energètica del gas natural comparada amb un cotxe híbrid no arriba al mateix nivell com demostren els resultats d'ECOTEST. De totes maneres és una molt bona opció sempre i quan se n'asseguri el subministrament, que és el problema que tenim en aquests moments a Barcelona.

Com veu el futur?

Penso que des del punt de vista del medi ambient haurem d'apuntar totes les opcions possibles. S'està erigint el vehicle híbrid; per una banda, això millorarà la motorització elèctrica i no descartem veure en un futur relativament immediat vehicles elèctrics. Potser a Barcelona el vehicle elèctric entrarà amb les motos per la qüestió òbvia de recàrrega, ja que és molt més fàcil per a un vehicle de dues rodes tenir accés a un punt on hi hagi connexió elèctrica. Però els vehicles híbrids aniran en augment; ja comencem a veure'ls, fins i tot en els taxis; el gas natural no podem deixar-lo de banda, però també aniran apareixent en el futur vehicles híbrids amb gasoil, i aquí potser tindrem un cert guany. També potser el vehicle híbrid alimentat amb GLP podria ser una bona opció de cara al taxista.

Dins dels més de 360 taxis amb energies renovables, n'hi ha un bon nombre que han optat pel GLP...

De fet, el GLP no requereix una modificació de la motorització, per tant és una bona opció. Ara bé, jo aquí agafaria pel ganyot els fabricants, en aquest cas de Toyota i d'Honda, perquè ells també

diguin fins a quin punt el GLP es pot utilitzar amb les motoritzacions que comercialitzen.

Quina repercussió tindria en una ciutat com Barcelona si els més de 10.000 taxis funcionessin amb energies renovables?

Com deia abans, un dels grans problemes de Barcelona és la contaminació de l'aire, ocasionada per les partícules i els òxids de nitrogen. Des del punt de vista de les partícules —la major part dels taxis els tenim amb dièsel—, mutar cap a una nova tecnologia híbrida, que seria benzina i electricitat, o GLP-electricitat, o gas natural, seria un gran avantatge. En cas de fer aquesta mutació, les xifres arribarien quasi a un 25 per cent d'estalvi de partícules i seria una gran ajuda si el sector del taxi anés en aquesta direcció.

Com valora les ajudes que s'ofereixen al taxi per optar per aquests vehicles?

En aquest moment de crisi, totes les ajudes benvingudes siguin. Avui hi ha també el gran debat de l'ajuda al particular per promoure la compra del vehicle i dinamitzar el mercat de l'automòbil. Crec que al taxi se l'hauria d'ajudar, especialment a aquells vehicles que són més necessaris per a la ciutat des del punt de vista de la qualitat de l'aire i per als quals hi ha un diferencial de preu de compra. En aquest sentit seria molt interessant tenir l'ajuda perquè els taxistes es pugin mutar cap a aquestes tecnologies més modernes i més ecològiques.

Sobre la mesa de debat de la sostenibilitat hi ha el tema de la gestió de la velocitat variable. El RACC s'hi ha posicionat clarament en contra. Per què?

Nosaltres sempre hem manifestat que el Pla de la Generalitat de millora de la qualitat de l'aire és necessari perquè els índexs de contaminació de Barcelona estan per sobre del que marca la directiva europea. Ara bé, ens hem posat molt crítics amb la mesura dels 80 km/h primer perquè, en el seu primer any, no era una mesura de velocitat variable, i hem demanat que sigui així perquè creiem que el problema fonamental és la congestió de trànsit. El que s'ha de fer és minimitzar-la. La velocitat variable és

P. Rocío Terán

revista-taxi@amb.cat

Els taxistes de l'AMB estan fent un esforç per incorporar vehicles eficients. En aquests moments hi ha més de 360 taxis que circulen amb energies renovables, dels quals més de 100 són híbrids. Què n'opina?

Al RACC estem estudiant des de fa un temps els vehicles verds, especialment els híbrids; pensem que és un gran encert. De fet, en una avaluació de vehicles que fa ECOTEST, uns assaigs que es realitzen en el laboratori de l'Automòbil Club Alemany (ADAC), el cotxe Toyota Prius és el que ha sortit més ben puntuat durant tres anys, seguit per l'Honda híbrid. Creiem que, tant l'un com l'altre, són una bona opció per al taxi, perquè precisament és en circulació per ciutat on els vehicles híbrids tenen el seu gran avantatge. En el moment d'aturar, de frenar en espera d'un semàfor, és quan el cotxe recupera energia elèctrica que s'acumula en les bateries i donen energia al motor. És en

“En aquest moment, l'ús del taxi en els desplaçaments de ciutat és més avantatjós”

una bona eina per a aquesta minimització, però nosaltres també insistim que ha estat mal aplicada. És a dir, quan diem velocitat variable també estem afirmant que en moments en què no hi ha circulació —a les 12 de la nit, per exemple, no hi ha cotxes— la velocitat sigui variable a l'alça. No es tracta de passar de 80 km/h a menys, sinó de considerar tot l'espectre de la velocitat de la via.

No obstant això, tant la valoració de la Generalitat com la de l'Ajuntament és positiva, perquè ha baixat la contaminació i l'accidentalitat...

La baixada de la contaminació està per veure perquè tenim l'experiència d'Holanda, Àustria i Alemanya que han mesurat la qualitat de l'aire al costat de la via abans i després de la mesura i hi ha resultats contradictoris. Aquí, per desgràcia, no tenim resultats específics abans de la mesura o al costat de la via, per tant, no podem extreure'n aquestes conclusions.

Vostè estaria d'acord amb la idea que aquesta mesura no s'apliqui al transport públic com es va suggerir des d'alguna organització del taxi?

Nosaltres sempre hem dit sí a la velocitat variable amb extensió: no solament limitant de 80 cap avall, sinó també de 80 cap amunt quan ho permet la via i minimitzar la congestió, que és quan es contamina més l'aire. En aquest sentit pensem que l'aplicació de la velocitat variable és correcta sempre i quan es porti de la manera que nosaltres l'entendem.

El taxista reclama sempre una major velocitat comercial. Cap a on s'hauria d'anar per aconseguir-la?

Nosaltres del que sempre parlem és de mobilitat sostenible, que passa per tenir aquells vehicles que la infraestructura, els carrils de Barcelona poden absorbir; per tant, no es tracta de tenir vehicles i prou, sinó de tenir uns mitjans de transport que estiguin d'acord amb les necessitats dels ciutadans. Per la ciutat hem de poder caminar, hem de poder anar amb taxi, amb transport públic,

autobús, metro, i també s'ha de poder tenir un cotxe particular perquè hi ha recorreguts que el transport públic no pot suportar. Quan tenim tots aquests mitjans en un bon equilibri, es pot tenir una situació òptima i contemplar també les velocitats màximes.

En aquest context, com veu vostè la convivència del taxi amb la resta del transport?

Amb la mobilitat sostenible que preconitzem, la bona convivència dels transports és fonamental. Pensem que a Barcelona l'accidentalitat de vianants i de motoristes és un problema. Per tant, aquests dos col·lectius els hem de cuidar amb molta cura per minimitzar els accidents i els efectes. En el tema de la convivència és fonamental pensar que 'tots som tots', perquè el vianant va en cotxe, el que va en cotxe també és vianant, el taxista també a vegades va a peu, també porta el seu vehicle particular. És a dir, tots els usuaris de les vies de la ciutat fem de tot en determinats moments. Per tant, la convivència l'hem d'aprendre. La mobilitat és dinàmica, van apareixent altres mitjans com la bicicleta; caminar s'està potenciant des de l'administració i des del RACC, perquè la ciutat sigui habitable. La moto a Barcelona és un gran esglaó, la nostra ciutat és la segona capital europea en vehicles de dues rodes, i per nombre relatiu d'usuaris és la primera. La convivència de tots aquests mitjans de transport ha de ser, en definitiva, cada vegada més ajustada i que es pugui acomodar i desenvolupar per ella mateixa. Això no és fàcil i també cal que la infraestructura estigui adequada per a la convivència.

Barcelona tindrà abans i després de l'estiu molts més carrils bus taxi. Que n'opina?

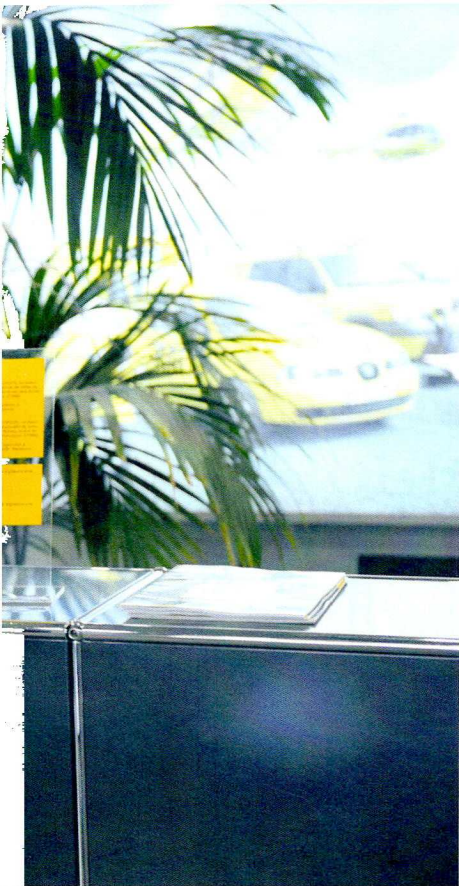
Amb l'especialització de la infraestructura per a cadascun dels mitjans de transport portada a l'extrem es podria arribar a un impossible: necessitaríem uns carrils per a bicicleta, uns altres per a moto, per a taxi... Això no és factible. És una bona mesura sempre i quan estigui



ben calculada en nombre d'usuaris que en gaudeixin. La infraestructura no s'ha d'adequar a un mitjà específic, sinó segons la quantitat d'usuaris que la utilitzen. En aquest sentit, és interessant veure com els carrils bus-taxi de la ciutat de Barcelona van progressant.

Més de 3.500 taxistes, entre professionals en actiu i d'altres amb la perspectiva d'accedir al sector van participar en els cursos de conducció eficient promoguts per l'ICAEN, amb l'assistència del RACC. Per què és fonamental en aquests moments aquesta formació addicional?

En l'evolució tecnològica dels motors, amb la introducció de la injecció electrònica, la forma de conduir de l'usuari influeix molt directament en el consum, tant, que coneixent les pràctiques de conducció eficient, ecològica, es pot arribar a estalviar fins a un 20% del combustible i, en definitiva, un 20% d'emissions de CO₂. El que hauria de passar és que aquestes pràctiques estiguessin integrades en el procés d'aprendre a conduir el vehicle, encara que en aquests cursos prou feina tenim a saber on és el fre o l'embragatge. Aleshores és convenient aquesta formació addicional de conducció ecològica, eficient per a tots els usuaris. L'ideal seria que tots els usuaris sabessin con-



“És interessant seguir projectes com ara l'ECOTEST, on s'avaluen vehicles que hi ha al mercat i en permet saber els rendiments”

molts quilòmetres a sobre, per tant, poques coses se li podrien ensenyar. Evidentment, en el moment de conduir importa també com és la persona. Es veuen fàcilment les reaccions, si va més ràpida, més lenta, amb més precaució, si condueix d'una forma més brusca... En un col·lectiu tan ampli com el del taxi hi ha conductors de tot tipus. Ara, hem de reconèixer la seva professionalitat i el nombre de quilòmetres conduïts.

Des de diferents administracions són moltes les mesures que es van adoptant per millorar la mobilitat i fer-la més sostenible. Què n'opina?

Una cosa és la política, l'altra les mesures que s'apliquin i el dia a dia. Normalment, quasi totes les polítiques que les administracions plantegen sobre la mobilitat i la qualitat de l'aire són massa ambicioses. Es plantegen tantes mesures i totes amb una intensitat tan elevada que a la pràctica és quasi impossible d'aplicar i aconseguir els objectius plantejats. Fóra millor tenir-ne unes molt concretes, molt realistes, molt aplicables i per això cal comptar amb els sectors que després les han d'aplicar. En aquest cas, el sector del taxi hi té molt a dir.

El cinturó de seguretat ha estat sempre un punt polèmic. Com veu la seva aplicació en el taxi així com la regulació sobre la cadireta infantil?

Aquest és un punt de molta controvèrsia. Hem de dir que des del punt de vista de la seguretat, la seguretat passiva ha avançat molt en els vehicles. En el moment de produir-se una col·lisió, un impacte, gràcies als sistemes de seguretat que la indústria de l'automòbil ha incorporat els darrers anys, moltes persones que potser quedarien molt mal ferides o perdrien la vida es poden salvar. El xoc de prova del cinturó de seguretat RACC es fa a 55 km/h en les proves d'EuroNCAP. A aquestes velocitats és on hi ha l'eficàcia d'aquests sistemes. En un cotxe que pateix un impacte a 120 km/h el cinturó i l'*airbag* sí que fan, però no tant com a velocitats relativament baixes com les que s'utilitzen en

ciutat. Per tant, crec que els sistemes de seguretat s'han de portar posats sigui quin sigui el tipus de vehicle o l'ús que se li doni. Quant a la canalla, podem aplicar el mateix concepte, però hi ha una evidència: en el maleter d'un taxi no es poden portar cinquanta models de cadiretes infantils diferents per a cada cas. Jo traslladaria la responsabilitat als pares; quan han d'anar amb un taxi, ni que sigui per ciutat, podrien portar la cadira i instal·lar-la en el moment de pujar-hi.

Quins consells de consum verd pot traslladar al taxista per tal que els pugui adoptar en el seu treball?

El taxista té una gran responsabilitat en el moment de decidir el vehicle que conduirà, perquè circularà molts quilòmetres per la ciutat. Els criteris de compra d'un vehicle fa uns anys eren eminentment econòmics i la “dieselització”. Avui dia ja no cal dièsel o benzina perquè ja tenim un preu molt equiparat i ens regim per altres paràmetres. El motiu econòmic sempre hi és perquè el vehicle és una eina per al taxista, però en aquest cas la motorització híbrida ajuda a reduir els consums, per tant aquí tenim una gran opció. El moment de la compra del vehicle és fonamental, però també la forma de conduir. Hem vist que a través de la conducció ecològica podem estar estalviant un 20% de combustible i d'emissions de CO₂. A la ciutat és important la qualitat de l'aire, per tant aconsellaria evitar molt la motorització dièsel i, en cas de tenir-la, disposar del filtre de partícules, que ara no és obligatori però ho serà, perquè les partícules que provenen de la combustió del dièsel afecten directament la salut de les persones.

És usuari de taxi? Què n'opina?

Penso que a la ciutat, d'entre els diferents mitjans de transport, hem de triarne un per a cada moment. Per fer dos o tres quilòmetres hem de caminar, però per a moviments de negoci, hem de cercar l'operativitat i un temps curt i en aquest moment l'ús del taxi en els desplaçaments de ciutat és més avantatjós.

duir d'aquesta manera. També veiem en el mercat unes certes tecnologies que ajuden els conductors. Per exemple, un motor híbrid ja és molt més eficient que un motor d'injecció estàndard amb gasoil o benzina. Comencen a aparèixer marques als indicadors dels canvis de velocitat, que també són ajudes en aquest sentit. És interessant que tots els usuaris passem per un reciclatge de conducció eficient.

Molts taxistes i ciutadans es queixen de la manca d'informació del fabricant, especialment a l'hora de determinar els consums...

Els fabricants intenten vendre el seu producte i arribar al mercat de la millor manera possible i de la forma més extensa. No és que amaguin informació, sinó que la tecnologia canvia molt ràpidament, estan apareixent noves motoritzacions, nous sistemes... Els concessionaris donen les informacions que ells saben. Per això és interessant seguir projectes com ara l'ECOTEST, al qual es pot accedir a través del *web* del RACC o del propi ECOTEST de la Unió Europea, on s'avaluen vehicles que hi ha al mercat i en permet saber els rendiments.

Com valora el taxista com a conductor?

El taxista és un conductor amb molta experiència. És una persona que porta

Un vuelo de Spanair con destino Madrid estrenará la nueva Terminal T-1 el próximo 17 de junio

El servicio de taxi atenderá la demanda en dos zonas de espera y encoche cubiertas, con capacidad para 380 taxis

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

El próximo 17 de junio, a las 00:00 horas, empieza a operar la Terminal-1 del Aeropuerto de El Prat. Como ya se ha ido informando en esta misma publicación, el servicio de taxi dispondrá de una parrilla de taxis cubierta, con una capacidad aproximada para 713 coches, con los servicios y restaurante pertinentes, y de dos áreas de recogida de pasaje exclusivas para este medio transporte.

La T-1 está estructurada en niveles y a esta construcción se han adaptado los distintos espacios destinados al transporte público. Los taxis con pasaje accederán a la entrada principal de la T-1 por un vial dividido en tres carriles, que son de uso exclusivo para taxis y autobuses. Esta forma de acceso permite al taxista dejar su pasaje en la misma puerta de acceso al área de facturación.

Acceso a la parada o Bolsa de Taxis

- Los taxistas podrán acceder a la Bolsa de Taxis directamente por la B-22 o después de haber dejado a algún pasajero en cualquiera de las otras dos terminales (T-1 o T-2)
- En la Bolsa de Taxis, los taxistas deberán esperar hasta que el per-



Área de encochamiento principal.

sonal de ordenación del taxi indique el momento de su salida hacia la parada principal de la T-1.

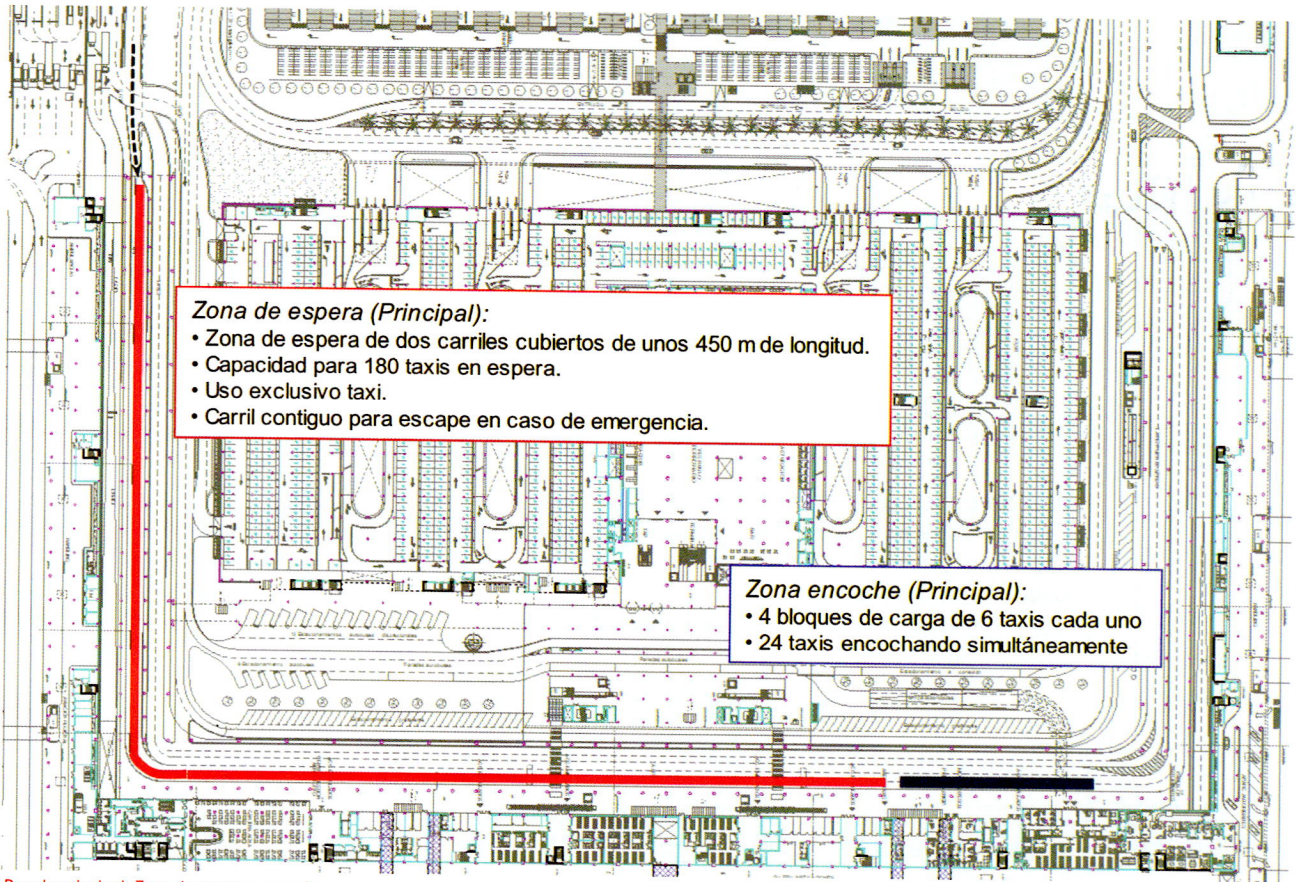
Funcionamiento de las paradas de taxis y recogida de pasaje

Acceso a la T-1 desde la Bolsa de Taxis

- Cada taxista deberá dirigirse hacia la T-1 por el acceso específico de

la B-22, manteniendo la cola formada en la Bolsa de Taxis.

