

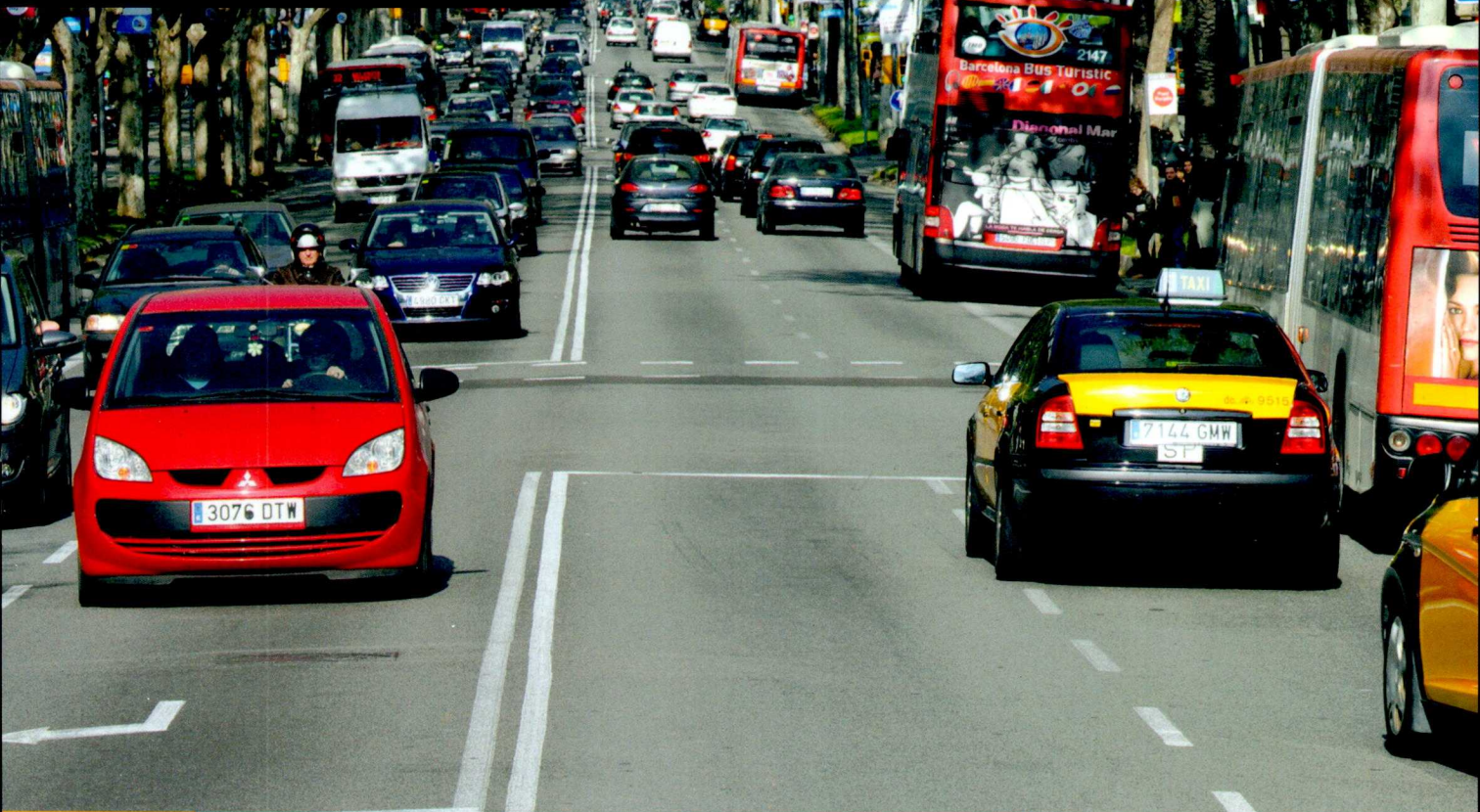
189

abril-maig 2010

REVISTA TAXI

Taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

www.taxibarcelona.cat - www.taxibarcelona.com



06

La Diagonal, rambla o bulevard

14

Entrevista a Jordi William Carnes, tinent d'alcalde d'Hisenda i Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Barcelona

18

La bona convivència laboral, responsabilitat de tots





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



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

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

Direcció Periodística
P. Rocío Terán

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

Dibuixant
Carlos Azagra

Publicitat
Telèfon: 935 069 646

Assessoria Lingüística
Anna Canals

Disseny Gràfic i Maquetació
Estudi Freixes

Fotografia
Ramon Josa i Campoamor

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

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

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

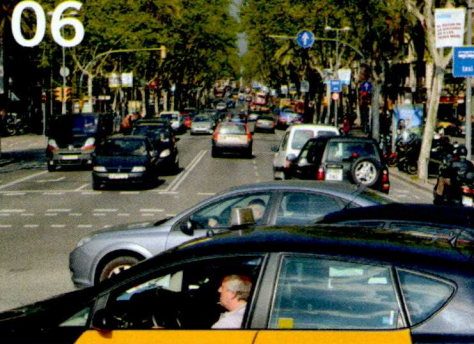
La revista *Taxi* no es fa responsable
de l'opinió expressada en els articles
signats. La responsabilitat és únicament
dels autors. Els articles no signats són
atribuïbles a la redacció.

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

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

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


Institut Metropolità
del Taxi



Sumari

05 Editorial

06 Taxi-ciutat

- La transformació de la Diagonal en mans de tots els barcelonins i barcelonines
- Com es vota?
- Del 10 al 15 de maig la ciutat aprovarà o rebutjarà la transformació de la Diagonal

14 Entrevista a

- Jordi William Carnes, tinent d'alcalde d'Hisenda i Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Barcelona

18 Taxi-servei

- La convivencia laboral, responsabilidad de todos

20 Taxi-Barcelona

- Baja la bandera en el Botánico y disfruta de una fiesta para la familia del taxi del área metropolitana de Barcelona

22 Taxi-opinió

- "Es necesaria la unidad para la resolución de nuestros problemas"
- "Regulación horaria"

25 Tauler

- L'Ajuntament de Barcelona i Repsol signen un conveni de col·laboració per promoure l'ús de l'autogàs a la ciutat
- En la conducció, activa els teus sentits, campanya del SCT dirigida als conductors professionals
- Aquest estiu, l'Aeroport de Barcelona estrena noves línies
- En procés de renovació els carrers d'Olzinelles i de Rossend Arús a Sants-Montjuïc
- La inspecció periòdica del vehicle taxi es pot passar amb independència de la del taxímetre
- Èxit en la convocatòria 2010 per als cursos de conducció eficient
- Revisions
- Denúncies i sancions

33 Taxi-salut

- Telèfon mòbil: usar-lo bé i conèixer com funciona

35 Taxi-motor

- El primer trimestre del 2010, el parc de taxis de l'AMB es renova a un millor ritme que en el mateix trimestre del 2009
- Renault Scenic y Renault Laguna: dos propuestas muy diferentes

38 L'usuari li agraeix

- Les trucades per les pèrdues d'objectes en el taxi es multipliquen coincidint amb les fires i salons que acull Barcelona

42 El perfil

- La Luna y el Sol
Jesús Juan y María Dolores Expósito
comparten vida y profesión

45 Llibres

- "La estrategia del agua", de Lorenzo Silva

46 Cinema, vídeo i música

- Menjar de tres forquilles
La Huerta se abre al público

50 Llocs per comprar

- Know Food, la llibreria dels xefs

52 L'Àlbum del taxi

La bústia del taxi

Es necessita contactar

► Es necessita contactar amb el taxista que el dia 11 de febrer de 2010, a les 18:00 aproximadament, va traslladar a l'Hospital de Sant Pau una senyora amb la cama trencada després d'un accident que va patir en un autobús.

El taxista al·ludit haurà de trucar a la *Revista taxi* per facilitar-li el número de contacte de la senyora que sol·licita la seva col·laboració.

Simplement, moltes gràcies

Usuari del taxi de Barcelona

► Agraïment al taxista que va realitzar un servei, el dissabte 24 d'abril, des de la plaça de Catalunya fins al carrer de Torrent de les Flors, 41. El senyor que li va

demanar que el portés era un home de 57 anys, que havia estat desaparegut dos dies com a conseqüència d'una desorientació mental.

Gràcies per la motxilla

Usuari del taxi de Barcelona

► L'1 d'abril el taxista amb la llicència 10411 ens va tornar la motxilla que vàrem oblidar a la nit en el seu taxi. El mateix dia i també a la nit va contactar amb nosaltres per telèfon i vàrem recuperar-la. Li estem molt agraïts.

Recuperé mis gafas

Usuari del taxi de Barcelona

► Muchas gracias al taxista que entregó en el Hotel Eurostars Mitre las gafas perdidas en su taxi.

Me cambió el día con su profesionalidad

► Como usuaria habitual del servicio de taxi quisiera expresar mi agradecimiento a casi todos aquellos taxistas que hacen su trabajo con tanta profesionalidad. En especial quisiera agradecer a Marcos, con número de licencia 3204. El pasado día 12 de abril fue para mí un día duro debido a un cúmulo de adversidades en aeropuertos, con vuelos cancelados y pérdida de equipaje. Marcos me cambió el día con su profesionalidad demostrando que hay grandes personas en este sector. Gracias Marcos, por darle la vuelta a un día en que parecía que la mala suerte me perseguía.

Usuaría de Barcelona



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



TA

E

l Ayuntamiento de Barcelona convoca a todos los ciudadanos y ciudadanas mayores de 16 años empadronados en Barcelona, los días 10 a 16 de mayo, para que participen activamente en decidir cómo quieren la Diagonal del futuro. Dos opciones claras y diferentes pero bajo unas mismas premisas, una nueva Diagonal basada en el aumento y mejora del transporte público, la reducción del vehículo privado, más accesible y amable para los peatones y que mejore ambientalmente. Asimismo se da la posibilidad de no optar por ninguna de las propuestas por estar disconforme con esos proyectos. Éstas son las bases sobre las que se encargaron las dos propuestas sobre las que se quiere consultar a los vecinos de Barcelona: bulevard o rambla. Se trata de diseñar la Diagonal del siglo XXI. Hace más de ciento cincuenta años que la Diagonal fue pensada y proyectada, y lo fue para una Barcelona de ciento cincuenta mil habitantes. Hoy la ciudad ha cambiado enormemente, somos alrededor de dos millones de habitantes y los usos de la actual avenida y sus necesidades han cambiado sustancialmente.

Bulevard o rambla, ésta es la cuestión

La nueva Diagonal, en cualquiera de las dos opciones, será un espacio con mucha más movilidad y más eficiente. Por la nueva Diagonal pasará mucha más gente que por la actual. De manera que serán muchos miles de personas que la utilizarán para

moverse, porque habrá un aumento de personas que la utilicen para caminar, que circularán en bicicleta y que utilizarán las diferentes fórmulas de transporte público, entre ellas el taxi.

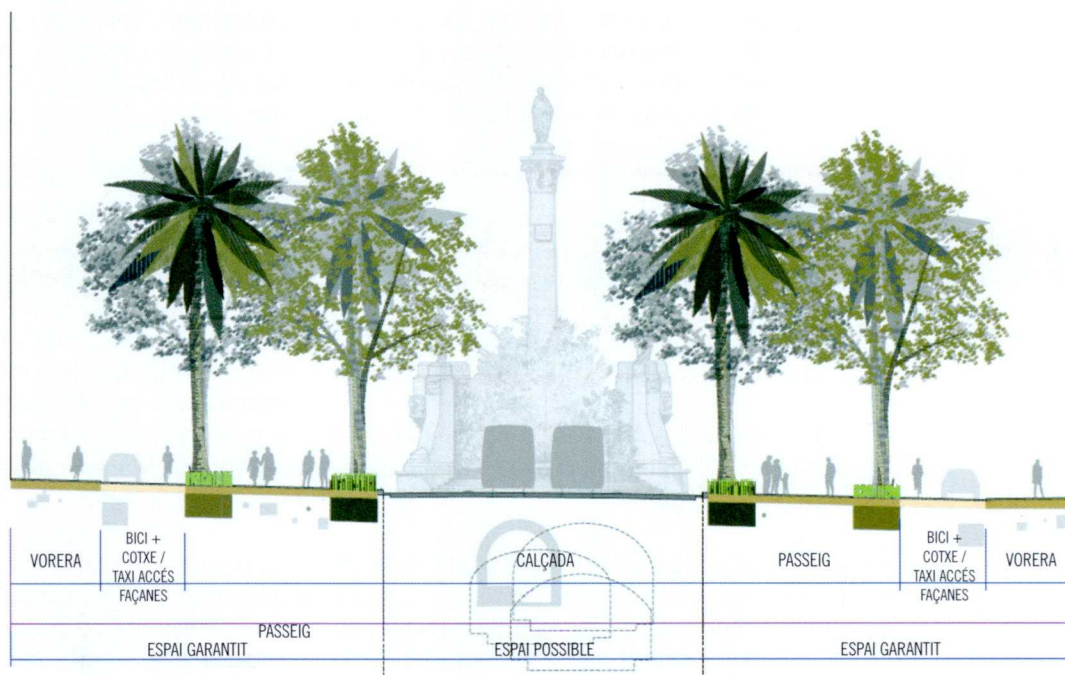
Para el sector del taxi la transformación de la Diagonal puede comportar importantes mejoras, se reformulará de forma general el sistema con un nuevo plan de movilidad para el conjunto de la ciudad originando un uso más eficiente de la trama del Eixample, con la consiguiente mejora de la velocidad comercial. Toda política restrictiva del vehículo privado comporta potenciales expectativas en el incremento de la oferta del servicio de taxi, ésa es una tendencia de las grandes ciudades europeas, la limitación del vehículo privado en detrimento del transporte público, con notables resultados hacia el taxi.

Otro componente importantísimo y novedoso en este proceso es la consulta ciudadana. El Ayuntamiento ha decidido que dadas las características de centralidad y la importancia de la Diagonal, es positivo realizar una nueva experiencia en el campo de la participación ciudadana. Por primera vez en nuestra ciudad se pondrá en marcha un proceso de democracia participativa innovador, pionero en la aplicación del voto electrónico. El gobierno municipal cree en la participación ciudadana, así lo demuestran los múltiples órganos de participación que se celebran en nuestra ciudad diariamente, tanto sectoriales como de ciudad, distrito y ahora de barrio con los *consells de barri*, acercando cada vez más al ciudadano la actividad municipal y haciéndoles partícipes de las decisiones que más les atañen.

La transformación de la Diagonal es posible y necesaria, así lo demuestran los estudios de movilidad que se han realizado, y ahora es el momento de plantearla para que se empiece a desarrollar cuando la coyuntura económica vuelva a ser de crecimiento.

Desde el IMT os animamos a participar, a escoger cuál de las dos propuestas presentadas es la que preferís para esa Diagonal del siglo XXI.

La transformació de la Diagonal en mans de tots els barcelonins i barcelonines



Opció A, amb estructura de gran bulevard.

Revista Taxi
revista-taxi@amb.cat

Després d'un procés participatiu de consulta d'idees ampli, l'Ajuntament de Barcelona ha proposat als ciutadans de participar en una votació, que se celebrarà del 10 al 16 de maig, per determinar quina de les dues opcions de proposta de transformació de l'avinguda de la Diagonal presentades pel Consistori és la que compta amb un suport més gran, o per saber, si, en cas contrari, els barcelonins rebutgen les dues alternatives i volen mantenir l'avinguda amb les característiques actuals. Els dos models que l'Ajuntament

presenta a la ciutadania plantegen, des d'una estructuració diferent, la transformació de l'avinguda més llarga de la ciutat (11 quilòmetres) en un espai que defineix una centralitat metropolitana basada en una nova concepció de l'espai públic on tenen un paper protagonista el vianant i l'ús d'uns mitjans de transport que permetin contribuir a la mobilitat i sostenibilitat del conjunt de la ciutat i a la pacificació del trànsit.

La Diagonal de sempre, amb l'estructura de gran bulevard

La primera opció (Opció A) proposa mantenir l'estructura actual de l'avin-

guda sense el trasllat dels arbres i deixant el centre com fins ara per al trànsit. Els espais destinats als passejos continuarien entre les dues parelles d'arbres i el servei a les façanes es faria des del lateral. Aquesta opció dóna prioritat al vianant i organitza el trànsit de forma més racional.

Les dues fileres paral·leles d'arbres definiran l'espai de passeig tradicional de la Diagonal, que únicament es veurà interrompuda a les places Joan Carles I i Mossèn Jacint Verdaguer.

La plataforma central dóna prioritat al transport públic amb la previsió d'incorporar el tramvia en el corre-



OPCIÓ
A

Bulevard

dor central per a més seguretat i eficiència. Aquest mitjà de transport assumiria una gran part del futur trànsit del pas de l'avinguda. S'estructurarien dos carrils mixts en ambdós sentits que estarien reservats, en principi, al trànsit del cotxe privat i al servei d'autobusos i taxi.

Davant de cada façana s'estructurarien uns espais de 17,5 metres amb una banda de circulació destinada al trànsit de proximitat i a les bicicletes, i on es realitzarien els serveis de curta durada. El traçat d'aquesta banda s'estructuraria de tal manera

que cada una o dues illes de l'Eixample el carril redirigiria el trànsit privat cap a la trama de l'Eixample.

L'estructura de la part de l'avinguda més propera a la plaça de les Glòries es mantindria millorant-se la qualitat del passeig i homogeneïtzant-ne el disseny a la transformació global.

Terminis d'execució: 34 mesos i per fases
Pressupost: 70 milions d'euros

Una Diagonal a l'estil d'una rambla

La segona alternativa (Opció B) parteix d'una transformació més profunda de l'avinguda i en modificaria l'estructura actual. L'ample de l'avinguda es distribueix sense els condicionaments de l'arbrat dels laterals que actualment hi ha, cosa que permetria una flexibilitat més gran en la disposició dels usos.

L'arbrat actual es modificaria en quatre noves alineacions d'arbres, amb 12 metres de distància entre ells. Aquesta

Publicitat



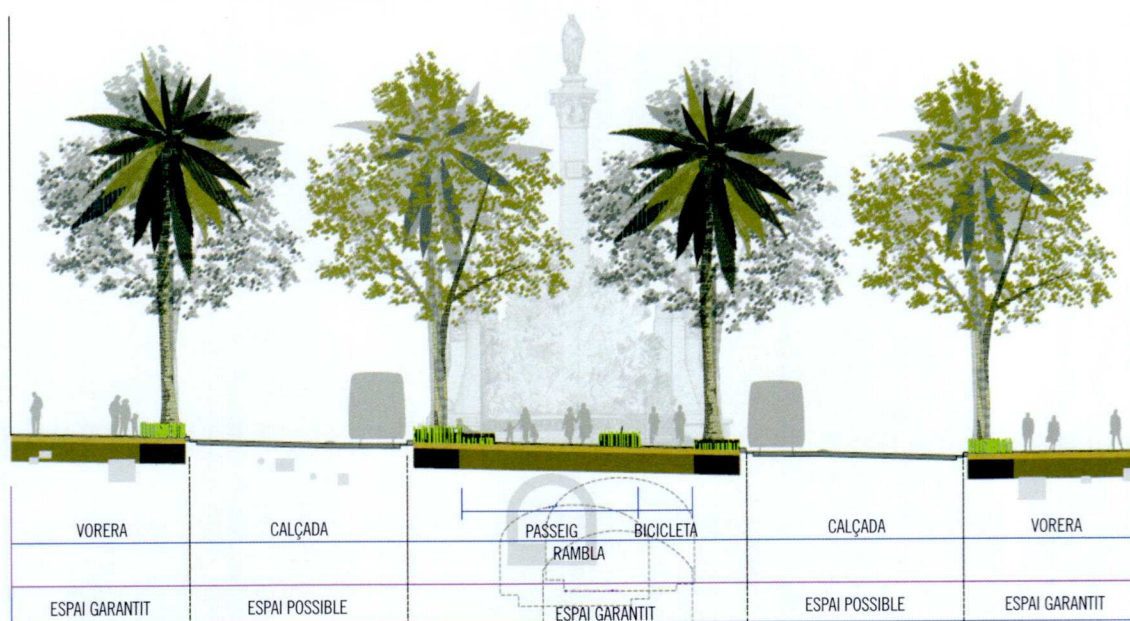
AUTO-REPARACIÓN
MANUSAN, S.L.
REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL

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

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



Taxi-ciutat



Opció B, a l'estil de rambla.



opció planteja una part central que, flanquejada per dues fileres d'arbres, es destinaria a un espai similar al d'una rambla, pensat per als vianants i on les bicis disposarien d'un carril específic en ambdós sentits. La continuïtat de l'avinguda restaria interrompuda únicament en les places Joan Carles I i Mossèn Jacint Verdaguer.

