

187

desembre 2009

REVISTA

TAXI

Taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

www.taxibarcelona.cat - www.taxibarcelona.com



Institut Metropolità
Taxi

Bon any 2010



PERSONES, BARRIS, CIUTATS

UN ESPAI COMÚ:

L'ÀREA METROPOLITANA

DE BARCELONA



Àrea Metropolitana
de Barcelona



ÀMB + COHESIÓ

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

Nàtalia Arozamendi, Jesús
Martínez, Ma. Àngels Pujol,
Salvador Redón, Patricia Serrano,
Maribel Silva, Marc Sanchis

Dibuixant

Carlos Azagra

Publicitat

Telèfon: 935 069 646

Assessoria Lingüística

Anna Canals

Disseny Gràfic i Maquetació

Estudi Freixes

Fotografia

Ramon Josa i Campoamor
(interior)
Úrsula Solans
(coberta)

Tiratge

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

Impressió

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

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

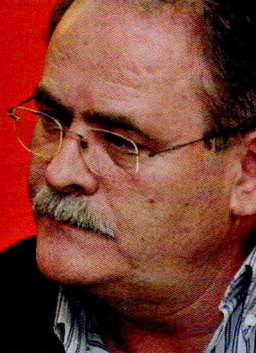
La revista *Taxi* no es fa responsable
de l'opinió expressada en els articles
signats. La responsabilitat és únicament
dels autors. Els articles no signats són
atribuïbles a la redacció.

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

Avis jurídic important

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

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

**Sumari****05 Editorial****06 IMT**

Radiografia del sector a finals del 2009

10 Entrevista a

Joan Moreno, secretari general de la Federació de
Transports, Comunicacions i Mar de Catalunya
(FNTCM-UGT)

14 L'IMT promou una àmplia campanya de promo-
ció de l'ús del taxi

16 Moltes obres, moltes preguntes

L'Ajuntament de Barcelona impulsa un servei d'infor-
mació sobre les obres que afecten avui la ciutat

18 Taxi-sostenibilitat

- L'aposta dels taxistes de Barcelona per incorpo-
rar vehicles amb energies sostenibles rep una
distinció especial del IX Premi per la Mobilitat
- Vehículos eléctricos, ¿deseo o realidad?
- El Salón de Vehículos y Combustibles Alterna-
tivos de Valladolid

22 Prestación por "cese de actividad" para autóno-
mos

24 Mobile World Congress 2010, del 15-18 de
febrero de 2010, en Fira de Montjuïc

25 Tauler

- Sobre la Ley Ómnibus
- Normatives per al 2010, un any en què les tari-
fes no s'apugen
- Taxes 2010
- Barcelona Activa i l'IMT renoven el conveni de
col·laboració per continuar impulsant la formació
i l'ocupació en el sector del taxi
- Miquel Tomàs deixa la presidència de l'STAC
- 199 taxistes tenen la revisió metropolitana pen-
dent
- Denúncies i sancions

33 Taxi-opinió

- El sector del taxi es rentable para las compañías
aseguradoras
Dionisio Gracia Fajardo
- El STAC propone en su congreso revisar la ley del
taxi
Exige la limitación de los coches a doble turno
Lluís Berbel

35 Taxi-salut

Prop de 30 anys convivint amb la sida

37 Taxi-motor

- Fins al novembre de 2009,
més de mil taxis es van renovar
- Volkswagen Caravelle
Una nueva alternativa

40 L'usuari li agraeix

- 902 101 564, el telèfon del servei d'objectes
perduts per al taxista i l'usuari

44 El perfil

- Las aventuras del Mariano

46 Llibres

- *La montaña sagrada*, de Jason Webster

48 Cinema, vídeo i música**50 Menjar de tres foquilles**

- Icebar, copas gélidas junto a la playa

52 Llocs per comprar

- L'arca de l'àvia, el paradís "vintage"

54 La Hoja de Maribel

14

**Les respostes a
bcn.cat/obres o al 010**

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

16

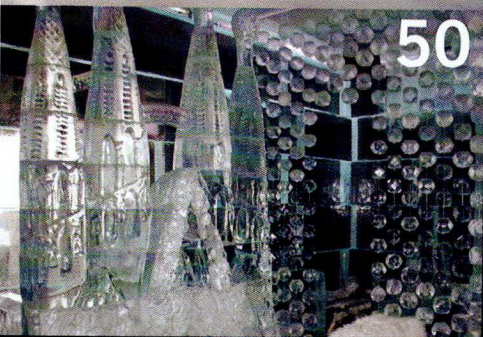
LLIURAMENT DEL IX PREMI

18

38



50



La bústia del taxi

Gràcies per la devolució

Usuari del taxi, Barcelona

► Agraeixo al taxista Fernando Pey, amb la llicència 3991, la devolució del moneder que havia perdut en el seu vehicle. Aquest taxista va tenir la gentilesa de portar-lo al meu domicili. El recorregut que vaig fer amb el seu vehicle es va iniciar al carrer de Sardanya i va finalitzar al carrer de les Navas de Tolosa amb Múrcia, i va ser el dia 19 de novembre a les 17 hores.

Valía y clase

Usuari del taxi, Barcelona

► Agradezco al taxista José Luis Cirre Valero, con licencia (7524), la devolución de una cartera con documentación muy valiosa para la firma de un piso. Gracias por preocuparse y llevar la citada cartera sin coste alguno a la avenida de Pedralbes. Profesionales así demuestran su valía y su clase a la hora de trabajar.

¡El taxista pasó de largo!

► Soy una madre de un joven de 23 años, que desde hace cuatro va en silla de ruedas a causa de una lesión medular. Él, a veces, me comenta incidentes que vive en su vida cotidiana, como intentar coger un taxi o esperar un bus y ver que éstos no paran, ignorándolo simplemente. Ayer, tuve ocasión de comprobarlo personalmente: se encontraba en la calle Pujades con Bac de Roda, sobre las 19:30 h, cuando venía un taxi con la luz verde encendida y el cartel visible de LIBRE. El taxista pasó de largo.

Desde mi humilde pensamiento sugiero que, como en tantas empresas de este país, se empiece a formar y reciclar a estos trabajadores en cursos de civismo y ética y, lo más importante, en ser personas, pues ayudando a aquellas que lo necesitan, nos dignifican a todos.



Usuaría del taxi

Busco una taxista testimoni d'un accident

Usuari del taxi, Barcelona

► El 22 d'octubre, a les 12:00 h, un furgó em va atropellar a la cruïlla del carrer de Tusset / Travessera de Gràcia (davant del quiosc de diaris). Una taxista que tenia el taxi al meu costat em va salvar la vida perquè va avisar el conductor, autor de l'accident, que jo estava sota el seu vehicle.

Amb els nervis del moment no vaig tenir la precaució de prendre nota del número de llicència. M'interessa contactar amb ella per si necessito el seu testimoni i perquè vaig trobar un objecte a terra que suposo que li pertany.

La taxista referida pot posar-se en contacte amb la revista *Taxi* per poder contactar amb l'accidentada.

Gracias

Usuari del taxi, Barcelona

► Agradezco al taxista Emilio Valbuena, con la licencia 8622, la devolución de mi cartera que dejé olvidada en su taxi y que me devolvió personalmente en mi domicilio.



Francesc Narváez i Pazos
President de l'IMT

E En nom propi
i de l'Institut Metropolità
del Taxi (IMT),

Desitjo per a tots els i les taxistes
de l'àrea metropolitana
de Barcelona
un **ANY 2010**
de més estabilitat,
més treball i més progrés.

Radiografia del sector a finals del 2009

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Des de l'any 2004, després de l'aprovació de la Llei Catalana del Taxi, el sector ha experimentat un procés de canvi i adaptació que es reflecteix en l'estructura actual del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Per tenir una radiografia actual del sector, publiquem en aquest número els paràmetres més significatius que permeten tenir-ne una visió general.

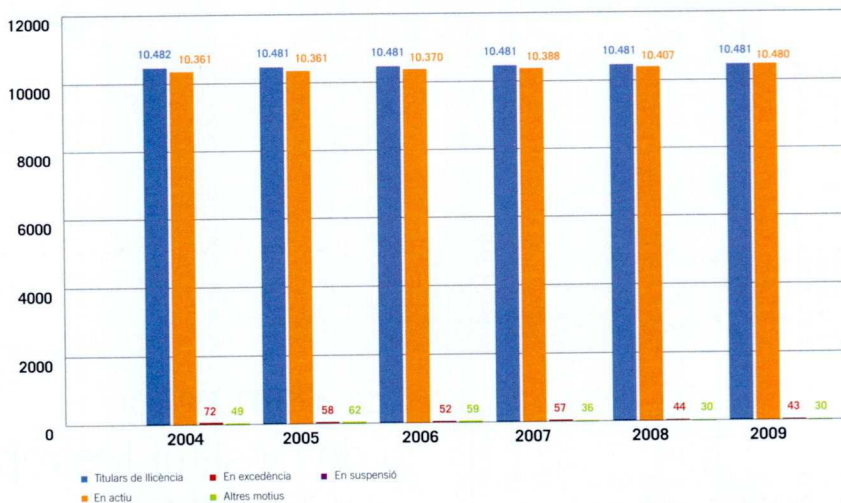
L'àrea metropolitana de Barcelona té, com es de coneixement de tothom, contingentat el servei de taxi en 10.500 llicències. Des del 2004 aquest número és permanent, encara que aquesta xifra oscil·la a menys en funció del nombre d'excedències que es puguin produir durant l'any o per altres motius. (Gràfic núm. 1).

Es significatiu l'interès que els ciutadans i ciutadanes han demostrat durant aquests anys en accedir a l'activitat del taxi. El 2004, 15.985 persones havien obtingut la Credencial mentre que 20.002 el 2009. No obstant això, no totes les persones que obtenen la Credencial la fan servir. El 2004, únicament 10.922 credencials van estar actives i 12.793 en el 2009. Aquesta tònica és general en tots els anys (Gràfic núm. 2).

Les dades també reflecteixen que s'incrementa any rere any l'interès de la joventut per treballar en el sector del taxi i descendeix el percentatge de les persones amb més de 59 anys. Durant els cinc anys

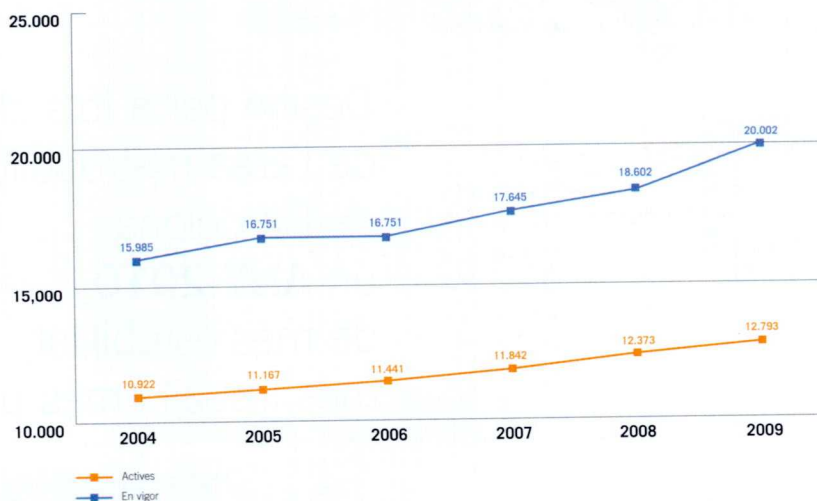
Titulars de llicència

Gràfic 1



Evolució del nombre de credencials en vigor i actives

Gràfic 2



observats, la franja d'edat que menys s'ha modificat és el de 55 a 59 anys. El 2009, la majoria de taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona tenen entre 35 i 59 anys. (Gràfic núm. 3)

La incorporació de la dona en el món del taxi creix constantment, però encara no té la representació que es dona en altres sectors del transport o de l'economia, en general. Avui treballen com a taxistes 695 dones i 12.029 homes. (Gràfic núm. 4)

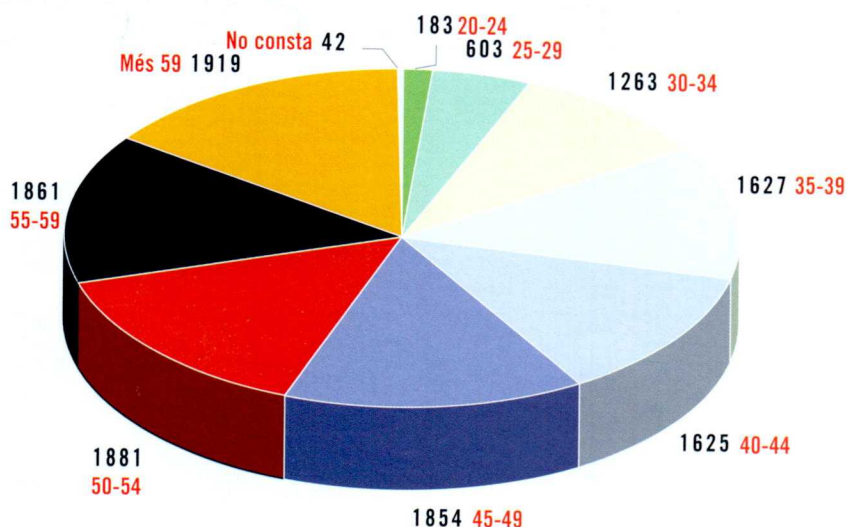
El 2009, el 53,90 dels i de les taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona procedeixen de Catalunya, el 35% de la resta de l'Estat, i el 10,56% de l'estranger. L'interès de la població catalana pel taxi s'ha anat incrementant progressivament des de l'any 2004, mentre que la presència de ciutadans d'altres comunitats autònomes de l'Estat ha experimentat un cert descens. El taxi també és un reflex dels moviments migratoris que s'han produït en el país. Si l'any 2004 hi havia una petita representació de taxistes d'altres països (2,67%), avui el percentatge se situa en el 10,66% (Gràfic núm. 5).

La Llei del Taxi de Catalunya va regular l'existència d'empreses de taxi i, en aquest sentit, la seva presència en els sectors de l'àrea metropolitana de Barcelona s'ha anat consolidant i ha anat creixent de forma progressiva. El 2004 hi havia registrades 50 empreses, amb 264 llicències, i 85 empresaris individuals, amb 195 llicències. El 2009 hi ha 103 empreses, amb 462 llicències, i 238 empresaris individuals, amb 546 llicències. Aquestes dues fórmules empresarials donen treball el 2009 taxistes assalariats en 2009, 1.019 i 990 respectivament. (Quadre núm. 5).

Amb la Llei Catalana del Taxi i amb el nou Reglament Metropolità, el règim sancionador ha servit per endurir les conductes que incideixen negativament en el prestigi i el bon servei del taxi. Això es reflecteix també en les xifres. El 2004, per

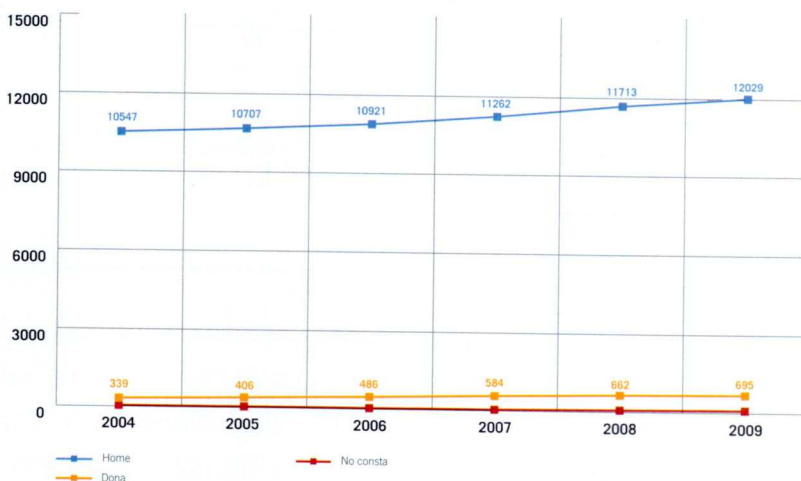
Edat dels conductors/es de taxi en actiu per sexe

Gràfic 3



Conductors/es de taxi en actiu per sexe

Gràfic 4



exemple, l'IMT va tenir 1.345 denúncies, de les quals 500 eren de particulars, 127 d'inspectors de l'IMT,

287 d'ofici (per exemple, revisions metropolitanes) i, entre d'altres 417 d'agents de l'autoritat. A l'hora de

Publicitat



ÚNICA MAMPARA DEL MERCADO TOTALMENTE EXTRAÍBLE

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

Desplazable

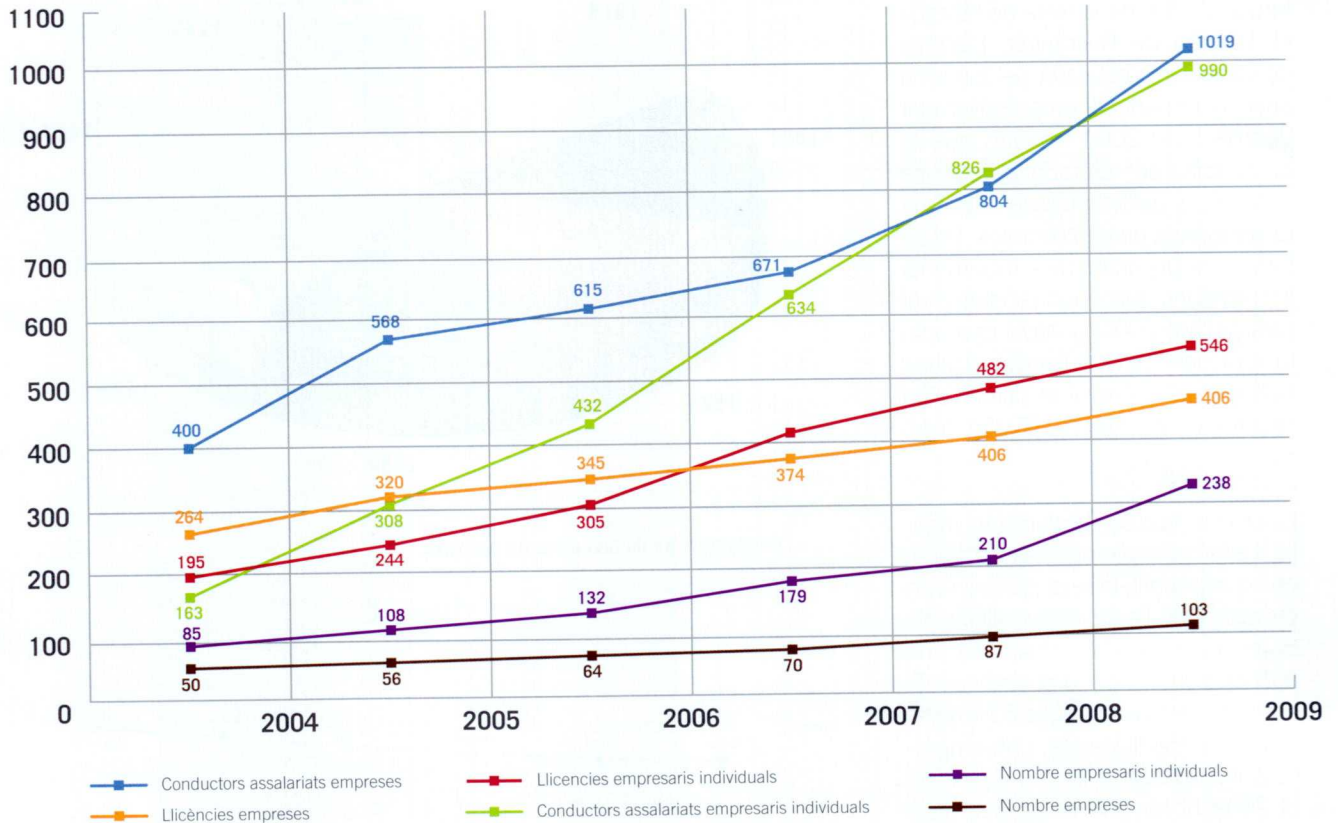
Asientos blindados

No resta espacio

Única homologada por el grupo Volkswagen



Empreses de taxi i empresaris individuals



enregistrar 942 denúncies, d'aquestes, 252 han estat de particulars, 175 dels inspectors de l'IMT, 207 d'ofici i 293 d'agents de l'autoritat. El lent descens de les denúncies és constant des del 2004. Des d'aquest any fins al 2009, l'IMT ha executat una mitjana de 271 expedients sancionadors, 310 el darrer any. (Quadre núm. 5)

En aquest moment, hi han en el sector 16 organitzacions que representen als taxistes de l'àrea metropolitana. Tanmateix en el conjunt del territori d'influència de l'IMT donen servei 28 emissores de taxi. (Quadre núm. 6 i 7)

Per una altra banda, els usuaris de l'àrea metropolitana de Barcelona tenen a la seva disposició 261 parades de taxi, 185 donen servei a Barcelona, i 76 a diferents municipis del territori metropolità. (Quadre 8).