- Accederá a la **Zona complementaria** (la cual se utilizará en situaciones punta). El recorrido en esta zona (o la espera en caso de producirse) se realizará ocupando un único carril, dejando el contiguo libre para los taxistas que se dirijan directamente al Corredor BCN-MAD.



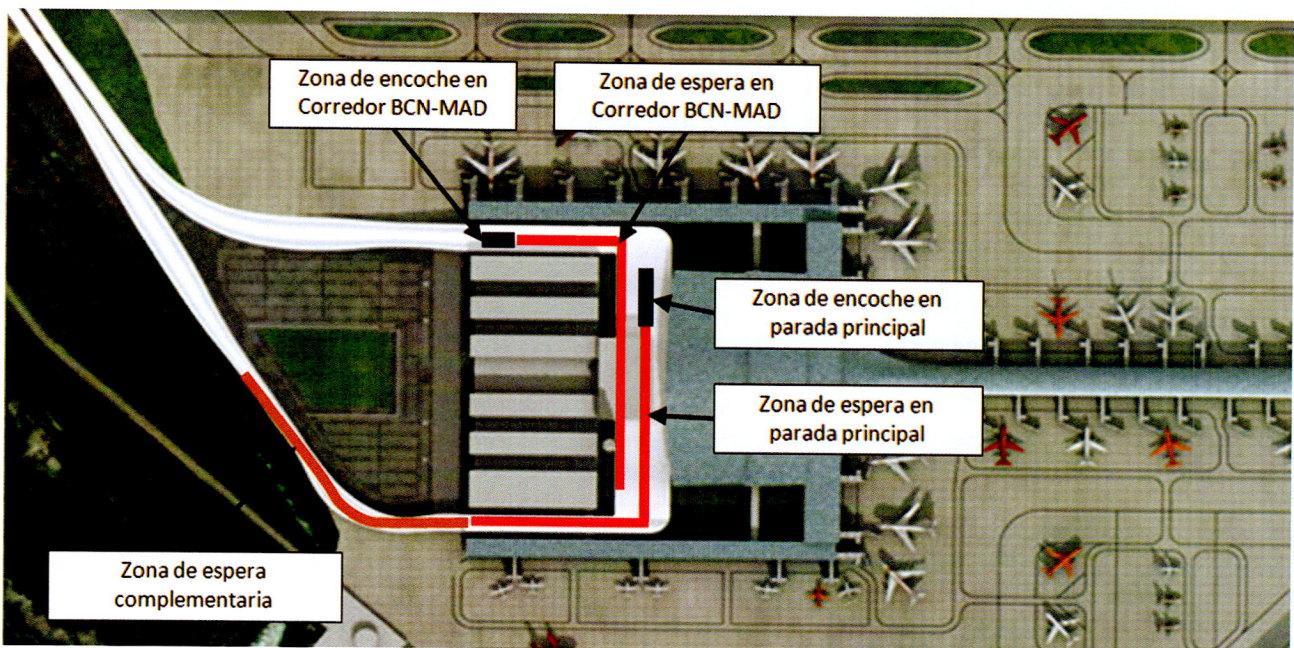
Parada principal. Zona de espera y encoche.

■ Al final de la zona complementaria, un auxiliar del Servicio de Ordenación de Taxis controlará el acceso a la **Zona de espera**

de la parada principal y solicitarán, conforme sea necesario, más taxis a la Bolsa, evitando que taxistas no provenientes de

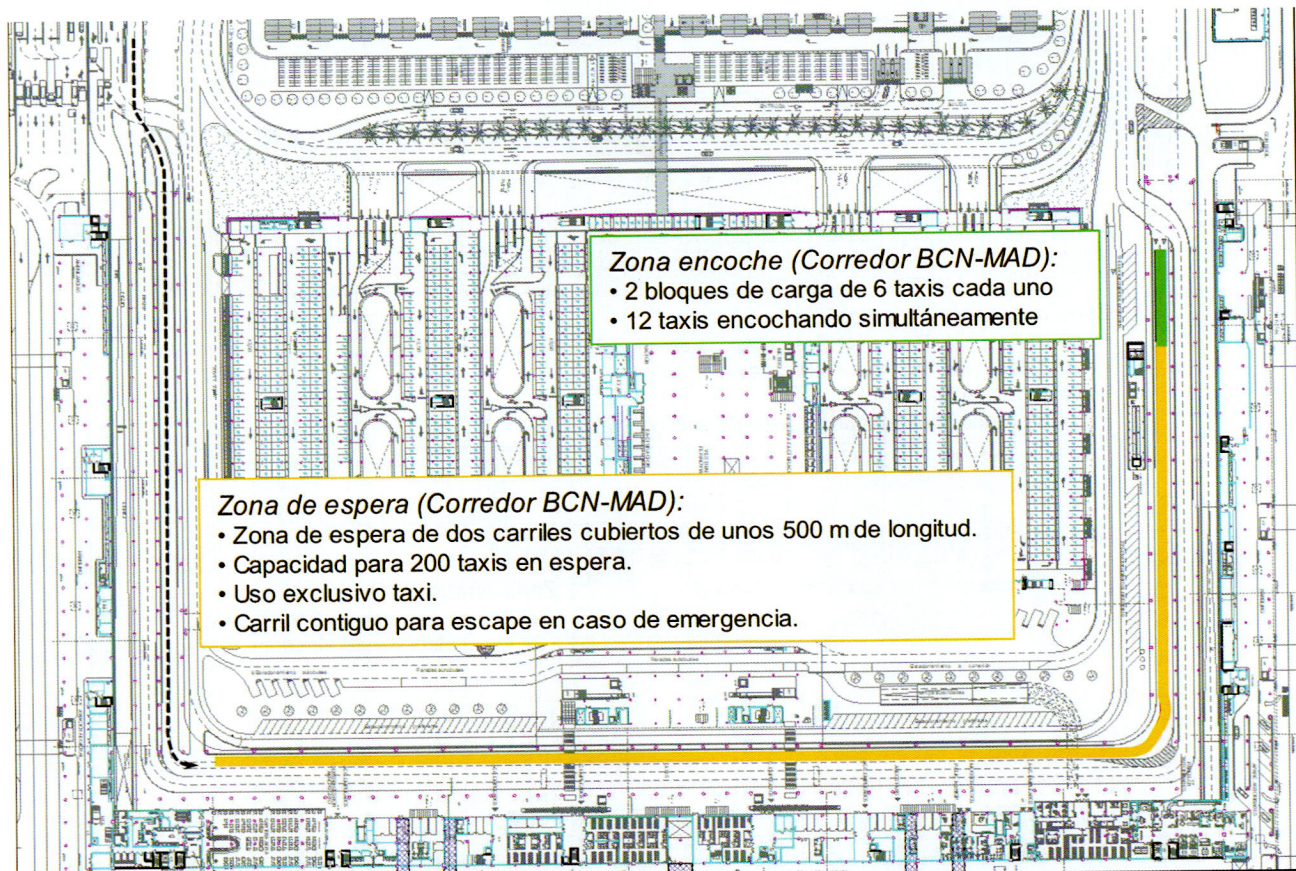
la Bolsa entren a esta zona.

■ La **cola en la Zona de espera se realizará en dos carriles**, a lo



Zona de encoche.

Aeroport de Barcelona



Parada Corredor BCN-MAD (Barcelona-Madrid)

largo de la fachada del dique Sur y parte de la fachada principal, hasta llegar a la **Zona de encoche**.

- En la **Zona de encoche**, los taxistas deberán seguir en todo momento las indicaciones del personal de ordenación de taxis, que indicará el lugar exacto de encoche y el pasajero o pasajeros que debe recoger cada uno de los taxis.
- La subida de los pasajeros a los taxis se realiza en 4 bloques, cada uno de 6 taxis. Ello significa que 24 taxis pueden recoger pasaje de forma simultánea.
- Un auxiliar del Servicio de Ordenación de Taxis colabora a que los pasajeros encochen de acuerdo con la mecánica de funcionamiento establecido.
- Recuerde que los taxistas también dispondrán de un carril

para salir de la zona de carga principal en caso de emergencia o necesidad.

Parada Corredor BCN-MAD (Barcelona-Madrid)

Para acceder al Corredor BCN-MAD no es necesario que el taxi acuda a la Bolsa de Taxis, deberá acceder a la T-1 por la B-22, utilizando el acceso específico hacia la Zona de encoche del Corredor BCN-MAD.

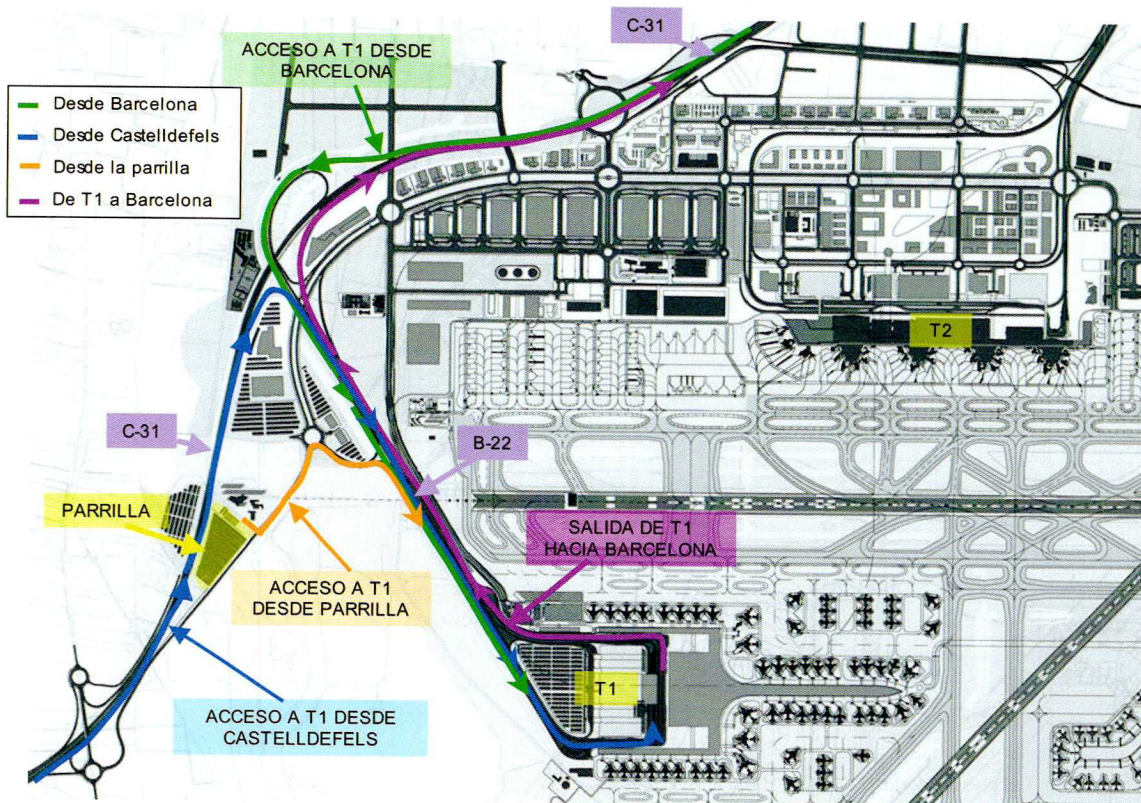
- Superada la zona de espera complementaria, los taxis se desviarán hacia los carriles de uso exclusivo para la parada del Corredor BCN-MAD, siguiendo siempre las indicaciones del auxiliar del Servicio de Ordenación de taxis que encontrará en este punto.
- Los taxistas acceden a la **Zona de espera de la parada del Corredor BCN-MAD**, donde ha-

rán cola en dos carriles a los largo de la fachada principal y la parte de la fachada del Corredor BCN-MAD.

Una vez superada esta zona, los taxistas acceden a la **Zona de encoche**, donde deberán seguir las instrucciones del personal de ordenación de Taxis, que les señalará el lugar exacto de recogida de pasajeros y el pasajero o grupo a atender. (la carga se realiza en dos bloques de 6 taxis cada uno).

Los usuarios del aeropuerto disponen de toda la información sobre la zona donde deben dirigirse para coger un taxi. En ambas paradas (Corredor BCN-MAD) y (Zona de coche principal), AENA tendrá dispuesto personal del Servicio de Ordenación de taxi para agilizar el encochamiento de los pasajeros.

El sistema de gestión de la nueva terminal permitirá dar a los taxistas



Mapa de acceso y salida de la T-1.



toda la información real sobre la llegada de vuelos y horarios.

El primer día de actividad la T-1 moverá a 30.000 pasajeros en vuelos de salida y llegada

El primer vuelo que estrenará la T-1 será de la compañía Spanair, que saldrá a las 06:00 de la mañana del 17 de junio dirección Madrid, con 180 pasajeros. Para ese día se tienen programadas 240 operaciones entre vuelos de salida y llegada, con una previsión de algo más de 30.000 pasajeros.

Las primeras compañías que se trasladen a la nueva Terminal T-1 serán las de la empresa Star Alliance. Forman parte de ella: Spanair, Lufthansa, Tap Air Portugal, Swiss, Brussels Airlines, Austri Airlines, SAS, Turkish Airlines, Singapore Airlines, Air Baltic, Egyptair, LOT, Blee 1, Estoin Air, Adria Airways, Air Comet, Aegean Airlines, Croatia Airlines y US Airways.

Spanair, Lufthansa, Tap Air Portugal, Swiss y Brussels Airlines cubren el 57% de la cuota de mercado del aeropuerto del Prat.

Más adelante y progresivamente se irán incorporando las otras dos alianzas One World (septiembre) y Sky Team (antes de final de año) y sus compañías asociadas, además de las compañías internacionales que no están asociadas a las alianzas. AENA asignó en diciembre de 2008 el uso de la Terminal-1 a las tres alianzas referidas: Star Alliance, One World y Sky Team.

El día 17 de junio trabajarán en la T-1 alrededor de 4.000 personas, y estarán operativos los 30 bares y restaurantes, 50 tiendas y 2 salas VIP.

AENA prioriza el servicio del taxi en la nueva T-1

Los taxistas aprueban el sistema de gestión del servicio de taxi en los nuevos espacios

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Doscientos veinticinco taxistas en activo tuvieron la oportunidad, el 23 de mayo, de conocer los espacios que AENA ha dispuesto en la Terminal-1 para el servicio de taxi. Los taxistas se concentraron a las 10 de mañana en un espacio cercano a la gasolinera próxima a la actual parrilla y, con una organización impecable, los 225 vehículos se trasladaron a la nueva parrilla de 713 plazas que dará servicio a la flamante Terminal.

Los taxis ocuparon los espacios reservados para cada vehículo en cómodas filas, todas ellas cubiertas. Fue el punto de partida de la prueba y también de las primeras impresiones. Adrián Ramírez, licencia 1709, decía que “la encontraba bonita, muy bien construida y que la espera mereció la pena”. Otros destacaban su capacidad y la distribución en filas paralelas; más de uno se sorprendía de la zona reservada al restaurante y esperaba que mejorara la calidad del servicio y el mantenimiento de las instalaciones. Otros se referían a los espacios reservados a la petanca y pedían la instalación de bancos como en la parrilla antigua, así como más papeleras. El vuelo cercano de los aviones sorprendió a más de uno y no dudaron en exclamar que entre espera y espera el ruido podía ser un elemento perturbador.

La prueba piloto tuvo por objetivo comprobar el correcto funcionamiento del proceso previsto para la carga de pasajeros de la nueva Terminal, así como asegurar la capacidad de respuesta para atender la demanda de taxis en hora punta. Los distintos tests se realiza-

ron con la colaboración de 230 figurantes, que simulaban ser pasajeros.

La prueba se inició en la parrilla, punto desde el cual los taxis se desplazaron al nivel inferior de la T-1 para recoger pasaje en la Zona de carga principal. Allí pudieron experimentar el sistema de encochamiento dirigido por el personal de vigilancia de AENA que, en esta parada está organizado en cuatro bloques con una capacidad para 6 taxis. Los taxistas pudieron comprobar que este sistema permite a 24 taxis recoger pasaje de forma simultánea. Asimismo observaron que a continuación existía un espacio de 350 m de longitud con una capacidad para 200 taxis en espera. Las opiniones sobre el sistema fueron en general muy positivas, tanto de los taxistas como de los usuarios figurantes. Cristina Ortiz, con la licencia 617, comentaba que el sistema le pareció muy correcto y destacó la buena coordinación del personal de vigilancia y ordenación; Juan Ramón (licencia 1861) opinaba que el encochamiento de esta manera es mucho más ágil. Otros taxistas valoraron el hecho de que la recogida de pasaje se hace en un lugar exclusivo para el servicio de taxi.

La prueba piloto continuó para dejar a los pasajeros en la planta superior de la T-1, con el objeto de que los profesionales del taxi observaran el punto destinado a la descarga de pasaje y de acceso a la zona de facturación antes de coger un avión. Respecto a esta zona, Jeremi Ramírez, licencia 1699, sugería que hubiese una mayor señalización.

Los 250 taxis repitieron esta operación varias veces, tiempo suficiente como para familiarizarse con los espacios des-

tinados a los movimientos del taxi en la nueva T-1. Las sugerencias fueron muchas y diversas, pero algunos coincidieron en afirmar que encontraban algo larga la distancia entre la parada de taxis y la zona de encochamiento.

María Luisa Sardà, jefa de la División de Servicios Aeroportuarios, valoraba de forma positiva la prueba realizada con los 225 taxistas y afirmaba que con ésta se pretendió ver si el diseño para la carga y descarga de los taxis funcionaba perfectamente y, por otro lado, si en hora punta se era capaz de atender la demanda que AENA había calculado para esos momentos. Volvió a resaltar que en la nueva Terminal hay un espacio dedicado exclusivamente para los taxistas, donde pueden enconchar a la vez 24 taxis, y estar en espera muy cerca hasta 200 vehículos más, y que hay una parrilla que apoya a toda la infraestructura cercana a la T-1 con una capacidad para 713 taxis más.