Els laterals entre els arbres es destinarien a la circulació de vehicles, amb

una capacitat per a tres carrils en cada sentit. Un d'aquests estaria ocupat pel tramvia que es juxtaposaria a ambdós costats de la rambla central per no interferir els girs de la resta de vehicles.

De la mateixa manera que en l'opció A, la part final de la Diagonal, propera a la plaça de les Glòries, mantindria l'estructura actual i es farien actuacions puntuals per unificar els criteris globals de disseny.

Per una altra banda, les dues opcions contemplen la transformació en una gran plaça d'ús ciutadà l'encreuament actual de la Diagonal amb el carrer de la Marina.

Terminis d'execució: 38 mesos i per fases
Pressupost: 70 milions d'euros

Com es pot votar?

Del 10 al 16 de maig la ciutat aprovarà o rebutjarà la transformació de la Diagonal

Els ciutadans Barcelona tindran l'oportunitat de donar el seu parer sobre les propostes de transformació de l'avinguda de la Diagonal que l'Ajuntament ha posat sobre la taula en una votació que se celebrarà del 10 al 16 de maig. Podran participar en la consulta tots els ciutadans i ciutadanes més grans de 16 anys que estiguin empadronats a Barcelona en data 31 de desembre de 2009.

Els ciutadans que així ho desitgin podran participar-hi inclinant-se per una de les dues opcions de transformació plantejades o bé donar el seu vot negatiu a la transformació i deixar, per tant, la Diagonal com fins ara.

Votació electrònica a gran escala

La votació es podrà fer de forma presencial en 100 punts que l'ajuntament posarà a disposició dels votants en diferents indrets de la ciutat i que estaran dotats de personal d'atenció i d'equips informàtics adequats per fer una votació electrònica.

També s'hi podrà dipositar el vot a través d'Internet. En aquest cas, caldrà disposar d'alguns dels certificats digitals que accepta el sistema CATcert i el portal de tràmits de l'ajuntament. Els usuaris que no tinguin el certificat digital podran accedir al portal web de la Consulta de la Diagonal (<http://www.bcn.cat/diagonal/#>), on hauran introduir el seu NIF, la seva data de naixement i el número de mòbil. En pocs segons rebran un SMS en què se'ls facilitarà la clau per poder participar-hi.

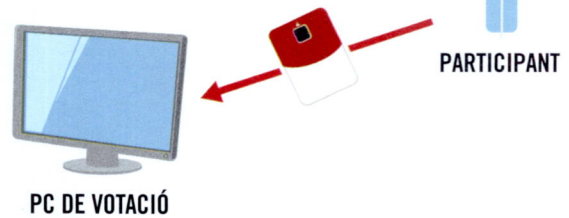
Tanmateix, es podrà emetre el vot a través dels portals web de la banca en línia d'entitats financeres que hagin subscrit un conveni de col·laboració amb l'ajuntament o a través dels portals d'altres administracions públiques o universitàries que també hagin subscrit convenis de col·laboració. Els ciutadans que optin per aquesta alternativa i tinguin la clau d'accés a la banca electrònica en línia podran accedir al portal de la Consulta de la Diagonal ja identificats; el sistema verificarà si està censat i, en cas afirmatiu, podrà emetre el seu vot.

És la primera vegada que a Barcelona es porta a terme una consulta d'aquestes característiques amb un sistema de votació electrònica a gran escala i que garanteix la seguretat i la privacitat del vot.

PERSONAL DE SUPORT



EL VOT PRESENCIAL

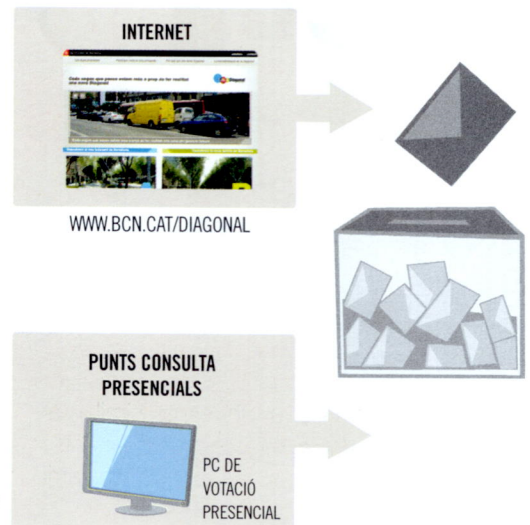


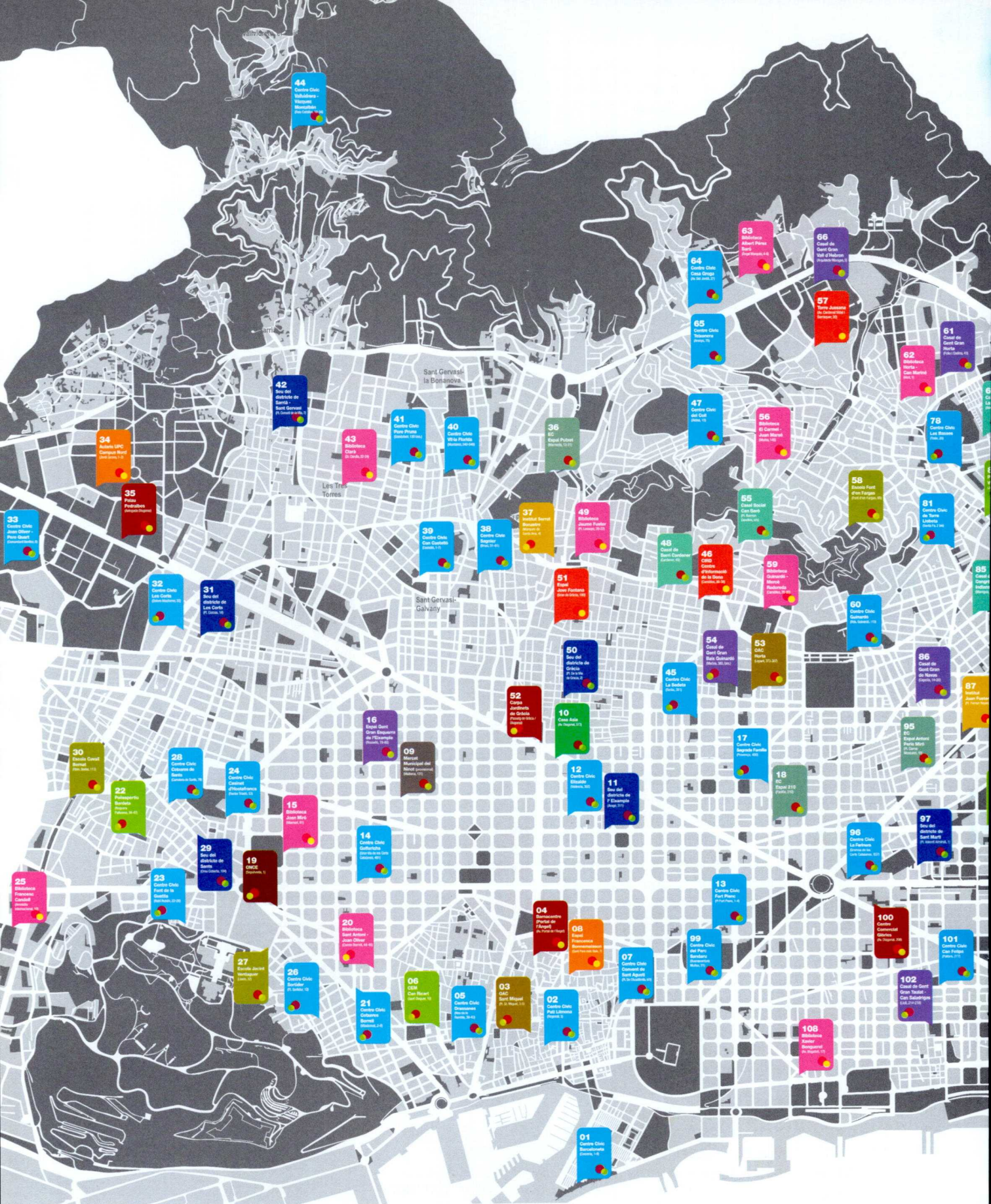
PER INTERNET,
DES DE
QUALSEVOL
ORDINADOR



PARTICIPANT

DES DELS 108
PUNTS
PRESENCIALS
A TOTS ELS BARRIS
DE LA CIUTAT







Nº	NOM EQUIPAMENT	ADREÇA
01	CC BARCELONETA	CONRERIA, 1-9
02	CC PATI LLLIMONA	REGOMIR, 3
03	OAC SANT MIQUEL	PL. DE SANT MIQUEL, 3-5
04	BARNACENTRE (PORTAL DE L'ÀNGEL)	AV. DEL PORTAL DE L'ÀNGEL
05	CC DRASSANES	NOU DE LA RAMBLA, 39-43
06	CEM CAN RICART	SANT OLEGUER, 10
07	CC CONVENT DE SANT AGUSTÍ	PL. DE L'ACADEMIA, S/N
08	ESPAI FRANCESCA BONNEMAISON	SANT PERE MÉS BAIX, 7
09	MERCAT DEL NINOT (PROVISIONAL)	MALLORCA, 131
10	CASA ÀSIA	AV. DE LA DIAGONAL, 373
11	SEU DEL DISTRICTE DE L'EIXAMPLE	ARAGÓ, 311
12	CC ELIZALDE	VALÈNCIA, 302
13	CC FORT PIENC	RIBES, 14
14	CC GOLFERICHS	GRAN VIA DE LES CORTS CATALANES, 491
15	BIBLIOTECA JOAN MIRÓ	VILAMARÍ, 61
16	ESPAI GG ESQUERRA DE L'EIXAMPLE	ROSSELLÓ, 78-80
17	CC SAGRADA FAMÍLIA	PROVENÇA, 480
18	EC ESPAI 210	PADILLA, 210
19	ONCE	SEPLÚVEDA, 1
20	BIBLIOTECA SANT ANTONI - JOAN OLIVER	COMTE BORRELL, 44-48
21	CC COTXERES BORRELL	VILADOMAT, 2-8
22	POLIESPORTIU BORDETA	NOGUERA PALLAESA, 34-42
23	CC FONT GUATLLA	RABI RUBÉN, 22-26
24	CC CASINET	RECTOR TRIADÓ, 53
25	BIBLIOTECA FRANCESC CANDEL	AMNISTIA INTERNACIONAL, 10
26	CC SORTIDOR	PL. DEL SORTIDOR, 12
27	ESCOLA JACINT VERDAGUER	LLEIDA, 32
28	CC COTXERES DE SANTS	SANTS, 79
29	SEU DEL DISTRICTE DE SANTS	CREU COBERTA, 104
30	ESCOLA CAVALL BERNAT	RBLA. DE BADAL, 113
31	SEU DEL DISTRICTE DE LES CORTS	PL. DE COMAS, 18
32	CC LES CORTS	DOLORS MASFERRER, 33
33	CC JOAN OLIVER - PERE QUART	COMANDANT BENITEZ, 6
34	AULARIS UPC CAMPUS NORD	JORDI GIRONA, 1-3
35	PALAU PEDRALBES	AVINGUDA DE LA DIAGONAL
36	EC ESPAI PUTXET	MARMELLÀ, 13-21
37	INSTITUT SERRAT BONASTRE	MARQUÉS DE SANTA ANA, 4
38	CC SAGNIER	BRUSI, 51-61
39	CC CAN CASTELLÓ	CASTELLÓ, 1-7
40	CC VIL LA FLORIDA	MUNTANER, 540-548
41	CC PERE PRUNA	GANDUIXER, 130 BXS.
42	SEU DEL DISTRICTE DE SARRIA - SANT GERVASI	PL. DEL CONSELL DE LA VILA, 7
43	BIBLIOTECA CLARA	DR. CARULLA, 22-24
44	CC VALLVIDRERA - VÁZQUEZ MONTALBÁN	REIS CATÒLICS, 16-34
45	CC LA SEDETA	SICÍLIA, 321
46	CIRD CENTRE D'INFORMACIÓ DE LA DONA	CAMELIES, 36-38
47	CC DEL COLL	ALDEA, 15
48	CASAL DE BARRI CARDENER	CARDENER, 45
49	BIBLIOTECA JAUME FUSTER	PL. DE LESSEPS, 20-22
50	SEU DEL DISTRICTE DE GRÀCIA	PL. DE LA VILA DE GRÀCIA, 2
51	ESPAI JOVE FONTANA	GRAN DE GRÀCIA, 190
52	CARPA JARDINETS DE GRÀCIA	PASSEIG DE GRÀCIA / DIAGONAL
53	OAC HORTA	LEPANT, 373-387
54	CGG BAIX GUINARDÓ	MARINA, 380, BXS.
55	CASAL SOCIAL CAN BARÓ	PL. DE RAIMON CASELLES, S/N
56	BIBLIOTECA EL CARMEL - JUAN MARÉS	MURTRA, 145
57	TORRE JUSSANA	AV. DEL CARDENAL VIDAL I BARRAQUER, 30
58	ESCOLA FONT D'EN FARGAS	FONT D'EN FARGAS, 65
59	BIBLIOTECA GUINARDÓ - MERCÉ RODOREDÀ	CAMELIES, 76-80
60	CC GUINARDÓ	RDA. GUINARDÓ, 101
61	CGG HORTA	FELIU I CODINA, 43
62	BIBLIOTECA HORTA - CAN MARINÉ	VENT, 1
63	BIBLIOTECA ALBERT PÉREZ BARÓ	ÀNGEL MARQUÉS, 4-6
64	CC CASA GROGA	AV. DEL JORDA, 27
65	CC TEIXONERA	ARENYS, 75
66	CGG VALL D'HEBRON	ARQUITECTE MORAGAS, 5
67	CASAL DE BARRI LA COSA NOSTRA	BERET, 1/ BIURE, 1-5
68	MERCAT CANYELLES	ANTONIO MACHADO, 10
69	BIBLIOTECA DE LA ZONA NORD	VALLCIVERA, 3 ^a LB
70	SEU DEL DISTRICTE DE NOU BARRIS	DR. PI I MOLISET, 133
71	CC PORTA SÒLLER	PL. DE SÒLLER, 1
72	ESCOLA MUNICIPAL DE MÚSICA NOU BARRIS	AV. DE RIO DE JANEIRO, 11-15
73	CASAL DE BARRI LA PROSPERITAT	PL. DE L'ÀNGEL PESTAÑA, 1
74	ESCOLA PROSPERITAT	MOLI, 57
75	BIBLIOTECA ROQUETES	VIA FAVÈNCIA, 288B
76	CASAL DE BARRI TORRE BARÓ	AV. D'ESCOLAPI CANCER, 19-21
77	MERCAT TRINITAT	PEDROSA, 21
78	CC LES BASSES	TEIDE, 20
79	CASAL DE BARRI CENTRE D'ACTIVITATS DE VALLBONA	ORISTÀ, 8-10
80	CASAL DE BARRI VERDUM	LUZ CASANOVA, 4
81	CC DE TORRE LLOBETA	SANTA FE, 2 BIS
82	PAVELLÓ VIRREI AMAT	JOAN ALCOVER, 6
83	CC BARÓ DE VIVER	PG. DE SANTA COLOMA, 108
84	CC DEL BON PASTOR	PG. D'ENRIC SANCHIS, 12
85	CASAL DE BARRI CONGRÉS - INDIANS	MANIGUA, 25-39
86	CGG DE NAVAS	CAPELLA, 14-20
87	INSTITUT JOAN FUSTER	PL. DE FERRAN REYES, 2
88	CGG LA PALMERA	OLESA, 41
89	CC SANT ANDREU	GRAN DE SANT ANDREU, 111
90	SEU DEL DISTRICTE DE SANT ANDREU	PL. D'ORFILA, 1
91	EC CENTRE CULTURAL CAN FABRA	SEGRE, 24
92	CENTRE COMERCIAL LA MAQUINISTA	PASSEIG DE POTOSÍ, 1
93	CC TRINITAT VELLA	FORADADA, 36-38
94	CC BESÓS	RAMBLA PRIM, 87-89
95	EC ESPAI ANTONI PERIS MIRÓ	PL. DE CARMÉ MONTURIOL, 10
96	CC LA FARINERA	GRAN VIA DE LES CORTS CATALANES, 837
97	SEU DEL DISTRICTE DE SANT MARTÍ	PL. DE VALÈNTI ALMIRALL, 1
98	CASAL DE BARRI DIAGONAL MAR	SSELVA DE MAR, 22
99	CC DEL PARC SANDARU	BUENAVENTURA MUÑOZ, 21
100	CENTRE COMERCIAL GLORIES	AVINGUDA DE LA DIAGONAL, 208
101	CC CAN FELIPA	PALLARS, 277
102	CGG TAULAT-CAN SALADRIGAS	LLULL, 214-216
103	CGG PARAGUAI - PERU	PARAGUAI, 11-15
104	CC SANT MARTÍ DE PROVENÇALS	SSELVA DE MAR, 215
105	CEM BAC DE RODA	RAMBLA DE GUIPUSCOA, 25
106	CGG VERNEDA ALTA	BINEFAR, 16-20
107	CENTRE DE BARRI ACR LA PAU	PERE VERGÉS, 1
108	BIBLIOTECA XAVIER BENGUEREL	AV. DE BOGATELL, 17



Què opina de la transformació de l'avinguda de la Diagonal? Per quina es decanta?

Dionisio Gracia Fajardo / STAB



Tal como ya nos hemos manifestado en otros medios de comunicación, creemos que las modificaciones tienen que ser las mínimas. En primer lugar, la avenida de la Diagonal es una arteria principal de la ciudad y un vial arquitectónico y urbanísticamente muy reconocido por su equilibrio, armonía y funcionalidad.

Por lo tanto, los cambios deben ser los mínimos para mantener básicamente la estructura existente, sin atacar el precioso arbolado ni los viales que garantizan la fluidez del tránsito diario. Deberían limitarse las actuaciones públicas a adecuar aceras, parterres y mantener la estructura actual, la cual consideramos absolutamente adecuada.

En todo caso, en unos momentos de crisis, el dispendio económico y el gasto público debe limitarse a actuaciones realmente beneficiosas y que generen un valor añadido para la ciudad.

Lluís Berbel / STAC



Desde el STAC, consideramos que cualquier medida que se adopte a favor del transporte público en detrimento del vehículo particular ya nos parece bien. Pensamos que la idea fun-

damental de los dos proyectos es ésta. De las dos alternativas que se han puesto sobre la mesa, la que más favorece al taxi entendemos que es la solución B que es muy similar al dibujo que tie-

ne la Diagonal actual entre Glòries y Diagonal Mar.

Pere Vega / ABEAT



La transformació que ha dut a terme Barcelona prioritant el gaudi de les persones en l'espai públic ha estat intens els darrers anys. La transformació de la Diagonal va en aquest mateix camí i en principi ens hem de felicitar. De les dues propostes presentades, des del nostre punt de vista la més atractiva és la de la Rambla (B) en tant que entenem que també concilia millor el transport

públic en permetre tres carrils, un per al tramvia, un altre per al cotxe privat i un darrer que ha de ser per al taxi-bus. Cal, però, concretar polítiques que limitin el vehicle privat pel centre de Barcelona com han fet altres ciutats europees si volem que realment funcioni la nova Diagonal i tenir una Barcelona per als seus ciutadans i ciutadanes i no per als seus vehicles. També caldrà estudiar rigorosament el funciona-

ment del servei del taxi en especial les possibilitats d'encotxament, ja que en les propostes no queda gens clar. Tot plegat ens hem de felicitar per aquest procés participatiu que ha obert el nostre ajuntament que permet opinar sobre la construcció de la nostra ciutat.

V. I. A. / Llicència 1523



Crec que són ganes de gastar calés. Jo seria partidari d'arreglar les coses –les rajoles que estan trencades, els arbres que estan fets malbé o els fanals modernistes que no funcionen i els carrils bus-taxi–, però la reforma que es planteja és embolicar la troca. Penso anar a votar perquè visc a la vora i sóc un dels afectats.

