

REVISTA

TAXI



Àrea metropolitana de Barcelona  
Institut Metropolità del Taxi

166

Taxi Metropolità de Barcelona  
Setembre - Octubre 2005

[www.taxibarcelona.com](http://www.taxibarcelona.com)  
[www.taxi.bcn.es](http://www.taxi.bcn.es)

# Signes d'unitat perfilen el futur del taxi

## Montjuïc-2, seu del nou EIBTM, el saló de turisme de negocis més gran del món

### Entrevista a Joan Miquel Capell

Intendent en Cap de la nova regió policial metropolitana de Barcelona



**Fira Barcelona**

**Recinto Gran Via  
29 Noviembre  
1 Diciembre 2005**

**Muy pronto, 12.000 profesionales extranjeros nos pondrán a prueba**

Nos enfrentamos a un gran reto. Entre el 29 de noviembre y el 1 de diciembre, más de 12.000 visitantes extranjeros acudirán al recinto Gran Via. Llega EIBTM, el salón que puede convertir Barcelona en la capital mundial de las ferias y los congresos. La reunión que decidirá todo el negocio. Por eso en Fira de Barcelona lo tenemos todo a punto. Contamos contigo para que sea un éxito aún más grande.



The Global Meetings & Incentive Exhibition

[www.eibtm.com](http://www.eibtm.com)



#### Edita

Institut Metropolità del Taxi  
carrer 62, núm. 18  
Zona Franca 08040 Barcelona  
Telèfon: 93 223 51 51  
Fax: 93 223 41 24

#### Consell de Redacció

Miquel Àngel Martín  
Pilar Molina  
P. Rocío Terán

#### Direcció Periodística

P. Rocío Terán

#### Col·laboradors

Natàlia Arozamendi, Ma. Àngels Pujol, Pierre Roca, Maribel Silva, Marc Sanchís, Wim Faber

#### Dibuixant:

Carlos Azagra

#### Publicitat

Telèfon 93506 96 46

#### Correcció

Anna Canals

#### Disseny Gràfic i Maquetació

Estudi Freixes

#### Fotografia

Ramon Josa i Campoamor  
Vicente Lamata

#### Tiratge

12.000 exemplars de difusió gratuïta i domiciliada a tots els professionals taxistes, empreses, institucions i personalitats vinculats al sector del taxi.

#### Impressió

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

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

#### Subscripció

42,07 euros anuals amb taló nominatiu

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

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

#### Avis jurídic important

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

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

# Sumari

Editorial ..... 4

## Signes d'unitat perfilen el futur del taxi

Les impressores de rebuts, una garantia de qualitat del servei. .... 6



Entrevista a Joan Miquel Manzanares, Intendent en Cap de la regió policial metropolitana de Barcelona. .... 10

Tribuna del Taxi ..... 14



El 18,11 % dels taxistes en actiu procedeixen d'Andalusia ..... 18

Se celebra de nuevo EIBTM, el mayor Salón de Turismo de Negocios del mundo ..... 22

Tauler ..... 25

- Aprovada la Disposició Complementària XI del Reglament Metropolità del Taxi
- La Generalitat aprova la regulació del Consell Català del Taxi
- Autoritzat el suport publicitari TAXI IMAGEN, SL
- Renovació del carnet de taxista caducat
- Carné por puntos: Definidos los objetivos y características de los cursos de sensibilización que permitirán recuperar los puntos
- L'IMET, present en la 1a Convenció de Presidents d'Organitzacions i Associacions del Taxi de Catalunya
- Transport accessible a Espanya: Trobada internacional sobre les polítiques i actuacions sobre el transport accessible a Espanya
- Nuevos cursos gratuitos de formación continua para los profesionales del taxi
- Nace la Asociación Nacional del Taxi
- 257 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent
- Denúncies i sancions

FIRATAXI donarà la majoria d'edat al nostre servei ..... 34

## Entrevista amb Miquel Tomàs, president de FIRATAXI

### TAXI-CIUTAT

El transport públic: una decisió encertada. .... 38

Taxi-motor ..... 40

- El darrer quadrimestre, el parc de taxis de l'AMB es renova amb 447 vehicles
- Nuevo SKODA OCTAVIA: Salto cualitativo
- Models de vehicles autoritzats per al servei de taxi de l'AMB

L'usuari li agraeix ..... 46

Taxi Lleure ..... 48

- Cinema. Vídeo
- Menjar de Tres Forquilles. Gastronomia
- Llocs per comprar
- La hoja de Maribel
- La bústia

# SIGNOS DE UNIDAD PERFILAN EL FUTURO DEL TAXI

Estos últimos tres meses, a pesar de estar enmarcados en pleno verano y en el inicio del otoño, el sector ha tenido una actividad inusitada; pero en esta ocasión con resultados muy positivos para el futuro del taxi porque se han formulado en el marco de una unidad de criterios. Esta nueva forma de actuar ha tenido su primer resultado: la confirmación de la celebración de FIRATAXI, con el respaldo de todas las organizaciones, y a la cual el IMET dará todo su apoyo institucional. Por primera vez, Barcelona abre sus puertas al sector del taxi de Catalunya, de España y de los países del entorno para poner de relieve la incidencia y la importancia de la industria del taxi como sector económico. Dentro de esta misma línea de actuación cabe resaltar el hecho de que la mayoría de organizaciones se han agrupado para presentar una propuesta común de incremento de tarifas. La acción unitaria es siempre relevante cuando lo que se pretende es actuar con la perspectiva de mejorar el sector.

Sin embargo, junto con estas actuaciones tan positivas para la cohesión y la imagen del taxi, se han producido y se están produciendo prácticas promovidas por una minoría de taxistas que crean malestar y desconfianza hacia el servicio de taxi.

## COMISIONES ILEGALES

Una de estas actuaciones tiene que ver especialmente con las comisiones ilegales, y al respecto, el IMET desea hacer algunas precisiones. A principios de julio, y a instancias de este instituto, se celebró una reunión con más de treinta directores de hoteles de la ciudad de Barcelona a fin de buscar soluciones al importante problema de las comisiones ilegales que determinados grupos de taxistas pagan a estos establecimientos para realizar determinadas carreras. La postura del IMET en este asunto es clara: **“las comisiones a los hoteles son ilegales, suponen un claro acto de competencia desleal para el sector del taxi, y es una práctica que será perseguida hasta su total erradicación pues constituye una infracción grave pudiendo comportar la resolución de la licencia”**. El mensaje a los hoteleros fue también claro y diáfano: “deben colaborar con el IMET para acabar con estas prácticas, deben concienciar a sus trabajadores

para que acaben con estas actitudes que son negativas, no sólo para la imagen del taxi, sino también del propio sector hotelero habida cuenta de que el hotel es copartícipe de una irregularidad que revierte en sus clientes”.

El IMET es conocedor de la existencia de un acuerdo firmado entre las principales asociaciones de radiotaxi del área metropolitana cuyo objeto es acabar con las comisiones en los hoteles. Dicho acuerdo consta así mismo con el beneplácito de la mayoría de organizaciones sindicales del sector. Evidentemente, el IMET no puede refrendar este acuerdo pues atenta a la correcta prestación del servicio; es más, duda de que el mismo pueda lograr el fin para el cual se suscribió, pues tanto por nuestra actividad inspectora como por las denuncias de los usuarios siguen abriéndose expedientes sancionadores por cobros abusivos y pagos de comisiones realizadas por algunas de las emisoras que propugnaban la firma del acuerdo. El IMET aplicará en su máxima extensión el reglamento del taxi para acabar con estas prácticas que por tradicionales no deben ser consentidas por nadie.

## SOBRE LA LIBERALIZACIÓN HORARIA DE AGOSTO

El mes de julio pasado finalizó con la adopción de una medida por parte del IMET referente a la liberalización de los días de fiesta durante el mes de agosto. La mayoría de asociaciones del sector no la apoyaron aduciendo argumentos equivocados en el sentido de que la misma vulneraba los derechos de los trabajadores al obligar a trabajar a todos y a cada uno de los taxistas todos los días laborables de la licencia. Evidentemente, ése no era el tenor de la medida, ni mucho menos, al contrario, la medida permitía a los taxistas que trabajan durante el mes de agosto en el área metropolitana de Barcelona flexibilizar al máximo la prestación de su servicio decidiendo si realizaban o no el día obligatorio de descanso con la única finalidad de que la presencia de taxistas durante el mes de agosto fuera notable, a fin de evitar los problemas de demanda que repetidamente surgen durante aquel mes. Por otra parte, se tildó la medida de ilegal por entender diversas organizaciones que ésta

vulneraba el Reglamento Metropolitano al requerirse informe del Consell Català del Taxi. Es cierto, porque el Reglamento establece que cualquier modificación de horarios o descansos requiere del preceptivo informe del Consell Català, pero es así para aquellas modificaciones que suponen un cambio permanente y estructural de la prestación del servicio y no así en el caso de la medida adoptada que es **extraordinaria, coyuntural y transitoria**. A pesar de todo, la valoración que de la medida ha realizado el IMET, una vez aplicada, es positiva, habida cuenta que durante el mes de agosto no se ha tenido constancia de ninguna reclamación por falta de servicio de taxi.

## PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL SECTOR

Cinco de las principales organizaciones del taxi del área metropolitana (STAC, STAB, ABEAT, AET, FCT) organizaron a mediados de septiembre la primera Convención de Presidentes de los Sindicatos del taxi de Barcelona donde se aprobó un Plan para la modernización y mejora del sector del taxi. Dicho plan, que fue remitido al IMET, incorpora una serie de reivindicaciones, todas ellas positivas, para la mejora del servicio de taxi que serán estudiadas detalladamente con el fin de mejorar la prestación del servicio de taxi.

## TARIFAS 2006

Estamos en periodo de establecimiento de las tarifas que se aplicarán el próximo año a partir de las fechas habituales. El IMET valora de forma muy positiva que las asociaciones del sector hubiesen presentado una propuesta unitaria; ello es un signo positivo que habla de la madurez del sector. El IMET observa también con preocupación y es consciente del incremento desmesurado del precio del gasóleo y de su incidencia inevitable en el coste de explotación del taxi. No obstante, a pesar de la coyuntura, considera que no hay que perder la perspectiva de que un incremento desmesurado de las tarifas revierte de una forma negativa en la demanda. Entre todos debemos buscar el punto de equilibrio que permita aplicar unas tarifas dignas para el taxista y que puedan ser asumidas por el cliente del servicio del taxi. El IMET está abierto al diálogo y al consenso.

# SIGNES D'UNITAT PER FILEN EL FUTUR DEL TAXI

Aquests darrers tres mesos, tot i estar emmarcats en ple estiu i a l'inici de la tardor, el sector ha tingut una activitat inusitada; en aquesta ocasió, però, amb resultats molt positius per al futur del taxi perquè s'han formulat en el marc d'una unitat de criteris. Aquesta nova forma d'actuar ha tingut el seu primer resultat: la confirmació de la celebració de FIRATAXI, amb el suport de totes les organitzacions, i a la qual l'IMET donarà tot el seu recolzament institucional. Per primera vegada, Barcelona obre les seves portes al sector del taxi de Catalunya, d'Espanya i dels països del seu entorn per posar de relleu la incidència i la importància de la indústria del taxi com a sector econòmic. Dins d'aquesta mateixa línia d'actuació, cal ressaltar el fet que la major part d'organitzacions s'han agrupat per presentar a l'IMET una proposta conjunta per definir les tarifes 2006. L'acció unitària és sempre rellevant quan allò que és pretén és actuar amb la perspectiva de millorar el sector. No obstant això, juntament amb aquestes actuacions tan positives per a la cohesió i la imatge del taxi, s'han produït i estan produint-se pràctiques promogudes per una minoria de taxistes que creen malesstar i desconfiança envers el servei del taxi.

## COMISSIONS IL-LEGALS

Una d'aquestes actuacions té a veure amb les comissions il-legals, i al respecte, l'IMET desitja fer algunes precisions. A principi de juliol, i a instàncies d'aquest institut, es va celebrar una reunió amb més de trenta directors d'hotels de la ciutat de Barcelona a fi de cercar solucions a l'important problema de les comissions il-legals que determinats grups de taxistes paguen a aquests establiments per fer determinades carreres. La postura de l'IMET en aquest assumpte és clara: **"les comissions als hotels són il-legals, suposen un clar acte de competència deslleial per al sector del taxi, i és una pràctica que serà perseguida fins a la seva total eradicació, ja que constitueix una infracció greu que pot comportar la resolució de la llicència"**. El missatge als hotelers va ser també clar i diàfan: "han de col·laborar amb l'IMET per acabar amb aquestes pràctiques, han de concienciar els seus treballa-

dors perquè acabin amb aquestes actituds que són negatives, no únicament per a la imatge del taxi sinó també per al sector hotelier ja que l'hotel és coparticipant en una irregularitat que reverteix en els seus clients".

L'IMET és coneixedor de l'existència d'un acord signat entre les principals associacions de radiotaxi de l'àrea metropolitana l'objectiu del qual és acabar amb les comissions dels hotels. L'acord esmentat compta així mateix amb el beneplàcit de la majoria d'organitzacions sindicals del sector. Evidentment, l'IMET no pot ratificar aquest acord, ja que atempta contra la correcta prestació del servei; és més, dubta que aquest pugui assolir el fi per al qual es va subscriure, ja que tant per la nostra activitat inspectora com per les denúncies dels usuaris, se segueixen obrint expedients sancionadors per cobraments abusius i pagaments de comissions realitzades per algunes de les emissores que van propugnar la signatura de l'acord. L'IMET aplicarà en la seva màxima extensió el Reglament del Taxi per finalitzar amb aquestes pràctiques que, per tradicionals, no han de ser consentides per ningú.

## SOBRE LA LIBERALITZACIÓ HORÀRIA D'AGOST

El mes de juliol passat va finalitzar amb l'adopció d'una mesura per part de l'IMET referent a la liberalització dels dies de festa durant el mes d'agost. La majoria d'associacions no hi van donar suport adduint arguments equívocs en el sentit que aquesta vulnerava els drets dels treballadors en obligar a treballar a tots i cadascun dels taxistes tots els dies laborables de la llicència. Evidentment, aquest no va ser el tenor de la mesura, ni molt menys, molt al contrari, la mesura permetia que els taxistes que treballen durant el mes d'agost a l'àrea metropolitana de Barcelona poguessin flexibilitzar al màxim la prestació del seu servei tot decidint si mantenen o no el dia obligatori de descans amb l'única finalitat que la presència de taxistes durant el mes d'agost fos notable, a fi d'evitar els problemes de demanda que repetidament sorgeixen durant aquell mes. D'altra banda, es va titllar la mesura d'il·legal perquè diverses organitzacions van entendre

que aquesta vulnerava el Reglament Metropolità en requerir informe al Consell Català del Taxi, perquè el Reglament estableix que qualsevol modificació d'horaris i descansos requereix l'informe preceptiu del Consell Català del Taxi. Però és així per a aquelles modificacions que suposen un canvi permanent i estructural de la prestació del servei, i no així en el cas de la mesura adoptada, que és **extraordinària, conjuntural i transitòria**. Malgrat tot, la valoració que de la mesura ha fet l'IMET, un cop aplicada, és positiva atès que durant el mes d'agost no es va tenir constància de cap reclamació per manca de servei de taxi.

## PLA PER MODERNITZAR EL SECTOR

Cinc de les principals organitzacions del taxi de l'àrea metropolitana (STAC, STAB, ABEAT, AET, FCT) van organitzar a mitjan setembre la primera Convenció de Presidents de Sindicats del taxi de Barcelona on es va aprovar un Pla per a la modernització i millora del sector del taxi. Aquest pla, que es va remetre a l'IMET, incorpora una sèrie de reivindicacions positives per a la millora del servei del taxi, que s'estudiaran detalladament a fi de millorar la prestació del servei de taxi.

## TARIFES 2006

Ens trobem en el període anual d'establiment de les tarifes que s'aplicaran el 2006, a partir de les dates habituals. L'IMET valora de forma molt positiva que les associacions del sector hagin presentat una proposta unitària. Això és un signe positiu que diu molt de la maduresa del sector. L'IMET observa també amb preocupació –i n'és conscient– l'increment desmesurat del preu del gasoil i de la incidència inevitable en el cost d'explotació del taxi. No obstant això, malgrat la conjuntura, considera que no s'ha de perdre la perspectiva que un increment desmesurat de les tarifes reverteixi de forma negativa en la demanda. Entre tots hem de cercar el punt d'equilibri que permeti aplicar unes tarifes dignes per al taxista i, a la vegada, que puguin ser assumides pel client del servei de taxi. L'IMET està obert al diàleg i al consens en tot aquest procés.



# Les impressores de rebuts, una garantia de qualitat del servei

## A partir de gener de 2009 seran obligatòries

**D**es de maig de 2002 fins ara, un total de 3.916 taxistes <sup>(1)</sup> s'han beneficiat de la subvenció que l'IMET atorga per a la instal·lació de la impressora al taxímetre, la qual cobreix el 50% del cost d'aquesta instal·lació fins a un màxim de 125 euros.

La incorporació de la impressora en el servei de taxi no respon únicament a l'impuls que des de diferents àmbits s'està portant a terme per a la modernització de l'entorn laboral del taxista, sinó també a la necessitat i l'exigència que el sector compleixi les normatives que en matèria de consum regeixen a nivell autonòmic, nacional i/o comunitari i que han de ser acatades i assumides per tots els sectors econòmics.

L'usuari o l'usuària del taxi, de la mateixa manera que qualsevol altra persona que adquireix un producte o es beneficia d'un servei, té el dret de rebre i de demanar totes les garanties d'informació, de qualitat, de transparència i de confort a l'hora d'utilitzar el servei. Al mateix temps, un cop aquest finalitza, té dret a rebre un comprovant, un rebut, en què han de figurar obligatòriament, com passa en qualsevol altre sector, les dades de la persona que presta el servei; és a dir, aquelles que identifiquen el conductor/a titular de la llicència (nom del taxista, NIF, número de llicència, recorregut, data i import). Però, a més de tot això, el taxista té l'obligació d'entendre'l si ho demana l'usuari o usuària o fins i tot abans que l'hi sol·licitin. El rebut, molt sovint considerat com un element superflu i incòmode per

alguns taxistes, és una garantia, tant per a l'usuari com per al taxista, que el servei s'està realitzant o s'ha realitzat sota les formes i les normes legals establertes.

El taxi no és, com alguns pensen, un servei diferent d'un altre, i el taxista en qualitat de promotor i d'explotador del seu negoci no té, des del punt de vista de les normes que determinen el mercat i regulen el consum, cap privilegi o prerrogativa per actuar d'una manera diferent a la d'aquells altres que exploten una cafeteria, un restaurant, una botiga de queviures o qualsevol altre negoci. Tots tenen unes obligacions i uns deures que complir; un d'aquests és, sens dubte, estendre una factura o un rebut pel consum o per la prestació d'un servei demanat i satisfet. Totes i tots som consumidors —el taxista també ho és en la seva vida privada i professional, i totes i tots exigim transparència a l'hora d'adquirir un producte, contractar un servei o consumir-lo a canvi d'una quantitat de diners.

El taxi ha de saber, doncs, treballar i comportar-se en aquest context. Si més del 53% dels taxistes amb llicències actives tenen ja la impressora instal·lada en el seu vehicle, és inconcebible que per desídia, per manca de professionalitat, de respecte a l'usuari —que, en definitiva, és el seu client—, alguns d'aquests taxistes no la facin servir o la utilitzin incorrectament. Aquesta actuació és encara molt més incomprensible i inacceptable si es considera que per tenir-la instal·lada en el vehicle, el taxista es va beneficiar d'una ajuda de l'administració amb uns diners que —no ho oblidem— són públics. Comportaments d'aquesta categoria ja han estat denunciats per alguns usuaris de taxi i l'IMET no descarta reclamar als taxistes implicats en aquesta pràctica la devolució de l'import de la subvenció rebuda.

Tots aquests punts negres que aombren el prestigi de l'activitat del taxi i la forma d'explotació d'un negoci, no han de constituir-se, però, en motiu per retardar la modernització del sector en el conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona. L'IMET continuarà amb la línia de subvencions establerta des de l'any 2002, màxim quan tots els vehicles del parc de taxis de l'àrea metropolitana de Barcelona han de tenir la impressora instal·lada de forma obligatòria a partir de gener de 2009. Amb aquesta perspectiva, els blocs de rebuts de taxi convencionals deixaran d'utilitzar-se com a comprovant d'un servei de forma progressiva.

### **Garantia per a la disciplina en el consum**

L'Estatut del Consumidor de la Generalitat de Catalunya, vigent des de l'any 1993, ha establert un seguit de normes d'ordenació i disciplina en el mercat de béns, de productes i en la prestació de serveis (el taxi, per exemple) per millorar la qualitat de

### **Requisits per obtenir la subvenció de la impressora**

- Ser titular de llicència.
- Estar al corrent de les obligacions fiscals, socials i laborals.
- No tenir pendent el pagament de cap sanció ferma amb l'IMET.
- Tenir el vehicle aplicat a la llicència.
- Tenir, instal·lada i en servei, la impressora connectada al taxímetre.
- Formular la sol·licitud de subvenció corresponent.

vida de les persones respecte a la seva condició de consumidors i d'usuaris.

Els ciutadans i ciutadanes, en la seva qualitat de consumidors, estan, per tant, totalment protegits per la legislació vigent, i aquesta intervé en els casos en què hi ha actuacions lesives o abusives contra el consumidor.

L'Estatut del Consumidor de la Generalitat de Catalunya és clar i exigeix veracitat en tots aquells elements que intervenen en la prestació del servei. Un d'aquests, fa referència a l'obligació que té el proveïdor de productes o de serveis d'emetre una factura o un rebut —és el cas del taxi—, amb tots aquells elements que identifiquin correctament la prestació del servei.

Així mateix, l'Estatut del Consumidor és categòric a l'hora de determinar el dret d'informació que el consumidor té quan és receptor d'un servei, obtenir "informació que ha de ser suficient i fàcilment accessible".

Els consumidors tenen, així mateix, tot el dret a la protecció jurídica i a la reparació de danys que

puguin derivar-se de la compra d'un bé o de la prestació d'un servei.

L'Estatut del Consumidor considera com a infraccions sancionables, entre moltes altres, "incloure en els contractes (en els rebuts, en el cas del sector del taxi) fórmules que impliquin l'exclusió de drets reconeguts per llei als consumidors".

La normalització d'un model de rebut de taxi estàndard emesa per una impressora implementada al taxímetre no fa altra cosa que complir amb la normativa autonòmica vigent, amb les directrius comunitàries que actualment determinen les lleis de caràcter estatal que afecten el consumidor i, sobretot, ofereix garanties a l'usuari que el taxista ofereix un servei de qualitat i de respecte a les normes establertes. **T**

(1) D'acord amb dades de setembre de 2005.



"S'ha detectat que alguns taxistes —una minoria— sense escrúpols i sense respectar els seus companys emplen els rebuts de taxi amb dades del vehicle i de la seva activitat que no els corresponen. A tots ells, cal recordar-los que el Reglament Metropolità del Taxi és molt explícit quan es realitzen aquestes pràctiques fraudulentes que poc diuen del respecte que un company de feina es mereix."

## Documentació que cal aportar

- Certificat que acrediti estar al corrent de pagament de les corresponents obligacions fiscals i amb la Seguretat Social.
- Factura de compra i/o contracte de lloguer o similar de l'adquisició i instal·lació o lloguer de la impressora.
- Número de compte corrent on s'abonarà la subvenció.
- Certificat de comprovació de la instal·lació i funcionament per part de l'Oficina Tècnica de l'IMET.
- Rebrà informació complementària trucant al telèfon: 932 235 151 (Oficina d'Atenció al Taxista).