Organitzacions del sector

- Asociación Empresarial del Taxi
- Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona
- Grup de Taxistes Independents
- Sindicat del Taxi de Catalunya
- Gremio Unión de Taxistas
- CCOO Federació de Comunicació i Transport
- Federació Catalana del Taxi (FCT)
- Atac (Asoc. Taxistas Autónomos de Cataluña)
- UGT-UPTC
- ABEAT
- AITB (Asoc. Independiente de Taxistas de Barcelona)
- Acetaxi (Associació Catalana d'Empresaris del Taxi)
- Associació Dones i Homes Taxistes de Barcelona
- Autònoms Pimec
- Associació Catalana d'empresaris del Taxi (ACET)
- Associació Catalana Taxistes Independents (ACTI)

Estadística de denúncies i expedients sancionadors de l'any 2009

Denúncies entrades	942
Origen de les denúncies entrades	
Particulars	252
Inspectors IMT	175
D'ofici	207
Agents de l'autoritat	293
Personal de l'aeroport	9
Mossos d'Esquadra	6
Organització sindical	0
Expedients informatius incoats	320
Expedients sancionadors incoats	767
Expedients sancionadors resolts	235
Recursos d'alçada resolts	44
Expedients sancionadors executats incoats en el període	310
Expedients sancionadors executats incoats en períodes anteriors	173
Denúncies tancades o arxivades	284
Expedients informatius tancats	353
Expedients sancionadors tancats incoats en el període	164
Expedients sancionadors tancats en períodes anteriors	401

Radioemissores

Barna Taxi Groc
 Coop. Ràdio Taxi Metropolità de BCN, SCCL
 Servi-Taxi
 Fono Taxi, SA
 Asociación Radio Taxi Miramar
 Ràdio Taxi 033
 Taxi Class Rent
 Taxi Amic
 Catalunya Taxi
 Taxi Blau
 City Taxi
 Grup Avant Taxi (Avant Taxi, Radio Taxi Bétulo, Taxilet)
 Radio Taxi Barcelona
 Taxi Companys
 Assoc. Empres. Tele Taxi Bcn
 Aero Taxi
 Radio Taxi Port
 Ass.Ràdio Taxi S.Cugat I Valldoreix
 Assoc. Ràdio Taxi del Vallès Occidental
 Ràdio Taxi Betulo Grup Avant Taxi (Avant Taxi, Radio Taxi Bétulo, Taxilet)
 Radio Taxi Castelldefels
 Su Taxi
 Radio Taxi del Prat
 Radio Taxi Transp. i Missatgers del Baix Llobregat
 Taxilet (R. Taxi Hospitalet)
 Taxitel
 Radio Taxi Sant Joan Despí
 Ràdio Taxi Plus Rapit

Parades de taxi

Barcelona	185	Cornellà	6	Montcada R.	1
		Esplugues	1	Montgat	1
Municipis metropolitans		Sant Just	2	Ripollet	2
Badalona	12	Sant Joan Despí	2	Sant Boi	3
L'Hospitalet	19	Sant Feliu	1	Sant Vicenç	1
Gavà	2	Sant Cugat	4	Viladecans	1
Castelldefels	1	Sant Adrià	1	Santa Coloma Gr.	5
Cerdanyola	3	Molins Rei	1	El Prat	7



Entrevista

Joan Moreno,

secretari general de la Federació Nacional de Transports, Comunicacions i Mar de la UGT de Catalunya (FNTCM-UGT)

“El sector està suportant la conjuntura de forma sorprenent”

“El taxi és una peça estratègica i fonamental del transport públic”, assenyala Joan Moreno, secretari general de la Federació de Transports, Comunicacions i Mar (FNTCM-UGT), i desitja que el món del taxi, tant des de la perspectiva dels assalariats com dels autònoms, estigui molt més representat dins d’aquesta Federació. El seu objectiu és introduir processos de qualitat en el procés de formació dels futurs taxistes a través de la seva escola del taxi, així com en la millora del nivell de sindicació i els serveis als autònoms. Aquesta entrevista però va més enllà del taxi i abasta temes que avui preocupen els treballadors en general: la crisi econòmica, el diàleg social i –com no– els treballs de futur a partir de la recent celebració del X Congrés de Transports, Comunicacions i Mar que se celebrà a principis de desembre a Lleida.

Quina és la valoració personal de la manifestació sindical de Madrid de 12 de desembre?

Ha estat una grandíssima manifestació, potser la segona més important que el món sindical ha fet des del procés de la democràcia cap aquí. Estem molt satisfets. El que pretenia era demostrar la preocupació que les centrals sindicals tenim de la situació de crisi i posar de manifest que la posició que està tenint el Govern de l'Estat ens mereix tot un respecte ja que, malgrat la crisi, en cap moment ha plantejat un retall dels drets socials dels treballadors. Al contrari, s'han incrementat les prestacions i les cobertures dels treballadors que n'estan patint l'efecte més directe. Per tant, el que vàrem posar de manifest és que el món obrer està en disposició de treballar per sortir d'aquesta situació i en obrir un procés de diàleg social que esperem que sigui un èxit i trenqui amb la situació que s'ha anat produint fins ara, en què hi ha una patronal molt intransigent que l'únic que volia era rebaixar el preu de l'acomodament. Per nosaltres, això no resol la crisi. Aquesta té unes altres característiques, és una crisi financera que ha anat afectant la resta de sectors de la producció i que, a més, és de consum. Si el que fem és cercar mecanismes perquè els treballadors tinguin menys mitjans per poder consumir, evidentment el que farem és incrementar més la situació de crisi que estem patint.

Es planteja des de Barcelona fer alguna actuació similar?

Estem plantejant-nos fer un altre tipus de mobilitzacions, però encara no tenim dates de convocatòries i estem a l'espera de quina és l'evolució d'aquest diàleg social que s'obre de forma immediata amb la patronal i hem de veure si som realment capaços de donar un impuls a la negociació col·lectiva bloquejada. En el sector del transport tenim un conflicte molt important que es deriva de l'aplicació del conveni de mercaderies de Barcelona perquè la patronal no vol aplicar l'increment salarial que havien pactat en el conveni col·lectiu. En aquests moments creiem que aquest

problema s'ha de resoldre en el marc del diàleg social.

Quin és el balanç i les principals conclusions del recent Congrés de Lleida de la Federació on va ser reelegit com a Secretari General?

Ha estat un congrés de consens a què vam arribar amb els temes molt parlats amb tots els sectors de la nostra federació, que són diversos i que van des del transport de viatgers fins a les comunicacions, el sector del mar i la pesca. Vàrem adoptar diverses resolucions, però si cal ressaltar-ne una és la que fa referència al suport de l'organització de la FNTCM-UGT al corredor ferroviari del Mediterrani que creiem que és absolutament vital per a Catalunya. Els propers sis mesos de presidència espanyola de la UE pensem que són un bon moment per desbloquejar les infraestructures que es perllonguen en el temps. El corredor del Mediterrani té un coll d'ampolla d'uns 150 quilòmetres, entre Perpinyà i Montpel·lier. Ara, el govern francès ha obert un debat públic sobre aquesta infraestructura. Considerem que s'ha de donar prioritat cada cop més dins de la UE a un millor finançament, perquè pugui estar acabada amb la finalització de les obres del tren d'Alta Velocitat d'Espanya. Així, es podrà donar sortida a totes les mercaderies que arriben al Port de Barcelona i, per l'altra banda, al transport de viatgers del sud de França. També hem adoptat una altra resolució que exigeix a la Generalitat accelerar la transferència dels trens regionals i de mitjana distància en compliment de l'Estatut, de la mateixa manera que es va fer amb les rodalies de Barcelona. Entretant, exigim a RENFE que incrementi les composicions dels trens en les hores punta en aquells llocs on es produeixen col·lapses. I que, per una altra banda, tots els trens de rodalies de Lleida tinguin uns horaris compatibles amb l'Ave. També s'ha volgut donar suport a l'Aeroport d'Alguair de Lleida, malgrat les crítiques que rep, perquè Catalunya i Espanya són els llocs on hi ha menys aeroports, ja que aquest tipus d'infraestructures, que combinen el transport de viatgers amb el de mercaderies en forma aèria, són importants per a Catalunya.

Unes infraestructures que també ajudaran a dinamitzar el sector del taxi de Catalunya...

Sense cap mena de dubte, la posada en marxa de la T-1, l'arribada dels trens d'alta velocitat, la futura estació de la Sagrera són infraestructures que dinamitzaran el sector del taxi. A Barcelona s'ha pogut comprovar que malgrat la caiguda de viatgers per via aèria, el creixement de passatgers que hi ha hagut amb l'Ave ha compensat de forma clara aquesta caiguda. Fins i tot creiem que hi ha molta més activitat del taxi que quan hi havia un transport aeri tan potent com el que teníem.

Quin lloc ocupa el sector del taxi dins l'estructura de la vostra Federació?

Per nosaltres és molt important, perquè és una peça fonamental en la mobilitat urbana i complementa perfectament el transport col·lectiu. La nostra Federació té 15.000 afiliats, en què el col·lectiu del taxi no és nombrós, però per a nosaltres és un col·lectiu molt, molt important, per la seva característica de ser un sector estratègic de la mobilitat. Tenim dos tipus de taxistes: els assalariats, que es troben dins el sector de carreteres i urbans, i els autònoms. Quant a nombre, és més important aquest darrer col·lectiu, que a més té un instrument que és diu Unitrans, una petita organització d'autònoms del transport, la comunicació i el mar adherida a la Federació. El gruix d'Unitrans està format per taxistes autònoms i se'ls donen serveis en diversos tipus de gestions, des de la liquidació dels mòduls fins a portar la comptabilitat, gestionar multes o possibles canvis de llicència. Tot i que aquests serveis estan destinats als taxistes, els utilitzen també petits autònoms de mercaderies o d'altres àmbits de la Federació. Paral·lelament, tenim un centre de formació ampli i disciplinari, el CEP-UGT, que té una escola del taxi dedicada a preparar els futurs taxistes.

Quin és el balanç que fa d'aquesta experiència?

Estem molt satisfets dels resultats que està donant. Vàrem tenir algunes dificultats, però en qualsevol cas, estem preparant per a la Credencial entre 100 i 150 persones anualment. Hi ha un important volum de persones estrange-

res que s'inclinen per a ser assalariats del taxi i d'altres nacionals que més aviat opten per ser autònoms.

Què opina sobre la polèmica creada entorn a la Llei Òmnibus?

Considero que s'ha magnificant l'impacte de la Llei especialment amb relació als petits autònoms com els taxistes. Crec que en aquests moments, amb la posada en marxa de la Llei de l'Autònom, s'han introduït una sèrie de millores importants per a aquest col·lectiu. De fet, en el paquet de mesures que estem negociant amb la Generalitat de Catalunya es preveu la possibilitat que hi faci aportacions per a aquells treballadors autònoms en general, també els taxistes, que es quedin sense feina i puguin tenir un subsidi com la resta de treballadors, que serà temporal, però en qualsevol cas tindrà les mateixes característiques. Esperem que es reguli d'una vegada també el dret a l'atur dels petits autònoms sobre la qual ja hi ha un compromís, ja hi ha legislació, però cal acabar-lo de regular i esperem que això es faci de manera immediata.

Com veu la forma com el taxi està afrontant la crisi?

En una situació de crisi opino que el sector està suportant la conjuntura de forma sorprenent. De fet, és un sector refugi. Alguna gent ha cessat la seva activitat i està refugiant-se en la possibilitat de trobar una activitat en el món del taxi. En aquest sentit, crec que les infraestructures que s'estan posant en marxa, les que s'hi posaran en un futur, fan que les perspectives del món del taxi siguin bones tot sent conscients de les seves grans dificultats internes, que també són importants. Amb les regulacions i la modernització que s'estan introduint, el sector té unes perspectives molt bones.

Però el taxi també té un límit...

Està clar. I hem de buscar fórmules que ens permetin compassar l'oferta a la demanda de taxis. El fet del doble torn genera un problema. És també un problema la lluita que hem de tenir contra l'intrusisme que s'està produint d'una forma molt clara i evident. És ben cert que és un sector on hi cap tothom, però també té una limitació i, per tant, caldrà portar a terme alguna regulació. Des de



“Els factors de risc més importants que tenen els taxistes es deriven de l'excés de jornada i del cansament”

l'aprovació de la Llei del Taxi el 2003 no podem pretendre que en un període de temps tan breu el món del taxi s'arregli d'avui per demà perquè és un sector complex. En qualsevol cas, s'ha de fer un esforç per regular l'oferta a la demanda i aconseguir una postura més unitària de les organitzacions per treballar realment en aquesta orientació. Fer menys política i dedicar-nos més als problemes dels taxistes.

L'intrusisme preocupa al sector. Quina solució té?

És un tema que es va posar sobre la taula del Consell del Taxi i en els consells territorials també del taxi, perquè l'intrusisme és un problema aquí, però és més greu en les zones de la costa. No tinc gaire clar quines són les solucions. Crec que l'IMT, conjuntament amb les forces socials, hauria d'arbitrar un seguit de mesures que permetessin detectar i identificar quins són els intrusos en el món del taxi i, per suposat, totes les administracions han de ser absolutament taxatives en aquest tema, molt dures en les sancions perquè no resulti més avantatjós continuar sent un intrús.

Els taxistes assalariats es regulen pel seu conveni. Com està sent la seva aplicació els darrers anys?

Amb el conveni vigent hem perdut una bona oportunitat de modernitzar el sec-

tor del taxi quant a la situació laboral dels assalariats. És un conveni que no està del tot malament, però ja de partida, a nosaltres no ens va satisfer gens el procés de negociació que es va portar a terme. Crec que és un conveni substancialment millorable, però, en qualsevol cas, el problema és deriva del compliment del conveni mateix.

Quins són els possibles problemes es deriven de la seva aplicació o es detecten en la vostra Federació?

Hem detectat alguns problemes, però he de dir que tampoc tenim una queixa permanent de la seva aplicació. El pitjor d'un conveni és que no s'apliqui, que no hi hagi regulació. El pitjor d'un conveni són aquelles coses que no hi són i que sabem que passen en el món del taxi, com ara que se'ls digui als assalariats que han de fer un mínim de caixa durant el dia i això fa que es treballi en unes condicions que no són apropiades. Hem tingut problemes en la concatenació de contractes en la xarxa de subcontractació, que fa que moltes vegades una persona porti contractat en l'empresa més temps del que diu la llei i ens obliga a denunciar-la perquè aquesta persona tenia característiques de treballador fix com diu la llei. Els intermediaris, en algunes de les llicències, també representen un problema que no té a veure amb el conveni col·lectiu perquè també passa amb els autònoms.

En moments de crisi, aquests problemes són, però, susceptibles d'agreujar-se...

Evidentment, perquè la gent no vol perdre la seva ocupació, té necessitat de poder subsistir i està disposada a aguantar més encara que no se'ls apliqui el conveni.

Quins són els problemes de salut laboral que es manifesten en el sector?

Els factors de risc més importants que tenen els taxistes es deriven de l'excés de jornada i del cansament. També aquelles patologies derivades de l'ergonomia del vehicle, encara que aquest aspecte està més controlat amb la modernització dels taxis. Creiem, no obstant això, que en el conveni col·lectiu s'hauria de regular d'una forma més directa tot el que té a veure amb la jor-

nada laboral, de manera que els descansos siguin necessaris i obligatoris en base al temps que el taxista porti treballant i les carreres que faci al llarg del dia.

Vostès preparen un percentatge important d'estrangers per accedir al taxi. Tenen més dificultats que d'altres per obtenir la Credencial?

De la gent que nosaltres estem preparant en la nostra escola, el 95% dels estrangers aconsegueixen aprovar l'examen de la Credencial del Taxi en el marge de les sis convocatòries possibles. Una de les coses que hem de fer per modernitzar el taxi és la formació. Considerem que en aquest moment hi ha moltes escoles i creiem que hauria d'haver-hi un mecanisme d'homologació. Nosaltres en el CETTC-UGT pretenem que els treballadors que arribin tinguin una formació al més integral possible. Si l'escola dóna una bona formació, els problemes que es deriven de l'origen o del nivell de preparació inicial dels aspirants són subsanables.

Com veu l'aplicació de la Llei del Taxi? Cal anar més endavant?

Amb la Llei del Taxi s'han sentat les bases per modernitzar el sector, però requereix un desenvolupament encara més ampli. A nosaltres ens ha permès la creació del Consell del Taxi, la creació dels consells territorials i tenir una presència directa en allò que es determina per al sector. Nosaltres no ens estem plantejant en concret les modificacions que es puguin introduir, però en qualsevol cas si és cert que la Llei requereix de més desenvolupament per acabar de portar al terreny real el que és la seva filosofia.

Com valora la trajectòria de funcionament del Consell del Taxi?

Lamentablement, hem tingut molta discrepància entre les organitzacions del sector que estem representant els taxistes. La valoració és molt positiva perquè és un bon instrument per poder-hi treballar, aportar propostes i posar sobre la taula les nostres inquietuds. Però no li estem traient prou rendiment per culpa de nosaltres mateixos, per la manca d'unitat de plantejaments de les associacions que representem els taxistes. Ens

“Per a FNTCM, el taxi és molt important, perquè és una peça fonamental en la mobilitat urbana”

hauríem de dedicar més a solucionar els problemes dels taxistes que, a vegades, a discutir sobre posicionaments que tenen més a veure amb la política.

Tothom espera un Reglament d'Emissores...

És un inconvenient que fins ara no es reglamenti les emissores d'una forma clara perquè a nosaltres mateixos, a través d'Unitrans, teníem la idea de posar-ne en marxa una, però finalment ens n'hem retractat per la disbaixa que hi ha en aquests moments. És un tema que està sobre la taula i esperem que se'n faci una regulació que permeti solucionar aquesta disfunció i que cadascuna de les emissores existents no vagi a la seva. Cal una fórmula comuna que permeti una regulació més apropiada.

Quins objectius es planteja per al taxi en el seu segon mandat com a secretari general de la Federació?

El primer objectiu que ens hem plantejat és créixer en el món del taxi. Pel que fa al sector d'autònoms, encara no tenim la representació que nosaltres creiem que podríem tenir. Volem tenir en les nostres files no sols assalariats del món del taxi, sinó també créixer i donar més serveis dels que ara estem donant al sector d'autònoms, a través d'Unitrans, com ara el tema de l'emissora o d'altres que ja ens estem plantejant. Continuarem potenciant que els professors de la nostra escola del taxi siguin taxistes en exercici i compartitzin les dues activitats. El que no podem permetre és que hi hagi escoles on el professor mai hagi estat taxista. Als nous professionals se'ls ha de traslladar allò que és el món del taxi, no una situació teòrica. Volem seguir introduint processos de qualitat en donar millor formació, millor servei per intentar créixer com a organització en el món del taxi.

Hi ha interès dels taxistes assalariats per la sindicació ?

Desafortunadament, no. Hi ha poc sindicalista; tot i que es produeixen eleccions en les empreses del taxi, és molt difícil de trobar algú que es vulgui presentar per representar els treballadors. Primer, perquè hi ha una certa por a actuar en representació dels assalariats del taxi dins de la pròpia empresa, i això fa que no sigui fàcil créixer en afiliats als sindicats dins del món del taxi. A més, és un sector molt rotatiu, quan finalitza el contracte amb una persona, n'entra una altra, i una altra, i això fa molt difícil tenir uns comitès d'empresa o un representant dels treballadors perfectament assessorat que doni assessorament als seus companys dins de l'empresa, que és la base del sindicalisme. Nosaltres, des de les estructures dels sindicats, podem fer moltes coses, però al final el sindicat és la persona que el representa en l'empresa, i això en el món del taxi, que està tan poc sindicalitzat, resulta molt, molt complicat.

Quina és la seva opinió del servei de taxi com a ciutadà?

Tinc un bon concepte del taxi i especialment dels professionals de Barcelona. Probablement perquè estic relacionat amb una organització que es dedica a la mobilitat. He tingut oportunitat de viatjar i comparar i normalment el taxista que trobes a Barcelona és un professional que coneix molt bé la ciutat, que informa bé. Alguna enquesta que ha publicat l'IMT revelava que la mitjana d'usuaris qualificava el taxi d'aquesta ciutat amb una mitjana de 7,5 sobre 10, que es correspon amb la realitat que jo personalment detecto.

Les apostes de futur...

