

Taxi de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Maig-Juny 2006

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

L'IMT presenta un preprojecte per a la Ciutat del Taxi

Les empreses de taxi a tres anys de la Llei del Taxi

Entrevista a Manel Ebri,
president de l'Associació del Biodièsel de Catalunya



Estamos contigo

Punto Radio Onda Rambla
Realiza una campaña
continua de promoción
del Taxi



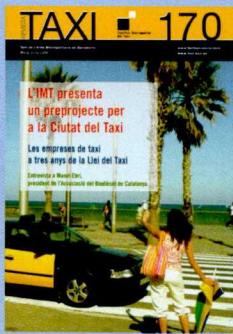
¿Estás
con
nosotros?

Coloca tu
adhesivo en
la luna trasera
de tu taxi.

Con la colaboración de:



PUNTO ● RADIO
89.8FM

**Edita**

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

Consell de Redacció

Miquel Àngel Martín
Pilar Molina
P. Rocío Terán

Direcció Periodística

P. Rocío Terán

Col·laboradors

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

Dibuixant:

Carlos Azagra

Publicitat

Telèfon 93506 96 46

Correcció

Anna Canals

Disseny Gràfic i Maquetació

Estudi Freixes

Fotografia

Ramon Josa i Campoamor
Mauricio Fuertes (coberta)

Tiratge

12.000 exemplars de difusió
gratuita i domiciliada a tots els
professionals taxistes, empreses,
institucions i personalitats vincu-
lats 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 sig-
nats 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 vincu-
lants per a l'Institut Metropolità del Taxi; té exclu-
sivament 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 carácter de mera
información general. Para mayor precisión y con
fines jurídicos es preciso consultar y estar a lo que
resulte de los textos legales y normativos corres-
pondientes.

EDITORIAL	5
Después de FIRATAXI	
ARTICLE	7
L'IMT presenta un preprojecte per a la creació de la Ciutat del Taxi	
TRIBUNA DEL TAXI	10
Què opina del preprojecte de la Ciutat del Taxi?	
REPORTATGE	14
Las empresas de taxi se consolidan a tres años de la Ley del Taxi	
	ENTREVISTA
Juan de Dios Izquierdo, profesor de sociología industrial de la UNED	
	JUBILATS 2005
Els taxistes jubilats l'any 2005 reben un homenatge a Santa Coloma de Gramenet	
GRAN ANGULAR	24
El gos pigall i el taxi	
TAULER	25
<ul style="list-style-type: none"> - L'IMT i Barcelona Activa signen un conveni marc per impulsar la formació - Subvenció equips de seguretat. ¡Aún está a tiempo! - Parades: Preneu-ne nota! - Dionisio Gracia Fajardo, nou president de la Federació Catalana del Taxi (FCT) - Taxi XXI celebra la XIa edició del Dia del Taxi - La liberalització del taxi, ben acollida pels usuaris i els simpatitzants del Barça - 161 taxistes tenen la revisió metropolitana encara pendent - Denúncies i sancions 	
REPORTATGE	38
Barcelona, sede del Primer Encuentro de Gestores Municipales de Taxi	
FIRATAXI	40
FIRATAXI tanca amb èxit la primera edició, amb la perspectiva d'una segona molt més internacional	
TAXI-SOSTENIBILITAT	44
Biocombustibles.	
Entrevista a Manel Ebri, president de l'Associació Catalana de Biodièsel	
El biodièsel es un combustible renovable sustituto del gasoil	
TAXI-MOTOR	49
Autoritzat el taxímetre digital Jasil Alcora 21	
En un període de tres mesos, 408 taxistes van renovar el seu vehicle	
TAXI-CULTURA	51
CosmoCaixa de Barcelona, un lloc per descobrir ciència	
TAXI-LLEURE	54
<ul style="list-style-type: none"> - José Federico Fernández. "Soy un hombre muy feliz con mi taxi y mi cante" - Llibres. Cinema - Menjar de Tres Forquilles - La Hoja de Maribel 	



Gràcies per la professionalitat i la qualitat humana

Vull agrair i manifestar a Ràdio Taxi la gran professionalitat i la qualitat humana excel·lent que demostren. Voldria destacar especialment el personal d'atenció telefònica que fa possible que els serveis es facin amb ordre.

Però estic molt agraïda al taxista que, el dia 31 de maig, em va deixar, a les 9 del matí, al carrer de Balmes, cantonada Gran Via.

Maria Déu de los Santos
Sant Feliu de Llobregat



Amabilidad y honradez

A través de ustedes deseo poner de relieve el gesto del conductor de la licencia 6234 que, el 7 de junio, devolvió una carpeta con una documentación muy importante que mi cuñada se había dejado en su taxi y, en la cual, también había 300 euros. El referido taxista se presentó personalmente a devolverla con su contenido. Le

expresamos nuevamente nuestro agradecimiento por su amabilidad.

Dolores Bravo
Barcelona



Gràcies pel bon servei

Agraeixo el servei del taxista de la llicència 9788 que el 5 de maig em va traslladar des de l'Estació de Sants fins a l'aeroport.

Jean Pierre Suc



Simplement, moltes gràcies

Desitjo agrair al taxista Adrián Hernández (llicència 7115) que em retornés una documentació molt important que havia deixat oblidada en el seu vehicle. El fet va ocórrer, a les 13.00 hores, el 18 d'abril passat, quan em vaig traslladar amb el seu taxi des del carrer de Provença, cantonada Rocafort, fins a Travessera de Les Corts.

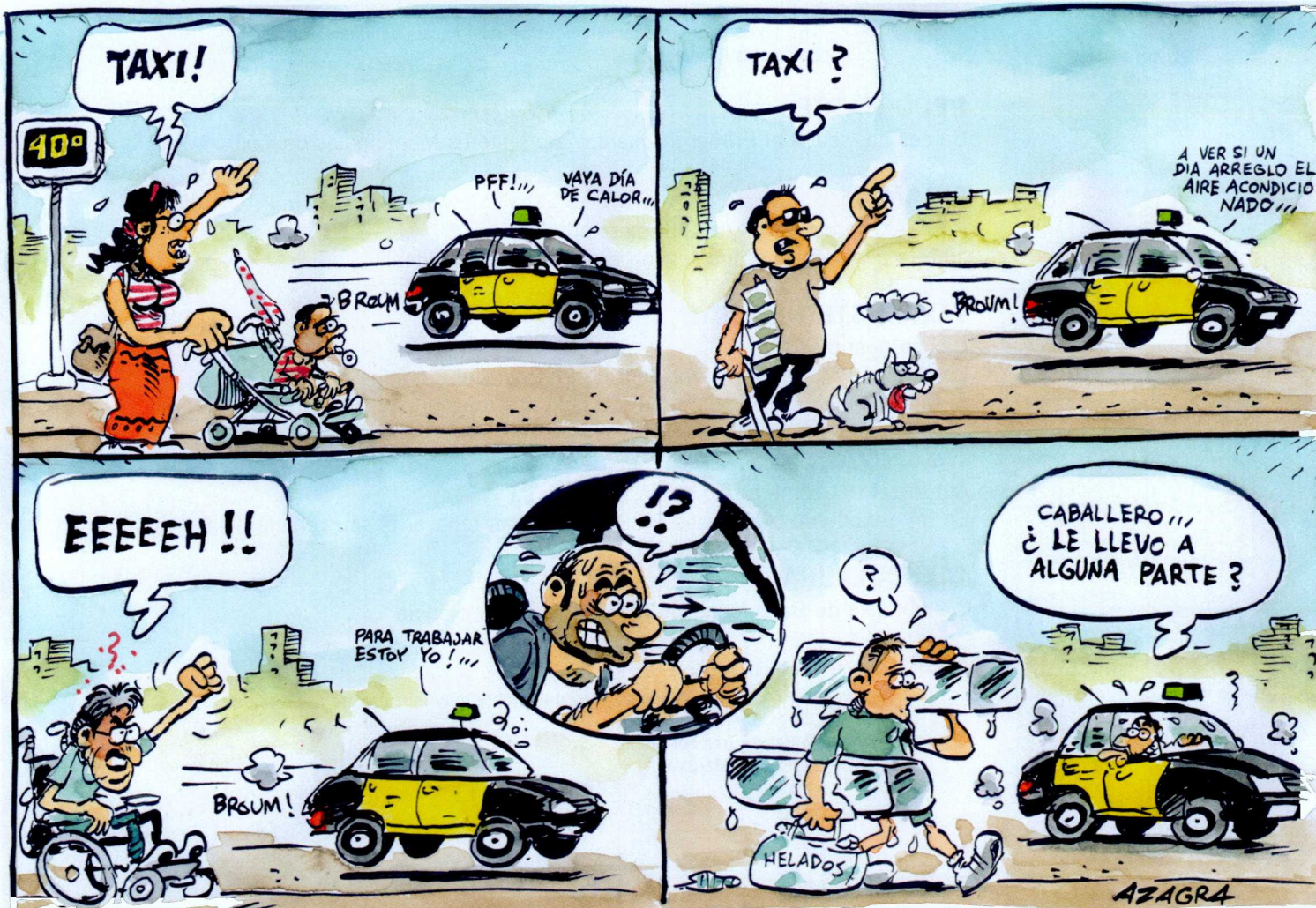
Maria Rosa
Barcelona



Agraïments especials

Molts usuaris de taxi fan arribar, al Servei d'Objectes Perduts de l'IMT, el seu agraïment als taxistes que, en trobar-se un objecte en el seu vehicle, truquen immediatament a aquest servei (902 101 564) per facilitar que el seu propietari els el pugui recuperar.

Agraïments especials van rebre els taxistes que van comunicar telefònicament la troballa de diversos objectes, especialment carteres, i els propietaris van poder-los-hi recuperar. Els números de llicència d'aquests taxistes són els següents: 12; 93; 208; 462; 561; 793; 1015; 1122; 1136; 1142; 1373; 1437; 1763; 1970; 2009; 2100; 2300; 2322; 2629; 2629; 3367; 3497; 3678; 3814; 3904; 4044; 4327; 4507; 4996; 5331; 5691; 5811; 6132; 6145; 6797; 6807; 6882; 6954; 7028; 7334; 7543; 7660; 7779; 7921; 7947; 8023; 8100; 8182; 8375; 8569; 8581; 8709; 8709; 8733; 8855; 8957; 8980; 9472; 10359; 10473; 10496; 10561; 10691.



Después de FIRATAXI

S

e cierra la primavera con un balance muy positivo para el sector. Abril fue el mes de la celebración de la primera edición de FIRATAXI, un acontecimiento que ha evidenciado la importancia que tiene el sector del taxi en la actividad y en la economía de las ciudades. Tanto las visitas recibidas como los medios de comunicación de Catalunya y España han resaltado el éxito de esta iniciativa y los expositores han apostado por su continuidad.

El éxito de FIRATAXI es el de las organizaciones del sector del taxi del área metropolitana de Barcelona que han sabido trabajar al unísono en un proyecto que ya tiene resultados tangibles. A partir de la clausura de FIRATAXI ha empezado la cuenta atrás de la segunda edición, donde se espera una mayor participación de entidades y con la perspectiva de una proyección internacional y europea más decidida. Trabajaremos entre todos para este nuevo objetivo, porque estamos convencidos de que, con estas acciones, no sólo se prestigia el sector, sino que también se contribuye a actualizarlo y a acercarlo a las personas, a los ciudadanos y ciudadanas que, en definitiva, son los receptores del servicio de taxi.

Alejados ya de la resaca de FIRATAXI, tenemos otros temas sobre la mesa que también están en la línea de renovar y mejorar el trabajo del taxista. Las organizaciones del sector han venido solicitando de forma reiterada al IMT que colabore a realizar un estudio de viabilidad sobre la posibilidad de crear una infraestructura para hacer realidad la CIUTAT DEL TAXI.

Esta primavera, el IMT ha presentado a las organizaciones un preproyecto en relación a esta petición. Esperamos recibir las propuestas y las objeciones oportunas a ese borrador. El IMT está dispuesto a ofrecer el máximo soporte institucional para hacer realidad la CIUTAT DEL TAXI, pero dada la envergadura del proyecto es imprescindible la implicación de todo el sector y que actúen las mismas sinergias que hicieron posible la celebración y el éxito de FIRATAXI.

Otro tema de preocupación de los taxistas en este trimestre ha venido derivada de las multas de tráfico por dejar pasaje en zonas destinadas al carril taxi-bus. El IMT esta realizando las gestiones oportunas para que estas multas no se hagan efectivas. A pesar de la comprensión de las autoridades de tráfico, creemos que el taxi debe contribuir progresivamente a mejorar la viabilidad de la circulación y colaborar en un cambio de costumbres del usuario. El taxi es uno de los actores principales del tráfico de las ciudades y cualquier mejora, por mínima o imposible que nos parezca, tiene unas repercusiones inmediatas en la descongestión del tráfico y en la mejora de la velocidad comercial.

Asimismo somos conscientes de los problemas que las obras de la estación de Sants están comportando a la actividad de muchos taxistas. La anulación temporal de la parada de la Plaça dels Països Catalans, a consecuencia de estas obras, no debe ser, sin embargo, un obstáculo para seguir prestando el servicio con normalidad en aquella importante zona. La habilitación de la parada en la plaça de Joan Peiró, situada en la parte posterior de la estación, junto con las campañas de información al usuario, así como una buena señalización en el interior de la estación sobre su ubicación, no debe provocar cambios en los hábitos de los usuarios del taxi en dicha zona.

Editorial

Editorial

Por otra parte, las paradas de TMB situadas en la Plaça dels Països Catalans no están habilitadas para taxi, por lo que las denuncias realizadas en dicha zona no se tendrán en cuenta dentro de las que el IMT considera anulables por encochar y desencochar en el carril bus-taxi. Las obras son molestas para todos, pero debemos acomodar nuestra actividad a esas situaciones temporales que a la larga son positivas y de mejora para la ciudad.

El IMT se comprometió con las asociaciones del sector a realizar campañas de sensibilización para mejorar la información al usuario del taxi sobre el funcionamiento del servicio. Próximamente, a través de Punt Ràdio, se iniciará una campaña publicitaria de incentivación del uso del taxi y para informar a los clientes de cómo funciona el servicio de taxi y dónde y cómo pueden y deben coger un vehículo taxi sin interferir en la circulación. La educación del usuario debe ser también una prioridad para mejorar el trabajo diario del taxista y colaborar en los objetivos de sostenibilidad de las ciudades.

En el ecuador del año, es necesario recordar que la previsión de subvención a la incorporación del localizador del vehículo conectado al 112 finaliza el 31 de diciembre de 2006. La seguridad en el taxi es uno de los ejes principales de la actuación del IMT, el proyecto SECUTAXI, al que se han dedicado muchos esfuerzos por parte de la Generalitat de Catalunya y del propio IMT, debe seguir adelante; la implicación de los taxistas en el mismo es clave para que realmente se cumpla el objetivo para el cual se desarrolló: mejorar aún más, si cabe, la seguridad en un sector donde realmente, y con datos objetivos en la mano, los índices de delincuencia son muy escasos.

Sobre la mesa están otros temas en los que también ya se está trabajando, como la mejora del acceso a la profesión de taxista. En este sentido, por ejemplo, a principios de este mes de junio se firmó un acuerdo con Barcelona Activa para promover la formación y el posterior acceso al taxi de mujeres o parados de larga duración. En los próximos meses se concretarán otros puntos de los acuerdos que se establecieron con las asociaciones del taxi a principios de este año.

Publicitat



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



LA UNICA MAMPARA TOTALMENTE EXTRAIBLE DEL MERCADO.



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

www.ceima.net

L'IMT presenta a les associacions un preprojecte per a la creació de la Ciutat del Taxi



Presentació del preprojecte de la Ciutat del Taxi per Miguel Ángel Martín López, gerent de l'IMT

Davant les reiterades peticions de les associacions professionals del taxi en el sentit d'impulsar la creació d'un centre que aglutini un conjunt de serveis concentrats dirigit al taxista professional que representi millores en el desenvolupament de l'activitat, l'IMT va presentar a les associacions del sector el projecte Ciutat del Taxi el passat mes de maig.

L'IMT considera que aquest projecte únicament és viable amb la participació del sector, el qual n'hauria de ser l'encarregat de la gestió. L'IMT opina que la creació i la gestió d'un projecte d'aquestes característiques no pot estar en mans de l'Administració perquè s'ha vist que aquest model no arriba als objectius desitjats pel col·lectiu, fet que es va poder constatar amb l'experiència de Ciutat Grogà.

El projecte Ciutat del Taxi presentat a les organitzacions del sector planteja que aquesta nova estructura gestionada pels taxistes hauria d'ubicar-se en un punt estratègic de la ciutat metropolitana, capaç de donar serveis al taxista, com a usuari principal, i a altres usuaris relacionats amb el transport per tal d'impulsar i assegurar la seva rendibilitat.

La Ciutat del Taxi hauria d'estructurar-se de tal manera que el taxista pugui beneficiar-se'n tant des del punt de vista professional com personal. Per tant, hauria d'assegurar uns serveis bàsics generadors de trànsit per sí mateix, com ara: la possibilitat de passar la ITV, les revisions tècnicoadministratives o les tramitacions administratives relacionades amb l'IMT, així com disposar d'un centre de formació professional, un centre de prevenció de malalties professionals i/o de recuperació. A tots aquests serveis els haurien d'acompanyar altres que fossin totalment o parcialment complementaris a l'activitat del taxi. Entre aquests s'hauria de preveure, per exemple, serveis de reparació i manteniment del vehicle, botigues de recanvi, oficines d'empreses asseguradores, de serveis financers i servei de gestoria. També com a element complementari addicional s'hauria de comptar amb una estació de subministrament de tota la gamma de combustibles (d'energies tradicionals i renovables), GLP, etc.

El conjunt de serveis oferts per la Ciutat del Taxi podria estar obert als professionals autònoms que s'hi podrien adherir individualment mitjançant l'acreditació de la seva activitat professional, així com a conductors professionals treballadors per compte d'altri, especialment

d'organitzacions públiques i privades. La novetat de la Ciutat del Taxi consistiria, doncs, en la seva obertura cap a l'exterior i amb la perspectiva d'una major rendibilitat.

El projecte de Ciutat del Taxi presentat per l'IMT a les organitzacions s'ha elaborat a fi de cercar uns beneficis socials als professionals taxistes i millorar la qualitat professional del col·lectiu, però també amb l'objectiu que tingui un impacte social important en la rehabilitació urbanística i social del lloc on s'ubiqui, entre d'altres beneficis.

La viabilitat del centre dependrà de molts aspectes, però bàsicament del lloc d'ubicació, del règim de concessió dels terrenys i de la seva titularitat. L'èxit del model podria estar avaluat per la capacitat de generació de trànsit del col·lectiu del taxi perquè estarien garantides un mínim anual de 15.000 revisions de la ITV i del taxímetre, 2.000 revisions del carnet de taxista, 1.700 inspeccions per canvi de vehicle, entre 800 i 1.200 exàmens per a l'obtenció de la credencial de taxista, 700 persones interessades a formar-se en l'activitat del taxi, 12.000 reparacions en taller, de les quals 4.000 correspondrien únicament a taxistes, i, en definitiva, unes 51.200 visites anuals repartides en 200 persones/dia.







Representants de les associacions en la sessió de presentació del preprojecte

Per portar a terme aquest projecte és necessari disposar d'uns terrenys amb els condicionaments necessaris. Hauria d'estar ubicat a l'àrea metropolitana, però molt proper a Barcelona, pròxim a les vies de circumvalació (rondes) i amb fàcil accés de vehicles. És a més imprescindible la unificació màxima de revisions tècniques i administratives, el suport de les principals institucions públiques i la presència activa i física de l'Institut Metropolità del Taxi. **T**

Publicitat

ÒPTICA DiferOPTICS OFEREIX UN 40% DE DESCOMPTES* 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

www.diferoptics.com

¿Por qué asociarse?