## Taxímetres i impressores (\*)

Nom del fabricant	Model de taxímetre	Model d'impressora que es pot connectar al taxímetre
INTERFACOM, SA	TX-30 TXD-30	IR - 30 IR - 30
INTELLIGENT DATA NITAX, SA	IDGALILEO NITAX 100	INCORPORAT PR-100
VDO - SIEMENS	ARGO-1155	ARGO-1156
	HALE MCT-04	NPD-01 TPD-01
	HALE MCT-05	TPD-01
	HALE SPT-01 Incorporat al mirall del retrovisor	TPD-01

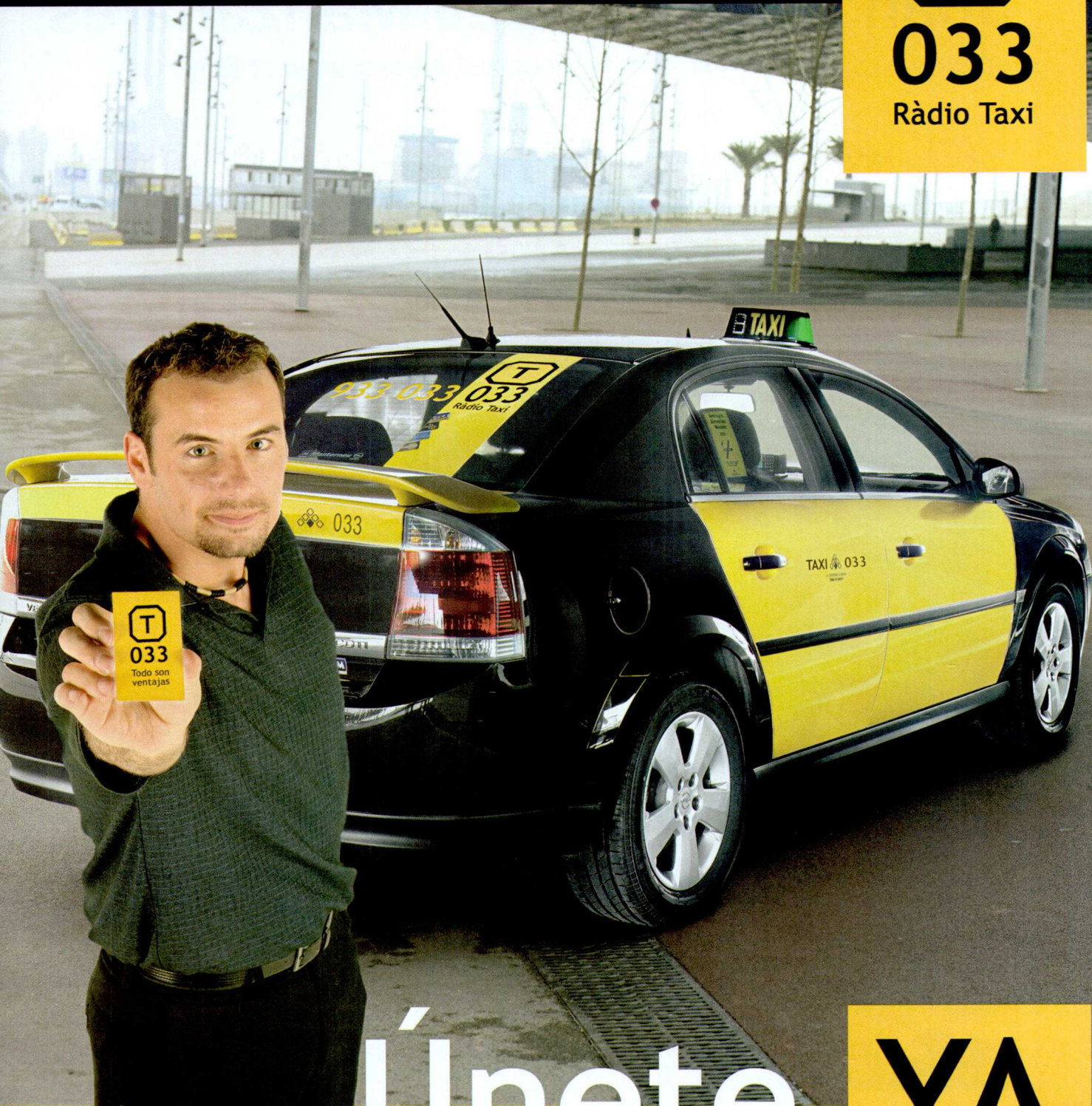
(\*) Tots aquests aparells compleixen la Normativa 95/54, de 21 d'octubre de 1995, sobre la compatibilitat electromagnètica dels vehicles i els seus components.

# Amplía tus ingresos



## 033

Ràdio Taxi



# Únete

# YA

**+ cómodo**

La más moderna red de taxis informatizados

**+ relajado**

## 932 662 030

**+ seguro**

C/ Perú, 104 08018 Barcelona

# Joan Miquel Capell Manzanares

INTENDENT EN CAP DE LA NOVA REGIÓ POLICIAL METROPOLITANA DE BARCELONA

***“El model de servei dels Mossos vol fer èmfasi en la proximitat, en aquesta relació de tu a tu amb el ciutadà”***



A partir del mes de novembre, el desplegament dels Mossos d'Esquadra a la ciutat de Barcelona serà un fet. S'inicia així un període nou perquè aquest cos assumeixi les tasques de seguretat ciutadana i d'ordre públic que fins ara realitzava la Policia Nacional. Joan Miquel Capell Manzanares, Intendent en Cap de la nova regió policial metropolitana de Barcelona, explica en aquesta entrevista la incidència que aquest desplegament tindrà en el dia a dia de la ciutat i de l'activitat del taxi del qual té moltes referències i al qual té molta estima, no tan sols perquè el seu pare va ser taxista, sinó també perquè ell mateix va exercir l'ofici durant un any quan estudiava Dret a la Universitat. Posa de relleu el paper renovador del model policial que es promou des de Catalunya amb els Mossos d'Esquadra basat en la proximitat al ciutadà, al teixit social, al barri i al districte.

■ **El desplegament dels Mossos a la regió metropolitana de Barcelona ha estat qualificat de moment històric. Comparteix aquesta opinió?**

· Sí, sens dubte, perquè després de 23 anys de treball, ha arribat el moment de fer-nos càrrec de la seguretat ciutadana i l'ordre públic de la regió policial de Barcelona, i això representarà una innovació tant per a nosaltres com per al ciutadà, que veurà un canvi en els cossos policials. Allò que fins ara feia la Policia Nacional ho faran els Mossos.

■ **Amb quina experiència s'hi arriba?**

Des de 1994 ja vam substituir la Policia Nacional; primer, a la comarca d'Osona, i després, a les províncies de Girona i de Lleida. L'any passat hi va haver el desplegament a l'Anoia i a una part de la província de Barcelona. Per tant, tot el desplegament a l'Hospitalet, Badalona, Santa Coloma de Gramenet ha estat una preparació que ens ha servit i serveix per conèixer les problemàtiques urbanes i les diferències del treball policial a l'àmbit rural, urbà i més

metropolità. Ara, finalment, assumim la metròpoli de Barcelona que, amb la gran densitat de població que té, ens obliga a un servei de patrullatge reactiu i alhora de proximitat, i diferent al que hem estat desenvolupant a la resta del territori, que és més rural. Des de 1994 fins ara hem acumulat moltes experiències, amb encerts i errades, que ens han permès arribar a aquest moment en què hem d'aplicar totes aquelles –si se'm permet– savieses policials. Per últim, aquest darrer any ha estat molt important el treball amb el Cos de la Policia Nacional on al voltant de mil mossos han treballat com si fossin part de les seves dotacions, cosa que ens ha permès copsar i captar tota una sèrie de problemàtiques per posar la nostra base de dades informàtiques al dia i així conèixer els *modus operandi* dels delinqüents, la problemàtica dels veïns i la percepció de la seguretat i/o inseguretat ciutadana en cadascun dels districtes de Barcelona.

■ **Crec que aquest treball previ els ha permès de fer una primera radiografia de la situació de la delinqüència a Barcelona.**

Amb el treball realitzat durant el darrer any, s'ha configurat un estat de la situació que no és real al cent per cent, però sí s'aproxima bastant a la delinqüència; si més no, a aquella que s'hi denuncia. Per exemple, els Mossos d'Esquadra vam assumir des del 21 de maig la competència relativa a la violència de gènere. Això ens ha permès establir un marc de totes les denúncies que per aquest motiu es van produir als deu districtes de la ciutat. El mateix ha passat amb les dades de robatori amb força, amb intimidació, i per diferents col·lectius. Tot allò configura avui un mapa de la criminalitat que ens permetrà orientar el patrullatge a l'hora de treballar a Barcelona i al qual s'hauran d'afegir tots els esdeveniments lúdics i d'oci que mouen masses i que, d'alguna manera, requereixen un suplement, una col·laboració de la policia.

■ **Quines són les zones amb una inseguretat més gran?**

Crec que no es tracta d'establir si hi ha unes zones més segures que d'altres. El delinqüent es belluga en funció d'allò que creu que li pot reportar més benefici. És més raonable pensar que el delinqüent vol robar pisos, fàbriques, empreses i baixos de les zones altes o de comerç de la ciutat, perquè entén, interpreta o creu que allà hi ha possibilitats de treure més diners que d'un altre lloc. Si parlem del delicte de l'estrebada o de la intimidació, aquest s'està produint més a les zones més turístiques de la ciutat perquè hi ha molt més increment de persones i això fa que el delinqüent pugui pensar que en aquesta massa de gent pot passar més desapercbut i escapolir-se. Aleshores no crec que hi hagi una zona més segura que una altra a la ciutat perquè hi hagi més o menys delictes. S'ha de tenir en compte el tipus de



*L'intendent en Cap Joan Miquel Capell va ser taxista mentre estudiava Dret, igual que el seu pare i la seva germana.*

delicte que es produeix, la franja horària en la qual es produeix i, fins i tot, la climatologia. Ara bé, per lògica, Ciutat Vella i l'Eixample, que tenen un gran volum de persones, de turisme i que són el centre de negoci de la ciutat, segurament generen més activitat delictiva que Horta-Guinardó. Això és una evidència per a tothom, no solament per als delinqüents.

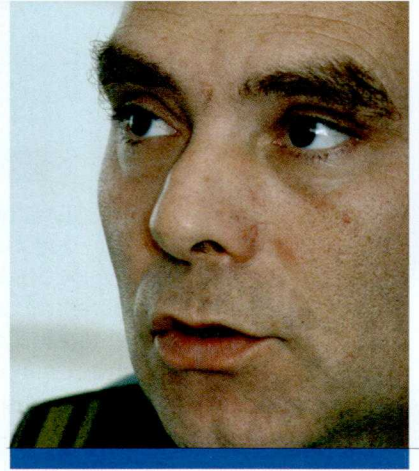
■ **I què ens pot dir de la nit?**

Per les estadístiques constatem que, a nivell general, es produeixen uns quants robatoris a l'interior dels vehicles o robatoris de vehicles, més de nit que no pas de dia quan hi ha més visibilitat. Sembla lògic perquè la gent aparca al carrer, se'n va a dormir i no hi ha tant moviment pels carrers. A la inversa, el robatori per descuit, es produeix més de dia que de nit. Els senyors que punxen la roda d'un vehicle, que distreuen el conductor, que obren el maleter per darrere, treballen més de dia que de nit. La picaresca del delinqüent sempre cerca el major benefici possible amb el menor risc possible. Els robatoris amb intimidació, que són més greus i que generen més pànic i més inseguretat ciutadana, s'han produït més a les hores tardanes que no pas al matí. Encara que això és molt més variable i està en funció de la zona, de l'època de l'any i de molts altres factors.

■ **Com veu la seguretat amb relació al taxi?**

El sector del taxi no és el més afectat per robatoris amb intimidació i/o violència. Les estadístiques diuen que no n'hi ha hagut gaires, que n'hi ha hagut alguns. El sol fet que n'hi hagi hagut un ja em preocupa suficientment. Crec que no és normal que un vagi a treballar amb el seu vehicle, amb la seva furgoneta, o de la manera que sigui, i esdevingui víctima d'un delicte. Per tant, un sol cas d'aquest tipus de delicte fa que em preocupi i m'ocupi de com prevenir aquestes situacions. De les estadístiques policials observo que el taxista es més víctima del delicte per descuit, perquè té la caixa sobre la cadira o perquè obre la porta de darrere a algú i aquest s'emporta algun objecte de valor. Però, perquè ens entenguem, no és un sector que pateixi el robatori amb intimidació o violència. Si malauradament algú el va patir, és perquè hi ha persones que veuen que el taxista té diners en efectiu i que és fàcil emportar-se'n. Però d'acord amb les nostres estadístiques,

# **“Qualsevol de les noves tecnologies que s’estan aportant al món del taxi –i a d’altres sectors– i els elements de seguretat són molt importants i essencials per prevenir el delicte”.**



aquests casos són la minoria de la minoria del que ha passat, si més no segons el coneixement que en té la policia autonòmica.

## **■ Són, per tant, importants els elements que garanteixen la seguretat com ara el GPS?**

Qualsevol de les noves tecnologies que s’estan aportant al món del taxi –i a d’altres sectors– i els elements de seguretat són molt importants i essencials per prevenir el delicte. Al final el que ens interessa a tots és poder prevenir i no haver de reprimir totes aquestes persones. Animo els taxistes que instal·lin els seus detectors d’alarmes connectats al GPS, navegadors de carrers i sistemes de cobrament de targeta i tot allò que dissuadeixi el delinqüent de pensar que el taxi és un lloc d’on podrà treure profit o obtenir un benefici molt gran. Jo apostaria perquè les noves tecnologies en el taxi, i fora d’ell, ajudin a prevenir delictes i fer, entre tots, una ciutat molt més segura.

## **■ És, per tant, una bona iniciativa la connexió amb el 112?**

Encara no són tots, però hi ha molts taxis que ja estan connectats. És veritat que inicialment es van produir alguns problemes amb falses alarmes, però sembla que ja s’està millorant. Crec que, en aquest sentit, tenen un paper totes aquestes companyies de radiotaxi. És molt important que la part preventiva és potèncii perquè d’aquesta manera podem dissuadir el delinqüent que el taxi sigui un objectiu.

## **■ El taxista connectat amb el 112 ha de saber, per tant, que en cas d’una situació greu tindrà sempre l’assistència policial?**

Aquesta és una prioritat que es dóna als patrullers que són al carrer i a les sales operatives de Mossos. La sala conjunta que tindrem amb la Guàrdia Urbana i que estarà operativa a partir de l’1 de novembre ens ha de permetre que els 5.000 policies que estaran treballant a Barcelona –si sumem Guàrdia Urbana i Mossos d’Esquadra– tinguin capacitat per localitzar molt ràpidament un vehicle que ha activat una alarma en qualsevol punt de la ciutat, bé sigui perquè l’ha activat pel 112 o pel sistema que tingui establert amb la seva emissora de ràdio.

## **■ Quants mossos s’incorporen a Barcelona a partir de novembre?**

2.614 als quals s’han d’afegir els que hi hagi de la Policia Local més tots els que provenen de les Unitats

Centrals i Especialitzades de Sabadell i que també es desplaçaran a treballar amb nosaltres.

## **■ Altres projectes immediats?**

L’any que ve ens desplegarem en els territoris que encara ens queden del Vallès, al Garraf i al Baix Penedès, i el 2007-2008, estarem desplegats a tot Catalunya.

## **■ El model policial que ara s’implanta fa molt èmfasi en el factor de la proximitat. Què s’ha d’entendre per tot això?**

El model de servei dels Mossos intenta compaginar dos tipus de patrutatge diferents: un reactiu connectat a una sala del 088 –és important que la gent conegui el nostre telèfon. Aquesta disposa dels vehicles policials que van bellugant-se per la ciutat. Més enllà d’això, els deu districtes de Barcelona tenen uns altres policies que van a patricular a peu o amb moto. Aquests policies el que fan es relacionar-se amb el veí, fan un patrutatge de proximitat i no de forma aleatòria per on ells volen, sinó per unes zones marcades per tal de conèixer quina és l’ocupació de la via pública, de l’espai; quina és la forma i l’ús que s’està donant de la via pública, i si és correcte o no. Això vol dir que davant d’un policia de proximitat es pot produir un delicte i no actuar? Doncs no. Actuarà si és el cos que està més a prop del delicte. Intentem, per tant, combinar dues coses: el patrutatge reactiu amb el patrutatge de proximitat; dos tipus que se solapen. N’hi ha un tercer que és un patrutatge de paisà; és un agent que fa més la investigació dels delictes i circula amb cotxes camuflats i que també serveix per actuar quan és necessari.

## **■ Els Mossos podran multar en cas d’una infracció de trànsit?**

En el conveni que s’ha signat amb l’Ajuntament de Barcelona, quan tinguem la delegació feta de l’alcaldia i del ple municipal, els Mossos tindran un talonari de denúncies de l’Ajuntament de Barcelona i davant de les infraccions greus al reglament, a les normes de trànsit o a les ordenances municipals podran denunciar, fer la proposta de sanció perquè la instància de l’ajuntament corresponent, amb el seu expedient, sancioni si ho creu oportú.

## **■ Aquesta alternativa s’aplica a partir de novembre?**

Creiem que tot això serà possible a partir de l’1 de novembre, però també s’ha d’entendre que cada cos

policia de la ciutat té les seves competències pròpies. Si és veritat que davant un policia local de Barcelona no es pot fer cap delictes, ja que haurà d'actuar i detenir, també ha de ser veritat que davant d'una infracció molt greu de trànsit, un Mosso d'Esquadra no pot estar passiu i deixar que estiguin en perill els usuaris de la via pública. Per tant, el model que s'implanta ha estat una aposta nova i jo diria que és un precedent a tenir en compte, no únicament a Catalunya, sinó també a la resta d'Espanya. Es tracta d'un model que promou la col·laboració de la policia per tal de millorar tant la mobilitat com la seguretat i que la gent es comporti de la millor manera possible.

#### ■ Un model que ja existeix a nivell europeu?

En el marc europeu, cada sistema policia és diferent encara que tots parteixen d'uns paràmetres molt similars: tots tenen policia uniformada i de país, policies que investiguen uns delictes i uns policies que són més preventius i més assistencials. Per tant, a grans trets, crec que no hi ha grans invents en la policia. Ara bé, és veritat que el model de servei dels Mossos vol fer èmfasi en la proximitat, en aquesta relació de tu a tu amb el ciutadà i, a més, té un avantatge: en ser un dels últims que ha arribat a Europa –juntament amb l'Ertzainza i els models del nous estats de l'antiga Iugoslàvia– disposa d'una bona xarxa informàtica,

una bona utilització dels avenços tecnològics i, per tant, té la gran sort de poder treballar amb xarxa i amb sistemes tecnològics avançats. Tot això no tindria sentit, però, si treballéssim d'esquena al ciutadà. La nostra pretensió és venir aquí a sumar i que, entre tots plegats, asseguts a taula puguem discutir, dialogar i prendre decisions i millorar la seguretat de la ciutat de Barcelona.

#### ■ Els números de telèfon dels cossos policials es mantenen en cas d'haver de fer una denúncia?

De moment, el 091 és el de la Policia Nacional, el 092 de la Guàrdia Urbana, i el 088 dels Mossos. Espero que en un futur no molt llunyà tots plegats puguem anar al 112, gaudir d'una central única on es concentraran tots els serveis d'emergència, bombers, etc.

#### ■ Continuïtat per a la Comissió de Seguretat del Taxi?

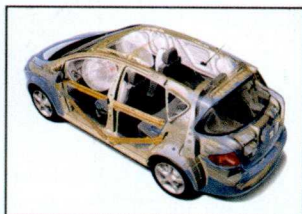
Penso que hem de continuar potenciant-la perquè és un lloc on s'escolta la veu de l'usuari i de la persona que treballa al carrer cada dia, i on els polítics i els responsables de la seguretat tenim l'oportunitat de tractar les seves demandes, les seves necessitats, les vicissituds i angoixes que els passen cada dia. Iniciatives com aquesta ajuden a professionalitzar el taxi perquè sigui una activitat més digna. **T**

## Seat Toledo, un taxi en estado puro



- Aire acondicionado, dirección asistida, ABS, radio-CD y airbags de serie.
- Asiento del conductor reforzado con regulación en altura y zona lumbar.
- Dos motores TDI, de 105 cv (cambio manual) 140 cv (cambio manual) y 140 cv (cambio DSG).
- Interior amplio, práctico y seguro.
- Un coche pensado para llevar pasajeros.

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



## 2 años de garantía (sin límite de kilometraje)

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

**Servicio Prades**

Plaça de Maragall, 46 - St. Adrià de Besòs / Tel.: 934 620 877

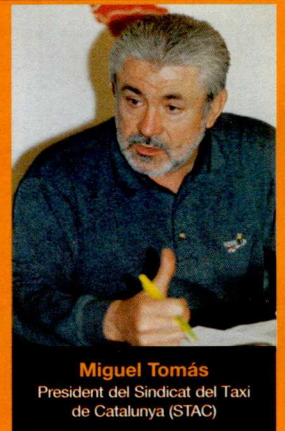
tambien... Alfons XIII, 43 - Badalona / Tel.: 933 878 804



# Tribuna del taxi

**Quines altres mesures creu vostè que són necessàries per millorar encara més la velocitat comercial del taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona?**

**P**ara nosotros la velocidad comercial es el factor que determina en muchos casos que el taxista pueda recaudar más y el usuario pueda así pagar menos. Nosotros estamos por el incremento de kilómetros de carril taxi-bus, y estamos en el día a día batallando por carriles como los de la avenida Meridiana, plaza Colón, calle Padilla, avenida Paralelo o calle Pelayo que se han conseguido recientemente, o proyectos de carril en Vía Augusta, lateral de la ronda del litoral o recuperar para el taxi carriles como los de la calle Diputación, Consejo de Ciento o Marina, e incluso vías de acceso o salida rápidas de la ciudad como las que están solicitadas desde Barcelona hasta Molins de Rei, Montgat, Sabadell, aeropuerto, e incluso que se creen vías exclusivas para el Taxi en sitios como en la feria de Montjuic 2, donde tantos problemas de acceso y salida se producen en horas de salida. Otro factor que también influye es permitir los giros al taxi en muchas calles como el paseo de Sant Joan, Marina o giros que aún faltan en Gran Vía y Diagonal. En resumen, que al taxi se nos trate como lo que somos: transporte público.



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

**O**btener una mejora en la velocidad comercial es fundamental para lograr un doble objetivo: por un lado que nuestro trabajo se realice en unas condiciones adecuadas, evitando de esta forma situaciones estresantes; y, por otro lado, para que el cliente valore nuestro medio de transporte como un medio cómodo, personalizado, y a la vez ágil y rápido. Asimismo, y si tenemos en cuenta el encarecimiento brutal del precio del combustible, ello redundaría igualmente en reducir costes, evitar emisiones contaminantes y ganar nuevos mercados.

Por todo ello, el STAB siempre ha luchado por mejorar, añadir y hacer que se respeten los giros, paradas y carriles especiales, incluso creando carriles exclusivos para nuestros taxis, caso de un carril directo al aeropuerto, o crear un carril "express" en la calle Aragón. Por otro lado, debe restringirse al máximo el acceso del vehículo particular al centro de la ciudad y otras zonas comerciales colapsadas, alargando al máximo, por ejemplo, la campaña navideña. Asimismo, queremos dejar constancia de que desde este sindicato siempre hemos dado traslado de todas las propuestas de mejoras que nos hacen llegar nuestros socios con la mayor rapidez y eficacia ante los organismos competentes.