Hem de fer un esforç de modernització de la flota i continuar avançant en la incorporació de vehicles menys contaminants. Em consta que és una línia d'actuació que s'està portant a terme des de l'IMT i està en la ment de fins i tot la darrera associació de taxistes. També una mobilitat més sostenible; s'estan donant passos molt bons. S'ha de fer un esforç per adequar l'oferta a la demanda de taxis. Si es fa bé, el taxi és un excel·lent transport complementari del transport col·lectiu urbà.

L'IMT promou una àmplia campanya de promoció de l'ús del taxi



Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Coincidint amb les festes de Nadal, des del 15 de desembre fins al 15 de gener de 2010, l'Institut Metropolità del Taxi (IMT) ha impulsat una campanya de promoció del taxi per incentivar-ne l'ús i per informar a la ciutadania que, amb el nou any, les tarifes no s'apugen.

Per portar a terme aquesta acció comunicativa, s'han desplegat 400 banderoles, en català i castellà, en diferents carrers de Barcelona que coincideixen amb parades de taxi. La campanya es desenvoluparà sota l'eslògan: "Agafa el taxi! El 2010, les tarifes no s'apugen".

Paral·lelament, des del 4 de gener fins al 15 de febrer, diversos suports publicitaris (OPIS) situats en punts estratègics de la ciutat promouran també l'ús del taxi amb el mateix eslògan de les banderoles.

Aquesta acció s'emmarca en el compromís que l'Institut Metropolità del Taxi va adquirir amb les organitzacions del sector de promocionar l'ús del taxi per incentivar la millora del treball diari dels taxistes en un moment de crisi econòmica.

També en aquest sentit, el programa radiofònic *La Torre de Babel*, dirigit per Enrique García Corredera, emet des del mes de novembre fins al mes de març falques publicitàries diàries, que promocionen l'ús del taxi en el conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona.



Carrers on hi haurà desplegades les banderoles amb l'eslògan "AGAFI EL TAXI! El 2010, les tarifes no s'apugen"

Carrer de Guipúscoa,
entre Cantabria i Extremadura

Avinguda de la Meridiana,
entre Fabra i Puig i Rosselló

Passeig de Fabra i Puig,
entre el carrer de Nadal i av. de la Meridiana

Ronda de Dalt
entre els carrers d'A. Jordà i Poesia

Sabino de Arana

Alts Forns

Sant Eusebi
entre Alfons XII i Via Augusta

Plaça de la Bonanova

Príncep d'Astúries,
entre el carrer de Guillem Tell i plaça de Lesseps.

**380 OBRES,
380 PREGUNTES.**

**I ARA,
PER ON
VAIG?**

Les respostes a
bcn.cat/obres o al 010

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

Barcelona té un pla.
PLA FENT
Barcelona!

Programa d'Actuació Municipal 2008 - 2011



**Ajuntament
de Barcelona**

Moltes obres, moltes preguntes

L'Ajuntament de Barcelona impulsa un servei d'informació sobre les obres que afecten avui la ciutat

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Els taxistes, més que cap altre ciutadà, perceben que molts carrers de Barcelona es troben en obres i sovint es pregunten la raó per la qual es veuen obligats a modificar el seu itinerari. Per donar resposta a aquestes i altres preguntes, des del 18 de novembre, l'Ajuntament ha posat a disposició de tots els ciutadans i ciutadanes de Barcelona un servei d'informació que dona a conèixer les actuacions que s'estan portant a terme a diariament a la nostra ciutat.

En el marc d'aquest servei, s'ha posat en línia un portal web exclusiu d'obres (<http://www.bcn.cat.obres>), on es poden consultar les 380 obres que avui afecten l'espai públic i tenen una afectació superior a una setmana. A partir del primer trimestre de 2010 s'hi incorporaran la resta d'actuacions municipals. Paral·lelament, el 010, sistema d'informació telefònica municipal, dona resposta a totes aquelles preguntes que pugui formular qualsevol persona.

El portal web conté un espai de notícies on es dona informació actualitzada sobre l'estat d'obres que s'estan portant a terme en els diferents districtes. A més, la persona interessada pot accedir a un plànol de la ciutat, a través del qual podrà con-

**380 OBRES,
380 PREGUNTES.**

**I ARA,
PER ON
PASSEM
AMB
EL TAXI?**

sultar la informació disponible de cada obra i més endavant es posarà a disposició pública un ventall d'al-

ternatives per afinar aquesta informació (cerca de carrers, tipologia d'actuacions, fitxa detall de l'obra,

**380 OBRES,
380 PREGUNTES.**

**I ARA,
PER ON
VAIG?**

**Les respostes
a bcn.cat/obres
o al 010**

Barcelona té un pla.
**PLA FENT
Barcelona!**
Programa d'Actuació Municipal 2008 - 2011



**BARCELONA
TÉ UN PLA.**

**PLA FENT
Barcelona!**

Programa d'Actuació Municipal 2008 - 2011



etc.). També es disposarà d'una bústia on es podran fer arribar consultes, queixes o suggeriments.

Per la seva banda, els operadors del servei telefònic municipal 010, que compten amb el suport dels tècnics municipal d'obres, atenen de dilluns a diumenge les consultes i les preguntes dels ciutadans i les ciutadanes.

Amb aquesta nova acció comunicativa, que ve acompanyada d'una àmplia difusió a través de diversos suports i mitjans de comunicació, l'Ajuntament pretén que el ciutadà sàpiga que les obres que es realitzen, malgrat les molèsties que poden ocasionar, tenen una finalitat bàsica i primordial: condicionar la ciutat a les noves necessitats d'espai públic, mobilitat, habitatge i/o equi-

paments per millorar la qualitat de vida dels barcelonins i barcelonines.

S'invita tots els taxistes a participar-hi i a fer arribar els seus suggeriments al web: www.bcn.cat/obres.o a mitjançant la bústia de suggeriments del portal web de l'IMT: www.taxibarcelona.cat.

Publicitat

AutoRentat Galileu Lavado a mano



LAVADO INTEGRAL

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

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

Tiempo de ejecución: 6 - 8 horas

Frecuencia recomendada: cada año

Solicite cita previa

Precio: ~~120,00~~ €

**OFERTA EXCLUSIVA
Para taxistas**

**GRAN OFERTA EN LAVADO INTEGRAL
90 €
PARA TAXISTAS**

Pida más información por teléfono llamando

al **93 490 28 93** o en
nuestro centro de lavado de la calle
Galileu, 217. frente a gasolinera MEROLL

L'aposta dels taxistes de Barcelona per incorporar vehicles amb energies sostenibles rep una distinció especial del IX Premi per la Mobilitat

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

En el marc del sopar de Nadal, que reuneix anualment els membres del Pacte per la Mobilitat, es va lliurar el IX Premi per la Mobilitat de Barcelona, que enguany va atorgar el primer premi a ECOM, moviment associatiu integrat per organitzacions de persones amb discapacitat; una distinció a l'associació Amics de la Gent Gran, així com una distinció especial a Taxi Sant Cebrià, SL, dirigida pel taxista Pere Vega, per haver renovat durant el 2008 la totalitat de la seva flota de taxis amb vehicles d'energies alternatives (9 amb GLP i 1 amb tecnologia híbrida). Aquest premi, personalitzat en el taxista Pere Vega, és un reconeixement a tots els professionals del taxi que durant aquests darrers anys van apostar per un vehicle més eficient i sostenible i contribueixen amb la seva actitud amb la millora diària de la qualitat ambiental dels municipis metropolitans.

L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va lliurar personalment els guardons als representants de les tres entitats premiades i en el seu discurs va destacar la tasca que cadascuna desenvolupa en els seus àmbits. Va subratllar el treball que ECOM fa per millorar l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda i va manifestar que en aquests moments Barcelona és una de les ciutats més accessibles d'Europa i que,



Ajuntament de Barcelona / Alex Palau

Acte de lliurament del IX Premi del Pacte per la Mobilitat de Barcelona. Palau de Mar. Dijous, 10 de desembre de 2009.

mentre en altres ciutats europees s'estan plantejant posar rampes a les voreres, Barcelona ja es planteja fer accessible fins i tot l'activitat esportiva. Per una altra banda, posà de relleu la gran tasca que des del voluntariat porta a terme l'associació Amics de la Gent Gran en un moment en què la vida de la població es perllonga més i la soledat es generalitza. També posà de relleu l'empenta de professionals, com el de Pere Vega, a través de Taxi Sant Cebrià, que des del servei públic de taxi aposten no únicament per donar "un servei de qualitat", sinó també per "un servei de qualitat contaminant menys. Aquestes accions", subratllà, "són una expressió de la responsabilitat social que caracteritza la ciutat de Barcelona".

L'alcalde va recordar que el Pacte per la Mobilitat s'havia creat fa onze anys, el 1998, amb l'objectiu de tirar endavant una mobilitat sostenible, i que al cap d'un temps s'hi va afegir un altre gran concepte: mobilitat sostenible i *segura*. Per al 2010, la tasca primordial és fer compatibles tots aquests principis amb la qualitat de vida dels ciutadans i el creixement econòmic. En aquest sentit, l'alcalde manifestà que, en un moment d'enormes dificultats econòmiques, Barcelona no està perdent el temps i està fent molts esforços per innovar i per sentar les bases del seu desenvolupament futur. Subratllà que la ciutat està vivint una veritable revolució en el terreny de les infraestructures del transport que permetrà, en el marc

d'una unitat de transport i de mobilitat, la connexió de tots els barris de la ciutat i de l'àrea metropolitana. "Estem garantint", afegí, "la mobilitat de mitjana i, sobretot, de llarga distància, especialment amb la connexió amb Europa, perquè se'ns en va el progrés". Finalment, encoratjà els membres del Pacte per la Mobilitat a seguir treballant per l'accessibilitat, perquè és un factor determinant per a un model de ciutat per a tots, per a una ciutat de la justícia i de la cohesió.

En el marc del Pla de Mobilitat de Barcelona s'ha treballat aquest any

en temes tan importants com ara l'impuls de la introducció del cotxe elèctric a la ciutat. Avui, Barcelona ja disposa d'una oficina dedicada a aquest vehicle, que servirà com a punt de trobada de fabricants, Administració i totes aquelles persones interessades. Paral·lelament s'està preparant la ciutat, dins del Pla Movele, per tenir les connexions elèctriques adequades per poder fer ús del vehicle elèctric. En aquests moments el 70% dels pàrquings subterranis de Barcelona ja estan preparats per a aquest objectiu. Entre d'altres actuacions importants que s'emmarquen en l'àmbit de la millora de la mobilitat

i la seguretat hi ha el pla de substitució dels semàfors antics per d'altres de tecnologia punta; avui el 40% dels semàfors de Barcelona ja han estat renovats. De cara a un futur immediat, es preveu l'extensió a 300 quilòmetres de les zones de velocitat 30 (el 25% dels carrers de Barcelona) i, per una altra banda, ja hi ha sobre la taula el plantejament d'un Pla de Mobilitat i Seguretat Viària europeu on s'haurà de donar prioritat també als paràmetres de la tecnologia sostenible.

Nou etiquetat sobre l'eficiència energètica dels pneumàtics a partir de 2012

► A partir de juliol de 2012, tots els pneumàtics fabricats hauran de tenir un nou etiquetat, en què s'informarà els consumidors sobre la seva eficiència en el consum de combustible, el nivell de soroll que produeixen i la seva adherència en superfícies mullades i resistència al fregament. Els pneumàtics determinen, segons comunicació de la UE, el 20 o 30% del consum total dels vehicles.

La classe A de pneumàtics serà la verda, la més ecològica, i la classe G, la vermella, la menys recomanable. Els fabricants hauran d'especificar en tota la seva publicitat, per una altra banda, els nivells d'adherència en superfícies mullada i el soroll de rodament. Des de novembre de 2012, aquest Reglament s'aplicarà a les categories **C1**, **C2** i **C3** i els venedors mino-



ristes hauran de facilitar les etiquetes als usuaris.

El Parlament va aconseguir rediseñar el mapa del soroll i promoure l'ús de pneumàtics més silenciosos. El nivell de rodament estarà indicat amb números, en ordre ascendent o amb "onades negres". Els pneumàtics silenciosos, que produeixen menys de 68 decibels, seran etiquetats amb una franja negra i dues blanques.

Serán els estats membres de la UE els que s'encarregaran de determinar les fórmules per promoure els pneumàtics eficients. Únicament podran aplicar incentius a partir de la Classe C.

La decisió del Parlament Europeu, va ser també aprovada pel Consell, i ratificada pels ministres d'Energia de la UE.

El taxi, incorporat en l'espai 'Bones pràctiques' de la Xarxa Mobal de la Diputació de Barcelona

► El portal web de la Xarxa Mobal va incorporar en el seu portal web, en l'espai 'Bones pràctiques' en el transport públic, les activitats que l'Institut Metropolità del Taxi està portant a terme des de l'any 2006 per tal de fomentar una mobilitat eficient i sostenible entre els professionals del taxi.

La Xarxa Mobal està impulsada per la Diputació de Barcelona i té per objectiu la gestió de la mobilitat i la segure-

tat viària a través del foment del treball corporatiu, la formació i l'intercanvi d'experiències, documentació i coneixement.

El portal web de la Xarxa Mobal <http://xarxamobal.diba.cat/XGMSV/cat/practiques/practiques.asp> relaciona també, entre d'altres temes, les bones pràctiques impulsades des d'altres àmbits de la mobilitat, tant a nivell local com europeu.

Vehículos eléctricos, ¿deseo o realidad?

El Salón de Vehículos y Combustibles Alternativos de Valladolid

Dolors Galià

taxisostenible@amb.cat

Del 5 al 7 de noviembre se celebró en Valladolid el Salón de Vehículos y Combustibles Alternativos, en el que diferentes expositores dieron a conocer las oportunidades y avances que se están produciendo en este sector del automóvil. Innovación, sostenibilidad y eficiencia energética, vinculados al sector del automóvil, fueron el referente del encuentro. Con más de 700 vehículos que ya funcionan con biocombustibles, GLP, Gas Natural y tecnología híbrida en el sector del taxi del área metropolitana de Barcelona, el Institut Metropolità del Taxi prestó especial interés en este encuentro con el objeto de conocer las posibilidades de introducir próximamente el vehículo eléctrico.

Cumbre de los principales fabricantes

Estuvieron en Valladolid Honda y Toyota con sus modelos híbridos, mientras que Mercedes y Chevrolet presentaron sus opciones con GLP. Honda también aportó la experiencia del FCX Clarity que incorpora la pila de combustible alimentada por hidrógeno y que se está comercializando principalmente en EEUU.

En la apuesta por los eléctricos y sus cero emisiones de CO₂, Renault destacó con su modelo Twizy Z.E., cuya fabricación está prevista realizar en la misma ciudad de Valladolid. El especial formato de este vehículo es una clara muestra del cambio que los

Salón vehículo

y combustible alternativos
Alternative vehicle and fuel show

Valladolid,
del 5 al 7 de noviembre
5-7th november
2009

jornadas técnicas technical sessions

- vehículos híbridos & eléctricos
- vehículos sintéticos & hidrógeno
- vehículos GLP & gas natural
- vehículos alternativos mantenimiento
- biocarburantes en el sector transporte

FERIA DE VALLADOLID

eléctricos –en concordancia con su tecnología y con el actual concepto de movilidad– introducirán en la estética de la carrocería convencional. Las empresas del ramo de componentes

de automóvil también exhibieron sus innovaciones, como Michelin, que presentó un peculiar neumático que puede albergar en su interior el motor eléctrico del vehículo.

También cabe destacar el ciclo de conferencias paralelas organizadas en el mismo recinto con las ponencias de expertos en cuatro ámbitos temáticos: vehículos híbridos y eléctricos, vehículos de GLP y Gas Natural, biocombustibles en el sector transporte e hidrógeno como combustible alternativo. Con la cuestión "El vehículo eléctrico, ¿deseo o realidad?" se iniciaba el bloque de las jornadas donde participaron diferentes expertos en la evolución de esta alternativa.

El desarrollo de los vehículos eléctricos

Con un siglo de retraso se reinicia esta apuesta por el motor eléctrico cuyo avance fue eclipsado anteriormente por el motor de combustión ligado a la abundancia y reducido coste de los combustibles fósiles. El panorama actual, marcado por la escasez de los recursos, la dependencia energética y las repercusiones medioambientales, juega esta vez a favor de un eléctrico que hoy cuenta con el interés, el compromiso y la inversión necesaria para impulsar su desarrollo.

Si bien algunos vehículos eléctricos –como los destinados al servicio de limpieza– se presentan ya como una alternativa viable, cuestiones fundamentales como la potencia, el coste de las baterías, la autonomía y la recarga del automóvil siguen todavía sobre la mesa y lo alejan de las prestaciones que ofrecen los coches convencionales. Por el momento su comercialización está

condicionada a las posibilidades de abastecimiento de la actual red eléctrica y –debido a su limitada potencia y autonomía– principalmente enfocada a usuarios que realicen trayectos cortos en entornos urbanos. El elemento diferenciador más importante es el tiempo de recarga óptimo, que se establece en recargas lentas (de 4 a 8 horas).

Es evidente que el vehículo eléctrico avanza y que hay interés en que lo haga rápidamente, pero la necesidad inmediata de sustituir los combustibles tradicionales se impone. Por ello los ponentes coincidieron en que el futuro del uso del vehículo eléctrico generalizado pasa por un período en el que convergerán diversidad de energías y tecnologías. Las diferentes opciones que se presentaron en el salón así lo evidenció y, sin ir más lejos, esto mismo se observa en el sector del taxi del área metropolitana de Barcelona en el que pueden encontrarse vehículos con cuatro tipos de energías/tecnologías alternativas y dos convencionales.

Los retos del vehículo eléctrico en Cataluña, necesidades de los municipios

También el *Institut Català d'Energia (ICAEN)* organizó durante el mes de noviembre en Barcelona un encuentro para abordar los problemas y vencer los obstáculos para la implantación del vehículo eléctrico. Con otros expertos se trataron los mismos temas técnicos propios del vehículo y, centrándose en el título de la jornada sobre las necesidades

de los municipios, se abordaron cuestiones relativas al abastecimiento eléctrico y la forma de proceder a la recarga. Se debatió sobre los lugares óptimos dónde proceder a instalar la red de suministro y, en este sentido, representantes de municipios cercanos, como Barcelona o Sabadell, explicaron sus experiencias y manifestaron la necesidad de un marco normativo y técnico al respecto. Por otro lado, se destacó la influencia que puede tener el vehículo eléctrico en el desarrollo de las energías renovables, así como en la oportunidad de generar nuevos ámbitos profesionales.

En el marco de esta jornada se presentó el proyecto subencionado por el ICAEN para la instalación de 49 puntos de recarga de vehículos eléctricos en los municipios de Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, L'Hospitalet y Badalona.

El vehículo eléctrico, ¿deseo o realidad en el taxi?

Las jornadas estuvieron impregnadas de grandes dosis de deseo. Sin embargo, las cuestiones tratadas evidencian que estamos todavía en la plataforma de lanzamiento del vehículo eléctrico si lo comparamos con el automóvil convencional. La realidad en el taxi dependerá del impulso y desarrollo técnico por el que están apostando administraciones y empresas y, sin duda, de la confianza de los profesionales y su capacidad para adaptarse a la nueva movilidad que introducirá el uso del vehículo eléctrico.

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

Prestación por “cese de actividad” para autónomos

Salvador Duarte, presidente de la Confederació d'Autònoms de Catalunya (CTAC)

El pasado viernes 20 de noviembre, el Gobierno aprobó el Anteproyecto de Ley que regula la prestación por cese de actividad para autónomos. Esta propuesta da respuesta al compromiso regulado en la disposición adicional cuarta de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo que establecía el compromiso de crear un sistema específico de Prestación por Cese de Actividad para los trabajadores autónomos.

Análisis del Anteproyecto

El Anteproyecto de Ley recoge un sistema específico de protección, para aquellos trabajadores autónomos que cesen en su actividad de manera involuntaria, basado en tres principios básicos:

- Contributivo.
- Solidario.
- Sostenible financieramente.

El sistema adoptado por el Gobierno es de carácter mixto, entre voluntario y obligatorio. Teniendo derecho a la Protección por Cese de Actividad los trabajadores autónomos que tengan protegida la cobertura por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. En este sentido destacar que quedan expresamente incluidos los trabajadores por cuenta propia del Sistema Especial de Trabajadores Agrarios y del Régimen Especial de Trabajadores del Mar. Queda por tanto a la libre elección del propio autónomo la protección de la contingencia.

Actualmente, y según los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo, son 539.338 trabajadores por cuenta propia (incluidos los 176.000 agrarios) que cotizan por contingencias profesionales y que lo harían por la Prestación por Cese de Actividad.