Miguel Ángel Martín, gerente del IMT, valoró también de forma muy positiva la experiencia y destacó que los propios taxistas han comprobado que esta nueva infraestructura comporta un cambio sustancial en la forma de encochamiento en relación al sistema de la T-2. Destacó, asimismo, el hecho de que el taxi ahora tiene la exclusividad para encochar sin cohabitar con otro medio de transporte público o privado, factor, subrayó, valorado muy positivamente por todos.

El Institut Metropolità del Taxi y AENA agradecen la colaboración y la buena predisposición de todos los/las taxistas que participaron en la prueba piloto del 23 de mayo. Asimismo rogamos nos hagan llegar sus sugerencias al correo electrónico siguiente: imet@amb.cat



Detalle de la parrilla de taxis para la T-1.



Vista general de la parrilla con los 225 taxistas que participaron en la prueba piloto.



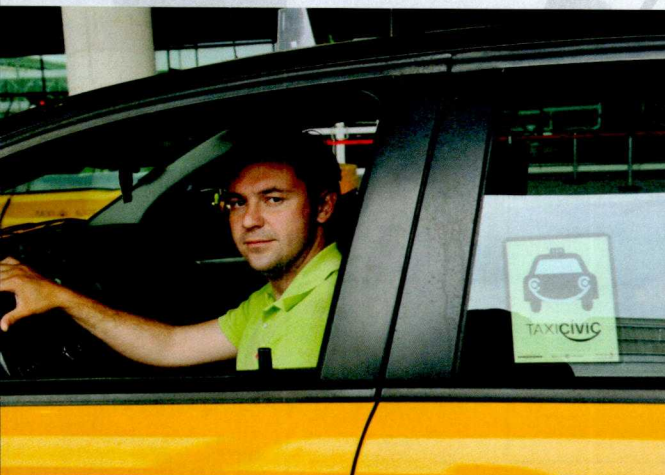
Espacio de encochamiento de la Zona Principal.



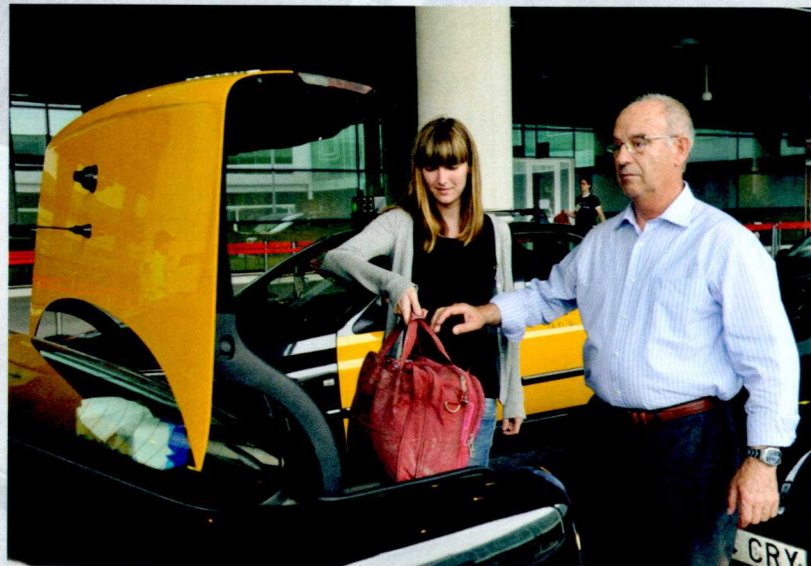
Pasillos de pasajeros para el encochamiento.



Cristina Ortiz:
"Un sistema de recogida de pasaje muy organizado y coordinado."



Premi Ramírez: "Sugiero una mayor señalización en la zona de acceso del pasajero a la T-1."



"La espera en la parrilla será más cómoda porque al ser cubierta tendremos más sombra"

Dionisio Gracia Fajardo / presidente del STAB



El STAB se traslada a la calle de Juan de Garay, 21

Hace ya muchos años, más de treinta, un pequeño grupo de taxistas encabezados por mi persona decidieron iniciar una asociación que, amén de defender los intereses del colectivo de taxis de Barcelona, ayudara, guiara, asesorara, en definitiva: fuera un referente en esta ciudad y en este ramo. Creemos, honestamente, que se ha conseguido, hay muchas pruebas, pero no por ello hemos dejado de trabajar con ahínco, con ganas, para que nuestro sector siga, en lo que a nosotros atañe, bien asesorado, bien defendido.

Todo esto ha ocurrido en un pequeño local, de no más de 50 metros en la calle de La Jota. Hoy creemos que es difícil que un taxista de Barcelona no haya oído hablar de *La Jota*, lo decimos con orgullo, pero sin pedantería, creemos que son muchos años y que se la nombra con cariño.

De todas maneras, todo evoluciona y, el que no, se anquilosa. Sois muchos los que a lo largo de los últimos años, en especial desde que nos hicieron la calle peatonal os habéis ido quejando de la dificultad de acceso, lo entendemos y respetamos y estamos agradecidos por el esfuerzo que supone para una profesión cuya herramienta es el vehículo haber seguido siendo fieles a

la calle *La Jota* y, por ende, a nosotros.

Por ello nace un nuevo local que deseamos sea de vuestro agrado, cómodo y de fácil acceso para todos. Por fin, ya os podemos decir, "os atendemos en la **calle de Juan de Garay, nº 21, justo debajo de la Plaza de Maragall.**"

Hemos hecho un esfuerzo anímico y económico para, aparte de gozar de un mayor espacio de atención al público, tener la posibilidad de dejar los vehículos, *handicap* importante que teníamos en el anterior.

Hemos solicitado una parada en el chafalán, vamos a hablar con los parkings que hay próximos...; en fin, sabemos que vuestra "casa" es el vehículo y por ello nuestra obligación es la de facilitaros el acceso.

De todos modos, la calle de la Jota seguirá abierta ofreciendo el servicio de la escuela de taxi; siempre hemos dicho que la renovación de la flota es muy necesaria y que las nuevas incorporaciones favorecen la salida de nuestros jubilados.

Quiero dar las gracias a mi equipo de trabajo, a la Junta y a muchos de nues-

tros socios que me animaron a dar el paso, ellos saben lo que me costó, son muchos años, pero el resultado creo que ha sido bueno.

Pretendemos mejorar los servicios que prestamos y trabajar con una mayor comodidad y un mejor acceso. Creemos que este cambio los mejora.

Aprovecho esta nota para volver a insistir en antiguas peticiones que no acaban de fructificar y que son fundamentales para favorecer nuestro sector frente a los ciudadanos: el caso de la Estación de Sants, el muelle adosado o la nueva terminal del aeropuerto; sin olvidar las necesarias microparadas o el habilitar de forma libre y gratuita para todos los taxistas las zonas azules y verdes con el fin de poder atender nuestras necesidades. Con la adopción de estas medidas y el respeto escrupuloso a los carriles, paradas y giros, ganaremos en velocidad comercial y mejoraremos el servicio y la imagen del taxi metropolitano.

Un saludo a todos los lectores de la revista *Taxi*.

Publicitat

stab Sindicato de Taxistas
Autónomos de Barcelona

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

Profesionales desde hace más de 30 años.

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

BRÚ & ASOCIADOS Abogados

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

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



Elecciones libres, democráticas y en urnas

Tras la última reunión que se celebró en el Institut Metropolità del Taxi (IMT) para debatir las conclusiones de una comisión que se había escogido para tomar medidas para paliar la crisis que padece el sector, quedó demostrada la necesidad de unas ELECCIONES en el sector ante la amalgama de siglas presentes en la mesa de negociación.

Sindicatos recién creados, organizaciones empresariales divididas, organizaciones de trabajadores que se equivocaron de mesa, representantes de escuelas que están en los mejores momentos de su historia (en absoluto están en crisis)...

La última consulta que se realizó en el taxi de Barcelona fue en el año 2000 y en la cual salió como primera fuerza sindical dentro del Área Metropolitana

el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), con el 31% de los votos, seguido del Gremio Unión de Taxistas (GUT), con el 22%; la Associació Empresarial del Taxi (AET-ABEAT), con el 18% y el Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB), con el 15%. Después, tras la ley se escogieron unas comisiones territoriales y un Consell Català del Taxi constituyente que debería definir la forma de elección de los representantes del sector en dichos organismos.

Para el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) sólo hay una vía para que los taxistas de forma democrática elijan a sus representantes: las URNAS, por VOTACIÓN LIBRE Y SECRETA. Y vamos a luchar dentro de esta comisión que ha sido creada para elegir el método para que la decisión final de las

votaciones sea ésta.

Existen ejemplos concretos, como la elección de los representantes de los agricultores en las cámaras agrarias que lo hacen de esta forma. Por lo tanto ya existen precedentes y también existen las consultas anteriores en el sector del taxi. Por tanto, creemos que es el método más justo y democrático porque ha sido así toda la vida.

El Sindicat del Taxi de Catalunya quiere reforzar esta postura porque, aunque cree que tiene la verdad, quiere demostrar que su pensamiento no es único, sino el de millares de taxistas. El STAC pide a todos los taxistas que secunden una campaña que se va a iniciar de recogida de firmas para pedir las elecciones libres y democráticas en URNAS.

Publicitat

AutoRentat Galileu Lavado a mano



LAVADO INTEGRAL

Lavado profundo de carrocería exterior y limpieza exhaustiva y en profundidad del interior

- Lavado íntegro del exterior a mano
- Limpieza de manchas, sedimentos y polvo del interior
- Limpieza de asientos, suelos (alfombras), paneles, bandeja trasera, techo y maletero
- Superaspiración de tapicería e interior del vehículo
- Limpieza exhaustiva de llantas y bajos de puertas
- Limpieza y encerado de paneles interiores
- Limpieza de lunas (interiores y exteriores)
- Revitalización y lustre de vinilos
- Desodorización de toda la parte interior

Tiempo de ejecución: 6 - 8 horas

Frecuencia recomendada: cada año

Solicite cita previa

Precio: ~~120,00~~ €

OFERTA EXCLUSIVA
Para taxistas

GRAN OFERTA EN LAVADO INTEGRAL
90 €
PARA TAXISTAS

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

Barcelona, capital de la innovació

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Del 17 al 19 de juny, Barcelona acollirà el Saló HIT (World Innovation Summit) Barcelona que per primera vegada reuneix tres sectors claus i amb potencial de creixement. Les sessions se celebraran a la Fira de Montjuïc on es preveu l'assistència de més de 2.500 compromissaris relacionats amb el món de les telecomunicacions, les energies netes i renovables i la ciència de la salut i la biotecnologia.

En el marc d'aquests tres sectors, HIT Barcelona organitzarà tres competicions dirigides a emprenedors que vulguin obtenir un reconeixement. La primera (HIT Telecom) es

desenvoluparà al voltant de la indústria de la telefonia mòbil i les empreses o pymes, les quals podran presentar els seus productes i serveis a un jurat compost per representants d'importantes empreses de telefonia mòbil, i les guanyadores participaran en la fase final del Global Mobile Awards, que es lliurarà en la propera edició de l'any 2010 del Mobile World Congress a Barcelona. Hit Clean Tech escollirà els millors productes i serveis relacionats amb el sector de les energies alternatives, netes i renovables; mentre que la tercera competició, HealthCare, seleccionarà la millor proposta en l'àmbit de l'assistència sanitària, tecnologia mèdica, biotecnologia vermella i diagnòsi.

En el marc del saló s'han organitzat

conferències i debats, entre les quals cal destacar la ponència 'Camí a una tercera revolució industrial' del president de la Foundation on Ecomic Trends, Jeremy Rifkin, un dels analistes més influents de l'anomenada economia global.

Al voltant de HIT Barcelona es mouren moltes persones procedents de diversos països, la qual cosa fa preveure una demanda de mobilitat important. Aquest esdeveniment està organitzat pel Pla Estratègic de Barcelona i Fira de Barcelona i compta amb el suport del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de la Generalitat de Catalunya, de l'Ajuntament de Barcelona, de la Cambra de Comerç de Barcelona i de La Caixa.

Los cardiólogos nos visitan de nuevo



Del 29 de agosto al 3 de septiembre se volverá a celebrar en Barcelona el Congreso de la Sociedad Europea de Cardiología en el que se esperan en torno a 28.000 participantes.

Es la cuarta vez que este congreso se realiza en Barcelona –las anteriores ediciones fueron en 1992, 1999, 2006– dada la capacidad hotelera de la ciudad, los excelentes servicios de Fira de Barcelona, y el apoyo incondicional de Turisme de Barcelona, a través del Convention Bureau. También apoyan este proyecto de forma decidida los ayuntamientos de Barcelona y l'Hospitalet de Llobregat, especialmente para los temas de transportes, circulación y seguridad.

El Congreso se celebrará en Fira Gran Via y los accesos serán por la nueva entrada junto a la plaza Europa de l'Hospitalet. La parada de taxis, como ya es habitual desde que Fira cambió el acceso al recinto, estará en la Avda. Juan Carlos I.



YA ESTÁ A LA VENTA EL NUEVO TAXÍMETRO

TAXITRONIC



**TE RECOMPRAMOS
EL CONJUNTO
TX30 + IR30/32 POR**

50 €

**O TE REGALAMOS
UN NAVEGADOR
VDODAYTON MS 2010**

**(Oferta válida hasta fin de existencias
y/o hasta el 30 de junio de 2009)**



La Ciutat de la Justícia, un nou punt d'oferta i demanda de taxis

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Des de la inauguració oficial de la Ciutat de la Justícia de l'Hospitalet el 4 de maig passat, l'activitat dels diferents edificis és cada cop més creixent i ho serà fins a l'octubre, mes en què està previst el trasllat dels òrgans i unitats judicials restants.

Des del maig ja funcionen en l'edifici F els Jutjats i els Fiscals de menors, i en el edifici I, els Jutjats de violència sobre la dona. Per a finals de maig està previst el trasllat dels Jutjats Penals (edifici P) i de la Fiscalia Provincial de Barcelona (executòries). Abans de finalitzar el juliol ja estaran situats els Jutjats d'Instrucció (edifici I) i, entre d'altres, el Servei comú de notificacions i embargaments (penal), així com el Deganat Governatiu (Edifici I). El setembre i octubre es preveu el canvi dels Jutjats de primera instància (edifici C).

El complex de la Ciutat Judicial està format per vuit edificis, sis dels quals estaran habilitats per als usos judicials. És l'obra civil de caire judicial més gran que s'ha construït mai a Catalunya; ocupa 232.368 metres quadrats de superfície construïda, i ha necessitat una inversió en obra de 296 milions d'euros, una inversió en mobiliari de prop de 14 milions d'euros, i una inversió en TIC d'uns 25 milions d'euros.

La mobilitat de la zona ha estat planificada de forma molt acurada i és per al taxi, en concret, una font molt important de demanda i oferta de servei.



Zones d'encotxament i desencotxament per al servei de taxi

Els taxistes poden desencotxar en la mateixa Gran Via de les Corts Catalanes (banda muntanya), just davant de l'àrea d'accés a la Ciutat de la Justícia.

Per una altra banda, hi ha dos punts d'encotxament i desencotxament als laterals dels carrers de Joan Gris (abans General Almirall) i del carrer de L'Apreatadora.

Preneu-ne nota!

Altres parades

Barcelona

- Rambla del Raval, 17 (Hotel Barceló Raval)
- Carrer de la Mare de Déu de la Salut, 78 (Institut d'Ozonoteràpia)
- La Rambla, 91 (parada anul·lada per obres i que ja torna a estar activa)
- C/ Joan Gris s/n (abans General Almirall). Aquesta parada dona servei a la Ciutat Judicial).

L' Hospitalet de Llobregat

- Carrer de Francesc Layret, 1-9 (prop mercat de Collblanc)
- Carrer de Física (lateral dret sentit nord) davant Centre Comercial Granvia 2.

Gavà

La parada situada a la Rambla Lluch ha estat traslladada al carrer d'Artur Costa cantonada Rambla de Joaquim Vayreda. En aquesta Rambla, cantonada Carretera Santa Creu de Calafell, s'ha ubicat una llançadera amb espai per a 3 vehicles que es nodreix de la parada abans esmentada al carrer d'Artur Costa.

Cornellà

Per obres de remodelació a la zona s'anul·la la parada existent a la Carretera d'Esplugues. S'està tramitant amb els serveis tècnics de l'Ajuntament el trasllat de la parada al lloc més adequat.

Carrils taxi

S'ha senyalitzat carril taxi a l'avinguda de la Meridiana d'entrada i sortida. Es continua demanant que s'ampliï aquesta senyalització a tota l'avinguda.

El Consorci de l'Àrea Metropolitana de Barcelona comença a caminar



Consell del nou Consorci de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

► El 5 de maig passat es va oficialitzar la constitució del Consorci de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (CAMB) en un acte de presentació que es va celebrar a La Farga de l'Hospitalet de Llobregat. El Consorci neix amb la voluntat de ser el màxim impulsor de la institucionalització única i definitiva de l'àrea metropolitana de Barcelona, en la qual participen com a ens consorciats les tres entitats metropolitanes actuals: Mancomunitat de Municipis (MMAMB), Entitat Metropolitana del Transport (EMT) i Entitat del Medi Ambient (EMA), així com d'altres entitats i empreses públiques. El Consell és l'òrgan superior del Consorci, presidit per l'actual president de la MMAMB i alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, a qui acompanyen en la vicepresidència els presidents de l'EMT, Antoni Proveda, i de l'EMA, Francesc Narváez. Per a les funcions executives del CAM s'ha anomenat com a gerent Josep Roig, que aporta al nou ens la seva experiència en el Projecte Metròpolis així com la configuració de grans àrees metropolitanes. Antonio Balmón, alcalde de Cornellà, s'ocuparà de la vicepresidència executiva.

Jordi Hereu, alcalde de Barcelona, va subratllar que amb la constitució del Consorci no es crea més burocràcia, sinó un instrument de cohesió eficient que permetrà treballar en comú per donar força al pla metropolità i per reflexionar i planificar temes de present i de futur fonamentals com ara el finançament metropolità, les polítiques de promoció econòmica i laboral, les infraestructures i els eixos de la mobilitat metropolitana. L'alcalde de Barcelona va ressaltar el valor polític de la constitució de la nova organització perquè permetrà començar a 'fer camí' en espera que s'aprovi el marc legislatiu que permeti institucionalitzar definitivament l'àrea metropolitana de Barcelona. Jordi Hereu va posar de relleu en molts moments del seu discurs la unitat de les diverses forces polítiques, que ha fet possible l'impuls i la constitució del CAMB. "Aquesta unitat", assegura l'alcalde, "afegeix força" a aquest nou instrument. El Consorci que ara ja camina compta amb el recolzament del PSC, CiU, ERC i ICV-EUiA.

Des d'abril únicament se subvencionen equips de seguretat GPS-GPRS/GSM que disposin de dues targetes

► Des del 24 d'abril, l'IMT subvenciona la instal·lació i posada en servei d'equips de seguretat GPS-GPRS/GSM connectats al Servei d'Emergències 112 de la Generalitat de Catalunya.