En todo caso, la Guardia Urbana debe trabajar para hacer respetar al máximo las paradas, giros y carriles existentes, y preservar a la vez su adecuado mantenimiento. Sin olvidar, por último, la necesaria concienciación, en especial a través de imprescindibles y continuas campañas publicitarias en radio, televisión y prensa (que siempre han sido muy escasas), dirigidas a que se utilicen adecuadamente las paradas, se encoche en los chaflanes cuando sea posible, o para que el cliente, por iniciativa propia, solicite desencochar donde las molestias para la circulación sean mínimas.

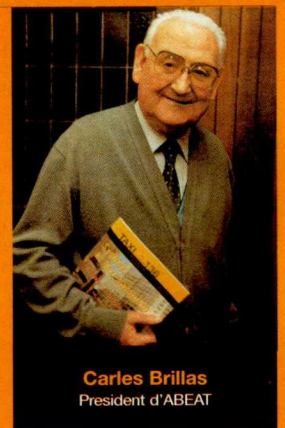


**Dionisio Gracia Fajardo**  
Presidente del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB)  
Vice-president de la Federació Catalana del Taxi (FCT)

Las medidas que entendemos son necesarias para mejorar aún más la velocidad comercial del taxi en el área metropolitana son las siguientes:

- Incremento del número de paradas para estacionamiento de taxis.
- Aumentar los carriles bus-taxi y carril solo taxi.

Con este incremento de paradas conseguiríamos que los taxis tuvieran más lugares de estacionamiento a la espera de un pasaje. Incrementando los carriles solo taxi también conseguiríamos una mayor fluidez en la circulación de los mismos.



**Carles Brillas**  
President d'ABEAT

**E**ste año, las diferentes asociaciones y sindicatos del sector del taxi hemos solicitado las tarifas para el próximo año 2006 conjuntamente, y como novedad, hemos incluido, como parte de las mismas, una serie de puntos que a nuestro entender inciden directamente tanto en los costes que el taxista debe soportar como en el precio que el ciudadano debe abonar por el servicio. Entre ellos se encuentra la petición de medidas urgentes encaminadas a aumentar la velocidad comercial de los taxis en nuestra ciudad.

Llevamos años reclamando la creación de carriles exclusivos para nuestro colectivo en algunas de las principales vías que cruzan Barcelona, como la calle Aragón, la avenida Meridiana etc.; giros, hasta ahora prohibidos, que disminuirían sensiblemente el tiempo empleado en efectuar el servicio; eliminación progresiva de los autobuses articulados que dificultan y entorpecen las vías y cruces de Barcelona. En definitiva: toda una serie de reivindicaciones harto reclamadas por lógicas, coherentes y absolutamente necesarias para que el taxi se incluya dentro de los planes de movilidad que Barcelona requiere. Creemos que, como servicio de interés público que somos, los diferentes ayuntamientos que componen el área metropolitana no pueden permanecer sordos por más tiempo a nuestras peticiones. Por el bien de los ciudadanos, del colectivo y de nuestra ciudad.



**Carmen de Tienda**  
Presidenta Asociación Empresarial del Taxi (AET)

**E**l Sector reclama gaudir d'un tracte similar al de la resta de transports públics de superfície de la ciutat. Dins d'aquest context, cal que des de les administracions es posin en marxa els mecanismes necessaris per tal d'integrar el sector en els diferents plans de millora i modernització del transport col·lectiu i dins d'aquest context, resulta fonamental afavorir els desplaçaments en autobús i taxi.

En la actualitat, la velocitat comercial del taxi a Barcelona és de 18 quilòmetres/hora, qüestió aquesta que resta competitivitat al sector envers altres alternatives de transport i encareix de manera artificial el preu final de les carreres.

Per això, la Federació Catalana del Taxi i el Sindicat del Taxi de Catalunya, recentment hem acordat amb l'Ajuntament de Barcelona una bateria d'actuacions destinades a millorar la velocitat comercial del taxi. L'acord contempla nous girs, més carrils bus-taxi i l'ampliació del nombre de parades, especialment a l'Eixample de Barcelona.



**David Florejachs**  
Portaveu  
Federació Catalana del Taxi (FCT)

**E**n primer lugar queríamos hacer constar que en el enunciado de la pregunta el "encara més" podria dar a entendre que la velocitat comercial actual es cuanto menos suficiente, cuando la realidad es que en general resulta totalmente precaria.

En nuestra opinión el problema tiene una solución a dos niveles: uno sería el nivel específico del taxi, en el que caben soluciones "clásicas" como el aumento de carriles bus-taxi, los giros reservados, la mejora y respeto de las paradas (menos taxis libres rodando), el comportamiento cívico de los usuarios y los taxistas, planes para eventos específicos (ferias, conciertos...), etc.

Un segundo nivel y en nuestra opinión más importante, sería el global. En este caso sería imprescindible la colaboración de todas las partes implicadas en el problema para elaborar soluciones imaginativas que potencien principalmente el uso del transporte público en detrimento del privado.



**José Luis López Castro**  
Secretariado Ejecutivo  
del Sindicato Avant-taxi



**LA UNICA MAMPARA TOTALMENTE EXTRAIBLE DEL MERCADO.**

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

Tel. 932969102 Fax 934225749

Taller autorizado de montaje:



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

[www.ceima.net](http://www.ceima.net)

**E**s evidente que existen circunstancias que impiden desarrollar con una mejor atención y una mayor eficacia nuestra actividad y servicio al ciudadano. Sería interesante poder mejorar la circulación de los carriles destinados al paso de autobuses y taxis respecto a la circulación de bicicletas y las formaciones en línea, que a veces forman hasta cuatro autobuses, así como los giros inesperados de los conductores que circulan paralelamente por este carril.

Son circunstancias que, aparte de suponer ya de por sí un riesgo y lentitud en el desarrollo normal de nuestra actividad, impiden un servicio ágil dentro de nuestra ciudad.

De igual manera, encontraríamos eficaz destinar otro carril bus y taxi en la calle Aragón, teniendo en cuenta, evidentemente, estas circunstancias.



**Emilio Roca C.**  
Unió de Petits Transportistes de Catalunya (UGT-UPTC)

**P**ara mejorar la velocidad comercial de los taxis deberían tomarse medidas disuasorias que dificulten el tráfico de los vehículos particulares. Con ese objetivo se conseguiría despejar las calles para que el taxi hiciera más carreras en menos tiempo, y no como sucede ahora, pocas carreras y de larga duración por culpa de la congestión de las calles. Algunas de estas medidas ya se están tomando, por ejemplo la llamada zona verde de aparcamiento exclusivo para vecinos. Pero sería necesario tomar otras como por ejemplo establecer carriles VAO, exclusivos para bus, taxi y vehículos de alta ocupación, en las entradas y salidas a la ciudad de Barcelona. También facilitaría la velocidad comercial la instalación de semáforos preferentes para el taxi y el bus en determinados cruces de las calles con el tráfico más denso.



**Antonio Sánchez Carrillo**  
Federació de Comunicació i Transport (CCOO)

**R**esulta evidente que la mejora de las condiciones de vida y de trabajo de los taxistas del área metropolitana la debemos buscar a través de fórmulas más imaginativas que el simple incremento de las tarifas. En este sentido, la disminución de los costes de explotación y el aumento de la velocidad comercial son dos de nuestras asignaturas pendientes. Los taxistas de Barcelona compramos caro y mal y la velocidad comercial del servicio de taxi de Barcelona es poco competitiva respecto al vehículo particular.

Nos consta que la Federació Catalana del Taxi y el Sindicato del Taxi de Catalunya acaban de pactar con el Ayuntamiento de Barcelona un paquete de medidas muy ambiciosas destinadas a aumentar el número de paradas, incrementar los carriles-taxi y permitir una serie de giros actualmente prohibidos. Por otra parte, las actuaciones llevadas a cabo recientemente por el Ayuntamiento en el paseo Colón, Meridiana, Pelayo, etc. parecen indicar que se va por el buen camino.

En todo caso desde la Associació de Taxistes de Catalunya animamos a las administraciones a ser valientes y tomar las decisiones necesarias para penalizar el uso del vehículo particular y promocionar el transporte público de superficie en Barcelona.



**José Martínez Carreño**  
Vocal de mobilitat de l'ATC

Publicitat

**HIGIENIZACIÓN, DESODORIZACIÓN Y ESTERILIZACIÓN DE VEHICULOS**



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

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

REVISTA  
**TAXI**

Per anunciar-se en la REVISTA TAXI truqui al telèfon: 935 069 646 (09.00 a 14.00 hores), o comunique's amb nosaltres en l'adreça electrònica següent: [revista-taxi@amb.es](mailto:revista-taxi@amb.es)

# TAXITRONIC

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

**+ RAPIDEZ**, para el despacho y asignación de servicios.

**+ COBERTURA**, por la ampliación de las actuales zonas.

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

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

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

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

# El 18,11% dels taxistes en actiu procedeixen de la Comunitat Autònoma d'Andalusia



**A**ndalusia, una comunitat autònoma amb més de set milions d'habitants, està perfectament representada en el taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona. El 18,11% dels taxistes titulars de llicència en actiu va néixer en alguna de les set províncies que actualment formen part d'aquesta Comunitat.

**Granada** n'és la província amb una més gran presència, i pràcticament s'hi troben taxistes que van veure la primera llum en quasi totes les seves poblacions principals. La part més gran va deixar la seva terra per arribar a Barcelona els anys 60 procedents de Granada, Montefrío, Loja, Algarinejo, Illora, Baza o Zújar, però sobretot de les diferents parts que formen l'estructura de La Alpujarra, la zona d'Andalusia que ha inspirat molts escriptors de prestigi, com el granadí Federico García Lorca, Julio Caro Baroja, Antonio Gala, Virginia Wolf, Gerard Brenan, entre molts d'altres. De l'entorn de l'Alpujarra són els taxistes nascuts a Laroles, Mairena, Mecina Alfaharano, Berchules, Jubiles, Albodón, Albuñol, Sorvilán, Murtas, Càdiar, Ugijar..., pobles d'una extraordinària bellesa, que es troben esquitxats en la terra de contrastos que constitueix La Alpujarra i vorejada

per Sierra Nevada, el Parc Nacional i Parc natural declarat per la UNESCO Reserva de la Biosfera. El 88,74% dels 451 granadins que treballen en el servei de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona tenen entre 45 i 64 anys, mentre que tan sols l'1,10 % és menor de 30. Únicament hi ha 8 dones taxistes nascudes en aquestes terres on, com deia Gerard Brenan, la gent ho sap tot "per a la seva prosperitat i felicitat".

Segurament a algun taxista de Barcelona més d'un client li ha preguntat alguna vegada si la seva procedència era de **Còrdova**, bé pel seu accent o perquè portava en un lloc visible del seu vehicle qualsevol distintiu d'aquesta terra o de la inconfusible Mesquita de Còrdova. Això no és gaire estrany perquè, del conjunt de titulars de llicència de l'àrea metropolitana, 414 van néixer en alguna de les 75 poblacions que té aquesta província. Hi ha un col·lectiu molt nombrós que es va incorporar al taxi a final dels anys seixanta o principis del setanta, i tenen entre 50 i 54 anys. També és significativa la presència de gent que ha superat els 55 anys. La nova generació de cordovesos en el taxi de l'AMB és pràcticament simbòlica: tan sols quatre

professionals són menors de 34 anys. La tònica respecte a la presència femenina és molt similar a la de Granada: 8 dones figuren com a originàries de la província cordovesa. 53 titulars de llicència en actiu són de Còrdova capital, però, en conjunt, el sud-est d'aquesta província n'és el més representat tot destacant Baena, Montilla, Priego de Còrdova, Lucerna, Rute, Cabra, Puente Genil o Iznajar. Fuenteovejuna, Peñarroja-Pueblo Nuevo i Hinojosa del Duque, tres poblacions que ocupen la part nord-oest i nord de la província, són els llocs de naixement de 41 cordovesos que en un determinat moment van decidir guanyar-se la vida amb els vehicles groc i negre de la ciutat comtal.

En tan sols 22 municipis dels 99 que dibuixen la geografia de la província de **Jaén** no consten dades de procedència de cap taxista barceloní. Sobre la resta es podrien desplegar els colors groc i negre amb més o menys intensitat. Dels 339 professionals del taxi en actiu, 31 van néixer a la capital. Partint d'aquest municipi cap al nord-est per dirigir-se, per exemple, al Parc Natural de la Sierra de Cazorla seria molt factible seguir per la Mancha Real, Jimeno,

# Granadino y barcelonés de corazón

**A**ntonio Carmona Gil nació en Laroles, Granada. Llegó a Barcelona el año 1968. Salió de su pueblo muy joven, primero para recalar en Madrid, donde tenía un hermano. Mientras éste trabajaba en la compañía de autobuses, él se ganaba la vida como electricista.

Un buen día llegó un amigo del pueblo al piso que compartían ambos hermanos en Madrid. Él fue quien les habló por primera vez de Barcelona y de las posibilidades laborales que ofrecía el mundo del taxi. Sin dudar, decidieron hacer maletas, y en un abrir y cerrar de ojos se vieron conduciendo un taxi de la ciudad Condal. “Era un trabajo duro —recuerda Antonio—, pero maravilloso, y fuimos muy bien acogidos.” No llegó a Barcelona en la época en que los taxistas debían llevar uniforme, pero cuenta que durante mucho tiempo acostumbraba a llevar una camisa gris y un jersey azul. El trabajo era intenso —“no había horas”, asegura—, y por tanto, poco tiempo para ser joven.

Cuando el trabajo de taxista empezó a darle los primeros buenos resultados, pudo enviarle un pasaje a su novia del pueblo. Llegó la boda y la vida en común con aquel amor de juventud que lo acompaña hasta ahora.

La relación con Laroles es intensa y siempre regresa al menos dos veces al año. El brillo de sus ojos cuando habla del lugar donde pasó su infancia revela el inmenso espacio que ocupa en su corazón. “Es un pueblo sencillo de la Alpujarra”, subraya, “en la época que salimos de allí era pobre, duro y, al ser de montaña, muy sacrificado”. Recuerda que para ir a trabajar muchas personas debían hacer largas caminatas.

La titularidad de una licencia le llegó el año en que el Ayuntamiento subastó unas cuantas que, por aquel entonces, incumplían la normativa. Recuerda que para conseguirlas lucharon y mucho, pero subraya la apreciable colaboración de Josep Solé i Barberá, Rodolfo Martín Villa y el entonces Alcalde de Barcelona, Enric Masó. En aquel periodo se creó el STAC y, también desde aquel momento, su interés por el sector fue una constante.

Alrededor del año 75 le llega la estabilidad económica y decide estudiar Derecho. “Una época dura”, afirma, “porque debía combinar el volante

con los estudios”.

Hoy, a las puertas de la jubilación, combina el trabajo de taxista con el ejercicio de la abogacía, y lo hace con la misma intensidad y dedicación que, en una determinada época de su vida, dedicó a la Cooperativa del Taxi. “Su quiebra”, apunta, “me desoló”. Por ello quizás, apostó por colaborar a reflotarla en estos últimos años. “Está a punto de reactivarse —apunta con ilusión— y esperamos que sea ya, ya, porque la ley no nos puede obligar a pagar una deuda acumulada”. Sueña con despedirse del sector del taxi dejando un legado para los jóvenes que hoy empiezan en el taxi: “la Cooperativa del Taxi nuevamente en funcionamiento”.

Sin perder de vista las imágenes y el recuerdo de Laroles dice, con lógica emoción, que “después de tantos años de vida transcurridos en Barcelona, se siente granadino y barcelonés de corazón”.

Cuando se le pregunta si aconseja a la juventud de su pueblo emprender su mismo recorrido, la respuesta es contundente: “No, por ello debemos hilar muy fino la economía y potenciar fórmulas que permitan crear riqueza.”

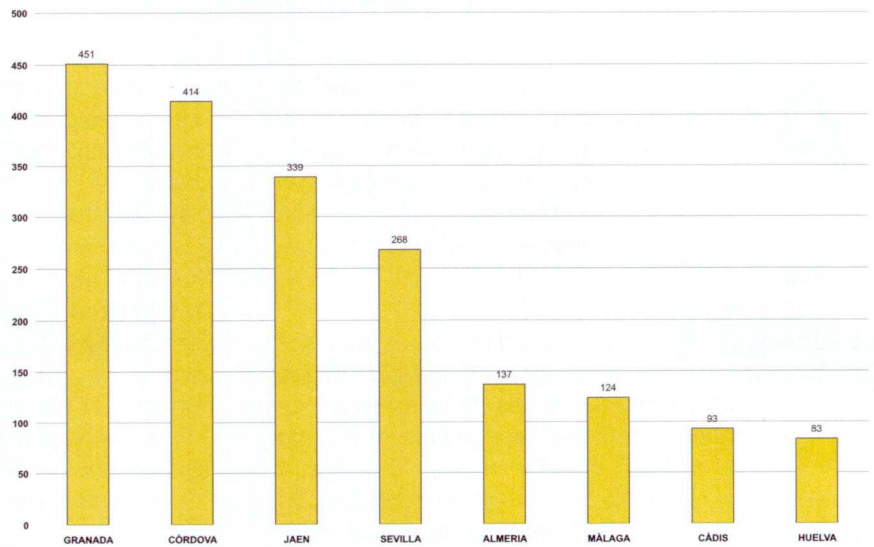
**Debía compartir este espacio Rafael Carmona, otro granadino de Laroles, activo y comprometido como Antonio Carmona Gil, e imbuido del carácter barcelonés. Sin embargo, el día que debíamos ponernos en contacto con él, sufrió un infarto. Desde aquí le deseamos una pronta recuperación.**



Badamar, Jodar, Quesada, Puebla de Becerro, Cazorla o La Iruela, poblacions en què van néixer 22 dels taxistes que avui viuen i treballen a Barcelona. També estan ben representats els municipis de Linares, Úbeda, Baeza, Beas de Segura. El Balneari d'Aigües de Moralejo, un dels més visitats d'Andalusia, és amb probabilitat un lloc somiat i enyorat per alguns treballadors del taxi perquè n'hi ha més d'un que va fer les seves primeres passes i té els seus familiars més directes precisament a Moralejo, Baños de la Encina, Andújar, Mengivar o La Carolina.

Més dels 50% dels taxistes nascuts a la província de **Sevilla** són de la capital, així com de la Fuente de Andalusia, Écija —la vila romana a la vora del riu Genil—, El Arahall y Morón de la Frontera, nucli d'una rica zona agrícola amb una reconeguda producció d'oli d'oliva. Hi ha molts representants individuals d'una trentena de municipis més petits, tots ells amb un llegat històric, artístic i monumental molt significatiu. Set taxis-

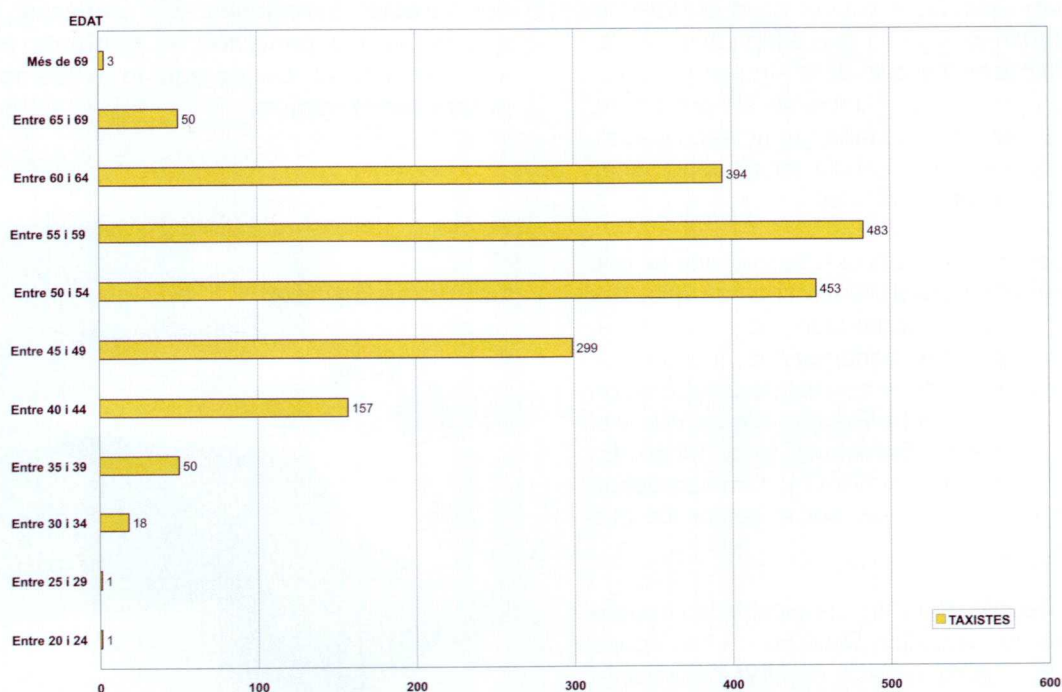
**Gràfic 1. Taxistes nascuts a les províncies de la Comunitat Autònoma d'Andalusia**



tes van néixer a Constantina, Almadén de la Plata, municipis situats en el cor de la Sierra Norte, un enclavament natural visitat durant tot l'any. Els joves sevillans, però, ara com ara no s'interessen com abans per sortir de les seves poblacions, potser perquè no com abans en troben altres i més alternatives de treball i d'estudi. Aquesta tendència té lògicament el seu

reflex quan s'analitza el quadre d'edats dels taxistes barcelonins nascuts en qualsevol punt de Sevilla. Dels 268 professionals en actiu, el 89% té entre 45 i 69 anys, i no n'hi cap menor de 30. 8 dones sevillanes formen part del col·lectiu de l'àrea metropolitana de Barcelona, una representació que amb el pas dels anys és estable i no sembla tenir perspectives de moure's.

**Gràfic 2. Edat dels taxistes nascuts a la Comunitat Autònoma d'Andalusia**





En els 44 municipis dels 137 que formen la província d'**Almeria** van néixer més del 50% de professionals taxistes dels 137 que procedeixen d'aquesta part d'Andalusia. Almeria capital, Cuevas de Almanzor, Lubrín o Fiñana són alguns d'aquests. També hi ha més de dotze taxistes que procedeixen de Vélez Rubio i Vélez Blanco, dues poblacions amb una situació estratègica privilegiada per trobar-se a la vora de Granada i caracteritzades per un ric patrimoni monumental i històric. Altres –pocs– ho van fer en poblacions de l'interior com Serón, un poble atractiu situat a prop de la Sierra de los Filabres, terra de regadius i de tarongers; de Fiñana, un poble agrícola que no s'ha vist tan afectat per la despoblació de les dècades anteriors com d'altres de les mateixes característiques com és el cas de Turre, prop de la Sierra Cabrera i del qual procedeixen tres taxistes barcelonins. N'hi ha una petita representació dels municipis de Gérgal i Tabernas, situats en el Camp de Tabernas, famós durant els anys 60 perquè en les seves terres àrides i erosionades es van enregistrar alguns dels anomenats *spaghetti westerns*. Els 70% dels taxistes nascuts a Almeria són homes i tenen entre 50 i 65 anys. En representació d'aquesta província s'hi troba una única representant femenina en el sector del taxi de Barcelona. La nova realitat de les províncies andaluses fa possible que molts joves no optin com els seus pares o avis a deixar el lloc de naixement per trobar una

vida laboral més estable, i això també es reflecteix en les dades sectorials de les indústries. En el cas del taxi de Barcelona, en aquests moments, tampoc no hi ha cap taxista, home o dona, nascut-nascuda a Almeria que sigui menor de 35 anys.