033

Ràdio Taxi



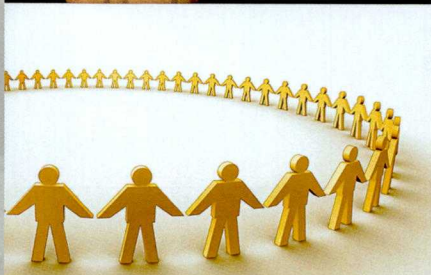
Por
Rentabilidad



Por
Seguridad



Por
Tecnología



Porque poseemos la
mayor cartera de clientes



Por nuestra
amplia gama de productos



Únete

YA

La más moderna red de taxis informatizados

Llama
y te informaremos

932 662 030

C/ Perú, 104 08018 Barcelona

Què opina sobre el projecte presentat per l'IMT relatiu a la Ciutat del Taxi?

Como primer planteamiento ya nos pareció bien, si se toma como el inicio de arranque de una idea que se tiene en el colectivo desde hace mucho tiempo: crear una ciudad para el taxi. Nuestra postura fue clara en la primera reunión que mantuvimos para la discusión de este punto:

1. Como parte fundamental hemos de contar con una evaluación del coste de la inversión y quién la pone inicialmente. Por lo tanto, ha de contar con un proyecto económico que indudablemente han de realizar profesionales.
2. ¿Cuáles serían los servicios iniciales? Para nosotros deberían ser la instalación de una gasolinera, una línea de ITV exclusiva para el taxi, unos talleres con servicio permanente y de urgencia, un restaurante...
3. La gestión de esta Ciudad del Taxi ¿quién la debería llevar? Para nosotros han de ser las organizaciones sindicales las que formen parte del Consejo de Administración que gestione y desarrolle este proyecto, tal y como funciona en Zaragoza. Ha quedado demostrado que la gestión de Ciutat Grogga, sin la participación directa del taxista, llevó finalmente a su cierre. En cambio, Firataxi, impulsada y dirigida directamente por el taxista, ha sido un éxito.

Pensamos que los metros cuadrados que inicialmente se prevén para poner en marcha este proyecto (6.000 metros cuadrados) son insuficientes, y más cuando no se contempla la ubicación de aparcamiento, tan necesario para el taxista. Por lo tanto, estamos de acuerdo con la iniciativa y con los primeros pasos dados, siempre y cuando la gestión de esta Ciudad del Taxi sea realizada por el propio taxista.



Luis Berbel Salcedo
Secretari executiu de l'STAC

La creació d'una Ciutat del Taxi, que ajudi a reduir els nostres costos d'exploració, és urgent i prioritària. Tothom sap que, de moment, l'augment tarifari és l'única via que tenim per alleugerir l'augment dels costos.

La contenció tarifària a uns nivells satisfactoris per a tots, només serà possible si des de les administracions s'ajuda i s'impulsen, seriosament, mesures que beneficiïn econòmicament els taxistes.

Des de la FCT, portem molts anys lluitant per tirar endavant un projecte de Ciutat del Taxi que serveixi, alhora, per enfortir les associacions del sector. Cal aprofitar la bona predisposició de les administracions per tal que concretin el seu suport: la cessió dels terrenys necessaris i l'aportació econòmica i tècnica que garanteixi la viabilitat del projecte.

Com a primer pas, és imprescindible la constitució d'una comissió de treball que estableixi les bases del projecte: la titularitat de la Ciutat, el model de gestió i els serveis que oferirà.



David Florejachs
Secretari executiu de la Federació Catalana del Taxi (FCT)

El STAB expresa con absoluta claridad su postura en relación a la referida Ciutat del Taxi, en la primera reunión del 26 de mayo. Se trata de un asunto de una enorme envergadura por los importantes sacrificios, tanto a nivel de capital humano como de las fuertes inversiones económicas y sacrificios que conllevaría.

En todo caso, desde este sindicato, dentro de la línea que como siempre mantenemos, no nos vamos a dedicar a poner obstáculos ni palos en las ruedas, pero por la trascendencia del mismo debe dejarse madurar e ir trabajando paso a paso. Por ello, debemos estudiar a fondo y al detalle los dossiers que nos fueron entregados y esperar a futuras reuniones como la segunda que ya ha sido prevista.

En definitiva, y en un primer momento, debemos dilucidar si queremos que se estructure como una persona física o que se constituya una persona jurídica. Si se optara por esta última, habría que determinar si debe tratarse de una persona pública o privada o debe darse el esquema de una cooperativa. Para concluir, en esta fase inicial de estudio, deberemos fijar cuál sería el montante económico de este proyecto y quiénes nos sumamos al mismo. "Demos tiempo al tiempo" y actuaremos con la cautela requerida.



Dionisio Gracia Fajardo
Presidente del STAB

Publicitat

¿Vivir para trabajar ...



... o trabajar para vivir?
Tu decides.

es, Martes, Miércoles, ... 7 días a la semana, 365 días al año, frío o calor, una carrera tras otra y al final del día
s, ya esta, ya he acabado mi jornada. Crees ser el rey de la ciudad y al final piensas. ¿Vivo para trabajar o trabajo
vivir? En **Mogauto** queremos que a partir de hoy tu trabajo se convierta en una forma diferente de vivir la vida.
a probar el **Nuevo Passat 2.0 TDI de 140CV** y te informaremos de las condiciones especiales para el colectivo Taxi.
ir para trabajar o trabajar para vivir? **Tu decides.**

Mogauto (Persona de contacto Sr. Jaime Marco)
a. Alfonso XIII, 222 - Tel. 934 608 282 - 08914 Badalona

Mogauto

Rbla. Guipúzcoa, 91 - Tel. 933 987 878 - 08020 Barcelona

ma Passat: consumo medio (l/100 km): de 5,6 a 8,4. Emisión de CO₂ (g/km): de 151 a 202.

Nuevo Passat



Què opina sobre el projecte presentat per l'IMT relatiu a la Ciutat del Taxi?

Es un proyecto que ilusiona y que promete disponer de grandes prestaciones para nuestro sector, que sin duda deberá facilitar ayuda en el desarrollo diario de nuestra actividad y disponer de beneficios que amorticen de forma sustancial las pérdidas económicas, de gestión, etc. que tenemos.

Entendemos que este proyecto tiene que ser elaborado, gestionado y consensuado por diferentes organizaciones y sindicatos, si bien contando con la tutela y colaboración e implicación de las administraciones implicadas.

Desde la UPTC nuestra total colaboración para intentar hacer realidad este proyecto de CIUDAD DEL TAXI.



Emilio Roca

Unió de Petits Transportistes de Catalunya (UGT-UPTC)

Qualsevol projecte que tingui com a finalitat afavorir d'una o altra manera el sector del taxi és bo. Tanmateix, el projecte presentat per l'IMT no passa de ser una declaració de bones intencions. Tot i que a simple vista la sola cessió dels terrenys per part de l'Administració, es configura com un dels elements importants, cal tenir en compte que la competència actual en el món del comerç i els serveis és prou forta i falta saber si els proveïdors del taxi podran afrontar la despesa d'instal·lació tot mantenint o millorant una política de preus competitiva. Caldrà, doncs, aprofundir en l'estudi econòmic i de viabilitat de la Ciutat del Taxi.



Josep Maria Colominas

President d'ACERTAX

Sens dubte la iniciativa sembla positiva en tant que pot ajudar a reduir els costos d'explotació que té el sector, però a la vegada presenta algunes incògnites.

La principal, el suport que ens donarà l'Administració; sembla que en principi hi ha un cert compromís de proporcionar el terreny necessari, però a més caldrà assessorament i lideratge en el futur consell d'administració que es creï per dirigir la Ciutat del Taxi.

Serà també important la localització, que estigui ben comunicada i centrada entre el Besòs i el Llobregat.

Caldrà veure la forma de gestió que s'adopta per part de les diferents associacions i de l'Administració, així com la forma com es finançarà el projecte, però sens dubte, les incògnites no poden enterbolir el que és una bona iniciativa.



Pere Vega

Secretari general d'ABEAT

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.

Las empresas de taxi se consolidan en la estructura del sector a tres años de la Ley del Taxi

El próximo mes de julio se cumplen tres años de la entrada en vigor de la Ley del Taxi, después de su aprobación en julio de 2003 por el Parlament de Catalunya; un tiempo relativamente corto, pero suficiente como para hacer un primer balance de cómo se ha ido adaptando la estructura del sector a la referida Ley.

Una de las novedades que introdujo la Ley del Taxi fue, sin duda, la posibilidad de explotar una licencia, hasta un máximo de cincuenta, por una persona jurídica y bajo la forma de una sociedad mercantil, una sociedad laboral o una cooperativa de trabajo asociado (Art. 8 1ª de la LT).

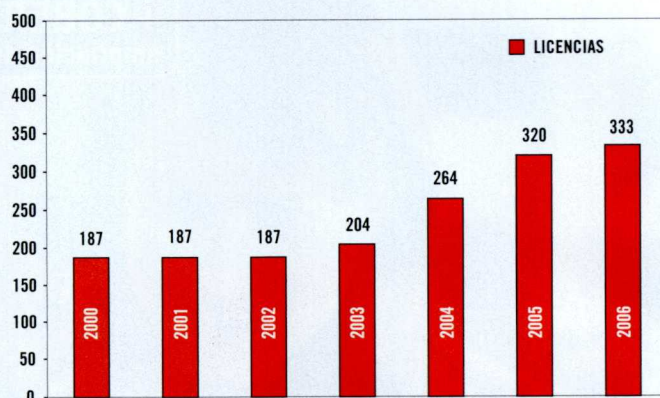
Esta reformulación de la estructura del sector del taxi de Catalunya permite desde 2003 la convivencia de dos fórmulas de explotación de la licencia: la del autónomo –histórica y muy consolidada en el sector del taxi no sólo de Catalunya– y la empresarial.

Hasta el mes de mayo de 2006, sesenta y tres empresas de taxi están registradas en el Institut Metropolità del Taxi (IMT). Todas están constituidas en sociedad limitada y explotan un total de 331 licencias, dando trabajo a 581 taxistas asalariados. Jobroco, SL; Alquilauto, SL; Autotaxis Fuber, SL; Autotaxis Garrido, SL; Taxi Alseto, SL; Taxi Langa, SL o Taxi Business, SL son algunas de las que están muy consolidadas en el sector y, en conjunto, aglutinan alrededor del 50% de las licencias explotadas por personas jurídicas. Junto a todos ellos existen otras empresas pequeñas con 1 o 3 licencias y alguna que otra como TAXIAMIC, SL que, desde el 2005, se ha estructurado como empresa para poder dar un mayor servicio de taxis adaptados a la ciudad mediante la contratación de trabajadores asalariados.

El sector estaba preparado

La valoración que hacen los responsables de las diferentes empresas de taxi de estos primeros años de funcionamiento bajo la regulación de la Ley del Taxi es en términos generales positiva. **Carmen de Tienda**, Presidenta de la Asociación Empresarial del Taxi (AET) asegura que, “al contrario de lo que se creía con anterioridad a la aprobación de la Ley, todo fluye con absoluta normalidad y se puede constatar que ningún empresario ha comprado 200 licencias de golpe ni ninguna multinacional se ha instalado en el sector”. **Miguel Ángel Cazcarra**,

Número de licencias de taxi explotadas por empresas



administrador de Taxi ALSETO, SL, apunta, por su parte, que “la regulación legal ha sido acorde con las exigencias de estas empresas y por tanto la regularización se ha realizado sin dificultades. Las partes implicadas”, subraya, “hemos asumido nuestra posición en el proceso y se ha logrado una normativa de futuro aun cuando siempre existan aspectos susceptibles de mejora”. **Pere Vega**, administrador de Taxis Sant Cebrià, SL, sostiene que “la ley les ha permitido tener más seguridad jurídica, lo que se ha traducido en tranquilidad para el sector”. Dice, asimismo, que una de las consecuencias prácticas de la Ley ha sido el incremento del precio de la licencia y, en consecuencia, el incremento del patrimonio. También opina que desde el punto de vista de la actividad, la regulación de las empresas, a través de la Ley, les ha permitido realizar el trabajo sin interferencias ni estar a la espera de decisiones puntuales. **Damián Garrido**, administrador de la empresa AUTOTAXI GARRIDO, SL, hace asimismo un balance positivo.

Encaje en la estructura del sector

El encaje del sector empresarial del taxi en la estructura del sector no ha sido siempre fácil. No obstante, **Carmen de Tienda**, asegura que “el sector estaba preparado y la entrada de empresas ha sido muy escalonada. Incluso –subraya– algunos autónomos ya se están agrupando”. De la misma opinión es **Miguel Ángel Cazcarra** y, al respecto, afirma que “la situación ha sido fácil porque el sector ya tenía grupos empresariales que existían desde el nacimiento del taxi como

actividad y que, en definitiva, la Ley ha venido a dar cobertura legal al empresariado del taxi que nunca dejó de existir, aunque normativamente no lo pareciera". "No ha habido nada de nuevo", apunta Pere Vega, "en tanto que las empresas ya existían, simplemente se les ha dado un marco legal nuevo". "El modelo empresarial", opina **Pere Vega**, "es tan simple como permitir que los y las taxistas puedan tener un objetivo, que cada uno desarrollará o no en función de sí mismo, pero ahora se sabe que si quieres puedes prosperar y llegar a tener más de una licencia". **Damián Garrido**, por el contrario, opina que "la cultura empresarial aún no se ha consolidado en el colectivo de autónomos". "Para ellos", subraya, "a día de hoy no existen empresas o no nos reconocen como tales". Asegura, por otra parte, que "el IMT tampoco entiende a las empresas ni las trata como tales".

Objetivos: como los de cualquier otra empresa

Las empresas de taxis han iniciado su andadura con las mismas obligaciones y derechos que tienen hoy otras empresas en cualquier otro sector económico o de servicios. "La empresa de taxis", subraya **Carmen de Tienda**, "es una empresa de servicios que sigue las mismas pautas y tiene los mismos problemas en cuanto a la falta de personal, con un agravante: la imagen peyorativa que se tiene de la profesión del taxi".

El primer trampolín para conocer el sector

Desde el año 2003 el acceso de asalariados al sector del taxi ha sido una constante, hoy las 63 empresas registradas en el IMT proporcionan trabajo a 581 personas. El 18% de estos asalariados tienen entre 20 y 35 años; el 26%, entre 36 y 45 años y el 56%, entre 45 y 65. El 76% han nacido en España y el 24% en diversos países extranjeros. A la hora de valorar y de definir el perfil del trabajador que opta por el sector en calidad de asalariado, **Carmen de Tienda** opina que se ha producido un cambio tanto por edad como por preparación. "Muchos de los trabajadores que tenemos", asegura la Presidenta de la AET, "proviene de países extranjeros, pero también contamos con los de siempre, personas nacidas aquí, mayores de 45 años. Muchos", añade, "optan por trabajar como asalariados para comprobar si les gusta el

oficio antes de hacer una gran inversión y acceder a la titularidad de una licencia. Algunos asalariados que tenemos", comenta, "son parados de larga duración o parados que no han cobrado una indemnización relativamente alta y quieren probar el sector del taxi".

Miguel Ángel Cazcarra subraya que "los hombres y mujeres que trabajan en su empresa son personas a las que les gusta conducir, les motiva el trato con los usuarios y el ejercicio de la profesión en el área metropolitana de Barcelona. Dice que la mayoría son conscientes de que están en una etapa de ensayo de lo que será su futuro más inmediato, desempeñar esta actividad como titulares de la licencia que adquirirán. Son", añade, "personas admirables".

Pere Vega explica que en su empresa el 88% son hombres y tan sólo el 12% mujeres y que el 80% está en esta actividad desde hace más de un año. Afirma asimismo que la antigüedad de sus trabajadores es de una media de cinco años.

"El perfil de nuestros trabajadores", asegura **Damián Garrido**, "es de gente joven, con un buen nivel cultural, y que llegaron a esta profesión sin haber tenido ningún tipo de contacto anterior".

La movilidad, el eterno problema

Uno de los problemas con los que se encuentran los empresarios del taxi es la movilidad de los trabajadores asalariados. El hecho de que muchas personas accedan al taxi como asalariados para convertirse más tarde en autónomos no permite una fidelización del trabajador hacia una determinada empresa. Parece, sin embargo, que el elevado precio que actualmente tiene una licencia está haciendo modificar esta tendencia: "Cuando el precio de las licencias estaba entre los 7 o 14 millones de pesetas", comenta **Carmen de Tienda**, "los asalariados no duraban mucho en una empresa; ahora, sin embargo, la permanencia es más larga por el precio de la licencia".

"Nosotros", apunta **Miguel Cazcarra**, "nos hemos encontrado con algunas dificultades a la hora de contratar asalariados, pero éstas han motivado a las empresas a esforzarse en buscar soluciones".

Publicitat



En Mogauto somos especialistas en su Taxi.

En **Mogauto** queremos optimizarle su tiempo, por eso deseamos ofrecerle nuestros servicios con todas las ventajas que ello le comportara:

- Prioridad en reparaciones de urgencia, sin cita previa y en tiempo record.
- **Descuentos del 15%** en todas las reparaciones, tanto en recambios como en mano de obra.
- Precio especial en revisiones aplicando **hasta un 30% de descuento** en aceites y lubricantes.

Llámenos y nos adaptaremos a sus necesidades.

MOGAUTO
 Cantabria, 31 bis - Tel. 93 498 78 78
 08020 Barcelona

Servicio Oficial de Postventa 

Pere Vega considera que continúan teniendo dificultad para encontrar trabajadores porque el trabajo de taxista es duro y porque los índices de paro se están reduciendo. Opina, por otra parte, que la dificultad para el acceso a la actividad es elevada. En este sentido considera que “cabría intentar formar un mejor profesional reduciendo los exámenes teóricos e introduciendo una parte práctica desarrollada en una empresa hasta adquirir las habilidades necesarias”.

Damián Garrido dice que ‘el calvario más grande’ de los empresarios ha sido encontrar asalariados.

Veinticuatro horas al servicio de los municipios metropolitanos

Las empresas de taxi tienen la ventaja de ofrecer el servicio las 24 horas del día y pueden cubrir con mayor facilidad el horario nocturno. Según datos del IMT del 15 de junio, hay registradas 916 licencias que están a doble turno. De éstas, 260 pertenecen a empresas de taxi, es decir el 28%. **Carmen de Tienda** sostiene que las empresas adscritas a la AET cubren el servicio todo el día de forma continuada, algo que, lógicamente, el autónomo no puede hacer.

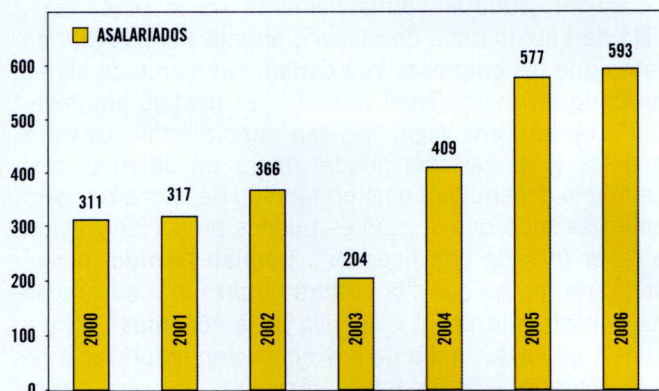
Esta circunstancia unida a la movilidad de los trabajadores ha impulsado a la Asociación Empresarial del Taxi a crear una escuela de formación en la que se prepara a futuros taxistas con el compromiso de que, una vez superadas las pruebas de obtención de la Credencial de taxista, trabajen en las empresas adscritas a la AET. “No somos”, dice **Carmen de Tienda**, “una escuela al uso: formamos gratuitamente a la persona que desea acceder a la actividad del taxi, y si supera el examen de la Credencial de taxista le ofrecemos trabajo y únicamente debe adquirir el compromiso de trabajar con nosotros. En el corto tiempo que lleva funcionando esta escuela ya han pasado por ella 100 personas. Muchas proceden de otros países y son las que a menudo responden a esta alternativa laboral y también su permanencia en la empresa suele ser más prolongada porque su situación personal no les permite realizar una inversión económica para la compra de una licencia o porque simplemente tienen otras prioridades”.