J. R. / Llicència 7140



La transformación la veo complicada... A mí me parece muy bien la Opción A porque, dentro de los cambios que plantea, son los más razonables para el taxi. Participaré en la consulta.

J. R. / Llicència 9611



La Diagonal és un model d'avinguda i transformar-la em sembla un disbarat. Crec que únicament és necessari fer petites transformacions, modernitzar-les. Per a mi i per al taxi ja està bé com està, encara que tenim molts autobusos. Aixecar tota la Diagonal em sembla inoportú perquè estem en un moment de necessitat i els cèntims els hauríem dedicar a tots els problemes que tenim avui.

Publicitat

AutoRentat Galileu Lavado a mano

LAVADO INTEGRAL

Carrocería exterior y limpieza exhaustiva y en profundidad del interior

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



Tiempo de ejecución: 6 - 8 horas

Frecuencia recomendada: cada año

Solicite cita previa

Precio: ~~120,00~~ €

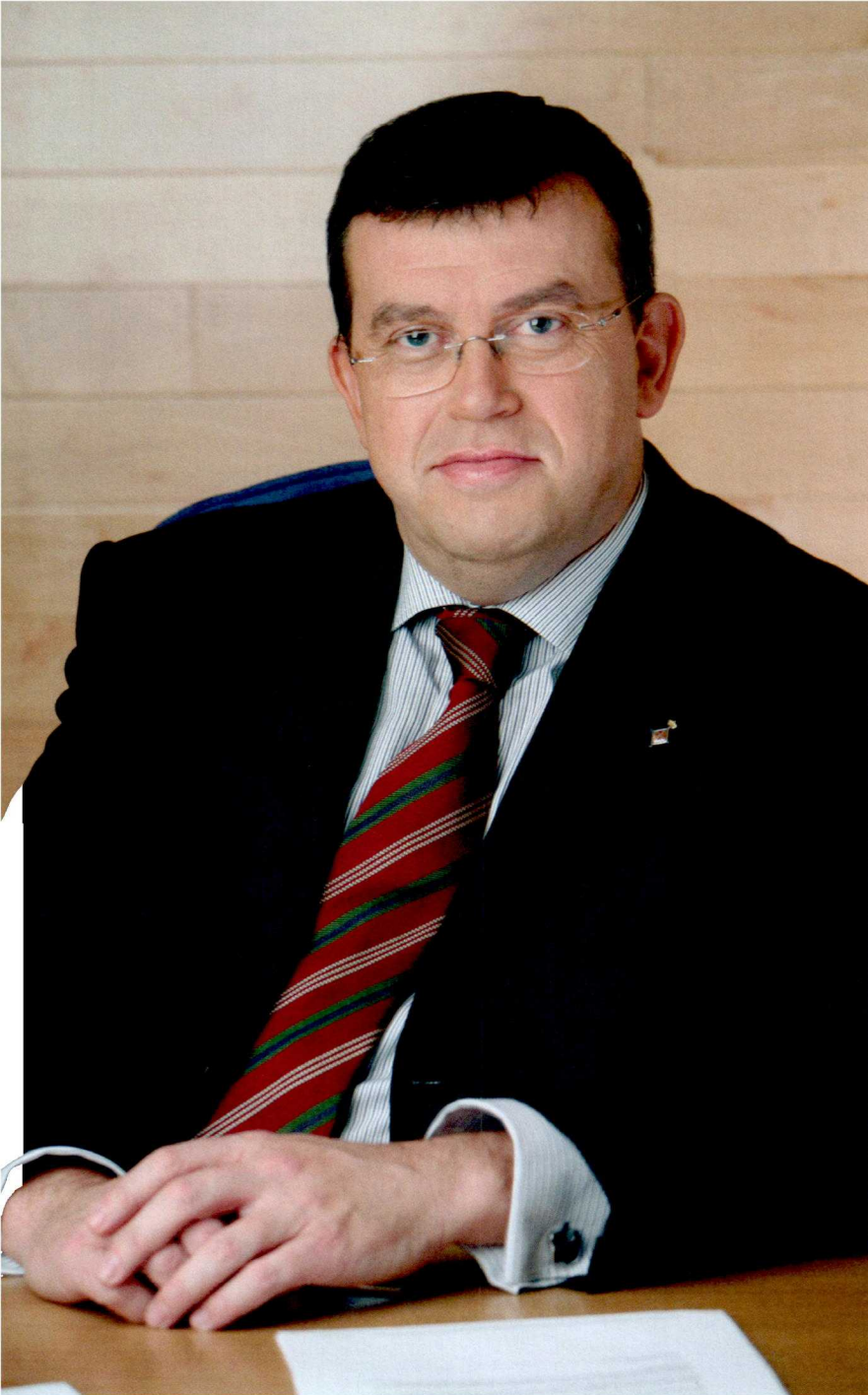
OFERTA EXCLUSIVA
Para taxistas

Ahora, al realizar su lavado
DESCUENTO

de 0,06 €/l en todos sus repostajes hasta fin de año en la gasolinera MEROIL de la Calle Galileu.



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



Jordi Williams Carnes és tinent d'alcalde d'Hisenda i Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Barcelona, i una de les veus que cal escoltar en un moment en què la crisi econòmica té una incidència global. Ens parla en aquesta entrevista de com s'està treballant des dels diversos sectors econòmics de Barcelona per superar aquesta situació i com s'està apostant per una ciutat de futur on el coneixement, els recursos humans preparats i les infraestructures han de ser determinants. En aquest context, considera que el sector i la indústria del taxi tenen un paper econòmic en la ciutat del present i del futur, i que cal seguir apostant per la seva professionalització a través del foment de la formació i la inserció laboral en el sector, en el marc dels acords de col·laboració establerts entre l'IMT i Barcelona Activa.

Entrevista

Jordi William Carnes,

tingent d'alcalde d'Hisenda i Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Barcelona

“Estem treballant per fomentar l'economia del coneixement i el valor afegit”

Quins sectors presents a Barcelona i àrea metropolitana són en aquest moment els que millor estan fent front a la crisi econòmica i ajuden a la dinamització de la ciutat?

Un dels punts forts de la nostra economia és la diversificació. Barcelona necessita d'aquesta diversificació per poder competir a nivell mundial. Estem treballant per fomentar l'economia del coneixement i el valor afegit i, en aquest sentit, la indústria que tenim aquí, com la de l'automòbil, la farmacèutica i la tèxtil, està orientant-se cap a aquests objectius. El nostre punt de competitivitat és la innovació i la imaginació, una idea compartida per l'empresariat de Barcelona i l'àrea metropolitana.

També apostem per la innovació i la creativitat dels sectors tradicionals: el comerç de proximitat, entre d'ells, són un element cabdal en l'activitat econòmica de la ciutat i per tant, clau en el seu desenvolupament. Evidentment, el sector del Turisme també ocupa un lloc predominant en el desenvolupament econòmic de la ciutat. El Pla d'Actuació Municipal contempla aquesta realitat amb l'objectiu prioritari de reforçar l'atractiu turístic de Barcelona, posicionant-la internacionalment, però promovent l'equilibri entre residents i turistes, a fi de preservar els valors identitaris de la ciutat i incorporant el civisme com a valor de convivència.

Vostè és defensor de crear i impulsar unes noves activitats econòmiques per dinamitzar la ciutat i preparar-la millor cap al futur. Anem per un bon camí en aquest sentit?

En l'actual context econòmic internacional de crisi i incertesa, l'aposta pel canvi de model econòmic es fa cada vegada més necessària. En aquest sentit, hi ha un notable consens. És ara el moment de preparar les ciutats i els territoris de la millor forma possible per accelerar la sortida d'aquest cicle econòmic i afrontar el futur amb èxit.

Per dur a terme aquest objectiu, hi ha

“Barcelona figura entre les cinc principals destinacions turístiques d'Europa. En el segment del turisme urbà s'ha convertit en tota una referència internacional, fins al punt de rivalitzar amb Berlín, Madrid, Viena i Praga”

tres factors que es perfilen com a decisius: el coneixement (recerca i innovació), els recursos humans ben preparats (talent) i les infraestructures.

En el Districte @, tenim un exemple molt clar: la concentració de sectors estratègics permet parlar de clusters o àrees d'excel·lència en diversos àmbits de la innovació en els quals Barcelona gaudeix d'un lideratge internacional, com el sector mèdia, TIC, tecnologies mèdiques, energia i disseny. Cal destacar que el darrer cens empresarial realitzat al districte 22@Barcelona mostra com, des de l'any 2000 i després de deu anys d'existència, hi ha més de 1.500 empreses i quasi 45.000 treballadors de noves empreses, sense comptar amb el comerç, els hotels, els restaurants, les oficines bancàries... En un any de crisi com el 2009 el creixement d'empreses i treballadors ha estat entre el 4 i el 5%; per tant, és un model a prendre com exemple de creació de llocs de treball.

La inauguració de la T1 a l'Aeroport del Prat i l'arribada de l'AVE a Barcelona van ser un revulsiu per a Barcelona i l'entorn metropolità. Quines altres infraestructures són, des del seu punt de vista, cabdals en aquest moment per promoure el desenvolupament econòmic de la ciutat i dels seus habitants?

Barcelona té plantejats reptes de futur en els quals ja s'està treballant. A més de la remodelació de l'entorn de la Sagrera, un altre dels projectes que estan en marxa és el nou barri de Marina del Prat Vermell, en la Zona Franca, que suposarà un pas decisiu en la transformació d'una zona de fàbriques obsoletes de 750.339 m² en un nou punt de centralitat entre els municipis de Barcelona, l'Hospitalet i el Prat. L'accessibilitat d'aquest nou barri estarà garantida per la nova línia 9 del Metro.

Un altre projecte important que ja es va presentar internacionalment en la pas-

sada fira de MIPIM, a Cannes, és el Barcelona Econòmic Triangle, endegat el novembre del 2009 i que compta amb la col·laboració de la Generalitat de Catalunya i dels ajuntaments de Cerdanyola del Vallès i de Viladecans. Els tres vèrtexs que integren el triangle econòmic són el Besòs, amb el 22@Barcelona, el Vallès, amb el Parc de l'Alba i el Llobregat, amb el Deltabcn. Aquest projecte aglutina un potencial de més de dos milions de metres quadrats de noves oficines, serveis de recerca científica, habitatges i espais públics per als propers cinc anys.

També la designació de Barcelona com a seu permanent de la Secretaria de la Unió per la Mediterrània és una oportunitat històrica per a la ciutat que podrà exercir el seu lideratge en una zona geogràfica de gran importància estratègica, gràcies al seu potencial econòmic i cultural, a les seves capacitats i competències i a la seva àmplia experiència en l'organització d'esdeveniments internacionals.

La Fira de Barcelona és generadora d'activitat i recursos per a molts sectors de la ciutat, molt especialment per al sector del taxi. Com veu vostè el seu futur immediat davant una situació de crisi i la competència amb altres centres finals de la resta de l'Estat?

El model de Fira de Barcelona, titularitat pública amb gestió empresarial autònoma, s'ha mostrat molt eficaç. La seva estratègia d'expansió es basa a fomentar el creixement dels salons professionals i de públic, innovar mitjançant el llançament de nous salons, potenciar noves línies de negoci, atreure grans esdeveniments internacionals, assegurar l'excel·lència en el servei a expositors i a visitants i apostar per activitats i productes amb valor afegit.

Actualment, Fira de Barcelona té una cartera de 80 salons (anuals, biennals, triennals i quadriennals), reuneix 40.000

empreses (directes i representades) i tres milions i mig de visitants. 15 salons són referents europeus, és a dir, figuren entre els tres primers de la seva especialitat celebrats a Europa.

Pel que fa a la internacionalització, l'Ajuntament de Barcelona realitza un gran esforç per assegurar la presència als seus recintes de grans salons i esdeveniments internacionals, així com d'expositors i visitants estrangers, reforçant d'aquesta manera la seva posició com una de les millors plataformes d'Europa per a grans trobades sectorials.

Un dels darrers exemples clarament competitiu és la celebració de The Brandery, el saló de Moda Urbana i Contemporània que es va endegar l'any passat en substitució del Bread and Butter, i amb el qual l'Ajuntament de Barcelona ha apostat per posicionar internacionalment aquest sector.

Quin balanç fa vostè del turisme que avui arriba a Barcelona i quines polítiques s'estan concretant perquè s'orienti més cap a un model amb distintiu de qualitat?

Barcelona figura entre les cinc principals destinacions turístiques d'Europa. En el segment del turisme urbà s'ha convertit en tota una referència internacional, fins al punt de rivalitzar amb Berlín, Madrid, Viena i Praga pel quart lloc continental en volum turístic i només per darrere de les tres *grans* europees: Londres, París i Roma.

El turista visitant de la nostra ciutat és un individu que s'hi desplaça per motius diversos com la cultura, l'oci, la formació, els negocis, la salut, la investigació, els esports, els congressos i les convencions... Però la crisi econòmica ha afectat a tothom i és una nova variable que incideix sobre l'activitat turística a la ciutat. En un escenari de dificultats, l'Ajuntament de Barcelona, a través del Consorci de Turisme pren en especial consideració els mercats geogràfics de proximitat, la primera corona, amb una combinació també de mercats llunyans de present i de futur, com pot ser el cas dels Estats Units.

“Fira de Barcelona té una cartera de 80 salons (anuals, biennals, triennals i quadriennals), reuneix 40.000 empreses (directes i representades) i tres milions i mig de visitants”

Complementàriament, es programen accions per arribar a altres mercats, considerats de futur, com Rússia, objecte d'atenció tant del segment de turisme vacacional com del de turisme de reunions. També són objecte de l'acció de Turisme de Barcelona Suïssa, Àustria i Suècia. Així mateix, la promoció que es refereix més concretament al segment del turisme de reunions posa un especial èmfasi també en països emergents com Xina, Índia i Brasil, entre d'altres.

En el terreny de la promoció de ciutat, l'any passat va destacar la posada en marxa d'una nova línia de treball, el programa Barcelona Premium, que busca captar turisme d'alt poder adquisitiu. L'aposta és ben decidida i absolutament directa: aquest segment s'ha convertit en una de les prioritats estratègiques de Turisme de Barcelona. La iniciativa, d'entrada, compta amb el suport incondicional de les empreses de la ciutat i, especialment, de la indústria hotelera.

El turisme de congressos i el que genera el sector de creuers són per al sector del taxi una font molt important de treball. Podem dir que són mercats turístics consolidats i segurs per als propers anys?

Barcelona té la sort de rebre moltes tipologies de turisme, que es complementen i li atorguen fortalesa com a destinació turística.

Com comentava abans, Barcelona, a través del Barcelona Convention Bureau del Consorci Turisme de Barcelona, manté un forta aposta a llarg termini per l'anomenat “turisme de reunions” amb la celebració a la ciutat de congressos, convencions i viatges incentivats. Es tracta d'una línia de treball que té com a objectiu presentar les candidatures perquè aquest tipus d'esdeveniments tinguin lloc a la capital catalana.

El mercat de les reunions és un dels principals subsegments de l'activitat turística de la ciutat. Segons estimacions del Barcelona Convention Bureau,

els congressos, les convencions i aquests tipus d'activitats generen anualment un impacte econòmic per a la ciutat de 1.715 milions d'euros. En aquest sentit, la capital catalana rivalitza amb París i Viena per al primer lloc mundial.

Pel que fa al turisme de creuer, Barcelona porta ja anys consolidada com a primer port europeu i mediterrani. La capital catalana s'ha convertit en el cinquè port del món, només superat pels del Carib, i primer d'Europa i de la Mediterrània.

No obstant això, creiem que el sector turístic català ha de seguir treballant amb professionalitat a la vegada que aprofundeix en estratègies per captar nous nínxols de mercat, amb la creació de nous productes i nous motius de visita per part de visitants d'arreu del món. El bon servei és la base d'aquest sector, així com ho és treballar amb imaginació i creativitat.

Barcelona seguirà creixent en oferta hotelera?

Els anys 2008 i 2009, es van obrir sis nous hotels de cinc estrelles a la ciutat que se sumen als molts que han entrat al mercat en l'últim quinquenni. A finals de 2009, es calcula que a Barcelona hi havia 23 establiments de gamma alta, mentre que al 2002 només n'hi havia 6.

Tots els caps de setmana de l'any, hi ha activitat en el que es coneix com a *city breaks*, que és el turisme urbà que aprecia la cultura, la gastronomia, les compres i que correspon a un segment mitjà i mitjà alt que ocupa oferta hotelera. També, durant la primavera i la tardor, i cada vegada més en períodes també de l'hivern, té lloc a Barcelona l'activitat de turisme de reunions: congressos, convencions, fires, viatges d'incentiu que també demanden places d'hotels. I, naturalment, a l'estiu, la ciutat rep el que es coneix com a turisme vacacional, que a l'agost probablement respongui a un perfil més popular, com passa a tot arreu.

La suma d'aquestes tres activitats fa que a Barcelona acudeixi turisme pràcticament durant tot l'any. El client del turisme urbà busca el gaudi de la cultura, la gastronomia i l'oferta comercial d'una destinació, atributs relacionables amb aquest turisme amb més capacitat de despesa.

La formació és un factor determinant per donar resposta a la ciutat del futur. En aquest sentit, es pot plantejar un model formatiu per al professional del taxi que promogui un coneixement més gran de la ciutat i que, a la vegada, permeti als taxistes tenir un distintiu que els acrediti com a portaveus turístics autoritzats de la ciutat?

Els sectors tradicionals com són el sector turístic, l'alimentació, l'automòbil, el tèxtil o la indústria farmacèutica ja estan fent servir el seu dinamisme empresarial i la seva capacitat emprenedora amb accions dirigides a millorar la competitivitat. Des de l'Ajuntament volem millorar la competitivitat de les persones, crear ocupació de qualitat i cohesió social i, al mateix temps, millorar l'oferta del territori. En el cas del taxi hi ha un conveni entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Institut Metropolità del Taxi per facilitar l'ocupació en aquest sector.

Des de fa alguns anys, amb col·laboració de Barcelona Activa, es fan cursos de formació per a l'accés a l'activitat del taxi. Com valora l'experiència i quines accions de futur es poden concretar o preveure en el marc d'una ciutat en procés constant de canvi?

Des de l'any 2002, un total de 144 persones han participat en els programes de professionalització en l'àmbit del taxi impulsats per Barcelona Activa, de les quals 118 s'han incorporat al món laboral, xifra que representa més d'un 80% d'inscripció. D'aquestes 144 persones, 83 han estat dones.

El mes de desembre passat, l'Institut Metropolità del Taxi i Barcelona Activa van renovar la seva col·laboració per promoure la formació i la inserció ocupacional en el sector i per continuar impulsant accions conjuntes per optimitzar el disseny i la gestió de programes que fomentin l'ocupació en el sector del taxi.

“Des de l'any 2002, un total de 144 persones han participat en els programes de professionalització en l'àmbit del taxi impulsats per Barcelona Activa”

En aquest sentit, totes dues parts es comprometen a col·laborar en la realització d'accions conjuntes de difusió i publicitat de les necessitats del sector del taxi, amb l'objectiu d'afavorir la inserció laboral de les persones en situació d'atur i la posada a disposició de les empreses dels treballadors necessaris amb la qualificació i els requisits exigits. En concret, es treballarà per reforçar la formació dels nous professionals del sector, especialment pel que fa als seus coneixements turístics i en idiomes, de forma que acabin revertint en una millora de la qualitat del servei.

Quina és la seva opinió sobre la indústria del taxi com a sector econòmic?

Creiem que es tracta d'un sector que cobra especial importància atès el seu vincle

amb el turisme de Barcelona. Així mateix, representa el primer contacte del visitant amb la ciutat, i per tant, responsable de la primera bona impressió que es rep.

Un consell al taxista autònom o assalariat per millorar les seves competències i expectatives professionals?

Justament la creixent internacionalització de la capital catalana com a destinació turística i de convencions i congressos fa que els coneixements d'idiomes es facin cada vegada més imprescindibles en el sector del taxi. En la línia que parlàvem abans, de millorar el servei i donar un valor afegit al visitant, crec que oferir uns coneixements idiomàtics, sobretot d'anglès, ja que el Regne Unit és el primer país del qual rebem visitants, poden ajudar força.