**Màlaga, Cadis i Huelva** són les tres províncies andaluses menys representades en el taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona. Hi ha 124 taxistes malaguenys, 93 taxistes gaditans en actiu i 83 de Huelva. De la capital de la província de Málaga, bressol de Pablo Picasso, van arribar 35 dels 124 taxistes d'aquesta província. Una vintena procedeix de la comarca d'Antequera, principalment del municipi d'Antequera o del Valle d'Abdalajis, una zona privilegiada i d'encreuament de moltes carreteres andaluses que durant la seva història li ha donat una gran riquesa històrica, cultural i econòmica. De la zona nord-occidental de la província trobem nou taxistes nascuts a Ronda, el municipi situat en el cor de la Serrania del mateix nom i considerat per alguns historiadors com el més antic de la península. D'altres són d'Alora, vall del riu Guadalhorce; d'Almogia, municipi del nord, de gran bellesa natural i bona gastronomia; de Gaucín, situat també en la Serrania de Ronda; de Vélez-Málaga, municipi de la comarca de La Axarquía obert pel sud al Mediterrani, amb bones platges i amb excel·lent cultiu de fruiters. Els taxistes d'aquesta província que treballen a Barcelona no la repre-

senten totalment com en d'altres, el flux de procedència es concentra més aviat al voltant de determinades comarques. El 82% del taxistes procedents de Màlaga tenen més de 50 anys.

La província de **Cadis** trenca la tendència de les altres, perquè el major nombre de professionals gaditans no procedeix de la capital, sinó d'altres municipis menors com ara Jerez de la Frontera, coneguda com la seu universal del flamenc; o de pobles de la Costa de la Luz, com ara San Fernando, Barbate, Tarifa, La Línea. Hi ha un taxista que com Rafael Alberti va néixer a El Puerto de Santa Maria. Altres set són originaris de Sanlúcar de Barrameda, situada en la desembocadura del riu Guadalquivir i coneguda per ser la terra del marisc i el lloc on es produeix el vi de Manzanilla. Més del 50% dels taxistes gaditans tenen entre 45 i 69 anys.

Tot i haver-hi tan sols 83 taxistes procedents de la província coneguda com la porta de l'Atlàntic, **Huelva**, crida l'atenció el fet que n'hi hagi dos representants joves menors de 30 anys —cosa que no succeeix sovint a les altres províncies andaluses—, concentrant-se la resta en la franja d'edat que va des dels 45 anys fins als 69. Nerva, Paymogo, Ríotinto, Almonte, Encinasola són els altres municipis on més d'un taxista de Huelva va deixar un bon dia el lloc que el va veure créixer per cercar alternatives de vida. **T**

Publicitat



**TALLERS A. GALOFRÉ**

AGENT OFICIAL PEUGEOT

PEUGEOT

**Al servicio del taxi desde 1958**

**SERVICIO RÁPIDO PARA TAXIS / DESCUENTOS ESPECIALES**  
**Mantenimientos especiales para taxis con precios cerrados**  
**Financiación inmediata para sus reparaciones**



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

# Se celebra de nuevo EIBTM, el mayor Salón de Turismo de negocios del mundo

***“Esperamos contar con el sector del taxi”***



El empresario hotelero Joan Gaspart es presidente de Turismo de Barcelona y de EIBTM, el salón dedicado a la industria de viajes de negocios, congresos e incentivos más importante del mundo. Hasta 2003 se celebraba en Ginebra, pero en noviembre del año pasado tuvo lugar ya en M-2, el recinto de Gran Vía de Fira de Barcelona. La segunda convocatoria barcelonesa será del 29 de noviembre al 1 de diciembre.

## ■ ¿EIBTM tiene especial significado para Barcelona?

Todos los salones y congresos son positivos para la economía de Barcelona y su área metropolitana, para numerosos sectores entre los que figura el taxi. Sin embargo, EIBTM tiene una peculiaridad: su público, sus clientes por así decirlo, son los principales organizadores de congresos, de reuniones y de viajes de incentivos de todo el mundo, las personas que acabaran decidiendo dónde se celebran los grandes acontecimientos. Es decir, que además del beneficio inmediato, de los ingresos que se producen los días que dura el salón, hay que contar también con que se decidirán nuevas e importantes reuniones, congresos y eventos que estoy seguro que acabarán beneficiando no sólo a Barcelona sino también a Catalunya y a toda España. Sobretudo si lo hacemos bien entre todos.

## ■ Suponemos que la impresión que expositores y visitantes se lleven de Barcelona es muy importante...

Naturalmente. Esa impresión es un conjunto de pequeñas cosas que a veces son casi imperceptibles. Es constatar que la gente es amable, encontrarse bien atendidos, poder descubrir un rincón de la ciudad, sentirse como en casa... Es evidente que los hombres y mujeres del taxi son fundamentales para que nuestros visitantes tengan una buena imagen de Barcelona. Si eso es importante siempre, en el caso de EIBTM, todos tenemos que mostrar una sensibilidad aún mayor. Además, el hecho de que EIBTM se celebre en el recinto de Gran Vía subraya aún más el papel del taxi como medio de transporte. Lógicamente, desde el salón estaremos atentos a premiar esa contribución del sector del taxi y de sus profesionales.

■ **¿Cómo llegó EIBTM a celebrarse en Barcelona?**

Esta feria tuvo su sede en Ginebra hasta el año 2003, pero se celebrará en Barcelona al menos hasta 2008. Nuestra ciudad ganó el proceso de selección promovido por la empresa organizadora, Reed Travel Exhibitions, imponiéndose a Madrid, Ginebra, Lisboa y Viena. El ayuntamiento, la Generalitat, el Gremio de Hoteles, Fira de Barcelona, Turisme de Barcelona, Iberia, todos trabajamos codo con codo para que EIBTM optase por la ciudad condal.

■ **¿Qué balance puede hacerse de la primera edición de EIBTM celebrada el pasado año?**

Fue un gran éxito, tanto por la cantidad y calidad de los visitantes, como por el buen nivel de negocio. El salón fue inaugurado por el Rey don Juan Carlos y hubo más de 2.700 expositores y cerca de 7.000

visitantes de altísima calidad de 100 países de todo el mundo y representantes de 115 asociaciones profesionales.

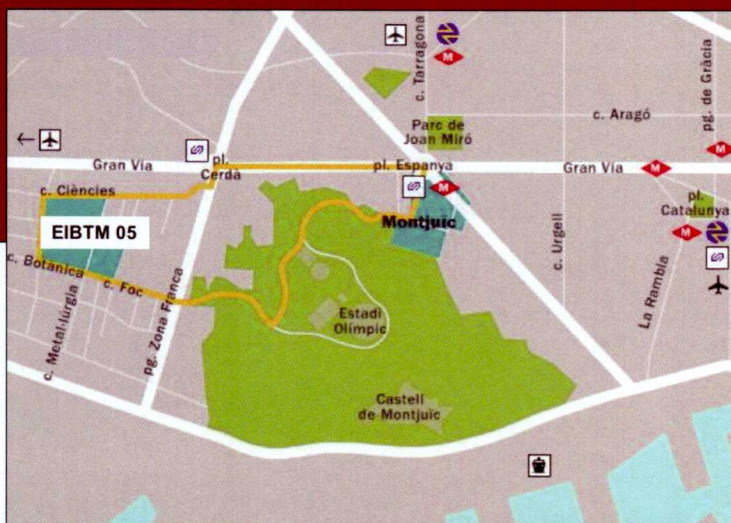
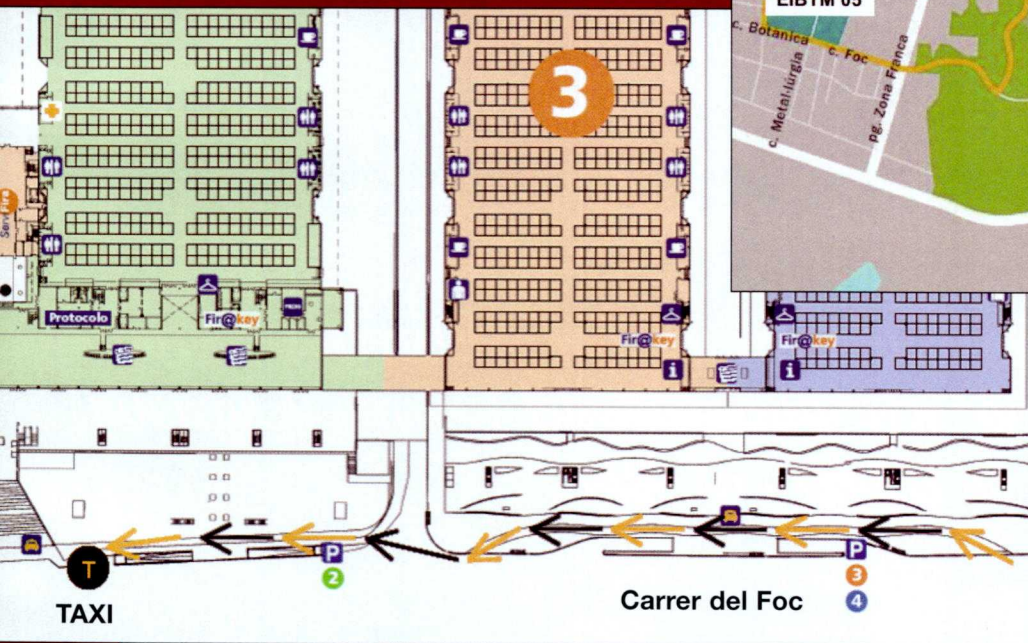
■ **¿Y cómo se presenta la edición de este año?**

Con muy buenas perspectivas. EIBTM y con él Barcelona son una cita ineludible para un sector en alza y de gran importancia económica. Todas las empresas, instituciones que tienen que ver con el turismo de negocios estarán nuevamente en M-2, el recinto de Gran Vía de Fira de Barcelona. Estoy seguro de que podremos contar con el sector del taxi para que esta nueva edición de EIBTM sea aún mejor y todos, expositores y visitantes, se lleven una visión de la ciudad de Barcelona acogedora, eficiente y con grandes posibilidades de futuro.

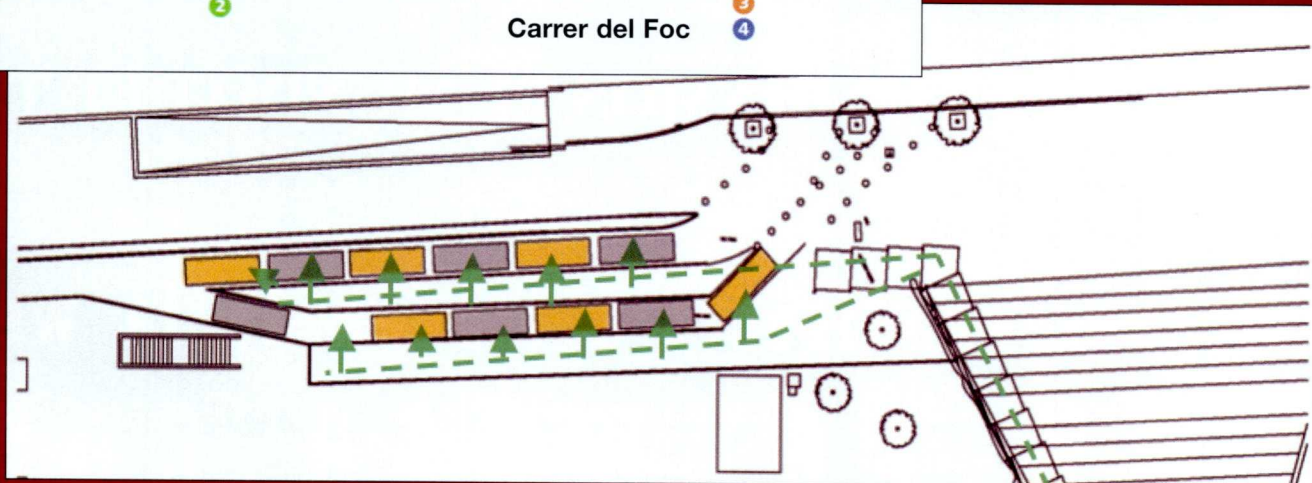
**Movilidad del servicio del taxi**

Salón EIBTM

Días: 29.11.05-01.12.05



Conexión Plaza España - EIBTM



2 líneas de taxi: con la posibilidad de que 12 taxis encochen simultáneamente

# Seguimos hablando

*Con más de 20 años de experiencia  
en certificados médicos,  
Cermasa, situada junto al edificio  
La Campana de Barcelona, ofrece ahora  
una nueva web a sus clientes.*

*Conozca nuestros servicios,  
precios, resuelva dudas  
a través de nuestro foro...  
Esperamos que nuestra web  
pueda serle útil !!!*

*Recuerde que puede contactar con nosotros  
para cualquier cuestión.*

*Gracias por visita*



*Cecilio Burón. Fundador y Director Gerente  
Nacido en Villanueva del Duque (Córdoba)  
el 26 de Febrero de 1942*

**EN CERMASA CUIDAMOS EL MUNDO DEL TAXI**

**Visítanos en directo a través de la web**

**WWW.CERMASA.COM**



## Normativa

# Aprovada la Disposició Complementària XI del Reglament Metropolità del Taxi

**E**l Ple de l'EMT del 6 d'octubre va aprovar definitivament la Disposició Complementària XI del Reglament Metropolità del Taxi per la qual s'estableixen les normes que aplicarà l'Institut Metropolità del Taxi als fabricants per a l'autorització de vehicles destinats a l'activitat del taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Aquesta nova Disposició Complementària XI es constitueix en un instrument clarificador, molt útil i explícit per a tots aquells fabricants de cotxes interessats en incorporar al parc de vehicles models que ja es comercialitzen en el mercat.

S'hi determinen, en primer lloc, les dimensions i les característiques que han de complir les berlines per poder autoritzar-se com a vehicle taxi de l'àrea metropolitana. També s'hi defineixen els paràmetres que han de complir altres tipus de models que fins ara l'IMET no autoritzava per a taxi, com ara: els monovolums (amb unes determinades dimensions), models que formen part de la família *break* o familiar, vehicles monocompactes o monocascos tipus Almera, Citroën Picasso o Opel Zafira, etc. Aquesta disposició obre també la possibilitat d'estudiar propostes d'autorització de vehicles similars o superiors.

Per tal que aquests models puguin formar part del parc automobilístic del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona, l'IMET haurà de rebre **primer la petició d'homologació del model per part dels seus fabricants**. En tot cas, a més de les característiques tècniques que hauran de complir els fabricants, els vehicles que es proposin per a taxi hauran de garantir sempre una correcta accessibilitat i confortabilitat

al passatger, i oferir els espais adequats per a la ubicació del taxímetre i tots els components reglamentaris del taxi. La disposició és molt explícita en determinar que qualsevol variació que introdueixi el fabricant en un model tipus autoritzat prèviament per l'IMET suposa que el model serà considerat com una nova versió i, per tant, abans de comercialitzar-la en el sector del taxi, haurà de passar per una altra autorització.

La Disposició Complementària XI assumeix els models:

**Berlina**

**Break o familiar**

**Monovolum  
(cinc places)**

**Monocompactes  
(cinc places)**

*Aquesta disposició entrarà en vigor als 20 dies de la seva publicació en el BOP (Butlletí Oficial de la Província).*

## Llei del Taxi

# La Generalitat aprova la regulació del Consell Català del Taxi

**E**l 13 de setembre, el Govern de la Generalitat de Catalunya va aprovar el Decret que regula el Consell Català del Taxi, l'òrgan de consulta permanent entre el sector i les administracions competents en la seva regulació.

El Consell Català del Taxi estarà format per un plenari i sis comissions territorials –Barcelona, Lleida, Girona, la Vall d'Aran, Tarragona i Terres de l'Ebre. El plenari estarà presidit pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques; la vice-presidència estarà a càrrec del secretari de Mobilitat. Comptarà amb 36 vocalies, 12 de les quals estaran ocupades per representants del sector. Hi haurà també una representació dels taxistes assalariats. En formaran part uns altres sis departaments de la Generalitat de

Catalunya (Política territorial i Obres Públiques, Treball i Indústria, Comerç i Turisme, Interior, Governació i Administracions Públiques, Medi Ambient i Habitatge), l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), l'Institut Català de la Dona, la Federació de Municipis de Catalunya (FMC), l'Associació Catalana de Municipis (ACM) i les associacions de consumidors i usuaris.

Les sis comissions territorials estaran compostes en proporcions similars per representants de taxistes, administracions, sindicats i associacions de consumidors i usuaris.

Per saber-ne més: DOGC núm. 4470 de 15 de setembre de 2005

## Documentació

### Renovació del carnet de taxista caducat

**L**a Jefatura Provincial de Tráfico, depenent de la Dirección General, està lliurant uns carnets de conduir provisionals d'una validesa de tres mesos –abans d'enviar el definitiu per correu– a tots aquells conductors que, en tenir-lo caducat, en sol·liciten un de nou. Aquesta situació està generant alguns problemes als taxistes ja que la renovació del carnet de taxista és només gratuïta si es realitza durant el mes següent a la data de caducitat del carnet (la credencial de taxista caduca al mateix temps que el carnet de conduir).

En consideració a aquest fet, l'IMET comunica als taxistes que es troben en aquesta situació que hauran de passar per l'Oficina d'Atenció d'aquest Institut per validar el seu carnet de taxista amb el carnet de conduir provisional (la validesa del carnet de taxista serà la mateixa que la del carnet de conduir provisional).

Ara bé, quan rebí el **carnet de conduir definitiu** per part de la *Jefatura Provincial de Tráfico*, haurà de passar novament per les oficines d'atenció de l'IMET per tal de **validar novament el seu carnet de taxista**, però aquesta vegada **amb el definitiu**.

## Publicitat

### Autoritzat el suport publicitari TAXI IMAGEN, SL

**L'**Institut Metropolità del Taxi va considerar apte el suport publicitari presentat per l'empresa TAXI IMAGEN, SL que podrà estar ubicat, de forma integrada, en el seient posterior de l'acompanyant del conductor. Així mateix serà factible posar-lo i treure'l sense espatllar cap element del vehicle. Es tracta d'un suport adaptat per rebre un o dos anuncis publicitaris.

L'IMET va considerar que aquest no afecta la confortabilitat i la seguretat del passatger, ni tampoc constitueix un obstacle per al accés al vehicle taxi. Tanmateix, el suport compleix la Llei 9/2000, de 7 de juliol, que regula la publicitat dinàmica en el context de la comunitat autònoma de Catalunya.

D'acord amb allò que exigeix l'article 5 de la Norma Complementària III del Reglament Metropolità del Taxi, la proposta de l'empresa Taxi Amic, SL, ha estat homologada per la Generalitat de Catalunya. Cadascuna de les campanyes publicitàries que s'hi facin hauran de ser aprovades per l'IMET.

Carné por puntos

# Definidos los objetivos y características de los cursos de sensibilización que permitirán recuperar los puntos

**A**probada en julio la Ley 17/2005 que regula el permiso y la licencia de conducción por puntos, el Ministerio del Interior ha dado a conocer, a través de la Orden 2596/2005, las directrices que deben seguir los cursos de sensibilización y reeducación vial que prevé dicha Ley, así como el contenido, la duración y los requisitos. Ahora bien, el modelo de cursos a impartir será determinado por las respectivas comunidades autónomas con competencias en materia de tráfico; es el caso de Catalunya.

El objetivo de estos cursos es, según la Orden 2596, sensibilizar sobre las graves consecuencias que se derivan de un accidente de tráfico y la implicación del conductor en el mismo. Se subraya que con aquéllos "se pretende reeducar los comportamientos y actitudes hacia la cultura de la seguridad vial y hacia unos valores de convivencia y respeto en el entorno del tráfico".

La referida Orden determina dos tipos de cursos: el primero estará dirigido a los titulares de permiso de conducción que hubiesen perdido parte de los puntos del carné (máximo cuatro) y deseen recuperarlos. Estos cursos deberán tener una duración de doce horas, siete de las cuales deben estar destinadas a la formación general en temas relacionados con la seguridad vial. Las cuatro horas restantes deberán orientarse a la parte específica del curso que se centrará en la formación individualizada haciendo especial hincapié en las carencias de cada conductor y el perfil del infractor.

Los **conductores profesionales podrán realizar estos cursos con una frecuencia anual**, mientras que a los conductores en general se les permitirá realizarlo tan solo una sola vez y cada cuatro años.

Para aquellos titulares del carné de conducir que hubiesen perdido la totalidad de los puntos asignados y pretendan obtenerlo nuevamente, la orden del Ministerio del Interior determina la realización de un curso de recuperación de 24 horas de formación. Catorce de ellas irán destinadas a la formación general en materia de seguridad vial, y otras dos consistirán en una dinámica de grupos sobre la misma temática. Las ocho horas restantes se orientarán a la formación individualizada, y, en esta etapa, se considerará el perfil del infractor, sus conocimientos sobre seguridad vial y el tipo de vehículo que conduce.

La persona que supere con aprovechamiento el curso, deberá realizar una prueba de control. En caso de aprobarla, el infractor podrá recuperar el carné que perdió y todos los puntos que correspondan.

En su articulado final la Orden define, entre otros aspectos, las características que deberán tener las escuelas de formación, el profesorado que impartirá los diferentes cursos y el programa general de los mismos.

**Para saber más:**

Ley 17/2005, de 19 de julio. El permiso o licencia de conducción por puntos. Orden INT/2596/2005, de 26 de julio (BOE núm. 190). Cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

Publicitat



**SINDICATO DE TAXISTAS AUTONOMOS DE BARCELONA**

- **Transferencia de licencias**
- **Tema fiscal**
- **Módulos y contabilidad**
- **Sección jurídica con todo tipo de asesoramiento.**
- **Seguros generales (aseguramos tu taxi en Allianz).**

**Profesionales desde hace más de 20 años**

C. La Jota, 81 - 08016 Barcelona Telèfon: 933 402 790 – 933 402 966  
 Fax. 933 403 862 e-mail: [stab@stl.logiccontrol.es](mailto:stab@stl.logiccontrol.es)

REVISTA **TAXI**

**Per anunciar-se en la REVISTA TAXI truqui al telèfon: 935 069 646 (09.00 a 14.00 hores), o comunicu's amb nosaltres en l'adreça electrònica següent: [revista-taxi@amb.es](mailto:revista-taxi@amb.es)**

## Associacions

# L'IMET, present en la 1a Convenció de Presidents d'Organitzacions i Associacions del Taxi de Catalunya

L'Hotel Palace (antic Ritz) va acollir el 14 de setembre la Primera Convenció de Presidents d'Organitzacions i Associacions del Taxi de Catalunya. A l'acte van assistir-hi en qualitat d'invitats el director general de Transports de la Generalitat de Catalunya, Esteve Tomàs, i el president de l'IMET, Francesc Narváez, així com el gerent d'aquest mateix organisme, Miguel Ángel Martín López.

Les associacions van lliurar a les autoritats de l'IMET un document signat per tots els seus representants en què es relacionen un conjunt de peticions i línies d'actuació considerades, per totes aquestes organitzacions, com a necessàries i prioritàries per al present immediat i el futur del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.