Otra experiencia en el campo de la formación viene de la mano la escuela STABTAXI. “A raíz de la implantación de nuestra escuela”, comenta **Damián Garrido**, “empezamos a poner solución al problema del perfil de nuestros trabajadores”.

El futuro

Como en cualquier otra actividad económica, las empresas de taxi tienen por objetivo crecer y consolidarse. “La aprobación de la Ley fue un buen paso, pero estamos encorsetados porque es intervencionista”, opina **Carmen de Tienda**, “pensamos que para dentro de unos años deberá actualizarse dependiendo de cómo evolucionan

Número de taxistas asalariados en empresas de autotaxi



los objetivos empresariales”. Ello, sin embargo, no les hace perder de vista los objetivos inmediatos que, para **Carmen de Tienda**, pasan por “consolidar la entrada de conductores, dignificar el sector y hacer de la profesión del taxi un objetivo más en el marco de una serie de profesiones susceptibles de ser cubiertas prioritariamente”.

Miguel Ángel Cazcarra considera que “el objetivo de futuro de las empresas de taxi está fundamentalmente en la calidad, en los vehículos, en los instrumentos de gestión que van incorporados y especialmente en las personas, una adecuada formación que permita una mejor atención a los usuarios”. Es de la opinión de que “las empresas sólo crecen cuando atienden muy bien a sus clientes y que el futuro debe pasar por aumentar el número de usuarios”.

Pere Vega argumenta que es necesario “estabilizar el problema de los conductores para poder tener un marco estable y, a partir de aquí, poder adoptar decisiones de futuro”.

Damián Garrido sostiene que el futuro de su empresa pasa por cambiar la flota por mejores vehículos y aplicar nuevos sistemas informáticos, especialmente el que les permita la conexión con el 112. **T**

Empresarios individuales

El Reglamento Metropolitano del Taxi y la Ley del Taxi permiten también a las personas físicas explotar más de una licencia. Muchos autónomos se han interesado en esta nueva regulación y hoy se han convertido en empresarios individuales. Aunque el desarrollo de esta nueva particularidad de explotación de la licencia merece un tratamiento especial en otro reportaje, cabe subrayar que, junto con las empresas de taxi, conviven en el taxi del área metropolitana de Barcelona 112 empresarios individuales que en conjunto explotan 255 licencias, las cuales dan trabajo a 345 personas. (*)

(*) a 15 de junio de 2006

“Es necesario un auténtico pacto de Estado por la seguridad vial”

JUAN DE DIOS IZQUIERDO COLLADO es profesor de sociología industrial en Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Nacional a Distancia (UNED). Sostiene que la accidentalidad en las carreteras es un problema de comportamiento social y que por tanto, la sanción, aunque útil, no es suficiente para actuar contra las conductas peligrosas. Considera imprescindible que todas las fuerzas políticas y sociales del país suscriban un pacto de Estado para la seguridad vial”. Esta teoría fue expuesta por Juan de Dios Izquierdo Collado en el XIII Forum de la Seguridad Viaria de Barcelona y espera que sea recogida para poner fin, con el compromiso de toda la sociedad española, a las crecientes cifras de muertes, heridos y vidas truncadas que se producen cada día en las carreteras.



—En Catalunya, Tráfico multó en 2005 a más de 400.000 conductores por conductas peligrosas, un 63% más que el año anterior. ¿Qué opina?

Hoy existe el convencimiento de que las sanciones están siendo muy eficaces a la hora de controlar los accidentes. Por ello, creo que Tráfico, siguiendo el ejemplo de otros países —Francia, por ejemplo, ha reducido sustancialmente su tasa de accidentes— está también por la senda de aumentar no solamente la frecuencia, sino el elemento económico de la sanción. Todas las reformas que se están haciendo están orientadas en esa dirección. Es decir, que se apliquen sanciones no testimoniales, sino sanciones realmente fuertes y que, además, a partir del 1 de julio lleven aparejado, si la falta es grave, la posibilidad de la retirada de puntos y la pérdida del carné de conducir.

—¿Qué falla?, ¿quizás el factor humano?

La historia de por qué existen tantos accidentes ha ido evolucionando. Primero se dijo que era un problema de los vehículos; luego, que era de la carretera; después se dijo y se está diciendo que es un problema fundamentalmente del conductor —también algo de los peatones. A todo ello se llama factor humano y es cierto que en los estudios se ha ido viendo que la incidencia del coche es pequeña, y que también lo es la incidencia del entorno y de la carretera, comparado con la incidencia del conductor.

—Alguien dijo que cada sociedad conduce como vive. ¿Vivimos en una sociedad con riesgo?

Las tres hipótesis que enumeraba anteriormente han quedado superadas. Mi teoría, que expuse en las jornadas sobre la percepción del riesgo realizadas en Barcelona, es que la accidentalidad es un problema de comportamiento social. Es decir, la mayoría de los conductores son buenos conductores, la mayoría de las carreteras son buenas y los conductores inicialmente no

son conductores que estén con una intención aviesa, negativa y agresiva. Pero falta un dato fundamental: la sociedad es la que impone los límites de lo que está o no verdaderamente consentido, de lo que está o no limitado y de lo que está o no verdaderamente prohibido. Las ciudades europeas del norte (ingleses, suecos, daneses, franceses o alemanes) tienen muy claro, por ejemplo, que existe muy poca tolerancia ante la falta de cumplimiento de la norma, y hay sociedades como las del sur: la española, la griega, la italiana, en las que se considera que la carretera es un sitio de todos, donde hay una permisibilidad enorme, y donde existe una complicidad de los conductores entre sí para considerar como dice la ONU que “el accidente es lo accidental”.

—¿Por lo tanto la sanción es la única alternativa?

Todo lo contrario. Mi criterio es que la sanción es necesaria porque si se la elimina habría una puerta abierta a un comportamiento todavía más agresivo. Pero mi criterio es que la sanción es insuficiente, no cambia el comportamiento de fondo de los conductores. Se paga la sanción, el conductor la retiene en la memoria quince días y después vuelve a comportarse como si no hubiera pasado nada. La alternativa es conseguir lo que denomino un auténtico ‘pacto de Estado por la seguridad vial’. Eso quiere decir que el gobierno, los partidos políticos, los sindicatos y la patronal, las asociaciones y las instituciones en general tienen que convertir en ‘prioridad política el control del tráfico’ y, por lo tanto, ‘la seguridad vial’ como objetivo número uno.

—¿Es un buen momento político para proponerlo?

Creo que es factible iniciar este proceso, lo que implicaría que la sociedad recibiría ese mensaje de una manera inmediata y tendría sus efectos. Los ciudadanos empezarían a tomar en sus manos lo que yo denomino “el control social del tráfico”, no sólo el control por la sanción

de los guardias de tráfico, de los Mossos de Esquadra, sino porque la gente no estaría dispuesta a asumir el incumplimiento sistemático de la norma y la actitud realmente delictiva de muchos conductores. Se encontrarían con una sociedad que no admite ese comportamiento. Pero para que los ciudadanos tengan esa actitud necesitan recibir el mensaje claro y prioritario de que 'no estamos dispuestos a seguir pasando por una situación de violencia vial tan brutal como la que existe en estos momentos', que no mira, que no tiene en cuenta los 3.500 muertos anuales, los cientos de miles de heridos, las consecuencias familiares y personales tan brutales, las consecuencias económicas, etc.

—El cambio es una apuesta muy fuerte que puede llevar tiempo...

Lo que yo propongo no es educación vial ni es formación vial, que siempre vienen bien. Lo que yo estoy proponiendo es un pacto de Estado, un pacto político de máxima prioridad, que implique emitir con claridad los mensajes, aumentar el nivel de presupuesto y dar participación a las asociaciones y llegar a 'un consenso' de que 'la carretera es de todos' y que, por ello, en la carretera tiene que haber 'un respeto casi mayor que el que cada uno tiene en su casa'.

—¿Estamos hablando de una nueva cultura de la seguridad vial?

Efectivamente, el fruto de todo eso sería 'una nueva cultura de la seguridad vial'. En Inglaterra, por ejemplo, está profundamente arraigado en la población que el tráfico es sagrado, que no se pueden conculcar las normas. Ello supone que la tasa de muertos por habitante o por nivel de kilómetros recorridos por vehículo es menos de la mitad que en España. Casi la tercera parte. El único factor diferenciador no son los coches ni las carreteras ni los conductores en función de sus destrezas y su comportamiento psicológico, sino que la auténtica diferencia radica en que la sociedad inglesa no está dispuesta a admitir un comportamiento vial agresivo, mientras que la sociedad española sí.

—¿Quizás también cuente la mentalidad?

Sí, pero fundamentalmente es una cuestión de control social objetivo: no estamos dispuestos a un comportamiento de ese tipo. Ésa es la diferencia. Yo digo que no es un problema de actitud, sino un problema de control social porque parece que aquellos que tienen una buena actitud cumplen y los que no la tienen no cumplen. No, no. Necesitamos que alguien fuera de nosotros, los otros, la sociedad nos esté diciendo en cada momento: 'STOP, eso no lo puedes hacer'. El día que la sociedad española eche adelante terminará dominando este problema, lo mismo que ha dominado otros, como la violencia de sexos. La sociedad española no admite hoy este tipo de violencia y no se produce en la calle; se da en el interior de los domicilios donde nadie la pueda ver porque si se produce en la calle la gente la impide. Lo mismo podríamos decir con otras actitudes de la sociedad. Creo



“Los taxistas son aliados fundamentales de ese pacto de Estado de la seguridad vial”

que hay que cambiar el mensaje de que 'la sociedad está anestesiada'. El mensaje es: ¿qué estamos haciendo mal para que la sociedad no reaccione ante esta barbarie de 3.500 muertos anuales? ¿Qué estamos haciendo mal? No es que la sociedad esté anestesiada. Creo que no estamos facilitando a la sociedad los conceptos, los mensajes y los estudios fundamentales y, por tanto, la garantía para que cualquier ciudadano salga a decir a otro: "eso no lo puedes hacer" porque está respaldado por las instituciones, por un consenso social y, por tanto, va a sacar una gran fortaleza a la hora de enfrentarse con aquellos que están alterando las normas de progreso.

—¿Cuál es la sociedad que ha introducido con éxito este nuevo mensaje?

Indudablemente la sueca y la inglesa. Los suecos tienen lo que se denomina 'perspectiva cero'. Es decir, que en



sus cálculos está no admitir ni un solo accidente en carretera. Están luchando por eso. Ello indica hasta qué punto están convencidos de lo que pueden controlar y de que lo pueden aminorar porque la sociedad está en marcha. Ahora bien, yo creo que en España, que llegamos los últimos, podemos hacer bien el camino que han recorrido los otros –incluso mejor– si tenemos conciencia e inteligencia. El salto cualitativo consiste en ese pacto de Estado por la seguridad vial, porque si el Estado, los partidos, los sindicatos, las asociaciones, la patronal se constituyen en un auténtico bloque de pacto de Estado, con prioridades claras hacia la población, habremos introducido en España un modelo que se está practicando de alguna manera, pero sin estar tan establecido, tan elaborado como nosotros proponemos y, por tanto, no

solamente estaríamos ofreciendo un modelo inconsciente para la población, sino también consciente desde el punto de vista teórico.

—¿Será necesario un gran consenso?

Por ellos digo que el pacto de Estado es aquel que reúne a todos y que a partir de esa reunión todo lo que se hace es en nombre de todos. En España se han elaborado pactos importantes que están fuera de la contienda electoral. La gravedad del problema es enorme y la conciencia ciudadana está creciendo muy rápidamente a pesar de todo. Falta que los partidos políticos, el Gobierno decidan convertirlo en una realidad. Si así fuera le aseguro que habríamos encontrado la pieza fundamental para la accidentabilidad en España.

—¿En esta coyuntura, qué consejo puede trasladar al taxista que está a diario en la carretera?

Les haría llegar un mensaje colectivo. Opino que los taxistas son aliados fundamentales de ese pacto de Estado de la seguridad vial. No creo que haya muchos conductores que puedan estar tan interesados ni siquiera de lejos como ellos, que están todos los días en la carretera, que son testigos de los enormes atropellos que se producen todos los días, de la intranquilidad de su familia cuando salen cada día porque saben que el nivel de la violencia en las carreteras y el desastre de la accidentalidad. Estoy seguro que sería un colectivo que estaría en punta de lanza colaborando con este cambio de cultura vial, de metabolismo, de estereotipo de conductor.

—¿Un conductor más responsable?

Hay que pasar definitivamente del estereotipo del conductor actual agresivo, que pretende mostrar sus reflejos, que pretende mostrar su poder, que pretende demostrar su diferencia y su capacidad y sustituirlo por otro estereotipo de conductor, que es el conductor inteligente. En este conductor inteligente está también lo que se denomina un conductor responsable, que sabe diferir las gratificaciones, que respeta la norma como principio que tiene en cuenta a los demás, que es solidario y no se emborracha en la primera taberna. El día que logremos que ese estereotipo del nuevo conductor emerja, los otros conductores no tendrán más remedio que ponerse en línea porque la sociedad no los va a permitir. PRTH

Publicitat

Mamparas de seguridad MARCA JUCCS

JUNCA

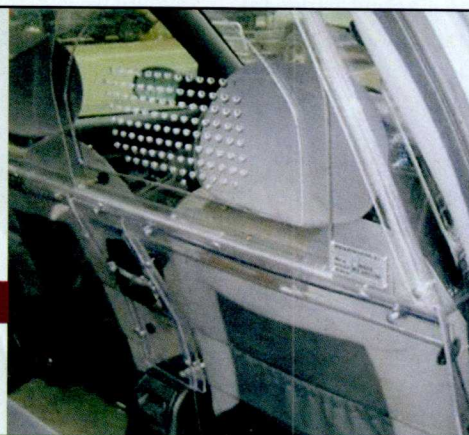
accessoris, s.l.

- 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

PROMOCIÓN DESDE 600 A 850 EUROS, MONTAJE E IVA INCLUIDOS

Fabricados con policarbonato de 6 mm, antirayadas sathir, patentado y homologado por el Ministerio de Industria

Información en: Tel. 972 162 406/972 860 851 - Fax 972 162 752
www.juncaaccessoris.com - info@juncaaccessoris.com



Els taxistes jubilats el 2005 reben un homenatge a Santa Coloma de Gramenet



Grup de taxistes jubilats l'any 2005

Un any mes, l'IMT va organitzar, amb la col·laboració d'un municipi de l'àrea metropolitana de Barcelona, un acte d'homenatge als taxistes jubilats. Aquest any, Santa Coloma de Gramenet va agafar el relleu de Sant Joan Despí i va oferir el Recinte Torribera per fer possible aquest homenatge als 350 taxistes que es van jubilar de l'activitat del taxi l'any 2005. No tots els 350 van poder ser-hi, però n'hi va haver una representació molt nombrosa. Els taxistes van assistir-hi acompanyats de les seves parelles i més d'un amb un fill o un amic.

Bartomeu Muñoz, alcalde de Santa Coloma de Gramenet, va manifestar en el seu discurs de benvinguda que, amb l'acte d'homenatge als taxistes jubilats els 2005, el seu municipi s'uneix a l'homenatge merescut que altres taxistes jubilats van rebre els darrers anys en d'altres municipis metropolitans. Va subratllar, molt especialment, el paper important que desenvolupa el



Bartomeu Muñoz Calvet, alcalde de Santa Coloma de Gramenet, acompanyat per Francesc Narváez, president de l'IMT, i Miguel Ángel Martín, gerent de la mateixa institució

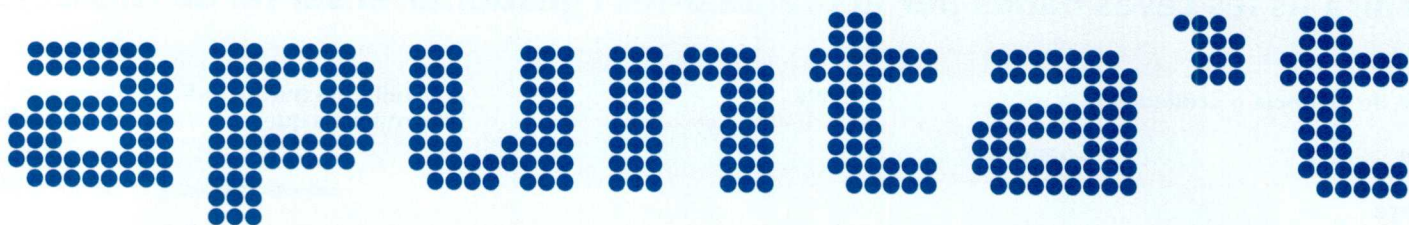
treballador del taxi en les ciutats en portar a terme una activitat de servei a la col·lectivitat. "Vostès", va emfatitzar, "han treballat molt dur, ho sabem, han dedicat part de les seves vides, del seu temps, a l'exercici d'una professió de servei públic". No va deixar de fer



Un moment de l'acte de lliurament dels diplomes

esment especial als 18 taxistes colomencs que formaven part del grup de 350 jubilats i que, amb seguretat, van donar un servei directe als ciutadans i les ciutada-

nes d'aquest municipi. Finalment va traslladar als taxistes l'agraïment del representant de les persones afectades per l'explosió de gas produïda fa alguns mesos en



T'enviarem via **'SMS'** i **CORREU ELECTRÒNIC** tota la informació que t'interessa:

Arribada de creuers i avions. Horaris d'entrada i sortida de concerts. Horaris d'arribada dels trens amb més passatge. Talls de carrers que afecten la teva mobilitat. La previsió dels salons i congressos més importants...



**L'IMT t'oferirà
GRATUÏTAMENT
aquest servei**

**Si estàs interessat dóna'ns el teu mòbil i
també la teva adreça de correu!**



aquest municipi perquè el taxi va ser un servei que va estar sempre al seu costat.

Francesc Narváez, president de l'IMT, va agrair als jubilats els anys dedicats al servei del taxi de l'àrea metropolitana i els va encoratjar a gaudir d'aquesta nova etapa, i molt especialment de la família, que ha pogut estar desatesa involuntàriament per l'especial dedicació que reclama l'activitat del taxi.

Un acte d'aquestes característiques és un motiu per al retrobament dels companys, dels amics que durant l'exercici de l'activitat es va guanyant. Els taxistes que van rebre enguany l'homenatge van néixer, majoritàriament, entre 1939 i 1940, i també majoritàriament s'han dedicat a la professió del taxi durant 30-35 anys. Cada una d'aquestes persones ha contribuït en aquests anys a millorar i consolidar un sector que és avui una perspectiva laboral sòlida per a les noves generacions.



Facilita'ns les teves dades per actualitzar-les i gestionar el servei de missatges

Núm. de llicència o credencial NIF

Nom Cognoms

Adreça

Població Codi Postal

Telèfon Telèfon mòbil

Correu electrònic @

Emissora taxi Núm. mòbil

Horari de treball habitual:

Matí de a hores / Tarda de a hores / Nit: de a hores

Període de vacances:

Habitualment durant el mes de:

El període de vacances previst per al 2006 és:

Del fins a

Únicament vull rebre la informació a través del SMS

Únicament vull rebre la informació a través del correu electrònic

Si no es marca cap opció s'entendrà que es vol donar d'alta en els dos serveis

A nivell informatiu, indica quines són les informacions que més t'interessaria rebre:

- Esdeveniments amb gran afluència de públic
- Incidències de trànsit
- Informació que afecti a l'activitat del taxi
- Cursos
- Venciments ITV - Revisions
- Promocions d'interès
- Altres: _____

Vols que l'IMT et faciliti gratuïtament una adreça de correu electrònic?