L'equip que se subvenciona ha d'estar integrat pels elements següents:

- 1 *pisón* per activar una trucada al Servei d'Emergències 112.
- Sistema de localització i posicionament del vehicle GPS
- Sistema de comunicació GSM entre el vehicle i la central del 112. L'equip haurà d'estar dotat amb dos mòdems separats (canals A i B) per realitzar simultàniament la comunicació de veu i l'enviament de dades en cas d'emergència.

L'IMT subvenciona fins a un màxim del 37,5% dels costos acreditats i, en tot cas, fins a un màxim de 225 euros per llicència.

Per beneficiar-se de la subvenció referida, el taxista ha de ser titular de la llicència de taxi; estar al corrent de les seves obligacions fiscals, socials i laborals i acreditar l'adquisició d'un sistema de seguretat amb les característiques abans descrites (GPRS/GSM, amb dos mòdems, un per a la comunicació de veu i un altre per a la comunicació de dades) i la connexió al Sistema d'Emergència 112. Tampoc ha de tenir deutes pendents de pagament amb l'IMT derivats de taxes liquidades o multes per motiu de sancions fermes en via administrativa ni haver estat subvencionat anteriorment pel mateix concepte per aquest organisme.

La subvenció s'atorga quan l'interessat ha aportat la documentació que certifica haver suportat la despesa.

On i com sol·licitar-la?

Els taxistes interessats han de presentar una instància demanant la

subvenció i l'han de presentar a les oficines de l'IMT de la Zona Franca i, a més, hauran d'aportar la documentació següent:

- **Certificats acreditatius d'estar al corrent de les obligacions fiscals (Hisenda) i laborals (Seguretat Social).**
- **Original de la factura de compra de l'equip i justificant de pagament, amb fotocòpies per a compulsar.**
- **Certificat d'instal·lació del sistema.**
- **Sol·licitud de connexió al servei d'emergències 112 o document de formar-ne part.**
- **Justificant del compte o llibreta on s'hagi de transferir la subvenció.**

Les subvencions s'atorgaran entre els sol·licitants que reuneixin els requisits per ordre cronològic de petició i fins al límit de partida disponible.

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

► La Direcció General de Transports de la Generalitat de Catalunya estudia implantar l'any 2010 la tarifa nocturna per als serveis interurbans.

Davant aquesta perspectiva aconseguim als taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona, que encara cir-

culen amb el mòdul antic —segons la darrera estadística de l'IMT 1.855 es troben en aquesta situació—, que es plantegin el canvi i no ho deixin per a última hora.

El 82% dels mòduls que avui porten els vehicles autoritzats per a taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona

no tindran el problema d'adaptar aquesta nova tarifa interurbana que proposarà la Direcció General de Transports, com tampoc qualsevol altre multitarifari que en el futur es pugui adoptar en la perspectiva, cada cop més factible, d'una diversificació accentuada de la demanda.

Jornades formatives sobre el sector del taxi Adreçades a Guàrdies Urbans, Polícies locals, Mossos d'Esquadra i empreses de seguretat

► L'Institut Metropolità del Taxi (IMT), conjuntament amb la International Police Association (IPA), ha organitzat, els dies 27 de maig i 9 de juny, unes jornades formatives sobre la Reglamentació del Taxi adreçades a tots els agents de l'autoritat, així com a empreses privades que tinguin alguna vinculació amb el sector.



Moment d'inauguració de les Jornades.

Amb l'organització d'aquestes Jornades, l'IMT ha volgut donar a conèixer als

agents interessats l'àmbit d'actuació d'aquest organisme, així com la norma-

tiva de funcionament del servei de taxi, fent especial èmfasi en la seva regulació i en la tasca vinculada al servei d'inspecció, per tal que es faci una correcta aplicació de la normativa i amb l'objecte d'harmonitzar criteris d'actuació.

Les jornades es desenvoluparan en la seu de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, a la Zona Franca.

Pamplona, sede de las III Jornadas de Administraciones Gestoras del Taxi

► El 14 de mayo se celebraron en la ciudad de Pamplona las III jornadas de Administraciones Gestoras del Taxi, que por iniciativa del Institut Metropolità del Taxi començaron a organizarse el año 2006 en Barcelona. Estuvieron representadas en Pamplona las ciudades de Valencia, Bilbao, Vigo, San Sebastián, Sevilla y Málaga, además de Barcelona.

cación entre ciudades. Tanto en el encuentro de Pamplona como en los de Barcelona se puso en evidencia las similitudes de criterios a la hora de la organización y gestión del servicio, a pesar de los factores que las diferencian, especialmente respecto al número de licencias de taxi que hay autorizadas en cada ciudad.

Se compartieron en la mesa de discusión y debate los procedimientos en el establecimiento de tarifas, las normativas sobre licencias, las medidas de conocimiento de la movilidad, control e



Un momento del encuentro celebrado en la sala de los Depósitos de Agua Mendillorri de Pamplona-Iruña.

inspección, las políticas de autorización de vehículos, actuaciones ante la variación de la demanda o el acceso a la actividad del taxi, entre otros. Por otra parte se abordaron también los efectos de la crisis económica en el servicio de taxi de las diferentes ciudades participantes.

El próximo encuentro se realizará probablemente el próximo año en la ciudad de Málaga.

Publicitat



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



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

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

Aclaración del IMT sobre la llamada 'pignoración de la licencia'

► La alternativa de la pignoración de los derechos económicos de la licencia de taxi que ahora tienen las personas interesadas en obtener la titularidad de una licencia se ha puesto a disposición del sector después de diversas reuniones mantenidas con las entidades bancarias en las que ejerció de promotor muy activamente Dionisio Gracia Fajardo, presidente del STAB y de la FCT, así como otras organizaciones y empresas relaciona-

das con el sector, especialmente la Gestoría Santiveri y el STAC.

Ahora bien, el taxista interesado en acogerse a esta alternativa debe saber que el IMT no autoriza la pignoración, este organismo se limita únicamente a extender un certificado, que el taxista puede presentar ante la entidad bancaria, en el que se comunica que sobre la licencia que se desea obtener no recae ninguna carga económica. Asimismo se informa que, de

acuerdo con la legislación vigente, toda licencia pignorada queda anotada en el registro administrativo de licencias de l'IMT a efectos meramente informativos.

En consecuencia, el taxista que pignora una licencia contrae unas obligaciones con la entidad bancaria y, por lo tanto, se somete individualmente a las normas y protocolos jurídicos que ésta pueda establecer sin participación ni responsabilidad alguna del Institut Metropolità del Taxi (IMT).

Cursos gratuïts i pràctics de formació contínua per al sector del taxi

► El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) i el Centre de Formació del Taxi organitzen cursos de formació contínua dirigida a tots els taxistes, que estan subvencionats pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

L'oferta formativa aprovada per a aquest any s'adapta a les necessitats específiques del taxi i és eminentment pràctica. Els taxistes interessats ja poden matricular-se en els cursos de **Tècniques de conducció i Informàtica i internet en el taxi**.

Aquells professionals interessats a participar-hi o que desitgin una informació més àmplia, poden dirigir-se al Centre de Formació del Taxi (Carrer de Pujades, 23 baixos). Telèfon: 935 075 699.

Barnataxi celebrà el seu 20è aniversari

► L'hotel Palace de Pineda Vilaseca va ser el lloc escollit per Barnataxi-groc per celebrar el seu 20è aniversari. En aquesta ocasió, es va retre, a més, un homenatge especial a Miquel Tomàs, president de l'STAC, a Rafael Carmona i a Juan Cañas, que ja es van jubilar o estan en procés de fer-ho.



Intervenció de Francesc Narváez, president de l'IMT, en un aniversari on es va retre homenatge a Miguel Tomàs.

L'acte, que es va celebrar el 14 de març, va comptar amb la presència de 400 convidats, entre els quals es trobaven Francesc Narváez, president de l'IMT, i Miguel Ángel Martín López, gerent de l'IMT, així com el president de la *Confederación del Taxi de España*, José Artemio Ardura, i el secretari general de la Confederació del Taxi Europeu, Jean Claude Françon.

Sap on som?

Consolat General del Japó
Avinguda de la Diagonal, 640,
2a planta D, Edifici Realia
(davat de l'Illa Diagonal).
08017 Barcelona

El Port de Barcelona preveu superar en la temporada d'enguany els dos milions de creueristes de 2008

► La crisi afecta menys el sector de creuers. El Port de Barcelona anuncia que durant el primer trimestre de 2009 Barcelona ha registrat l'arribada de 178.520 creueristes i 66 escales de vaixells turístics, que representen, amb relació a l'any anterior, un increment del 98,5% i 50% respectivament. Segons els responsables del Port Autònom de Barcelona, aquesta situació s'ha produït, com a conseqüència de la seva política de promoció per desestacionalitzar el mercat de creuers, tradicionalment limitat als mesos de març a octubre. Royal Caribbean i Norwegian Cruise Line són les dues navilieres nord-americanes que van fer possible aquest moviment incorporant-se a les altres companyies europees que ja venien operant entre els mesos de novembre i febrer.

El Port estima, per una altra banda, que la temporada 2009 superarà els dos milions de creueristes, una xifra rècord que va situar-lo el 2008 en el cinquè lloc dels ports creueristes del món. Els operadors preveuen per a aquest any al voltant de 880 escales.

Estiu intens, amb vaixells de més de 20.000 passatgers

El mes de juliol, el Port de Barcelona repetirà el moviment d'intensitat creuerística de l'abril passat. El 12 de juliol es preveu l'arribada de 8 creuers que mouran 24.000 passatgers; el 2 d'agost es preveu l'arribada de 9 creuers amb 25.000 passatgers.

El 12 de juliol serà també important perquè aquest dia s'inaugurarà la nau *MSC Splendida*, de la companyia MSC Cruceros, un vaixell amb una eslora de 333 metres i amb una capacitat per a 3.959 passatgers.



El 25 d'octubre estan programats 8 creuers, que transportaran a Barcelona uns altres 30.000 passatgers, i el 2 de novembre, 9 creuers i 21.000 passatgers.

Un altre esdeveniment que mereixerà atenció per part dels serveis del Port i de la ciutat serà la presència en el Port durant 15 dies del creuer *Crystal Serenity*, propietari de la naviliera Crystal Cruise, que celebrarà accions de promoció de la companyia automobilística Porsche i on es preveu l'assistència de 1.750 concessionaris de tot el món.

Noves passes de modernització

El Port continua en la seva dinàmica d'ampliació i modernització de les instal·lacions dedicades als creuers. Aquest any invertirà 7,4 milions d'euros en l'adequació d'una part del moll Adossat per guanyar línia d'atrancament; la reforma de la terminal C de creuer, l'habilitació provisional del moll Costa, la urbanització de l'esplanada de la Terminal A i la pavimentació del moll Barcelona, on

està situada la Terminal Marítima Internacional Sud.

L'important salt que els darrers anys ha experimentat el Port li ha permès situar-se entre els millors del món. Ha estat guardonat amb 4 dels 15 premis internacionals que atorga la prestigiosa publicació *Dream World Cruise*: port més eficient, millor Port de *turnaround*, millor destinació i millor destinació *turnaround*.

Font: Premsa Port de Barcelona.

**IURISER
CONSULTING SL**

ABOGADO

- Módulos
- Nóminas
- Contabilidad
- Rentas
- Multas
- Divorcios
- Herencias
- Juicios
- Contratos
- Despidos

Trato especial taxistas

T. 934 961 537

Pau Claris, 180, 5º 2ª - 08037 Barcelona

Canvia el nom de la plaça de Rius i Tauler per plaça de la Vila de Gràcia

► Des del diumenge 19 d'abril, i en el marc dels actes de commemoració de la Revolta de les Quintes, la plaça de Rius i Tauler s'anomena plaça de la Vila de Gràcia. El canvi de nom es va aprovar després d'un procés consultiu als veïns i veïnes impulsat per una iniciativa de diverses entitats i grups graciencs i recollida pel Districte de Gràcia.

La plaça es troba entre les confluències dels carrers de Diluvi, Goya, Francesc Giner, Sant Domènec, Penedès, Matilde i Mariana Pineda en el cor del barri de la Vila de Gràcia

Els actes de commemoració de la Revolta de les Quintes també van incloure un seguit d'activitats com

ara una actuació de castellers a la plaça de la Revolució, la col·locació d'una placa en record del periodista i escriptor, conseller del Districte, Albert Musons, al carrer de Sant Lluís, i una mostra de noranta entitats de Gràcia a la part alta del passeig de Sant Joan.

Congressos previstos a Barcelona els mesos de juny i juliol

Dia	Congrés	Lloc	Nombre de participants
03 - 06 juny	OFFICIAL CONFERENCE OF EFFICIENT CONSUMER RESPONSE EUROPE - ECR EUROPE-	CENTRE DE CONVENCIONS INTERNACIONAL DE BARCELONA (CCIB)	2.500
18 - 18 juny	CHEMSPEC EUROPE 2009	FIRA GRAN VIA	5.000
17 - 19 juny	HIT BARCELONA'09 (HOTOHOUSE INNOVATION TECHNOLOGY)	FIRA MONTJUÏC	3.000
27 - 27 juny	11th WORLD CONGRESS ON GASTROINTESTINAL CANCER	CENTRE DE CONVENCIONS INTERNACIONAL DE BARCELONA (CCIB)	2.500
08 - 11 juliol	ANNUAL MEETING OF THE INTERNATIONAL SOCIETY FOR STEM CELL RESEARCH - ISSCR 2009	CENTRE DE CONVENCIONS INTERNACIONAL DE BARCELONA (CCIB)	3.500
11 - 12 juliol	4th EUROPEAN MEETING OF THE FREUDIAN FIELD - PIPOL 4	PALAU DE CONGRESSOS DE BARCELONA	1.000
26 - 29 juliol	WORLD CREDIT UNION CONFERENCE - WOCCU	CENTRE DE CONVENCIONS INTERNACIONAL DE BARCELONA (CCIB)	2.200

L'àlbum del taxi

► Per trencar amb la vida de taxista faig molta muntanya i aquest any m'he apuntat a la copa catalana de caminades de resistència, per això es pot trobar el meu taxi a qualsevol racó de Catalunya ja que només tinc aquest vehicle.

Xavier Pinell Garcia / Llicència N° 5526



184 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

► Fins al 30 d'abril de 2009, els taxistes relacionats en aquesta pàgina no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana. En conseqüència, l'IMT ha iniciat l'expedient sancionador corresponent.

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

ça i la documentació que l'acredita per treballar en el sector del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

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

Llicències pendents de la revisió metropolitana

23	1060	1990	2637	3255	4379	5581	6690	7200	7979	8492	10233
67	1084	1993	2782	3534	4488	5652	6706	7332	8032	8663	10336
155	1166	2012	2921	3694	4489	5657	6756	7372	8032	8896	10471
206	1174	2056	2928	3746	4932	5676	6771	7392	8072	9036	10485
267	1287	2062	2964	3779	5198	5873	6784	7457	8082	9241	10573
286	1462	2254	2994	3867	5278	5938	6889	7712	8092	9798	10735
303	1638	2422	3020	3993	5522	5984	6964	7786	8211	9816	10932
305	1718	2428	3101	4085	5550	6176	7037	7825	8338	10172	10964
433	1844	2586	3180	4094	5553	6347	7093	7825	8427	10204	
795	1984	2622	3207	4213	5562	6667	7175	7975	8430	10233	

Sobre la revisió metropolitana

Us recordem que el 15 de cada mes s'obren les llistes per concertar la revisió metropolitana per passar-la de l'1 al 31 del mes següent. Tingueu present que s'ha de passar abans de la data de venciment de la ITV.

En cas que la data de concertació sigui posterior a aquesta, us heu de dirigir a l'estació de l'ITV on heu de fer la revisió per tal que se us doni el justificant de l'hora concertada.

Si concerteu l'hora de la revisió a través del portal web de l'IMT (www.taxibarcelona.cat), podreu imprimir el justificant de manera que us estalviareu el viatge a la ITV.

Aquest full s'haurà de portar sempre en el vehicle per si és demanat per qualsevol agent de l'autoritat.

L'IMT ha comunicat als Mossos d'Esquadra, a la Guàrdia Urbana i a les Polícies locals la validesa d'aquest full.

En cas que un agent de l'autoritat immobilitzi el vehicle i l'ingressi al Dipòsit Municipal, el taxista que hagi fet el preceptiu recurs i l'hagi registrat ho haurà de remetre a l'IMT per tal que aquest organisme pugui gestionar-ne l'anul·lació, sempre i quan s'hagi produït per la situació abans descrita.

Publicitat

JUNCA
accessoris, s.l.

Mamparas de seguridad JUCCS PATENTADA

¡Con posibilidad de ser reutilizada si cambia su vehículo!

- Se extrae la parte superior de la mampara en 3 minutos y su taxi se convierte en un coche particular
- Se adapta al movimiento de los asientos, sin ocasionar molestias a sus clientes

- De las más económicas del mercado
- Se monta y desmonta sin necesidad de herramientas
- No se pierde espacio en el interior

- Fabricada en policarbonato de 6mm antirayado
- Homologada por el Ministerio de Industria
- Adaptable al asiento



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

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2008/865	L: 549	18-02-2009	60,00	54 4 del RMT	No complir les normes de la policia.
2009/24	C: 35844	18-02-2009	1.251,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/39	C: 35844	18-02-2009	150,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/27	L: 10802	18-02-2009	1.250,00	53 3 b del RMT	Admetre passatge mentre el taxímetre estigui en funcionament.
2009/41	C: 9133	18-02-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/65	L: 5562	18-02-2009	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2008/847	L: 5570	26-02-2009	60,00	54 4 del RMT	No complir les normes de la policia.
2009/5	L: 529	26-02-2009	750,00	53 2 b del RMT	Prestar servei amb la ITV caducada.
2009/10	C: 45697	26-02-2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2008/380	C: 24893	28-03-2009	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/593	C: 42701	28-03-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/695	L: 4823	28-03-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/83	L: 7361	28-03-2009	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/88	L: 698	28-03-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/97	L: 5998	28-03-2009	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2009/113	L: 4255	28-03-2009	1.250,00	53 2 c del RMT	Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2009/128	C: 49077	28-03-2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/142	C: 35019	28-03-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/143	C: 48750	28-03-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/185	C: 47833	28-03-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/190	C: 33386	28-03-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/191	C: 33386	28-03-2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/206	L: 4489	28-03-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/173	C: 48719	15-04-2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/178	C: 48421	15-04-2009	60,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/197	C: 46772	15-04-2009	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/201	L: 931	15-04-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/202	L: 1084	15-04-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/205	L: 4255	15-04-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/208	L: 5222	15-04-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/231	C: 33386	15-04-2009	250,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/232	C: 33386	15-04-2009	1.250,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/247	L: 2422	15-04-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/278	L: 10932	15-04-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/44	C: 24148	25-04-2009	150,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/203	L: 2928	25-04-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/255	L: 4490	25-04-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/266	L: 8247	25-04-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/269	L: 9407	25-04-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/276	L: 10832	25-04-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/277	L: 10930	25-04-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/295	L: 1462	25-04-2009	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2009/300	L: 10573	25-04-2009	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2009/303	L: 4379	25-04-2009	2.500	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/310	C: 45238	25-04-2009	251,00	53 3 del RMT	Incomplir el règim de tarifes.