Requisitos

- Colectivos protegidos: trabajadores por cuenta pro-

pia afiliados al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos o Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, que estén en situación de alta y tengan cubierto un mínimo de 12 meses ininterrumpidos de cotización antes del cese de actividad.

- Encontrarse en situación legal de cese de actividad. En este sentido se encontrarán en situación legal de cese de actividad todos aquellos trabajadores autónomos que cesen en el ejercicio de su actividad por alguna de las causas siguientes:
 - No haber cumplido la edad ordinaria para causar derecho a la pensión contributiva de jubilación, salvo que el trabajador autónomo no tuviera acreditado el período de cotización requerido para ello.
 - Hallarse al corriente en el pago de las cuotas a la Seguridad Social.
 - En el caso de tener trabajadores a cargo, haber cumplido con las garantías y procedimientos regulados en la legislación laboral de los trabajadores.
 - Por motivos económicos, técnicos, productivos u organizativos determinantes de la inviabilidad de proseguir la actividad económica o profesional.
- A) En este caso, se entenderá que existen estos motivos cuando concurra alguna de las situaciones siguientes:
 1. Unas pérdidas derivadas del ejercicio de su actividad en un año completo superiores al 40% de los ingresos, o superiores al 30% en dos años consecutivos y completos.
 2. Unas ejecuciones judiciales de cobro de deudas de al menos el 50% de los ingresos.
 3. Declaración judicial de concurso que impida continuar con la actividad.

B) Por fuerza mayor.

- C) Por pérdida de la licencia administrativa.
- D) Por decisión de la trabajadora autónoma que se vea obligada a cesar o interrumpir su actividad como consecuencia de ser víctima de violencia e género.
- E) Por divorcio en los supuestos en que el autónomo divorciado ejerciera funciones de ayuda familiar en el negocio de su excónyuge.
- F) Supuestos específicos para los trabajadores autónomos económicamente dependientes.

meses anteriores a la situación legal de cese de actividad, de los que al menos 12 meses deben ser continuados e inmediatamente anteriores a dicha situación de cese, de acuerdo a la siguiente escala:

Período de cotización (meses)	Período de la protección (meses)
De doce a diecisiete	2
De dieciocho a veintitrés	3
De veinticuatro a veintinueve	4
De treinta a treinta y cinco	5
Treinta y seis o más	6

La cotización:

Con objeto de que el coste de la protección por cese de actividad para los trabajadores autónomos sea bajo de modo que los trabajadores autónomos puedan financiar este derecho de protección, se establece inicialmente un tipo de cotización del 1,5% sobre la base de cotización que elija el trabajador, con una reducción del 0,5% en la cotización por la cobertura de incapacidad temporal, por lo que el trabajador cotizará efectivamente para el primer año sobre un 1%. Aquellos autónomos que coticen por la base mínima de 833,40 euros para 2009, pagarán 8,33 euros mensuales. Cada año, la Ley de Presupuestos Generales del Estado establecerá el tipo de cotización que permita financiar este sistema de protección de los trabajadores autónomos que cesen involuntariamente en su actividad.

El sistema de protección por cese de actividad comprende las prestaciones siguientes:

- La prestación económica por cese total, temporal o definitivo, de la actividad.
- El abono de la cotización de la Seguridad Social del autónomo, por contingencias comunes, al Régimen correspondiente.

El derecho al disfrute de la correspondiente prestación económica será a partir del primer día del segundo mes siguiente al que se produjo el cese de actividad.

La prestación económica será el 70% del promedio de las bases de cotización de los últimos 12 meses, por tanto la prestación estará comprendida desde los 583,38 euros al mes (parados que hayan cotizado por la base mínima), hasta los 1.383,99 euros al mes.

Duración:

La duración de la protección estará en función de los periodos de cotización efectuados dentro de los 36

La Gestión

Las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales son las asignadas para gestionar la prestación económica por cese de actividad, salvo en aquellos supuestos subsidiarios en los que el trabajador autónomo tenga cubiertas las contingencias profesionales con una entidad gestora (INSS o ISM), en cuyo caso la gestión corresponderá, respectivamente, al SPEE o al ISM.

Posicionamiento CTAC

CTAC considera que el “paro de los autónomos” es manifiestamente mejorable.

Desde CTAC se espera que la propuesta pueda ser mejorada en su trámite Parlamentario.

El anteproyecto de ley aprobado por el Gobierno en el Consejo de Ministros que establecerá la prestación por cese de actividad para los autónomos, fijará una prestación que tendrá un carácter mixto, entre voluntario y obligatorio, para aquellos que cesen de forma involuntaria en su actividad.

Desde CTAC se pone de manifiesto la urgencia de esta medida ya que sólo en el ámbito de Catalunya han sido 109.000 los autónomos que han cesado su actividad en el último año (oct 2008 - oct 2009), pero avisa de la necesidad de mejorar la propuesta del Gobierno para que realmente cumpla su objetivo. En este sentido desde CTAC se tendría que avanzar fundamentalmente en dos aspectos: aumentar el periodo de cobro de la prestación y disminuir los periodos de cotización, aproximándola lo máximo posible al desempleo del Régimen General.

CTAC valora positivamente el carácter voluntario del sistema, sobre todo en momentos como el actual, en los

cuales la crisis ha golpeado duramente los bolsillos del colectivo, pero cree necesaria una universalización del sistema que permita disfrutar a todos los autónomos de esta prestación en momentos de necesidad. Así mismo, CTAC lamenta que el sistema de prestación por cese de actividad no quede incorporado en el circuito ordinario del Servicio Público de Empleo, limitando el acceso del colectivo de autónomos a posteriores prestaciones derivadas de la extinción de la prestación del "paro".

En cuanto a la duración en la que los cotizantes deberán cubrir al menos un año para poder percibir dos meses de prestación, desde CTAC esperamos poder llegar a la plena equiparación con la prestación por desempleo del Régimen General.

Por último y vinculado al sistema de protección por cese de actividad, se situaran otras medidas complementarias como el acceso a la jubilación anticipada estrechamente vinculadas, que esperamos puedan ser desarrolladas en el marco de la negociaciones.

Mobile World Congress 2010, del 15-18 de Febrero de 2010 en FIRA de Montjuïc

Vuelve a Barcelona el Mobile World Congress, salón de telefonía móvil, con una asistencia prevista de 47.000 personas. Como ya se ha venido informando en anteriores ediciones de esta publicación, del 15 al 18 de febrero se celebrará en FIRA Barcelona (Montjuïc) una nueva edición del MOBILE WORLD CONGRESS. Durante estos días, se organizarán, como en el 2009, dos paradas de taxi. La primera estará situada, como ya es habitual en la plaza de Catalunya y, la segunda, en la Av. Rius i Taulat.

Características de cada parada de taxi

Parada principal en Plaza España

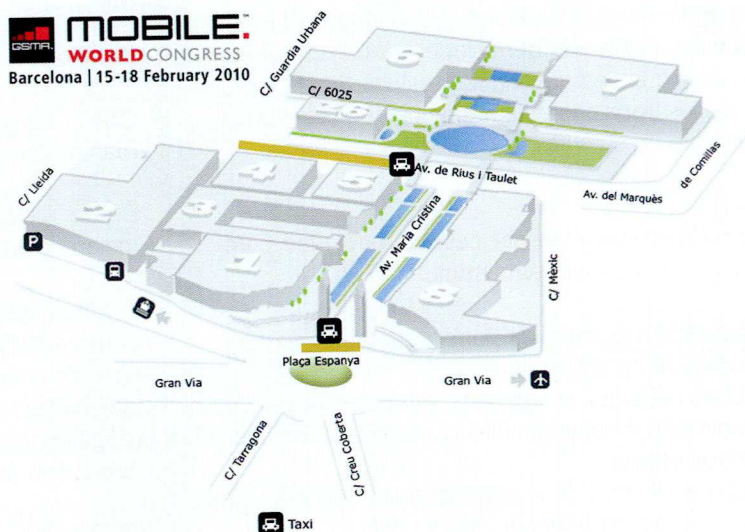
Esta parada mantendrá la misma ubicación y operativa que en ediciones anteriores.

Horario:

Lunes 15 al jueves 18 de febrero
8.00 a 22.00

Segunda parada de taxi en la Avenida Rius i Taulat

La segunda parada de taxi tendrá una capacidad aproximada de hasta 30 coches y estará situada, igual que en la edición 2009, en la Avenida Rius i Taulat junto al Palacio de congresos.



Horario:

Lunes 15 a miércoles 17 de febrero
8:00 a 22:00
Jueves 18 de febrero
8:00 a 21:00

Momentos en los que se precisará el servicio de taxi

Finalización de montajes en Fira Montjuïc

Desde el jueves 11 hasta el domingo 14

de febrero a partir de las 20.00
Martes 16 de febrero, Museu Nacional d'Art de Catalunya MNAC
Aproximadamente 1.200 personas
La fiesta finaliza a las 23.00, salida escalonada en la puerta del MNAC a partir de las 20.00

Para más información actualizada consultar el portal web: <http://www.mobile-worldcongress.com>

La Ley Ómnibus no afecta a los taxis

► La Ley Ómnibus es una transposición de la Directiva Europea de servicios que modifica 47 leyes nacionales para la liberalización del sector servicios en España. El artículo 21 de la Ley Ómnibus obliga a reformar la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, ley de ámbito nacional. El servicio de taxi se rige por normativa autonómica y municipal, no por la LOTT. No es cierto que un taxi de cualquier localidad vaya a poder operar en cualquier otro municipio y mucho menos que cualquier coche particular vaya a poder ofrecer servicios de taxi o que el cliente vaya a tener que negociar las tarifas con los taxistas.

La ley Ómnibus no afecta a las licencias de taxi. Las autorizaciones siguen rigiéndose por la normativa municipal, en nuestro caso por el IMT. Se mantiene el contingente de autorizaciones en los municipios (la ratio taxis/habitantes).

No afecta a las tarifas de los taxis, se mantienen las tarifas urbanas e interurbanas competencia del IMT y la Generalitat.

Los taxis únicamente podrán prestar servicio en la localidad o área de influencia para las que se otorgaron.

Esta es la realidad de lo que supone la aprobación de la Ley Ómnibus. El IMT ha seguido la tramitación de la ley desde un inicio, se adhirió a las alegaciones presentadas por la Dirección General de Transportes que clarificaban determinados aspectos del redactado para evitar malas interpretaciones en relación al servicio de alquiler de vehículos con conductor, alegaciones que han sido consideradas e incluidas en el texto definitivamente aprobado.

Mientras algunas organizaciones del sector han sido irresponsables nuevamente intentando desinfor-

mar y manipular la opinión del sector creando alarmismo, léase la FCT como miembro de la UNALT, otras organizaciones la Confederación Nacional del Taxi, UPTA, UNIATRANC-UGT han negociado desde el primer al último día por un texto que diera la máxima tranquilidad y evitara interpretaciones ambiguas que pudieran afectar al taxi, y esas negociaciones han finalizado con la aprobación de un texto que debe dar tranquilidad al taxi, tranquilidad por otro lado que teníamos desde el primer momento y que lamentablemente algunos han intentado desvirtuar.

Pueden estar ustedes seguros de que si la Ley Ómnibus hubiera supuesto una amenaza para el sector del taxi, el IMT hubiera liderado el movimiento del sector para su modificación o anulación.

Miguel A. Martín López
Gerente del IMT

Publicitat



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



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

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

Normatives per al 2010, any en què les tarifes no s'apugen

► L'Institut Metropolità del Taxi ha editat un adhesiu explicatiu sobre la decisió del Ple de l'Entitat Metropolitana del Transport, de 5 de novembre 2009, de no pujar les tarifes de taxi durant l'any 2010. L'adhesiu, que ja s'està lliurant en els diferents tallers de taxímetres, el taxista l'ha de col·locar en la finestra del darrere del vehicle, just en la part superior de l'adhesiu que informa sobre les Tarifes 2009. En el Ple de l'EMT de novembre es va aprovar també la congelació de les taxes que l'IMT aplica pels tràmits que realitza.

Ampliació d'horaris 2010

Per decret de Gerència s'han establert, per una altra banda, les normatives de l'ampliació horària per a l'any 2010.

En aquest sentit s'ha determinat que els taxistes que tenen el descans obligatori les nits del cap de setmana que s'especifiquen a continuació, podran iniciar la seva jornada laboral a les 04:00 en lloc de les 06:00.

PUJA AL TAXI, EL TEU ALTRE COTXE!

TARIFES 2010

Per acord del Ple de l'EMT de 5/11/2009, les tarifes del taxi per a l'any 2010 són les mateixes que van ser aprovades per al 2009.

Por acuerdo del Pleno de la EMT de 5/11/2009, las tarifas del taxi para el año 2010 son las mismas que las aprobadas para el 2009.

By agreement of the Metropolitan Transport Authority (EMT) of 5/11/2009, taxi fares for 2010 are the same as those approved for 2009.

a) Ampliació horari caps de setmana

S'aplicarà les nits de dissabte a diumenge i de diumenge a diilluns, de 04:00 a 06:00 h.

Els taxistes que tenen el descans obligatori les nits especials que s'especifiquen, podran iniciar la seva jornada a les 22:00 h en lloc de les 06:00 h.

b) Ampliació horari nits especials

23 a 24 de juny (Nit de Sant Joan), de 22:00 a 06:00 h

24 a 25 de desembre (Nit de Nadal), de 22:00 a 06:00 h

31 de desembre a 1 de gener 2011 (Nit de Cap d'any), de 22:00 a 06:00 h

Taxes 2010

TAXA UNITÀRIA PER PRESTACIÓ DE SERVEIS I ACTIVITATS VINCULADES A L'ADQUISICIÓ I ÚS D'UNA LLICÈNCIA

Intervius general	3.242,00
Intervius familiars 1r grau	655,00
Mortis causa	781,00

EXÀMENS

Inscripció a proves teòriques (3 primeres convocatòries consecutives)	117,00
Inscripció a proves teòriques per part d'antics titulars de credencials (3 primeres convocatòries consecutives)	60,00
Inscripció a la 4a, 5a o 6a convocatòria	39,00

Quotes especials, d'aplicació a persones aturades més grans de 45 anys inscrites a les oficines de l'Inem per un termini superior a un any i que hagin esgotat la prestació d'atur

Inscripció a proves teòriques (3 primeres convocatòries consecutives)	39,00
---	-------

Inscripció a proves teòriques per part d'antics titulars de credencials (3 primeres convocatòries consecutives)	20,00
Inscripció a la 4a, 5a o 6a convocatòria	13,00

AUTORITZACIÓ DE VEHICLES

Autorització per primera vegada d'un model	3.862,00
Variante d'un model prèviament autoritzat	389,00

Exempció de pagament per als vehicles que promouen la diversificació energètica (biogàs, gas natural comprimit, gas líquid del petroli, hidrogen, biocombustibles purs -biodièsel, bioetanol en un 100%-)

TAXA DE PUBLICITAT EN ELS VEHICLES

Autorització per publicitat a l'interior dels vehicles	10,00
Autorització per publicitat a l'exterior dels vehicles	39,00

TAXA D'AUTORITZACIÓ DE SUPORTS PUBLICITARIS

Autorització suport publicitari interior	82,00
Autorització suport publicitari exterior	82,00

Barcelona Activa i l'IMT renoven el conveni de col·laboració per continuar impulsant la formació i l'ocupació en el sector del taxi

► El Tinent d'Alcalde i d'Hisenda i Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Barcelona i president de Barcelona Activa, Jordi William Carnes, i Francesc Narváez, president de l'IMT, van signar el 18 de desembre passat la renovació del conveni de col·laboració entre ambdues entitats a fi de continuar impulsant accions conjuntes per optimitzar el disseny i la gestió de programes de formació i ocupació en el sector del taxi.

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

Barcelona Activa proporciona informació, formació, orientació i assessorament a les persones que busquen feina. I, en aquest sentit, en el marc del programa d'Igualtat d'Oportunitats del Servei

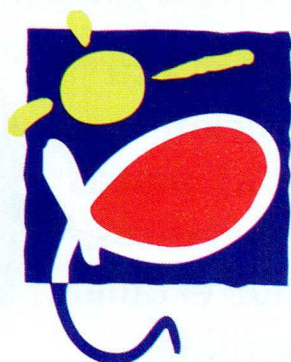


Un moment de la signatura del conveni.

d'Ocupació de Catalunya, l'any 2004 va posar en marxa el programa de foment NOA i s'ha anat reproduint anualment per tal d'incrementar i afavorir la inserció al món laboral de les dones aturades de la ciutat en sectors econòmics on actualment estan subrepresentades. El programa ofereix formació en el sector del taxi, la logística així com en el de la informàtica i la comunicació.

Des de l'any 2002, un total de 144 persones han participat en programes de professionalització en el sector del taxi impulsats des de Barcelona Activa, d'aquestes 57 han estat dones, i el 80% s'ha incorporat al món laboral. En el conveni es reforcen les mesures contemplades en el Pla per a l'Ocupació de Qualitat de Barcelona, que va ser signat el maig de 2008, i que promou accions de millora de l'orientació, formació i inserció professional de les persones aturades.

Publicitat



R.U.
Con el taxi
88.0 F.M.
 Radio-Unión Catalunya
www.radiounioncatalunya.com

GRUP

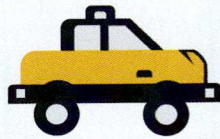


No cerramos al mediodía, sábados abiertos

C/ Aragón, 71 - 08015 Barcelona - Tel. y Fax: 932 260 012 - Tel. 931 637 016 - www.supertaxi.es

TAXI A PUNTO SL

Joan d'Àustria, 68
Tel./Fax: 93 356 83 45
08005 BARCELONA
www.taxiapunto.es



Nos ajustamos a su día de fiesta para reparar su coche!



¡Ponemos a tu
disposición
todas las marcas
de neumáticos,
incluido el taller
de montaje!



GRUP SUPER TAXI

Es una empresa dedicada al sector del automóvil y al servicio del taxista

Especializada en todo lo que tiene que ver con tu taxi



(Distribuidor oficial de Repcasa)



¡Ponemos a tu disposición todas las marcas de neumáticos incluido el taller de montaje!



LABORAL
FISCAL
CONTABLE
CONSTITUCIONES

SEGUROS
BOLSA DE LICENCIAS
FORMACIÓN
FINANCIACIÓN



LA GESTORÍA DEL TAXI

- ASESORÍA Y GESTIÓN FISCAL, LABORAL Y CONTABLE
- MÓDULOS Y LIBROS DE IVA
- TRAMITACIÓN DE VEHÍCULOS
- GESTIONES EN ENTIDAD METROPOLITANA
- CONSTITUCIÓN DE SOCIEDADES Y LIQUIDACIONES
- INSPECCIONES Y ATENCIÓN A REQUERIMIENTOS
- LUCRO CESANTE
- INFORMACIÓN SUBVENCIONES Y CAPITALIZACIÓN

Vendemos su licencia en un mes*

*Según condiciones específicas

PZA. LESSEPS Nº 33 ENT. 4ª, 08023 BARCELONA
TEL. 934 870 071 - FAX. 934 873 921

Estaremos contigo de principio a fin.
Formación, obtención de licencia, financiación, capitalización, subvenciones, gestión y todo lo que necesites para que tu único trabajo sea conducir. ¡Déjanos el resto a nosotros!

AULA DE FORMACIÓN DE TAXISTAS



BOLSA DE TRABAJO

C/ JUAN D'ÀUSTRIA Nº 68
(BARCELONA)

PZA. LESSEPS Nº 33 ENT. 4ª
(BARCELONA)

AV. CARRILET Nº 129
(L'HOSPITALET)

NUEVA SEDE:
C/ JUAN D'ÀUSTRIA Nº 68
08023 BARCELONA
TEL. 934 872 582

www.sgbasica.com
sgbasica@sgbasica.com



Miquel Tomàs deixa la presidència de l'STAC

► A final de novembre, el Sindicat de Taxistes de Catalunya (STAC) va celebrar el seu IX Congrés a Vilaseca de Solcina (Tarragona), que no va ser com qualsevol altre perquè, en aquesta edició, el seu històric i carismàtic dirigent, Miquel Tomàs Romero, va anunciar que no es presentaria a la reelecció com a president, ja que considerava que havia arribat l'hora del relleu generacional.

Aquesta decisió va marcar el desenvolupament del IX Congrés i és de gran transcendència per a l'STAC perquè la figura de Miquel Tomàs ha estat fonamental per a la consolidació i la trajectòria del sindicat des de la seva fundació ara fa 37 anys. I també ho ha estat per al conjunt del sector del taxi de Barcelona, de Catalunya i d'Espanya perquè Tomàs va ser un dels dirigents que va liderar sempre les sinèrgies per tal de millorar les condicions de treball dels taxistes i per al desenvolupament i la consolidació d'un sector molt més estable i més professional.