- Sí
- NO

En la teva adreça electrònica constaran les teves inicials i el número de credencial de taxista
Exemple:

Nom: José López Pérez
Núm. Credencial: 45.678
E-mail: jlp45678@taxibarcelona.com

En breu t'informarem de la teva adreça i et facilitarem les instruccions per poder accedir-hi

Signatura

Una vegada s'activi aquest servei i per a la seva utilització, l'usuari accepta que l'IMT li envii els missatges informatius abans referits. L'usuari podrà exercitar els drets d'accés, rectificació, cancel·lació i oposició recollits a la Llei orgànica de protecció de dades (LOPD), adreçant-se a: IMT (Carrer 62, núm. 18, Edifici B ZONA FRANCA 08040 BARCELONA)

Disfrute de las **Ventajas Exclusivas** que ofrecemos en D&D para usted y su familia. Sólo tiene que presentar, en cualquiera de nuestros centros, una acreditación como Taxista del área metropolitana de Barcelona.

& Servicios por sólo 20 €

- Sesión de higiene + revisión
- Extracciones simples
- Urgencias*

*Gratuito en caso de efectuar el tratamiento en cualquiera de nuestros centros

& Servicios gratuitos

- 1ª visita (consulta y revisión)
- 1ª visita ortodoncia
- Revisiones periódicas
- Fluorización
- Radiografías

& 20% de descuento

En el resto de tratamientos, incluso prótesis dentales, ortodoncia e implantes.

Además...

Le ofrecemos la mejor financiación.

Teléfono de Atención al Cliente

902 20 21 12

Si desea conocer el centro D&D más cercano o pedir cita contacte con nosotros

expansion@dvdcentrosdentales.com

El gos pigall i el taxi



“El motiu d’aquesta carta”, escrivia un senyor a l’IMT fa alguns dies, “és expressar la meua queixa pel tracte humiliant i discriminatori que vaig rebre per part d’un taxista —l’usuari especificava el número de llicència— pel fet de negar-se de forma contundent i quasi vulgar a portar-me en el taxi perquè anava acompanyat del meu gos pigall”.

Aquest tipus de conducta no és la primera vegada que es denuncia. Alguns taxistes desconeixen que, per Llei, les persones afectades per qualsevol disminució física o visual no poden rebre cap acció discriminatòria i molt menys en un servei públic com és el del taxi.

El Reglament Metropolità del Taxi és clar en aquest sentit. L'article 9 diu: “Les persones usuàries tenen, amb relació al servei de transport regulat en aquest Reglament, a més dels drets de caràcter general reconeguts en la legislació de defensa dels consumidors i usuaris, diver-



sos altres. Entre aquests s'estableix a l'apartat 14 que el taxista està obligat a **“transportar gratuïtament el gos pigall o d'altres gossos d'assistència a persones amb mobilitat reduïda”**.

És per tant inconcebible la rèplica que l'usuari abans esmentat va rebre del taxista que es va negar a portar-lo al seu destí: “No hay ninguna norma que me obligue a llevar perros, ¡bájese de aquí!”

Aquest taxista desconeix que el Reglament mateix estableix, a més de les lleis específiques, els mecanismes de sanció per comportaments i actituds d'aquesta índole, que tant mal fan al prestigi del col·lectiu de taxistes.

Calgui com a referent aquest desafortunat incident perquè accions d'aquests tipus no tinguin com a escenari el transport en autotaxi i que en tot moment els taxistes garanteixin l'aplicació del principi efectiu d'igualtat d'oportunitats...



Publicitat



PEUGEOT

TALLERS A. GALOFRÉ

AGENT OFICIAL 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



Oferta especial en neumáticos para taxi

L'IMT i Barcelona Activa signen un conveni marc de col·laboració estable per impulsar la formació de qualitat en el sector del taxi



Maravillas Rojo, regidora d'Ocupació i Innovació i presidenta de Barcelona Activa, i Francesc Narváez, president de l'IMT, en el moment de la signatura del conveni

El 2 de juny, l'Institut Metropolità del Taxi (IMT) i Barcelona Activa van signar un conveni marc de col·laboració per a la posada en marxa d'accions conjuntes que permeten optimitzar el disseny i la gestió de les accions de foment de l'ocupació en el sector del taxi.

L'acord s'emmarca en la política de col·laboració de Barcelona Activa amb entitats i empreses que, des de diferents sectors de l'activitat econòmica, ofereixen possibilitats d'inserció laboral dels treballadors i treballadores que cerquen feina i participen en els programes que es gestionen des de l'Agència de Desenvolupament Econòmic.

Els darrers anys, l'IMT i Barcelona Activa han treballat conjuntament en altres projectes i d'una manera especial en accions de formació, orientació i capacitació per tal de facilitar la incorporació de dones aturades al sector del taxi en un moment en què estaven poc representades. Els cursos 2004-2005 i 2005-2006, es van fer dues accions formatives en el marc del programa NOA en què van participar 30 dones, de les quals 28 ja treballen actualment com a taxistes.

Pel que fa als programes formatius, Barcelona Activa ha desenvolupat també altres accions en el sector, per la



qual cosa s'ha comptat amb la col·laboració del Centre de Formació del Taxi del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) i del Centre d'Estudis del Transport i les Telecomunicacions de Catalunya (CEETC) i sempre en el marc d'una estreta col·laboració amb l'IMT. En total, les diferents accions dutes a terme des de l'any 2002 fins ara han permès la formació i capacitació de 99 persones que es trobaven anteriorment en situació d'atur per a la seva incorporació com a professionals del taxi. D'aquestes, 38 han estat dones.

L'acord signat el 2 de juny entre Barcelona Activa i l'IMT permetrà establir una col·laboració estable que suposarà una millora i un impuls al treball que fins ara han portat a terme ambdues institucions i que fan una aposta ferma per promoure una ocupació de qualitat.

Subvención equipos de seguridad ¡Aún está a tiempo!

El 31 de diciembre finaliza el período de solicitud de subvenciones del año 2006 para la incorporación del equipo localizador que permite la conexión con el CENTRE D'EMERGÈNCIES 112.

¡SI NO LA HA SOLICITADO, AÚN ESTÁ A TIEMPO!

¿Qué debe hacer?

Una vez tenga comprado el equipo de seguridad, debe dirigirse al IMT donde deberá:

- Cumplimentar la solicitud de subvención (3 originales).
- Cumplimentar la solicitud de alta al sistema de emergencias 112 de la Generalitat de Catalunya.
- Aportar los datos bancarios para realizar la transferencia (certificado bancario de titularidad de la cuenta corriente o 1 fotocopia de la libreta de ahorros o del número de cuenta corriente).
- Aportar la factura de adquisición del equipo (original y fotocopia).

Se le solicitará también:

- Certificado de Hacienda conforme está al corriente de las obligaciones tributarias (2 originales).

- Certificado de la Seguridad Social conforme está al corriente de las obligaciones (2 originales).
- Certificado del Departament d'Economia i Finances de la Generalitat de Catalunya conforme no tiene deudas pendientes con la Generalitat. Este certificado se puede solicitar en la siguientes direcciones: c. de Fontanella, 6-8; Rambla de Catalunya, 19-21 i/o Av. de Josep Tarradellas, 2-6.

¿CUÁL ES EL IMPORTE DE LA SUBVENCIÓN?

Para equipos con un coste igual o superior a 600 euros,

- el Institut Metropolità del Taxi subvenciona 225 euros y
- la Generalitat de Catalunya subvenciona 225 euros

RECUERDE

El sistema de localización del vehículo para emergencias será obligatorio en todos los vehículos aplicados a licencias metropolitanas de taxi (nuevos y de segunda mano) que se apliquen a partir del 1 de enero de 2008.

Recibirá toda la información adicional que necesite llamando al teléfono: 932 235 151 (ext. 2185).

Publicitat



**SINDICATO DE
TAXISTAS
AUTÓNOMOS 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

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. 1º. 08009 Barcelona
Tel.: 932 080 679 - 932 080 739 y 607 818 485

Parades

Preneu-ne nota!

Per les obres de remodelació que s'estan portant a terme a la plaça de Lesseps (districte de Gràcia), la parada de taxis situada a la façana Besòs d'aquesta plaça ha quedat anul·lada des del 24 de juny fins al 17 de setembre.

La nova estació provisional de RENFE de l'aeroport de rodalies d'El Prat de Llobregat, (operativa des de l'1 d'abril de 2006), ha obligat a crear una nova parada de taxis, per a quatre vehicles, que se situa a prop de la rotonda de l'avinguda de Remolar amb les rondes de Ponent i Vall d'Aran. Una zona on s'ha habilitat també un aparcament per a 1.800 vehicles i parades d'autobús.

Aquesta estació provisional ha permès alliberar els terrenys de l'estació de rodalies fins ara en servei per a la construcció de la futura estació intermodal, on, a més del trànsit ferroviari nacional i internacional habitual, arribarà el tren d'alta velocitat.

S'ha anul·lat la parada situada al carrer de Taulat, 85 (prop de la Rambla del Poblenou) perquè no s'utilitzava.

S'ha creat la parada que dona servei a la clínica del Remei, carrer d'Escorial (districte de Gràcia).

També s'ha creat i senyalitzat la parada que dona servei a l'hotel Pere IV, que és situada al carrer de Pere IV, núm. 63.

MUNICIPI DE VILADECANS

La parada situada a l'avinguda de la Generalitat, que fins ara estava dividida en dues parts, va quedar unificada a partir del 15 de juny. Això significa que el tram de parada ubicat a la mateixa avinguda, davant de l'ambulatori, ha quedat ampliat a 12 places i s'ha suprimit el tram existent a la cantonada amb el carrer de la Vila.

Nou president de Federació Catalana del Taxi

Dionisio Gracia Fajardo ha estat nomenat president de la Federació Catalana del Taxi (FCT), en substitució de Carles Brillès que va morir el mes d'abril passat.

L'acompanyen en la nova executiva David Florejachs, com a secretari general; Pere Vega, en qualitat de secretari executiu, i Eduard Goñi, Gregorio Ruiz i Francisco Murillo que s'ocuparan de les tasques de secretaria, tresoreria i intervenció, respectivament.

En el seu discurs de nomenament, Dionisio Gracia va subratllar que acceptava aquest nou repte en la seva vida professional i que desenvoluparia la seva presidència amb els mateixos criteris i principis que sempre han definit el seu treball i la seva trajectòria com a president de l'STAB i vicepresident de la UNALT.



Publicitat

HIGIENIZACIÓN, DESODORIZACIÓN Y ESTERILIZACIÓN DE VEHICULOS



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

LIMPIEZA INTEGRAL DEL AUTOMOVIL

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

Canvi d'adreça de l'Oficina d'Objectes Perduts de Barcelona

L'Oficina d'Objectes Perduts de l'Ajuntament de Barcelona s'ha traslladat a plaça de Carles Pi i Sunyer, 8-10 (Districte de Ciutat Vella).

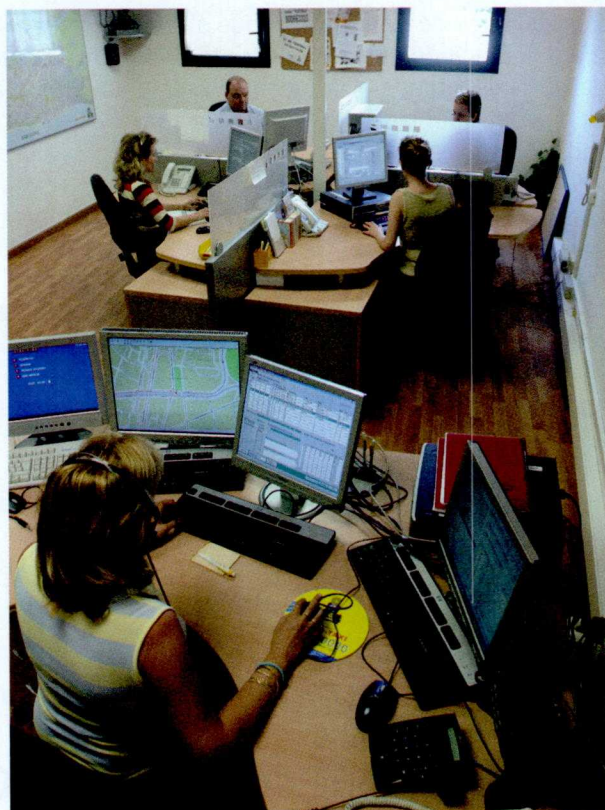
Horari d'atenció al públic: de 09.00 a 14.00 h, de dilluns a divendres.

La Cooperativa Ràdio Taxi de Barcelona inaugura unes modernes instal·lacions en el seu 30è aniversari

La Cooperativa Ràdio Taxi Metropolità de Barcelona celebra aquest any el seu 30è aniversari i ho ha volgut fer amb la inauguració d'unues modernes instal·lacions dotades de noves tecnologies per millorar la gestió de la seva flota. Aquest salt qualitatiu no és estrany perquè aquesta emissora ha apostat sempre per l'estabilitat i la continuïtat. Actualment en són socis més de 400 professionals del taxi.

El sistema de gestió de flotes implantat els permet localitzar el vehicle mitjançant GPS, assignant els serveis directament a la terminal ubicada al vehicle del taxista a través del sistema de transmissió de dades GPRS. Els taxistes associats tenen també l'oportunitat d'incorporar-se al sistema de seguretat que els permet connectar-se amb el Centre d'Emergències 112. A més, els seus clients ja poden pagar amb targeta de crèdit.

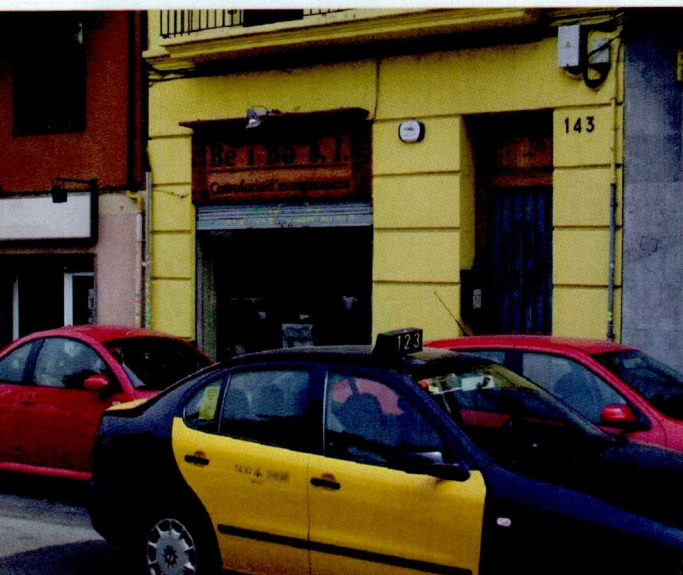
En tots els anys que la Cooperativa Ràdio Taxi Metropolità de Barcelona està operant ha fet més de 20 milions de serveis i hi han passat al voltant de 2.200 socis. L'experiència és l'eix que els permet moure's cap a la constant renovació tecnològica i humana.



Publicitat

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 accidente 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 también 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.

Instale confianza en su taxi

TAXÍMETROS · IMPRESORAS · COBRO CON TARJETAS · NAVEGADORES · MÓDULOS LUMINOSOS



EQUIPOS PARA LA CONEXIÓN CON CENTRAL DE ALARMAS 112 · TAXÍMETROS

A la hora de elegir e instalar el equipamiento más adecuado para su taxi, nadie mejor que usted sabe la importancia de una pieza fundamental:
la confianza.

En el **Taller Taxitronic** encontrará, además de la amplia gama de productos y un servicio de asistencia técnica de primera línea,

la confianza que sólo puede ofrecerle una empresa de reconocida experiencia. Confianza para su vehículo, confianza para usted.

Venga a El Taller Taxitronic y encontrará, con toda confianza, lo que está buscando.

Servicios
inmediatos
SIN CITA
PREVIA

Le esperamos en El Taller Taxitronic, su taller de la confianza.



EL TALLER
TAXITRONIC

Perú 104 · 08018 Barcelona
Tel. 933 034 141 · Fax 933 033 403



Gràcies pel servei donat als municipis



Grup de taxistes jubilats l'any 2005 durant l'homenatge al recinte Torribera de Santa Coloma de Gramenet (juny de 2006)

de l'àrea metropolitana de Barcelona

Cursos de conducció eficient

Ja saps conduir:
ara t'ensenyem a
estalviar conduint

Estalviem combustible,
contaminació i diners.

Amb pràctiques
de conducció
a càrrec del RACC

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

...i és totalment gratuït!



PER INSCRIURE'T POTS TRUCAR ALS TELÈFONS 93 506 97 48 - 93 223 45 23 (de 8.30 a 14.30 h)
O ENVIAR LA TEVA SOL·LICITUD PER CORREU O PER FAX A L'INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI
C/62, núm. 18 Edifici B Zona Franca (08040 Barcelona) - FAX 93 223 41 24 - e-mail: taxisostenible@amb.es

www.icaen.net

NÚM. DE LLICÈNCIA O NÚM. DE CARNET DE TAXISTA (*) _____ NIF _____

NOM I COGNOMS: _____

ADREÇA: _____

TELÈFON: _____ TELÈFON MÒBIL: _____

Prefereixes realitzar el curs durant el matí (de 9 a 13 h) o a la tarda (de 15.30 a 19.30 h)? _____

Quin dia de la setmana prefereixes assistir a la sessió (entre dilluns i divendres)? _____

(*) Les persones que actualment estan preparant l'examen per accedir a la professió poden realitzar també la inscripció i se'ls avisarà per a realitzar el curs si existeixen places vacants.

Taxi Agrupación XXI
Día del Taxi

Taxi Agrupación XXI se dirige a todas las organizaciones del sector para comunicarles que los días 28 y 29 de junio se celebrarán las jornadas que, desde hace 11 años, llevamos a cabo taxistas de Barcelona, conjuntamente con el Casal dels Infants del Raval y que ya se conoce con el nombre "Día del Taxi".

Todas aquellas entidades que deseen colaborar, participar o sencillamente acudir a estas jornadas, se pueden poner en contacto a través del foro Atib, www.itaxista.org (subforo de Taxi Agrupación XXI) o bien a través del IMT.

LOS TAXISTAS DE BARCELONA DEMOSTRAREMOS QUE "OTRO TAXI ES POSIBLE".

Gracias a todos.

Publicitat

**La liberalització del taxi,
 ben acollida pels usuaris
 i els simpatitzants del Barça**



La mesura de liberalitzar el taxi les nits del 16-17 i 17-18 de maig per tal de donar un millor servei de taxi a l'aeroport de El Prat, amb motiu de la Lliga de Campions, va ser molt ben acollida per totes aquelles persones que es van desplaçar expressament a París. El servei de taxi va funcionar amb absoluta normalitat i no es va produir cap queixa especial per part dels usuaris.

En Carhaus...



...queremos ser tu concesionario Volkswagen.

Ven a **Carhaus**, tu concesionario oficial Volkswagen, y aprovecha las ventajas exclusivas que te ofrecemos:

- Descuento del 10% en taller
- Taller sin cita previa.
- Amplia cobertura geográfica.