## Transport accessible a Espanya

# Trobada internacional sobre les polítiques i actuacions sobre el transport accessible a Espanya

A l'hotel Ambassador de Barcelona va tenir lloc, el 14 d'octubre, el seminari sobre Polítiques i actuacions sobre el transport accessible a Espanya i en el qual van participar, entre d'altres, la directora del CEAPAT (Centro Estatal de Autonomía y Ayudas Técnicas) - IMSERSO, del Ministerio de Trabajo y de Asuntos Sociales, Cristina Rodríguez-Porrero, y José A. Redondo Martín Aragón, enginyer responsable de l'Àrea de Desarrollo Tecnológico del mateix Centre. Durant el seminari es va parlar de les polítiques i dels avenços que s'han fet els darrers anys a Espanya per al trencament de barreres arquitectòniques, tant si fa referència al transport públic convencional com al taxi.

Juan Redondo Martín va exposar en la seva intervenció el procés que des de l'any 1990 està experimentant el desenvolupament i l'adaptació dels vehicles taxi destinats a persones amb problemes de



mobilitat. Així mateix, va exposar les característiques de la nova **Norma UNE per al taxi accessible**. Durant el seminari es va destacar l'experiència del taxi adaptat a l'àrea metropolitana de Barcelona, molt particularment pel que fa al servei anomenat "de porta a porta" que es porta a terme col·laborant directament amb l'Ajuntament de Barcelona i, des de fa poc, amb altres municipis metropolitans.

**Formació**

**Nuevos cursos gratuitos de formación continua**

La Confederación del Taxi de España y el Centro de Formación del Taxi iniciarán próximamente nuevos cursos de formación continua dirigidos a todos los taxistas.

Este Plan formativo está cofinanciado por el Ministerio de Fomento (Plan Plata), y los cursos aprobados contemplan diferentes materias, eminentemente prácticas, adaptadas a las necesidades específicas de la actividad del taxi:

- Atención al turista de habla inglesa
- Seguridad y salud laboral para taxistas
- Técnicas de conducción
- Nuevas tecnologías - Internet en el taxi, GPS, como elemento de seguridad

Los taxistas interesados en inscribirse o que deseen una información más amplia, pueden dirigirse al Centre de Formació del Taxi, c. de Pujades, 23, bajos. Telf: 935 075 699 o a la Confederación del Taxi de España, c. Otero s/n (centro comercial - parcela 4J) 33008 - Oviedo, Telf: 985 220 919.

**Organizaciones del taxi**

**Nace la Asociación Nacional del Taxi**

El 12 de julio se ha constituido la Asociación Nacional del Taxi (ANTAXI) después de una reunión intensa en la que se debatieron y se aprobaron los estatutos de funcionamiento. El acto de constitución tuvo lugar en Madrid, en la sede de la Federación Profesional del Taxi.



Son miembros de ANTAXI el Grupo de taxistas Independientes (GTI), Avant-Taxi, la Asociación Alicantina de Radio Taxi, la Asociación Radio Taxi de Aragón y la mencionada Federación Profesional del Taxi de Madrid.

En este mismo encuentro se votó a los representantes provisionales, a la espera de una convocatoria de asamblea general prevista para el otoño.

Uno de los primeros objetivos de la nueva asociación es participar en el Comité Nacional de Transportes, para lo cual ya han realizado los trámites oportunos ante el Ministerio de Fomento.

La asociación desea ser una herramienta útil y eficaz, para los sindicatos y asociaciones que la integran así como a sus afiliados.

Responsables provisionales: Presidente, Julio Sanz García (Madrid); Vicepresidente, José M<sup>a</sup> Soto (GTI- Barcelona); Secretario, Ramón Zarza (Madrid); Tesorero, Javier Zafra (Madrid). Vocales: José Luis López Fornes (Alicante); Antonio Claramonte (Zaragoza) y José López Castro (Avant-Taxi).

**Misa por los taxistas difuntos**

Dada la proximidad de la Fiesta de Difuntos, se recordará a los taxistas fallecidos celebrando una misa por todos ellos, así como para todos los familiares.

La misa se celebrará el próximo día 6 de noviembre a las 18.00 horas en la Parroquia de San Félix Africano (calle de la Cerdanya, esquina Ramon Turró).

Está invitado todo aquel taxista que quiera asistir. Organizan: Juan José Domínguez (Tel. 607 290 070) y Manuel Carrera (Tel. 646 760 809).

**Publicitat**

**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

**RECAMBIOS TAXI-AUTO SL**

**ACCESORIOS**

**Recambios en general al servicio del Taxi**

Ofrecemos grandes descuentos

HORARIO: DE 8 A 20 HORAS  
 NO CERRAMOS AL MEDIODÍA

Central: Castillejos, 306  
 08025 BARCELONA  
 Tel. 93436 04 00  
 Fax 93436 04 05

Cartellá, 189  
 08031 BARCELONA  
 Tel. 93 357 44 54

Del servei

# 257 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

**F**ins al 30 de setembre de 2005, els taxistes relacionats en aquesta pàgina no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana. En conseqüència, l'IMET ha iniciat l'expedient sancionador corresponent.

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

l'assegurança corresponent en vigor i té la documentació que acredita i permet al taxista 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). **T**

23	1456	2771	4450	6281	7483	8610	10216
80	1508	2784	4551	6297	7546	8622	10228
92	1573	2861	4634	6301	7574	8661	10242
141	1673	2879	4667	6301	7579	8682	10275
229	1739	2920	4825	6310	7583	8698	10382
307	1787	2991	4841	6366	7598	8711	10394
310	1805	2996	4846	6390	7649	8715	10437
316	1832	3017	4964	6406	7692	8731	10449
412	1833	3050	5023	6426	7802	8749	10493
425	1852	3094	5052	6460	7807	9036	10532
446	1941	3127	5076	6519	7829	9092	10557
464	1955	3152	5198	6542	7901	9137	10565
471	1990	3209	5214	6559	7955	9149	10570
483	2025	3245	5222	6604	7969	9223	10573
540	2069	3383	5253	6775	8039	9300	10589
570	2124	3438	5339	6782	8118	9319	10676
609	2205	3668	5368	6854	8156	9452	10755
686	2285	3710	5522	6895	8175	9516	10917
744	2306	3720	5533	6964	8197	9526	10932
879	2348	3879	5548	6969	8272	9693	10936
907	2362	3900	5562	6984	8283	9730	10959
993	2399	3901	5580	7064	8366	9789	10970
1022	2402	3972	5582	7077	8366	9915	10989
1060	2431	3980	5622	7087	8378	9929	11005
1097	2438	4002	5678	7162	8394	9937	11017
1109	2478	4240	5728	7282	8396	9948	
1143	2513	4358	5779	7315	8400	9960	
1153	2566	4365	5869	7316	8414	10036	
1158	2588	4379	6024	7332	8434	10061	
1191	2689	4419	6049	7342	8501	10066	
1239	2702	4421	6074	7363	8559	10103	
1341	2732	4436	6213	7365	8576	10111	
1401	2751	4446	6264	7441	8596	10165	

SEGONS DADES INFORMÀTIQUES DE L'IMET EN DATA: 30.09.05

ATENCIÓ: En aquesta llista poden figurar també aquells taxistes que, malgrat haver passat la revisió metropolitana, tenen encara pendent el compliment d'un requeriment.

Del servei

# Denúncies i sancions

## Edictes de notificació d'iniciació d'expedient sancionador i plec de càrrecs

Número d'expedient	Llicència	Sanció proposada en euros		Article infringit
2005/619	7799	250,00	54.10i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2005/609	1986	150,00	54.2 del RMT	No portar en lloc visible els distintius.
2005/621	5121	150,00	54.10c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2005/350	10303	750,00	53.2i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2005/595	32247	750,00	53.2i del RMT	Prestar servei sense taxista o sense mòdul.
2005/681	4895	1.250,00	53.3c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2005/653	10897	150,00	54.10d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2005/704	10303	750,00	53.3c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2005/706	10303	750,00	53.5 del RMT	Falsejar la documentació de control.
2005/648	9241	150,00	54.10c del RMT	Abandonar vehicle en la parada.
2005/574	5885	750,00	53.3c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2005/663	3622	750,00	53.2k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2004/1178	3862	150,00	41.d de la LT	No complir les normes generals de la policia.
2005/606	2399	1.875,00	52.7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2005/727	10662	150,00	54.3 del RMT	No portar el quadre de tarifes.
2005/751	43012 Credencial	750,00	53.2i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2005/662	4895	1.250,00	53.2k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2005/691	2888	150,00	54.10c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2005/840	8156	850	53.2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.

## Edictes de notificació de proposta de resolució

Número d'expedient	Data proposta resolució	Llicència	Proposta multa		Article i motiu
2004/1091	6/07/05	9912	150,00	54.3 del RMT	No portar quadre de tarifes.
2004/949	6/07/05	5594	1.250,01	39g de la LT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2004/1121	6/07/05	7399	251,00	53.2e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2004/625	6/07/05	7399	750,00	40d de la LT	Negar-se a prestar un servei o abandonar el viatger
2004/413	6/07/05	4393	150,00	41e de la LT	No respectar els drets dels usuaris.
2004/1381	6/07/05	4406	1.251,00	52.7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2004/1223	18/07/05	3862	251,00	53.3a del RMT	Prestar servei aplicant tarifes diferents.
2004/1017	18/07/05	5092	251,00	53.4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2005/6	18/07/05	10665	150,00	54.2 del RMT	No portar en lloc visible els distintius.
2004/1224	18/07/05	3797	1.250,00	40c de la LT	Incomplir el règim de tarifes.
2004/1225	18/07/05	3797	750,00	40b de la LT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2004/1137	18/07/05	10725	750,00	53.2e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2004/742	18/07/05	3797	1.250,00	40c de la LT	Incomplir règim de tarifes.
2004/1220	18/07/05	4672	250,01	40c de la LT	Incomplir règim de tarifes.
2004/1366	29/07/05	2996	750,00	53.2d del RMT	Prestar servei amb el carnet de conduir caducat.
2004/1340	29/07/05	2996	251,00	53.2 del RMT	Incomplir condicions essencials de la llicència.
2005/544	26/07/05	9684	125,00	54.10j del RMT	No complir els requeriments efectuats.
2005/555	26/07/05	10763	125,00	54.10j del RMT	No complir els requeriments efectuats.
2005/120	02/08/05	10328	1.251,00	52.7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2004/727	30/06/05	4895	1.250,00	40c de la LT	Incomplir el règim de tarifes.
2004/1241	29/06/05	5564	251,00	53.2l del RMT	No respectar el torn de parades.
2004/1243	28/06/05	8400	251,00	53.2l del RMT	No respectar el torn de parades.
2004/1237	19/07/05	9233	1.250,00	53.4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2004/856	19/07/05	3155	150,00	41e de la LT	No respectar els drets dels usuaris.
2004/773	18/07/05	8504	1.250,00	40c de las LT	Incomplir règim de tarifes.
2004/191	27/06/05	3509	750,00	53.2e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2005/469	19/07/05	9233	1250,00	53.2k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2005/318	19/07/05	3978	30,05	54.10i del RMT	Promoure discussions amb usuaris, inspectors i agents.

2005/158	19/07/05	134	251,00	53.2e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2005/124	19/07/05	9319	1.875,00	52.4 del RMT	Incomplir les obligacions de prestació continuada.
2005/317	18/07/05	9233	750,00	53.2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2005/470	21/07/05	9233	1.250,00	53.2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2005/295	19/07/05	9233	1.250,00	53.4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2005/357	19/07/05	9233	250,00	54.10 del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2005/385	19/07/05	8215	251,00	53.2i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.

## Edictes de notificació de resolució

Número d'expedient	Llicència	Data resolució	Sanció euros		Article i motiu
2004/663	19761 Credencial	09.05.2005	30,00	41d de la LT	No complir les normes generals de la policia.
2004/648	10589 Credencial	26.04.05	1.250,00	40b de la LT	Incomplir condicions essencials de la llicència.
2004/580	10589 Credencial	13.06.04	1.250,00	40b de la LT	Incomplir condicions essencials de la llicència.
2004/828	1146	14.06.05	30,05	41j de la LT	Qualsevol infracció de l'art. 40 que no sigui GR.
2004/1106	2318	20.06.05	30,05	54.10 del RMT	Qualsevol infracció de l'art. 53.
2004/1097	6	07.07.05	251,00	53.2e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2003/1099	34818 Credencial	28.06.05	30,05	41e de la LT	No respectar els drets dels usuaris.
2004/1112	3622	07.07.05	251,00	53.2e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2004/1210	9499	25.07.05	425,00	53.2i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2004/23	4895	15.07.05	750,00	40c de la LT	Incomplir el règim de tarifes.
2004/845	41649 Credencial	18.07.05	1.250,00	39g de la LT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2004/1073	41501 Credencial	13.07.05	250,01	40b de la LT	Incomplir condicions de la llicència.
2004/1084	8092	27.07.05	1.251,00	52.4 del RMT	Incomplir les obligacions de prestació del servei.
2004/1145	7483	27.07.05	30,05	41d de la LT	No complir les normes generals de la policia.
2004/1321	32168 Credencial	27.07.05	30,05	54.10a del RMT	No admetre el número de viatgers autoritzats o admetre'n més.
2004/607	1409	20.09.05	30	41e de la LT	No respectar els drets dels usuaris.
2005/106	8394	29.07.05	Amonestació	54.10 c del RMT	Abandonar vehicle en la parada.
2004/707	8426	06.09.05	1.250,01	39 g de la LT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.

### Publicitat



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

**SEGURTAX**

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

# de **CERMASA**

## Servicios:

Emisión de  
Certificados Medicos para:

- *Permisos de Conducir*
- *Licencia de Armas*
- *Tenencia de Animales Peligrosos*
- *Residencia, Deporte Nivel Uno, Etc.*

**ESTAREMOS PRESENTES EN LA PRIMERA FIRATAXI**

## El Equipo Humano



*Nuestro equipo humano, compuesto por 8 auxiliares y 6 facultativos de la medicina y la psicología, están a su entera disposición en Cermasa para garantizarle un servicio rápido y eficaz.*

**Horario: De 8.00h. a 13.30h. De lunes a Viernes**

# FiraTaxi donarà la majoria d'edat al nostre servei

Els dies 8 i 9 d'abril de 2006 se celebrarà, per primera vegada a Barcelona, la Fira del Taxi, una iniciativa que ja està despertant un gran interès tant a nivell de Catalunya com a nivell nacional i internacional. Miguel Tomás, com a president d'honor d'aquest esdeveniment, parla en aquesta entrevista de com està organitzada i de l'esforç que s'està fent per tal que allò que anys enrere era un simple repte i una il·lusió es transformi en un èxit, no únicament per a benefici del sector del taxi del país, sinó també per tal que Barcelona guanyi espai per consolidar una Fira estable i de referència internacional d'una de les indústries que anualment genera una activitat econòmica de dimensió considerable.



**Vostè ja parlava fa molts anys de la il·lusió d'organitzar una Fira del Taxi a Barcelona. Quina és la valoració del model de Fira que ja té data i lloc de realització?**

Molt positiva perquè per fi tindrem una Fira que vam començar a plantejar fa set o vuit anys. Fins i tot durant molt anys vam visitar també les dues úniques fires sobre la indústria del taxi europeu que se celebren a París i Colònia. En fer una valoració del nombre de taxis que hi ha en aquells països amb relació als que hi ha a Espanya, pensàvem que era factible organitzar un saló similar en aquest país, sobretot pel prestigi del nostre sector i de les administracions. El taxi és una indústria que mou molts diners des del punt de vista del consum, i això dóna peu perquè els fabricants de productes per al taxi ofereixin un lloc on els taxistes puguin orientar-se i veure les darreres novetats aplicades a la seva activitat.

**Ha estat fàcil arribar a un consens amb les diferents sensibilitats del taxi?**

Des del moment que es va plante-

jar la possibilitat d'organitzar la Fira del Taxi va haver-hi algunes organitzacions que van participar-hi més que d'altres; però, finalment, s'ha aconseguit que totes —almenys les més representatives— estiguin presents en el Comitè Organitzador. La resposta ha estat molt positiva i totes s'hi han abocat. No en conec cap que hi hagi expressat reticències. És important aquest consens a l'hora d'organitzar una fira del taxi a nivell nacional, perquè en cas contrari estariem mancats de suport per proposar o resoldre situacions que poguessin produir-se. No tenen res a veure els conflictes i les diferències que puguin haver-hi entre organitzacions des del punt de vista sindical o reivindicatiu amb el que pugui significar la imatge del sector del taxi tant a nivell de Barcelona com a nivell d'Espanya. Això és molt positiu.

**Hi haurà presència de la resta d'organitzacions nacionals o internacionals?**

Totes les organitzacions de Catalunya hi seran presents. És així perquè fonamentalment hi partici-

paran a través de l'STAC o de la Federació Catalana del Taxi, les dues organitzacions que tenim incidència fora de l'àrea metropolitana de Barcelona. A nivell de la resta d'Espanya també, ja que aquest projecte es va iniciar quan era president de la Confederació del Taxi d'Espanya, i aquesta està en el marc de la fira. Per tant, crec que hi ha una sensibilitat de la gent d'Espanya envers aquest esdeveniment. Arran d'una recent visita a França pel Congrés de la CNTI vaig portar informació de la Fira i ara com ara ja s'ha confirmat l'assistència d'una delegació de la CNTI de la Catalunya Nord. L'assistència internacional hi estarà garantida i això és bo, perquè si bé ara comencem amb una Fira de caràcter nacional més endavant hauria de plantejar-se'l una de caire internacional. La idea de futur és convertir la Fira del Taxi de Barcelona en un punt de referència per tal que els expositors de tot Europa puguin venir a Barcelona a presentar les darreres novetats en matèria de taxi i també a debatre, perquè, en el marc de la Fira, es pretén que hi hagi unes jornades on es puguin tractar els temes d'actualitat i de futur de més interès per al sector. Per totes aquestes raons volem que hi estiguin presents a l'abril els directors de les dues fires europees perquè també vegin que podem organitzar esdeveniments tan importants com els que ells fan des de fa anys.

#### **Quina ha estat la resposta de les administracions a aquesta iniciativa?**

A nivell local tenim confirmat el suport de promoció econòmica de l'Ajuntament de Barcelona. Encara ens queda concretar una entrevista amb l'Àrea de Mobilitat per tal que hi participi activament ja que el taxi té molt a veure amb el trànsit. Per part de l'IMET i de la Generalitat de Catalunya les respostes han estat positives. Quant a l'Administració central no s'han fet encara les gestions pertinents, però tinc constància que anirà, o ja va anar, una pro-



**L'acte de presentació de FIRATAXI 2005 a les organitzacions de Catalunya va tenir lloc a la Llotja de Barcelona i comptà amb la presència dels representants de la Generalitat de Catalunya i de l'IMET.**

posició no de Llei al Parlament espanyol —i crec que està consensuada amb el partit del govern per aprovar-la— per tal que el Ministerio de Fomento participi físicament en la Fira i hi doni suport econòmic.

#### **L'organització d'un esdeveniment com aquest reclama un suport logístic. Com s'està treballant?**

Nosaltres som taxistes, i des del punt de vista organitzatiu vam ser conscients que no ens faltaria voluntat de treball i de suport, però que necessitaríem un ens professional amb experiència. Per aquest motiu vam contractar OTAC, una empresa privada que té experiència en l'organització de salons i fires i ja està treballant en aquest sentit. Des del punt de vista de l'organització, creiem que serà tot un èxit perquè serà una fira que tindrà tres àmbits: una part expositiva, un altra de debat i una part lúdica. Volem que sigui una fira oberta a tothom on els taxistes, els seus familiars i aquells ciutadans que ens visitin puguin passar tot el dia. Disposarem d'una guarderia i està previst muntar un mini museu del taxi per recordar la història del sector i per

al qual s'està treballant amb el suport d'algunes organitzacions. El projecte és ambiciós. Volem que aquesta Fira es consolidi per crear les condicions que ens permetin organitzar-la cada dos anys. D'altra banda, Fira de Barcelona també hi participarà, i fins i tot li vam proposar que ho faci com a entitat col·laboradora.

#### **Tenen ja alguna relació d'empreses interessades a participar en l'àrea expositiva?**

Ara com ara hi ha vint empreses confirmades; algunes d'aquestes, fins i tot, ja van dipositar la bestreta que s'exigeix en esdeveniments similars. Hi ha d'altres empreses automobilístiques que ja ens van manifestar el seu interès de ser-hi. Sembla que estaran presents les dues o tres empreses que funcionen en el país relacionades amb la gestió de flotes, així com aquelles companyies de localització per satèl·lit. Ens agradaria comptar també amb la presència del Centre d'Emergències 112 per tal que puguin explicar als taxistes el treball social que estan desenvolupant. Fins a aquest moment, estem tenint una bona acollida per part dels possibles expositors.

**“Volem il·lusionar els usuaris i les usuàries del taxi, que són molts.”**

# “Volem sortir del món del taxi per tal que els ciutadans de Barcelona vegin les nostres interioritats.”



## **Les companyies d'assegurances són una preocupació per al sector. Hi haurà alguna presència?**

Sí, fins ara hi ha dues companyies d'assegurances de prestigi que ens han mostrat el seu interès per exposar les seves ofertes als taxistes. He de dir, d'altra banda, que Gas Natural hi serà amb un gran estand, i que la Cambra de Comerç de Barcelona ha compromès la seva presència a través d'una zona de negocis on tant les empreses del sector com les emissores de ràdiotaxi, disposaran d'uns espais per donar a conèixer la seva activitat als ciutadans i ciutadanes o relacionar-se amb els seus clients.

## **Quins elements significatius portaran a l'àmbit del debat?**

No tenim encara el programa definitiu, però es tractaran temes d'interès per a la professió amb persones especialitzades. El gasoil professional que, d'acord amb les darreres informacions podria aprovar-se l'any 2007, serà motiu de debat. També volem organitzar una jornada europea del taxi, per tal que els taxistes tinguin coneixement, de primera mà, de la situació del taxi en diferents països. Puc avançar que per a aquestes sessions ja ens hem posat en contacte amb sis organitzacions de països europeus, tot i que encara no han confirmat la seva participació. Finalment hi haurà una mesa de debat per conèixer l'estat de les reglamentacions del taxi a nivell d'Espanya i esperem comptar amb les administracions per analitzar-les amb perspectiva de futur per al sector.

## **Engresqui aquell taxista de peu, que no és a prop de les organitzacions, perquè no es perdi aquesta Fira.**

Qualsevol taxista que tingui un cert interès per la seva professió ha de venir a la Fira, perquè allí podrà obtenir informació de primera mà de totes les organitzacions del taxi. D'altra banda tindran la possibilitat

de conèixer les noves tecnologies aplicades al sector, els models de vehicles autoritzats per a taxi. Procurarem que fins i tot estiguin pintats de groc i negre. Estem treballant també per estudiar la possibilitat d'instal·lar, davant de la plaça de l'Univers, una pista on els taxistes i visitants puguin realitzar una pràctica de conducció en situacions límits. Per a aquesta iniciativa es demanarà la col·laboració del RACC i de la Direcció General de Trànsit de la Generalitat, perquè com a mínim pot ajudar a conèixer les dificultats que es generen en situacions límits en determinades carreteres i prevenir la seguretat.

## **Una Fira per millorar també la imatge del sector?**

Evidentment. Volem sortir del món del taxi per tal que els ciutadans de Barcelona vegin les nostres interioritats. Allí podran conèixer les organitzacions del sector, ja que cadascuna tindrà el seu espai, així com l'actitud dels taxistes perquè podran conèixer amb nosaltres. Tothom podrà contactar amb les administracions del taxi perquè està previst que tinguin els seus propis estands. Crec que la Fira del Taxi donarà la majoria d'edat al servei del taxi. És una oportunitat per veure i analitzar cap a on va el sector i com es perfilen noves formes de mercat.