Punts de vista

Atur: cal treballar des de totes les administracions i reduir-lo, sobretot, entre els joves.

Ocupació: ha de ser de qualitat i per aquest motiu hem d'oferir formació i orientació.

Creació de treball: només es podrà garantir amb un canvi de model econòmic que Barcelona ja va encetar fa uns anys i que ha de consolidar per sortir de la crisi enfortida.

Crisi: la més important dels darrers 70 anys. Com deia, hem d'intentar reflexionar sobre la sortida de la crisi per aprofitar-la com a oportunitat de consolidar un nou model productiu.

Noves tecnologies: ja no són noves, són la nostra realitat quotidiana. Ens permeten somiar.

Energia: la seva gestió és clau per la sostenibilitat del model mediambiental i econòmic de les ciutats.

Mobilitat: igual que l'energia, sinònim de sostenibilitat en les ciutats del futur.

Transformació de la Diagonal: és un projecte que millorarà la mobilitat i la nostra qualitat de vida, a més de potenciar-lo com a eix empresarial i comercial.

Qualitat del servei de taxi: cada vegada més competitiu i conscient del seu paper en l'activitat econòmica de la ciutat; per aquest motiu, recordaria el consell de la formació en idiomes que he esmentat abans.

El taxi com a model de transport: bàsic per a una ciutat com Barcelona per poder gestionar el dia a dia dels desplaçaments dels ciutadans i visitants.

La convivencia laboral, responsabilidad de todos

Revista Taxi

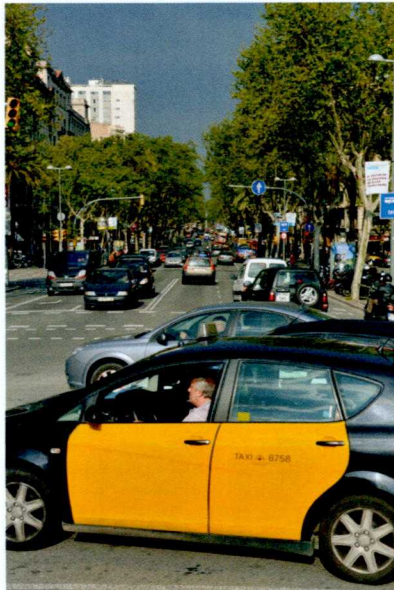
revista-taxi@amb.cat

La actividad del taxi forma parte de uno de los sectores económicos de la ciudad que diariamente, y a todas las horas del día, moviliza a un gran número de trabajadores y que tienen la particularidad de compartir como escenario laboral “el entramado urbano de calles, plazas y avenidas” de las ciudades. Esta particularidad de la actividad del taxi, así como la atomización y la individualidad que define el trabajo del taxista, no eximen a las personas que ejercen esta actividad del cumplimiento de un mínimo de reglas básicas de convivencia laboral, que seguramente también están obligados a observar otros trabajadores en sus respectivos centros de trabajo. Ello implica, entre otras, la obligación de asumir y cumplir unas normas mínimas de respeto hacia las otras personas que también trabajan en el mismo sector movidos, probablemente, por las mismas razones o los mismos objetivos.

Gestos de buena convivencia

La buena convivencia entre aquellas personas que comparten una misma empresa enriquece el ambiente laboral y ello no es ajeno, o no debería serlo, en el medio laboral en el que se desarrolla un sector tan específico como el del taxi.

El taxista demuestra su compañerismo, la buena convivencia con sus colegas de oficio en el entramado urbano por el que a diario circula en busca de pasaje y es precisamente allí donde los gestos, los movimien-



tos, las actitudes adquieren relevancia y pueden cobrar una u otra significación para la otra persona que comparte el mismo oficio, la misma actividad y, naturalmente, para el usuario para el que se trabaja.

Por ello quizás se debe tomar en consideración algunas pautas de comportamiento que ayuden al otro a trabajar con comodidad, sin sobresaltos, sin malos entendidos, sin percances o enfrentamientos inútiles.

Cuando se circula, por ejemplo, con la luz encendida buscando pasaje se debería prestar especial atención a ciertos aspectos básicos como evitar tomar la delantera a un compañero en situación de libre con estrategias poco éticas para sacar ventaja y quitar el cliente que seguramente está a punto de parar para encochar.

Si se pasa por una calle con un número importante de coches en situación de libre, debe tenerse presente que todos y cada uno de esos colegas taxistas están interesados en encontrar pasaje y, en consecuencia, cualquier actitud displicente, ralentizadora produce efectos colaterales inmediatos en el ritmo y probablemente en sus proyectos de trabajo para rellenar su hoja diaria.

En la calle cada taxista que está trabajando es un compañero de profesión y merece el máximo respeto y, desde ningún punto de vista, se deben promover malentendidos, disputas o reyertas que agrietan la convivencia laboral y también inciden de forma negativa en la imagen del servicio.

Las paradas son espacios de uso urbano municipal cedidos al servicio de taxi y ello obliga a utilizarlas correctamente. No se pueden usar como aparcamiento del taxi porque no sólo se contravienen las normas que regulan el servicio, sino también porque se perjudica enormemente al resto de compañeros que desean utilizarlas para lo que fueron instaladas: “plataformas para dar servicio a los ciudadanos”. Asimismo, el turno de paradas debe ser respetado y ningún taxista tiene el derecho de saltárselo en beneficio propio.

Es un gesto de profesionalidad y de respeto al trabajo de los compañeros no admitir pasaje a menos de cincuenta metros de una parada o fuera de las paradas en las áreas de influencia a las cuales hace referen-

cia el Reglamento Metropolitano del Taxi.

Un gesto de buena convivencia laboral se manifiesta cuando se acude en ayuda del compañero que hubiese podido verse envuelto en un accidente o tenga algún otro problema o percance que condicione el desarrollo de su trabajo.

Una flor no hace primavera

A veces esta expresión no puede ser aplicada a un sector como el del taxi porque se ha comprobado que a menudo una actitud displicente de un profesional hacia un usuario o hacia un compañero de trabajo tiene un efecto dominó que repercute en el colectivo.

A pesar de la atomización de la actividad del taxi, el profesional debería tener presente que las actitudes personales redundan en beneficio del sector si son buenas y la perjudican si éstas son malas e imprudentes. Cada taxista en su vehículo, lo quiera o no, representa al conjunto del sector ante sus compañeros y ante la ciudadanía a la que presta servicio diariamente y es responsable de una imagen corporativa que muy pocos sectores tienen la suerte de tener.

El taxi, como cualquier otro trabajo que implica el trato con terceras personas, reclama una predisposición positiva en que la imagen personal y profesional que se transmiten se constituyen por sí mismas en el mejor o el peor reclamo de la calidad del servicio que se ofrece.

Todo taxista veterano sabe muy bien que la fidelidad del usuario hacia un transporte como el del taxi depende en gran manera de la calidad y del nivel de prestación del servicio donde siempre cuentan diversos factores: la comodidad del vehículo, su buen estado, las garantías de pulcritud e higiene y la atención y respeto constante a unos cánones básicos de educación, profesionalidad e imagen personal.

“S’ha de tractar bé els nostres clients perquè són els amos del nostre negoci”

“En haver-hi poca feina, la gent va molt cremada i s’entra a degolla”. Abans un company mai t’avançava quan anaves en verd. Ara t’avancen i això sembla la jungla. Hi ha parades com a l’Estació de Sants on molts, quan deixen passatge a la plaça dels Països Catalans, agafen nous clients sabent que està totalment prohibit. Crec que s’ha enrarit molt el nostre treball, especialment els darrers tres anys per la crisi, per posar taxis a doble torn i perquè penso que la formació que es dona als nous taxistes no té el nivell que tenia abans. Hi ha molta joventut, però també gent de fora, que encara no coneix bé la ciutat i fa el taxi ajudat del GPS. Molts clients em diuen sovint: “M’he trobat amb companys seus que no saben com arribar a determinats carrers”. Les escoles d’ensenyament del taxi han de incidir en aquestes coses i sobretot en la conducta del taxista per donar una imatge bona del nostre servei. Jo aconsello als nous taxistes que tractin bé els clients perquè són els amos del nostre negoci.

V.I.A / Llicència 1523 / Taxista des de fa 36 anys

“La gente que entra en el sector debe tomarse el taxi como una profesión”

La convivencia laboral no es buena porque estamos pasando por un momento difícil debido a la cantidad de horas que tenemos que trabajar. Ello repercute naturalmente tanto al ámbito familiar como en la relación con los demás. Y se observa en pequeñas cosas... En las paradas, por ejemplo, el que puede te la gasta sin percatarse de que en el taxi hay una regla de oro: el primero de una parada, es el primero y no se puede estar hablando con el posible pasajero dando precios o informando... Son pequeños conflictos que no van a más... pero son preocupantes y ello se debe a que vamos con los nervios muy alterados. Por otra parte, hoy se ha roto el sentimiento de que aquella persona que sube en el taxi es un cliente. Cuando un cliente sube a mi taxi le ayudo, me gano su confianza. Esto hoy se ha perdido. En el taxi pasa como en una tienda: “Si trato bien al cliente, sé que volverá”. La gente que entra en el sector debe tomar taxi como una profesión, debe conocer la historia de la ciudad, y la Administración no debe dar carnés como si los regalase y no se debe oír sólo a los industriales del taxi que tienen necesidades de chóferes y de ganar dinero, sin importarles ni la más mínima profesionalidad.

J. V. L. / Llicència 9611 / Taxista des de 1971

“Hay que mejorar la formación de los que acceden al taxi”

Comparado con otras épocas creo que el taxi ha mejorado. Ahora con el GPS y las nuevas tecnologías damos mejor servicio. Lo único que nos crea problemas son los hoteles, ya que el beneficio se lo llevan tres o cuatro, mientras el resto nos morimos en las paradas. Por otra parte, creo que las personas nuevas que acceden al taxi deben conocer mejor la ciudad porque se están dando casos que no nos favorecen. El otro día un compañero me preguntaba dónde estaba la Teknon y otro dónde se encontraba la plaça de Catalunya. ¡Eso no puede ser! Hay que mejorar la formación de los que acceden al taxi.

J. R. / Llicència 7140 / Taxista des de 1982

Baja la bandera en el Botánico y disfruta de una fiesta para la familia del taxi del área metropolitana de Barcelona

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

El próximo domingo 6 de junio el Jardín Botánico organiza una fiesta para la familia del Taxi del área metropolitana de Barcelona. Se trata de una fiesta familiar que empezará a las 11h de la mañana con música en directo, actividades lúdicas para niños y adultos y visitas guiadas. Toda la familia del taxi podrá disfrutar de una mañana al aire libre con actividades para todas las edades. Se impartirán talleres para niños a partir de los 4 años, habrá gincamas para los más mayores y los adultos podrán apuntarse a diversas propuestas.

Con esta fiesta queremos invitaros a conocer el Jardín Botánico de Barcelona, un magnífico espacio verde de la ciudad que goza de prestigio internacional por su especialización en la flora mediterránea. Situado en la montaña de Montjuïc, entre el Castillo y el Estadio Olímpico, el Jardín muestra una representación de la flora de las regiones del mundo que tienen clima mediterráneo. Aunque sea un hecho poco conocido, hay otras zonas del planeta que tienen nuestro mismo clima como, por ejemplo, el sur de Australia, el sur de Suráfrica, el centro de Chile o el oeste de California.

Con una visita al Jardín botánico os invitamos también a dar un paseo por cuatro continentes. En tan sólo



14 hectáreas, se pueden admirar las formas exóticas de las flores australianas, la impactante variedad de colores de la vegetación sudafricana o las espectaculares yucas procedentes de zonas áridas de California.

El próximo domingo 6 de junio de las 11h a las 14h es una ocasión única para conocer el Jardín Botánico y disfrutar de una fiesta al aire libre con la familia y la familia del taxi.

BAJA LA BANDERA EN EL BOTÁNICO

Domingo 6 de junio de 11h a 14h
Fiesta gratuita.

Sólo hay que presentar el carné de taxista en la taquilla.

Aparcamiento gratuito
JARDÍ BOTÀNIC DE BARCELONA

Cr. del Dr. Font i Quer, 2 (entre el Estadi Olímpic y el Castillo)

Para más información

Tel. 932 564 160

www.jardibotanic.bcn.cat

jardibotanic@bcn.cat

Confirme su asistencia llamando al teléfono 932 235 151 (extensiones 2158 - 2157) o 935 069 646. También puede hacerlo enviando un correo electrónico a la dirección: infotaxi@amb.cat

! BAJA LA BANDERA EN EL BOTÁNICO !

El próximo domingo 6 de junio el Jardín Botánico organiza una fiesta para la gran familia del taxi del Área Metropolitana de Barcelona

Te ofrecemos:

- Música en directo
- Talleres y actividades para niños y adultos
- Visitas guiadas por el jardín y muchas propuestas más para pasar un magnífico día en familia y al aire libre



Fiesta gratuita, sólo hay que presentar el **carnet de taxista en la taquilla**
Os esperamos el próximo **domingo 6** de junio de 11 a 14h en el **Jardín Botánico de Barcelona**

Jardí Botànic de Barcelona, Dr. Font i Quer, 2 (entre el Castillo de Montjuich y el Estadio Olímpico)
Parking gratuito



“Es necesaria la unidad para la resolución de nuestros problemas”

En primer lugar, y antes de entrar en materia, me gustaría dar la enhorabuena por las dos excelentes y clarificadoras entrevistas publicadas en el anterior número. En concreto, me refiero a las realizadas a los Sres. Francisco Alonso (director de investigación en seguridad vial) y a Tomás Rodríguez, taxista. Hay que felicitar a estas dos personalidades y por extensión a los entrevistadores, ya que de personas de esta calidad es de las que estamos muy necesitados en nuestro sector.

Quisiera continuar este escrito mostrando nuestra clara postura, que ya avanzamos en la anterior revista, en pro del consenso y unidad de todos para la resolución de los problemas del taxi: siempre será más lo que nos une que lo que nos pueda separar. En esta línea, ya se han celebrado distintas reuniones entre la Federació Catalana y el STAC en las que se ha nombrado una comisión para tratar los temas que más preocupan a nuestros profesionales.

La opinión del taxi cuenta en temas de tráfico

Por otro lado, hemos de manifestar nuestro malestar por la supresión de los giros autorizados hasta ahora en la Diagonal. Este tipo de medidas restrictivas deberían siempre ser previamente consensuadas y consultadas con los directamente afectados, en este caso, los taxistas y sus representantes. En todo caso, y de forma evidente, esta prohibi-

ción va no sólo en contra de los profesionales, sino también de la velocidad comercial, y en definitiva, de la calidad del servicio que se presta a los ciudadanos. Por ello, lo hemos puesto en conocimiento de la Jefatura de la Guardia Urbana y del IMT. Esperamos que se rectifique esta inoportuna medida, a la vez que también se logre, por fin, una salida definitiva y satisfactoria al grave problema de la parada de la Estación de Sants.

Siete plazas, subida del IVA y Ley Ómnibus

Asimismo, y respecto a la resolución del IMT relativa a vehículos de siete plazas, presentamos un escrito ante el Instituto y todo apunta a que ello se solucionará en bien de todos los profesionales. Precisamente en el momento de redactar esta líneas, se acaba de mantener una reunión en el IMT sobre este asunto y sobre los giros ahora prohibidos: todo apunta a una rápida solución en ambos casos.

En cuanto a la subida del IVA prevista por el Gobierno a mitad de este año, no consideramos que sea una decisión ni mucho menos acertada en estos momentos de crisis. Ahora bien, prácticamente no nos afectará por estar acogidos al sistema de módulos. Por ello, somos partidarios de no repercutir subida alguna a nuestros clientes, tal y como hicimos con las tarifas en diciembre, con el fin de cuidar a nuestra clientela y favorecer la consolidación o la obtención de nuevos mercados.

Para finalizar, y en cuanto a la llamada Ley Ómnibus, después de estudiar y analizar en profundidad el nuevo texto legal, debemos transmitir tranquilidad porque con ella no se va a favorecer la liberalización sin límite, ni la entrada sin control de competencia desleal al taxi. En esta línea, también se muestran una serie de informes de los directores de Transportes de Barcelona, Madrid o Valencia, por citar algunos ejemplos. No obstante, y dada la relevancia del tema, hemos considerado conveniente presentar un recurso a través de nuestra Federación Catalana ante la Direcció de Transportes de la Generalitat para que se conteste con rotundidad sobre esta Ley.

Créditos, por buen camino

Como despedida, quiero insistir en el tema de la concesión de créditos para la adquisición de licencias. Seguimos luchando día a día para favorecer tanto a los compradores como a nuestros jubilados que quieren vender sus licencias. Los resultados son positivos y más si tenemos en cuenta la evidente y generalizada restricción bancaria en la concesión de créditos.

Un saludo a todos.



2000E

SUPERÁNDONOS CADA DÍA. 50 AÑOS AL SERVICIO DEL TAXI.

PLAN **SEAT**E

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

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

seat.es

PRADES

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

Lluís Berbel / secretario general de Barcelona del STAC



Regulación horaria

La adopción de algún tipo de medida para regular el sector es necesaria. Todo el mundo pensaba que, una vez pasado el mes de marzo, el trabajo aumentaría aunque fuera mínimamente, justo lo necesario para dejar de lado el tema de la crisis y la sobredimensionada oferta de taxis en la calle. Pero, esto no ha sucedido así. Continuamos prácticamente igual.

Perdimos una oportunidad, la de probar dos días de fiesta más al mes que suponía mil coches menos en la calle cada día. Pero como ha pasado muchas veces, las opiniones diferenciadas han provocado al final que la mejor medida es quedarnos como estamos. El STAC, en total desacuerdo, ya que ha supuesto un perjuicio para el sector.

Por todo, desde el STAC seguimos opinando que la única posibilidad de rentabilizar nuestra presencia en la calle es con la regulación. Nuestra organización va a plantear una nueva solución, alternativa a los turnos de trabajo rígidos que puso en la mesa al inicio de todas las negociaciones: regulación horaria.

La regulación horaria es otra solución para quitar coches de la calle. Ya existe en otras ciudades, incluso superiores en número de habitantes, como es París. Y en España, en Bilbao y en Valencia han sido los propios taxistas quienes la han aprobado, aunque todavía esta propuesta no se ha aplicado.

La medida consiste en que cada taxista individual trabaje 12 horas de forma efectiva y que se contro-

laría a través del taxímetro. Es decir que, a la hora que se ponga en marcha, el taxista tendrá 12 horas de trabajo seguidas, de tal forma que, una vez que se finalicen, el taxímetro no se pueda poner en marcha hasta el día siguiente. Los coches a doble turno tendrían una jornada de 16 horas.

De esta forma, el propio sector se autorregularía y eliminaríamos coches de la calle que es lo que buscamos todos. Tenemos tiempo para introducir todas las mejoras a esta propuesta que evidentemente no es nueva pero la volvemos a poner sobre la mesa. Queremos que para poder llevar adelante esta medida, hemos de conseguir el mayor número de taxistas y organizaciones implicadas en el proyecto. Queremos que el colectivo se implique y pedimos su colaboración.

Publicitat



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

L'Ajuntament de Barcelona i Repsol signen un conveni de col·laboració per promoure l'ús de l'autogàs a la ciutat



L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, en la presentació de l'estació d'autogàs

► L'Ajuntament de Barcelona i Repsol han establert un conveni de col·laboració que els compromet a treballar junts per la implantació de l'autogàs a la ciutat de Barcelona. El conveni va ser signat per l'alcalde de la ciutat, Jordi Hereu, i pel president de Repsol, Antonio Brufau.

A més de la tasca informativa sobre les característiques d'aquest combustible, l'Ajuntament en promourà la utilització en el parc d'automòbils del consistori i d'altres empreses municipals.

Per la seva banda, Repsol impulsarà la instal·lació de les infraestructu-

res necessàries i suficients per al subministrament de l'autogàs.

L'alcalde, Jordi Hereu, va destacar en la seva intervenció el fet que a Barcelona ja hi ha vehicles que utilitzen aquest combustible, entre els quals hi ha un important nombre de taxistes de l'àrea metropolitana i la flota de l'àrea de parcs i jardins, entre d'altres.