Carhaus

Sant Boi - Ctra. Santa Creu de Calafell, 31 / 08830 - Sant Boi / Tel. 93 640 00 72
 Cornellà - Ctra. de Sant Boi, 11 (delante Eroski) / 08940 - Cornellà / Tel. 93 475 04 30
 L'Hospitalet (Ventas) - C/ Riera Blanca, 200 (Santa Eulàlia) / 08902 - L'Hospitalet / Tel. 93 298 16 58
 L'Hospitalet (Taller) - Ctra. del Mig, 84 / 08902 - L'Hospitalet / Tel. 93 260 10 90



Del servei

161 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

Fins al 15 de maig de 2006, els taxistes que aquí es relacionen no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana preceptiva. En conseqüència l'IMT ha iniciat expedient sancionador.

La revisió metropolitana és una de les obligacions de tot professional taxista (Art. 32 del Reglament Metropolità del Taxi de juliol de 2004). El client té la garantia que el vehicle amb què condueix el taxista és apte per prestar servei i que, a la vegada, té en vigor tant

l'assegurança com la documentació que l'acredita i li permet treballar en el sector del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Els clients del taxi tenen el dret de ser atesos de la millor manera, amb un vehicle en les millors condicions tècniques i totes les garanties de seguretat i cobertura en cas de produir-se un accident (Art. 9 del Reglament Metropolità del Taxi).

LLICÈNCIA

39	2141	4390	6071	7601	9410
101	2156	4441	6086	7834	9448
266	2306	4441	6200	7896	9503
316	2311	4519	6254	7907	9514
519	2528	4543	6297	7982	9548
609	2641	4709	6384	8039	9577
694	2678	4725	6448	8092	9778
879	2732	4846	6559	8103	9818
902	2735	4936	6604	8113	9934
905	2746	4991	6724	8158	9960
1007	2791	5045	6941	8259	10097
1060	2826	5076	6958	8366	10154
1097	2879	5219	6974	8366	10216
1168	2992	5339	6984	8428	10223
1284	3017	5396	7084	8552	10279
1476	3199	5429	7119	8559	10412
1508	3224	5434	7133	8731	10423
1529	3245	5550	7224	8770	10431
1535	3251	5585	7298	8784	10563
1581	3586	5635	7322	8816	10607
1678	3622	5734	7363	8919	10622
1857	3790	5759	7393	9036	10780
1918	3980	5791	7399	9087	10782
1954	4094	5803	7425	9272	10814
1990	4161	5831	7437	9273	10815
2125	4184	5901	7541	9319	10900
	4379	5957	7578	9380	11023

Segons dades informàtiques de l'IMT en data 13 de juny de 2006

Es recorda que en aquesta llista poden figurar també tots 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'expedients sancionadors i plecs de càrrec

Número d'expedient	Llicència	Sanció proposada en euros	Article i motiu
2005/655	Credencial 20006	1.251,00	52.1 del RMT Prestar servei sense llicència.
2006/366	9499	750,00	53.2 i del RMT Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2006/374	902	750,00	53.2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2006/395	4665	150,00	54.10j del RMT No complir els requeriments efectuats.
2005/959	Credencial 42754	70,00	54.4 del RMT No complir les normes de policia.
2006/152	Credencial 38553	251,00	53.9 del RMT Prestar servei en dies de descans obligatori.
2006/389	1508	250,00	54.10 j del RMT No complir els requeriments efectuats.
2006/381	8092	750,00	53.2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2006/371	10897	251,00	53.3 a del RMT Prestar servei aplicant tarifes diferents.
2005/1012	5589	1.250,00	53.3 c del RMT Aplicar suplementes no autoritzats.
2006/396	7552	150,00	54.10 j del RMT No complir els requeriments efectuats.
2006/275	Credencial 11097	251,00	53.4 del RMT No atendre una sol·licitud de servei.
2006/469	3373	251,00	53.2 k del RMT Cercar o captar passatge mitjançant ofertes.
2006/450	4711	251,00	53.3 c del RMT Aplicar suplementes no autoritzats.
2006/448	1990	1.250,00	53.2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2006/464	4013	750,00	53.2 k del RMT Cercar o captar passatge mitjançant ofertes.
2006/391	2963	150,00	54.10 j del RMT No complir els requeriments efectuats.
2006/401	Credencial 37288	2.500,00	52.7 del RMT Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.

Edictes de notificació de proposta de resolució

Núm. d'expedient	Llicència	Data de resolució	Proposta de multa	Article i motiu
2005/967	8474	27.04.06	251,00	53.2i del RMT Prestar servei sense taxímetre o mòdul.
2005/942	3374	27.04.06	251,00	54.10 i del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2005/792	2967	27.04.06	1.251,00	52.7 del RMT Prestar serveis en condicions que puguin afectar la seguretat.
2005/957	43	27.04.06	2.500,00	52.7 del RMT Prestar serveis en condicions que puguin afectar la seguretat.
2005/936	1786	27.04.06	150,00	54.4 del RMT No complir les normes de la policia.
2005/1079	5375	28.03.06	2.500,00	52.7 del RMT Prestar serveis en condicions que puguin afectar la seguretat.
2005/434	9499	27.03.06	1.250,00	53.3 c del RMT Aplicar suplementes no autoritzats.
2005/1065	2751	27.03.06	251,00	53.2 b del RMT Prestar servei amb la ITV caducada.
2006/149	5560	30.03.06	750,00	53.2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2006/204	6460	30.03.06	150,00	54.10 j del RMT No complir els requeriments efectuats.

2006/226	8559	31.03.06	1.250,00	53.2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2006/117	8396	30.03.06	750,00	53.2e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2006/86	2751	30.03.06	251,00	53.2e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada
2006/128	9992	30.03.06	251,00	53.2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada
2005/310	1007	06.04.06	251,00	53.3 c del RMT Aplicar suplementos no autoritzats.
2005/1045	9484	24.02.06	251,00	53.2 k del RMT Prestar servei aplicant tarifes diferents.
2005/1047	1007	06.04.06	251,00	53.3 c del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2005/763	9201	22.02.06	1.251,00	52.7 del RMT Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2005/738	4895	06.04.06	1.250,00	53.3 c del RMT Aplicar suplementos no autoritzats.
2005/1038	6502	17.03.06	30,05	54.10 a. del RMT No admetre el número de passatgers autoritzats o admetre'n més.
2005/619	7399	09.02.06	150,00	54.10 del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2005/572	3374	29.03.06	251,00	53.4 del RMT No atendre una sol·licitud de servei.
2006/249	8113	09.06.06	1.250,00	53.2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2006/114	7704	15.05.06	251,00	53.2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2005/800	2443	15.05.06	150,00	54.5 del RMT No respectar els drets dels usuaris.
2005/364	5589	15.05.06	1.250,00	53.3 c del RMT Aplicar suplementos no autoritzats.

Edictes de notificació de resolució

Núm. d'expedient	Llicència	Data de resolució	Sanció en euros	Article infringit	
2005/437	3354	16.02.06	30,00	54.10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2005/1399	10532	21.02.06	251,00	53.4 del RMT	No atendre la sol·licitud del servei.
2005/236	10675	27.02.06	75,00	54.10 del RMT	Qualsevol infracció de l'art. 53
2005/1027	26507	20.02.06	250,01	40 d de la LT	Buscar passatge mitjançant ofertes.
2005/1178	3862	21.02.06	30,00	41 d de la LT	No complir les normes generals de policia.
2005/606	41304	01.03.06	1.875,00	52.7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2005/344	30492	16.03.06	30,00	54.10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2004/606	7399	08.03.06	250,01	40 d de la LT	Negar-se a prestar un servei o abandonar el viatger.
2004/1154	9729	08.03.06	30,00	54.6 del RMT	Retenir objectes abandonats.
2005/574	7907	30.03.06	1.250,00	53.2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2005/183	5283	31.03.06	251,00	53.2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2005/390	10548	31.03.06	1.250,00	53.2c del RMT	Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2005/232	10111	31.03.06	251,00	53 2e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada
2005/151	10471	30.03.06	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2005/185	8770	31.03.06	30,05	54 10 a del RMT	No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n més.
2005/154	6664	31.03.06	30,00	54.10 c de la LT	Abandonar el vehicle en la parada.
2005/25	5589	30.03.06	30,00	54.4 del RMT	No complir les normes de la policia.
2005/450	4489	06.04.06	30,00	54.10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2005/465	4762	03.05.06	75,00	54.10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2005/676	3567	22.02.06	75,00	54.10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada
2005/740	8278	26.04.06	75,00	54.10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2005/31	4773	26.04.06	850,00	53.4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2005/395	10589	10.05.06	1.250,00	52.7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2005/556	10111	05.04.06	750,00	53.2 b del RMT	Prestar servei amb la ITV caducada.
2005/447	4232	25.04.06	60,00	54.10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2005/465	Credencial 42094	06.04.06	30,00	54.10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2005/596	10228	05.04.06	30,00	54.10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.

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 la normativa comunitaria vigente, como las más exigentes del Club Alemán del Automóvil (ADAC).

Y ahora en Prades un seat Toledo TDI 105cv desde 16.036,76 €

Incluye: pintura, kit entrega (cable manguera, alfombras goma, triángulos, chaleco, estuche de lámparas). 2 años de garantía, sin límite de kilometraje.

Porque su tiempo es nuestro tiempo y lo sabemos, le ofrecemos servicio postventa **sin cita previa y prioridad en las reparaciones.**

En Prades, siempre encontrará las mejores condiciones y el mejor servicio, nuestra larga trayectoria avala nuestra experiencia.

Servicio Prades

Pi i Maragall, 46 - St. Adrià de Besòs / Tel.: 934 620 877
y también... Alfons XIII, 43 - Badalona / Tel.: 933 878 804



Barcelona, sede del Primer Encuentro de Gestores Municipales de Taxi



La sesión inaugural del encuentro estuvo a cargo de Francesc Narváez, Presidente del IMT. Ocho ciudades participaron en el encuentro

El Institut Metropolità del Taxi (IMT) organizó el Primer Encuentro de Gestores Municipales de Taxi, que tuvo lugar en CaixaForum de Barcelona. Participaron en esta primera reunión los responsables de taxi de Bilbao, Pamplona, Málaga, Valencia, San Sebastián, La Coruña, Las Palmas de Gran Canaria, así como de Lleida y Granollers.

La reunión permitió conocer de primera mano la situación del taxi en los diferentes municipios. Una vez más el encuentro sirvió para constatar la similitud de inquietudes y problemas que se presentan a la hora de gestionar la actividad del taxi en las ciudades de las diferentes comunidades autónomas. Fue muy positivo conocer, especialmente, las medidas que se están adoptando para hacer frente a un problema que es común y que se deri-

va de la modificación de las tendencias del ocio en los núcleos urbanos y que son la causa, en muchos casos, del desequilibrio entre la oferta y demanda de taxis a determinadas horas del día y, especialmente, por la noche. Valencia, por ejemplo, ha solucionado el problema modificando el sistema de descanso semanal de los taxistas los fines de semana, que es cuando detectaban una mayor demanda de taxis y que es de aplicación en toda el área de prestación conjunta. Ello ha supuesto un incremento del 20% de la oferta de taxis. En la ciudad de Málaga se ha incrementado la tarifa nocturna de los fines de semana y festivos como medida revulsiva que ha mejorado el nivel de oferta de taxis durante la noche.

Todos los gestores municipales que estuvieron presentes en CaixaForum mostraron su preocupación por la seguridad del taxista y, en este sentido, casi todos los municipios han incorporado en sus presupuestos una partida destinada a la subvención para la instalación de la mampara de seguridad o el sistema GPS. Esta medida ha sido especialmente necesaria en Bilbao, donde el año pasado fue asesinado un taxista.

Muy interesante es la experiencia impulsada en Bilbao para evaluar la calidad del servicio de taxi, para lo cual está realizando una consulta a los clientes del taxi sobre diversos ítems relacionados con el servicio: atención del taxista al usuario, limpieza, calidad y confortabilidad del vehículo, etc. La ciudad de Lleida anunció, por su parte, la aprobación de su Reglamento Metropolitano y la integración del sector del taxi leridano en el futuro Consorcio de Transporte Metropolitano.

Las líneas de subvención para la adquisición y adaptación de taxis destinados a personas con problemas de movilidad se aplican en todas las ciudades y con criterios muy parecidos. No obstante, todos los gestores municipales consideraron que el tiempo de espera de adaptación del vehículo es excesivo.

En todas las ciudades el papel de las radioemisoras es determinante para acercar la oferta a la demanda de taxis. El representante de San Sebastián destacaba, por ejemplo, que las llamadas a las radioemisoras de taxi de la ciudad suponen el 60% de los servicios.

El primer encuentro ha servido también para constatar que cada ciudad tiene sus problemas específicos que derivan de la legislación específica que regula el servicio; aún así, cada una camina con un objetivo muy concreto: hacer que el servicio del taxi esté más próximo a los ciudadanos, sea más competitivo porque las ciudades perciben una diversificación y una multiplicación de los desplazamientos urbanos y, al mismo tiempo, garantice unos márgenes de calidad. **T**

Conclusiones del Primer Encuentro de Gestores Municipales de Taxi

Los gestores municipales del taxi reunidos en el Primer Encuentro de Gestores Municipales de Taxi de Barcelona acuerdan:

- Promover acciones para el cambio en las fórmulas de subvención del taxi adaptado para facilitar el acceso de los taxistas a este tipo de transporte, ya que

existe una gran demanda del mismo en todas las ciudades.

- Hacer posible que el taxi se integre en las Juntas Arbitrales de Transporte.

- Establecer políticas y protocolos de colaboración para la incorporación de

nuevas tecnologías en el taxi con el apoyo del Estado y otros gobiernos autónomos.

- Promover la colaboración entre municipios grandes y pequeños para generalizar políticas que ayuden a aplicar criterios comunes en los modelos de gestión del taxi.

- Trabajar y profundizar sobre los criterios del concepto de calidad QUE DEBEN APLICARSE EN EL TAXI.

- Hacer posible que estos encuentros se celebren anualmente, ya que el taxi es un sector en continuo cambio.

Publicitat

COBRO CON TARJETA

Aparato portátil con pantalla táctil, extraíble del vehículo.
Incluye cargador 220v y 12v, base de carga y reposo.

Coste del conjunto: 0 € Coste de las llamadas: 0 € Coste del papel: 0 €
Coste mensual: 0 € (si se utiliza) Regalo de conector hembra de mechero.
Comisión del 1,75% a la baja. **El dinero en su cuenta en un minuto. TAXI HISPANO**



ICN 530 Máximo rendimiento

Instrucciones de voz en castellano. Pantalla color táctil 3,5" antirreflectante.
Batería y altavoz integrados. Mapas 3 dimensiones de Europa.
Receptor GPS SiRFstarIII. Cumple la directiva RoHS/WEEE.
Listas de hoteles, parking, gasolineras, talleres,...

Incluye: ICN 530. Soporte para vehículo. Cable de alimentación 12v.
Funda de transporte. Mando a distancia. Puntero y cable USB.

Pack taxi incluye todo lo anterior y además: Antena externa.
Conector hembra mechero. Tarjeta adicional con callejero de Europa.
Servicio de actualizaciones. Paquete exclusivo y actualizado para toda Catalunya
de hoteles, hostales, pensiones, hospitales, bingos, museos, cines, teatros, consulados, cementerios
y velatorios, policía local, mossos, lugares turísticos. Radares de toda Europa con aviso de proximidad.

399 € sin pack, 499 € con pack. IVA incluido y deducible para taxi.

TAXI HISPANO

C/ Jocs Florals, 17 Badalona
Tf: 93 511 20 50 - 666 444 222

Servicio técnico
garantizado





FIRATAXI tanca amb èxit la primera edició, amb la perspectiva d'una segona molt més internacional



L'alcalde de Barcelona, Joan Clos, en un moment de la visita a l'estand de l'IMT

FIRATAXI ja és una referència en el món del taxi i s'ha guanyat merescudament un lloc en l'oferta de salons que organitza Fira Barcelona de forma periòdica.

La primera experiència va rebre una valoració excel·lent tant per part de les autoritats que la van visitar com pel públic i els expositors que hi van acudir. Però, sobretot,



Francesc Narváez, president de l'IMT, i Joaquim Nadal, amb el taxi Rosalia

Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, signa el llibre d'honor de FIRATAXI

ha estat una experiència positiva per al sector perquè, per primera vegada, totes les organitzacions van participar-hi i, perquè, per primer cop, els taxistes van poder tenir contacte directe amb els seus proveïdors de serveis, amb l'Administració i amb les organitzacions del sector.

Aquell que coneix bé la indústria que dona suport a l'activitat del taxi va poder comprovar que hi havia tots o quasi tots els industrials que treballen des de fa anys al costat del professional taxista i també totes aquelles

empreses de serveis que donen suport al taxista en la seva activitat com a treballador autònom o com a empresari.

El saló va servir, i molt, perquè els professionals poguessin conèixer de primera mà com avança la indústria del taxi, molt especialment a partir de la introducció de les noves tecnologies. Com en els salons més prestigisats, els taxistes van poder exposar les seves preguntes o inquietuds de forma directa als representants de les principals empreses d'alta tecnologia que comercialitzen tota la gamma de productes per al taxi.



L'estand de l'IMT va rebre visites constants durant els dos dies de molts taxistes en actiu interessant-se en temes estrictament administratius, així com de molts joves que volien aconseguir informació sobre la forma d'accedir a l'activitat del taxi.

Les jornades tècniques desenvolupades al voltant del saló van aproximar al visitant alguns temes d'interès per al sector. Una d'aquestes va reunir les diferents forces polítiques i als seus responsables en matèria de taxi. Va ser una oportunitat per escoltar un debat intens però interessant sobre aspectes que incideixen directament en l'activitat i que són de preocupació diària del taxista: què fer per minvar els costos



Jordi Hereu, regidor de Seguretat i Mobilitat no va voler perdre's FIRATAXI

d'exploatació; quines polítiques aplicar per millorar la velocitat comercial o com seguir dissenyant polítiques que potenciïn o promoguin nous mercats per al taxi. Durant aquestes reunions de debat professional van participar també els responsables del Centre d'Emergències 112, els quals van explicar al públic les línies bàsiques del seu funcionament i la relació que actualment tenen amb la seguretat del taxi. També va tenir el seu espai una conferència sobre les particularitat del carnet per punts que entra en vigor el proper 1 de juliol. L'expectativa que FIRATAXI va aixecar entre els profes-

sionals va fer possible que es veiés passejar pels diferents estands durant els dos dies representants d'associacions del taxi d'altres ciutats catalanes, espanyoles i europees. Aquest ressò nacional i internacional obliga ja a pensar en la segona edició que se celebrarà el 2008, amb el desig de tothom que assoleixi una projecció molt més europea i mediterrània.

La primera edició de FIRATAXI va ser visitada pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal; per l'alcalde de Barcelona, Joan Clos; per Jordi Hereu, regidor de Mobilitat i Seguretat de l'Ajuntament de Barcelona i pel tinent d'alcalde, Jordi Portabella, entre d'altres autoritats i personalitats de la vida política del país. **T**



Fe d'errors: en la revista Taxi 169 es va publicar una relació d'empreses participants a FIRATAXI entre les quals no es va incloure ACERTAX com a membre del Comitè Organitzador ni tampoc es va especificar la participació de SERVITAXI com a empresa expositora. Fem arribar a ambdues empreses les nostres disculpes per l'omissió.

Miquel Àngel Martín, gerent de l'IMT, en un moment de l'entrevista realitzada per una emissora madrilenya

Dos causas principales impiden temporalmente trabajar

Baja por enfermedad o accidente y Suspensión temporal del permiso de conducir.

Ambas se pueden asegurar hasta 24 meses, quedando cubierto con una cantidad mensual en caso de no poder trabajar. Ajuste el importe a cobar a sus necesidades e infórmese bien de lo que contrata, por precios similares puede haber diferencias abismales en coberturas y servicios.