Edictes de notificació de proposta de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2008/599	L: 8146	25-02-2009	750,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2008/631	L: 4805	25-02-2009	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2008/696	C: 24148	25-02-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/722	C: 42701	25-02-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/767	C: 30343	25-02-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/812	C: 40082	25-02-2009	30,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2008/881	C: 43164	25-02-2009	60,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/946	L: 5827	25-02-2009	75,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2008/970	L: 96	25-02-2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1016	L: 6024	25-02-2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/166	C: 42385	31-03-2009	60,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/385	C: 38826	31-03-2009	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/669	C: 44060	31-03-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/674	L: 907	31-03-2009	30,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2008/708	C: 36185	31-03-2009	30,00	54 10 f del RMT	No respectar la prohibició de fumar en el vehicle.
2008/769	C: 45430	31-03-2009	251,00	53 9 del RMT	Prestar servei en dies de descans obligatori.
2008/810	C: 43673	31-03-2009	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2008/822	C: 40375	31-03-2009	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2008/842	L: 1330	31-03-2009	251,00	53 2 c del RMT	Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2008/863	C: 48161	31-03-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.

Edictes de notificació de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
207/931	L: 4313	25-02-2009	50,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2008/34	L: 5555	25-02-2009	30,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/213	L: 5481	25-02-2009	1.250,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/204	L: 1508	25-02-2009	1.251,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2008/253	L: 1420	25-02-2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2008/256	L: 7399	25-02-2009	100,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/274	L: 9236	25-02-2009	30,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2008/264	C: 35140	25-02-2009	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2008/148	C: 44951	31-03-2009	750,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2008/153	L: 4313	31-03-2009	150,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/225	L: 5562	31-03-2009	30,00	54 4 del RMT	No complir les normes de la policia.
2008/180	L: 10725	31-03-2009	30,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle a la parada.
2008/326	C: 43862	31-03-2009	30,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle a la parada.
2008/405	C: 47148	31-03-2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2008/468	C: 43673	31-03-09	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53
2008/469	C: 46160	31-03-09	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/562	C: 42754	31-03-09	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2008/570	C: 23497	31-03-09	1.250,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.

Aprobada la Estrategia Española sobre Movilidad Sostenible

Àrea de Mobilitat i Sostenibilitat
taxisostenible@amb.cat

El Consejo de Ministros del 30 de abril pasado ha dado luz verde a la Estrategia Española sobre Movilidad Sostenible que contiene una batería de propuestas para modificar el cambio de modelo de los sistemas de transporte en España, un cambio orientado hacia criterios de sostenibilidad, pero desde una visión amplia que incluye no sólo el ámbito económico, sino también el social y ambiental. Esta estrategia fue elaborada por el Grupo Interministerial de Cambio Climático, y antes de ser aprobada definitivamente fue sometida a un proceso de información pública en el que se recibieron más de 50 alegaciones de distintos sectores de la sociedad, muchas de las cuales fueron incluidas en el documento final.

El documento aprobado marca cinco áreas de actuación relacionadas con la integración de la planificación territorial y urbanística con la del transporte; la lucha contra el cambio climático y la reducción de la dependencia energética; la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido; mejora de la seguridad y salud, y las gestiones de la demanda.

Se plantea una serie de objetivos para integrar la movilidad sostenible en la ordenación del territorio, potenciando la vinculación de la planificación urbanística y territorial con la oferta de transporte público. En el ámbito específico del transporte el documento contiene una serie de puntos relativos a la potenciación de las infraestructuras para facilitar los accesos del transporte público interurbano, urbano y metropolitano, fomentando especialmente las plataformas reservadas al transporte público y vehículos de alta ocupación, como los carriles bus o los Bus/VAO y la gestión dinámica de la velocidad.

El documento propone dar un impulso decisivo al uso de vehículos eléctricos e híbridos en los núcleos urbanos para lo cual se instrumentalizarían sistemas de apoyo tanto para la compra como para el alquiler. También plantea promover el impulso a una nueva dirección de la innovación tecnológica en los vehículos, que incida prioritariamente en la potencia, velocidad y peso, así como en la introduc-



ción del conocimiento en la gestión de la movilidad. Con ello se pretendería mejorar la eficiencia, calidad y la seguridad del transporte. En el ámbito de la planificación del transporte se estimulará la implantación progresiva de sistemas inteligentes de transporte para incidir en la optimización de recursos (capacidad, disponibilidad, fiabilidad) y otros sistemas de gestión como la regulación semafórica para favorecer al transporte público.

Entre otras y diversas propuestas, se destaca en el documento un conjunto de acciones para combatir el cambio climático y la minimización de la dependencia energética. Y, en este particular, propone marcar un impulso a los medios de transporte eficientes desde el punto de vista energético y de uso, para lo cual se haría hincapié en la formación, especialmente aquella relacionada con la conducción eficiente. Incluso se propone la introducción de este tipo de conducción en la evaluación para la obtención del carné de conducir. Dentro de la Estrategia Española para la movilidad sostenible se propone también fomentar el uso de los vehículos híbridos y eléctricos, particularmente en los núcleos urbanos; y las políticas que impulsen la sustitución de vehículos convencionales por vehículos de gas natural, gas licuado de petróleo e hidrógeno, especialmente en las flotas. El documento hace hincapié en las ayudas de las que se podrán beneficiar los ámbitos de la investigación y fabricación de vehículos limpios, con nuevas motorizaciones, con mejores prestaciones, materiales, menor ruido o peso y menor consumo energético. Asimismo plan-

tea incentivos y regulación para la innovación tecnológica, que permita mejorar la calidad de los combustibles y con el fin que garanticen una reducción de los impactos asociados.

Otro aspecto que aborda el documento es el etiquetado energético y plantea garantizar una correcta información sobre el etiquetado energético de los vehículos y sus emisiones en todos los puntos de venta de España, extensivo a los responsables de venta y clientes. Plantea además promover acciones coordinadas a nivel de la Unión Europea para una fiscalidad que favorezca comportamientos ambientalmente sostenibles.

Para preservar la calidad del aire y ruido se contempla favorecer y extender las áreas con limitación de velocidad para vehículos como las zonas 30 o el establecimiento de zonas bajas de emisiones en las ciudades (ZBE).

En el campo de la seguridad y salud se hace una mención específica a las actuaciones para facilitar el acceso de las personas con problemas de movilidad reducida a un transporte público accesible.

La Estrategia Española para la Movilidad Sostenible se abre a la participación de todas las administraciones y reclama la implicación de todas ellas para que se potencien y se impulsen políticas de sostenibilidad.

Es en este sentido que la Generalitat de Catalunya, a través del Departament de Medi Ambient i Habitatge y con la colaboración del Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació, impulsa del mismo modo la ejecución de una *Estrategia per al desenvolupament sostenible de Catalunya*, que fue presentada el pasado 8 de mayo, y que tiene por objetivo determinar una hoja de ruta que garantice la evolución del país bajo criterios de sostenibilidad teniendo como horizonte el año 2026. Para definir esta estrategia se contará con un amplio proceso participativo y de debate abierto dirigido a amplios sectores de la sociedad civil catalana, que se iniciará el mes de junio y se prolongará hasta diciembre. Paralelamente, los ciudadanos interesados podrán seguir la evolución del proyecto de forma virtual a través del portal web <http://www.2026.cat>.

Abbrera, la primera estació de carretera de Catalunya amb Gas Natural Comprimat



La directora general de Qualitat Ambiental de la Generalitat de Catalunya, Maria Comellas, s'interessà pel funcionament de l'estació.

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Des del mes de març l'estació de carretera del municipi d'Abbrera és la primera que ofereix a Catalunya Gas Natural Comprimat. La iniciativa ha estat impulsada pel grup empresarial Ham. La nova estació es va presentar en un acte al qual van assistir diverses autoritats autonòmiques i locals, així com representants d'empreses relacionades amb l'automoció, el medi ambient i la mobilitat. La directora general de Qualitat Ambiental de la Generalitat de Catalunya, Maria Comellas, va subratllar que la incorporació d'aquest combustible en l'automoció és un pas més en la reducció de les partícules contaminants a l'atmosfera, dels gasos d'efecte hivernable i la iniciativa s'emmarca dins dels objectius de millora de la qualitat de l'aire que fixa la Unió Europea i que s'ha de respectar, així com del Pla d'Energia 2006-2015 de la Generalitat que aposta particularment per la diversificació energètica i la qualitat del subministrament.



Estació d'Abbrera del Grup Empresarial Ham.



L'alcalde d'Abbrera va dir que la nova estació, situada en un polígon estratègic de Catalunya, és la primera d'Espanya d'aquestes característiques i el resultat d'esforços compartits. Encarna Baras, directora de l'ICAEN, va fer referència, entre d'altres temes, a les línies d'ajut que s'impulsà des d'aquesta institució a diferents mitjans de transport com ara el taxi, i a l'aposta necessària per a la diversificació energètica.

El taxista Jaime López (llicència 9526) va estar també present en la presentació per ser el primer taxista de

l'àrea metropolitana que va apostar amb un cotxe amb gas natural vehicular.

Els responsables de Ham van destacar les bondats del nou combustible i la seva incidència en la reducció d'un 30% de les emissions de CO₂; de l'efecte hivernacle i el canvi climàtic i, entre d'altres, en la no-emissió de partícules sòlides i la reducció d'emissions de monòxid de carbó. També van posar èmfasi en el fet que redueix en un 40 a 50% la despesa de combustible del conductor i en la seva versatilitat, ja que un vehicle que estigui utilitzant el GNV pot canviar automàticament a benzina.

Taxi Hispano impulsa un nou punt de distribució de gas comprimit a l'Hospitalet de Llobregat

El Grup empresarial Ham té en projecte estendre els punts de dis-



Jaime López, llicència 9526, convidat especial del Grup Empresarial Ham a la inauguració de l'estació per ser el primer taxista que va utilitzar gas natural en el seu cotxe.

tribució a d'altres àrees de Catalunya. I, en aquest sentit, cal subratllar que Taxi Hispano també ha apostat fort per aquesta energia renovable i ho ha fet des de l'esta-

ció de servei del carrer del Mig, número 36, de l'Hospitalet de Llobregat ja que, a partir del mes de juny, serà un altre punt de distribució de Gas comprimit.

Publicitat

Net Catalunya

NETEJA INTEGRAL DEL TAXI

Inclou:

- * Neteja exterior a mà
- * Neteja integral interior
- * Revisió i càrrega del circuit d'A/A (OBSEQUI)
- * Desinfecció de l'habitacle i els conductes d'aire per ozó.

Amb certificat de l'Àrea Metropolitana (OBSEQUI)

En agraïment a la vostra confiança

NET CATALUNYA garanteix

la neteja del vostre taxi durant **7** dies

(en cas d'accident produït per clients)

Altres ofertes:

- * Neteja de sostre **40** € (monovolums + 10 €)

Revisió i càrrega circuit d'A/A o Desinfecció (CERTIFICAT) d'OBSEQUI

Per només



Inclou **1€** destinat a Amnistia Internacional així col·laboreu en una bona causa, amics

(monovolums + 30€)

Els Nostres Serveis

- * Neteja Integral de Vehicles
- * Esterilització, Desinfecció i Desodorització d'Habitacles
- * Desbacterització d'Espores, Fongs i Àcars
- * Aire Condicionat
- * Restauració de Tabliers i Tapisseria
- * Fundes de Seients a Mida per Professionals
- * Enfosquiment de Llunes amb Solar-Check

C. Esteràs 11 - 13 08028 BCN 934 216 337

netcatalunya@netcatalunya.net

Més de tres mil professionals del taxi han passat pels cursos de conducció eficient

► Des de març de 2006 fins a juny de 2009, 3.083 professionals taxistes i aspirants han participat en els cursos de conducció eficient que l'IMT ha ofert a tot el sector. Aquests cursos, subvencionats per l'Institut Català de l'Energia (ICAEN) i desenvolupats amb el suport tècnic del RACC, es van estendre en l'edició 2008-2009 a les persones que van accedir durant aquest període a la professió, per la qual cosa es va comptar amb la col·laboració de les diferents escoles de taxi que preparen els futurs taxistes.

Nou-cents trenta-set taxistes i aspirants a ser-ho van assistir als cursos programats en la darrera temporada. Els aspirants que van participar en aquesta acció formativa van poder obtenir un 5% de la nota final de l'examen de la Credencial de Taxista.

Les persones que assisteixen a aquest curs aprenen les tècniques per a una conducció eficient i ecològica, que els permetrà reduir el consum de carburant, reduir les emissions de CO₂, disminuir les despeses de manteniment del vehicle, conduir més còmoda-



Grups d'alumnes, en companyia del monitor, del darrer curs de conducció eficient.

ment i, sobretot, col·laborar activament en la millora de les condicions mediambientals de les ciutats on viuen i treballen. En els cursos programats aquesta temporada els alumnes van poder fer les pràctiques amb un vehicle híbrid, model Honda-Cívic.

L'IMT, sempre amb la col·laboració de l'ICAEN i el RACC, programarà a partir del proper mes d'octubre un nou calendari de cursos, corresponents a la temporada 2009 -2010.

L'ICAEN prepara una nova línia de subvencions per a vehicles eficients

► Es comunica que l'Institut Català de l'Energia (ICAEN) està preparant una nova convocatòria per obtenir subvencions per a vehicles híbrids, amb gas natural i GLP, dirigides al sector del transport i del taxi en particular.

Les subvencions estaran, en principi, dirigides a aquelles persones que hagin adquirit el seu vehicle des de l'1 de gener de 2009 o pensin fer-ho abans del 30 de setembre de 2010. El termini de presentació de sol·licituds s'ha de realitzar en el període establert (l'any 2008 va ser de dos mesos).

A més, es preveu incloure aquest any una altra línia d'ajudes destinades a les estacions de recàrrega de gas natural o GLP obertes al públic o associades a una flota de transport. També seran subvencionables les estacions de recàrrega d'energia.

Els taxistes o organitzacions interessades en aquestes línies de subvencions poden dirigir-se per a més informació a:



Taxi híbrid.

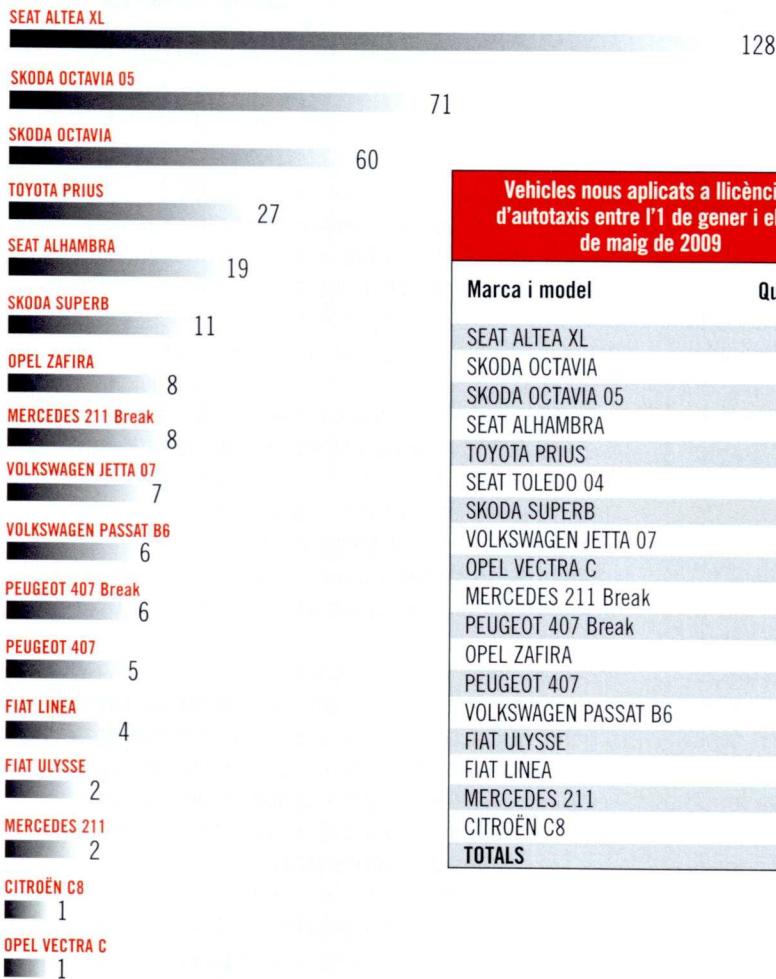
L'Institut Català de l'Energia (ICAEN)

Telèfon: 936 220 500

Àrea de mobilitat de l'IMT

Telèfon: 935 069 748

100 taxis híbrids ja circulen pels carrers i avingudes de l'àrea metropolitana



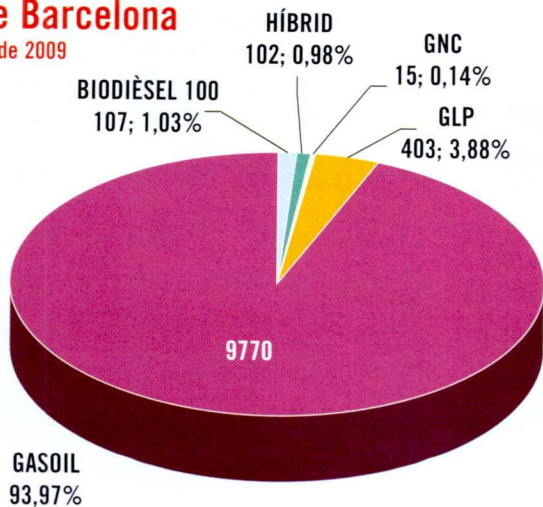
Vehicles nous aplicats a llicències d'autotaxis entre l'1 de gener i el 15 de maig de 2009	
Marca i model	Quantitat
SEAT ALTEA XL	128
SKODA OCTAVIA	60
SKODA OCTAVIA 05	71
SEAT ALHAMBRA	19
TOYOTA PRIUS	27
SEAT TOLEDO 04	1
SKODA SUPERB	11
VOLKSWAGEN JETTA 07	7
OPEL VECTRA C	1
MERCEDES 211 Break	8
PEUGEOT 407 Break	6
OPEL ZAFIRA	8
PEUGEOT 407	5
VOLKSWAGEN PASSAT B6	6
FIAT ULYSSE	2
FIAT LINEA	4
MERCEDES 211	2
CITROËN C8	1
TOTALS	367

Vehicles aplicats a llicències d'autotaxis actives en data 15 de maig 2009

Marca i model	Quantitat
SKODA OCTAVIA	1.736
SEAT TOLEDO 99	1.337
SEAT ALTEA XL	996
PEUGEOT 406	962
SEAT TOLEDO 04	885
SEAT ALHAMBRA	803
SKODA OCTAVIA 05	775
CITROËN C5	479
OPEL VECTRA C3	448
SKODA SUPERB	260
NISSAN ALMERA	182
MERCEDES 211	180
MERCEDES 210	137
VOLKSWAGEN PASSAT 99	135
TOYOTA PRIUS	101
PEUGEOT 407 Break	83
SEAT TOLEDO	75
MERCEDES 203	75
FIAT CROMA 05	75
VOLKSWAGEN PASSAT B6	66
FIAT ULYSSE	61
OPEL VECTRA B	58
NISSAN PRIMERA 02	56
CITROËN XANTIA	48
CITROËN C8	42
VOLKSWAGEN JETTA 07	39
PEUGEOT 407	37
OPEL ZAFIRA	37
PEUGEOT 806	32
MERCEDES 202	27
PEUGEOT 307 Break	19
FORD MONDEO 02	14
NISSAN PRIMERA 97	15
MERCEDES 211 Break	16
RENAULT 21	13
MERCEDES 124	11
FORD MONDEO	11
FIAT MAREA	11
CITROËN EVASION	9
NISSAN PRIMERA	8
RENAULT LAGUNA	7
MERCEDES 201	6
OPEL VECTRA	6
FIAT LINEA	7
VOLKSWAGEN PASSAT	4
PEUGEOT 405	3
LTI TXII BRONZ	2
LTI CARBODIES	2
NISSAN SERENA	1
OPEL OMEGA	1
PEUGEOT 309	1
FORD SIERRA	1
ALTRES	5
TOTAL	10.400

Combustibles que utilitzen els vehicles taxi de l'àrea de Barcelona

En data 27 de maig de 2009



La industria del automóvil trabaja buscando alternativas al petróleo



Maria Àngels Pujol

mapujol@arrakis.es

Desde hace ya algún tiempo, la industria del automóvil trabaja buscando nuevas alternativas al petróleo y lo cierto es que se han encontrado diversas soluciones aunque su aplicación requiera su tiempo. Es el caso de las tecnologías híbrida o eléctrica que, como se ha podido ver en los últimos salones internacionales del automóvil que se han celebrado, van ganando adeptos.