A Espanya circulen al voltant de 3.000 vehicles amb GLP, mentre que en 25 ciutats europees ja hi ha 7 milions de cotxes amb aquest combustible, dels quals 1.500 són autobusos. L'ús de l'autogàs repre-



Jordi Hereu, alcalde Barcelona, i Antonio Brufau, president de Repsol

sent, segons els experts, un estalvi anual de 2,7 milions de tones de CO₂ a Espanya.

En la conducció, activa els teus sentits

El Servei Català del Taxi impulsa una campanya entre els conductors professionals per al foment d'una conducció responsable

► El Servei Català del Trànsit (SCT) impulsa durant el 2010 una campanya de sensibilització sota l'eslògan "En la conducció, activa els teus sentits" adreçada als conductors professionals que circulen per motius laborals. L'objectiu d'aquesta acció divulgativa i de conscienciació és aconseguir que la sinistralitat d'aquest col·lectiu continuï baixant el 2010 com ja va succeir el 2009, en què el nombre de morts entre els conductors que circulaven per feina es va reduir un 70,6% respecte al 2008.

En el marc de la campanya, el Servei Català de Trànsit està distribuint entre els conductors professionals uns ambientadors per situar-los en el vehicle i en què s'inclouen consells i missatges per al foment de la conducció segura i responsable. Aquesta acció és el complement d'unes jornades formatives sobre seguretat viària que el SCT organitza per a conductors profes-



sionals i que es reforça constantment mitjançant controls preventius de trànsit que realitzen els Mossos d'Esquadra i les policies locals.

Un dels col·lectius de conductors professionals que més hores està al

carrer per motius laborals és precisament el del taxi i per això els taxistes que vulguin adherir-se a la campanya de sensibilització poden recollir els ambientadors a la seu de l'IMT de la Zona Franca o a les ITV de Badalona i Sant Just.

Com obtenir el Certificat de lucre cessant 2010

► A partir de l'1 de gener de 2010, els taxistes que necessitin un certificat de lucre cessant ja no hauran de passar per l'Institut Metropolità del Taxi per demanar-lo. Únicament hauran de presentar a la seva companyia asseguradora una fotocòpia del Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOP núm. 23), de 27/1/2010, o del Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC núm. 5554), de la mateixa data. En ambdós documents es reproduïx l'anunci emès per l'Institut Metropolità del Taxi sobre la determinació de recaptació per al any 2010 on s'especifica que "la recaptació bruta mitjana/hora d'un taxista mitjà de l'àrea metropolitana de Barcelona, s'ha determinat, per l'estudi econòmic d'augment de tarifes per als anys 2009 i 2010, en 21,77€.

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

Aquest estiu, l'Aeroport de Barcelona estrena noves rutes intercontinentals

► Amb l'inici de la nova temporada d'estiu 2010, l'Aeroport de Barcelona estrena noves rutes intercontinentals, en una aposta de les companyies aèries per l'aeroport. Aquest és el cas de la línia aèria Qatar Airways que, a partir del mes de juny, connectarà diàriament la ciutat comtal amb Doha (Qatar), essent la primera vegada que aquesta aerolínia opera des de les instal·lacions del Prat.

També la companyia Air Canada estrenarà a partir del juny les seves operacions a l'aeroport de Barcelona ampliant l'oferta que uneix aquesta ciutat amb l'Amèrica del Nord. En aquest cas, Air Canada connectarà la capital catalana amb Montreal i Toronto tres vegades per setmana, vols que s'afegeixen als que ja opera Air Transat amb aquests destins, a més de Vancouver.

Una altra de les novetats són els dos vols setmanals que realitzarà Pakistan Airlines entre Barcelona i Xicago a partir del mes de juny, essent també aquesta una nova destinació a l'Aeroport de Barcelona. Per una altra banda, Egyptair unirà un cop a la setmana la ciutat barcelonina amb Luxor, mentre que Air Algerie ho farà dos cops a la setmana amb Orà, ambdues destinacions, novetats de la temporada d'estiu.

Finalment, s'ha incrementat l'oferta en algunes rutes a destins intercontinentals ja existents. És el cas d'Spanair, que unirà la ciutat comtal amb Tel Aviv, El Caire i Nador, Andalus Líneas Aéreas també amb Nador i Vueling amb Marràqueix. Des de la temporada d'estiu del 2006, les destinacions internacionals operades des de l'Aeroport de Barcelona han crescut en un 75%, passant dels 16 destins regulars als 28 previstos per a aquesta temporada d'estiu.

Altres novetats

Coincidint amb la temporada d'estiu a l'Aeroport de Barcelona s'estableixen així mateix noves companyies regulars com Sky Work Airlines que connectarà tres cops a la setmana Barcelona amb la ciutat de Berna i l'aerolínia Niki que ho farà diàriament amb Viena. A més de noves rutes intercontinentals, l'Aeroport de Barcelona comptarà durant aquesta temporada amb noves destinacions internacionals que no operaven l'any 2009 entre les quals hi ha:

Destinacions intercontinentals regulars Temporada estiu 2010

DESTÍ	COMPANYIA
Aman Royal Jordanian	Royal Jordanian
Alger	Air Algerie/Spanair
Atlanta	Delta Airlines
Xicago	Pakistan Airlines
Banjul	Spanair
Buenos Aires	Aerolíneas Argentinas
Casablanca	Air Arabia Maroc/Royal Air Maroc/Jet4you
Doha	Qatar Airways
El Caire	Egyptair/Spanair
Filadèlfia	US Airways
Islamabad	Pakistan International Airlines
Karachi	Pakistan International Airlines
Lahore	Pakistan International Airlines
Luxor	Egyptair
Marràqueix	Atlas Blue / Vueling
Mèxic	Vueling México Aeroméxico Montreal Air Transat/
Montreal	Air Transat/Air Canada
Nador	Jet4you/Spanair/Ándalus Líneas Aéreas
New York JFK	Delta Airlines/American Airlines
New York Newark	Continental Airlines
Orà	Air Algerie
Santa Fe de Bogotà	Avianca
Singapur	Singapore Airlines
Tànger	Jet4you/Atlas Blue
Tel Aviv	El Al/Arkia Israeli Airlines
Toronto	Air Transat/Air Canada
Tunis	Air Europa/Tunis Air
Vancouver	Air Transat

- Belgrad (Spanair) - Doncaster/Sheffield (Easyjet)
- Hannover (Germanwings) - Tolosa (Air Nostrum)
- Rotterdam (Transavia) - Gdansk (Wizz Air)
- Göteborg (City Airlines)
- Bergen (Norwegian Air Shuttle) Durant tota la temporada, l'Aeroport de Barcelona estarà connectat amb prop de 160 destinacions tant nacionals com internacionals i intercontinentals.

En procés de renovació els carrers d'Olzinelles i de Rossend Arús a Sants-Montjuïc

► Des de la primera quinzena d'abril està en obres el tram situat entre els carrers d'Olzinelles i de Rossend Arús, al districte de Sants-Montjuïc. Aquestes vies seran renovades en la seva totalitat amb l'ampliació de les voreres, la renovació de la calçada i la plantació de nou arbrat.

La primera actuació afecta el tram d'Olzinelles, des del carrer de Sants fins a la plaça de Bonet i Muixí, i les obres es perllongaran fins al mes de juny de 2010. El tram està tancat al trànsit, que es desvia pel carrer de Fernández Duró. També en la primera fase, fins al juny, es treballarà per trams la vorera dreta des del carrer de la Constitució. El tram del carrer d'Olzinelles, entre el carrer de Constitució fins a la plaça de Bonet i Muixí, restarà obert al trànsit durant la primera fase.

La segona fase del projecte, entre el carrer de Constitució fins a la plaça de Bonet i Muixí, es durà a terme en els mesos d'estiu (juny fins al setembre) i es tallarà el trànsit. Només podran passar-hi els veïns i els serveis ja que es renovarà el carrer.

El trànsit al carrer d'Olzinelles es normalitzarà abans que comenci el curs escolar 2010-2011, el dia 7 de setembre. A l'última fase de l'obra del carrer d'Olzinelles, que es durà a terme entre el 10 de setembre i el 20 de desembre, es treballarà la vorera esquerra del carrer, també per trams.

Per a la regidora de Sants-Montjuïc, Imma Moraleda, l'obra en el carrer d'Olzinelles "és important perquè uneix dos barris emblemàtics del districte, la Bordeta i Sants. Serà un eix de qualitat entre el futur Can Batlló i el centre històric de Sants".

Renovació del carrer de Rossend Arús

També està en obres la renovació del carrer d'Ibèria i de la plaça d'Ibèria, que després es perllongarà cap al carrer de Rossend Arús.

Aquest carrer s'urbanitzarà en la seva totalitat i es transformarà en un carrer de plataforma única amb prioritat per als vianants. Cada tram es farà per cruïlles i quedarà tallat al trànsit. És previst que la durada d'aquesta intervenció sigui igual a les obres d'Olzinelles.

Èxit en la convocatòria 2010 per als cursos de conducció eficient

► Des del mes d'abril s'estan impartint a la seu de l'Institut Metropolità del Taxi els cursos de conducció eficient que es programen amb la col·laboració de l'Institut Català d'Energia (ICAEN) de la Generalitat de Catalunya i amb el suport pedagògic del RACC.

En aquest mes d'abril ja s'han interessat 200 persones per seguir el curs. Aquesta acció formativa s'adreça tant als i les taxistes en actiu com a aquelles persones que es troben en període de formació per a



obtenir la Credencial de Taxista. En finalitzar el curs, els participants constaten que amb l'aplicació d'u-

nes tècniques senzilles de conducció eficient poden, entre d'altres, estalviar entre un 15 i un 20% d'energia, emetre menys emissions de CO₂, disminuir les despeses de manteniment del vehicle, guanyar seguretat i evitar l'estrès.

Per a aquest any s'han programat cursos per a 700 persones. Des del mes de març del 2006 fins al 2009 han fet el curs més de 3.000 persones entre taxistes en actiu i aspirants a accedir a aquesta activitat.

La inspecció periòdica del vehicle taxi es pot passar amb independència de la del taxímetre

► Es recorda que d'acord amb la nova normativa que, des del mes de maig de 2009, regeix els procediments i criteris d'inspecció en totes les estacions d'ITV respecte a la inspecció de vehicles amb taxímetre, qualsevol vehicle taxi pot passar la Inspecció ITV periòdica, amb independència de la verificació del taxímetre.

Fins ara la revisió del taxímetre es passava conjuntament amb la periòdica i en cas que aquest no complís amb la normativa –per no estar aprovat el model, per no tenir la verificació primitiva o trobar-se amb la verificació periòdica caducada o amb precintes trencats o manipulats– es considerava un defecte greu, que impedia al vehicle circular, excepte per desplaçar-se al taller

corresponent per a la seva reparació i per tornar a la ITV.

Ara, com a conseqüència de la normativa abans referida, quan el taxímetre es troba en aquesta situació, el taxi pot circular temporalment com a vehicle però no pot treballar com a taxi fins que no se solucioni el defecte i es superi favorablement la verificació del taxímetre. Aquest fet queda reflectit en el full d'inspecció.

El canvi de criteri de les revisions ha modificat també els punts on es poden passar les respectives revisions: les revisions periòdiques del vehicle es poden passar en qualsevol punt de la xarxa d'estacions d'ITV, mentre que la revisió del taxímetre es realitza únicament a les ITV de Badalona i Sant Just Desvern.



(La relació i adreces d'estacions d'ITV on realitzar la revisió periòdica del vehicle es poden consultar en el portal web: <http://www.applusiteuve.com>)

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

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

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

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

Publicitat



Sindicato de Taxistas
Autònoms de Barcelona

- **Transferència de llicències y matriculacions**
- **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

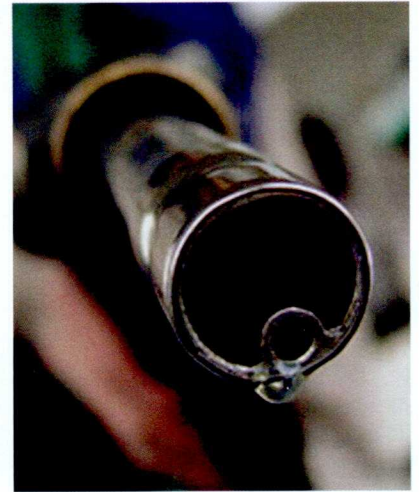
Publireportatge

Catalizador enzimático, ahorra hasta un 20% en combustible, reduce los humos y gases en más del 50%

► Con la colaboración de Santiago Archilla, actual gerente de Taxi Hispano, Smart Catalyzer ha sido introducido recientemente en España pero lleva en el mercado más de 15 años. Actualmente está a la venta en Estados Unidos, México, Brasil, Rusia, China, Italia, Francia, Rumanía, Hungría y Turquía. Y tras las pruebas realizadas en España, todas con resultados altamente satisfactorios, tanto en flotas de autobuses, camiones y turismos entre los cuales se incluyen taxis, en breve podrá encontrarlo a la venta en los talleres más habituales.



**smart
catalyzer**



Smart Catalyzer es un catalizador enzimático biodegradable que se añade al combustible. Se consume totalmente en la combustión y no es tóxico (aclarando que no es para consumo humano). Es compatible con gasolina, diésel y GLP. Y no existe ninguna diferencia química en el combustible después de ser tratado con este catalizador.

Cada tipo de combustible tiene un punto de inflamación diferente. Usando Smart Catalyzer bajamos la temperatura del punto de inflamación lo que nos da un poder calorífico superior, con una menor cantidad de combustible y un quemado más completo de la mezcla obtenida, liberando de esta manera el má-

ximo de energía posible. Hasta un 20% de ahorro de combustible en las mejores condiciones y las emisiones de humos y gases (sobretudo los más nocivos) se reducen en niveles superiores al 25 %. Además previene la formación de carbonilla en el motor, lo que le dará mayor eficiencia y duración.

Está garantizado que el uso de este catalizador enzimático biodegradable es seguro para cualquier motor de combustión interna, de acuerdo a las pruebas realizadas por Quaker State. Está compuesto básicamente por un 10% de enzimas, 30% de dispersantes de alta densidad y 60% de sustancias aromáticas y alifáticas.

Ha sido analizado por distintos laboratorios tanto privados como de universidades y militares, concluyendo todos en los mismos resultados:

- 1- **Se mejora la combustión aumentando así la eficiencia y reduciendo el consumo.**
- 2- **No causa problema dentro de la cámara de combustión.**
- 3- **Reduce la contaminación ambiental por monóxido de carbono.**

Su coste compensa con creces el ahorro de combustible y la mayor durabilidad del motor.

Revisió metropolitana per transferències o canvi de material

Es recorda als taxistes que vulguin passar la revisió metropolitana per transferències o per canvi de material (donar d'alta un vehicle de segona mà), que han d'aportar sempre:

- Permís de circulació vigent - Fitxa tècnica - Targeta de taxímetre

Això permet una atenció immediata en cas que el departament tingui disposició d'hores lliures. Rebrà més informació en el telèfon: 932 235 151 (ext. 2089)

107 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

► Fins al 9 d'abril de 2010, els taxistes relacionats en aquesta pàgina no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana. En conseqüència, l'IMT ha iniciat l'expedient sancionador corresponent.

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

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

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

Llicències pendents de la revisió metropolitana

77	1084	1855	2611	3477	4547	5733	7315	7897	8941	9854	10423
234	1188	1905	2658	3570	4728	5950	7438	7979	9276	9865	10470
251	1274	2074	2682	3631	5068	6049	7455	8199	9381	9865	10739
316	1508	2077	2723	3734	5222	6161	7522	8222	9388	9983	10812
537	1510	2149	2782	4051	5281	6406	7670	8246	9543	10005	10832
666	1609	2172	2883	4419	5348	6693	7680	8384	9634	10123	11002
888	1673	2368	2928	4425	5532	6693	7741	8386	9672	10124	11012
902	1729	2384	3021	4491	5550	7101	7825	8559	9771	10194	20001
1060	1775	2550	3104	4543	5568	7132	7825	8746	9805	10194	

La llicència que figura a continuació va ser incorporada erròniament en la llista d'aquelles que no haurien passat la revisió fins al 15 de febrer de 2010. Demanem disculpes al titular pels perjudicis ocasionats: **Llicència: 8295**

Denúncies i sancions

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

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada		
2009/284	C: 45827	01.02.10	750,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2009/971	C: 50010	01.02.10	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/1040	L: 1853	01.02.10	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/1041	L: 1853	01.02.10	60,00	54 10 a del RMT	No admetre el número de viatgers autoritzats o admetre'n més.
2009/1042	L: 1853	01.02.10	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2010/33	C: 50473	01.02.10	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/41	L: 2964	20.02.10	60,00	54 10 a del RMT	No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n més.
2009/615	C: 46021	25.02.10	750,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2010/45	C: 42907	25.02.10	60,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2010/76	C: 33386	09.03.10	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/86	C: 45645	09.03.10	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/380	L: 8837	31.03.10	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/72	C: 48597	31.03.10	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/74	C: 47760	31.03.10	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/88	L: 8039	31.03.10	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2010/100	C: 49789	31.03.10	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/111	C: 33386	31.03.10	150,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/134	C: 50540	31.03.10	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2010/139	L: 4489	31.03.10	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/140	L: 5222	31.03.10	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.

Edictes de notificació de proposta de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2009/305	L: 5481	04.02.10	2.500,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/829	L: 2735	04.02.10	75,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/846	L: 8492	04.02.10	75,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/908	L: 4381	04.02.10	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/848	L: 8583	25.02.10	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/944	L: 10423	26.02.10	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/187	C: 23342	10.03.10	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/385	C: 34346	10.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/435	C: 42262	10.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/441	C: 48037	10.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/444	L: 3513	10.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/455	L: 3617	10.03.10	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/2	C: 45650	30.03.10	30,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/453	C: 45650	30.03.10	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/551	C: 49983	30.03.10	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/604	C: 33386	30.03.10	1.250,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/111	L: 5555	31.03.10	150,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/281	C: 47680	31.03.10	251,00	53 2 i del RMT	No respectar el torn a les parades.
2009/406	C: 40574	31.03.10	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/448	C: 45650	31.03.10	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/452	C: 46772	31.03.10	30,00	54 10 a del RMT	No admetre el número de viatgers autoritzats o admetre'n més.
2009/537	C: 43600	31.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/596	L: 4379	31.03.10	2.500,00	52 4 del RMT	Incomplir les obligacions de prestació continuada.
2009/599	C: 43585	31.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/601	C: 49998	31.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/602	C: 47780	31.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/708	C: 49998	31.03.10	150,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/715	C: 50936	31.03.10	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2009/733	C: 50627	31.03.10	30,00	54 4 del RMT	No complir les normes de la policia.
2009/777	C: 45310	31.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/796	C: 30343	31.03.10	250,00	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	
2009/240	L: 610	03.02.10	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/31	L: 6030	05.02.10	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/78	L: 4951	05.02.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/272	L: 9904	05.02.10	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2007/1149	C: 45197	12.02.10	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2008/659	C: 47601	25.02.10	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2009/24	C: 35844	25.02.10	1.251,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/39	C: 35844	25.02.10	150,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/128	C: 49077	25.02.10	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/163	C: 30037	25.02.10	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/184	C: 48120	25.02.10	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/217	L: 10702	25.02.10	75,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/243	L: 1229	25.02.10	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/264	L: 7808	25.02.10	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/278	L: 10932	25.02.10	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/380	C: 24893	09.03.10	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/520	L: 10190	09.03.10	30,00	54 4 del RMT	No complir les normes de la policia.
2008/523	C: 43718	09.03.10	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/593	C: 42701	09.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/694	C: 47778	09.03.10	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2008/695	L: 4823	09.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/1064	L: 433	09.03.10	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2008/1113	C: 43718	09.03.10	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/269	L: 9407	09.03.10	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/291	C: 35844	09.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/302	L: 2586	09.03.10	2.500,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2009/359	C: 43846	09.03.10	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2008/1115	C: 41212	30.03.10	30,00	54 10 f del RMT	No respectar la prohibició de fumar en el vehicle.
2008/661	C: 41212	31.03.10	251,00	53 2 j del RMT	Prestar servei per trajectes o itineraris innecessaris.
2008/807	C: 47834	31.03.10	30,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2009/65	L: 5562	31.03.10	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2009/113	L: 4255	31.03.10	1.250,00	53 2 c del RMT	Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2009/143	C: 48750	31.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/178	C: 48421	31.03.10	30,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/181	C: 47204	31.03.10	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2009/185	C: 47833	31.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/188	C: 41253	31.03.10	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2009/190	C: 33386	31.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/191	C: 33386	31.03.10	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/255	L: 4490	31.03.10	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/276	L: 10832	31.03.10	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/311	C: 48092	31.03.10	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/443	C: 41253	31.03.10	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/983	L: 7572	31.03.10	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/173	C: 48719	09.04.10	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.