Para asegurarse el cobrar en caso de baja compruebe siempre que:

- Quien le asegura no desaparece después de que ha firmado. Que estén siempre por usted.
- Elija una compañía especialista en seguros de este tipo.
- Le debe cubrir las 24 horas tanto la baja por enfermedad como por accidente y hasta los 70 años.
- Cobre el 100% del capital contratado por cada día de baja y no se le echa después de cobrar una baja.
- Con carencia por accidente 0 días y que por enfermedad no sea superior a 2 meses.
- Elija la franquicia: 0, 4, 7, 10, 15, 30, 90, 360 o 540 días y el periodo de indemnización: 1, 3, 12, 18 o 24 meses.
- Asegurese que cada vez que coge la baja comienza un nuevo periodo.
- A la compañía debe servirle la baja de cualquier médico colegiado y usted no debe desplazarse a ningún lugar.
- Además que le incluya otros servicios, como Línea Médica: Servicio de orientación y consulta médica telefónica y por internet, 24 horas al día y 365 días al año, estando de alta o baja. O Asesoría Jurídico-legal: Gabinete de abogados para cualquier consulta telefónica relacionada con su actividad profesional.

Para asegurarse el cobrar en caso de suspensión temporal del permiso de conducir compruebe que:

- Le cubre para los mayores periodos que puedan imponerse, hasta 24 meses.
- Cobra el 100% del capital asegurado durante todo el tiempo sancionado.
- Le cubre tanto por una Resolución Administrativa por infracción del asegurado de la normativa sobre la conducción de vehículos (una multa de un agente), o por Sentencia Judicial firme recaída con motivo de accidente de circulación por imprudencia, culpa o negligencia suya.

Ahora es el momento de hacerlo. No se quede al descubierto.

Le informamos sin ningún tipo de compromiso. Para atenderle mejor, llámenos antes de venir.

SEGUROS PARA TODO

TAXI HISPANO

C/ Jocs Florals, 17 Badalona
Tf: 93 511 20 50 - 666 444 222 - 902 157 902

SERVICIO ADMINISTRATIVO EXCLUSIVO

Declaración trimestral de retenciones.

Declaración trimestral de I.V.A.

Resumen anual de I.V.A.

Declaración de Renta y patrimonio.

Registro de bienes de inversión.

Registro de facturas recibidas.

(Se hacen las anotaciones en el libro)

Recursos y pliegos de descargo.

Asesoramiento en gestiones con entidades públicas.

Coste mensual: 10 euros + I.V.A.
para declaraciones por módulos y sin dependiente.

Incluye impresos. I.V.A. deducible.

Pago de cuota trimestral. Servicio exclusivo para taxi.

Declaración de Renta y Patrimonio sujeta al pago de los dos primeros trimestres.

TAXI HISPANO

C/ Jocs Florals, 17 Badalona
Tf: 93 511 20 50 - 666 444 222 - 902 157 902

Biocombustibles

‘És necessari un posicionament de país’



Manel Ebri, com a president de l'Associació Catalana del Biodièsel, posa sobre la taula d'aquesta entrevista alguns aspectes que envolten els biocombustibles i, en particular, el biodièsel, en un moment en el qual els països industrials comencen a prendre consciència de la importància d'impulsar l'ús de les energies renovables davant la greu situació del medi ambient ocasionat per la utilització irracional de l'energia. L'Associació Catalana del Biodièsel és una entitat sense ànim de lucre que promou i treballa per l'ús del biodièsel de qualitat a Catalunya.

—El consum de l'energia derivada del petroli sembla que s'esgota...

Com en totes les coses de la vida hi ha opinions pessimistes i optimistes, però ningú ho sap del cert. I és així; el que hi ha darrere del petroli ho saben molt pocs. De fet, el moment en què l'oferta no pugui cobrir la demanda de combustible ja té un nom: "pick-oil". Els més pessimistes situen aquest moment cap a l'any 2015 i els més optimistes cap el 2030. No crec que ningú digui la veritat perquè tots ens podem imaginar el que hi ha darrere de tot això.

—Quina és la situació del biodièsel, especialment a Catalunya?

Estem al principi. Ho hem d'admetre. Tan sols fa tres o quatre anys que el biodièsel és al mercat. Les primeres experiències d'utilització es van fer a l'Ajuntament de Mataró i a la Universitat Autònoma de Barcelona. Això va ser al voltant del 2001-2002. Al principi l'importàvem, i més tard es va posar en marxa la primera planta de producció de biodièsel a Montmeló. Llavors va ser quan es va començar a parlar d'un nou producte, d'un nou combustible. Tenim la sort que hi ha països, com Alemanya o Àustria, amb una llarga experiència. Ells el tenien molt més provat i, per tant, nosaltres no partíem de zero. Ara bé, això no va passar amb el mercat. En aquest aspecte, Catalunya va partir quasi de zero.

—Per què tant retard?

És una bona pregunta amb una resposta tòpica: no s'ha produït únicament un retard, sinó també manca de compromís. Fa molts anys que es parla que les reserves de petroli tenen una data límit. En el mercat es troben energies alternatives capaces de moure motors. Si em pregunteu a mi, que provinc del món mediambiental, per què no hi ha una aposta decidida, contestaré que és

perquè no tothom s'aboca a aquest tipus de combustible. He de dir-vos que és així.

—Això no passa a d'altres països?

No. Fa pocs dies, en un diari de Barcelona, un comentarista, en parlar del biodièsel, es preguntava per què a Espanya no fem com a Dinamarca, on no volen dependre del petroli i on consideren el consum d'energies alternatives una aposta de país i, per tant, creen totes les sinergies per solucionar dubtes i problemes. Crec, doncs, que hem de ser capaços d'impulsar una mena de sinergia, d'un posicionament de país per treballar, per apostar per totes les energies renovables. El biodièsel n'és una, perquè és la més fiable i no únicament des del punt de vista de funcionament, sinó perquè n'hi ha en quantitat i hi ha distribució.

—Quins són els avantatges amb relació a d'altres combustibles per a l'usuari?

Que quan opti pel biodièsel podrà incorporar-lo al seu vehicle en qualsevol moment i li funcionarà igual que quan utilitzava gasoil. I si l'endemà d'aquesta decisió vol tornar al combustible fòssil, també ho podrà fer. Evidentment que quan es porta un biocombustible, que té una proporció d'oli, el motor va més lubricat, fa menys soroll i el fum és més blanc. Però si algú em pregunta si notarà grans canvis en el motor, doncs li hauré de dir que no. I aquesta és la grandesa del biodièsel: se'n pot fer ús en qualsevol moment sense notar-ho.

—Això vol dir que tots els vehicles que són al mercat poden utilitzar biodièsel?

En principi tot motor dièsel està preparat per portar gasoil i biodièsel. Quan es posa biodièsel s'està posant bàsicament una barreja de 90% o 80% de gasoil i un 10 o un 20% de biodièsel pur. Però aquesta barreja ha de complir per llei les especificacions del gasoil. Tot el que s'està posant és un biocombustible en què la barreja compleix tots els paràmetres del gasoil.

—Sense cap desgast per a d'altres elements del vehicle?

En principi, no. És curiós que encara hi hagi marques de fabricants de cotxes que no recomanin el biodièsel per al seu motor o fins i tot amenacin amb perdre la garantia si se n'utilitza. Això és una realitat que avui dia ens trobem. Nosaltres, des de l'Associació, estem intentant lluitar en fronts diversos. Amb els cotxes molt antics (més deu anys) es parlava que perillaven els maneguets

de cautxú perquè es desfeien, ja que el biodièsel és molt biodegradable; també es deien moltes coses al voltant de les bombes injectores. Hi ha molts dubtes i molta desinformació. Quan ens trobem davant de qualsevol dubte, ens traslladem sempre a l'experiència positiva que hi ha a d'altres països amb més tradició d'utilització del biodièsel com Alemanya o Àustria. Fins i tot ens trobem amb coses tan anecdòtiques com que alguns fabricants amb vehicles destinats al mercat espanyol diuen no al biodièsel, encara que els mateixos models s'acceptin sense cap problema en el mercat alemany perquè allà la seva utilització està molt més generalitzada.

—Estem parlant de marques molt conegudes en el mercat espanyol?

Sens dubte, és el cas de Volkswagen. Fa uns mesos es va celebrar una fira als Estats Units sobre el biodièsel que estava patrocinada per Volkswagen. Aquestes polítiques creen confusió. Per aquest motiu, des de l'Associació del Biodièsel de Catalunya continuem treballant amb l'Associació de Fabricants de Vehicles (ANFAC) per conèixer les seves intencions i, d'altra banda, hem signat un conveni amb Delfi, un dels principals fabricants de bombes injectores, per tal que utilitzi el biodièsel en el seu banc de prova per veure si estem davant d'una "cacera de bruixes" perquè molta gent ens diu que no hi ha cap problema, que tot està provat i que són incomprendibles tantes reticències....

—Es belluguen, potser, molts interessos?

No ho sé. Prefereixo dir que estem al principi d'un mercat i que encara hi ha informació i desinformació. A dir si està ben o mal intencionat, no hi entraré.

—En tot cas ANFAC ha mostrat interès perquè canviïn les coses?

No vull dir que no hagi mostrat interès, però des de l'òptica de la nostra associació, ens agradaria que fos molt proactiva. Penso que als fabricants se'ls ha de dir que hi ha una veritable necessitat de poder treballar amb combustibles que no siguin fòssils sinó renovables. Els petits problemes que puguin presentar-se han de saber solucionar-los. He de dir també que alguns fabricants ja comencen a entendre-ho. D'altra banda ens trobem també que fabricants que es mostren reticents amb el biodièsel es presenten a concursos públics de l'Administració argumentant que no hi ha cap problema en la utilització del biodièsel en els seus vehicles. Per això des de l'Associació estem demanant a totes les administracions que quan facin concursos públics d'adquisició de vehicles demanin en les seves bases que els vehicles que se'ls ofertin puguin anar amb biodièsel. Si la societat, especialment els grans compradors de vehicles —administracions, flotistes—, van demanant a les marques que els seus vehicles garantits vagin amb biodièsel, hi haurà una pressió de mercat.

—Hi ha també un compromís molt més ferm per part de les administracions cap a una major utilització d'energies renovables...



Manel Ebri

L'aposta per les energies renovables no és ara qüestió de sensibilitat d'una o altra administració del país, és la UE qui també està marcant aquests objectius. A Catalunya estem fabricant entre 50.000 i 60.000 tones de biodièsel. Està previst que el 2006 arribarem a les 100.000 tones perquè un dels fabricants està ampliant la producció. En teoria estem substituint al voltant del 2% del gasoil que s'utilitza. En el 2015, d'acord al Pla General de l'Energia de Catalunya, es vol arribar al 18% de substitució. Això vol dir tenir una producció de 850.000 tones de biodièsel. És una xifra que multiplica per 15 el que avui dia es fabrica. Això és una aposta molt decidida de l'Administració. És perfecta, però ara ve la qüestió més decisiva: com ho fem? Per arribar a aquesta fita, tots hem de treballar.

—Un altre tema que poso sobre la taula és el preu, aspecte molt important per a un conductor que està tot el dia a la carretera com el taxista...

Em fa entrar en un terreny en què des de l'Associació no puc ficar-m'hi gaire, perquè això correspon a la política comercial de cadascú. No obstant això, sovint ens qüestionem per què el preu del biodièsel està indexat amb el preu del gasoil. Els fabricants ens diuen moltes vegades que s'està comercialitzant un combustible amb un 90% de gasoil i un 10% de biodièsel. Alguns distribuïdors ens comenten també que si alguna vegada, com a estratègia comercial, es posa el preu del biodièsel més econòmic, els automobilistes pressuposen que no és un bon carburant. De tota manera, a partir de setembre hi ha un fet molt interessant: dos dels principals distribuïdors de biodièsel de Catalunya tindran estacions amb mànegues de biodièsel pur (al 100%).



—De quines empreses estem parlant?

Una serà Petromillares i l'altra Meroil. Aquesta nova política de venda s'anirà estenent a tota la seva xarxa de benzineres. Aleshores ja estem parlant del 100% de biodièsel i, per tant, l'argumentació del preu referent a la proporció del 90-10 o 80-20 perd força. Crec que serà un moment interessant per veure què passarà amb els preus. Ara bé, crec que ha de quedar clar que la producció del biodièsel és molt més cara que la del gasoil perquè la matèria primera també ho és. Si l'Administració segueix amb la política de suport a les energies renovables, ens quedarà per veure quina serà l'actitud dels fabricants i dels distribuïdors.

—Als taxistes els interessa, a més dels preus, una bona xarxa de distribució. Com està aquest tema?

A tot Catalunya segurament hi ha d'haver un centenar de punts de distribució de biodièsel. El problema és que no hi ha tantes benzineres que siguin independents. Fins ara, Repsol, per exemple, no subministrava biodièsel, encara que ara, després de l'acord subscrit amb Acciona i Repsol fabricarà 1.2 milions de tones de biodièsel i això també farà canviar el panorama. L'any 2004, la nostra associació va realitzar una enquesta d'usuari a les benzineres i ens vam adonar que si hi tenien biodièsel guanyaven clients i no perdien els consumidors de gasoil. El client de biodièsel és capaç de desplaçar-se fins on hi hagi biodièsel. Es tracta d'una persona molt "verda", molt ecològica, molt convençuda..

—Una qüestió de mentalitat...

De mentalitat, de conscienciació, de posicionament individual respecte al que suposa una millora mediambiental quan tens a la teva disposició un producte amb el qual el teu cotxe funciona igualment.

—Quins missatges traslladaria al taxista per tal que també aposti pels biocombustibles?

Li diria primer que li anirà bé per al seu motor perquè portarà un combustible amb un component d'oli, li farà menys soroll, segurament el fum serà més blanc i tindrà la sensació que li funciona més desofegat. A nivell de consum no li puc donar ni bones ni males notícies, jo he sentit de tot, el consum és més o menys el mateix i el comportament del vehicle és molt semblant. No puc 'vendre sopars de duró' perquè no n'hi ha. Ara bé, en ser el taxi un col·lectiu tan nombrós que està tot el dia a la ciutat i a la carretera emetent molts gasos contaminants, si s'inclina per aquest biocombustible ajudarà que hi hagi menys emissió de CO₂, menys partícules contaminants, menys emissions de sofre. Probablement ara com ara no hi haurà un benefici per a la seva butxaca però sí una aposta de futur per als seus fills, als quals els deixarà un món més net. Ara també voldria afegir que seria un repte per a la nostra l'Associació treballar o estudiar com a mínim si el col·lectiu de taxistes de l'àrea metropolitana podria obtenir un preu especial per a la utilització d'aquest combustible. **PRTH**

On repostar

Benzineres amb biodièsel a l'àrea metropolitana de Barcelona

BARCELONA

ESTACIÓ DE SERVEI SARDENYA PETROMIRALLES

C. de Sardanya, 225-229
Tel.: 932 461 899

ESTACIÓ DE SERVEI UBACH PETROMIRALLES

Av. del Paral·lel, 25
Tel.: 934 414 950

E.S. PETROMIRALLES

C. del Port de Haifa s/n
Delta 1 – Moll d'inflamables-
Port de Barcelona
Tel.: 932 895 912

E.S. MEROIL

C. de Galileu, 210

E.S. MEROIL

Carretera de l'Arrabassada,
km 4,9.

E.S. MEROIL

Passeig de Valldaura 210-212.

E.S. LA TORTUGA

Mercabarna.

Cerdanyola del Vallès

SABATER-NURI

C. de Santa Anna, 133.
Tel.: 935 800 018

E.S. MEROIL

Av. de Can Pallarès/riu Sec

Cornellà de Llobregat

E.S. RODRÍGUEZ PETROMIRALLES

Adreça: ESTEPA 2000

RE 2000

Passeig dels Ferrocarrils
Catalans, 240
Tel: 934 746 055

E.S. MEROIL

Av. de la Fama 2-10.

El Prat de Llobregat

E.S. CAPRABO

C. El Prat, 54-56.

Esplugues de Llobregat

E.S. MEROIL

Plaça de la Sardana, 3-4.

Gavà

E.S. CAPRABO

C del Progrés, s/n.

L' Hospitalet de Llobregat

E.S. MEROIL

Travessia Industrial, 147.

Sant Andreu de la Barca

E.S. CAPRABO

Carretera. Nac. II, km 593.

Sant Boi de Llobregat

E.S. CASABLANCA PETROMIRALLES

Ctra. Santa Creu de Calafell,
43
Tel. 936 528 249

Sant Joan Despí

E.S. BONPREU – ESCLAT OIL PETROMIRALLES

Lluís Companys s/n.

E.S. MEROIL

Av. de Barcelona, 41-43

Sant Vicenç dels Horts

E.S. ALBERGUE 4 CAMINOS VIAOIL

N340 km 1243
Tel: 936 561 516

Altres municipis propers

Sitges

E.S. CAPRABO

Eix 2, parcel·la 12-14.

Per a benzineres d'altres municipis, consulteu l'adreça electrònica:

<http://www.acbiodiesel.net>

Auto Fuber

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



SEAT toledo
El más **BARATO**

¡SIN ENTRADA!
toledo Reference 105 CV.
Por **260,00€** al mes.

(Financiación a 72 meses)

Técnicamente perfecto

En Auto Fuber el protagonista es el taxista

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



El biodiésel es un combustible renovable sustituto del gasoil

Santiago Archilla

En Barcelona, dos taxis llevan meses utilizando biodiésel en su estado puro. Estas pruebas realizadas por TAXI HISPANO han facilitado los conocimientos necesarios para implantar su uso en vehículos de grandes consumidores como los taxis sin que se produzcan sorpresas inesperadas. Unas breves consideraciones son suficientes para dar el paso de gasoil a biodiésel puro.

La búsqueda de fuentes energéticas alternativas al petróleo no es un fenómeno reciente en el mundo. Los tratados internacionales, en particular los que refieren al cambio climático, han reflejado presiones de diversos sectores para investigar e implementar energías alternativas a los combustibles fósiles. Si añadimos el elevado precio del petróleo tenemos los dos principales factores que han contribuido a la potenciación del biodiésel, descubierto hace un siglo.

El motor diésel puede funcionar con distintas sustancias combustibles. La calidad y la combustión es la adecuada sólo si se cumplen los valores de determinadas características tales como la viscosidad, el número de cetano o los puntos de ebullición entre otros, establecidos por las normas europeas, que son las que acreditan una calidad suficiente para un buen funcionamiento del motor. No se necesita comprar vehículos o motores especiales para funcionar con biodiésel.

Para producir el biodiésel, el aceite se extrae de la semilla de soja, girasol, colza o palma, se refina y somete a la transesterificación; con esta reacción se fraccionan las moléculas que constituyen el aceite lo que produce glicerina y ésteres que reúnen características similares a las del gasoil.

El Gasoil-A de automoción puede ser mezclado hasta un 5% con biodiésel sin estar obligados los suministradores a comunicarlo al cliente final, las mezclas con mayor porcentaje son las que podemos empezar a ver en nuestras gasolineras habituales, del 12% al 20% de biodiésel y el resto de gasoil.

El biodiésel puede usarse en su forma pura (100% biodiésel) o mezclado en cualquier proporción con gasoil para su uso en motores diésel. Se denomina biodiésel tanto a la mezcla con gasoil en porcentaje superior al 5%, sea cual sea el porcentaje, como al producto en estado puro sin gasoil.

Actualmente en nuestro país no todos los productores de biodiésel cumplen la normativa exigida (normativa que marca las características mínimas para su uso) lo que conlleva la generación de problemas en la inyección, hecho que desencadena múltiples averías y la desconfianza del cliente final a usar este tipo de combustible.

El biodiésel utilizado en las pruebas es puro, no contiene gasoil y por supuesto cumple la normativa.