El Salón del Automóvil de Barcelona, plataforma de las energías renovables

En el pasado salón de Barcelona que tuvo lugar la primera quincena de mayo, pudieron verse varios modelos con estas tecnologías que en un plazo más o menos corto harán su aparición en el mercado. Sin embargo, hay otras energías alternativas que sin levantar tanto revuelo, están ganando terreno de forma lenta pero progresiva. Se trata del llamado autogás o gas licuado del petróleo (GLP) y el gas natural vehicular (GNV), que en nuestro mercado está empezando a abrirse camino entre los modelos de turismo que se comercializan en el país. El autogás o GLP es el carburante alternativo más utilizado en el mundo; según datos del 2007, más de 13,5 millones de vehículos utilizan el gas en lugar de la gasolina o el gasóleo y de éstos, unos siete millones circulan por Europa, siendo Italia –con casi medio millón– el país que más decididamente apuesta por este tipo de energía.



Seat Alhambra 159 CO2.

En España, la alternativa del gas como sustituto del petróleo no es nueva, pero la mayoría de vehículos que utilizan este combustible corresponden a flotas de autobuses urbanos en las grandes ciudades o camiones de recogida de basuras; con ello consiguen contaminar menos, reducir el ruido y, por supuesto, lograr un importante ahorro de costes de combustible. Varias pueden ser las razones de que el gas no haya logrado aquí el éxito de otros países. Por un lado, no hay que olvidar que hasta el 2005 las normativas existentes no favorecían la implantación de este tipo de combustible. Por el otro, la escasa infraestructura para establecer una red de servicio que pudiera satisfacer las necesidades fuera de los núcleos urbanos de las grandes ciudades.

Solventado el trámite legal con una normativa mucho más permisiva, la situación para poder disfrutar de un coche que funcione con gas está empezando a cambiar. Y es que, además de que empresas como Gas Natural y Repsol están intentando impulsar una red pública de estaciones de servicio en todo el territorio, los fabricantes de coches ya empiezan a ofrecer modelos que funcionan con este tipo de combustible. Así, por ejemplo, Seat ya tiene disponibles los Altea, Altea XL y Toledo que consumen gas; Opel amplía la oferta a prácticamente toda su gama, si bien el Zafira y el Astra son los líderes en ventas, en tanto que Ford tiene en el Focus su modelo estrella. Chevrolet es otra de las marcas que apuesta fuerte por el gas, ya que si bien el Aveo ha sido el primero, tendrá su correspondiente versión en toda su gama de modelos, Volkswagen hará lo propio con el Passat y Fiat con el Punto, Bravo y Panda en tanto que Skoda ofrecerá motores que funcionen con gas en el Octavia y el Superb. Citroën es otra de las marcas que apuesta fuerte por el gas y con GLP ya tiene en su gama el C2, C3, y las furgonetas Nemo y Berlingo, mientras que con gas natural ofrece el C3 y el Berlingo. Es solo el inicio, pero si existe una red de estaciones en todo el territorio, las demás marcas acudirán también con otras propuestas.

¿Qué ventajas ofrece el gas frente al petróleo? Varias y muy interesantes. Para empezar, el gas de automoción

no emite prácticamente partículas contaminantes, ya que son del orden del 99% inferiores a las de un motor que funcione con gasóleo. Según un estudio del Real Automóvil Club de España, las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) son un 96% inferiores a las del gasóleo y un 68% a las de gasolina, sin olvidar la reducción de los niveles de ruido. En definitiva, el gas es mucho más respetuoso con el medio ambiente. Otro aspecto importante es el económico. El precio del autogás está por debajo del de la gasolina y del gasóleo. Según los cálculos que se han realizado, el ahorro según el consumo medio es de unos cuatro euros por cada 100 kilómetros frente a un coche de gasolina y de unos dos euros respecto a un coche diésel. Por otro lado, el mantenimiento de un coche que funcione con gas es más económico ya que hay que realizar menos cambios de aceite y se producen menos averías debido a que el motor tiene menos desgaste.

Los neumáticos verdes

Y ya que hablamos de ahorro, tan importante en los tiempos que estamos viviendo, hay otra alternativa que se está imponiendo cada vez más. Se trata de los neumáticos de baja fricción, también denominados "neumáticos verdes". Estos neumáticos por su composición ofrecen menos resistencia a la fricción y por consiguiente permiten reducir el consumo y por lo tanto las emi-

siones de CO₂ de un vehículo. De un tiempo a esta parte y ante las nuevas normativas que se han dictado para rebajar las emisiones de CO₂ en los coches, los fabricantes de neumáticos han aportado su granito de arena elaborando este tipo de goma. En 1992 Michelin, por ejemplo, introdujo por primera vez en todo el mundo sílice en la mezcla de goma, lo que permitió dar un nuevo paso de gigante en la reducción de energía necesaria para que los automóviles se desplacen. Por otro lado, en modo alguno hay que entender que ofrecer menos resistencia a la fricción signifique menos agarre al asfalto o ser menos seguros, ya que las pruebas realizadas tanto en seco como en mojado, han demostrado que son tan seguros como unos neumáticos "normales".

¿Qué ventajas ofrecen los neumáticos verdes? Los últimos estudios realizados indican que el uso de este tipo de neumáticos permite ahorrar casi 0,2 litros de carburante cada 100 kilómetros reduciendo así las emisiones de CO₂ hasta 4 gramos por kilómetro. Al principio estos neumáticos verdes se limitaban a modelos de coches pequeños, pero gradualmente la oferta se está extendiendo y hoy en día ya hay modelos de tamaño medio-grande que pueden incorporarlos como el Opel Insignia o el Volvo V70, el Mercedes Clase C o el Peugeot 308, por citar sólo unos ejemplos.

Publicitat



BARCELONA ESTA LLENA DE OPORTUNIDADES,
*barcelona taxi*groc TE LAS DA TODAS

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



93 551 93 68



Auto Fuber

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

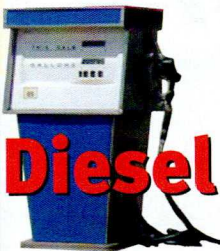
Vehicle nou


SEAT
auto emoción



NOU **SEAT** ALTEA XL

Present i futur del TAXI



Diesel



**Gas
Ecològic**

El millor preu i servei el trobarà a Auto Fuber

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

OFERTES 2009

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

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

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

Auto Fuber

LA MILLOR SOLUCIÓ

PER A UN BON MANTENIMENT

DEL SEU TAXI TOTES LES MARQUES

✓ Servei Integral de l'Automòbil

✓ Mecànica

✓ Àrea d'Atenció al Client

✓ Electrònica

✓ Àrea de Vendes

✓ Planxa i Pintura

✓ Recanvis i Accessoris

✓ Alineat, Equilibrat i Neumàtics

Més de cinquanta anys al servei del TAXI ens avalen



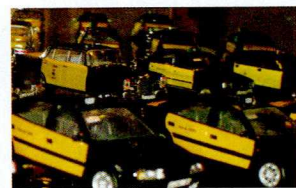
No tanquem al migdia



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

El Brabham del 66

Martín Pérez, coleccionista



Busca en el mercadillo de la plaza Masadas, en los cruces de las carreteras, en los polígonos industriales de las afueras. Pero no lo encuentra. Martín Pérez (Barcelona, 1956), taxista de ideas fijas, corredor voluntarioso de pistas deslumbrantes, busca un cochecito para su colección intocable: un Brabham BT19/20, el monoplaque verde y de franja dorada conducido por el as Jack Brabham, con el que ganó el título de Fórmula Uno en 1966, convirtiéndose en el único piloto en ganar un Campeonato Mundial de esta categoría en un coche con su propio nombre. “No encuentro este modelo porque no se hace.” El taxista Martín Pérez colecciona taxis en miniatura, y cualquier máquina de cuatro ruedas: “En total, en casa tendré unos 600 cochecitos”.

Jesús Martínez
revista-taxi@amb.cat

Ha dado voces, cuyo eco rebota ahora mismo en Japón y Tailandia; ha pedido a sus pocos amigos del taxi y a sus muchos amigos de afición que si tropiezan con su Brabham se lo hagan saber, porque él irá a buscarlo a donde sea y como sea; se ha gastado los ojos de tejedor en la pantalla de su ordenador, colgado a internet como de la soga del ahorcado; ha avisado a los bloggers de ultratumba; se ha metido sin permiso en los foros de flautistas marrulleros; ha chateado con modositas puertorriqueñas haciéndose pasar por quien es; ha pinchado en los banners creyendo que eran las estadísticas de los podios, y se ha inscrito en las listas de correo de las direcciones que le devuelven el mensaje por la ausencia del destinatario. Para nada. A Martín le falta el coche de Jack Brabham del 66 para completar su colección de coches de Fórmula 1, dispuesta como la Espada Enjoyada del Ofrecimiento de las baratijas de la Torre de Londres. El hueco le causa pavor. “Tengo desde el Alfa Romeo de [Giuseppe] Farina, de 1950, hasta el McLaren de [Lewis]



Martín Pérez.

“Martín empezó la colección de taxis en 1986 y, desde entonces, ha tenido seis taxis de verdad, cada uno con su réplica en miniatura y con la huella profunda que le dejó”

Hamilton de la temporada pasada, con los Renaults de Fernando Alonso seguidos (2005 y 2006), pero me falta el Brabham del 66”, se muerde los labios y se pasa la mano por la cara. Sin perder la compostura del corredor de apuestas, y para no agobiarse más con la

ausencia del fruto prohibido de su capitania inofensiva, se entretiene con otras *coles* de su diversión.

Me enseña su casa, en la boca de Via Julia, con la agitada bandera verde de un director de carreras, y entro, por la calle del pasillo, en la

habitación de los boxes en la que sus trofeos calientan los motores: “Empecé coleccionando los coches particulares que había tenido: un Seat 600, un Seat 1430... Al principio no sabes lo que compras, hasta que alguien te guía. Compró en tiendas especializadas de modelismo, como Kit Car 43 y Casa Palau, en el centro de Barcelona, y hago muchos pedidos por internet, mediante el portal de subastas eBay.es y transferencias bancarias”.

En las vitrinas, adaptadas a su gusto con el bricolaje de sus manitas (“aún así, soy un patoso”), se oye el rugir de las cilindradas, en una imagen de bandas anaranjadas y ruedas quemadas: “Aquí tengo mi colección de taxis, unos 250 coches. Mi primer taxi fue un Chrysler 180. Lo pinté yo mismo”.

Martín empezó la colección de taxis en 1986 y, desde entonces, ha tenido seis taxis de verdad, cada uno con su réplica en miniatura y cada uno con la huella profunda que le dejó, y con los que trabaja para ahorrar algo más que los 60 euros que puede llegar a valer cada una de estas piezas de artesanía. “No son juguetitos”, recela. “Me habré gastado mucho más del millón de las antiguas pesetas entre todos los coches que tengo.” Guarda todas las cajas de envoltorio.

“Tengo casi todos los taxis de Barcelona, y taxis de Portugal, Alemania, Francia, Estados Unidos, Italia, Australia, Inglaterra, Suecia...”



Martín Pérez bucea en los mercadillos de los domingos.

“A Martín le falta el coche de Jack Brabham del 66 para completar su colección de Fórmula 1”

Cuando a Martín se le acabaron los fascículos que las editoriales lanzaban para captar clientes de quiosco, se lió la manta a la cabeza y se atrevió con otras rarezas. “En esta otra vitrina tengo una colección de Ferraris rojos y sin el número de competición, porque de esos coches hay miles. Ya que no me he podido comprar ninguno, ésta es la única manera de tenerlos al alcance.”

En un tercer mueble, collado a la pared y con las marcas de las brocas en su encerado, entre los libros de *Un mundo sin fin* y *La sombra del viento*, los prototipos, en batería, que han ganado las 24 horas de Le Mans desde el inicio de esta com-

petición de resistencia, en 1923.

La vida real

En la realidad, lejos de los sueños de su interés, interrumpidos sólo por las ráfagas de aire que deja a su paso su único nieto, Martín (“a sus tres años ya se conoce todas las marcas”), hijo de su hijo Martín, se gana la vida con su Skoda Octavia de negro y amarillo.

“Mi padre, Tomás, era taxista. Desde pequeño, nos llevaba, a mis tres hermanos y a mí, en su Renault 12. Siempre me han gustado los coches. Con 14 años empecé a trabajar de aprendiz en un taller mecánico, como electricista. Mi padre me

Publicitat



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

SEGURTAX

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

azuzó para que cogiera el taxi, y así me metí en el sector. Era en 1982. Me saqué el carné de taxista y yo hacía la noche cuando mi padre hacía el día”, explica este taxista de manías cariñosas. “Cuando en 1986 compré la licencia con el Chrysler 180 ya pude decir que me convertí en un taxista oficial.”

Desde los 14 años asiste a las carreras, a las que perduran y a las que se suspendieron. “Cada año iba a las carreras de los 1.000 kilómetros —después convertidos en los 400 km— que se disputaban en Montjuïc, además de las típicas 24 horas. Guardo todos los programas. El piloto Jackie Stewart, que se adjudicó tres títulos mundiales, me gustaba mucho. Y tengo una foto con otro de mis ídolos, Arturo Merzario, de los setenta, que salvó a Niki Lauda en un accidente.”

La vida de Martín Pérez respira con los bronquios de los motores, y las válvulas y los inyectores y los reguladores de presión se los ha ofrecido como regalo de bodas a su mujer Carmen Martínez, quien le aguanta y le quiere con la misma locura con la que Raikonen odia a Hamilton. “Me casé en 1979, muy joven, con 22 años, y de viaje de luna de miel me fui con Carmen al Gran Premio de Mónaco.”

En la *pelouse*, bajo el Palacio del Príncipe Grimaldi, conocerían a dos parejas de italianos con las que congeniaron tanto que la relación fraternal dura a día de hoy, por encima de las felicitaciones navideñas y las



“Podría entrar en el Libro Guinness: Tengo más de 900 versiones de la canción *A whiter shade of pale*”

poles. “Este mayo nos juntaremos de nuevo en la carrera de Mónaco para conmemorar los 30 años que hace que nos conocimos.”

Procol Harum

Carmen le podría tirar un zapato a uno de estos italianos porque él tiene la culpa de que su marido se haya ofuscado con el único hobby que le ha quitado tiempo para pintar sus cochecitos. “En uno de los encuentros con una de estas parejas de italianos, coincidimos en gustos musicales. Nos gustaba la misma canción: *A whiter shade of pale*, de 1967, del grupo británico *Procol Harum*, y conocida en España como *Con su blanca palidez*, que yo ya había escuchado en algún guateque. Él tenía una versión en italiano

que yo desconocía, y me entró la curiosidad. A partir de ahí he estado recopilando versiones de esta canción, mi canción”, confirma. Podría entrar en el Libro Guinness: “Tengo más de 900 versiones”.

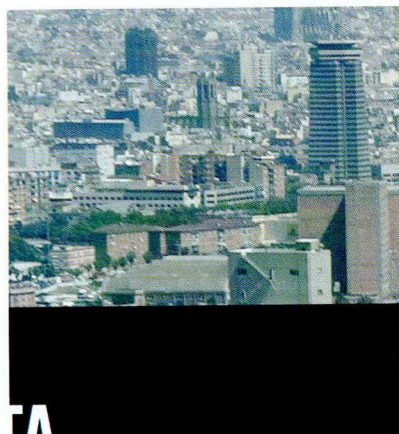
Martín compró las entradas para el concierto que el pianista y voz de *Procol Harum* Gary Brooker, daba con el nuevo grupo de Bill Wyman (*Rhythm Kings*), en la sala Razzmatazz, en 2001. “A la salida, lo esperé. Le expliqué que coleccionaba las versiones de su sencillo, y se quedó asombrado”, explica. Ha subido las interpretaciones a su página web: www.awsop-versions.com

El taxista Martín Pérez bucea en las cubetas de las discográficas de vinilo, en los mercadillos de empeño de los domingos por la mañana, en los almacenes de saldo, en los órganos de los viejos roqueros, por si encuentra el *single* que le enamora y que ha bailado, al menos, 900 veces con su mujer. “Ahora estás contagiado. Cada vez que escuches esta canción, te acordarás de mí.”

La búsqueda de *A whiter shade of pale* no le ha hecho perder de vista su máximo objetivo: conseguir ese Brabham del 66 que se le escapa en las curvas de los circuitos de su terrible perseverancia. Si alguien lo ve, que no dude en ponerse en enviar un mail a martin_awsop@yahoo.es

“Mi Carmen no hace colección de nada, dice que con uno en casa ya basta. Ésta es mi vida, éste soy yo.”

Publicitat



Anuncia't en la nova *Revista Taxi*!

La publicació que arriba a tots els taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona

Gaudeix d'un munt d'avantatges!

INFORMACIÓ: Telèfon: 935 069 646 - E-mail: revista-taxi@amb.cat



L'usuari li agraeix...

El Servei d'Objectes Perduts recupera més de 1.200 objectes oblidats en els taxis de l'AMB

El Servei d'Objectes Perduts de l'IMT rep diàriament trucades i correus electrònics d'agraïment de ciutadans i ciutadanes, usuaris i usuàries de taxi, dirigits a molts professionals taxistes que fan tot el possible perquè els objectes oblidats en els seus vehicles tornin als propietaris.

Fins a finals de març de 2009, els titulars de llicència que es relacionen a continuació van donar solució als casos de pèrdua d'algun objecte que va ser comunicat prèviament pels clients i clientes del taxi al telèfon **902 101 564** o bé a través del portal **web: www.taxibarcelona.cat**.