Telèfon mòbil: usar-lo bé i conèixer com funciona

Agència de Salut Pública de Barcelona
revista-taxi@amb.cat

En la nostra vida diària ens trobem exposats a ones electromagnètiques de diferent intensitat, derivades de la presència de xarxes elèctriques, ordinadors, aparells microones a la cuina, serveis wi-fi... i també per l'ús del telèfon mòbil, un estri molt present a tot arreu. El mòbil facilita la comunicació i pot ser un vehicle per mantenir el contacte amb les persones més properes i facilitar el suport emocional, cosa molt recomanable per al benestar de tots. Però l'ús del mòbil no està lliure d'inconvenients.

Els telèfons mòbils s'usen des de fa ja molts anys, en el marc d'una àmplia regulació legal que controla la instal·lació d'antenes, la seva potència d'emissió i les característiques dels aparells. Aquesta regulació protegeix la salut de la ciutadania sempre que es respectin els límits establerts, que estan harmonitzats a tota la Unió Europea i que incorporen marges de seguretat molt amplis. En general, les norma-



Sempre que sigui possible s'ha de portar el mòbil apagat i, si no es pot, com a mínim separat del cos

tives de telefonia mòbil apliquen a tot arreu el principi de precaució.

De la seva banda, l'Organització Mundial de la Salut (OMS) ha establert que "cap estudi permet concloure que l'exposició a camps electromagnètics de radiofreqüències emesos pels telèfons mòbils o les

seves estacions base –les antenes– tingui cap perill per la salut". Però, al mateix temps, la comunitat científica treballa en diverses investigacions per confirmar aquest coneixement, ja que la relativa novetat de la tecnologia dels telèfons mòbils obliga a esperar uns anys per poder emetre judicis més concloents.

Publicitat



**ÚNICA MAMPARA
DEL MERCADO
TOTALMENTE EXTRAÍBLE**

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

Desplazable

Asientos
blindados

No resta
espacio

Única homologada
por el grupo Volkswagen





Els experts recomanen no acostar el mòbil a l'orella fins que s'hagi establert la connexió

De cara a la protecció dels usuaris, convé tenir present que el nostre cos està exposat principalment a les emissions de l'aparell mòbil, per tant, les antenes de telefonia instal·lades a la ciutat no incideixen tant com el telèfon cel·lular. Com més a prop es troben el telèfon i l'antena fixa, menor serà la potència amb què el mòbil haurà d'emetre. Cal dir que sempre que sigui possible el mòbil s'ha de portar apagat, i si no es pot, com a mínim que estigui separat del cos.

Recomanacions generals

Per tot això, és important escollir els espais amb millor cobertura per telefonar, ja que amb baixa cobertura els aparells han d'emetre a màxima potència. Els experts, a més, recomanen no acostar el mòbil a l'orella fins que s'hagi establert la comunicació. Igualment, dispositius

de mans lliures o auriculars amb micròfon redueixen l'exposició del cos, i poden ser útils.

En general, els professionals de l'Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB) recomanen limitar la durada de les converses, i apagar absolutament el mòbil quan hi hagi risc d'interferir equips electrònics, com passa als avions o hospitals.

Per cortesia, convé no molestar amb el soroll del nostre telèfon mòbil o la conversa en veu alta o amb altaveus connectats. Quan conduïm un taxi o un vehicle en general (bicicleta inclosa), la conversa amb el telèfon mòbil pot ser font de distracció i multiplica per quatre el risc d'accident (compte amb les distraccions durant les converses amb els nostres passatgers).

Recomanacions específiques per als nois i les noies

Per sota dels 16 anys es recomana limitar l'ús del telèfon mòbil, en ser població més vulnerable i en desenvolupament. A més de les recomanacions generals, convindria tenir present si la trucada és realment necessària, i fer pensar el noi o noia sobre el fet de consumir recursos. De la mateixa manera, podem tractar que l'adolescent reflexioni si té un telèfon fix a l'abast amb el qual pot tenir el mateix servei. I, dins del capítol de riscos, pensar que un ús descontrolat del mòbil pot ser quasi addictiu.

El primer trimestre del 2010, el parc de taxis de l'AMB es renova a un millor ritme que en el mateix trimestre del 2009

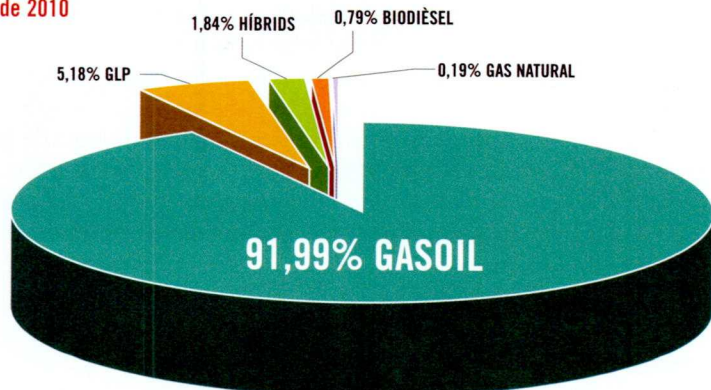


Vehicles nous aplicats a llicència d'autotaxi entre l'1 i el 30 de gener de 2010	
Marca i model	Quantitat
SEAT ALTEA XL	114
SKODA OCTAVIA	56
SKODA OCTAVIA 05	53
TOYOTA PRIUS 09	57
SEAT ALHAMBRA	12
OPEL ZAFIRA	10
VOLKSWAGEN PASSAT B6	8
SKODA SUPERB 08	8
MERCEDES 212	7
CHEVROLET EPICA	4
PEUGEOT 407 BREAK	3
CITROËN C8	3
TOYOTA PRIUS	1
VOLKSWAGEN JETTA 07	2
PEUGEOT 407	1
SKODA SUPERB	1
FIAT LINEA	1
TOTAL	341

Vehicles aplicats a llicències d'autotaxi actives en data 12/04/2010		
Marca i model	Quantitat	Percentatge
SKODA OCTAVIA	1.776	17,05
SEAT ALTEA XL	1.448	13,9
SEAT TOLEDO 99	1.054	10,12
SKODA OCTAVIA 05	1.009	9,69
SEAT TOLEDO 4	845	8,11
SEAT ALHAMBRA	817	7,84
PEUGEOT 406	727	6,98
CITROËN C5	392	3,76
OPEL VECTRA C	363	3,48
SKODA SUPERB	258	2,48
MERCEDES 211	168	1,61
NISSAN ALMERA	132	1,27
TOYOTA PRIUS	131	1,26
MERCEDES 210	117	1,12
PEUGEOT 407 BREAK	103	0,99
VOLKSWAGEN PASSAT 99	97	0,93
VOLKSWAGEN PASSAT B6	88	0,84
TOYOTA PRIUS 09	76	0,73
FIAT CROMA 05	73	0,7
OPEL ZAFIRA	63	0,6
PEUGEOT 407	63	0,6
MERCEDES 203	63	0,6
VOLKSWAGEN JETTA 07	55	0,53
FIAT ULYSSE	54	0,52
CITROËN C8	53	0,51
SEAT TOLEDO	48	0,46
SKODA SUPERB 08	42	0,4
NISSAN PRIMERA 02	40	0,38
OPEL VECTRA B	34	0,33
CITROËN XANTIA	30	0,29
PEUGEOT 806	26	0,25
MERCEDES 202	21	0,2
PEUGEOT 307 BREAK	19	0,18
MERCEDES 211 BREAK	17	0,16
FORD MONDEO 02	12	0,12
RENAULT 21	11	0,11
CHEVROLET EPICA	10	0,1
FIAT LINEA	9	0,09
MERCEDES 212	8	0,08
MERCEDES 124	8	0,08
CITROËN EVASION	6	0,06
FIAT MAREA	6	0,06
MERCEDES 201	6	0,06
FORD MONDEO	5	0,05
OPEL VECTRA	4	0,04
RENAULT LAGUNA	4	0,04
NISSAN PRIMERA	3	0,03
NISSAN PRIMERA 97	3	0,03
VOLKSWAGEN GOLF VAR.	3	0,03
VOLKSWAGEN GOLF VAR.	3	0,03
LTI CARBODIES	2	0,02
PEUGEOT 405	2	0,02
VOLKSWAGEN PASSAT	2	0,02
FORD SIERRA	1	0,01
NISSAN SERENA	1	0,01
LTI TXII BRONZ	1	0,01
OPEL OMEGA	1	0,01
ALTRES	4	0,04
TOTAL	10.417	99,89

Combustibles utilitzats al parc de taxis de l'AMB

Abril de 2010





RENAULT SCENIC Y RENAULT LAGUNA

Dos propuestas muy diferentes

Maria Àngels Pujol
mapujol@arrakis.es

Dentro del sector del taxi, Renault es una de las marcas que más tiempo lleva asentada ofertando modelos de amplia aceptación por los usuarios. Ahora vuelve a estar en primer plano ya que están en trámite de homologación dos modelos de su producción. Uno es bien conocido, como es el caso del Laguna en una nueva generación, en tanto que el otro, el Scenic, hace su aparición en este sector, lo cual no deja de ser una novedad importante.

Entre muchos aspectos a destacar de la marca del rombo, está el hecho de que Renault ha sido pionera lanzando al mercado modelos que nunca se habían visto con anterioridad. Es el caso del segmento de los monovolúmenes, donde ha dado muestras de haber sabido ver antes que nadie, al menos en Europa, la importancia de este tipo de coches.

Con el Scenic puede decirse que se revolucionó el mercado ya que a la vista de su gran éxito comercial tras su lanzamiento, los demás constructores se apresuraron a tener en su gama un modelo similar, de tal manera que en la actualidad el segmento de los monovolúmenes compactos es uno de los que tiene una oferta más amplia.

Como hemos mencionado, ahora se encuentra en vías de homologación la que es la tercera generación del Scenic, aparecida en el curso del pasado año y que mantiene todas las buenas cualidades que hicieron popular al modelo: modularidad interna, espacio y confort para todos los pasajeros. La carrocería es bastante compacta ya que mide 4,34 metros de longitud, pero eso no impide que sus cotas de anchura (1,85 metros) y altura (1,68 m) sean superiores a las del Laguna, que es mucho más largo. Las plazas traseras disponen de tres asientos individuales, cada uno de los cuales puede desplazarse longitudinalmente hasta 13 centímetros y plegarse de modo que si es preciso, se puede modular el espacio en función de las necesidades. La anchura en estas plazas traseras es de 1,43 metros, una de las más generosas, en tanto que la altura libre al techo desde la banqueta es de 92 centímetros. Las plazas



delanteras disponen de la misma anchura que las traseras, en tanto que el espacio longitudinal para las piernas va desde 80 hasta 1,02 metros según la regulación del asiento. El maletero tiene una capacidad de 437 litros. Con los asientos traseros en su posición más retrasada, la superficie de carga ofrece una longitud de 86 cm que puede incrementarse hasta 99 cm si se adelantan los asientos traseros, con una anchura de 1,10 metros y una altura de 64 cm hasta la bandeja cubreequipajes, lo que permite cargar bultos de bastante volumen; el borde de carga está a 64 cm del suelo.

El salpicadero tiene un diseño atractivo y funcional. Esta característica predomina en todo el interior donde se han habilitado muchos huecos para guardar objetos que pueden llegar a sumar hasta 92 litros de capacidad.

El Scenic llega con un motor turbodiésel de 1,5 litros con el sistema de inyección directa por conducto común y turbocompresor de geometría variable. Ofrece 105 CV de potencia y va asociado a una caja de cambios manual de seis velocidades. Es un motor de probada fiabilidad y que destaca por encima de todo por ofrecer unos consumos muy ajustados en cualquiera de sus mediciones, urbana o extraurbana.

Por lo que respecta al Renault Laguna, se trata de la tercera generación del modelo, que destaca mucho más por el salto cualitativo que se aprecia en el interior tanto en presentación como por la calidad de materiales y acabados y por la actualización de imagen. En este sentido, se aprecia que los diseñadores no han querido arriesgarse y han optado por una estética muy discreta aunque no exenta de interés.

La carrocería de esta generación mantiene prácticamente las mismas dimensiones ya que la generación anterior sí experimentó un notable crecimiento. La longitud se sitúa en 4,70 metros y dispone de una anchura que es casi la misma que la del Scenic. Con una distancia entre ejes de 2,76 metros, el habitáculo está concebido para ofrecer el máximo espacio a sus ocupantes y de manera particular a los pasajeros de las plazas traseras. Estos disponen de espacio suficiente para las piernas, con una anchura a la altura de los hombros de 1,37 metros, en tanto que la altura libre al techo desde la banqueta es de 89 cm. Las plazas delanteras disfrutan de una buena amplitud 1,41 metros. El salpicadero tiene un diseño muy atractivo y completo, con un cuadro de instrumentos de fácil lectura. El maletero, con una capacidad de 450 litros, no es de los más grandes del segmento y supera por muy poco al del Scenic, todo y que este último es un modelo más pequeño. Por lo que respecta al motor, es el mismo 1.5 litros que lleva el Scenic, aunque en este caso la potencia se sitúa en 110 CV, lo que si bien permite mejores prestaciones que aquél, mantiene la misma característica de consumos ajustados, favorecido también por ir asociado a una caja de cambios manual de seis velocidades.

Ficha técnica

VERSIONES	Scenic 1.5 dCi	Laguna 1.5 dCi
Cilindrada (cc)	1.598	
Diámetro x carrera (mm)	76 x 80,5	
Nº cilindros (válvulas)	4 en línea (8)	
Relación compresión	15,3 a 1.	15,6 a 1
Alimentación (inyección)	Inyección directa	
Combustible	Gasóleo	
Poten. máx. (CV/rpm)	105/4.000	110/4.000
Par máx. (mkg/rpm)	24,5/2.000	24,5/2.000
Tracción/Propulsión	Delantera	
Cambio (núm. velocid.)	Manual (6)	
Suspensión del./tras.	Independiente/semi-independiente	
Dirección (asistencia)	De cremallera (sí)	
Diám. giro (m)/vueltas vol.	11,0/3	
Frenos del. / tras. (ABS)	Discos ventilados/discos macizos (sí)	
Neumáticos	205/60 R15	
Peso en vacío (kg)	1.460	1.461
Largo/anchura/alto (m)	4,34/1,85/1,68	4,70/1,81/1,45
Batalla - vía del./tras. (m)	2,70-1,55/1,55	2,76-1,56/1,51
Capacidad maletero (litros)	437	450
Velocidad máx. (km/h)	180	192
Aceler. 0-100 km/h (s)	12,4	12,1
Consumo homologado (l/100 km)		
Urbano/extrurbano	5,7/4,5	6,1/4,5
Mixto (depósito combust.)	4,9 (60)	4,9 (66)
Emisiones CO ₂ (g/km)	134	130

Publicitat

London Taxi en Barcelona



Mucho más
que coches!

Ven a descubrirlo a la Ciudad del Taxi

Ciudad de Asunción, 55-61 Junto a C.C. La Maquinista · Barcelona

Persona de Contacto: Ángel Pañart / 625 73 92 52

www.mautomocion.com



London Taxi Barcelona

Les trucades per les pèrdues d'objectes en el taxi es multipliquen coincidint amb les fires i salons que acull Barcelona

Durant el mes de febrer i març, 155 taxistes van contactar amb el Servei d'Objectes Perduts de l'IMT per indicar que havien trobat un objecte dins del seu vehicle.



Les pèrdues d'objectes en el taxi / Llicències

Agenda	Bossa	Càmera	Carpeta	Cartera	Documents	Joies

Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència
2685	78	227	2917	323	795	5633
3459	590	870	4913	329	4376	
8900	855	4202	10191	479		
10444	1045	6234	10770	482		
	1737	7935	5116	743		
	2321	8393	4913	778		
	2334			1004		
	3346			4182		
	3574			4266		
	4885	Amb motiu dels salons que es van celebrar a Barcelona (Mobile Congress, Alimentària, Expocadena 2010, Saló de l'Ensenyament, Futura i Fòrum de Treball i Personal Espanya), el Servei d'Objectes Perduts va experimentar un increment important de trucades respecte als mesos anteriors.		4981		
	4913			5949		
	5588			6303		
	5629			6918		
	8202			7216		
	10192			7807		
	10900			9398		
				9925		
				10048		
				10400		

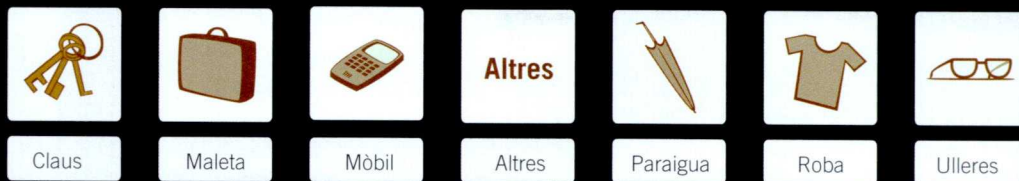
El Servei d'Objectes Perduts de l'IMT rep diàriament trucades i correus electrònics d'agraïment de ciutadans i ciutadanes, usuaris i usuàries de taxi, dirigits a molts professionals taxistes que fan tot el possible perquè els objectes oblidats tornin als propietaris. El febrer i març de 2010, els titulars de les llicències que es relacionen van donar solució als casos de pèrdua d'algun objecte que va ser comunicat, principalment al telèfon 902 101 564 o a través del portal web de l'IMT: www.taxibarcelona.cat

El febrer i març una bona part d'usuaris van perdre carteres, claus, mòbils i ulleres, i van ser també els objectes més recuperats gràcies a les trucades dels taxistes al servei.

Recordeu que teniu el portal web www.taxibarcelona.cat per comunicar la troballa d'un objecte en el vostre taxi!



Les pèrdues d'objectes en el taxi / Llicències



Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència
8	5640	325	394	2321	25	743
10	2538	653	489	8122	1271	1111
88	10794	1871	2547		4229	1509
1067		2171	2833		4641	2790
1138		3176	3279		4776	3641
1437		3226	3611		5302	3846
2170		3404	3939		5303	3894
2411		3467	4198		6062	3939
2612		3982	4866		7016	4854
3242		4781	5413		7283	5359
3492		4839	5569		8071	5979
3544		5681	5979		8183	7547
3846		5750	6401		8321	7714
3895		6165	8427			7901
4666		6667	10439			7947
4709		6736	10783			
4954		7017	10939			
6731		8821				
6803		9622				
7489		10328				
7620		10706				
8023						
8947						
9203						
9809						
10359						

Per un millor servei

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

Publicitat



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



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



NOU **SEAT** ALTEA XL

Present i futur del TAXI

Diesel

**Gas
Ecològic**

El millor preu i servei el trobarà a Auto Fuber

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

OFERTES 2010

Inspecció 15.000 Kms. Oli + Filtre Oli + Revisió amb Màquina Diagnosi		
Inspecció 30.000 Kms. Oli + F. Oli + F. Aire + F. Polen + Revisió amb Màquina Diagnosi		
Substitució Pastilles Frens Davaners		
Substitució Pastilles Frens del Darrera		

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

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

LA 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

Àrea d'Atenció al Client

Àrea de Vendes

Recanvis i Accessoris

Mecànica

Electrònica

Planxa i Pintura

Alineat, Equilibrat i Neumàtics

Més de cinquanta anys al servei del TAXI ens avalen



No tanquem al migdia



Horari: de Dilluns a Divendres
de 7 a 20 h.

I també els Dissabtes
de 7 a 15 h.