## **Quina és la xifra de visitants a la qual s'hauria d'arribar per tal que aquesta iniciativa fos un èxit?**

Amb uns 10.000 visitants jo em donaria per satisfet. Sabem que és difícil, però, per aquesta raó es realitzarà en un cap de setmana, que és quan els taxistes de Barcelona gaudeixen del seus dies de festa.

## **Passis per a la divulgació?**

Està ja operativa una pàgina web (<http://www.firataxi.com>) on s'ofereix tot tipus d'informació. Hem editat un tríptic informatiu que estem en procés de fer arribar al

conjunt d'organitzacions del país. No obstant això, la difusió que diferents mitjans de comunicació del taxi ja estan fent de la Fira ens permet constatar que hi ha un interès especial, i em ratifico en la idea que serà un èxit. Quan les dates estiguin més pròximes, amb el suport de l'Ajuntament de Barcelona, es posaran banderoles sobre l'esdeveniment per tal que els ciutadans i ciutadanes s'hi interessin i no pensin que és tracta d'una fira plantejada únicament per al taxi. Volem il·lusionar els usuaris i usuàries del taxi que són molts.

## **Quin serà l'eix diferenciador de la Fira Taxi de Barcelona respecte a les de París o Colònia?**

Els colors del taxi ja marquen la diferència. Però crec que la part lúdica no està present ni en la de París ni en la de Colònia i tampoc les activitats paral·leles que es puguin organitzar com ara la formació *in situ* per una conducció responsable. Els salons del taxi de París i Colònia estan pensats únicament per al taxista. Nosaltres volem que estigui evidentment pensada i organitzada per al taxista, però també per als seus familiars, i oberta molt particularment als clients del taxi.

## **Un apunt final per tancar aquesta conversa?**

Agrair per anticipat als taxistes el seu interès i el nivell de resposta i la il·lusió que s'està generant, a les organitzacions que estan col·laborant i a les administracions que han fet com a una cosa pròpia l'èxit d'aquesta Fira i esperar que el conjunt de la ciutadania de Barcelona s'hi interessi. Crec que tot l'esforç que estem fent ara no valdria res si penséssim que es tracta d'un esdeveniment de dos dies. Crec que la Fira del Taxi 2005 ha de ser l'inici d'un esdeveniment estable com ho són a París o a Colònia. En el context de la indústria del taxi ha d'esdevenir també una referència. **T**

# La experiencia en el sector es nuestra mejor garantía

La Asociación Barcelonesa de Empresarios y Autopatronos Taxistas (ABEAT), constituida en 1977, ha establecido un convenio con Gestión Integral del Taxi (GEINTA) para la preparación y obtención del carnet de taxista, y en caso que se precise, el BTP. Además ofrecemos clases de catalán para quienes lo necesiten.

En ABEAT todos los taxistas pueden tramitar

- La adquisición y transferencia de sus licencias
- Constitución de sociedades
- Gestión de sus obligaciones fiscales, contables y laborales
- Gestionar manifestaciones testamentarias, así como la liquidación y manifestación de herederos.



**ABEAT**

Gran Via de les Corts  
Catalanes, 517 1º 2ª  
Telf.: 934.547.660.

**GEINTA**  
ESCUELA DEL TAXI



**GEINTA**

Navas de Tolosa, 283-287,  
local 8 (int.)  
Telf./Fax: 932.432.169.



# El transport públic: una decisió encertada

L'espectacular increment que ha experimentat la mobilitat de persones i mercaderies durant els darreres anys ha convertit el sector transport en el consumidor d'energia més important i en la principal font d'emissions de gasos contaminants a l'atmosfera. A Catalunya, el transport provoca el 29% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle, de les quals més de la meitat corresponen a vehicles privats. Tots els escenaris de futur mantenen o incrementen la tendència de creixement de la mobilitat. Per aquests motius, la Setmana de l'energia es va dedicar enguany a l'energia i a la mobilitat.

## Sistema de transport no eficient

Actualment el sistema de transport al nostre país, tant de mercaderies com de persones, no és eficient en el seu conjunt. Això vol dir que hi ha modalitats de transport que estan sobreutilitzades que, a més, són les més ineficients energèticament, com ara el transport per carretera. En canvi, n'hi ha d'altres d'infrautilitzades més eficients que les anteriors, com el ferrocarril i el transport marítim. Aquesta situació fa que a Espanya la mobilitat per carretera sigui responsable del 82% del consum energètic del transport, de fet, el 45% de les persones que es desplacen ho fan amb vehicle privat.

## Tots en som responsables

Cal la col·laboració de tothom, tant des del món científic per cercar noves fonts energètiques que ens permetin reduir la dependència del petroli (biocarburants i hidrogen), com des del vessant tecnològic per introduir vehicles més eficients amb menor consum i menys emissions

de CO<sub>2</sub>. També, i possiblement en un àmbit més proper al ciutadà, caldrà treballar des de les administracions locals i autonòmiques per introduir models de mobilitat més sostenibles en els municipis.

### El cotxe

**Al món es produeix un cotxe cada segon. En els darrers anys, el nombre de vehicles a Espanya s'ha multiplicat per 5 i a Catalunya l'índex de motorització es situa en gairebé 600 vehicles per cada 1.000 habitants, 1 vehicle per parella.**

## Europa

La Comissió Europea està treballant per reduir el consum energètic i les emissions del sector transport. Es proposa com a objectiu per al 2020 aconseguir substituir l'ús del 20% de carburants líquids d'origen fòssil per combustibles alternatius, com ara els biocombustibles, el gas natural o l'hidrogen.

Per afavorir aquesta tendència d'implementació s'estan aplicant diferents estratègies. En el cas dels biocarburants són mesures fiscals, d'utilització i promoció i de qualitat. De fet, els biocarburants són els primers a tenir data de substitució, concretament a finals d'aquest any els països membres han d'haver arribat a un 2% de substitució.

■ **Mesures fiscals:** Gràcies a una Directiva Europea i un Reial Decret Espanyol s'ha aconseguit que el biocombustible estigui exempt totalment o parcial-

ment d'impostos de manera que el preu al mercat d'aquest producte sigui competitiu.

- **Mesures d'utilització i promoció:** Tant des d'Europa com des del govern central i autonòmic s'estan portant a terme campanyes per afavorir el consum d'aquesta alternativa de combustible més eficient i ecològica.
- **Mesures de qualitat:** És molt important assegurar un grau òptim de qualitat de la producció d'aquests nous biocombustibles per garantir un bon funcionament en els nous motors dels automòbils.

## Llei Integral del Transport

El Parlament de Catalunya ha estat pioner a tot Espanya en aprovar la Llei de la Mobilitat 9/2003 en la qual s'assumeix la mobilitat com un fenomen que requereix ser objecte d'intervenció pública. La Llei ofereix una visió global de la mobilitat, on es prioritzen els sistemes de transport més sostenibles, com ara el transport



públic o anar a peu o en bicicleta, sense renunciar a la complementarietat del transport privat. Es determina la intermodalitat, és a dir, l'ús combinat de diversos tipus de transport per assolir la destinació desitjada, com el sistema de màxima eficiència en l'aprofitament dels recursos del transport. Els plans d'inversions estableixen com a prioritaris els projectes de mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.

### Des dels municipis

La Llei Integral del Transport proposa un seguit d'objectius que cal portar a terme des dels municipis per reduir la despesa energètica i les emissions de gasos d'efecte hivernacle. Són recomanacions que fomenten l'ús combinat de

diferents tipus de transport en un mateix trajecte.

- Integrar les polítiques de desenvolupament urbà amb les de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals, és a dir, relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic.
- Establir mecanismes de coordinació per aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin públics, escolars o d'empresa.
- Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe multiusuari (*carsharing*) o bé el cotxe compartit (*carpooling*).
- Afavorir els sistemes de transport als polígons industrials segons la demanda.

- Promoure la construcció d'aparcaments dissuasius a les estacions de tren i a les principals parades d'autobús per tal d'afavorir l'intercanvi modal.
- Promoure i incentivar l'ús de combustibles alternatiu al petroli, especialment en el transport col·lectiu i en l'àmbit urbà.
- Promoure la implantació de benzineres que distribueixin biodièsel.
- Dissenyar campanyes d'educació i sensibilització en matèria de mobilitat i que facin atractiu l'ús del transport públic combinat de forma racional conjuntament amb el vehicle privat.

Més informació:  
[www.icaen.net](http://www.icaen.net)

Publicitat



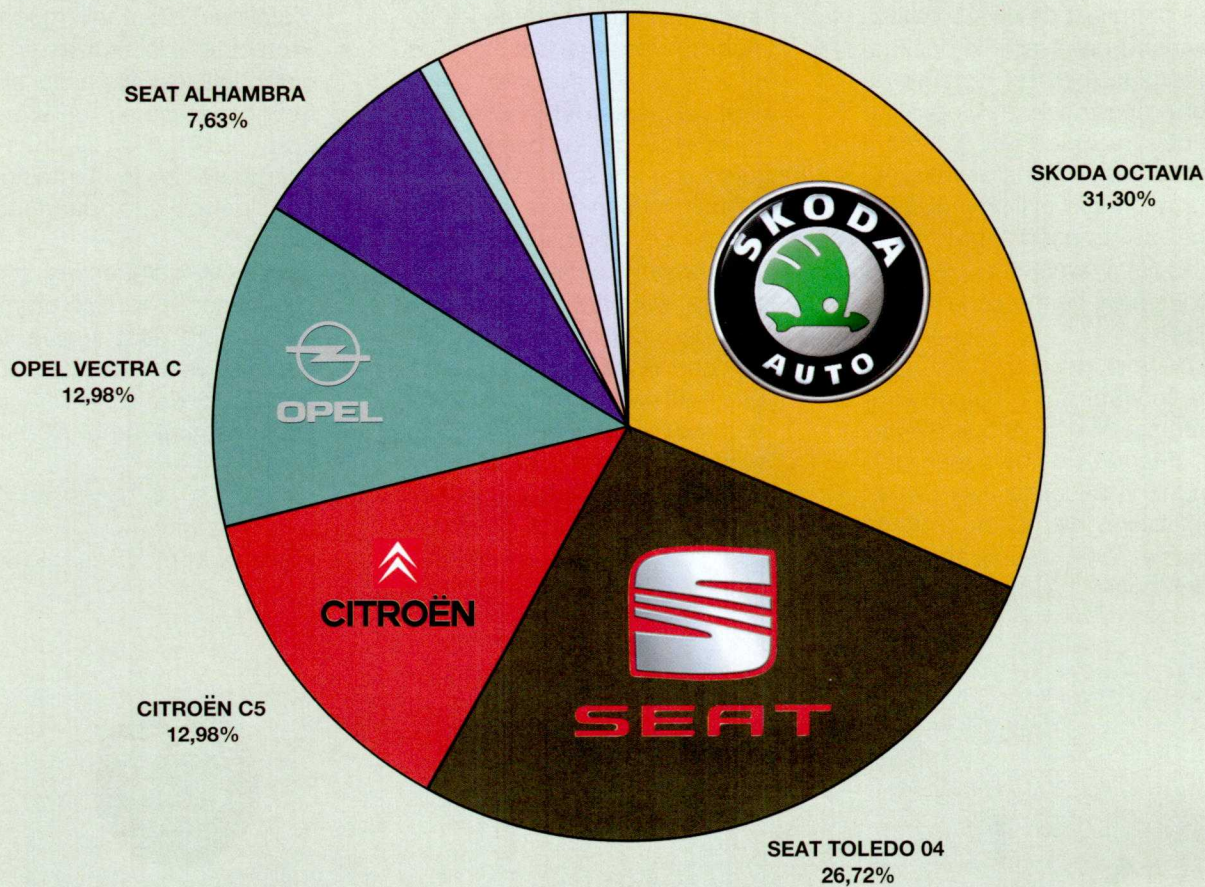
## NOS ADAPTAMOS A TU RITMO.

- Servicio de taller sin interrupción.  
(de 7:30 a 20:00 horas)
- Servicio de urgencia los sábados.  
(de 9:00 a 13:00 horas)
- Servicio rápido.
- Precios especiales en servicios y mantenimiento.



MOGADEALER C/ARAGÓN, 602 · TEL. 93 232 10 00 · BARCELONA

# El darrer quadrimestre, el parc de taxis de l'AMB es renova amb 447 vehicles



SEAT ALHAMBRA 25% | SKODA SUPERB 23% | MERCEDES 203 7% | FIAT ULYSSE 7% | FORD MONDEO 02 4%  
 NISSAN ALMERA 3% | MERCEDES 211 11% | NISSAN PRIMERA 02 5% | CITROËN C-8 4% | FIAT CROMA 05 2%

## Vehicles aplicats a llicències d'autotaxis actives en data 6 d'octubre de 2005

MARCA I MODEL	UNIT.	%	RENAULT 21	115	1,11
SEAT TOLEDO 99	2.185	21,14	MERCEDES 211	101	0,98
PEUGEOT 406	1.919	18,57	MERCEDES 202	93	0,90
SKODA OCTAVIA	1.443	13,96	MERCEDES 203	81	0,78
SEAT TOLEDO	575	5,56	SKODA SUPERB	81	0,78
CITROËN C-5	435	4,21	NISSAN PRIMERA-97	78	0,75
OPEL VECTRA C	413	4,00	FIAT MAREA	69	0,67
NISSAN ALMERA	377	3,65	RENAULT LAGUNA	69	0,67
SEAT TOLEDO 04	312	3,02	FIAT ULYSSE	69	0,67
CITROËN XANTIA	303	2,93	FORD MONDEO	55	0,53
OPEL VECTRA B	280	2,71	OPEL VECTRA	53	0,51
V. PASSAT 99	258	2,50	LTI CARBODIES	8	0,08
SEAT ALHAMBRA	213	2,06	LTI TXII BRONZ	2	0,02
MERCEDES 210	212	2,05	ALTRES	295	2,86
NISSAN PRIMERA 02 126	1,22		<b>TOTAL</b>	<b>10.335</b>	<b>100,00</b>
NISSAN PRIMERA 115	1,11				

## Skoda Octavia, Seat Toledo 04 i Opel Vectra, els tres models més apreciats pels taxistes

MARCA I MODEL	JUNY	JULIOL	AGOST	SETEMBRE	TOTAL
SKODA OCTAVIA	41	44	18	36	139
SEAT TOLEDO 04	35	44	21	16	116
CITROËN C5	17	8	12	9	46
OPEL VECTRA C	17	21	4	13	55
SEAT ALHAMBRA	10	8	4	3	25
NISSAN ALMERA	1	1	-	1	3
SKODA SUPERB	5	10	5	3	23
MERCEDES 211	3	4	2	2	11
MERCEDES 203	1	2	1	3	7
NISSAN PRIMERA 02	1	2	1	1	5
FIAT ULYSSE	-	4	1	2	7
CITROËN C-8	-	3	-	1	4
FORD MONDEO 02	-	3	1	-	4
FIAT CROMA 05	-	-	-	2	2
<b>TOTALS</b>	<b>131</b>	<b>154</b>	<b>70</b>	<b>92</b>	<b>447</b>

# Auto Fuber

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



**SEAT**  
auto emoción

**En Auto Fuber el protagonista es el taxista**

**El más económico**

**El más rentable**

**¡SIN ENTRADA!**

**toledo** Reference 105 CV.

Desde: 315,00€ al mes.

(Financiación a 60 meses)



## Auto Fuber

*¡Es su taller!*

**Mecánica y Electricidad**



### REVISIONES MECANICA:

- ✓ Sin cita previa
- ✓ Se espera y se lo lleva

### REPARACIONES CHAPA Y PINTURA:

- ✓ Inmediatas
- ✓ Precio muy económico

**Chapa**

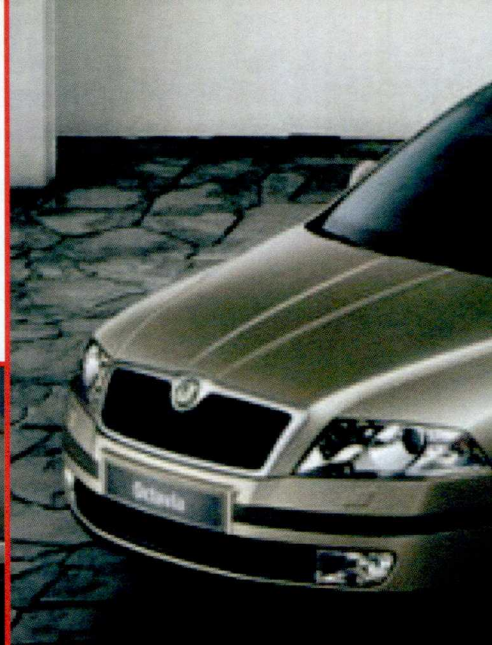


**Pintura**



## NUEVO SKODA OCTAVIA

# Salto cualitativo



**H**ace algo más de ocho años, Skoda lanzó la primera generación del Octavia, un modelo del que se han vendido más de un millón de unidades y que goza de una notable aceptación no sólo entre los usuarios de la calle, sino también entre los profesionales del colectivo del taxi. Ahora, con la llegada de la segunda generación del modelo que ya está en la calle, se está en trámites para lograr la oportuna homologación para el taxi, lo que se espera alcanzar en breve.

La base sobre la que se asienta esta segunda generación es una plataforma absolutamente nueva, la misma que utilizan el nuevo Golf o el Seat Altea. Sobre ella se ha montado una carrocería que crece en todas sus cotas de forma más que notoria. La longitud, con 6,5 cm más, llega hasta 4,57 m, la anchura se ha incrementado en 3,8 cm y se sitúa en 1,80 m, en tanto que la altura es ahora de 1,46 metros. Sin embargo, el aumento más significativo corresponde a la distancia entre ejes que, con 6,6 cm más que en el modelo predecesor, alcanza los 2,58 metros. No es una medida espectacular, pero el incremento tiene una doble repercusión importante; de un lado los pasajeros de las plazas traseras disponen de 5 cm más de espacio para las piernas llegando hasta los 81 cm; si tenemos en cuenta que la anchura también es superior, queda claro que la habitabilidad y el confort son netamente superiores a la anterior generación. Por lo que respecta a las plazas delanteras, el conductor dispone de 1,05 metros desde el respaldo del asiento hasta los pedales y una altura al techo de 92 cm que con el reglaje de altura del asiento puede llegar hasta los 99 cm, con lo que es evidente que incluso siendo una persona de elevada altura, puede acomodarse sin problemas y sin que perjudique al pasajero que se siente detrás suyo. El maletero ha incrementado

su capacidad hasta los 560 litros, situándose con ello como el más grande del segmento y con unas formas internas muy regulares de manera que puede aprovecharse todo el espacio; por otro lado, el portón es de gran apertura lo que ayuda a la carga y manipulación de objetos grandes a lo que también colabora un plano de carga bastante bajo.

La carrocería ha sufrido muchos retoques estéticos, como por ejemplo la calandra, que con su nuevo diseño y tamaño más reducido ha ganado refinamiento; los grupos ópticos son también de nuevo diseño, más achatados, en tanto que el paragolpes más envolvente incorpora en su parte baja una generosa toma de aire y los faros antiniebla en los extremos de la misma. Las nervaduras del capó frontal son más remarcadas, así como también la línea de cintura de la carrocería, en tanto que los retrovisores pueden llevar integrados los indicadores de los intermitentes. En la zaga, los nuevos pilotos de mayor tamaño también presentan una nueva disposición de las luces.

En el interior, todo es de nuevo diseño y en Skoda han hecho un esfuerzo tanto en la calidad de los materiales como en los acabados y ajustes. El salpicadero tiene un diseño limpio, sin recovecos donde se podrían almacenar el polvo y la suciedad, con un cuadro de instrumentos de fácil lectura y una consola central que reúne los mandos del sistema de calefacción-ventilación y los del sistema audio. Además de la guantera, se han habilitado huecos para guardar cosas e incluso un buen cofre debajo del apoyabrazos central delantero. Los



### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

VERSIONES	1.9 TDi	2.0 TDi
Cilindrada (c.c.)	1.896	1.968
Diámetro x carrera (mm)	79,5 x 95,5	81 x 95,5
Nº cilindros (válvulas)	4 en línea (8)	4 en línea (16)
Relación de compresión	19 a 1	18,5 a 1
Alimentación	Inyección directa bomba-inyector	
Potencia máxima (CV/rpm)	105/4.000	140/4.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5/1.900	32,7/1.750-2.500
Tracción	A las ruedas delanteras	
Cambio (nº velocidades)	Manual (5)	Manual (6)
Suspensión delantera/trasera	Independiente/independiente	
Dirección (asistencia)	De cremallera (sí)	
Frenos del./tras. - ABS	Discos ventilados/discos (sí)	
Neumáticos	195/65 R15	
Llantas (pulgadas)	Aluminio (6 x 15)	
Peso en vacío (kg)	1.320	1.355
Capacidad del maletero (l)	560	
Largo/ancho/alto (m)	4,57 x 1,77 x 1,46	
Batalla (m)	2,58	
Vías del./tras. (m)	1,54/1,53	
Depósito combustible (l)	55	
Velocidad máxima (km/h)	192	208
Aceler. 0-100 km/h (s)	11,8	9,6
<b>Consumo homologado (litros/100 km)</b>		
Urbano/Extraurbano	6,2/4,2	7,2/4,6
Mixto	5,0	5,5

asientos delanteros son amplios, aunque la banqueta no es muy larga; disponen de regulación de altura por palanca lo que unido a la del volante en altura permiten disfrutar de una buena posición de conducción.

Para el transporte público se está tramitando la homologación del modelo con dos motores diésel. Uno es un 1.9 litros monoárbol con dos válvulas por cilindro y turbocompresor de geometría variable que rinde 105 CV, mientras que el segundo es un 2.0 litros con culata de 16 válvulas de 140 CV. El primero va asociado a una caja de cambios manual de cinco velocidades y el segundo a una de seis marchas. En ambos casos se dispone de un motor que a la vez que buenas prestaciones, ofrece unos consumos muy contenidos, y si hay que buscarles un "pero", éste podría ser que son un poco ruidosos debido a su sistema de inyección directa por bomba-inyector, menos refinado que el sistema por conducto común. Por lo que respecta a las suspensiones, monta un sistema McPherson en el eje delantero mientras que en el trasero adopta un nuevo sistema multibrazo que garantiza un mejor comportamiento dinámico que en la generación precedente.

M<sup>a</sup> Ángeles Pujol



Publicitat

## Mamparas de seguridad MARCA JUCCS

ADAPTABLES A TODOS LOS MODELOS DE TAXI

**DISEÑADAS PARA ADAPTAR AL CAMBIAR EL MODELO DE AUTOMÓVIL CON EL CONSIGUIENTE AHORRO.**

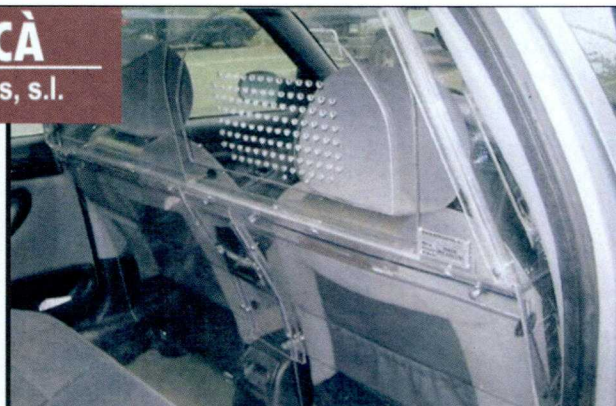
**LAS MÁS FÁCILES DE MONTAR Y DESMONTAR DEL MERCADO**

Fabricados con policarbonato de 6 mm antirayadas zafir  
Mampara patentadas y homologadas por el Ministerio de Industria.