En el seu discurs de comiat, Miquel Tomàs va fer un recorregut pels 37 anys d'història del sindicat i va voler recordar els dirigents i companys que ja no hi són i que l'havien acompanyat durant aquests anys. Tomàs va demanar a les noves persones que continuaran amb la seva tasca que mantinguessin la línia progressista que ha abanderat sempre el sindicat; treballar en benefici del taxi, i gestionar amb honestedat. Miquel Tomàs continuarà presidint la Fundació del Taxi i la Confederació Europea del Taxi.

Juntament amb Miguel Tomàs, deixen l'STAC, Antonio Carmona i



Miquel Tomàs.

la resta de la Junta que l'havia acompanyat els darrers anys.

Lluís Belbel va ser elegit nou president de l'STAC i serà el responsable de portar endavant el difícil i compromès relleu generacional. L'acompanyaran en aquesta tasca Fernando Pardo (Barcelona), com a tresorer; Ismael Tovar en qualitat de secretari i Miguel García Cabrera (Mataró), Nicasio Delgado (Sabadell), Antoni Servós (Terrassa), Fernando Delgado i Joaquín Solanich (Girona), Josep Redó Casanova i Joan Vicent Maigi, del Baix Ebre, Francisco Latorre (Alt Pirineu), Manolo Garrido (Lleida), Andreu Durán (Vic), Francisco León (Granollers), Josep Ma. Sánchez, Fernando García i Roger Tarragó de Barcelona.

Temes a debat

Durant el desenvolupament del IX Congrés es van presentar així mateix diverses ponències sobre temes d'actualitat, d'interès i de preocupació per al sector. El gerent de l'Institut Metropolità del Taxi, Miguel Ángel Martín López, va desenvolupar una intervenció entorn de la situació en què es troba el Reglament d'Emissores de Taxi; David Sánchez, membre del Departament Jurídic de l'STAC, va analitzar el desenvolupament de l'actual Llei del Taxi de Catalunya, i el president de la Confederació del Taxi d'Espanya, José Artemio, va informar sobre la situació de la Llei Omnibus.

199 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

► Fins al 15 de desembre de 2009, els taxistes relacionats en aquesta pàgina no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana. En conseqüència, l'IMT ha iniciat l'expedient sancionador corresponent.

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

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

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

Llicències pendents de la revisió metropolitana

102	772	1565	2637	3586	4659	5323	6476	7332	7825	8583	9679	10897
120	879	1596	2684	3604	4743	5338	6482	7360	7825	8596	9698	10913
141	888	1729	2770	3734	4781	5408	6559	7396	7950	8679	9738	10930
234	893	1730	2928	3816	4820	5415	6693	7396	7979	8729	9780	10931
290	1059	1813	3020	3837	4882	5481	6693	7433	8016	8770	9796	10932
311	1060	1898	3086	4025	4928	5532	6756	7457	8146	8904	9835	10994
316	1084	1910	3199	4034	4936	5550	6827	7499	8156	8940	9917	11000
433	1218	1926	3217	4188	4936	5839	6873	7522	8166	9007	10094	
479	1264	1965	3246	4229	4979	5858	6889	7540	8258	9184	10226	
496	1281	1990	3254	4287	5013	5971	6996	7555	8331	9233	10256	
604	1317	2074	3321	4350	5022	6049	6997	7555	8338	9380	10485	
662	1380	2094	3374	4460	5131	6099	7132	7620	8355	9507	10672	
666	1412	2175	3389	4521	5133	6132	7216	7627	8379	9543	10826	
667	1448	2221	3433	4543	5275	6297	7258	7627	8457	9556	10829	
730	1462	2604	3448	4549	5302	6407	7261	7728	8473	9634	10832	
741	1508	2636	3570	4648	5309	6443	7315	7808	8512	9639	10860	

Publicitat

– consumo + rentabilidad



Desde 4,9 l a los 100 Km/h
Fiat Linea 1.6 Emotion 105 CV

Equipamiento de Serie:

- Blue & Me
 - Faros antiniebla
 - Radio CD
 - Climatizador automático
 - Mando a distancia multifunción
 - Regulación lumbar eléctrica
 - Control de velocidad
-
- ABS + EBD (Repartidor electrónico de frenada)
 - Mandos de audio en volante
 - Llantas de aleación y neumáticos 215/55 R16
 - Volante y pomo en piel
 - Elevallunas eléctricos delanteros y traseros
 - Asiento posterior partido 40/60 (banqueta y respaldo)
 - Airbags laterales



FIAT-ecoplus⁺ BONUS + PLAN 2000E

Consumo mixto (l/100km): de 4,9 a 6,3. Emisiones de CO₂ (g/km): de 129 a 148.

www.fiat.es



Denúncies i sancions

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

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2009/535	L: 4240	15 09 2009	60,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2009/599	C: 43585	15 09 2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/602	C: 47780	15 09 2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/604	C: 33386	15 09 2009	1.250,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/609	C: 41245	15 09 2009	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2009/621	L: 9720	15 09 2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/622	C: 47195	15 09 2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2008/1117	C: 45830	10 10 2009	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/533	C: 41212	10 10 2009	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2009/740	C: 44779	04 11 2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/749	L: 4506	04 11 2009	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/733	C: 50627	07 11 2009	60,00	54 4 del RMT	No complir les normes de la policia.
2009/716	L: 1318	13 11 2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementes no autoritzats.

Edictes de notificació de proposta de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2008/488	L: 4240	15 09 2009	100,00	54 4 del RMT	No complir les normes de la policia.
2009/4	L: 4570	15 09 2009	150,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/143	C: 48750	15 09 2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/150	L: 2928	15 09 2009	750,00	53 2 b del RMT	Prestar servei amb la ITV caducada.
2009/206	L: 4489	15 09 2009	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/214	L: 6931	15 09 2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/292	C: 44742	15 09 2009	75,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/293	C: 44742	15 09 2009	750,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2008/520	L: 10190	13 11 2009	30,00	54 4 del RMT	No complir les normes de la policia.
2008/523	C: 43718	13 11 2009	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/659	C: 47601	13 11 2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementes no autoritzats.
2008/661	C: 41212	13 11 2009	251,00	53 2 j del RMT	Prestar servei per trajectes o itineraris innecessaris.
2008/694	C: 47778	13 11 2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementes no autoritzats.
2008/807	C: 47834	13 11 2009	30,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2008/1113	C: 43718	13 11 2009	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2008/1115	C: 41212	13 11 2009	30,00	54 10 f del RMT	No respectar la prohibició de fumar en el vehicle.
2009/173	C: 48719	13 11 2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.

Edictes de notificació de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2008/715	C: 45827	16 09 2009	375,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementes no autoritzats.
2008/977	L: 1218	16 09 2009	60,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuat.
2008/1095	C: 45827	16 09 2009	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/273	L: 10285	16 09 2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuat.
2008/636	L: 10820	29 10 2009	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.

Un joven taxista crea una herramienta para el análisis y la contabilidad del profesional del taxi

► José Luis Gil, taxista desde el año 2003 con licencia 10.501, ha creado una hoja de cálculo para el análisis específico de la contabilidad de la profesión del taxi de Barcelona.

Desde que llego a la profesión, hace 7 años, su deseo fue saber lo que recaudaba y las condiciones en las que lo hacía porque no conseguía tenerlo claro. Fue así, y su afán de controlarlo todo, lo que le llevó a idear una herramienta de trabajo con la que poder controlar y visualizar gráficamente al detalle su hoja diaria y los pormenores de su trabajo. Sacando tiempo al tiempo desarrolló una hoja de cálculo de Microsoft Excel muy completa que le ayuda a saber y controlar su trabajo de forma muy detallada y acertada.

José Luis está utilizando la herramienta informática que ha creado desde el año 2006, a la cual ha dado un nombre identificativo "t@x-gil r" e incluso ya la tiene registrada. Convencido de que su apuesta funciona la ofrece ahora a todos los taxistas, y pueden conocerla a través de su blog personal (<http://joseluisgilclotet.blogspot.com/>), o mediante su tutorial en su cuenta de Youtube (<http://www.youtube.com/user/joseluisgilclotet>).

Para ampliar más esta información, para mayor aclaración, los taxistas interesados pueden contactar con él a través del correo electrónico: gilclotet@hotmail.com

Dionisio Gracia Fajardo / presidente del STAB



El sector del taxi es rentable para las compañías aseguradoras

Traslado con este escrito una sincera y doble felicitación a todos los compañeros taxistas. Explico por qué la felicitación debe ser doble. En primer lugar, por las entrañables fechas que se avecinan y que, a pesar de la crisis, debemos afrontar con la ilusión de siempre.

En segundo lugar, porque aunque se nos ha criticado más de una vez por tener un número excesivo de siniestros, puedo dar fe de que los asegurados taxistas forman un colectivo que es rentable para la compañía aseguradora. En concreto, se está por debajo del 70 % (es decir, de cada 100 euros que se ingresan en dicha aseguradora, más de 30 euros son de beneficio). Por ello, no me cabe más que dar a todos la enhorabuena.

La concesión de créditos avanza

Pasando al tema de la concesión de créditos bancarios para la adquisición de licencias, como se puede deducir de lo publicado en los distintos medios de comunicación, se está en el buen camino (y más, teniendo presente las dificultades actuales de nuestro sistema crediticio y financiero en general). Igualmente, debemos alegrarnos de que el colectivo de taxistas haya

reducido el número de sanciones recibidas. Concretamente podemos afirmar que se ha reducido la cantidad de denuncias recibidas por los taxistas a todos los niveles, tanto de ayuntamientos, como de la Generalitat, incluyendo Trànsit y Transports, o del IMT. En esta línea, y en cuanto al Cos de Mossos d'Esquadra, se ha recibido comunicación de este cada vez más consolidado cuerpo de seguridad conforme pretenden establecer canales estables de relación que vayan más allá de lo estrictamente institucional. Se habla de la necesidad de crear espacios de colaboración entre dos colectivos que comparten muchos elementos de identidad comunes. Se nos llega a decir que taxistas y mossos están por ello obligados a entenderse mutuamente. En esta línea, debemos seguir trabajando para lograr que estas palabras no se queden en meros deseos y se lleven a la práctica.

Respecto a la Ley Ómnibus

Para finalizar, en cuanto a la llamada Ley Ómnibus que tantos quebraderos de cabeza nos está generando, he de manifestar como vicepresidente de la UNALT que esta-

mos trabajando, desde el primer momento, para evitar la pretendida liberalización del sector de vehículos de arrendamiento con conductor, ya que consideramos que tendría un impacto muy negativo en el sector del taxi. Todos somos sabedores del grave problema del intrusismo y precisamente la aprobación del artículo 21 de la citada ley supone un torpedo en la línea de flotación de la lucha que mantenemos. La Ley Ómnibus legaliza sin tapujos el intrusismo, ya que modifica el ámbito territorial de las concesiones en el art. 91 (pueden cargar en origen donde quieran) y además elimina los artículos 49 y 50 anteriores que establecían una proporción de uno por cada treinta entre visados de transporte y taxis. En definitiva, no puedo más que manifestar mi reconocimiento al trabajo que se está llevando a cabo al máximo nivel, tanto en el Congreso como en el Senado de España, para defender hasta sus últimas consecuencias los intereses del taxi.

Me despido hasta la próxima, no sin antes reiterar el deseo de unas felices fiestas y de un mejor año 2010.

Publicitat

stab Sindicato de Taxistas
Autónomos de Barcelona

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

Profesionales desde hace más de 30 años.

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

BRÚ & ASOCIADOS
Abogados

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

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



El STAC propone en su congreso revisar la Ley del Taxi

Exige la limitación de los coches a doble turno

Los días 27, 28 y 29 de noviembre se ha celebrado el IX Congreso del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) en Vila-Seca (Tarragona) bajo el lema "37 anys d'Història..." al que han asistido más de un centenar de delegados e invitados. Una de las principales conclusiones del congreso fue la necesidad de modificar la actual Ley del Taxi que fue aprobada por el Parlament de Catalunya en el 2003.

Tanto una ponencia dada por David Sánchez, del Servicio Jurídico del STAC como los informes sindicales mantuvieron una misma línea de análisis respecto a las repercusiones negativas que ha tenido la Ley del Taxi, actualmente en vigor. Extraemos diferentes conclusiones a las que se llegó en el congreso.

Junto a la crisis global que existe, con más de cuatro millones de parados, miles de empresas cerradas, estrangulamiento del crédito en general y escasez de liquidez, el taxi está tremendamente golpeado en lo que se traduce en la reducción de personas que cogen el taxi y por lo tanto en una importante reducción de los ingresos.

Paradójicamente, crece día a día el número de horas totales de prestación de servicios y la presencia de mayor número de taxis en la calle. Todo lo contrario sucede en otros sectores económicos que reducen el número total de efectivos para adaptarse a la caída de la demanda, a diferencia de lo que sucede en el taxi, que aumenta el número de sus efectivos.

Todo ello conlleva un empobrecimiento del sector y para mantener el negocio en marcha, las condiciones de trabajo son peores (aumento de la jornada laboral).

Una de las conclusiones es la necesidad de la intervención en el sector por medio de:

- Regulación de la jornada de trabajo.
- Aplicación de políticas contingentes (controlar los coches a doble turno).

- Controlar el sistema de contratación de los asalariados.
- Desde el STAC consideramos que es de máxima importancia la aplicación de una jornada y horario máximo diario con objeto de limitar el número de coches que pueden estar al mismo tiempo en la calle y potenciar la seguridad.
- Como todos sabemos, el incremento del número de dependientes que trabajan en el sector durante los últimos años ha sido imparable y como consecuencia de ello podemos asegurar que de seguir con ese incremento nos vamos a encontrar en pocos años con una situación de hecho comparable a doblar el número de licencias disponibles y eso es así porque si doblamos el número de horas de prestación de servicio diario de taxi (mediante la contratación por cada licencia de un dependiente) obtendremos finalmente el mismo efecto que si se hubiera doblado el número de licencias disponibles.

También nos encontramos con la utilización fraudulenta de los contratos a jornada parcial. Observamos preocupados como en muchos casos se está dando de alta a trabajadores dependientes mediante contrato a tiempo parcial, si bien la prestación real del servicio se realiza a jornada completa.

Esa práctica supone, además de un claro fraude a la Seguridad Social, un supuesto de competencia desleal frente al resto del colectivo y especialmente una merma en la calidad de las condiciones de trabajo de los dependientes que repercute directamente en la calidad del servicio que se presta al usuario y por tanto en la imagen del sector ante la sociedad.

En cuanto a la regulación del tiempo de trabajo, desde el STAC consideramos oportuno que se establezcan políticas sobre contingentes que doten al

sector de la flexibilidad que necesita respecto de las necesidades del servicio.

Con ello podríamos conseguir que el aumento de las horas de producción de cada taxi estuviera directamente relacionado con las necesidades estacionales o puntuales de crecimiento del sector, ampliando el número de horas de trabajo cuando así se necesite y reduciéndolo cuando sea necesario para mantener la calidad.

También se analizó el cambio que ha supuesto la Ley del Taxi de 2003 con el Reglamento Metropolitano de 1981. La Ley del Taxi de 2003 supone un cambio radical en cuanto a la filosofía anterior respecto de la explotación del taxi. En primer lugar, compatibiliza la autoexplotación con la contratación de conductores asalariados. Así, fulmina de un plumazo la plena y exclusiva dedicación del titular, dando lugar a la posibilidad de explotar las licencias como capitalista únicamente, contratando fuera la totalidad de la mano de obra.

Ese cambio ha permitido la entrada desproporcionada de las flotas en el sector, ya que en el modelo de titularidad como personas jurídicas (especialmente mediante sociedades de responsabilidad limitada y sociedades anónimas) ni tan siquiera se requiere que el administrador sea titular del carné de taxista.

Consideramos que es bueno para el sector plantear una vuelta a la plena y exclusiva dedicación con motivo de favorecer, tanto al colectivo de profesionales autónomos del taxi como a los usuarios, que con ese sistema podían disponer de una mayor calidad en el servicio. Desde el STAC se propone un mayor control de los contratos de trabajo y que se busque un sistema de publicidad de jornadas y horarios en el taxi del mismo modo que actualmente se hace con los festivos.

Prop de 30 anys convivint amb la sida



Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB)
www.aspb.cat

Des que el 1981 es va diagnosticar el primer cas de sida en un home de Barcelona, i fins al desembre de 2008, s'han detectat 6.722 casos en residents a la nostra ciutat. Des d'aquells inicis, la sida va presentar una tendència creixent fins a l'any 1994. A partir de 1996, amb la introducció de manera generalitzada dels medicaments específics, les teràpies antiretrovirals combinades (TARC), es va apreciar un brusc descens tant de la mortalitat com del nombre de casos.

Actualment la malaltia continua predominant en homes (80% dels casos), però la proporció de dones ha passat del 10% en els primers anys de l'epidèmia al 20% actual. Amb relació a l'edat, en totes les categories de transmissió s'observa un desplaçament dels diagnòstics de sida cap a edats més grans. Al 1990, l'edat mitjana era de 34 anys en els homes i de 24 anys en les dones, mentre que al 2008 va ser de 39,6 anys en els homes i 40,3 anys en les dones. Ara per ara, la sida és una malaltia crònica que pot rebre un tractament acurat i que no compromet la qualitat de vida dels afectats, és, per tant, un repte de salut per a tots i un objectiu de prevenció per als més joves.

Comunicat conjunt Dia Mundial de la **SIDA** 2009 DRET A LA SALUT

L'1 de desembre de 2009 se celebrarà el vint-i-dosè Dia Mundial de la Sida. Enguany ONUSIDA dedicarà el tema principal a l'accés universal i els drets humans, que inspirarà les activitats que es duran a terme en aquest dia.

A Catalunya, gràcies al treball desenvolupat durant anys per institucions i organitzacions no governamentals amb el conjunt de la població, hi ha serveis d'informació i formació sobre el VIH/sida i altres infeccions de transmissió sexual, intervencions preventives, una àmplia cobertura sanitària i la possibilitat de diagnòstic precoç i suport psicosocial.

Es continua treballant per garantir i millorar l'accessibilitat, l'equitat i la sostenibilitat de tots aquests serveis amb l'objectiu de disminuir el nombre de noves infeccions, promoure el diagnòstic precoç, facilitar el tractament i oferir suport a les persones amb VIH.

La protecció dels drets humans i les llibertats fonamentals de les persones és indispensable en la resposta mundial a l'epidèmia del VIH/sida. En especial, respectar la diversitat sexual, cultural i social, treballar des d'una perspectiva de gènere i tenir en compte les diferències socioeconòmiques és fonamental per poder promoure de forma activa el respecte i la protecció dels drets de les persones afectades pel VIH.

És imprescindible la participació i el compromís de tota la societat per aturar l'evolució de l'epidèmia del VIH/sida. Això requereix la comprensió i la solidaritat de tots i cadascun de nosaltres envers les persones afectades pel VIH així com la implicació activa de les que hi conviuen.

900 21 22 22



Alt risc en el sexe no protegit entre homes

Tots els grups poblacionals s'han afectat pel VIH/sida, però no tots s'han afectat per igual. En els primers anys els homes amb relacions homosexuals i els usuaris de drogues injectades van ser els més afectats, però l'evolució no ha estat la mateixa. Així, el grup d'homes usuaris de drogues amb sida ha

passat del 55% el 1994 al 21% el 2008.

En els homes que tenen sexe amb homes va disminuir entre 1990 i 1998 passant del 34% al 25%, per iniciar un ascens el 1999 fins a arribar al 41% dels casos el 2008. En el cas de les dones, el grup d'usuàries de drogues injectades amb la malaltia ha passat del 58% del 1994 al

35% el 2008. Les relacions sexuals protegides i l'ús del preservatiu són el camí més curt per evitar el contagi. I una bona vigilància de la nostra salut sexual i de les malalties de transmissió sexual contribueix a una prevenció general davant del VIH i la sida.