La Luna y el Sol

Jesús Juan y María Dolores Expósito comparten vida y profesión

Jesús Martínez

revista-taxi@amb.cat

La Luna y el Sol

La Luna se llama Jesús. El Sol se llama Lola. Cuando sale Lola, se pone Jesús. Cuando Jesús se acuesta, se despierta Lola. Jesús Juan Piña (1974) y María Dolores Expósito (1965), un matrimonio de taxistas de Badalona, se turna el Seat Altea cada 12 horas. Él recorre la noche, a ella le apetece el día. Ninguno quiere cambiarse los horarios. Los viernes libran, y entonces el Sol le cuenta a Jesús cómo le fue la semana, y la Luna se divierte con las peripecias de Lola, que madruga por carreras de dos euros (“ahora se dan mucho los trayectos de cinco calles”). El Sol y la Luna procuran verse entre las 5.45 y las seis de la mañana, y entre las 17.45 y las 18 horas. En ese momento, la Luna y el Sol, Jesús y Lola, se pasan las llaves del coche, se inclinan para besarse, uno con el cansancio abotonado en su camisa y la otra con la frescura de la miel en las cerezas de sus ojos, de color marrón tostado. Entonces charlan, se escuchan, se cruzan los cables telegráficos de sus idas y venidas, el monto de sus peajes, los *encochados* y *desencochados*, y se miran para decirse hasta luego, antes de que la Luna, rendida, se vaya a dormir, y de que el Sol matutino empiece su jornada. Antes de que el Sol, caído de su pedestal, se apague y coja la almohada y de que la Luna, recién duchada, se disponga a salir por el tablado de la ciudad, descosida cuando el Sol la deja sola.

La Luna

Él trabajaba de guardia forestal, en los montes de Vallvidrera y Collserola. Recogía la leña, limpiaba de rastrojos la estrecha vereda que servía de cortafuegos, se sosegaba con el olor de la hierba recién cortada.

Él tenía un amigo que le invitó a una cena: “Hemos quedado con dos rubitas”.

Él conoció a su Lola en esa cena, y le turbó tanto la manivela de su vocecita candorosa, que escanciaba sobre la mesa como un sumiller descorcha un Valdepeñas, y su frágil pero imponente dignidad y robustez, con el morro de un Tupolev, mellaron tanto en él, que él, Jesús, no tuvo más remedio que casarse o morir.

Él se casó con Lola el 14 de marzo de 2009. Él vestía chaleco y un clavel en el cáliz de su ojal, y una corbata acuartelada y una camisa de piqué.

Él sintió tanta curiosidad por el trabajo de ella, y ella le persuadió con sus armas de mujer, arrebadoras y demenciales, que él bajó de las montañas para no volver a subir.

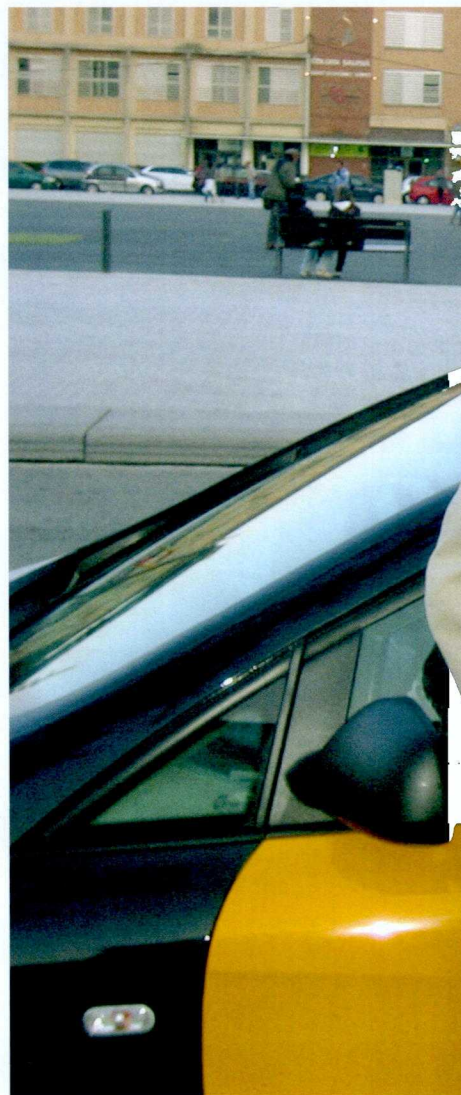
Él tiró de la cisterna y se sacó el carné B + Taxis y Prioritarios (BTP) como si sacara un conejo de la chistera de Tamariz.

Él se parapetó tras sus maneras tranquilizadoras, arreó con la fiambrera y se enfrentó a las largas de las farolas desde el púlpito de su asiento en el taxi. La primera carrera que hizo fue tan corta como el

mandato de Bernd Schuster en el Real Madrid: de calle de Pelai a El Corte Inglés: dos míseros euros.

Él es mileurista.

Él recogía los sábados por la noche a las chicas monas con cinturón de quita y pon debajo de sus fastuosos pechos de ante, que se sacaban los



Juan recorre la noche, a Lola le apetece el día

tacones para correr mejor detrás de su matrícula, Diagonal abajo, gritando a las horas en las que ya la voz se les había apagado con la última canción de Chenoa y el último trago de su *bourbon* con piña.

Él se plantó inútilmente frente a la osadía del metro que abría sus puertas metálicas toda la noche, frente al bus nocturno que recogía las guirnaldas de las fiestas y a sus repollos para llevarlos a la casa de mamá, y él se resignó a pasar con angustia una crisis económica que le ha dejado seco el pedal del embrague. “A veces pasan dos horas y no has hecho ninguna carrera. Está la cosa supercomplicada, impredecible.”

Él trabaja la noche desquiciada, a ritmo de salsa, gastada por el Viagra, y se ríe con las ocurrencias de los troleros y con las promesas vanas de los amantes despechados. Él llevó a Eugenia Martínez de Irujo, la hija de la duquesa de Alba, que salía del teatro en el que actuaba su amiga Estrella Morente. Él le dijo una obviedad: “Yo a ti te conozco”. Ella descansó los hombros. Él le preguntó si vivía en Barcelona. Ella le contestó lo contrario: “En Madrid”.

Él llevó a una puta a su casa, que en lugar de pagar con monedas quería regalarle un casquete.

Él llevó a un argentino chalado, que le hizo buscar cajeros automáticos,

hasta que al final le propuso un trato: “Mira, pibe, si me llevas al aeropuerto, en lugar de cobrarme te doy esto”. En la cajita de latón escondía lo que el Diablo cargaba: una pistola.

Él llevo a una holandesa que quería que le regara la cara la luz de la ciudad antes de que se la llevara el cáncer terminal que la estaba empalideciendo.

Él llevó a un hombretón de ojos azules a su velero en el puerto, y antes de que la brisa del muelle golpeará en el capó, le sopló al oído: “Pare aquí que voy a pillar a un *travelo*”.

Al día siguiente, él encontró en los asientos el teléfono móvil de un abogado, que le agradeció la llamada de vuelta: “Me has salvado la vida, no te imaginas los números que tengo en la agenda”.

Al día siguiente, él encontró un bote de tomate volcado en el cenicero. Al día siguiente, él encontró las frases mojadas de un romance que como mal empezaba, mal acabó.

El Sol

Ella pasaba la fregona por los salones de las casas con posibles, cuando los microbios campaban por sus anchas.

Ella dejó el mocho por la mecánica, y se sacó el carné BTP, y en 2006 empezó a conducir un Skoda, al que no le pillaba las medidas: “A mí me dices hace cuatro años que iba a ser taxista y te digo: ‘Tú estás borracho’”.

Ella tenía una amiga que le invitó a una cena: “Hemos quedado con dos tíos”.

Ella conoció a su Jesús en esa cena, y le atrajo tanto la reciedumbre de su musculatura, y el collar de huesos de sus movimientos, y las cosas bonitas que le decía sin miramientos, que ella, Lola, no tuvo más remedio que casarse o morir.



El perfil

Ella se casó con Jesús el 14 de marzo de 2009. Ella vestía un traje de muselina ceñido a su cintura de espiga, y la falda, que flotaba en su caída, formaba plisados vaporosos. Ella le persuadió con sus armas de mujer, arrebatadoras y demenciales, para que él bajara de las montañas y se hiciera taxista como ella.

Ella le cogió el truquillo al taxi, y la brujita que colgaba del espejo retrovisor interior le daba buena suerte, porque la libertad, la deuda que tenía pendiente, la había embriagado: “La libertad de trabajar para tí no se paga con nada”. Se da con un canto en los dientes mientras pueda pagar y vivir. La primera carrera que hizo fue al mercado, que ella ya conocía, y al que se podía ir en dos zancadas: dos míseros euros.

Ella es mileurista.

Ella recogía en Gràcia, los domingos por la mañana, a los madrugadores que llenaban las maletas de ropa de temporada para viajar cerca o lejos, quizá a Menorca o quizá a las Bermudas. Las carreras al aeropuerto son muy golosas: “Entonces no ves la hora de acabar”.

Ella cantaba en las paradas, en los verdes aceleraba con la mejor de las sonrisas, desplegada como las alas de una gaviota, y ella frenaba con el primero que levantara la mano, sin hacer distinciones por el aspecto físico y la indumentaria, aun las pintas de muy señor mío: “Me considero una persona muy honesta”.

Ella cogió a unos locos en Santa Coloma de Gramenet, con destino al manicomio, que se tiraron un siglo para salir porque querían bajar de cabeza.

Ella llevó a un roquero con la voz desgañitada, un tipo alto, de piel cetrina y aspecto de forense, y a una modosita chiquilla que parecía que había perdido el tren. El chico, sin tremendismos ni circunloquios, le echó los trastos a saco: “¿Te gus-



Juan dejó la montaña y, por Lola, apostó por el taxi

taría que hiciéramos un trío, sin compromiso?”.

Ella llevó a Concha Velasco, a quien los zapatos la estaban matando, con su compostura, su candidez de Audrey Hepburn en *My Fair Lady*, su elegancia natural, y ella, Lola, no le quiso cobrar la carrera, ante lo cual Concha se opuso: “Nunca regales tu trabajo, eso nunca”, y le ofreció una rosa roja del ramo con el que un admirador la había obsequiado.

Ella llevó a un borracho como una cuba, que le pagó con calderilla, y que tuvo que dejar en garantía su móvil, porque no le creía una palabra, ni una palabra le entendía: “Ooooiga, hip, que suuubo a por dineero, hip, confíe en mí, hip”.

Ella llevó a unos guiris a ver la Sagrada Família, y les dibujó el monumento en una libreta.

Ella llevó a un anciano contrito porque su mujer, en el hospital, afectada de parkinson en estado avanzado, no le reconocía después de más de 50 años juntos.

Al día siguiente, ella encontró la cartera de un yayito con la cartilla de la Seguridad Social, y le llamó por telé-

fono, descompuesto él por la grave pérdida, que equivalía al Cisma de Occidente: “Me has hecho el hombre más feliz del mundo”.

Al día siguiente, ella encontró un móvil metido entre los asientos.

Al día siguiente, ella encontró las frases de una pareja que se dispensaba suspiros, que volaban altos como las cometas, un romance que como bien empezaba, en boda acabó.

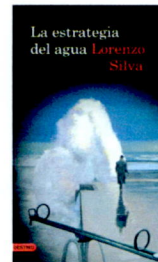
El Sol y la Luna, María Dolores Expósito y Jesús Juan compraron la licencia del taxi en noviembre de 2008: “Que nos dieran el préstamo nos costó que durante siete meses estuviéramos luchando contra cinco bancos diferentes, incluso pagando al tasador 500 euros, para que luego nos dijera: “No”. La licencia se la compramos a un señor con 69 años, que lloraba por tener que jubilarse”.

Los hijos de Lola se llaman José, Aina y Adrià.

La hija de Jesús se llama Andrea.

José, Aina, Adrià y Andrea no quieren ser taxistas. Ellos quieren ser pintores, y ellas, peluqueras.

“La estrategia del agua”, de Lorenzo Silva



Destino, Barcelona, 2010. 384 pàgines. 18,50 euros.

Salvador Redón
revista-taxi@amb.cat

Necessitava llegir una novel·la negra que no em caigués de les mans. Ho havia provat amb Stieg Larsson, però –ho sento– no vaig poder passar del segon volum de *Millennium*. La mateixa editorial m’ha servit, però, el que jo tant esperava. I ha trigat cinc anys! Em refereixo a *La estrategia del agua*, la nova novel·la protagonitzada pel guàrdia civil Bevilacqua, acompanyat de la inseparable guàrdia Chamorro i d’un nou membre de la unitat, el jove Arnau. Sisè volum d’una sèrie iniciada el 1998 i premiada amb guardons com el premi Nadal (*El alquimista impaciente*, 2000, obra portada al cinema dos anys més tard).

Quines ganes tenia, deia, de llegir una història propera a la realitat, a la nostra si més no. Els seguidors habituals de la sèrie prou que ho entendran, la resta potser està imaginant que aquestes històries són més d’aquí per la presència del tricorni. No és això, és clar, malgrat el toc distintiu que dona un protagonista guàrdia civil. Parlo de les trames, dels temes i dels personatges habituals de les històries escrites per en Lorenzo Silva, madrileny nascut l’any 1966 que ha cimentat la seva carrera literària a partir de la novel·lística (*La flaqueza del bolchevique*, *Carta blanca*, i un llarg etcètera), sense descuidar el llibre de viatges (*Del Rif al Yebala*), el llibre-reportatge (*Y al final, la guerra*), o l’assaig (*El*

Derecho en la obra de Kafka). A *La estrategia del agua* aquests fonaments extrets de la realitat més quotidiana es fan encara més evidents quan ens assabentem que l’obra s’inspira en un cas verídic. Silva no el refà, però reconeix que la notícia original el va colpir i li va fer pensar en la possibilitat de desenvolupar-la al seu aire. També hi ha referències a personatges reals, directes en el cas del periodista Marly, per exemple, o vetllades en d’altres com el de certa famosa que va encarregar que apallissessin el seu darrer amant.

A grans trets, la trama es basa en la investigació d’un assassinat per part de la Unitat Central Operativa, un grup d’elit de la Guàrdia Civil especialitzat en el crim organitzat. El mort és un home divorciat i amb un fill, que havia estat denunciat per la seva exdona com a maltractador i també havia estat detingut per tràfic de drogues, tot i que se n’havia sortit en totes dues ocasions. La seva vida, aparentment normal, no quadra amb el procediment pel qual ha mort, una mena d’execució en l’ascensor de casa seva. Bevilacqua enceta la investigació a contracor, acaba de viure una mala experiència amb el sistema judicial, però no triga a sentir una forta empatia amb la víctima i a prendre’s el cas com a una oportunitat de redimir les seves suspicàcies amb les lleis i la justícia.

El resultat de tot plegat és un llibre que toca de peus a terra, extraordinàriament proper al lector. La frustració de Bevilacqua és deguda a la sentència absoluta

en favor d’un assassí, i la mort que investiga es deu a una venjança perversa per part d’una persona que sap aprofitar sense escrúpols les esclertes que presenta el sistema judicial, i, més en concret, les relatives a la custòdia dels fills i a la violència de gènere. Lorenzo Silva aprofita per criticar amb mordacitat les clavegueres de la Justícia espanyola, per reflexionar sobre la condició humana i sobre la degradació de la societat, i per clamar per la bona gent i la memòria dels innocents. I ho fa amb uns guàrdies civils de carn i ossos, persones que s’estimen el que fan perquè encara no han perdut, malgrat la ingratitud de la feina i de la vida, l’esperança de servir a un món més humà. De pas, Silva demostra com la Guàrdia Civil ha evolucionat en les seves tècniques d’investigació i com és la col·laboració d’aquesta amb altres cossos de seguretat.

De ben segur, l’experiència de l’autor com a advocat l’ha ajudat a tirar endavant el projecte. Jo afegiria que la clau del reconeixement li ve donada per la seva sensibilitat i honestat com a escriptor, i per l’ofici que hi posa en el moment de traçar un ritme dinàmic, uns diàlegs intensos, i unes pauses introspectives molt rellevants, que fan de la lectura un exercici amè, fresc, àgil i profund alhora. Si us plau, que ningú no em vingui amb més volums nòrdics de sis-centes pàgines sense unes tisores. O mentre Bevilacqua i companyia es mantinguin en actiu.

Publicitat



TALLERS A. GALOFRÉ
AGENTE PEUGEOT

Desde 1958, al servicio del profesional



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

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

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

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

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

Cinema

Alicia en el país de las maravillas



Marc Sanchís

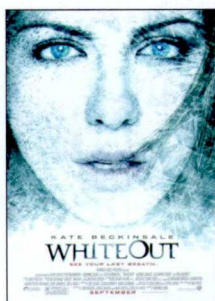
sanchis@amb.cat

Si recuerdan lo que escribí en el último número acerca de *Avatar*, decía que el auténtico interés de la película estribaba en su uso de la nueva tecnología de la tercera dimensión, un salto comparable al que significaron en su día el sonido, el color o el cinemascope. En plena batalla por las descargas ilegales en Internet, cuando cualquier título está en DVD a los tres meses escasos de haberse estrenado, la única solución para atraer público a los cines son las dichas gafitas, sin que lo que se vea a través de ellas importe demasiado. Pues bueno, lo que valía para *Avatar* vale para *Alicia en el país de las maravillas*; de hecho, la película se rodó en formato convencional pero se pasó a 3D en la fase de posproducción. Esto fue muy criticado por James Cameron, el director de *Avatar*, pero al mismo tiempo uno de sus decoradores firma los maravillosos

escenarios de *Alicia*... y es que en esto del 3D poco importa que nos enseñen un planeta lejano o un mundo de fantasía, mientras sea chulo y recargado. Una vez dicho todo lo anterior, no puedo negar que Tim Burton es un director con un enorme talento visual: ya lo demostró en *Eduardo Manostijeras*, *Pesadilla antes de Navidad* o *Sleepy Hollow*. Johnny Depp se mete en el papel del Sombrero con el mismo desparpajo de su rentable franquicia de capitán Jack Sparrow en la saga de *Piratas del Caribe* y la chica que hace de Alicia es un primor (aquí, a diferencia de la novela y la "peli" clásica de dibujos animados, es ya toda una mujercita, sin duda para enganchar al espectador adolescente). Pero, como en el caso de *Avatar*, el papel de celofán acaba valiendo más que el regalo, y la historia termina con una batallita llena de porrazos y vuelos espectaculares que no viene a cuento... como no sea para amortizar las gafitas de marras. Dicen que la copia "normal" se ve mucho mejor que la de los cines "tridimensionados" y dentro de nada la tendrán en el videoclub.

Whiteout

► Reconec que vaig llogar aquesta pel·lícula per la Kate Beckinsale, una de les actrius més atractives d'avui en dia. La cosa va d'una conspiració dins d'una base polar en ple hivern; s'acosta una tempesta (si fa o no fa com el núvol del volcà islandès) i un assassí invisible va liquidant tot el personal abans que puguin agafar el darrer avió. La Beckinsale és una policia que, alhora que intenta salvar la pell, haurà de desentrellar el misteri d'un avió soviètic estavellat 40 anys abans i que, pel que es veu, oculta un tresor fabulós... *Whiteout* no és res de l'altre món, però es deixa veure. Per al dissabte nit.



Si la cosa funciona

► Doncs lamento dir que en aquest cas no funciona en absolut. L'última de Woody Allen (aviat serà la penúltima) venia precedida de crítiques molt favorables en el sentit que el novaiorquès retornava als seus orígens, a la comèdia urbana d'encontres i desencontres existencials, a *Manhattan*, *Hannah y sus hermanas* o *Maridos y Mujeres*. A mi em va decepcionar profundament; el tema de l'intel·lectual madur que s'embolica amb una rossa espectacular ja no em fa gràcia, els acudits sonen repetits i el final és tan precipitat com previsible. Solament per a fans incondicionals.