**PROMOCIÓN DESDE 600 A 850 euros, MONTAJE E IVA INCLUIDOS**

INFORMACIÓN EN: Tel. 972 860 851 FAX: 972 162 752  
www.juncaaccessoris.com info@juncaaccessoris.com

**JUNCA**  
accessoris, s.l.



# Vehicles autoritzats per al servei de taxi i que es fabriquen actualment

MARCA	MODEL	DENOMINACIÓ COMERCIAL	CANVI	POTÈNCIA	COMBUSTIBLE	TIPUS VEHICLE	PORTES	DATA HOMOLOGACIÓ	UBICACIÓ TAXÍMETRE	
CITROËN	C5	C5 2.0 HDI 110 CV	Manual	110 CV	Gasoil A	Berlina	5	7/10/04	Tauler	
		C5 2.0 HDI 125 CV	Automàtic	125 CV						
		C5 2.2 HDI 135 CV	Manual	135 CV						
	C8	C8 2.0 HDI 105 CV	Manual	105 CV	Gasoil A	Monovolum (5 places)	4 + portón	2/4/04	Tauler	
		C8 2.0 HDI 110 CV	Automàtic	110 CV						
		C8 2.2 HDI 130 CV 5 velocitats	Manual	130 CV						
FIAT	CROMA	Croma 120 CV	Manual	120 CV	Gasoil A	Berlina	4	22/9/05	Tauler	
		Croma 145 CV	Manual	145 CV	Gasolina					
		Croma 150 CV	Automàtic	150 CV	Gasoil A					
		Croma 200 CV	Automàtic	200 CV	Gasoil A					
	ULYSSE	JTD 105 CV	Manual	105 CV	Gasoil A	Monovolum (5 places)	4 + portón	10/3/04	Tauler	
		JTD 110 CV		110 CV						
		JTD 130 CV		130 CV						
FORD	MONDEO	Mondeo Sedan 115 CV	Manual	115 CV	Gasoil A	Berlina	4	19/11/03	Tauler Sobre mirall retrovisor	
		Mondeo 5 portes 115 CV	Manual	115 CV	Gasolina	Berlina	5			
		Mondeo Sedan 125 CV	Manual	125 CV	Gasolina	Berlina	4			
		Mondeo Sedan 130 CV	Automàtic	130 CV	Gasoil A	Berlina	4			
		Mondeo 5 portes 130 CV	Manual	130 CV	Gasoil A	Berlina	5			
LONDON TAXI INTERNACIONAL	CARBODIES	FAIRWAY	Manual	75 CV	Gasoil A	Berlina	4	6/10/97	Tauler	
	Automàtic	82 CV								
TXII BRONZE	TXII BRONZE		Manual	90 CV	Gasoil A	Berlina	4	1/10/03	Tauler	
			Automàtic	90 CV					Sobre mirall retrovisor	
MERCEDES	203		Manual	100 CV	Gasoil A	Berlina	4	13/7/01	Tauler Integrat mirall retrovisor	
			Automàtic	120 CV						
			Manual	150 CV						
			Automàtic	170 CV						
	211			Manual	100 CV	Gasoil A	Berlina	4	27/3/03	Integrat mirall retrovisor
				Automàtic	120 CV					
				Manual	135 CV				15/5/03	
				Automàtic	150 CV					
				Manual	175 CV					
				Automàtic	205 CV					
Manual	225 CV									
Automàtic	260 CV									
NISSAN	ALMERA	2.2D 110 CV	Manual	110 CV	Gasoil A	Berlina	4	9/2/01	Tauler Sobre mirall retrovisor	
	PRIMERA-02	2.2DiC 125 CV	Manual	125 CV	Gasoil A	Berlina	5	23/12/02	Tauler	
		2.2DiC 139 CV		140 CV						
OPEL	VECTRA C		Manual	120 CV	Gasolina	Berlina	4	25/3/03	Tauler	
			1.8 16V	Manual						100 CV
			2.0 DTI 16V	Manual						100 CV
			2.2 DTI 16V	Automàtic						125 CV
SEAT	ALHAMBRA	1.9 TDI	Manual	115 CV	Gasoil A	Monovolum (5 places)	4 + portón	6/4/01	Tauler Integrat mirall retrovisor	
		Automàtic	115 CV							
	TOLEDO 04	130 CV	Manual	130 CV	Gasoil A	Berlina	4	4/12/03	Tauler	
		105 CV	Manual	105 CV						
		135 CV	Automàtic	135 CV						
140 CV	Manual	140 CV	Automàtic	140 CV						
SKODA	OCTAVIA	1.9 TDI 90 CV	Manual	90 CV	Gasoil A	Berlina	4	7/6/01	Tauler Integrat mirall retrovisor	
			Manual	110 CV				2/1/02		
	SUPERB	1.9 TDI 130 CV	Manual	130 CV	Gasoil A	Berlina	4	19/5/04	Tauler Integrat mirall retrovisor	
VOLKSWAGEN	PASSAT-99	PASSAT 1.9 TDI 130CV	Manual	130 CV	Gasoil A	Berlina	4	6/4/01	Tauler	

VEHICLES EN TRÀMIT D'HOMOLOGACIÓ : SKODA OCTAVIA 05

VEHICLES QUE S'HAN DEIXAT DE FABRICAR

Data: 02.10.2005

Soporte publicitario instalado o extraído en 15 segundos • Ninguna necesidad de cambios en el vehículo • No molesta durante la actividad profesional • Protege la tapicería del asiento



taller ocupacional



entre todos capaces



inserción laboral

*Un gran éxito en toda España  
¿Te apuntas?*

**SOLTAX**  
Gestió i Serveis

**publi-image**  
www.publi-image.com

FUNDACION  
GOTZE

## Be i Bo, S.L.

Corredoria d'assegurances



### PROBABLEMENTE, EL SEGURO DE TAXI AL MEJOR PRECIO

A LOS PERJUDICADOS EN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN

- Gestionamos todas las reclamaciones de accidentes sin importar la dificultad.
- Si consideramos viable su reclamación y tiene seguro de defensa jurídica, el coste para usted es cero.

A NUESTROS CLIENTES:

Recordarles que operamos en los ramos de:

- Hogar
- Subsidios por accidente y enfermedad
- Retirada de carné

\* Disponen de parking gratis en la gasolinera de Garcilaso con Felipe II, durante la visita a nuestras oficinas.

Garcilaso 143, Bajos  
027 Barcelona

Tel: 902 998 248  
Fax: 901 020 506

Horario: 9a 14 y de 16:30 a 19:30  
(Viernes tarde cerrado)

[www.beibo.es](http://www.beibo.es)  
[info@beibo.es](mailto:info@beibo.es)

# L'usuari li agraeix



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

Fins al mes de setembre, el titulars de llicència que es relacionen a continuació van donar solució als casos de pèrdua d'algun objecte que va ser comunicat prèviament pels clients o les clientes del taxi al **Servei d'Objectes Perduts: 902 101 564.**

## Agenda

Nom del titular	Llicència
J. Ramon Perales J.	10950
Israel Sánchez M.	10539
Manuel Jiménez N.	10517
Domingo Vera H.	8200
Vicenç Guàrdia C.	8111
Antonio Tovar P.	7449
Sergio Martínez G.	7114
Juan Carlos Arellano M.	4634
Miguel Rodríguez P.	4327
Juan Ortiz M.	3348
Jesús Gandoy S.	1670
Sergio Rodo C.	958

Juan Martínez C.	3176
Juan Padilla H.	3047
José Besteiro O.	2471
Eduardo Prado R.	2377
Manuel Haro L.	2132
Carlos Diego del Moral	2088
Sebastián Muñoz F.	1850
Honorio Fornier P.	1666
Miguel Piñero P.	1290
Luis M. Aranda E.	1126
José Franco M.	1120
José Padín G.	1024
Agustín Calvo R.	766
Leonardo Guerra C.	210

Rafael Servián M.	9761
Juan Cañas C.	9515
Miguel Antequera M.	9502
Francisco Requena G.	9120
Eduardo González M.	9104
Rubén Petilo C.	9099
José M <sup>a</sup> . López A.	8817
José Yáñez R.	7300
Gregorio Martínez M.	7212
Jorge Vicente S.	5905
José Masero M.	5806
Jesús Herrero B.	5695
Sauro Yagüe J.	5632
Zacarias Zotoca de Toro	4202
Antonio Nieto E.	3532
Jesús Velas V.	2912
Julián Casbas V.	1595
Manuel Rubio R.	558
Montserrat Egea R.	443
José M. Gimeno I.	92
Tomás Riola M.	5

## Bossa

Nom del titular	Llicència
Carlos Arean G.	10656
Montserrat Canudas J.	9593
Hortensio Pasarín G.	8392
Francisco Izquierdo Q.	3654
Joan Velázquez M.	1256

## Càmera

Nom del titular	Llicència
José Domínguez C.	162
Luis Bardón B.	723
Ricardo Cutanda C.	1604
Roberto Ibáñez R.	2875
José M <sup>a</sup> . Vilella M.	5041
Diego Gómez M.	5310
Jordi Cascajosa R.	5002
Manuel Gómez S.	9205
Taxis Lemos SL	9844

## Documents

Nom del titular	Llicència
Gaspar Prieto A.	8253
Salvador Campillo G.	7490
Jorge Domingo B.	6254
Roberto Soler M.	5680
Nemesio Fernández G.	5039
Carlos Rodríguez A.	4991

## Claus

Nom del titular	Llicència
Miguel Sánchez	10963
Carlos Casbas O.	10385
José L. Vázquez L.	10007
José Fidalgo G.	9785
Andrés Hernández	9294
Ramon Barcia A.	9236
Josep Canut P.	9221
AUTOTAXIS FUBER, SI	8854
Amador Cabrera S.	8838
Antonio Blanco B.	8222
Jacinto Infantes M.	8173
Luciano Utrilla P.	7749
Manuel García P.	7335
J. José García N.	7112
Manuel Vázquez R.	6551
Ramon Vila C.	6062
Jordi Bestue P.	5769
Juan A. Bernal C.	6369
Ángel Subirana R.	4950
José García G.	4348
Rafael Calleja S.	3707
José M. Rams V.	3612

## Carpeta

Nom del titular	Llicència
Francisco Álvarez T.	6290
David Malagón M.	5887
Enrique Vázquez F.	5684
Manuel Méndez P.	5617
Juan P. Santa Cruz G.	2980
Antonio Trave G.	1868
Moisés Valls L.	1496
Enrique Salvo A.	1455

## Llibre

Nom del titular	Llicència
José Arran C.	209
Eduardo Santana R.	5174
Natalia Camps M.	8211
Ricardo Querol V.	9839

## Cartera-bossa

Nom del titular	Llicència
Adrián Ramírez O.	20007
Esther Muñoz Z.	11020
Victorino Nieto C.	10805
Carlos Molina S.	10408
Alfonso Núñez P.	10215
José Palacios G.	10148

## Maleta

Nom del titular	Llicència
Mateo Bravo G.	10810
Joaquín Acosta G.	9602
Juan Sánchez L.	8388
Paulino E. Pascual E.	8302
Juan Gallardo B.	7942
Pedro Pérez R.	7432

Manuel Díaz G.	5955
Luis García G.	5040
Pedro Morgado D.	3261
Fernando Rubio L.	3241
Manuel Quintero R.	1815
Alfredo López P.	1494
Joaquín López N.	541
Fidel Murciano H.	10

## Mòbil

Nom del titular	Llicència
Ana Martínez G.	10701
Antonio Caballero P.	10513
José Jiménez L.	10483
Fernando Obón S.	10471
Antonio Rubio C.	10396
Andrés Hernández del M.	10088
Sales Cayero G.	9810
Carlos Álvaro M.	9673
Francisco Méndez A.	9591
José González O.	9314
Jorge Méndez F.	8922
Ángel Vázquez M.	8801
Féiz Legaz R.	8398
Carlos Torres V.	8169
Pablo Fermiñán C.	7815
Francisco J. Blanco R.	7710
José Bodas G.	7657
Alberto J. López S.	7518
Rafael Pérez V.	7393
Miguel Muñoz L.	7366
José M. Martínez	7281
José García N.	7112
J. María Serrano L.	7087
Benedicto Alonso R.	7060
Gómez Taxi, SL	6670
Francisco Molina A.	6516
Lorenzo Margais B.	6443
Félix Fernández L.	6409
Antonio González P.	5865
Fco. José Rébola B.	5321
Miguel González R.	5042
José Moreno M.	5005
Jordi Cascajosa R.	5002
José Bodas G.	4983
Rosario Pedrosa G.	4982
Emilio de la Torre G.	4705
Luis Martín E.	4696
José Gámiz O.	4679
Juan M. Povedano H.	4570
Ramona M. Santos D.	4240
José Moreno M.	4053
Benjamín Gómez G.	3641
Javier Hernández A.	3616
Antonio Martínez D.	3357
Jordi J. Arenas T.	3236
Ester Remartínez M.	3094
Sebastián Ramírez M.	3080
Aurelio Rodríguez M.	3019
José Forcadell L.	1741
Manuel Baena A.	1318
Daniel Boldú C.	1271
Juan Novella J.	1263
L. Xavier Sanz O.	1057
Francisco Remedio M.	1005

Celso Pardo V.	894
Andrés Beranezo M.	836
Celestino Tomás C.	765
Florentino Tomás A.	671
José M. Caelles P.	462
Miguel Montesinos P.	354
Pedro Estrems G.	349
Miguel Peña A.	297
Sigfredo Marco M.	270
Alfonso Muñoz R.	120
Benito Gallardo Q.	93

## Roba

Nom del titular	Llicència
Blas Segarra M.	8771
José Mutilva B.	8709
Fernando Martínez N.	6450
José Gras A.	6032
Manuel Guirado F.	5718
BADAVI, SL	5268
Antonio Suárez V.	3706
Jesús Bravo C.	2317

## Ulleres

Nom del titular	Llicència
José López L.	9778
Raúl López A.	9020
José Mutilva B.	8709
Lorenzo Ruiz P.	8652
J. Joaquín Martínez	8608
Santiago Pastor	8450
Francisco Álvarez G.	8124
Joaquín Peña F.	7832
Alberto Peralta Q.	7477
Jèssica de los Ríos G.	7310
Ramón Barbero P.	7040
Diego Oliver B.	6952
Joaquín Bengoechea D.	6573
Vidal Parra P.	5800
José Sánchez S.	4695
Ángel Robles M.	4652
Francisco Ramírez L.	4118
Miguel A. Peña M.	4065
Jerónimo Fernández V.	3913
Marcos J. Girbes P.	3416
David Ramón M.	2629
J. Antonio Vicente M.	2530
Rafaela Nieto N.	1485
Joan Velázquez M.	1256
José A. Tello B.	1100
Manuel León G.	913
Ramon Ricart S.	627
Ricardo Fabregat S.	288
Francisco Pérez M.	284

## Altres

Nom del titular	Llicència
Sergio Rubio B.	10105
José García L.	9496
Joan Domènec C.	9214
Antonio Villalta A.	8106
Santiago Sánchez R.	8063

Antonio Martínez C.	7844
Juan Carlos Geoano	7543
Antonio Corpas B.	6714
José Ares G.	6496
Eladio Vázquez C.	6283
Ramón García C.	5864
Jacinto Paniagua T.	5833
José Gordo V.	5358
Pedro Rodríguez G.	4930
Francisco Titos F.	4685
Luis Gracia A.	4399
Juan Carreño N.	4072
Marta M. Seivane R.	3782
José Gimeno C.	3681
Víctor López R.	3022
Senen Mases A.	3008
Rafael Barcenás M.	3002
David Novella M.	2479
Diego A. Galán M.	2397
Rafael Rodríguez M.	2372
Sergio Moliner C.	2079
Daniel Boldu C.	1271
Mariano M. Gutiérrez G.	689
J. Antonio Delgado M.	520
Juan Casulleras G.	303

El Servei d'Objectes Perduts de l'IMET va rebre 11.245 trucades durant el primer semestre del 2005. El 6,99% d'aquestes van ser fetes per taxistes que van comunicar directament al servei la trobada d'un objecte en el seu vehicle i, en no pocs casos, ells mateixos van fer una aturada en el seu treball per lliurar-lo al propietari a l'adreça corresponent. El 93% restant correspon a trucades realitzades pels usuaris i usuàries. No obstant això, es constata que els clients i les clientes de taxi no es fixen en les característiques del taxi en el qual fan el seu recorregut i obliden l'objecte personal. Únicament el 30% de les trucades rebudes pels clients de taxi van aportar les dades correctes del vehicle taxi on s'havien deixat oblidat l'objecte en qüestió.

Com els darrers anys, el mòbil, seguit de la cartera-bossa, la maleta-bossa, les ulleres i les claus són els objectes més oblidats a l'interior del taxi. El que menys s'ha oblidat aquest semestre ha estat el canvi, els diners, les joies i el paraigua, un objecte, per cert, molt extraviat els darrers anys. La raó caldria trobar-la en la sequera que ha definit el temps d'aquest semestre.

Les trucades dels taxistes, amb el número de llicència que a continuació es relacionen, van fer possible al Servei d'Objectes Perduts solucionar satisfactoriament els casos de pèrdua reclamats o comunicats pels usuaris de taxi.

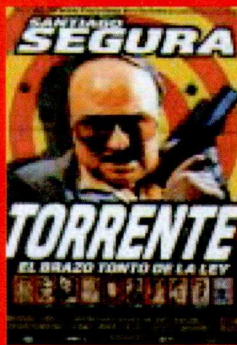
# Cinema TV Video/DVD

per Marc Sanchís



## Torrente 3. El protector

¿Acaso hay, ahora mismo, algún otro título más popular en la cartelera? Tengo para mí que si el Estatut hubiera despertado la misma expectación que la chorrada de Santiago Segura, otro gallo nos cantara. ¿Dije chorrada? Podría haber puesto burrada o mamarrachada. Pero si una chorrada recauda mil millones se convierte en algo distinto, en una operación de marketing, un fenómeno mediático, un paradigma de nuestra sociedad... un reflejo de los tiempos que corren, vaya. Pero no crean que los Torrentes, los Cañitas o los Jesulines son novedad; ya hace casi noventa años que Valle-Inclán –un gallego que solía estudiarse en el cole– escribió en *Luces de Bohemia* que la auténtica realidad se reflejaba en los espejos deformantes del madrileño Callejón del Gato. Claro que su intención era armar follón y sacudir las conciencias de una España atrasada y esperpéntica. Y ahora que ya “semos” europeos, polifóni-



cos y antes muertos que sencillos, el esperpento triunfa de nuevo, fíjate, quizás lo necesitamos para olvidar las hipotecas a cuarenta años y las listas de espera de cuarenta semanas. Quizás me paso de filosófico. Lo único interesante de este asunto será ver qué rumbo toma la carrera de Segura; Stallone llegó hasta *Rocky V*, pero se escaldó y con Rambo frenó a la tercera, como Schwarzenegger con *Terminator*. Claro que *Viernes 13* o *Pe-sadilla en Elm Street* duraron más que el conejito de Duracell, pero son meras franquicias sin ningún nombre detrás. El amiguete Santiago parece más inteligente que todo eso, pero temo acabe devorado por su criatura. Aunque la hipoteca ya la habrá liquidado, desde luego.

### LA INTÈRPRET

M'agraden molt la Nicole Kidman i el Sean Penn. Al Sean Penn me'l puc imaginar perfectament fent de policia –que és el seu paper aquí, però la Nicole Kidman fent d'interpret d'un estrany idioma africà a l'ONU... què voleu que us digui; és una gran actriu, però aquí senzillament està fora de lloc. La història comença quan descobreix per causalitat un complot per matar un president africà que visita Nova York. La policia no sap si creure's la història –els espectadors tampoc ho sabem del cert– i aleshores la noia, tota decidida, comença a fer de detectiu pel seu compte. En fi, el guió és bastant pueril, i la situació a l'Àfrica és prou fotuda com perquè Hollywood la trivialitzi encara més. Aprovat justet.



### SAW

La paraula significa “trencaclosques” en anglès, i és un d'aquests títols que passa sense pena ni glòria pels cinemes i s'ha de pescar als videoclubs. La història co-mença d'una forma molt suggerent; un metge i un fotògraf sense relació aparent es desperten encadenats dins un lavabo fastigós. Enmig, estirat sobre un bassal de sang, hi ha un cadàver amb un revòlver. Cadascun dels dos homes du una cinta amb instruccions dictades per una veu misteriosa: si volen escapar, han de pelar l'altre, i tenen només sis hores per a decidir-se. Qui s'amaga rere aquesta veu, i per què els ha segrestat? Poc a poc, descobrirem una trama que els lliga amb un assassí que mata persones que, segons ell, no aprecien prou la vida. De mentre, a l'exterior, un expolicia obsessionat persegueix l'assassí... Ja veieu que la cosa és complicada però temptadora. *Saw* recorda una mica a *Seven* que segur que tots recordeu, i és una intriga molt entretinguda, plena de girs inesperats. Ideal per un dissabte al vespre.





## TV: CIUDAD DE VACACIONES

Siempre me han gustado las rubias, desde Marilyn hasta Malena Gracia. En nuestro imaginario la rubia encarna lo nórdico, lo superior, lo inalcanzable; recuerden las suecas de los 60 perseguidas por Alfredo Landa o José Luis López Vázquez, y más para acá en Sharon Stone descruzando las piernas, en Madonna, en Shakira. Por su parte, las señoras sueñan con Beckham o Mark Van Der Loo. Y ahora que las infantas engendraron una línea kilométrica de sucesión al reino, observamos que todos los herederos, de Froylán para abajo, son rubios, como rubio será sin duda el vástago de Leticia y Felipe. Pero me ha fallado la rubia más rubia de toda la televisión: Anne Igarturu. Anne me molaba por rubia y por guapa, por su voz suave, pero desde que empezó con la campaña de "Marina d'Or, ciudad de vacaciones" es que no la aguanto. Deben estar muy apurados para vender apartamentos porque los anuncios de marras sale cada dos por tres, y estoy hasta el gorro del hipermercado, del chiquipark y de las piscinas de agua salada. Anne, querida, no compraré ni alquilaré nada en Oropesa del Mar, y te advierto que a este paso serás tan pesada y aborrecida como Ramón García (ya saben, el de *Gran Prix*) o José Luis Moreno.



Publicitat

**ÒPTICA DiferOPTICS**  
**OFEREIX UN 40% DE DESCOMPT\***  
**PER AL COL·LECTIU DE TAXISTES**  
 (OFERTA EXTENSIBLE TAMBÉ A FAMILIARS)

\* EXCEPTE OFERTES

REFRACCIONS ○○ OPTOMETRIA PEDIÀTRICA ○○ BAIXA  
 VISIÓ ○○ TERÀPIES VISUALS ○○ ADAPTACIÓ LENTS DE  
**DiferOPTICS** CONTACTE ○○ SERVEI  
 D'OFTALMOLOGIA ○○  
 AUDIÒFONS ○○ ASSESSORS D'IMATGE ○○ TENDÈNCIES  
 MODA ○○ REFRACCIONS ○○ OPTOMETRIA PEDIÀTRICA

No tanquem al migdia

*Veuràs  
la diferència*

Diputació 122 - 08015 Barcelona - Tel. 93 451 37 04 - Fax 93 451 84 21

e-mail: [diferoptics@diferoptics.com](mailto:diferoptics@diferoptics.com)

[www.diferoptics.com](http://www.diferoptics.com)

Menjar de tres forquilles

# Al carrer de Calàbria, El Provisional



**F**ins al juliol de 2004, el negoci del Salvador Costa i de la Mercè, la seva dona, era el Bar Costa, un local dels de tota la vida situat al xamfrà de París amb Calàbria i del qual vam parlar en el número 157 d'aquesta revista. La família Costa explotava el local des de l'any 1929, però el contracte de lloguer s'acabava i la propietat volia enderrocar l'edifici per construir-ne un de nou, cosa que suposava un exili forçat de dos o tres anys.