El biodiésel tiene aproximadamente un 5% menos de capacidad energética; aunque esto en la práctica no es tan notorio, debido al mayor índice cetano, lo que produce una combustión

más completa con menor compresión. Este combustible al estar hecho con aceites es mucho más lubricante que el gasóleo y reduce el desgaste en la bomba de inyección y en las toberas, lo que puede alargar la vida útil de determinadas piezas del motor. Además, el motor hace incluso menos ruido. El consumo y rendimiento del motor se mantienen prácticamente en sus valores normales.



El biodiésel puro es biodegradable, no tóxico y esencialmente libre de azufre y compuestos aromáticos, sin importar significativamente el alcohol y el aceite vegetal que se utilice para su obtención. Ofrece ventajas de seguridad sobre el gasoil porque es mucho menos combustible, su punto de inflamación es superior al del gasoil, (aprox. 132°C), así que es más seguro de almacenar y aporta una mayor seguridad en caso de accidente. Los olores de la combustión en los motores son reemplazados por el aroma de las palomitas de maíz o patatas fritas.

Las emisiones de motores alimentados por gasoil contienen CO₂ y otras sustancias (monóxido de carbono, dióxido de azufre y nitrógeno, materiales particulados, etc.), muy perjudiciales para la salud humana, que son capaces de provocar irritaciones y estimular el desarrollo de tumores. El dióxido de azufre al disolverse en el agua genera ácido sulfúrico, uno de los componentes principales de la lluvia ácida. El biodiésel reduce sustancialmente las emisiones contaminantes que produce la combustión del gasóleo, el CO₂ emitido por los motores, gas causante del efecto invernadero, corresponde al que la planta retira durante su crecimiento con la fotosíntesis.

El potencial del biodiésel no se relaciona solamente con la mejora ambiental, sino que abarca también dimensiones económicas y sociales.

En resumen, el biodiésel es un sustituto del gasoil; las ventajas que presenta son:

- **El motor está más lubricado y produce menos ruido.**
- **Su manipulación y almacenamiento no reviste peligrosidad por inflamación, es más, no está clasificado como materia peligrosa.**
- **Es biodegradable y renovable. No contamina y no aumenta el efecto invernadero. Además incrementa los beneficios sociales producidos por las características ambientales positivas de este combustible con relación al petróleo.**
- **Reactiva el sector agroindustrial. Permite la creación de nuevos puestos de trabajo, tanto en el proceso industrial que el mismo implica, como en la producción agrícola que la materia prima requiere.**
- **Ahorra divisas al disminuir la compra de gasoil y por tanto se reduce la dependencia del petróleo importado.**
- **Necesita subsidios para no encarecerlo, para poder competir con el gasoil en cuanto a precios. Si se le agregaran impuestos sería más caro que el gasoil.**

Autoritzat el taxímetre digital Jasil Alcora 21



L'IMT permet des d'aquesta primavera la instal·lació del taxímetre electrònic digital Jasil Alcora 21. És un producte de l'empresa del mateix nom, que també té una variada gamma d'altres models destinats al vehicle taxi.

Jasil Alcora 21 té la possibilitat d'emmagatzemar 99 tarifes completes i independents, amb possibilitats alfanumèriques. El canvi de tarifes es pot realitzar mitjançant un accionament manual, automàtic i semiautomàtic en funció de la zona, el tipus de recorregut o l'hora del servei. Té incorporat un rellotge i un calendari amb canvi automàtic. Permet fer un exhaustiu control de la jornada de treball per a un o diversos conductors, així com la identificació per codi de les persones que condueixen el vehicle o dels empresaris. D'altra banda, té l'alternativa d'autobloquejar-se quan finalitza una jornada laboral regulada. El teclat és senzill i d'ús fàcil.

Ofereix l'alternativa de bloquejar el taxímetre en cas de circular a velocitats no permeses o en el cas d'una avaria del mòdul indica-

dor de tarifes. I, d'altra banda, l'opció de tenir un codi antirobatori.

En situació de lliure, el taxista pot visualitzar les tarifes programades, la data de programació, el nombre de llicència, constant k, imports mínims del servei, suplementos, totalitzadors totals i parcials, import del darrer servei amb totes les dades complementàries.

Quan el taxi és ocupat, es visualitza el temps i la distància del servei; la velocitat instantània del vehicle; el valor de la tarifa per kilòmetre i hora, així com l'hora d'aplicació de la tarifa.

Dóna, així mateix, el senyal d'alarma de SOS silenciós pel mòdul lluminós i per l'emissora de ràdio.

El taxímetre electrònic digital Jasil Alcora 21 té moltes altres prestacions adaptables a les necessitats diàries del taxi i, d'altra banda, disposa de diferents perifèrics per connectar amb comoditat la impressora de rebuts, el lector de targeta, etc.

En tractar-se d'una empresa especialitzada en el món del taxi ofereix al professional una àmplia xarxa de tallers oficials.

Publicitat

cayenne

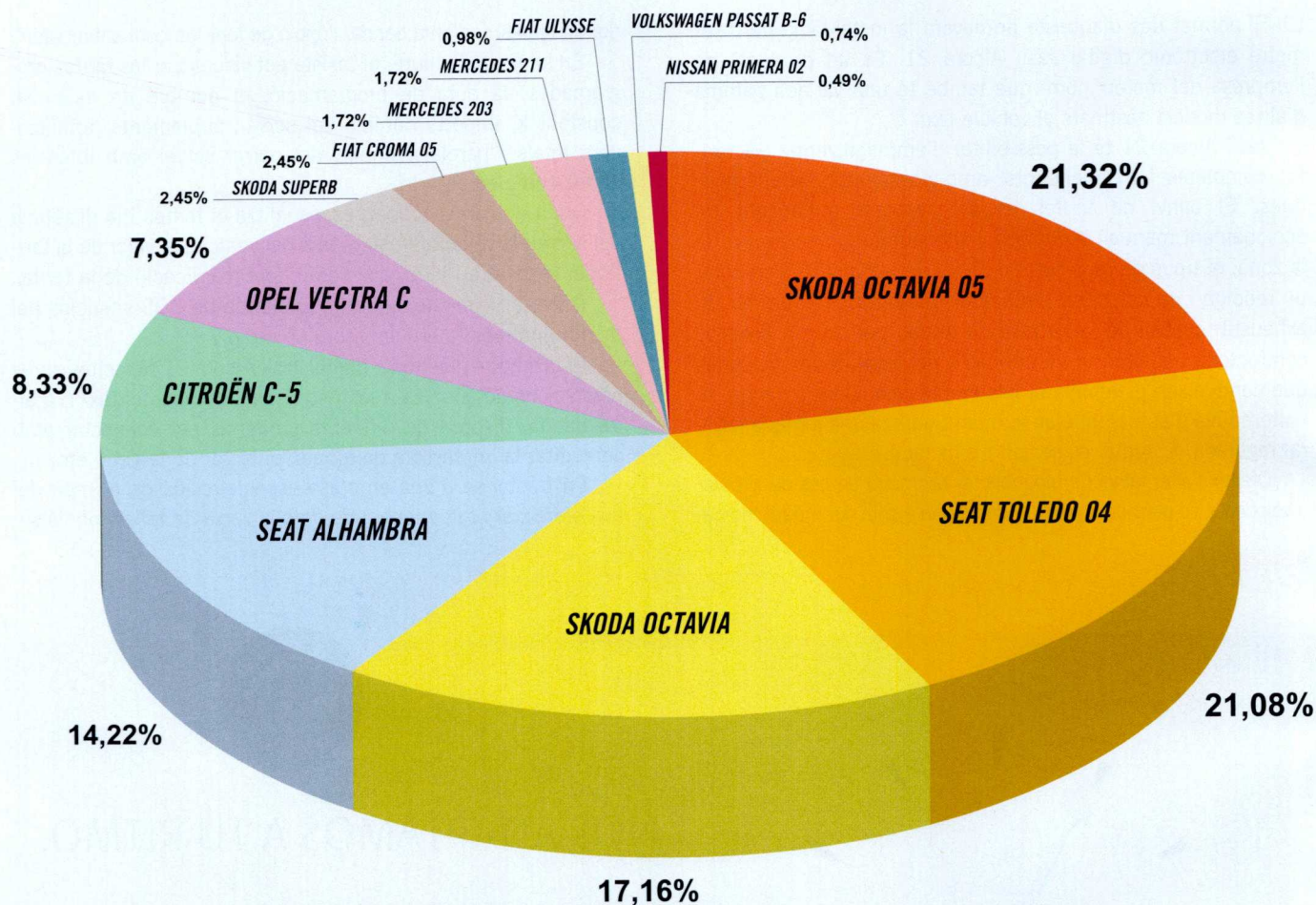


NOS ADAPTAMOS A TU RITMO.

- 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

En un període de tres mesos, 408 taxistes van renovar el seu vehicle



Vehicles aplicats a llicències d'autotaxi actives en data 06.06.2006

Marca i model	TOTAL
Seat Toledo - 99	2.111
Peugeot - 406	1.767
Skoda Octavia	1.601
Seat Toledo - 04	522
Citroën C-5	517
Opel Vectra c	501
Seat Toledo	398
Nissan Almera	351
Seat Alhambra	308
Volkswagen Passat 99	238
Citroën Xantia	218
Opel Vectra b	210
Mercedes 210	197
Skoda Octavia 05	137
Mercedes 211	127
Nissan Primera 02	127
Skoda Superb	118
Mercedes 203	87
Mercedes 202	83
Nissan Primera	80
Renault 21	78
Fiat Ulysse	65
Lti Carbodies	7
LTI TXII BRONZ	2
ALTRES marques i models	494
TOTAL	10.344

Vehicles nous aplicats a llicència de taxi entre l'1 de març a 30 de juny de 2006

Marca i model	Març/abril/maig 2006
Skoda Octavia05	87
Seat Toledo 04	86
Skoda Octavia	70
Seat Alhambra	58
Citroën C-5	34
Opel Vectra C	30
Fiat Croma 05	10
Skoda Superb	10
Mercedes 203	7
Mercedes 211	7
Fiat Ulysse	4
Volkswagen Passat B-6	3
Nissan Primera 02	2
TOTAL	408

CosmoCaixa Barcelona, un lloc per descobrir ciència



CosmoCaixa, el Museu de la Ciència de Barcelona, té com a objectiu aproximar la ciència al públic i convertir-se en un punt de trobada entre la comunitat científica i els ciutadans i, en conseqüència, és un espai que estimula el coneixement científic a través de la participació directa del visitant.

CosmoCaixa ocupa una extensió de 30.000 metres quadrats dedicats a exposicions i activitats científiques per a tothom. Fa poc aquest museu barceloní ha estat guardonat amb el Premi al millor Museu Europeu de l'any 2006. El jurat va valorar el seu esperit innovador, la seva creativitat i la seva bellesa. El guardó és atorgat per l'European of the Year Awards, impulsat pel Fòrum Europeu de Museus.

Estem davant d'un museu que invita a visitar-lo en família perquè des que s'hi accedeix ofereix un ventall d'activitats adreçades a un públic molt divers.

Els adults no s'han de perdre el planetari digital, un espai on podran observar l'univers des de qualsevol punt i submergir-s'hi tant a les zones més properes com a les més recòndites. L'espai es presenta amb tres programes: Catàstrofes Còsmiques, Gènesis i El cec dels ulls d'estrelles, un conte infantil.

Si hi ha interès per visitar els itineraris que es posen a l'abast del visitant, es recomana iniciar el recorregut en l'espai anomenat Història de la Matèria, per a continuació gaudir de la mostra Sostenibilitat d'un Bosc i de l'espai Reconstruir el Passat.

Si es va acompanyat de la família, els nens trobaran en el museu múltiples activitats i molt especialment aquest estiu perquè els esperen inoblidables sorpreses... Tota la família podrà gaudir dels laboratoris, de la programació especial per a exploradors o dels jocs de pistes.

Els espais de CosmoCaixa estan pensats per aproximar la ciència de la forma més divertida i didàctica als més petits. L'espai el Planetari Bombolla introdueix els nens i les nenes de 3 a 8 anys en el coneixement de l'astronomia. El Clik, per a infants de 3 a 6 anys, tracta la llum, els sentits, la força i les màquines i la comunicació. El Toca-Toca vol fomentar el respecte per la natura, i hi apropa els ambients i els éssers vius que habiten a la selva tropical, el desert i l'àrea mediterrània.

Encara més, el Museu de la Ciència de Barcelona posa a disposició de tothom activitats de divulgació científica com els Vespres del Museu, cursos, jornades i conferències; activitats per a centres educatius (els matins del museu, tallers i diverses activitats), així com d'altres destinades a la gent gran.

Per a tot aquell que vulgui fer una immersió més detallada en el contingut d'aquest extraordinari museu barceloní es recomana inscriure's a una visita guiada que els permetrà saber més de l'espai *Un bosc amazònic a Barcelona* o de l'objectiu de l'exposició *Einstein 1905, cent anys de física*.

Les parts del museu

CosmoCaixa ofereix exposicions permanents que fan un recorregut per la història de la matèria i es presenta en quatre àmbits: la **Matèria inerta** fa un repàs de les lleis fonamentals de la física i els fenòmens de la natura; la **Matèria viva** explica el procés d'aparició de la vida a la Terra i la resposta dels éssers vius a la incertesa del medi; la **Matèria intel·ligent**, des de la neurona fins a l'aparició del cervell i la **Matèria civilitzada**, que recull les deu fites fonamentals que han fet que l'espècie humana sigui tan especial.

El visitant gaudeix també de dos espais singulars i d'obligada visita: el **Mur geològic** i el **Bosc inundat**. El primer està format per set grans talls de roca que permeten interpretar la geologia del món, i el Bosc

inundat recrea un dels ecosistemes més valuosos del planeta: el bosc amazònic. Un hivernacle de 1.000 m² on s'han utilitzat prop de 400.000 litres d'aigua. Allotja 52 espècies animals i 80 espècies vegetals diferents.

L'atractiu de les exposicions temporals

Al llarg del 2006, les persones que visitin CosmoCaixa podran perdre's al voltant de tres exposicions temporals que mereixen ser seguides amb atenció pel seu interès i actualitat.

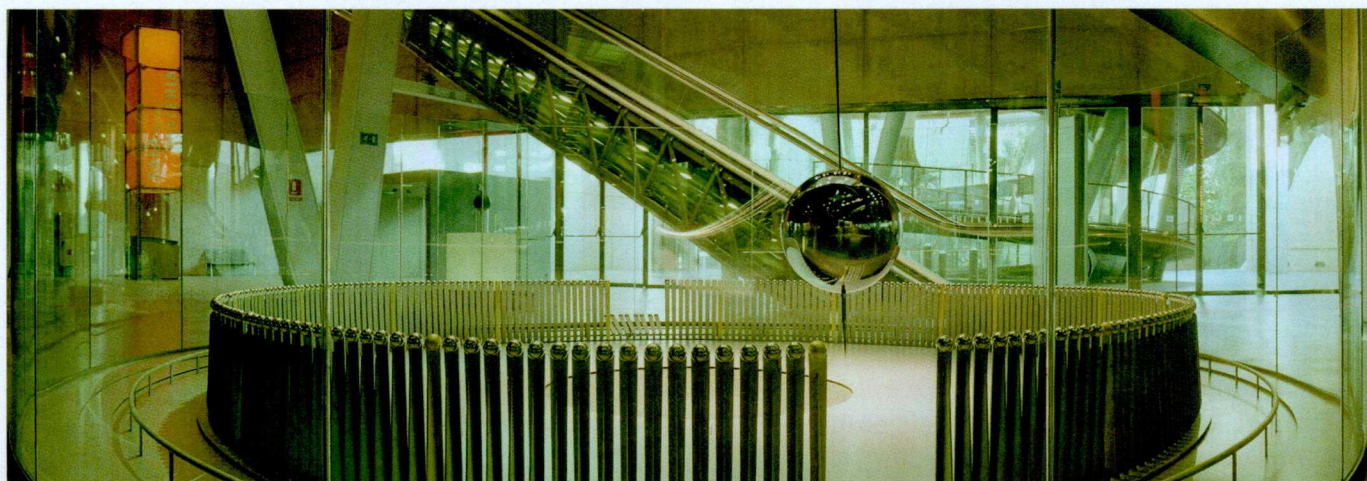
Aquí, Planeta Terra

La biodiversitat natural i els residus humans són els dos temes en què treballa el programa de l'Àrea de la Ciència i Medi Ambient de l'Obra Social de "la Caixa" i els punts d'actuació de l'any 2006 se centren en tres aspectes: el rescat d'exemplars accidentats i la seva reintroducció posterior a la naturalesa; la vigilància i l'observació per terra, mar i aire dels nostres paisatges, i la incidència directa sobre problemes detectats.

Aquí, Planeta Terra ofereix l'oportunitat de conèixer l'abast dels treballs que s'impulsen a partir del programa. Consta de quatre apartats, tots molt interessants pel seu tractament:

Aquí, ESA presenta la tasca que l'Agència Espacial Europea (ESA) desenvolupa gràcies als satèl·lits d'observació del nostre planeta, com ara l'*Envisat*, el *Landscape* o el *Meteosat*. El visitant pot "espiar" a través d'unes pantalles on es projectaran imatges, en directe i en diferit, captades per aquests satèl·lits.

Es pot fer un seguiment de les darreres actuacions de l'equip del **Vell Marí**, *un veler que protagonitza el projecte "Ciència a favor del mar: la ruta del Vell Marí"*, de l'Obra Social "la Caixa" i la Fundació CRAM. La missió d'aquest equip se centra en conservar la biodiversitat dels ecosistemes marins del litoral espanyol.





Aquí, els Centres de Recuperació de Fauna mostra el treball que fan precisament aquests centres per a la recuperació i retorn al seu hàbitat dels animals salvatges que han vist reduïdes les seves capacitats naturals de supervivència, molt sovint a conseqüència de l'activitat humana. El visitant pot fer un seguiment del dia a dia de la Unitat de Cures Intensives (UCI) del Centre de Fauna de Valld'Urgell (Lleida), de l'Hospital de Fauna Salvatge de Greda (Majadahonda) i de les dependències d'adopció de ducs orfes de Brinjal (Madrid).

Aquí, els ecosistemes recull el programa de l'associació Nereo de reintroducció del Tritó —una espècie amenaçada en determinades zones de pesca d'arrossegament i captura per comerciar amb les closques— a la reserva de Ses Negres (Begur).

Finalment s'ha de veure el Jardí dels Pins, una bassa com les que es troben al Parc de Collserola, que potencia el desenvolupament de plantes aquàtiques, amfibis, etc.

Einstein, 1905, cent anys de física

L'exposició **Einstein, 1905, cent anys de física** es va inaugurar en commemoració de l'Any Mundial de la Física, 2005 i mostra què hi ha darrere de les aportacions científiques d'Albert Einstein i les aplicacions pràctiques que impliquen, com el GPS, l'energia nuclear i les imatges per ressonància magnètica. És un espai que fa un reconeixement de l'aportació del científic per canviar la manera d'entendre l'Univers, i que va suposar una revolució en la comprensió de la naturalesa de la llum, de l'espai, del temps, del moviment i de la matèria.

Paisatges neuronals

En aquesta mostra s'aprecia la fusió entre art i ciència mitjançant d'imatges científiques relacionades amb el sistema nerviós. Fa un homenatge especial al científic Santiago Ramón y Cajal, que va fer servir el dibuix per tal de descriure, per primera vegada, les cèl·lules nervioses que va anomenar neurones. Les imatges que es mostren a l'exposició es van obtenir a partir d'un concurs on van participar científics d'arreu del món. Una exposició on es fa evident que l'art i la ciència no tenen per què estar renyits.