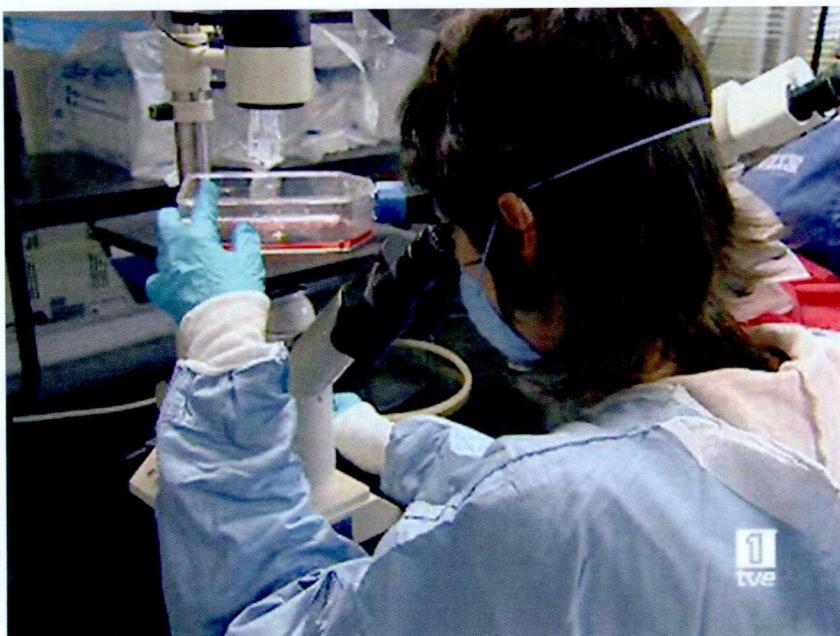
Cal fer-se la prova del VIH

Malgrat la disponibilitat de la prova del VIH, el nombre de casos de sida amb un diagnòstic tardà de la infecció és important. A Barcelona, el 53% dels casos de sida van ser diagnosticats de la infecció pel VIH en el mateix any que van ser diagnosticats de sida, és a dir, tard.

Des de fa anys s'està promovent a tot Catalunya la prova ràpida de la sida, i el resultat del projecte dut a terme a farmàcies de 21 localitats ha estat un èxit. Tots els col·lectius i professionals sanitaris implicats recomanen la prova, que permet de manera ràpida i anònima saber en quin estat de salut ens trobem i si hem de començar a prendre mesures. Entre els diversos centres que l'ofereixen a Barcelona hi ha el BCN CHECKPOINT (Comte Borrell 164-166), amb més de 1.162 persones ateses en un any, no només per saber si es tenen anticossos, sinó també per conèixer si hi ha alguna malaltia de transmissió sexual que un hagi de tractar-se o prendre alguna altra precaució. A més, es recomana a tots els interessats que repeteixin la prova periòdicament, al menys un cop a l'any.

Professionals formats

Des de l'Atenció Primària, la Societat Catalana de Medicina Familiar (CAMFIC) ha dut a terme sessions formatives per a metges, metgesses, infermers i infermeres, de manera que 861 professionals s'han preparat per donar consell específic sobre la sida i el VIH, i



són capaços d'acompanyar els seus pacients per a la realització de la prova o, si més no, recomanar-los de fer-se-la i fer-ne un seguiment posterior.

Actualment, és difícil precisar el nombre d'infeccions pel VIH, ja que al contrari de la sida, la declaració no és obligatòria. La informació sobre els nous diagnòstics d'infecció pel VIH es recull de manera voluntària des de l'any 2001, però constitueix una dada molt rellevant per als investigadors de salut i per prendre mesures preventives.

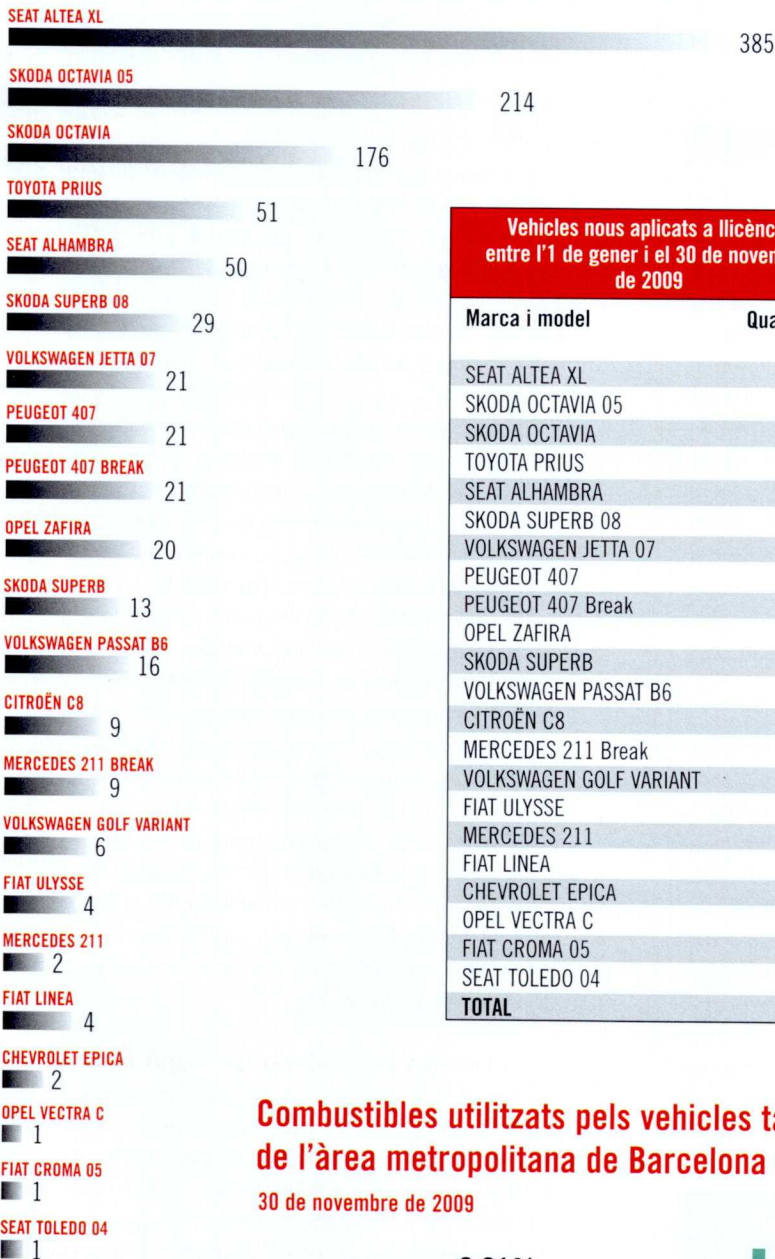
Entre l'any 2001 i el 2008 s'han notificat 3.203 nous diagnòstics de VIH, dels quals en el 25% dels casos no se'n coneixia el lloc de residència. Dels 1.926 residents a Barcelona, el 81,5% eren homes amb una edat mitjana de 35,6 anys, sense diferències entre homes i dones. La via de transmissió més freqüent en els homes van ser les relacions homosexuals (65,5%), i se'n va observar una tendència creixent des del 2000. Entre les dones, les relacions heterosexuals (77,5%) van ser la via més freqüent per arribar a la malaltia.

En resum, a l'epidèmia pel VIH/sida es poden diferenciar dos períodes: el primer, en els anys 80, es caracteritza per una ràpida difusió del VIH que va afectar principalment els usuaris de drogues per via intravenosa; i el segon, després de la introducció de la teràpia anti-retroviral combinada el 1996, en què s'observa un marcat descens dels casos i de la mortalitat per sida. No obstant això, l'existència d'una proporció considerable de persones infectades pel VIH que desconeixen el seu estat i el canvi en la tendència de les conductes sexuals de risc poden tenir una influència negativa, com ho mostra el fet de l'increment d'infeccions de transmissió sexual. Són les persones més joves les que han de prestar una atenció més gran als riscos que presenta la malaltia per al seu futur en salut i benestar.

Per a més informació, telèfon de la sida:

900 212 222

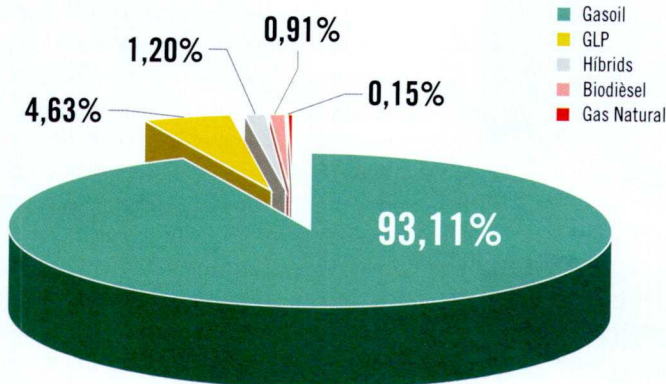
Fins al novembre de 2009,
més de mil taxis es van renovar



Vehicles nous aplicats a llicència entre l'1 de gener i el 30 de novembre de 2009	
Marca i model	Quantitat
SEAT ALTEA XL	385
SKODA OCTAVIA 05	214
SKODA OCTAVIA	176
TOYOTA PRIUS	51
SEAT ALHAMBRA	50
SKODA SUPERB 08	29
VOLKSWAGEN JETTA 07	21
PEUGEOT 407	21
PEUGEOT 407 Break	21
OPEL ZAFIRA	20
SKODA SUPERB	13
VOLKSWAGEN PASSAT B6	16
CITROËN C8	9
MERCEDES 211 Break	9
VOLKSWAGEN GOLF VARIANT	6
FIAT ULYSSE	4
MERCEDES 211	2
FIAT LINEA	4
CHEVROLET EPICA	2
OPEL VECTRA C	1
FIAT CROMA 05	1
SEAT TOLEDO 04	1
TOTAL	1.056

Combustibles utilitzats pels vehicles taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

30 de novembre de 2009



Vehicles aplicats a llicències actives en data 30-11-2009

Marca i model	Quantitat	Percentatge
SKODA OCTAVIA	1754	16,88
SEAT ALTEA XL	1251	12,04
SEAT TOLEDO 99	1173	11,29
SKODA OCTAVIA 05	917	8,83
SEAT TOLEDO 04	868	8,36
PEUGEOT 406	816	7,86
SEAT ALHAMBRA	815	7,85
CITROËN C5	439	4,23
OPEL VECTRA C	403	3,88
SKODA SUPERB	261	2,51
MERCEDES 211	175	1,68
NISSAN ALMERA	153	1,47
MERCEDES 210	130	1,25
TOYOTA PRIUS	125	1,20
VOLKSWAGEN PASSAT 99	114	1,10
PEUGEOT 407 Break	98	0,94
VOLKSWAGEN PASSAT B6	76	0,73
FIAT CROMA 05	75	0,72
MERCEDES 203	68	0,65
FIAT ULYSSE	59	0,57
SEAT TOLEDO	55	0,53
PEUGEOT 407	54	0,52
VOLKSWAGEN JETTA 07	53	0,51
CITROËN C8	50	0,48
OPEL ZAFIRA	50	0,48
NISSAN PRIMERA 02	43	0,41
OPEL VECTRA B	40	0,39
CITROËN XANTIA	35	0,34
PEUGEOT 806	30	0,29
SKODA SUPERB 08	29	0,28
MERCEDES 202	25	0,24
PEUGEOT 307 Break	19	0,18
MERCEDES 211 Break	17	0,16
FORD MONDEO 02	14	0,13
RENAULT 21	12	0,12
MERCEDES 124	9	0,09
NISSAN PRIMERA 97	9	0,09
CITROËN EVASION	8	0,08
FORD MONDEO	8	0,08
FIAT LINEA	7	0,07
FIAT MAREA	7	0,07
NISSAN PRIMERA	6	0,06
MERCEDES 201	6	0,06
RENAULT LAGUNA	4	0,04
OPEL VECTRA	4	0,04
-	4	0,04
PEUGEOT 405	3	0,03
VOLKSWAGEN GOLF VARIA	3	0,03
LTI CARBODIES	2	0,02
VOLKSWAGEN PASSAT	2	0,02
CHEVROLET EPICA	2	0,02
NISSAN SERENA	1	0,01
LTI TXII BRONZ	1	0,01
OPEL OMEGA	1	0,01
FORD SIERRA	1	0,01
TOTAL	10.387	100,00

VOLKSWAGEN CARAVELLE

Una nueva alternativa

Maria Àngels Pujol

mapujol@arrakis.es

Un sector tan activo como el del servicio del taxi ha de estar abierto a todas las alternativas que los clientes pueden presentar, y es por ello que en la gama de modelos que se han homologado pueden encontrarse berlinas, familiares e incluso monovolúmenes. Sin embargo, en estos momentos se encuentra en trámites de homologación un modelo que por sus características es inédito en la gama del taxi. Se trata del Volkswagen Caravelle, una versión derivada del furgón Transporter T5 de la marca alemana que se encuentra en su quinta generación y que está siendo homologada para el servicio del taxi para personas con discapacidad física y que precisan moverse en silla de ruedas. Es, en definitiva, el primer monovolumen de estas características que, sin lugar a dudas, será muy bien recibido, considerando el usuario que se beneficiará de su presencia.

Espacio, una de las características del modelo

Como se ha referido antes es de la quinta generación del modelo que acaba de llegar al mercado y que, frente a la anterior, supone una modernización de imagen con los cambios estéticos que se han realizado, pero sobre todo, lo más importante del modelo es la incorporación de toda una nueva gama de motores diésel que destacan por su mejor rendimiento, tanto en consumos más bajos como en emisiones de CO₂ más reducidas.

Estéticamente, esta nueva generación muestra un frontal de nuevo diseño, que está claramente inspirado en la línea que la marca ha impuesto en sus turismos, con una parrilla y



unos grupos ópticos más estrechos y un capó más prominente y afilado. Los parachoques frontal y trasero, más envolventes, son de nuevo diseño y lo mismo se puede decir del portón trasero, los pilotos, las llantas y los retrovisores exteriores que incorporan la antena de la radio. Las dos puertas delanteras son de apertura convencional pero las dos traseras son correderas con un amplio grado de apertura, de modo que el acceso resulta muy cómodo.

El VW Caravelle es un monovolumen de buenas dimensiones, ya que su carrocería mide 4,89 metros de longitud, en tanto que la altura se sitúa en los dos metros y la anchura en 1,90, con una distancia entre ejes de tres metros. A la vista de estas cotas, muy cuadradas, resulta obvio que la amplitud de espacio es una de las características del modelo, tanto para los ocupantes de las plazas delanteras como en las traseras, sin olvidarnos del maletero cuya capacidad puede llegar hasta los 800 litros. El salpicadero es de nuevo diseño, muy funcional, con todos los mandos distribuidos racionalmente y al alcance de la mano, destacando en este sentido la proximidad de la palanca del cambio que hace que su accionamiento sea muy cómodo. También el cuadro de instrumentos, con un borde cromado, es de nuevo diseño, con una iluminación que ahora es en blanco y con la función de recomendación de marcha adecuada para un ahorro de combustible. En líneas generales se ha modernizado la imagen y se ha elevado la percepción de calidad en materiales y acabados, destacando los nuevos tejidos de los tapizados.

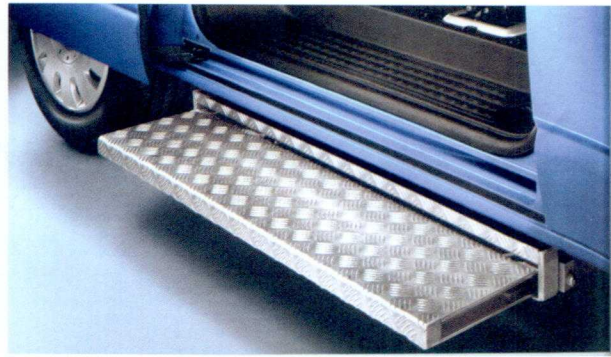
Lo más importante, debajo del capó frontal

De todos modos, lo más importante de esta nueva generación se esconde debajo del capó frontal. Y es que Volkswagen ha cambiado todos los motores que tenía en su gama diésel. Ahora está integrada por cuatro propulsores todos de dos litros de la conocida familia Tdi, pero el sistema de inyección directa ya no es por inyector-bomba, sino por conducto común, lo que unido a la presencia de un filtro de partículas les permite cumplir con la nueva normativa anti-contaminación Euro 5. Este sistema de inyección aporta otras mejoras, como un nivel sonoro y de vibraciones muy inferiores al de la gama anterior y que Volkswagen valora entre 4 y 5 decibelios menos, lo que permite disfrutar de un elevado confort de marcha, algo que sin duda se apreciará en los desplazamientos largos. Por si no fuera suficiente, el consumo y las emisiones son otros valores que han salido beneficiados con este cambio, ya que estos nuevos motores ofrecen cifras hasta un 10 por ciento más bajas en ambos

aspectos. Y todavía queda otro punto importante a considerar, y es que en los costes de mantenimiento se ha logrado una importante reducción, ya que ahora el cambio de la correa dentada del motor se realiza a los 210.000 kilómetros en lugar de a los 125.000.

Motores

Cuatro son los motores turbodiésel disponibles. Todos parten del mismo bloque y cilindrada, 2 litros, pero ofrecen distinta potencia: 84, 102, 140 y 180 CV. Las diferencias de potencia entre ellos radican en la programación de la centralita electrónica, el tipo de turbo utilizado y el tamaño del *intercooler*. En el caso de los dos primeros, el turbo es de tipo convencional y sin árbol contrarrotante, en tanto que el motor de 140 CV lleva el turbo de geometría variable y el de 180 CV va provisto de doble turbocompresor. Los dos primeros van asociados a una caja de cambios manual de cinco velocidades en tanto que los otros dos pueden ir con un cambio manual de seis marchas o un cambio automático DSG de seis marchas y con utilización secuencial. Por lo que respecta a suspensiones, delante monta un sistema McPherson con estabilizadora y atrás es de eje rígido con estabilizadora, en tanto que los frenos son de discos ventilados los delanteros, y macizos los traseros.



Ficha técnica

VERSIONES	2.0 TDi	2.0 TDi	2.0 TDi	2.0 TDi
Cilindrada (cc)	1.968	1.968	1.968	1.968
Diámetro x carrera (mm)	81 x 95,5	81 x 95,5	81 x 95,5	81 x 95,5
Nº cilindros (válvulas)	4 en línea (16)			
Relación compresión	16,5 a 1	16,5 a 1	16,5 a 1	16,5 a 1
Alimentación (inyección)	Inyección directa por conducto común			
Combustible	Gasóleo			
Poten. máx. (CV/rpm)	84/3.500	102/3.500	140/3.500	180/4.000
Par máx. (mkg/rpm)	22,4/1.250	25,5/1.500	34,6/1.750	40,8/1.500
Tracción	Delantera			
Cambio (nº velocid.)	Manual (5)	Manual (5)	Man.(6)/Aut.(6)	Man.(6)/Aut.(6)
Suspensión del./tras.	Independiente/semiindependiente			
Dirección (asistencia)	De cremallera (sí)			
Diámetro de giro (m)	11,8			
Frenos del./tras. (ABS)	Discos ventilados / discos macizos (sí)			
Largo/ancho/alto (m)	4,89/1,90 1,99			
Batalla (m)	3,00			
Capacidad maletero (litros)	818			
Velocidad máx. (km/h)	148	157	173 /172*	191/191*
Aceler. 0-100 km/h (s)	23,6	17,9	14,2/14,7*	11,4/11,3*
Consumo homologado (l/100 km)				
Urbano/extraurbano	9,5/6,1	9,7/6,3	10,4/7,1-10,4* /6,9*	9,8/6,7-10,2* /6,9*
Mixto	7,3	7,5	8,3-8,2*	7,8-8,1*
Capacidad depósito	80 litros			
Emisiones CO ₂ (gramos/km)	193	198	219-216*	205-214*

*datos correspondientes a la versión automática

Publicitat



videos de demostración
en la web

MAMPARAS DE SEGURIDAD JUCCS PATENTADA
TOTALMENTE DESMONTABLE en menos de 3 minutos
Sin necesidad de herramientas

JUNCA
accessoris, s.l.

Se desplaza junto con el asiento

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

No se pierde espacio en el interior

Con posibilidad de ser reutilizada
si cambia su vehículo!

De las más económicas del mercado

Fabricación e información

972 162 406 - 972 860 851

Disponemos de instaladores en Madrid, Bilbao y Barcelona
info@juncaaccessoris.com - www.juncaaccessoris.es

902 101 564, el telèfon del servei d'objectes perduts per al taxista i l'usuari

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

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

Agenda

Llicència	Nom del titular
1865	José Antonio López Abellán

Bossa

Llicència	Nom del titular
2694	Juan Antonio Romero Rodríguez
3106	José Cendrós Batet
3881	José Luis Marchante Mena
5566	Cristina Herrera Lozano
6697	Gregorio San José González

Càmera

Llicència	Nom del titular
2611	José Fernando Reyes Gimeno
7013	Manuel Montero Hernández

Roba

Llicència	Nom del titular
1935	Gabino Carballo Rodríguez
5538	María Josefa Vidal Silva
133	Nicanor Salazar Díaz
855	Daniel Marro Guerrero
9318	Antonio Rivera Álvarez

Claus

Llicència	Nom del titular
9008	Francisco Hornillos García
8122	Manuel Carrera Daquinta
648	Boualem Medjerab Aliouat
6114	Manuel Miguel Fernández Romero
598	Francisco Alonso Frías
5264	Jesús Cibeiras Básalo
4334	Manuel Quesada Ruiz
3846	Joan Enric Ferrer Solé
3544	José Fernández Figueras
3382	Eva De Vicente Martí
10121	Alejandro Lopezosa Leal

Cartera

Llicència	Nom del titular
7379	Antonio Fernández Vallejo
2833	Juan Manuel Risco Barranquero
2611	José Fernando Reyes Gimeno
10322	Amalio León Tena
10242	Félix Vera Morgades

Maleta

Llicència	Nom del titular
228	Joaquín Calvo Prats
2033	José González A.
4680	María Luz López S.
6263	Arriba Taxis, S.L.
8122	Manuel Carrera D.
8605	Juctax S.L.