Davant de l'evidència, el Salvador i els seus es van espavilar i van buscar i trobar un local alternatiu a cent metres del seu de sempre. El van arranjar unint els requeriments legals i la normativa al seu concepte d'establiment senzill, tradicional i confortable i el van obrir el 22 d'agost del 2004, batejant-lo amb el nom d'El Provisional, que il·lustra de forma clara el tarannà optimista i positiu del clan.

Ni la Mercè ni el Salvador les tenien totes, però des del primer moment, el nou negoci va rebre la clientela de l'anterior i més parroquians, possiblement atrets per la inusual proposta de la casa.

Van començar amb el criteri de sempre, oferint generosos plats combinats presidits per carns, aus, verdures o peix a la brasa. Esmorzars contundents i dinars esplèndids a preus de menú, amb l'afegit de la simpatia, del sentit comú i del divertit xivarri del local.



Ara, amb només un any de vida, han incorporat dues cuineres casolanes, que es limiten a elaborar el que els surt millor. Així, el personal entra i pregunta a la Loli o a la Merche el que han fet per dinar: els calamarsets de l'una, les mandonguilles de l'altra, la brasa de sempre, les postres fetes a casa, el vi de la bóta i, tot plegat, portat a taula per un grup de noies rialleres, que coneixen els clients pel seu nom i els pregunten pels amors, la família o la moto nova. A la barra, al timó de la cafetera, la Zuly, una cubana de mirada profunda que parla un català caribeny, dolç i turbulent ara.

La situació d'El Provisional, a la cantonada de Calàbria amb Còrsega, fa possible que molts taxistes hi esmorzin o hi dinin sense perdre de vista el vehicle.

L'establiment, insisteixo, segueix fidel a les seves arrels populars i a la seva clientela de sempre. Els preus segueixen sent modestos –s'hi dina per uns deu euros–, les racions generoses i el tarannà absolutament barceloní, acollidor i simpàtic, inspirat i presidit pel somris i la paraula justa del patró i pel control absolut de la situació per part de la mestressa.

Pel que fa als horaris, està obert des de primera hora i tanca al vespre. Els dissabtes obre al matí, proposant esmorzars d'entrepà i porró.

Us suggereixo de fer el que faig jo mateix, procurant que l'hora d'esmorzar o la de dinar coincideixi amb el meu pas per aquesta part de l'Eixample.



**EL PROVISIONAL**  
Calàbria, 247 08029 Barcelona  
Tel. 934 103 116

# “Ni per calor deixis la capa, ni per fred la carbassa”



Aquesta dita popular catalana és prou aclaridora com per corroborar que la carbassa és una hortalissa que també té presència durant la tardor. És un aliment molt popular pel seu alt contingut vitamínic i per les grans possibilitats que té a la cuina.

Algunes veus autoritzades situen les seves arrels en el continent asiàtic, però encara ens podem trobar amb altres opinions que qüestionen aquesta afirmació. Es diu que el cultiu es va traslladar d'Àsia cap a l'Amèrica Central i, després a la resta del continent americà. D'allí es va poder conèixer millor a la resta d'Europa a partir de la presència espanyola en terres americanes.

En els diferents països del continent americà s'hi consumeixen amb molta assiduitat les llavors escalfades al forn. És un aliment destinat principalment als nens perquè se li atribueix un important valor vitamínic, molt recomanat per a l'enfortiment dels ossos o de les dents. En ser portadora de potassi, és també molt recomanable per prevenir els defectes de visió, l'estat de la pell o del cabell. La carbassa és un excel·lent diü-

rètic, i com que és molt rica en fibra, afavoreix el trànsit intestinal.

És una hortalissa que accepta qualsevol tipus de combinació, i si el cuiner o cuinera val, els resultats poden ser espectaculars. Hi ha diferents tipus de carbasses, encara que la més comuna durant el mesos de tardor als països europeus és aquella que té la pell forta i de color ataronjat.

Al voltant d'aquesta hortalissa s'han escrit històries, llibres i poesies i, des que els irlandesos van portar als Estats Units la festa de les bruixes, popularitzada ara amb el nom de *Halloween*, la carbassa buida amb una espelma en el seu interior s'ha convertit en el símbol d'aquesta festa que esvalota els nens i les nenes nord-americans.

Tot i que la globalització incideix en l'assimilació progressiva de costums diferents, la carbassa tindrà sempre per als països del Mediterrani un altre valor, una altra simbologia. Almenys, així ho desitgem!

Apícia

Publicitat



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

**Centre de formació del taxi** | Pujades, 23 | 08018 Barcelona | Tel.: 935 075 699 - 933 002 314

**Gestoría Santiveri** | Provença, 222 bj. | 08036 Barcelona | Tel.: 934 545 000

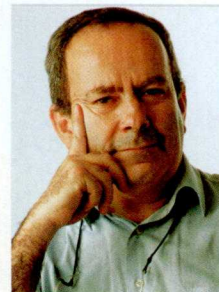
**Asociación Empresarial del Taxi** | Pujades, 154 | 08005 Barcelona | Tel.: 934 854 218

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

La seriedad es nuestra garantía. Trato directo sin intermediarios

Llocs per comprar

# Bicicletes al carrer de Diputació



Pierre Roca

**E**l lent però segur retorn a les modalitats més bàsiques del transport –caminar i anar en bicicleta– ha propiciat alhora l'obertura de negocis que proposen a qui s'acosta a aquestes alternatives tota mena d'aparells, sistemes, accessoris i complements.

En Salvador Gálvez va ser ciclista professional als anys setanta, va participar en diferents "Vueltas", "Voltes" i altres criteriums i proves nacionals i internacionals i el mil nou-cents vuitanta va decidir deixar la duríssima professió de ciclista, sense allunyar-se del món que li era familiar, obrint una botiga de bicicletes al carrer de Diputació que va batejar amb el nom de Galvesport, una paraula que vincula el seu cognom a l'esport.

Com era previsible, en Salvador es va especialitzar en les màquines que més coneix, les de carretera, convertint-se en un magnífic

conseller per a tots els qui volen practicar el ciclisme durant les hores lliures, recorrent considerables distàncies a còpia de pedalejar per valls i serralades.

Afeccionat i atent a les novetats, en Gálvez incorpora a la botiga tot el que surt al mercat, com les espectaculars bicicletes italianes Pinarello, de fibra de carboni, peces de magnesi i preus astronòmics però no inaccessibles a qui vol gaudir d'una bicicleta absolutament singular, sofisticada i de darrera generació.

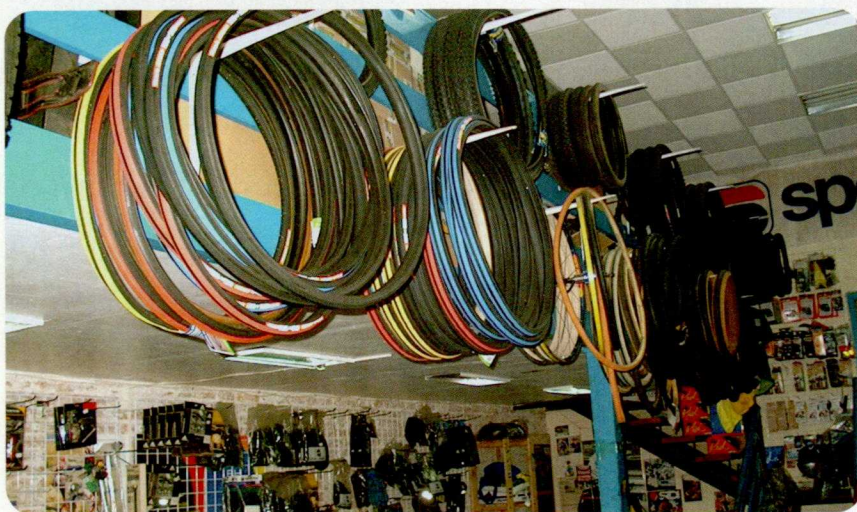
La peça més cara de l'aparador, ara mateix, és una bicicleta de la marca esmentada, amb un preu final de set mil euros. Aquestes màquines gairebé úniques no són de totes formes el que es ven habitualment. A la botiga hi ha bicicletes de tots els preus i característiques, però els clients exigents acostumen a comprar-se un o dos cops a la vida bicicletes que ronden els tres-mil euros. Les

cuiden, les tenen a punt i les equipen amb els aparells i les peces més evolucionades que van sortint al mercat i que a poc a poc converteixen la senzilla bicicleta en una joia preuada, desitjada i admirada.

Cada cop més, els ciclistes afeccionats s'equipen seguint les modes i les tendències, adquirint *maillots*, *culottes* i sabates de materials innovadors i formes pensades per combinar l'eficàcia i la bellesa. Aquest apartat del negoci, segons reconeix l'amic Gálvez, creix dia a dia i ja supera el de la venda de bicicletes.

Com passa sovint als negocis muntats per antics professionals de qualsevol esport, Galvesport és alhora tertúlia, consultori i lloc de trobada dels afeccionats al ciclisme de carretera, del de tot terreny i dels que practiquen l'especialitat del triatló. Expliquen les aventures viscudes el darrer cap de setmana i escolten embadalits els records del Salvador, explicats amb la gràcia del personatge i presidits per la foto del campió Roberto Heras, que a més és cunyat del patró...

Si pedalejar us apassiona, passeu per la botiga de Salvador Gálvez per mirar, parlar, comprar o somiar.



**GALVESPORT**  
C. de Diputació, 69 08015 Barcelona  
Tel. 933 257 790

# La hoja de Maribel

## Romper aguas



Maribel Silva

**Y**a sé que traer a un chaval al mundo en un taxi es algo, no diré que habitual, pero digamos que algo frecuente. A mí, sin ir más lejos, me pasó una vez y, créanme, es algo que no se olvida.

Un día circulaba yo por la Vía Favencia, cuando me para una señora embarazada que iba con dos niños pequeños. Los ayudé a entrar en el vehículo, sobre todo a la señora, que a duras penas podía pasar por la puerta. Teniendo en cuenta el "volumen", yo pensé que le debía faltar muy poco para dar a luz. Aunque, desde luego, esto va a mujeres, porque yo recuerdo que a mi Araceli casi no se le notaba. Pero ya digo, la cosa estaba muy, muy a punto.

Los chicos, como siempre, dando guerra y alborotando sin parar no daban respiro a la pobre madre.

—¡Niños!, estaos quietos, por favor  
—la señora no dejaba de repetir esta cantinela como por inercia y ellos, nada, que no paraban.

—¿Adónde vamos? —pregunté.

—Lléveme a la plaza Maragall, por favor.

Acto seguido empezamos a comentar lo del embarazo, y lo difícil que debía ser mantenerse a flote con dos críos pequeños...

—Ya me queda poco —me comentaba la pasajera, con un "uffffff". Y aquí se acabó, porque si no, no sé que voy a hacer...

Parados en el semáforo de la plaza Lluçmajor, oigo exclamar a la señora:

—¡Dios mío! ¡Sólo faltaba esto!  
—mientras miraba hacia el suelo.

Me giré y me di cuenta de que el suelo estaba mojado, vamos, empapado, y también el asiento.

¡Jo! En una fracción de segundo, como un "flash", me vino a la mente: "Ha roto aguas, la señora ha roto aguas" ¡Que viene el niño! ¡Ay, Manolo, que ya lo tenemos aquí!

Así es que, ni corto ni perezoso, cogí el paseo Urrutia hacia el Valle de Hebrón, mientras intentaba tranquilizar a la mujer:

—No se preocupe, señora, que enseguida llegamos al Hospital.

Ella no decía ni mu, o yo no la dejaba hablar, no sé, porque intentaba tranquilizarla y así me tranquilizaba yo también.

Iba a toda pastilla, todo hay que decirlo, tocando el claxon intermitentemente y agitando el pañuelo por la ventanilla. La verdad, en situaciones semejantes te das cuenta de que la gente se porta de forma cívica y deja paso sin problemas.

Pero no queda ahí la cosa. Llegando al cinturón, me rebasó un coche patrulla que, además, me facilitó enormemente la labor y me fue abriendo camino. La señora me iba hablando:

—Pero, ¡oiga!, ¡oiga, señor! —me decía.

—Tranquila, usted tranquila, relájese que ya llegamos; no se preocupe, en seguida estamos allí.

—¡Pare!, ¡pare! —me insistía.

"Ay, Dios mío, que ya está teniendo el niño", pensé.

Así es que puse el intermitente y aflojé la marcha buscando el lateral hasta que paramos.

Entonces la pasajera, acalorada y sofocada, sólo me decía:

—Ha sido el niño... ha sido el niño.

—¿Ha tenido un niño? —le pregunté.

—No, señor, que ha sido el niño —me decía, con la voz entrecortada y fatigada por la carrera que había-

mos realizado—, que ha sido el niño el que ha derramado el agua de la botella.

"¡Madre mía!, la que se ha armado", pensé.

En resumidas cuentas: lo que pasó es que uno de los críos, que no paraban de alborotar, destapó la botella que llevaban de agua y, al intentar beber con el coche en marcha, se les derramó. (Sin comentarios.).

A todo eso la policía ya venía andando hacia nosotros para ver qué había pasado. Bueno, una situación de "tierra trágame", todo un numerito.

Tras pedir disculpas a los policías y restablecido el tráfico (había un poco de "cola"), dejé a la pasajera en su destino deseándole "una hora cortita", como se suele decir, y me marché.

Telefoneé a la Araceli porque a todo esto se me había hecho tarde para comer:

—Ahora voy para allá; se me ha hecho un poco tarde, es que he tenido una carrera algo accidentada con una embarazada. Ha tenido que intervenir la policía. En fin, ya te contaré. Pero, oye, prepara la "espuma" y el secador, que hay que limpiar un poco el coche.

Cuando llegué, la Araceli me preguntó:

—Bueno, ¿qué ha sido, niño o niña?

—Pues mira, no ha sido ni niño ni niña. Ha sido agua, pero no me preguntes si era Viladrau, Font Vella, o cualquier otra marca, porque no vi la botella.

Y nos reímos mucho cuando le conté la aventura.

¿A que ninguno de los compañeros ha tenido nunca un "parto" tan accidentado?

## La Bústia

### Gràcies per la devolució del meu portàtil

Desitjo agrair públicament al taxista Francisco Martín O., amb la llicència 9306, la devolució d'un maletí que contenia un ordinador portàtil que vaig deixar oblidat a l'interior del seu vehicle quan em va traslladar des de l'aeroport fins al recinte Firal de Cornellà.

Barcelona, octubre de 2005

### Gràcies per l'honradesa

La família Faubió vol traslladar el seu agraïment al taxista José Madreras M., amb la llicència 6601, per la devolució d'una cartera oblidada en el seu vehicle, i en la qual hi havia 120 euros. La família destaca l'honradesa d'aquest professional, que no va dubtar a desplaçar-se fins al domicili del client per lliurar-li la cartera. Aquesta família vol posar-se en contacte amb el taxista referit, per la qual cosa ha de trucar al telèfon: 972 162 406.

Barcelona, octubre de 2005

## Servei d'Objectes Perduts

# 902 101 564

Recordem als taxistes de l'àrea metropolitana que el telèfon 902 101 564 està a la seva disposició les 24 hores del dia per comunicar la troballa d'un objecte perdut de l'usuari en el seu vehicle.

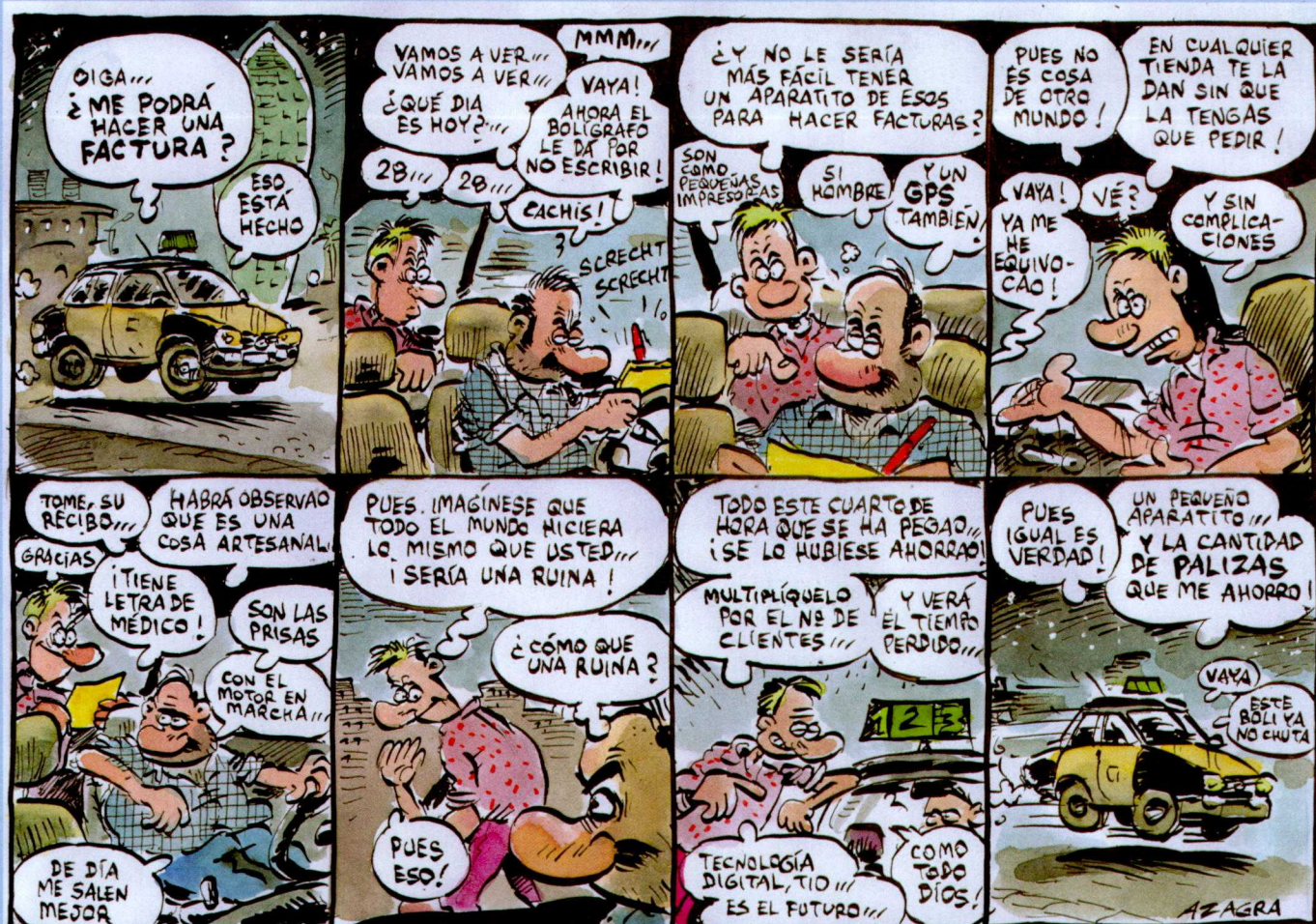
Els objectes oblidats per un client en el vehicle taxi i trobats es poden dipositar en l'Oficina d'Objectes Perduts que l'Ajuntament de Barcelona té a disposició del ciutadà al carrer Ciutat. També es poden lliurar en les comissaries de la Guàrdia Urbana tot sol·licitant un justificant del dipòsit on hauran de constar les característiques de l'objecte lliurat i/o el seu contingut.

## Nou emplaçament de l'Institut Municipal de Psiquiatria

Des del 4 d'octubre, l'Institut Municipal de Psiquiatria (IMPU) es troba al Centre Fòrum de l'Hospital del Mar. Aquest trasllat no ha significat cap canvi en el tipus d'assistència que fins ara oferia al seu antic emplaçament: atenció d'urgències psiquiàtriques, hospitalització i programa d'atenció de crisi.

L'entrada principal del Centre es troba al carrer de Lull, núm. 410, i l'accés al Servei d'Urgències és a la Rambla de Prim, núm. 14.

Telèfon: 932 541 313





Opel. Nuevas ideas. Mejores coches.

## Nuevo Opel Vectra Design 1.9 CDTI 120CV desde 17.650€\*

Lo encontrarás en el territorio OPEL más grande de Barcelona.



### **Masternou**

*Exposición y ventas*  
C/bla. Guipúzcoa, 83 int.  
Tel. 93 313 59 12  
08020 Barcelona

Av. Meridiana, 235  
Tel. 93 313 59 12  
08027 Barcelona

*Servicio Post-venta*  
C/antander, 21  
Tel. 93 305 66 55  
08020 Barcelona

Av. Meridiana, 235  
(esquina Espronceda)  
Tel. 93 340 37 17  
08027 Barcelona

### **Mastergas**

*Exposición y ventas*  
Avda. Marqués de Montroig, s/n  
Tel. 93 387 61 62  
08912 Badalona

Via Augusta, 10-12  
Tel. 93 464 46 00  
08911 Badalona

*Servicio Post-venta*  
Ponent, 94  
Tel. 93 387 84 12  
08912 Badalona

### **Masterclas**

*Exposición y ventas*  
Avda. Vía Augusta, 232  
Tel. 93 202 26 27  
08021 Barcelona

*Ventas y Post-venta*  
Aribau, 320  
Tel. 93 362 46 00  
08006 Barcelona



**TC-50 (2 GSM)  
CONECTADO  
CON EL 112  
Infórmese en:**

*taxímetros\_Barcino*

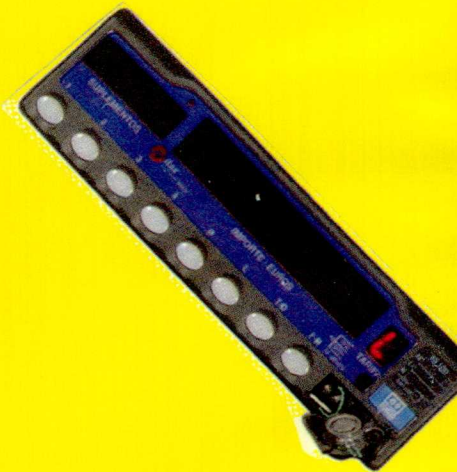


**MÓDULO  
JASIL  
MINILED**

**LUMITAX  
PIRAÑA**

**INSTALACIÓN DE TAXÍMETROS,  
MÓDULOS, IMPRESORAS, GPS,  
EMISORAS, RADIO - CASSETTE,  
NAVEGADORES, MANOS LIBRES,  
ETC.**

**93 231 11 07**



***taxímetros<sup>®</sup> Barcino***

**CATALANA DEL TAXÍMETRO S.L.**  
C. Lepanto 217 - 219 (Barcelona)  
Laborables de 7 a 22 h. sábados de 8 a 15  
Domin. y Fest. de 9 a 13 h. Abierto al mediod  
Teléfono 93 231 11 07. Fax 93 231 96 6