Agenda

Llicència	Nom del titular
9626	Vicente Rodríguez Freyre

Bossa de mà

Llicència	Nom del titular
880	Nicolás Berdiel Elvira
3388	Manuel Carrasco Rubio
4634	Cristóbal López Páez
5805	Antonio Mejías Fuillerat
7582	Salvador Martos Martínez
8461	Francisco Bermúdez Vega
10008	Francisco Infante Díaz
10448	Ricardo Bach Estévez Blanch

Càmera

Llicència	Nom del titular
251	Joan Carles Blasco Novella
1364	Antonio Sampedro Rodríguez
2077	Pedro José Martín Rodríguez
3152	Manuel Valero Andreu
3823	Joaquín Granell Calderón
4861	Andrés Redondo García

Carpeta

Llicència	Nom del titular
30	Antonio Martín García
4929	Taxis Rubens, S.L.
5389	Ángel García Luis
6870	Ramón Cid Arias
8699	José Vila Sánchez
8756	Manuel Herranz Martínez
10940	Martín de la Barrera Vargas

Cartera

Llicència	Nom del titular
25	Enrique Torres Campos
3665	Nicolás Sánchez Andreu
4799	Bautista Álvarez Vilar
4866	Antonio Morcillo Carpe
5127	Ana Ma. Jiménez García
5457	José Antonio Montilla Campillo
5704	José Bedmar García
6324	Francisco González Bonilla
6692	Miguel Garcés Giral
7572	Jesús Taboada Quintana
7996	Manuel Josep Arnau Mata
8918	David Palacio Lacort

Publicitat



**ÚNICA MAMPARA
DEL MERCADO
TOTALMENTE EXTRAÍBLE**

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

Única homologada
por el grupo Volkswagen

Desplazable

Asientos
blindados

No resta
espacio



Claus

Llicència	Nom del titular
813	Carlos Concha Perruca
858	Pedro Ortiz Moreno
1870	Fco. Javier Pla Serrano
3332	Andrés García Cortés
4290	Antonio Iglesias Alonso
4363	Antonio Mora Rodríguez
4708	Salvador Rivero Antas
5478	Lorenzo Fraile Torras
6180	Juan Antonio García Carmona
6877	Salvador Pérez Vega
7652	Pedro Martín Sánchez
10221	Juan Borrell Cañadell
10400	Víctor Mora Miravittlas
10949	Teodoro Cáceres Granados

Ulleres

Llicència	Nom del titular
756	Francisco Pérez Garrigos
760	Agustín Palacios Cuadrado
1614	Miguel Llop Trasobares
2559	José Luis Martínez Jaurrieta
2685	Feliciano Montenegro Peñas
4404	Juan Porta Minguell
4525	Manuel González López
5478	Lorenzo Fraile Torras
7197	José Acción Pereira
7485	Luis Guarro Isun
8145	Jaume Campmajor Mela
8416	Enrique Carballal Jartin
9633	Piedad Santiago Crespo
9992	Bienvenido Planell González
10124	Enrique Hernando Garreta

Bossa

Llicència	Nom del titular
133	Nicanor Salazar Díaz
512	Ángel Aquino(de) Lillo
1792	Francisco Romera Coca
4271	Francisco Selvi Rodés
6343	José Manuel Iglesias Rozados
7085	Josep Ma. Capdevila Llobet
7896	Melitón Benito Herranz
8454	Gerardo Alonso García
10960	José María Riera Bugalla

Maleta

Llicència	Nom del titular
317	Sergio García Casanova
1877	Marcelo Jesús Garrido Jañez
4015	Jesús Manuel Costalago García
6207	Francisco Manuel Tapia Ponce
6228	Francisco José Salvat Herraiz
7584	Manuel Rubio Martínez
8385	Manuel Alos Pérez
8976	Manuel Fernández Pin
9731	Jorge Yebra Escobar
10026	Benito Granados Ojea

Mòbil

Llicència	Nom del titular
126	Fernando Valle Marzal
208	Manuel Cobo Ruiz
325	Antonio Candal Bocija
411	Vicente Torres Llosa
422	María Raquel Zamora Puente
1263	Juan Novella Julián
1303	Aziz Ben Abdelkrim Kalaa
1343	Elisa Albalat Miralles
1971	S.L. Conde Diez taxis
2282	Eduardo Zamorano Benito
2416	Antonio Castillo Carrasco
2434	José Blanco Pérez
2451	José Miguel Jiménez Medrano
2639	Jorge José Escuer Bandrés
2767	Jorge Vidal Armengol
2835	José Clar Cruz
3098	Fernando Gómez Aponte
3317	Jesús Cifuentes Barrio
3400	Manuel Fernández Vicente
3549	José Antonio Casado Niño
3701	Rafael Calleja Sánchez
3809	Juan Antonio Iglesias López
4043	Nicolás Muñoz Cristóbal
4312	Ramón Cruz López
4825	José Pérez Alfonso
4900	Antonio Muñoz Taviro
4931	Ponciano Talavera Talavera
5352	José María Blanco Portero
5755	José Fernández Prada
5865	Antonio González Perdiguer
5974	Paulino Ramos Portea
6874	Antonio Cobo Mingorance
7180	Anastasio Malpartida Bermejo
7354	Cayetano Rubia Vallejo
7507	Héctor Valles Llop
7683	Francisco Gijón Martínez
8357	Sergio Alejandro Ruiloba
8412	Carlos Fernández Céspedes
8428	Anton Petrov Halachev
8623	Juan Manuel Fuentes Flores
8991	José Barbera Villafaña
9079	Cirilo Hortiguëla Blanco
9308	Antonia Camero Medina
9354	Miguel Muñoz Villacreces
9929	Francisco Campaña Moreno
10701	Felipe Moreno Herrero
10835	Ángel Matarranz López

Roba

Llicència	Nom del titular
2988	Antonio Juárez García
3106	José Cendros Batet
3675	José Antonio Hospital Pallas
4743	Fernando Martín García
4784	Sandomil, s.l.
6188	Javier Aguilar Alonso
6932	Juan José Tobajas Jiménez
7893	Fco. Javier Abellán Sánchez
10345	Juan Antonio Carrillo Díaz

Media docena de robos y un par de mentiras, de Mercedes Abad



Ediciones Alfaguara. Madrid, 2009. 207 pàgines. 17,50 euros.

Salvador Redón

revista-taxi@amb.cat

Mercedes Abad (Barcelona, 1961) és una reputada escriptora de relats –a més d'articulista, novel·lista, guionista, assagista, autora teatral, etc.– que no deixa de sorprendre gratament amb cada nou volum que publica en una carrera que ja es pot considerar llarga i encara molt prometedora. La seva darrera proposta té un títol que constitueix una autèntica declaració de principis, provocadora i juganera, rematada per un pròleg on confessa haver pispat els dotze –no sis contes del llibre, i on justifica el plagi com a sùmmum de la creació artística, i per una confessió final que titlla de mentida. En això no hi ha canvis, un cop més l'autora mostra el seu gust per la ironia, pel risc, i per una mesurada voluntat transgressora, en un intent d'establir complicitats amb el lector. En ple debat públic i àlgid sobre la *pirateria* i el dret a la propietat intel·lectual, Mercedes Abad s'autoinculpa per apropiació indeguda amb la desimboltura que sempre l'ha caracteritzat. Una presumpta gosadia que emmascara amb una aparença de

frivolitat, amb un somriure, en un astut joc d'impostures, però que matisa i argumenta fins al punt de suggerir una profunda reflexió sobre els límits reals de l'autoria o sobre l'existència i no d'una genialitat creadora que la nostra societat sol admetre acríticament.

Tots els relats van precedits d'una explicació de com aquests van arribar a mans de Mercedes Abad, una nova ficció –o no– que s'afegeix o duplica el conjunt d'històries d'una obra que sembla haver divertit força l'escriptora mentre, si creiem en la seva paraula, més aviat la componia que no pas l'escribia, i que sens dubte també divertirà qualsevol lector que sàpiga degustar el seu indubtable enginy en una successió de propostes subtilment escollides i molt ben tramades per conformar un tot rotund des de punts de partida aparentment senzills: una dona vol fer una bona acció amb la grossa de la loteria, una parella no troba la felicitat en un ambient idíl·lic, una noia rep la notícia de la mort del seu xicot un dia abans de la boda, una altra dona és reconeguda com la client un milió en entrar a uns grans magatzems... I és aquí on radiquen alhora els grans punts forts

del llibre amb el seu únic, potser, punt feble, ja que Mercedes Abad aconsegueix versemblança, unitat, interès, amenitat i potència com a narradora partint de situacions sovint grotesques o impossibles, de paradoxes més o menys quotidianes, o de personatges de vida laberíntica, però no una autèntica transcendència. Tanmateix, no és aquest el propòsit últim de l'autora, qui sempre ha estat coherent amb la seva concepció de la literatura, pròxima a l'abstracció, gustosa dels girs i els desenllaços insòlits –surrealistes de vegades– i sempre occurrents, experimental i fresca. Una escriptora a qui hem de reconèixer la valentia de reivindicar-se com a creadora jugant a no ser-ho, en una mena d'homenatge indissimulat als seus predecessors en l'art i el gust d'escriure, mentre basteix una proposta original que explora i indaga en les tècniques narratives sense aparents complicacions. Resulta genial –i a aquestes alçades de la crítica tindran clar que l'adjectiu no és gratuït– com provar com un suposat plagi esdevé una elaboració genuïna, intel·ligent, subtil i vivaç gràcies a l'habilitat, el sentit de l'humor i el talent d'una autèntica mestra en el domini de les distàncies curtes.

Publicitat

ASSEGURANÇES - SEGUROS

(junto plaça de Catalunya)

NUEVA OPCIÓN DE SEGURO PARA EL INDUSTRIAL TAXISTA
EN COMPAÑÍAS DE 1ª LÍNEA (de terceros a todo riesgo).

DESDE 550 € (variable según datos del conductor y garantías)

SEGURO MÓVIL CENTRO CORREDURÍA DE SEGUROS DESDE 1986 DGS Nº J-730

Madrid
C/ Silva, 2 1º 6ª
TELF 91 547 32 09

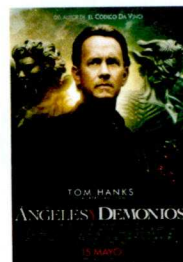
Horario de atención
De 09:00 a 15:00 horas

Barcelona IBC
Passeig de Gracia, 12 1º
TELF 93 492 03 61

Parking GRATUIT carrer de Casp, 11 - Parking Novedades

Cinema

Ángeles y Demonios



Marc Sanchís

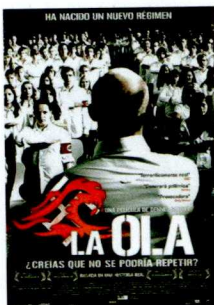
sanchis@amb.cat

Hay películas –y libros, y programas, y políticos– de las que resulta imposible no hablar, no por sus méritos, sino por su tirón mediático. Respecto a las películas, todas son americanas; sepan que la industria del entretenimiento es la segunda de Estados Unidos, solo superada por la aeroespacial, luego es la segunda industria del primer país del mundo. Lo que yo no sé es cuántos ejemplares vendió Dan Brown de su novela *Ángeles y demonios*, pero seguro que vendió muchísimos más de la posterior *El código Da Vinci*. Porque *Ángeles y demonios* –la película– debería preceder a *El código Da Vinci* pero es su secuela. Tom Hanks vuelve a ser el soso profesor Langdon, que combate una sociedad secreta chunguísima

que planea poner una bomba en el cónclave que elegirá al nuevo Papa. Si vieron la primera parte solamente añadiré que verán la misma sandez de conspiraciones esotéricas, con algo más de nervio y secundarios más interesantes –y una chica más chula, al menos para mí. El propio Vaticano ha calificado la película de diversión inocua, aunque no permitió rodar en la Santa Sede temiendo, tal vez, que Hollywood la convierta en un parque temático más. Y en relación con esto permítanme una reflexión personal; si los americanos están tan chalados por la religión es porque jamás sufrieron una Reforma y una Contrarreforma, ni rebeliones campesinas en Alemania o en Bohemia ni masacres en Irlanda ni una Guerra de los Treinta Años ni una Santa Inquisición; búsquenlo en las enciclopedias o en internet, dense cuenta de la suerte que han tenido de no sufrir una Iglesia militante –del signo que sea– y esperen a que la peli salga en vídeo. Se ahorrarán colas y dinero.

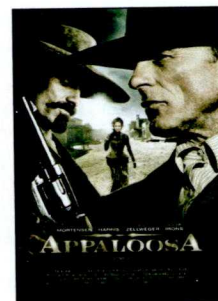
La ola

► El 1967, un professor d'institut de Califòrnia va plantejar un experiment als seus alumnes. Consistia a recrear el Tercer Reich per ensenyar com es pot aconseguir que gent normal i corrent mostri obediència absoluta a un líder carismàtic i permeti crims com l'Holocaust. Sembla que la cosa es va desbarcar i l'experiment s'hagué de suspendre abans d'hora. *La ola* és una pel·lícula alemanya inspirada en aquells fets, amb el morbo que Alemanya fou la pàtria del nazisme. Un professor "progre" ha d'explicar als seus alumnes què és l'autocràcia, i en comptes de fer una classe normal els proposa muntar un ordre dictatorial, amb uniformes, salutacions i una disciplina fèrria. Davant la sorpresa general, el moviment va adquirint força, més i més nois s'apunten a la classe "fatxa" i finalment esclata la violència. *La ola* és una reflexió aguda sobre amb quina facilitat ens pleguem a xarlatans messiànics i renunciem a la nostra individualitat.



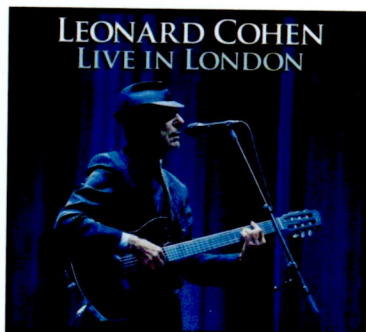
Appaloosa

► El número anterior comentava un bon western, *El tren de las 3:10*. Doncs ara en toca un de mediocre; vaig llogar *Appaloosa* amb moltes ganes, disposat a gaudir de la presència de païos formidables com l'Ed Harris –que també és el director–, el Viggo Mortensen i el Jeremy Irons. La història, tòpica del gènere, és la de dos pistolers que arriben a una petita ciutat atemorida per un terratinent arrogant i violent i s'ofereixen a fer de xèrifs a canvi, és clar, d'un sou generós. El problema d'*Appaloosa* és que sembla que tots els actors se la prenguin en broma, no hi ha la tensió que es palpa a *Sin perdón* de Clint Eastwood o *Open Range* de Kevin Costner. Hi ha poca acció, el Jeremy Irons no interpreta un malvat creïble i la Renée Zellweger –la de *El diario de Bridget Jones*– es passa l'estona fent rialletes idiotes amb els ulls mig tancats. En suma, una decepció, molt ben embolicada i servida, però decepció.



Live in London

► Quién le iba a decir a Leonard Cohen, a sus 75 años, que su mánager de toda la vida iba a estafarle una gran parte de su fortuna. El cantante ha ganado la demanda, pero el otro se ha declarado insolvente, y así Cohen se ve obligado a volver a los escenarios. Actuará en el Palau Sant Jordi y en el festival de Cap Roig, y la ocasión es propicia para reseñar su último disco *Live in London*. Es el primer álbum tras cinco años de silencio, y aunque es una grabación en directo, puede considerarse como un “grandes éxitos” en toda regla, incluyendo temas que se han convertido en verdaderos himnos: *Suzanne*, *First we take Manhattan*, *Everybody knows o Take this waltz* (cuya letra es la adaptación que el propio Cohen hizo del poema *Pequeño vals vienés* de García Lorca).



Cartoon Rock

► *Cartoon Rock* se traduce algo así como “El rock de los dibujos animados” y esa es justamente la chaladura que han perpetrado los de *El hombre linterna*, un grupo que aunque lleva algunos años dando conciertos han debutado con este álbum delirante de versiones rock de canciones de series tan entrañables como *La abeja Maya*, *Vickie el Vikingo*, *Bola de Dragón* o *El príncipe de Bel Air*. Supongo que los que no lleguen a la treintena no se sabrán tan bien las letras, pero entre tanto triunfito empalagoso y “maquineros” horteras, es algo que podrán compartir con los pequeños de la casa.



Publicitat

TRAMITE LA TRANSFERENCIA
Y ADQUISICIÓN DE SUS LICENCIAS
CON EL ASESORAMIENTO
DE UN PROFESIONAL

GESTIÓN DE SUS OBLIGACIONES FISCALES,
LABORALES Y CONTABLES



PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN
DEL CARNÉ DE TAXISTA

La seriedad es nuestra garantía. Trato directo sin intermediarios

CENTRE DE FORMACIÓ DEL TAXI

Pujades, 23, 08018 Barcelona
Tel.: 935 075 699 - 933 002 314

GESTORÍA SANTIVERI

Provença, 222 bj., 08036 Barcelona
Tel.: 934 545 000

ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DEL TAXI

Pujades, 154, 08005 Barcelona
Tel.: 934 854 218

ASESORIA MARQUÉS RODRÍGUEZ (Soledad)

Guasch, 21 3, 08913 Badalona
Tel.: 933 880 236

DOS CIELOS

Los Dos Cielos de Barcelona



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

Vista desde la planta 24 del hotel Me, en pleno distrito del 22@ de Barcelona, parece que la ciudad tenga dos cielos: el que da al mar y el que da a la montaña. Sin embargo, los dos cielos a los que se refiere el nombre de este restaurante son los hermanos gemelos que lo dirigen, Sergio y Javier Torres. Hace casi un año que los Torres emprendieron su tercer negocio en el mundo de la hostelería –también regentan El Rodat, en Jávea (Alicante), y el Eñe, en São Paulo (Brasil)– de la mano del Dos Cielos.

Además de contar con unas magníficas y espectaculares panorámicas de la ciudad condal, el comedor es un *loft* elegante y extremadamente luminoso. Incluso la decoración, minimalista y en tonos blancos, da luz a la estancia. Al fondo, una cava con cerca de 400 referencias hace de pared para separar el salón privado –con capacidad para una doce-

na de personas– del resto del local. El restaurante tiene capacidad para 40 comensales incluida la terraza *lounge* que acaban de inaugurar.

Por el momento, el éxito del Dos Cielos es arrollador y sólo se pueden degustar sus platos previa reserva. El precio medio de la carta es de unos 80 euros (vino incluido) aunque también se puede optar por los menús degustación y personalizado por 65 y 80 euros respectivamente.

Una cocina sin secretos

La entrada al restaurante pasa por la cocina, que ocupa casi la mitad del comedor y que está totalmente a la vista de los comensales: “En nuestra casa de toda la vida, en el barrio de Gracia, comíamos en la cocina, así se ve todo”, explica Sergio Torres. Y ésta es la disposición que ha adoptado el local: el comedor y la cocina se integran en un solo espacio únicamente separados por una cortina de aire que deja los fogones a la vista y los aromas al alcance de todos los olfatos.





Detrás de innumerables utensilios y productos alimentarios, un ejército de 13 cocineros se encarga, con rigor y silencio monacales, de dar forma a los platos que componen la carta del Dos Cielos: ensalada de alcachofas al minuto con raíces y colmenillas; ostras con pepinos y hojas; arroz negro con espardeñas y cañaíllas; espalda de cabrito lechal a la brasa con pólvora de Duc; jarrete de ternera glaseado; pichón cocido en hojas de higuera; pescado escama cocido en sal de hierbas, tomates, cebollas y puerros; muesli casero con miel, cuajada y cítricos; consomé de frutos rojos sonoros con cremoso de yogur y wasabi; torrija de Santa Teresa con avellana y helado de queso de cabra, etc.

La recomendaciones del chef

- Primera florada de guisantes de Llavanes
- Raviolis de *foie-gras* con tomates secos y aceitunas negras
- Bloque de buey curado en bodega
- Pan casero
- Torrija de Santa Teresa con avellana y helado de queso de cabra

Los gemelos, formados desde los 14 años en prestigiosos restaurantes como Can Fabes o Philippe Rochat, respetan el producto por encima de todo. Sergio explica que la suya es una cocina que busca ser lo más natural posible –pronto tendrán su propio huerto en la planta 31 para cultivar todo lo que cocinen– sin dejar de lado la técnica.