Mòbil

Llicència	Nom del titular
9841	José Reyes García
7964	Amadeo Vargas Lázaro
7594	Sergio Francisco Vicens López
5413	Juan Ruiz Rodríguez
476	Luis Mansilla Vargas
4575	Santiago Cerda Hernández
2306	Francisco Javier Morán Afonso
2023	César Morodo Pasarín

Altres

Llicència	Nom del titular
2567	Pedro Ciruelos Gaviño
468	Antonio Cruz Girona
7525	Carlos Martín Conesa
10681	Antonio Eusebio Toledo Mancha
10706	Manuel Cutillas Rives
7991	David Hernández García
4095	Manuel López Martín
9130	Jorge Muñoz Rovira
4281	José Antonio Martínez Prieto
7	Antonio Porras García
8709	José Mutilva Blasco

Ulleres

Llicència	Nom del titular
7637	Juan Carlos Canchis Torres
1231	José María Ros Aspa
2997	Jorge Carbonell Escofet
5461	Carlos Candao Cavero
10831	Rafael Sánchez Casilda
2856	Daniel Cubero Gámiz
1741	José Forcadell Lluís
111	José Ramón Gómez Vázquez

Preneu-ne nota!

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

Recordeu que el Servei d'Atenció i Gestió d'Objectes Perduts de l'IMT recull les trucades dels taxistes que han trobat un objecte en el seu vehicle i que també podeu comunicar-ho en línia a través del portal web www.taxibarcelona.cat

Els objectes trobats en el taxi es dipositen a l'Oficina de Troballes de l'Ajuntament de Barcelona (plaça de Pi i Sunyer, 8 -10) o a les seus de la Guàrdia Urbana de Barcelona.

Publicitat

SIMPLY CLEVER



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

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

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

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

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



NOU **SEAT** ALTEA XL

Present i futur del TAXI

Diesel

**Gas
Ecològic**

El millor preu i servei el trobarà a Auto Fuber

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

OFERTES 2009

Inspecció 15.000 Km. Oli + Filtre Oli + Revisió amb Màquina Diagnosi
Inspecció 30.000 Km. Oli + F. Oli + F. Aire + F. Pol.len + Revisió amb Màquina Diagnosi
Substitució Pastilles Frens Davanters
Substitució Pastilles Frens del Darrera

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

Aquests preus no inclouen l'IVA

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

Auto Fuber

LA MILLOR SOLUCIÓ
PER A UN BON MANTENIMENT
DEL SEU TAXI TOTES LES MARQUES

- ✓ Servei Integral de l'Automòbil
- ✓ Àrea d'Atenció al Client
- ✓ Àrea de Vendes
- ✓ Recanvis i Accessoris

- ✓ Mecànica
- ✓ Electrònica
- ✓ Planxa i Pintura
- ✓ Alineat, Equilibrat i Pneumàtics



No tanquem al migdia



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

Auto Fuber

Bones Festes

SEAT

Auto Fuber, S.A.
Servicio Autorizado SEAT

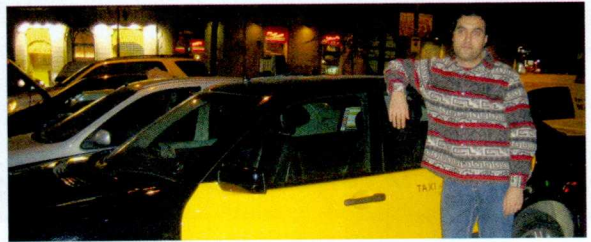
Badajoz, 52
08005 BARCELONA

2010

Una de les satisfaccions de l'època Nadalencna és tenir l'oportunitat de donar-te les gràcies i desitjar-te al millor per al nou Any

Las aventuras de Mariano

Entrevista al taxista Mariano Gutiérrez



Jesús Gutiérrez, un obrero sin tacha, nació con la osadía suficiente para cruzar de ida y vuelta el Atlántico. A los veintitantos, transmigró con su alma a Barcelona, en la que echó las quinielas con el pronóstico del mal de amores. Conoció a su futura mujer, María Galindo, que le ha sobrevivido, con quien se fugó a Venezuela, visto lo visto en un país de mentecatos que no había atajado el paludismo ni los papanatismos ilustres de un régimen represor como el de Franco.

Jesús Martínez
revista-taxi@amb.cat

Después de diez años de faenas ingratas que no se adecuaban a los relatos de los indianos, regresaron a Europa, y se asentaron en Grenoble (Francia), creyendo que su motor económico arrastraría sus penurias. Nada más lejos de la realidad. Al cabo de un año, la nostalgia de María y la evidente sensación de angustia del hombre, incapaz de saber si *le petit déjeuner* correspondía al desayuno, la comida o la cena, les hicieron tomar una decisión acertada: volvieron a Barcelona, a una patria que funcionaba a trompicones, y que aún gateaba bajo los escombros de una posguerra interminable.

Mariano, el segundo hijo de Jesús y María, creció viendo cómo su familia cuidaba a su familia. “Mis convicciones se deben mucho a la historia de mis padres y a las putadas que han pasado.”

Nacido en el barrio de Horta en 1969, Mariano empezó a salir de fiesta en los ochenta, la década más crítica, que conjugaba los excesos del alcohol y las drogas con las ansias de una libertad mal entendida. Se vistió a su manera, con la

firme pretensión de comunicar el descontento generacional que no encontraba salida en los programas de inserción laboral y que se rebeló en las manifestaciones estudiantiles de 1987, nuestro Mayo del 68.

Al estilo punk, atado con cadenas e imperdibles, con las botas militares y con la chaqueta de cuero clave-teada, Mariano asistía a las clases del Instituto de Formación Profesional Patronato Ribas. Los profesores, curados de espantos, se limitaban a encauzar los jóvenes destinos, en función de los gustos de cada cual. Paradójicamente, Mariano escogió Peluquería y Estética, aconsejado por un padre que se rompía la espalda en una de las últimas fundiciones de Barcelona y por una madre que fregaba escaleras: “Hijo, aprende un oficio”.

Las tijeras de Llongueras no cuajaron; ningún peine podía doblegar los pinchos de su cresta de gallo rojo. Después de algún escaqueo en los estudios superiores (Educación Social en la escuela Traç, de la Generalitat, y Trabajo Social en la Universidad de Barcelona), se puso a trabajar sin muchos miramientos: “Somos currantes, tenemos que trabajar por huevos”.

Antes debía arreglar cuentas con el

Estado. “Tenía un colega que con 16 años se fue a la Legión. Entonces, yo le dije: ‘Tú te vas a la Legión y yo me voy a la objeción’. Me planté en Capitanía con 17 años para declararme insumiso. Pensé: ‘Bueno, yo ya me espabilo para que cuando me toque esta gente sepa que no voy a ir’. Ni me hicieron caso, porque aún era menor. ‘Vuelve de aquí a tres meses’, me dijeron”, y Mariano la lió de tal manera, que durante años recibió citaciones de los juzgados.

“No me gusta el Ejército ni todo lo que representa. Le tengo alergia al color verde. Yo ya hago bastante con aguantar el cáncer [la sociedad] y la gente chungu.”

Mariano se quedó en las puertas de la cárcel, pero el proceso abierto le impidió que se pudiera presentar a las oposiciones de Correos, cuerpo en el que empezó a trabajar en 1992 y en el que vivió, como Simbad, las mil y una.

“Un día, llegó un paquete extraño. Era un amasijo de hojas de marihuana envuelto en celofán. Había ido pasando de unas manos a otras porque nadie se quería hacer responsable, y ya faltaba la mitad de la planta, que se había ido quedando por el camino o vete tú a saber. El jefe me preguntó: ‘Mariano, ¿puedes entre-

garlo tú?”. Cuando piqué a la puerta del destinatario, salió un chico, y se puso blanco. Le dije: ‘Córtate un poquito, *neng*, que la próxima vez te vendrá un *madero* [policía]’, cuenta, con las vicisitudes de sus experiencias.

Mariano es inocente y consecuente con la plana mayor de sus principios. Durante años, alternó Correos con la mensajería privada, “en el reparto de correo ordinario y urgente”.

“De *mensaka* me advertían algunos clientes: ‘Al tanto con esta que va caliente’.”

En 1998, molido por los dolores que le causaban dos hernias, aparcó la moto de mensajería con los cobros impagados, y aparcó el carrito de los telegramas. Se compró un Mercedes Clase E de gasoil, sillón ortopédico y cambio automático. Le costó siete millones de pesetas, y aún lo está pagando. “El coche lo tengo que amortizar en 20 años. Lo pillé para ser taxista. A mí nunca me ha gustado tener jefes. Además, el horario es flexible”, explica, y se enfrasca en las anécdotas de las noches, con las que Chicho Ibáñez Serrador podría volver a emitir un *remake* de *Historias para no dormir*. “Una vez, se montaron dos chicas con un petate lleno de dinero. Se excusaron: ‘Que no hemos robado ningún banco, ¿eh?’. Parece ser que no había cobrado la plantilla de la empresa en la que curraban. Un cliente pagó y ellas, que se encargaban de las nóminas, lo cogieron todo y lo dividieron entre los compañeros”, cuenta a tenor de los viajes y los desplazamientos, “situaciones apuradas” que son más de lo que uno se cree.

Mariano se afilió a la sección de Transportes de la CNT-AIT en 1988 (“realmente, la organización no me cumple las expectativas”). Siempre le ha gustado ayudar a los demás. Hace 10 años organizó el servicio Taxis Anarquía. En la tarjeta de visita, el perfil de una Barcelona banda-



Mariano Gutiérrez.

rra: una cucaracha y un gato negro, la estatua de Colón decapitada y el símbolo de la cruz puesto del revés en la imagen de la Sagrada Familia.

Un enunciado recuerda los postulados de Bakunin, con las letras en caja alta para darles mayor empaque: “FRATERNITAT, SOLIDARITAT, AUTOGESTIÓ, ACCIÓ DIRECTA”.

“Promuevo servicios gratuitos para gente que no tiene un duro, carreras con conversaciones críticas con el ciudadano, aunque algunos sean la pera, y música a la carta, que va del rock duro al jazz. Una vez me llamó un hombre que se interesó por nuestra oferta, pero cuando supo que las siglas ácratas estaban detrás de la iniciativa, al principio, se echó para atrás: ‘Es que a mi abuelo lo mató la FAI’. Pero eso ya está superado. Hoy me llaman incluso de la COPE y los Mossos d’Esquadra, atraídos por estas dos palabras: amabilidad y simpatía”, describe Mariano Gutiérrez, un chaval peculiar que con su Mercedes y *El Jueves* recorre las calles de Barcelona repartiendo mantas para los indigentes que duermen en los cajeros automáticos.

Mariano no tiene MP3, aún escucha cintas de casete. No tiene ordenador. No tiene cuenta de correo elec-

trónico (“prefiero las relaciones personales”). No tiene móvil. No tolera la presencia de líderes “ni de personas destacadas”, y prescinde de “las actitudes y los comportamientos de protagonismo”.

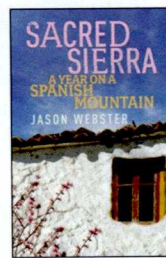
Se aplica su máxima: vive y actúa.

Sólo dos veces ha votado en su vida. La primera, en el referendo sobre el ingreso de España en la OTAN, en 1986, cuando ni siquiera tenía la edad, lo que provocó que saliera en los periódicos al día siguiente: “...el caso de un joven que sin edad, votó” (en contra, claro). La otra vez que metió una papeleta en la urna fue para votar a Izquierda Unida en las elecciones generales del 12 de marzo de 2000. “Fue como homenaje a mi padre, que justo había fallecido. Es lo que él hubiera votado.”

Hace un año recibió el premio FAD de diseño por la creatividad de sus propuestas. Se lo otorgó Foment (!) de les Arts Decoratives.

Lástima que los cargos públicos de la política le resbalen. Sería un buen candidato de la oposición. Mantiene la coherencia. Por ahora, se lo pasa pipa. La frase se le ocurrió mientras se duchaba: “Cada cliente, una experiencia. Cada viaje en taxi, una aventura”.

La montaña sagrada, de Jason Webster



Ediciones Los libros del Lince, Barcelona, 2009. 358 pàgines. 24 euros

Salvador Redón

revista-taxi@amb.cat

Un anglès de 39 anys s'instal·la en un mas de les muntanyes castellonenques i escriu un llibre sobre la seva experiència. Què hi pot haver d'interessant per al públic espanyol? Més enllà de l'assenyada resposta del bon lector (allò del "depèn del que digui i de com ho digui"), la meua, un cop llegit el llibre, és entusiasta. El text que acompanya el títol —*un viatge hacia la autenticidad, la lentitud, el silencio y las leyendas de un paraíso perdido*— resulta quelcom més que un afegit publicitari en aquest cas. M'ha semblat una lectura no només interessant i valuosa, sinó també alligadora en molts aspectes.

Jason Webster, llicenciat en llengua i literatura àrabs per la universitat d'Oxford, crític i col·laborador de mitjans com *The Guardian* o *The Observer*, ha publicat quatre llibres diversos sobre una Espanya diversa, passant pel flamenc o la petjada islàmica. L'acollida d'aquestes obres a la Gran Bretanya ha estat molt bona (i no només a Anglaterra: s'han traduït a 12 llengües per ser publicades en 14 països), i els mitjans no han dubtat a comparar-lo, arran l'èxit de *Sacred Sierra*, amb hispanistes com Gerald Brenan (qui va inspirar la pel·lícula *Al sur de Granada*, de Fernando Colomo), Paul Preston, Hugh Thomas o Gilles Tremlett. L'editorial espanyola que s'ha fet amb els drets de publicació del conjunt de la seva obra ja va editar



Jason Webster.

fa un any *Las heridas abiertas de la Guerra Civil: un viaje por la España desmemoriada*.

Webster va viure una joventut agitada, però va assentar el cap quan va enamorar-se de la seva parella valenciana. Junts van decidir fugir de la vida urbana i acabaren en un paratge aïllat als peus del massís del Penyagolosa (1813 m), on descobriren un estil de vida absolutament diferent, les adversitats de la vida al camp, i la tenacitat necessària per poder tirar endavant. Les vicissituds i vivències del seu primer any a la nova llar li inspiraren el llibre, una immersió literària plena en les complexes geografies i història de la zona, i, per extensió, del país i d'Espanya. El retrat cru del paisatge i del paisanatge, la seva admiració i estima sincera per tot el que l'envolta, l'ús d'una fina ironia, i una sensibilitat esglaiadora, proporcionen a l'obra la capaci-

tat de transmissió que un projecte tan personal requereix per traspasar fronteres culturals i polítiques. Que ningú no esperi trobar a *La montaña sagrada* una apologia burda del neoruralisme, més aviat es tracta d'un llibre de viatges, un itinerari que redescobreix tant les riqueses com les misèries d'una terra i d'una empremta humana secular, per esdevenir un viatge al jo íntim del propi autor i una aproximació a una possible ànima col·lectiva ibèrica.

L'estructura de l'obra reproduïx com a capítols independents els dotze primers mesos de vida al mas —començant per setembre—, però els agrupa en quatre parts —que reben el nom dels quatre elements: terra, aire, aigua i foc— corresponents, a grans trets, a les quatre estacions. Cada capítol va precedit per un conte popular, i les primeres línies es reserven a la transcripció d'unes notes extretes d'un tractat d'agricultura escrit al segle XII per l'andalúsí Ibn al-Awan, que aporta una nota simpàtica i d'autenticitat a tot el conjunt. La prosa de Jason Webster acaba d'adobar-ho, amb un estil nat de contador d'històries i els recursos d'un il·lustrat hàbil i perspicaç.

L'editorial ens adverteix que la lectura de *La montaña sagrada* podria canviar les nostres vides. No sé com acabarà la meua, però els reconec que, hores d'ara, encara em sento aclaparats pel romanticisme que en les seves pàgines s'hi destil·la.

Felices fiestas

a todos los taxistas de Barcelona

Recuerda que en Barcelona tienes 32 estaciones de servicio donde obtener un **descuento inmediato en tus repostajes**. Sólo con tu tarjeta de Bonificación.



**Esta Navidad,
no olvides tu tarjeta.**

Alella

Cr. Alella, km 1

Arenys de Mar

Cr. N-II km 655,9

Badalona

Cr. N-II, Km 629

Av. Caritg, s/n

Av. Dinamarca esq. Com. Europea

Av. Marqués Montróig esq. Antoni Borri

Barcelona

Cl. Almogávares, 159 - 161

Cl. Balmes, 288

Cl. Clot, 2

Cr. Esplugas, 103

Cl. Pedro IV, 440 - 450

Cl. Via Favencia, 75 - 121

Castelldefels

Av. Constitución, 364

Cerdanyola del Vallès

Ronda de Cerdanyola, s/n

El Prat de Llobregat

Cl. Federica Montseny, 2

Gavá

Av. Joan Carles I esq. Cl. Argila

Hospitalet de Llobregat

Cl. Sta. Eulalia, 178 - 180

Cl. Botánica esq. Metalúrgica, 21 - 23

Cl. Renclusa, 36

Cl. Fortuna, 34

Mataró

Ronda Països Catalans, 15

Montgat

Cr. Montgat-Tiana, km 0,153

Pineda de Mar

Cl. Llabeig, 1 - 7

Rubí

Cl. Pagesia 14, Pl. La Bastida

Sant Boi de Llobregat

Cl. Cantabria, 3

Cr. C-245, Garraf-Barcelona km 8,9

Sant Celoni

Cr. C-251, km 21

Sant Cugat del Vallès

Cr. Cerdanyola, 108

Ronda Nord, s/n

Sant Feliu Llobregat

Cr. Sansón, s/n

Sant Vicent dels Horts

Cl. Claverol esq Cr. C-2005. s/n

Santa Coloma de Gramanet

Av. Francesc Macià, 226

Viladecans

Cl. Agricultura, 19

Cinema

Avatar



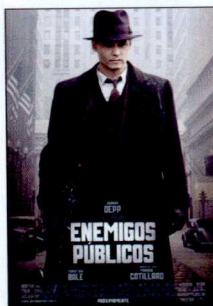
Marc Sanchís
sanchis@amb.cat

Hace mucho, mucho tiempo, en una galaxia muy lejana, fui a ver *El señor de los anillos* en el cine Comedia de Gran Vía esquina Passeig de Gràcia. ¿Pero qué dice? ¿El señor de los anillos? ¡Si es del dos mil! ¡Tú flipas! No se amontonen, amigos, que no flipo; me refiero a la adaptación de 1982 de Ralph Bakshi, rodada —en tierras castellanas— usando una técnica entonces novedosísima que combinaba imagen real con dibujos animados. Ahora se vería cutrilla pero es bonita, y cuando se estrenó la versión moderna nadie la recuperó ni la mencionó, ni aún como curiosidad arqueológica. La anécdota viene a cuento porque James Cameron, director de *Avatar* y copropietario del sistema digital con que ha filmado la película, se lo juega todo —230 millones de presupuesto— a la carta

tecnológica; ya lo hizo con *Terminator* y con *Titanic* y resulta que su socio en este nuevo proyecto es Peter Jackson, director de *El señor de los anillos...* versión moderna, claro está. Cameron, Jackson y Hollywood en general apuestan a que en el futuro casi todas las películas serán en tres dimensiones, y por esa razón *Avatar* debe verse con gafotas o en una megapantalla de trepoientosmil megapíxels. La historia, como pueden imaginar, es lo de menos; un marine parapléjico entra en el cuerpo de un alienígena para sofocar una rebelión alienígena contra los humanos que pretenden explotar el planeta de los alienígenas hasta el tuétano. Dicen que *Avatar* será una trilogía; supongo que dependerá del éxito de la primera entrega. Es una película muy bella, espectacular, y sin ninguna alma. Su importancia estriba en el camino que va a abrir, tan inexorable como el que marcó en su día *La guerra de las galaxias*. Por cierto, leí que George Lucas y Steven Spielberg acudieron a un pase privado de *Avatar* y dieron su bendición.