Sergio Dalma “Trece”

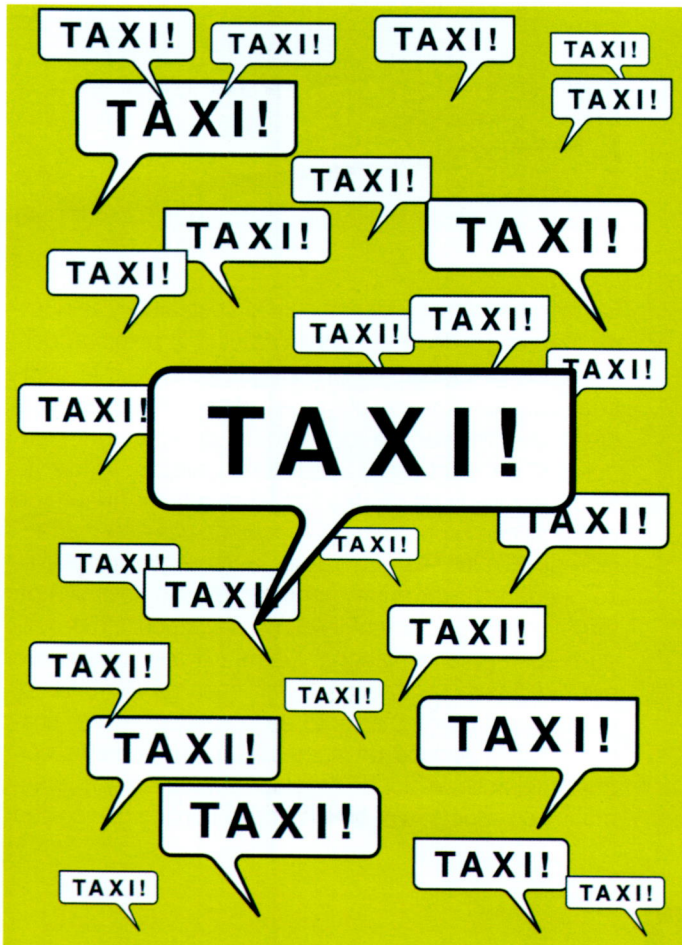
► ¿Alguien se acuerda de *Ballar pegados?* Estoy seguro que sí, pero lo que quizá no recuerden es que Sergio Dalma defendió esa canción en Eurovisión en 1991, y quedó cuarto; a la vista de posteriores representantes españoles, fue un resultado estupendo. Sergio Dalma, nombre artístico de Sergi Capdevila, acaba de publicar *Trece*, que ha saltado inmediatamente al número uno de las listas. No soy muy aficionado a este tipo de cantantes románticos, pero lo cierto es que Dalma se ha mantenido veinte años en el candelerito y el disco es una producción de lo más cuidada.



AC/DC: “Iron Man 2”

► Hace poco Angus Young, el guitarrista de AC/DC (ya saben, el que sale a tocar vestido de colegial) declaró furioso que Internet se cargaría la industria musical, añadiéndose así al larguísimo coro de plañideras tan bien representados aquí por la SGAE. Lo cierto es que desde el ya lejano *Ballbreaker* AC/DC no ha sacado nada de especial interés y, como tantos otros, se apuntan al negocio de las recopilaciones, en este caso disfrazadas bajo la forma de banda sonora de la segunda parte de *Iron Man*. Para incondicionales.

Publicitat



BARCELONA ESTA LLENA DE OPORTUNIDADES,
*barna taxi*grac 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



LA HUERTA DE BAJO LUGAR

La Huerta se abre al público



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

Muy pocos podían disfrutar de La Huerta de Bajo Lugar, una asociación privada de “amigos del buen comer” que desde hace seis años ofrece a sus exclusivos miembros una cocina y un ambiente familiares. A principios de este año la familia Jover ha abierto un restaurante con el mismo nombre y accesible a todos los públicos pero con la misma filosofía: “Ser una extensión del salón de casa”, asegura Diego Jover, que regenta el restaurante junto con su esposa Leo y el hijo de ambos, Mauro.

La huerta de bajo lugar es un pequeño establecimiento donde se respira un ambiente relajado con música suave, paredes de color azul cielo, coloridas flores naturales que dan vida a la estancia y una exposición de fotografías en blanco y negro de diversas ciudades del mundo. Por el momento, se han dado a conocer gracias al boca-oreja y han tenido una buena aceptación por parte de la gente del barrio –sobre todo de mediana edad– y como lugar de reunión para comidas de negocios. “Mucha gente nos avisa de que viene a probar y a mitad de comida reservan para una próxima vez”, explica Leo, chef junto con su hijo y “el alma de La huerta”, como dice su marido; y añade que “no hay clientes, hay amigos”. Lo corrobora uno de sus comensales habituales que bromea: “Estoy en nómina”.

No hay un menú diario propiamente dicho, pero sí platos del día que van de los 17 a los 25 euros. El precio medio oscila entre los 40 y los 45 euros, aunque en el caso de los menús para grupos se adaptan a las necesidades de los clientes.

Cocina honesta y sin complicaciones

“Honesto y sin complicaciones”, así es como define Diego la cocina de La Huerta. El chef, Mauro, explica que la suya es una cocina sencilla, basada en los productos frescos y de calidad cocinados sin florituras ni engaños. Su materia prima proviene del mercado de La Boquería, de la costa gallega o directamente de pescadores.



La carta no es muy extensa pero sí apetecible y se nutre de mariscos y de pescados y carnes a la plancha: berberechos gallegos al vapor, navajas gallegas a la plancha, calamarcitos de playa –el plato estrella entre la clientela–, montaditos de sardina gallega ahumada, delicias de ventresca, sardinitas gallegas y tomate chico; ensalada de tomate Raf, ensalada de huevos de codorniz con brotes de soja, *micuit* de oca con mermelada de violetas, etc. En cuanto a los segundos platos, se puede escoger entre carne: entrecot o solomillo de ternera de Girona, solomillo de cerdo ibérico... o pescado preparado a la plancha: lubina salvaje, rodaballo o salmón fresco, entre otros. Por encargo también se pueden degustar los arroces de la casa. Entre los postres, Mauro destaca un apetecible melón francés con frutas del bosque, flor de orquídea comestible y marrasquino con azúcar; o el *brownie* de chocolate blanco con

leche merengada o con sorbete de frutas del bosque con moscatel.

En definitiva, La Huerta de Bajo Lugar es un restaurante familiar con una cocina sencilla y de calidad y con un evidente espíritu de "casa de comidas", tal como afirma Diego.

La recomanació del xef

- Ensalada de tomate Raf
- Almejas o navajas gallegas a la plancha
- Lubina salvaje a la plancha o solomillo de cerdo ibérico al romero
- *Brownie* de chocolate blanco y negro con sorbete de mandarina

La Huerta de Bajo Lugar

C/ Cerignola, 11
08022 Barcelona
Teléfono: 934 184 515
Horario: cada día desde las 13.30 h
y desde las 20.30 h Lunes cerrado



Tira còmica



KNOW FOOD

Know Food, la llibreria dels xefs



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

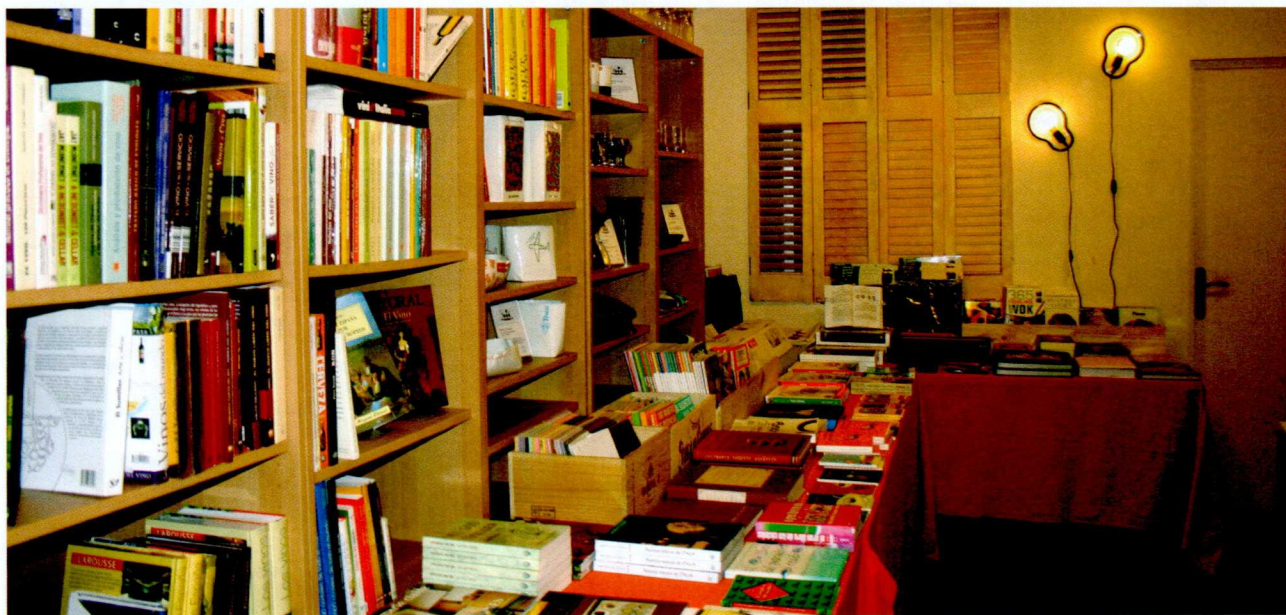
Des de final de 2007 els sibarites i els xefs en potència tenen el seu particular centre de documentació al barri barceloní de Gràcia. Es tracta de la llibreria gastronòmica Know Food (“saber menjar” i també “conèixer els aliments”, en anglès) ubicada al carrer del Penedès número 11 i regentada per un periodista aficionat a la cuina. Sergi Tort va fundar aquesta llibreria especialitzada quan va tornar d'Itàlia i Anglaterra, dos països en els quals va viure i va treballar de cuiner. Sempre li havia agradat cuinar, explica, però d'aquesta experiència en va sortir la idea d'unir la seva passió per la cuina amb les lletres. A més, amb l'actual proliferació de llibreria generalistes, el propietari de Know Food va decidir apostar per especialitzar-se en llibres gastronòmics: “Ara els negocis han de dirigir-se cap a l'especialització”, comenta convençut.

Know Food és un establiment càlid, estret i ben estructurat. Està folrat de dalt a baix amb tot de llibres i accessoris de cuina organitzats com si d'un rebost es tractés,

amb prestatgeries de fusta i sostres alts de maó. Reuneix un catàleg molt extens de llibres gastronòmics classificats per temàtiques –alimentació infantil; dona, embaràs i alletament, vins del món i enologia, receptaris, història de l'alimentació, dietètica i nutrició, cuines catalana i espanyola (també organitzada per regions), cuines del món, narrativa gastronòmica...– i, si el client no troba allò que busca, Tort l'assessora i cerca els llibres difícils de trobar. La botiga atrau professionals i aficionats a la cuina que, segons explica el propietari, són sobretot dones d'entre 30 i 50 anys. A banda de desplaçar-se personalment a la llibreria gastronòmica, els compradors poden consultar el catàleg i les darreres novetats per internet (a la pàgina web www.knowfood.es) i fer les seves adquisicions en línia.

Clàssics imprescindibles i darreres novetats

Els bibliòmans, sibarites i aficionats a la cuina trobaran a Know Food qualsevol llibre gastronòmic que puguin imaginar. D'entre els clàssics de sempre i les novetats més actuals, Tort en recomana uns quants: *La cocina y los alimentos*, de Harold McGee, que explica què són i què passa quan es cuinen determinats aliments; *Los 50 mejores currys de la India*, de Camellia Panjabi, de gas-





tronomía india; *Diccionario de la cocina japonesa*, de Richard Hosking, per conèixer els productes, les tècniques de cocció i de tall, etc. de la cuina nipona; *1.080 recetas*, un clàssic de Simone Ortega; *El gran llibre de la cuina catalana*, de Josep Lladonosa; *Catalan cuisine*, de Colman Andrews, que explica les receptes catalanes i la seva relació amb la tradició amb un toc d'humor; o *La cuchara de plata*, un compendi bàsic sobre la cuina italiana, entre molts altres títols.

En definitiva, Know Food és la llibreria dels qui es volen iniciar en l'apassionant art de la cuina i l'alimentació, per als qui ja en saben molt, però volen ampliar els seus horitzons i per a tots aquells que vulguin conèixer els secrets d'aquest món tan llaminer.

Know Food

C/ del Penedès, 11
08012 Barcelona
www.knowfood.es
info@knowfood.es
Tel.: 933 689 043
Horari: de 10 a 14 h i de 17 a 21 h,
tancat els dilluns al matí
i els diumenges



Publicitat

SIMPLY CLEVER



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

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

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

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

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

L'Àlbum del taxi



► Al poble on visc, Canyamars, fa uns dies, de matinada, va caure una “pedregada” exagerada, que juntament amb les baixes temperatures, va fer que la carretera es transformés en una pista de gel. Per poder treure el cotxe, els mossos van haver d’empènyer-me, i fins i tot ells van relliscar en d’ajudar-me.

Joan Ramon Corrius / Llicència N° 5508



► Miguel Gómez Esteller és un aficionat a modelar objectes dels més variats en els seus moments d’oci. Encara que no és taxista ens va voler deixar aquest taxi antic fet amb tot el seu art.

Si teniu una fotografia divertida, singular, animada i voleu que la publiquem a l'àlbum del taxi, envieu-la a l'adreça següent: revista-taxi@amb.cat

Taxis del món



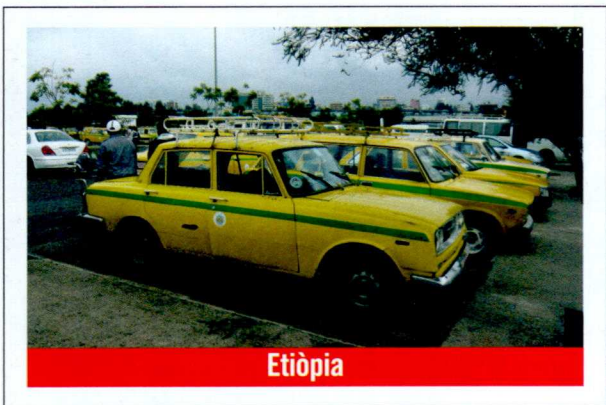
Índia



Índia



Etiòpia



Etiòpia

**380 OBRES,
380 PREGUNTES.**

**I ARA,
PER ON
VAIG?**

Les respostes a
bcn.cat/obres o al 010

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

Barcelona té un pla.
PLA FENT
Barcelona!

Programa d'Actuació Municipal 2008 - 2011



**Ajuntament
de Barcelona**

L'Àlbum del taxi



► Mireu, aquesta és una foto sobre els taxistes i les seves aficions. En aquest cas la bogeria per l'esquí. Vegeu com va quedar el taxi després d'una jornada a Grand Valira (Andorra).

Josep M^a Fusté
Llicència N^o 10141



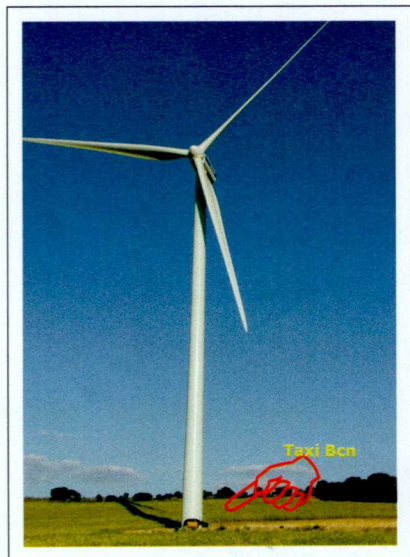
► Per trencar amb la vida de taxista faig molta muntanya i aquest any m'he apuntat a la copa catalana de caminades de resistència, per això es pot trobar el meu taxi a qualsevol racó de Catalunya ja que només tinc aquest vehicle.

Xavier Pinell Garcia
Llicència N^o 5526



► Una de las formas de que descansen el taxi y el taxista, y por si acaso los servicios más básicos a 25 km de Os Ancares (Lugo).

José García Fernández
Llicència 720



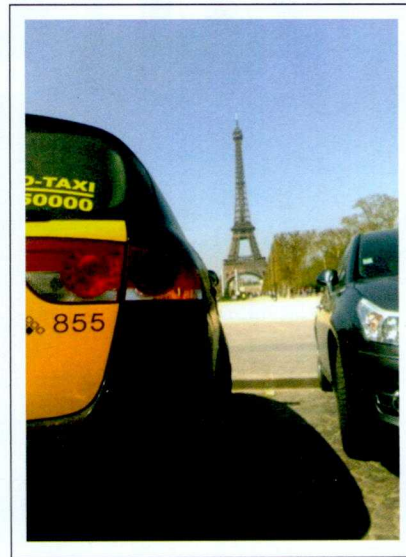
► El taxi de Barcelona se apunta a la energia renovable. Foto tomada en Tartanedo (Guadalajara).

Javier Cabezudo Ibar
Llicència N^o 1214



► Acabo de regresar de vacaciones y envío para el Álbum la parada de taxis de Tingir. Marruecos es un país encantador, con gente súper hospitalaria, con pocos recursos pero un alto valor humano; en fin..., que he aprendido muchísimo y sobre todo he cambiado la imagen que tenia del marroquí.

Juan Gil Márquez
Llicència 6359



► Carrerita a París.

Daniel Marro
Llicència 855

Si teniu una fotografia divertida, singular, animada i voleu que la publiquem a l'Àlbum del taxi, envieu-la a l'adreça següent: revista-taxi@amb.cat

Cursos de conducció eficient

Curs 2010

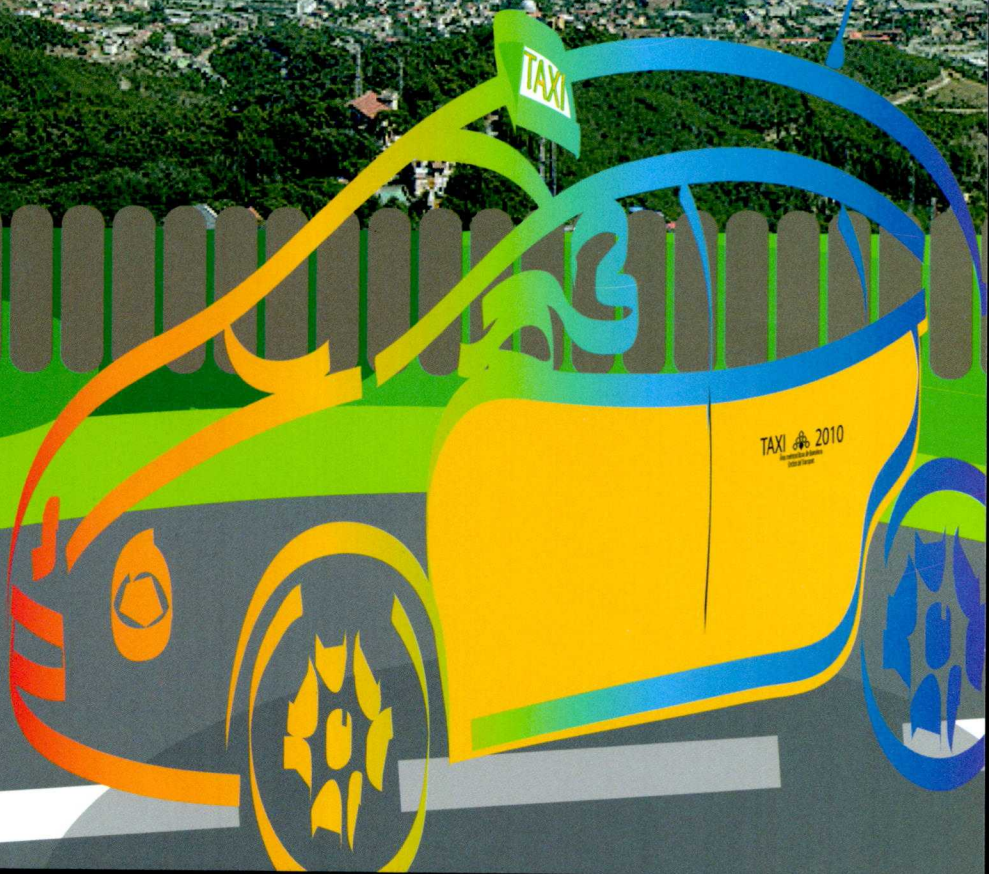
**Ja saps conduir:
ara t'ensenyem
a estalviar conduint.**

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

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

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

**...i és totalment
gratuït!**



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

corritorauris
seguros

Su asesor de Seguros

**Seguros
para
Taxi**

corritorauris
seguros

Àvila 15 08005 Barcelona

Tel. 93 322 37 04 Fax 93 225 93 92

seguros@corritorauris.com