Dos Cielos

C/ Pere IV, 272-286
 (planta 24 del hotel Me)
 08005 Barcelona
 Horario: de martes a sábado de 13.30 a 16 h
 y de 20.30 a 23.30 h
 Teléfono: 933 672 070



Publicitat



Cooperativa Radio-Taxi

Tel. 93 225 17 34

Escuela de taxistas
 Financiación compra de
 equipos

Nueva convocatoria de entrada a cooperativa

- ✓ Aumento de ingresos
- ✓ Seguridad en tu jornada laboral
- ✓ Consolidación de nuevos clientes
- ✓ Comunicación inmediata con la central
- ✓ Experiencia en el mercado (+ 30 años)
- ✓ Profesionalidad y seriedad en nuestros servicios



PRIMERA CUOTA DE ABONADO GRATUITA



**LAS MEJORES TECNOLOGIAS EN GESTION DE FLOTAS
 DISPONEMOS DE UN FONDO PARA CASOS DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN**

Taulat 15 (oficinas gasolinera) 08005 Barcelona Tel. oficinas 93 225 17 34 coop@radiotaxibcn.com

Llibreria Canuda

El Cementiri dels Llibres Oblidats és al carrer Canuda

Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

No queda ni un racó buit: llibres i més llibres emparen les parets i s'amunteguen damunt les taules de la llibreria Canuda. Una intensa olor de paper vell envolta el visitant i un rètol d'accés al soterrani el crida a investigar. Aquest seria, sens dubte, el paradisiac Cementiri dels Llibres Oblidats en el qual Daniel Sempere –el protagonista de la novel·la *L'ombra del vent*, de Carlos Ruiz Zafón– es passaria hores remenant entre teranyines i cartelllets. Potser és per això que el soterrani duu precisament aquest nom: Cementiri dels Llibres Oblidats. A més, Santiago Mallafré, propietari de l'establiment, explica que si n'enderroquessin una paret arribarien al cementiri de les tombes romanes de l'Ateneu Barcelonès, l'edifici veí.

L'encant d'aquest local no ha passat desapercbut: s'hi han rodat espots publicitaris, escenes de pel·lícules i fins i tot fotonovel·les. Des de sempre ha estat un lloc molt freqüentat per personatges de la cultura i l'art que, lletraferits i amants dels llibres, han requerit els consells de Mallafré. Així, entre els clients habituals hi havia els desapareguts Salvador Dalí i Terenci Moix i celebritats com ara els cantants Raimon, Joan Manuel Serrat i Joaquín Sabina; els escriptors Baltasar Porcel i Ruiz Zafón, el doctor Puigvert...

Més de 200.000 obres poblen aquesta popular llibreria de vell de 700 metres quadrats, situada a l'eix més comercial de Barcelona: al carrer que li dona nom, entre les Rambles i el Portal de l'Àngel. La història del local es remunta al 1947, quan el pare de Mallafré va obrir una segona llibreria –tenia la Cervantes al carrer Tallers, que va inaugurar el matí del 14 d'abril de 1931 i que haver de tancar la tarda del mateix dia, quan es va proclamar la Segona República. Fins fa poc més de 15 anys la Canuda era una molt coneguda per les subhastes d'art que s'hi celebraven els dissabtes i per contribuir a la difusió de grans obres com *El llop estepari* de Hermann Hesse. Ara, Mallafré i els seus sis empleats es dediquen únicament als llibres

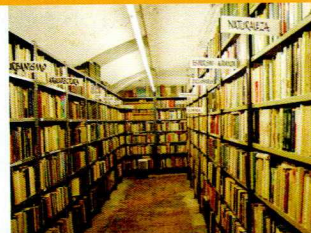


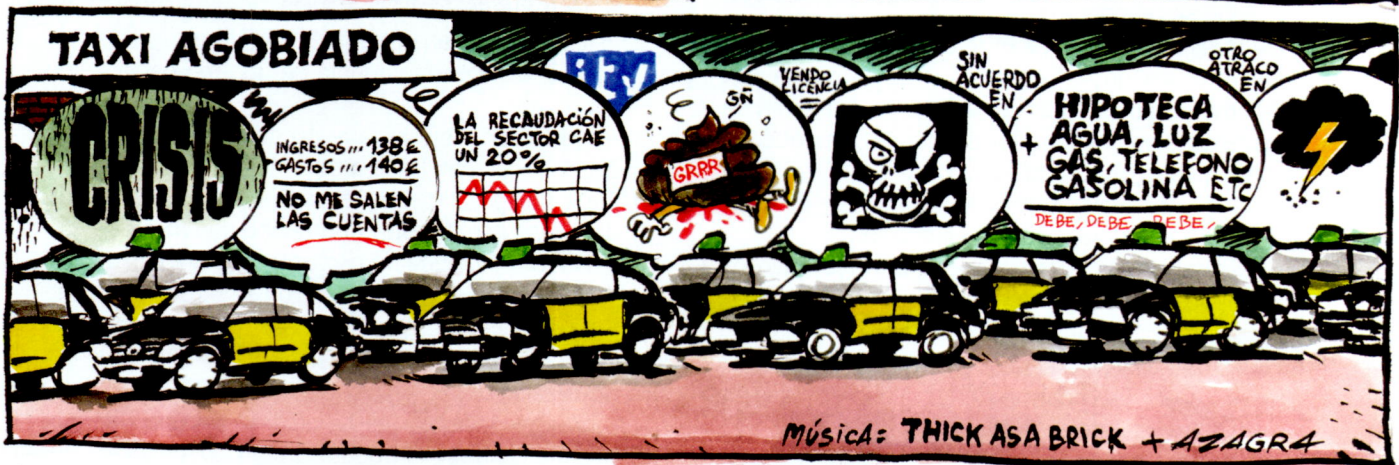
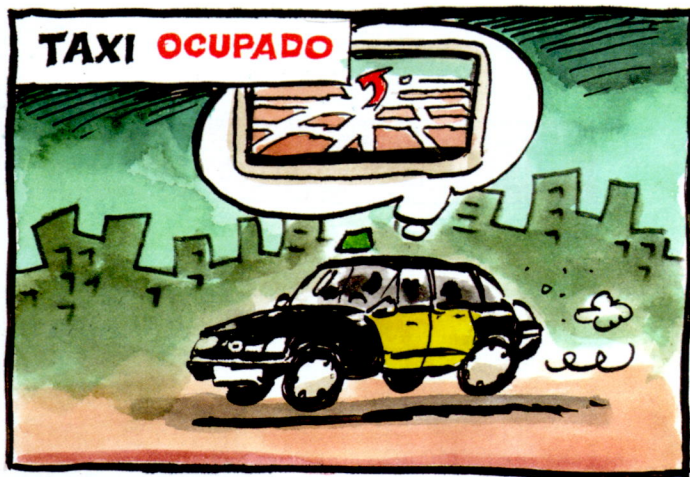
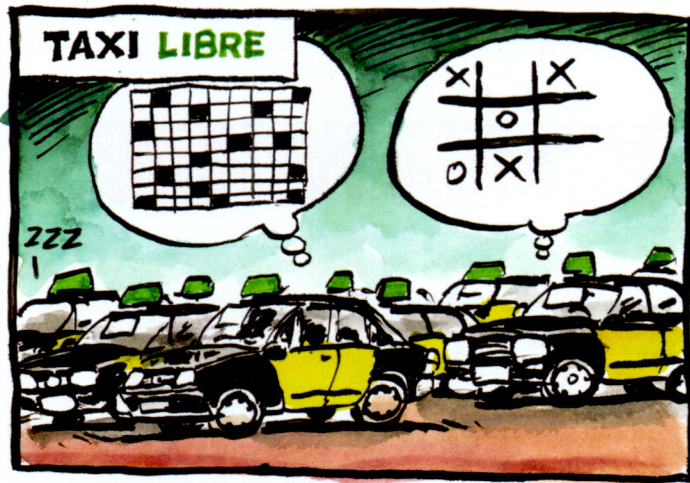
vells, d'ocasió, de segona mà, estranys, curiosos, des-catalogats, antics... en definitiva "qualsevol obra que no es trobi en una botiga convencional", aclareix el llibreter. Amb el pas del temps, i davant del creixent nombre de llibres que es publiquen cada any i que els particulars volen vendre a la llibreria, s'ha especialitzat en les obres d'assaig, història, filosofia i art. S'hi poden adquirir des de llibres relativament actuals per tres euros fins a publicacions del segle XVII que superen els 6.000 euros i, fins i tot, han arribat a tenir algun incunable (obres impreses en els primers temps de la impremta, abans del 1500).

D'aquí a pocs anys la llibreria Canuda tancarà la persiana per sempre: la reforma de la Llei d'arrendaments urbans (LAU) pujarà els preus de lloguer i es serà impossible mantenir el negoci. Al 2014, els bibliòfils amb "grams de bogeria literària al cap" com Mallafré, quedaran una mica orfes.

Llibreria Canuda

C/ Canuda, 4
08002 Barcelona
Tel.: 933 023 831
canuda@libroscanuda.com
www.libroscanuda.com





Publicitat

SIMPLY CLEVER



■ ESTA VEZ,
DÉ LUZ VERDE
A SU NEGOCIO.

AHORA
15 dto.
0%
en piezas y 10%
en mano de obra.

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

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

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

No todo está perdido!

El día de Sant Jordi cogí un taxi. No suelo hacerlo, para qué nos vamos a engañar; yo soy más bien de “metro”, pero tenía prisa. Llevaba yo una rosa preciosa en la mano...

El taxista me miró sonriente.

—¿De su marido?

—Pues mire, no, es de mi jefe. Cada año nos la regala. A quien no tiene marido, Dios le da un jefe...

—frivolice yo para romper la tensión. Ese tema de la soledad siempre me causa tensión. ¿Por qué será? Pero bueno, ésa es otra historia...

—Todo un detalle —apostilló él.

—Y usted, ¿ha regalado ya alguna rosa?

—¡Claro! A mi mujer. Es lo primero que hago cada Sant Jordi. ¿Sabe usted una cosa? Yo estoy con mi mujer gracias a una rosa de Sant Jordi.

—¿Sí? ¿Y eso? —pregunté yo más por tener algo en que pensar y olvidarme de los recuerdos que aporreaban la puerta de la memoria.

—¿Quiere que se lo cuente?

—Pues claro...

—Mire, nunca suelo hacer servicios de paquetería, ni ahora ni antes, pero el 23 de abril de 1978, miércoles, la emisora llevaba más de media hora solicitando un móvil para zona de la plaza Lluçmajor que no salía ni a la de tres. Desencoché en Fabra i Puig, tiré hacia Puente del Dragón-Paseo Valldaura y pregunté a la central si el servicio estaba “vivo”.

“Vivo y coleando”, me contestaron, así que pedí que me lo pasaran.

—Tiene que ir a una oficina a recoger un objeto y llevarlo a una dirección.

Me pasaron los datos y subí a por el objeto.

—Hola, soy el taxi para el servicio de paquetería.

—Ah, sí. Lleve esto a esta dirección. Se lo pago ahora. ¿Cuánto va a subir? Hágame un recibo. ¡Por favor, que estoy muy liado!

No me gustó el tipo. Apresurado y soberbio, de esos que se creen que porque pagan pueden hablarte de cualquier manera, pero ya me había comprometido con central y lo que hice fue tirar para arriba el recibo —cien benditas y añoradas pesetas más por espabilado.

El “paquete” era una rosa roja con su envoltorio de celofán, y la dirección, un domicilio en La Verneda. Por suerte pude dejar el coche bien aparcado y me dirigí al domicilio. Me hacía gracia porque parecía que iba a ver a mi novia —entonces yo estaba soltero,

claro. Llamé a la puerta y me abrió la que me pareció la chica más guapa y más triste que había visto en mucho tiempo:

—Hola. ¿Margarita? Esto es para usted. Me envían de plaza Lluçmajor. No hay tarjeta.

—No hace falta, es de mi novio. Muchas gracias.

—¡Que suerte tener a alguien que se acuerda de usted para enviarle una flor!, claro que no me extraña —dije sin darme cuenta de que me había salido sin pensar.

—Hay quien pretende arreglar con una flor la ausencia de algo más importante. Mucha flor pero poca atención, poco compañerismo y ninguna complicidad. Disculpe, le estoy aburriendo con mi vida.

—No, no, no, nada de eso, sólo que, sólo que...

- ¿Sólo que qué? —su expresión se hizo expectante.

—Que hay gente que no merece lo que tiene... su novio, por ejemplo —y mientras se lo dije me entró un escalofrío.

—Muchas gracias, me ha alegrado el día —sonrió, mientras cerraba la puerta.

—Y a mí la semana —dije yo a la puerta cerrada. ¡Oiga, me di cuenta enseguida de que había sido un flechazo! En serio, lo sentí. Me dije: ¿por qué no intentarlo? Yo creo en el destino, sabe usted... Aquello había pasado por algo. ¿Quiere saber lo que hice?

A estas alturas yo estaba interesada en el tema:

—¡Por supuesto que quiero!

—Pues al cabo de ocho días me presenté con otra rosa. Ella se rió y me dijo que no podía aceptarla, pero yo insistí y me fui antes de que pudiera devolvérmela.

Volví la semana siguiente con otra flor, y a la otra, y a la otra... Conseguí que aceptara tomar un café conmigo. Hablamos y reímos.

—De eso hace treinta y un años, treinta y un años que estamos juntos. Cada día de Sant Jordi lo celebramos con una cena íntima... —me hizo un guiño cómplice.

Habíamos llegado a mi destino. ¡Qué tierno! Si historias como éstas siguen ocurriendo, no podemos tirar la toalla, todavía podemos creer que no todo está perdido, ¿no?

Así que ya saben, no hace falta que sea Sant Jordi para aparecer por su casa con una rosa. Sería todo un detalle para con ella.

Saluditos.

NUEVAS INSTALACIONES SERVICIO PRADES

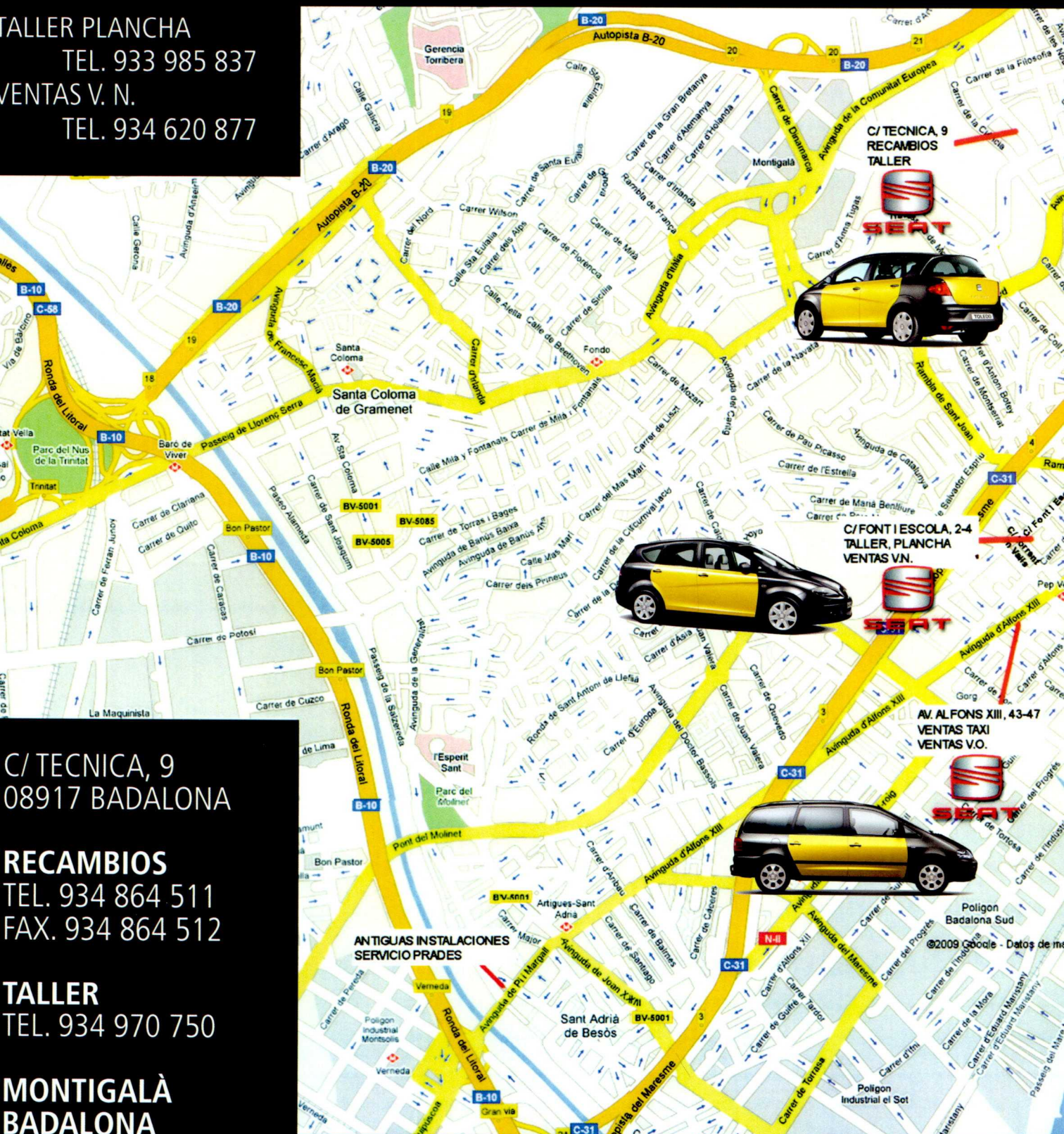
C/ FONT I ESCOLA, 2-4
08912 BADALONA

AV. ALFONS XIII, 43-47
08912 BADALONA

VENTAS TAXI
VENTAS V. O.

TEL. 933 878 804

TALLER PLANCHA
TEL. 933 985 837
VENTAS V. N.
TEL. 934 620 877



C/ TECNICA, 9
08917 BADALONA

RECAMBIOS
TEL. 934 864 511
FAX. 934 864 512

TALLER
TEL. 934 970 750

MONTIGALÀ
BADALONA

SERVICIO PRADES



Taximetros Barcino®

Sres. Taxistas:

Les comunicamos que con fecha 25 de marzo de 2009 ha salido publicado en el "Buletí Oficial de la Província de Barcelona" la modificación de las Bases para la subvención de los equipos de seguridad GPS-GPRS/GSM conectados al sistema de emergencias 112, y que ha entrado en vigor en fecha 22 de abril de 2009.

Para obtener la subvención han de acreditar la adquisición, instalación y pago de un sistema de seguridad GPS-GPRS/GSM con dos modems, uno para comunicación de voz y el otro para la comunicación de datos, al vehículo aplicado a la licencia y la conexión del mismo al sistema de emergencias 112 de la "Generalitat de Catalunya"

Equipos de Seguridad



TC-50

- Gestión Radio Taxi
- Control de flotas
- Teléfono manos libres
- * Cobro tarjetas de crédito
- * Conexión al 112 con GSM (voz y datos)

* Dependiendo del modelo de terminal

TC-60

- Gestión Radio Taxi
- Control de flotas
- * Teléfono manos libres
- * Cobro tarjetas de crédito
- * Navegador
- Conexión al 112 con GSM (voz y datos)

Equipo TC-50 (2GSM)	1.020 €
Subvención 112	- 450 €
Precio Total	570 €

Nota. Estos precios no incluyen el I.V.A.

Equipo TC-60 (2GSM)	1.285 €
Subvención 112	- 450 €
Precio Total	835 €

Precios sujetos a variación por parte del fabricante

Carrer d'Àvila, 11
08005 Barcelona

taximetros Barcino®

Tel. 93 225 95 8
Fax 93 221 20 9