Obra Social
Fundació "la Caixa"

COSMOCAIXA BARCELONA

Teodor Roviralta, 47-51 08022 Barcelona

SERVEI D'INFORMACIÓ

Tel. 934 953 945 www.laCaixa.es



HORARI

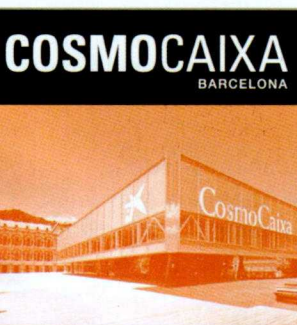
De dimarts a diumenge, de 10 a 20 hores. Tancat els dilluns (excepte els festius)

ACCESSOS

Per la Ronda de Dalt entre el carrer del Císter i l'Avinguda del Tibidabo (sortides 6 i 7). Pel carrer dels Quatre Camins, 89.

TRANSPORTS

Autobusos: 17, 22, 58, 60, 73 i 75. **FGC:** Estació Avinguda del Tibidabo. **Tramvia Blau**
Pàrquing: Entrada pel carrer dels Quatre Camins, 89 (1/hora). Obert de 7 a 23 hores.



Vàlid per 2 entrades gratuïtes

(Activitats dirigides no incloses)

PROMOCIÓ vàlida (15/06/2006 al 15/09/2006)



“Soy un hombre muy feliz con mi taxi y mi cante”

José Federico Fernández nació en un pueblo de la Alpujarra granadina. Lleva 37 años de taxista y, como otras tantas personas, ejerce esta actividad con mucho empeño y afición. Todo empezó en *Perpinyà* cuando era joven, y gracias al consejo de un amigo, se sacó el BTP. Cuando se trasladó a Barcelona, optó por el taxi y aquí se quedó. Dice que la profesión ha cambiado para mejor. Pero a este hombre, sincero y transparente, lo acompaña una gran afición: la canción. Hoy, después de muchos años de amenizar festivales y conmemoraciones, tiene en sus manos la primera grabación profesional en la que se puede oír una canción dedicada al taxi y muchas otras canciones españolas que seguramente llegan al corazón de más de uno de sus clientes en su taxi.

—¿Desde cuándo su afición por la canción?

Desde pequeño siempre cantaba en mi pueblo con los primos y la guitarra. Más tarde, cuando ya trabajaba como taxista en Barcelona, la mujer de un compañero, que también cantaba, me invitó a formar parte de un grupo de personas mayores. A partir de allí me empezaron a llamar para cantar en un sitio y otro, en festivales y conmemoraciones.

—¿Cuál es su repertorio?

Canción española, rumbas, pasodobles. Flamenco no canto porque no sé.

—¿Lo acompaña una orquesta?

Canto solo.

—Usted ya es un personaje conocido en el ámbito del taxi como cantante...

En la Feria de Abril canto siempre. Voy muy a menudo a Ràdio Unió Catalunya. Debo decir que Mario Fernández me ha ayudado mucho. He estado en algún programa de televisión, y también me llaman para amenizar las fiestas de algunos pueblos.

—¿Todo un hobby?

Sí, hago todo esto porque simplemente me gusta cantar. La vida me la gana trabajando en el taxi.

—¿Cómo se combina el taxi con un hobby tan intenso?

Mire, cuando tengo un compromiso y no tengo fiesta, procuro llevar el traje en el maletero de mi taxi. Cuando llega la hora de actuar, interrumpo mi trabajo y me desplazo donde debo cantar. Allí mismo me cambio de vestimenta y cuando termina la actuación, vuelvo a tra-



José Federico Fernández lleva 37 años como taxista

bajar con mi taxi. Mi jornal es sagrado, eso debe salir adelante y no permito que se altere por mi hobby.

—El hecho de poder elegir su horario, es una ventaja.

Sin duda. Pero mire, ahora que llevo 37 años en el sector y tengo a mis hijos acomodados, me combino el trabajo con mucha más autonomía. Ahora bien, me gusta trabajar los sábados porque no hay tráfico, la gente está mucho más relajada y cuando encuentra un taxi libre te lo agradece.

—Toda una vida en el taxi.

El taxi lo llevo en la sangre y me gusta mi profesión. Hoy puedo decir que soy un hombre muy feliz que me gana la vida conduciendo mi taxi y porque tengo mi cante como hobby.

—Hablemos de la música española. ¿Cuál es su estado?

La música española está muy bien porque incluso hay mucha afición entre los jóvenes. En el concurso de la Copla Andaluza que se celebró en la Casa de Andalucía en abril, yo no tuve la suerte de llegar a la final, pero sí el hijo de un compañero taxista de tan sólo 25 años.

—¿Sus cantantes favoritos?

Manolo Escobar. También soy fan de Rocío Jurado y de Isabel Pantoja. De los cantantes jóvenes, me inclino por Bisbal.

—¿Contento con el disco que le acaban de editar?

Sí, mucho. Es la primera vez que hago una grabación de forma tan profesional. Tengo un amigo que tiene un

estudio y él es el que me ha ayudado en todo el proceso de grabación.

—Seguro que su disco forma parte de la melodía que suena en su coche. ¿Qué le dicen sus clientes?

Son muy agradecidos, especialmente los extranjeros. Hace algunos días, unas turistas francesas oyeron el CD en mi taxi y les dije: *Ce lui qui chante, c'est moi*. Se admiraron, me preguntaron dónde podían comprarlo. Les dije que no era necesario que lo compraran, que yo les hacía un pequeño *cadeaux*, un regalo. Se fueron muy contentas...

—¿El CD no está a la venta?

No, no, no está a la venta. Tengo algunos para los amigos.

—¿Conducción y cante son compatibles?

Sí, porque cuando conduzco me gusta practicar y afinar los compases. Una persona que no sabe de música está obligada a estudiar mucho. Canto muy suavemente para no molestar al pasajero, pero en ese trance, algún que otro cliente me ha pedido que cante más fuerte.

—Con el carácter que parece tener y con esa voz, seguro que se “queda” con más de un cliente.



Sí, yo soy una persona con un carácter muy abierto y me gusta que mis clientes se queden contentos con mi servicio.

—El disco tiene más de una canción dedicada al taxi y una habla de usted, de su cante y su tierra...

Sí, y dice así: “Yo soy taxista, taxista de Barcelona; mi taxi lo solicitan caballeros y señoras; y camina por la calle un poquito diferente, pero siempre llevo un cante que hace reír a la gente; soy el alpujarreño, soy taxista y cantaor, y siempre llevo mi verso y Alpujarra en mi canción...” PRTH

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

Primer llibre de Salvador Redón per a un públic juvenil

El rescat de la Diana



Autor: Salvador Redón Cuenca **Editorial:** Edicions BAULA, Col·lecció de narrativa juvenil La Llum del Far, núm. 56 **Data primera edició:** Febrer 2006

Edicions Baulena, dins de la col·lecció de narrativa juvenil La Llum del Far, va publicar el mes de febrer el llibre *El rescat de la Diana*, escrit per Salvador Redón Cuenca.

La protagonista del llibre té veu femenina: Diana, una noia que un cap de setmana es trasllada juntament amb els seus pares i el seu germà petit a una caseta que tenen al Pirineu. Tot passarà en aquell lloc després que la Diana decideixi fer un volt tota sola a la recerca d'una font no gaire lluny de casa seva. Però, un cop hi arriba, la curiositat la fa pujar una mica més amunt. El que ni ella ni la seva família han calculat és que una impressionant tempesta d'alta muntanya i de conseqüències imprevisibles és a punt de descarregar en aquella zona.



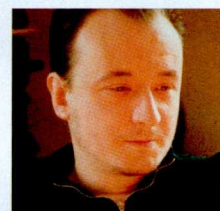
Un llibre per a un públic juvenil, amb un cert to didàctic —potser com a conseqüència de la relació de l'autor amb l'ensenyament— que parla dels perills de la muntanya quan no se la coneix prou o no

s'hi va ben preparat; de les circumstàncies i de les relacions humanes i dels sentiments davant d'una situació límit. La trama del rescat de la Diana és el punt àlgid d'una novel·la que enganxa el lector des del principi.

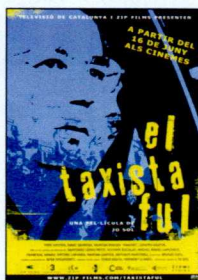
Salvador Redón va néixer a Santa Coloma de Gramenet. És professor d'institut i regidor d'ICV-EUiA a l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet. Coneix molt bé el sector del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona perquè és membre del Consell d'Administració de l'IMT per ICV-EUiA. La seva incursió en el món de la literatura no és recent. Ja se'l coneixia com a autor de relats de contes. Amb *El rescat de Diana* fa una primera incursió en el món de la narrativa juvenil.

Cinema

El taxista ful



Marc Sanchís



El taxista ful es una película más compleja de lo que parece. No se trata sólo de que el protagonista, José R., coja prestados los taxis de otros por la noche para devolverlos por la

mañana junto con parte de la recaudación. No se trata de que cuando empieza la película José vaya a ser juzgado por choricete. Tampoco se trata de que le condenen, tenga que huir por patas del juzgado a sus 52 años un pelín achacosos y se convierta en héroe involuntario de los okupas y los anti-globalización.

El taxista ful tiene que ver con la precariedad laboral, con las dificultades para

llegar a fin de mes que sufren muchos que no tendrán la —supuesta— fortuna de prejubilarse de una gran empresa, con la —supuesta— objetividad de la televisión; tiene que ver con la posición, a menudo incómoda, de la izquierda obligada a defender, por coherencia histórica y política, el multiculturalismo y la solidaridad, pero que en definitiva asume que el mundo pertenece al capital, es desigual de narices y que los que están al margen del sistema deben ser castigados.

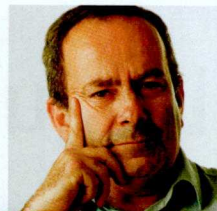
Llegados aquí, recuerdo las películas de los setenta del Torete y el Vaquilla, quinquis de La Mina robando y fundiéndose los Seat 1430; salvando todas las distancias —que afortunadamente las hay— los perros callejeros de entonces, desarraigados, charnegos y drogatas, se han convertido en el José R. de esta película, taxista ocasional, malo de pacotilla, rebelde

sin causa, acaso víctima de la globalización, las hipotecas abusivas, la deslocalización industrial, la subcontratación, la telebasura, la usura financiera, la esquizofrenia política... añadan ustedes los etcétera que quieran.

No creo que se haya elegido a un taxista porque sí; en nuestras grandes ciudades el taxista es una especie de llanero solitario, no es solamente un trabajador autónomo sino un símbolo del tránsito perpetuo, de la fugacidad de las relaciones y los destinos... de la lucha y el triunfo del individuo, en definitiva. También de su soledad. *El taxista ful* está inspirada en una historia real, y aunque le deseo toda la suerte del mundo, me temo que no aguantará demasiado en los cines, barrida por cualquier chorrada de Hollywood. O sea que aprovechen.

Menjar de tres forquilles

L'Àbac, al Parc del Rec



Pierre Roca

En Xavier Pellicer, l'home de trenta-nou anys artífex del restaurant Àbac, és un tipus d'aspecte sòlid, com sòlids són la seva determinació, la seva base professional i el seu criteri.

Barceloní, fill de pare català i de mare francesa i educat amb les dues cultures, als tretze anys va decidir que volia ser cuiner. Acabat el Lycée Français, va formar-se a l'Escola d'Hostalatge de Sant Pol i d'allí va fer diferents estades professionals a cuines de prestigi. La primera realment important va ser la del restaurant Arzak, a Donosti. Després, Jacques Maximin a Niça –el cuiner que més l'ha influenciat, segons confessa–, l'Alain Dutournier a París, i finalment el Racó de can Fabes a Sant Celoni, durant sis anys i mig, com a mà dreta del Santi Santamaria.

La idea de l'Àbac havia anat prenent forma durant anys al cap del senyor Pellicer. Quan va coincidir amb en González Simó, un home de llarga trajectòria dins de l'hostalatge local i gestor, entre d'altres espais ciutadans, de l'Hotel Park, davant de l'Estació de França, va trobar el diàleg, la complicitat i el recolzament adients per desenvolupar el projecte, que es va materialitzar finalment a final de 2000, al lloc que havia estat garatge de l'hotel.

L'Àbac és un bell espai que anuncia des de la porta d'entrada l'exigència professional, el rigor i la voluntat de fer-ho bé de l'equip que l'anima, encapçalat pel xef Pellicer. La discreta modernitat hi sorgeix amb naturalitat des de la tradició, respectant productes, formulacions i procediments i enriquint-los amb les aportacions, mai gratuïtes, de qui n'inspira el tarannà. Aquesta forma d'entendre l'ofici i de fer la feina de cada dia ha estat profitosa, com ho demostren la vigència del projecte i la primera



estrella Michelin, obtinguda als onze mesos d'obrir.

Dinou professionals donen servei als trenta-vuit clients que poden seure a la sala, propiciant-los privilegiades sensacions de plaer a més de complir amb el tràmit essencial d'alimentar-los.

La cuina de l'Àbac es pensa i s'elabora a partir de l'oferta diària de productes, defugint el tòpic d'unes temporades que ara es difuminen en un entorn de mercat global que proposa gairebé qualsevol producte de la millor qualitat durant tot l'any. Arribats a aquest punt de la conversa, el cuiner Pellicer parla amb fascinació dels bolets, de les aus, de la fruita o del peix que arriba d'arreu del món, amb la millor qualitat, poques hores després de ser collits, capturats o caçats. El concepte clàssic de temporada es perd, però el client hi guanya en opcions.

Per un preu mitjà de cent euros, es pot dinar o sopar a l'Àbac en un ambient d'altíssim nivell gastronòmic i professional que possibilita l'accés a delicadeses com el porcell ibèric cruixent, el tàrtar de xampinyons, alvocat i bou de mar o els macarrons a la bolonyesa de llamàntol. A l'hora

de les postres, entre les nombroses propostes elaborades pels dos pastissers de la casa i com a exemple, el "conguito" gelat amb iogurt àcid.

No cal afegir que el celler de l'establiment està al nivell esperat, així com el servei, magnífic d'ofici i de diligència.

És evident que l'Àbac és un lloc al qual cal acudir en ocasions especials, regalant-se una experiència que ens reconciliarà amb les nostres essències, amb el fet de viure i amb la fortuna de conuiu. De l'Àbac se'n surt meravellat de la capacitat de fer, de crear, de combinar i de proposar al món mínimes parcel·les de plaers subtils, d'elegants jocs on el coneixement, la feina i la intuïció s'alien per emocionar i per evocar humanitat, civilització i cultura, a pocs metres del mar més humanista, cult i civilitzat de tots: el mar Mediterrani.

Us el recomano, ja ho heu notat.

Restaurant Àbac.

C. del Rec, 79-89 08003 Barcelona.
Tel. 933 196 600
abac@telefonica.net
Tanca diumenges i dilluns al migdia.

La hoja de Maribel

La jubilación



Maribel Silva

¡Me jubilo!, uah... ¡Por fin me jubilo!

Me jubilo... Psee... Bueno, si me tengo que jubilar...

Con eso de la jubilación pasa como con aquella frase famosa sobre la mili: "Valor, se le supone."

Claro, cuando llega el momento de la jubilación pasa algo parecido, se supone que uno va a estar a sus anchas, que va a poder dedicarse a todo aquello que le gustaba pero que, por falta de tiempo las más veces, nunca ha podido hacer: pescar, pintar, escribir, viajar, cuidar la huerta, apuntarse a una coral... (¡Cuántas cosas!, ¿verdad?). Pero como se trata de algo que no se ha vivido con anterioridad, se desconocen "sus efectos", y por tanto se le tiene cierto respeto.

Supongo que más de uno o una se lo ha dicho muchas veces: "Cuando me jubile, haré esto, o lo otro..."

Bueno, la verdad es que las "unas", en este caso las "unas taxistas", creo que lo tienen más claro. Seguramente ellas ya hacen "esto, lo otro y lo de más allá", además de conducir. ¿Me equivoco? Tienen más claro que, a veces, es necesario arañar ratitos al día para poder hacer cosas que nos gusten y nos relajen. No quisiera que los hombres se enfadaran, pero la realidad es ésa, que a las mujeres cuando les llega la jubilación, ya tienen sus hobbies, ya se dedican a cosas que les llenan. La jubilación es sólo la continuación a tiempo total de lo que ya disfrutaban a ratos. La mayoría de ustedes, caballeros, esperan a los 65 para "hacer otras cosas".

¿Saben?, una, a lo largo del tiempo, se convierte en medio psicóloga, confesora de inquietudes y opiniones. He visto pasar por mi despacho a un montón de jubilados. Las reacciones han sido de lo más diversas. Unos me han dicho: "¡Uf, por fin, ya tenía ganas!", otros insistían: "Porque mi mujer y mis hijos se han plantado, que si no, sigo trabajando un poco

más"; incluso a más de uno se le ha escapado una lagrimilla a la hora de firmar. Un dato curioso: hay alrededor de 250 titulares, sólo hombres, trabajando con más de 65 años. Incluso con 73 años cumplidos.

Supongo que, para algunos, eso de la jubilación debe ser sinónimo de "ya no valgo para nada", carné de pensionista en el bolsillo, lmserso, casal de jubilados. Pues no, eso no es así.

Yo quizás no soy la más indicada para aconsejarles, pero me da a mí que hay que tomárselo, ¿cómo les diría?, en plan deportivo. Ahora toca correr por un sendero diferente, donde encontraremos otro paisaje, otras zonas de descanso... Es una etapa nueva; yo no digo que la más importante, pero sí quizás una de las que más, y por una sencilla razón: ya hemos andado la mayor parte del camino, y ya sabemos mucho. Toca hacer balance de las cosas vividas, recordar lo pasado, pero también aprender a vivir la nueva situación que se ha creado.

Y pienso que el mayor escollo para aceptar esa nueva forma de vivir está en que la mayoría de gente no estamos preparados para no hacer nada; o mejor dicho, no estamos preparados para disponer de tanto tiempo libre. En esta sociedad competitiva, acelerada, nos "viene grande" sabernos dueños del tiempo, de la paz y del sosiego; no sabemos dedicar un rato, una hora, una tarde, sin prisas, a nuestra mujer o marido, o a un amigo, y escuchar sus problemas, o simplemente charlar sin tener que pensar en madrugar y arrancar el taxi; en una palabra: **sin tener que trabajar.**

A todas y a todos los que se han jubilado, mi felicitación. Ánimo y no se dejen amedrentar. Que la nueva etapa sea feliz y tranquila y ¡vivan! Saboreen ese tiempo libre y estrújjenlo al máximo. ¿Lo harán?

Un abrazo.

P.D. Desde aquí mi cariñoso recuerdo para M^a Dolores, de la licencia 5136. Espero que esté disfrutando mucho de "su tiempo libre".

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



Opel. Nuevas ideas. Coches mejores.

Nuevo Opel Vectra

Poder y control sin discusión.



Masternou

Exposición y ventas

Rbla. Guipúzcoa, 83 int.
Tel. 93 313 59 12
08020 Barcelona

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

Servicio Post-venta

Santander, 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



**MÓDULOS
JASIL
MINILED**

**LUMITAXI
PIRAÑA**

**INSTALACIÓN DE TAXÍMETROS,
MÓDULOS, IMPRESORAS, GPS,
EMISORAS, RADIO - CASSETTE,
NAVEGADORES, MANOS LIBRES,
ETC. **93 231 11 07****



taxímetros[®] Barcino

CATALANA DEL TAXÍMETRO S.L.
C. Lepanto 217 - 219 (Barcelona)
Laborables de 7 a 22 h. sábados de 8 a 15 h.
Domin. y Fest. de 9 a 13 h. Abierto al mediodía.
Teléfono 93 231 11 07. Fax 93 231 96 60.
Muy pronto estrenamos taller en la calle Àvila, núm. 11