Enemigos públicos

► John Dillinger va ser un atracador de bancs durant la Gran Depressió. Era lladre, assassí, i un paio carismàtic que explotava el poder dels mitjans de comunicació. En una època de corrupció i atur rampants —tan semblant a la nostra— en què la gent era estafada pels bancs i pel govern, Dillinger jugà a ser Robin Hood canviant l'arc i les fletxes per la metrallera. *Enemigos públicos* és una història de batusses i bales, però també mostra la manca d'escrúpols del poder estatal, encarnat per un incipient FBI, a l'hora de combatre el crim. El repartiment masculí està sublim, però destaco la preciosa actriu francesa Marion Cotillard.



Déjame entrar

► Gràcies a Ingmar Bergman sabíem que els suecs estan tots xalats. Per la trilogia *Millenium* de Stieg Larsson i per Henning Mankell, creador del comissari Wallander, sabem que la civilitzada Suècia és plena de secrets i maldats. En aquest context fred i obscur irromp la sorprenent nena vampira de *Déjame entrar*, gran sorpresa del darrer festival de Sitges, tan allunyada del Dràcula clàssic amb smoking i ullals com dels adolescents tipus Calvin Klein de *Crepúsculo*. És una pel·lícula que no juga la carta facilona dels efectes especials i que manté l'interès de l'espectador. I et dóna tres o quatre ensurts. Us la recomano molt i molt.





Monica Naranjo: Adagio

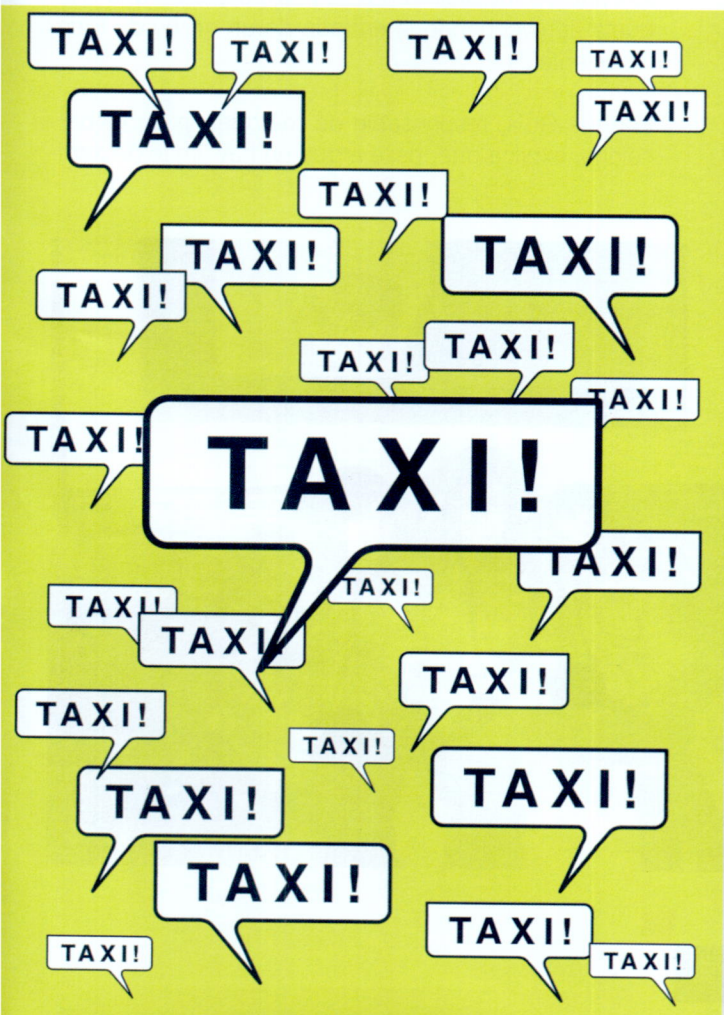
► ¿Quién no bailó en su día, o no sufrió en sus tímpanos, en alguna fiesta más o menos "atacá", temas como *Sobreviviré o Desátame?* Mónica Naranjo, la pantera de Figueras que se abrió camino a puritito latigazo de sus cuerdas vocales regresa con un grandes éxitos versionados con una orquesta sinfónica (la Filarmónica de México, para más señas). Esto de las recopilaciones suele camuflar la falta de savia nueva, pero escuchar estas canciones arrebatadas y viscerales con violines y trompetas de fondo tiene su gracia. Sea como fuere, la cosa le ha ido lo bastante bien como para montar una gira... con la orquesta a cuestas.



La pasión

► Nino Bravo murió al volante en 1973 a los 28 años. Su muerte, como la de Cecilia tres años después también en accidente, conmocionaron a una España que pasaba página y que se identificaba con esta nueva generación de cantantes. Al cumplirse 40 años de su primer contrato discográfico, aparece este recopilatorio con versiones de Bisbal, Rosario, Amaia Montero y Marta Sánchez, entre otros. No ha faltado quien critique el oportunismo o el escaso gusto de alguno de los participantes en el homenaje, pero lo importante, igual que en el caso de Cecilia, es que Nino Bravo dejó un legado que perdura décadas después de su muerte... nada mal para un chico de Ayelo de Malferit, València.

Publicitat



BARCELONA ESTA LLENA DE OPORTUNIDADES,
barna taxigroc TE LAS DA TODAS

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

PRIMERA
CUOTA
GRATIS

93 551 93 68



BAR

Icebar, copas gélidas junto a la playa

Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

Cuatro amigos han hecho una apuesta: uno de ellos dice ser capaz de aguantar media hora a -10° sin llevar puesta una chaqueta, mientras que el resto piensa que es imposible soportar así ese frío. Antes de entrar, tres de ellos se atavían con el anorak –encima del que ya llevan– y los guantes que les prestan en el Icebar y el cuarto entra en mangas de camisa. El Icebar está situado a pie de playa en la Barceloneta y en su interior se alcanzan temperaturas de hasta -15° .

El exterior del establecimiento, ubicado entre una discoteca y un restaurante, es una terraza *lounge* con sillas transparentes y mesas y sofás en azul, colores que anuncian lo que encontrará el visitante en el interior: un impresionante espacio completamente hecho de hielo y rodeado de figuras de hielo labrado donde se puede tomar una copa igual que si se estuviera en algún país nórdico. La entrada cuesta 15 euros e incluye un cóctel, aunque en páginas *web* como cupo-

neo.com o salir.com o en el propio blog de Icebar (www.icebarcelona.blogspot.com) se pueden encontrar descuentos y promociones. Una gélida Sagrada Familia preside la pequeña sala, por donde también corre uno de los célebres lagartos de Gaudí, un gigantesco oso, unas impresionantes cortinas de hielo y bloques esculpidos en forma de taburetes, bancos y mesas cubiertos de pieles.

El termómetro marca siete grados negativos. Después de asegurarse de que están rodeados de auténtico hielo y de fotografiar cada rincón, los cuatro amigos acuden a la barra –un gran bloque también de hielo– a pedir un cóctel que les sirven en sendos vasos hechos de hielo. Dos enormes pantallas proyectan la película *Iceage*. A los quince minutos el frío empieza a calar y los amigos se cubren con las capuchas. El más atrevido decide al fin rendirse y sale a buscar una chaqueta aprovechando la entrada de un grupo de turistas orientales.

Enrique Guía, responsable de márketing de Icebarcelona, explica que, pese a que no hay límite de tiem-





po, la mayoría de gente no está en el interior del Icebar más de 30 o 45 minutos. Guía asegura que cuando más afluencia de público tiene el local es en verano porque con el calor los clientes tienen curiosidad por experimentar el contraste de temperaturas: "Mucha gente entra a refrescarse porque si al sol hay 40 grados y en el bar -10° pueden notar una diferencia de 50 grados con solo cruzar la puerta". Este año Icebar

celebra su segundo aniversario y durante este tiempo han tenido muy buena acogida: "Cada vez nos van conociendo más y no sólo los turistas se acercan a probar; la mitad de nuestros clientes son locales. Además, los niños pagan la mitad", dice Guía. La idea del establecimiento, importada de Holanda, se basa en gran parte en su decoración. En ella intervienen escultores especializados en hielo que se encargan de restaurar las figuras cada seis meses o bien de cambiar el diseño por completo.

El único acceso al bar está en la misma playa y, por tanto, no se puede acceder en coche hasta la puerta. No obstante, es posible estacionar al final de la calle Marina y bajar por las escaleras de acceso a la playa. El bar se encuentra a unos 20 metros.

Icebar

C/ Ramon Trias Fargas, 2 (a pie de playa)
08005 Barcelona
Tel.: 932 241 625
Abierto todos los días de 16 a 2.30 h
www.icebarcelona.com
info@icebarcelona.com



Publicitat

Net Catalunya

NETEJA INTEGRAL DEL TAXI

Inclou:

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

Amb certificat de l'Àrea Metropolitana (OBSEQUI)

En agraïment a la vostra confiança

NET CATALUNYA garanteix

la neteja del vostre taxi durant **12 mesos**
(en cas d'accident produït per clients)

Altres ofertes:

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

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

Per només



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

(monovolums + 30€)

Els Nostres Serveis

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

C. Esteràs 11 - 13 08028 BCN 934 216 337

netcatalunya@netcatalunya.net

BOTIGA D'ANTIGUITATS

L'Arca de l'àvia, el paradís 'vintage'



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

Fa 25 anys que la Carmina Vinyas treballa a l'Arca de l'àvia. Avui és molt coneguda per ser una botiga d'antiguitats especialitzada en roba, però els inicis no van ser fàcils: "Els meus pares eren antiquaris i quan els vaig dir que volia vendre roba antiga em van dir que estava boja remenant roba vella i bruta!". La Carmina vivia a París, on la roba antiga era molt valorada i ella va decidir portar la idea a Espanya. Aquí, aquests articles s'utilitzaven "per rentar cotxes", comenta, i la gent no els apreciava. Va començar amb cortines del segle XIX i actualment s'ha especialitzat en "roba blan-

ca", com la de la llar i els vestits de principi de segle. Les seves filles, Carmina Pairet i Nina Balmes, continuen amb el negoci familiar: "Sóc molt privilegiada perquè a les meves filles també els agrada", diu orgullosa. La més gran té una empresa de vels de núvia i puntes antigues, i la petita, la Nina, treballa a l'Arca de l'àvia i està especialitzada en roba *vintage*: "Combinem diferents generacions i també diferents interessos", explica la Nina, i hi afegeix que ella ha crescut pràcticament darrere el taulell.

L'Arca de l'àvia està situada al barri Gòtic, molt a prop de la catedral i de la plaça del Pi, en un dels carrerons estrets que fan olor d'antic i que estan plens de botigues d'antiguitats i rareses. El local és antic, amb sos-



tres alts i bigues de fusta, i s'hi poden adquirir puntes de coixí, sofisticats cobretaules, acolorida roba *vintage*, vestits de bebè, ulleres, roba per a la llar, nines antigues, peces de bijuteria, barrets, bosses, curiosa roba interior d'època, ventalls de col·leccionista, etc. També confeccionen cortines i vestits i vels de núvia, compren antiguitats (els dimarts a la tarda a la mateixa botiga), personalitzen roba de la llar, lloguen vestuari, restauren vanos i peces tèxtils antigues, etc.

El que més sobta al client en entrar a l'establiment és la fotografia emmarcada de l'actriu Kate Winslet en una escena de *Titanic*. La fundadora del negoci explica que una clienta nord-americana li va comprar molts vestits de principi del segle xx i que, passat un any, la va trucar per avisar-la que Winslet els lluïa a la pel·lícula del famós transatlàntic. L'Oscar al millor vestuari i la difusió que va donar tot plegat a "la botiga del *Titanic*" van dur l'Arca de l'àvia a ser coneguda a nivell internacional. Des d'aleshores, part del vestuari de pel·lícules com *Vicky Cristina Barcelona* (Woody Allen), *Los fantasmas de Goya*, *Hable con ella* (Pedro Almodóvar) o *El perfume* ha sortit de les seves prestatgeries i clients com els dissenyadors Jean Paul Gaultier, John Galliano o Lorenzo Caprile hi han confiat per a les seves creacions.

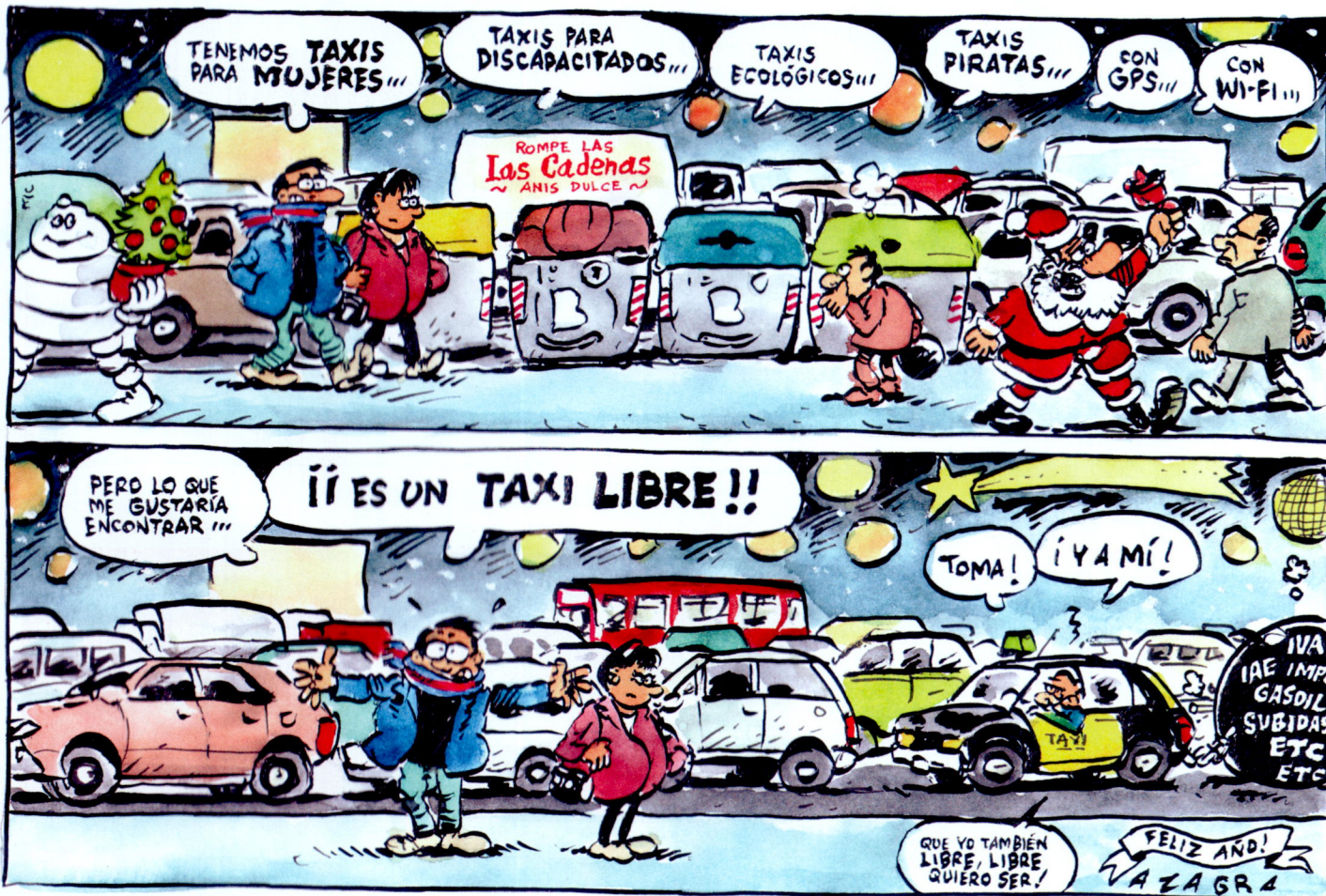
Malgrat tot, l'Arca de l'àvia no deixa de ser un negoci familiar de tracte personal al qual moltes núvies acudeixen a cercar idees per als seus vestits: "M'encanten els *valenciennes!* [un tipus de punta provinent de la ciutat francesa amb el mateix nom]", exclama una clienta que ha vingut perquè la Nina l'assessori amb seu vestit de núvia *vintage*. "Ha estat una qüestió de sort més que de vista", conclou la seva mare modestament.

Arca de l'àvia

C/ Banys Nous, 20
08002 Barcelona
Tel.: 933 021 598
www.larcadelavia.com
Horari: de dilluns a divendres
de 10 a 14 h i de 17 a 20 h,
dissabtes d'11 a 14 h



Tira còmica



Ustedes creen en los ángeles

Maribel Silva
revistataxi@amb.cat

Hacía frío, frío de verdad. El cielo había tomado aquel color gris claro, denso, pesado que anunciaba nieve. Recordaba haberlo oído muchas veces: "En cuanto pare el frío, nevará."

Me tocaba trabajar. Bueno, pensé que esa noche, el 24 de diciembre, Nochebuena, mucha gente saldría de su casa para pasar la fiesta en familia y me dije: "Seguro que muchos se dejan el coche en casa por miedo a la copita de más y tienen que coger un taxi. A mí eso me vendrá de perlas, quizás con lo de esta noche pago el plazo del coche de este mes". La decisión me había llevado a discutir con mi mujer, romper ella a llorar y salir yo de casa después del consabido portazo. Y, en esas estaba...

Cuando alguien levanta la mano, paro, y ese alguien entra en mi coche. "¡Feliz Navidad!", me dijo. Pero yo no estaba para esas historias, estaba enfadado y triste; enfadado conmigo mismo por la discusión y el portazo, y triste porque era una noche para estar en casa; en eso mi mujer tenía razón. No, si yo también estaba en que no iba a venir de veinte talegos más o menos; que no íbamos a salir de pobres. Pero ahora no iba a dar mi brazo a torcer, tenía que mantener mi postura y trabajar.

"Buenas noches", contesté, "No se le ve lo que se dice muy feliz, ¿no?, me preguntó aquel hombre. "Es Navidad, son días de alegría y gozo", apostillé. Yo pensé: "Buen momento para que me caiga una carrera con un candidato a ángel. ¿Por qué será que en estos días se disparan los candidatos a personas de Belén?" Existen los que se creen el Niño Jesús, los reyes Magos, San José, y hasta la mula; y a mí me había caído "el ángel".

Personaje difícil ése de ángel. Todo el mundo espera que le ayude, todo el mundo da por sentado que lo puede todo, que le han enviado a este perro mundo para hacer el bien y si no lo hace, pues no vuelve al cielo. Eso es una putada, no me digan ustedes que no. Por narices tienes que ayudar, si no, te quedas... ¡jo! Tienen alas, cara de bueno, cara de ángel. "¿Dónde llevará éste las alas? ¿Debajo de la gabardina?" Sin querer estaba elucubrando. "Oye", me dije a mí mismo, "mejor que se te haya subido un ángel, que no la mula, que haz un montón". ¿O no?

Instintivamente miré hacia atrás. Él aprovechó para decirme: "Lléveme a la plaza Lluchmajor, por favor. ¿Sabe dónde está?" Siguió hablando. ¡No lo voy a saber! "Allí vivo yo. Sí que lo sé. Conozco el barrio perfectamente". "Estupendo", dijo, sonriendo.

Se le veía buena gente. "Quizás he sido un poco grosero con él. Este hombre tiene culpa de que yo esté trabajando el día de Nochebuena. No tengo por qué pagar mi mal humor con él".

"Oiga, lamento mi actitud. Yo no debería descargar mi mal humor con usted", le dije, "pero me siento fatal, creo que mi mujer tiene razón y hoy no debería haber salido a trabajar. Todo por el cochino dinero".

"No pasa nada, entiendo cómo se siente. Es una noche familiar, los profesionales como usted que tienen que estar al pie del cañón necesitan una gran fuerza de voluntad."

Llegamos a la plaza Lluchmajor, casi al ladito de mi casa. "Son quince euros", le dije. Me dio veinte y me dijo que me podía quedar con el cambio.

Se fue.

Puse el coche en marcha. Me entraban unas ganas locas de aparcar el coche y subir a casa. ¡Vaya sorpresa se iba llevar Araceli!

Por aquello de comprobar cuántas horitas debía hacer más para alcanzar una "hojita" más o menos aceptable, miré en la caja del dinero. "Jo, yo diría que no llevaba tanto hecho. En realidad creo que no han sido más que tres carreras. Ésta es la tercera. ¿Cómo es posible? Este último pasajero me dado una buena propina, pero no salen las cuentas."

Instintivamente miré hacia el asiento de atrás. ¿Saben qué había encima del asiento? Ya se lo imaginan, ¿no? Pues eso: un par de plumas blancas.

L'Àlbum del taxi

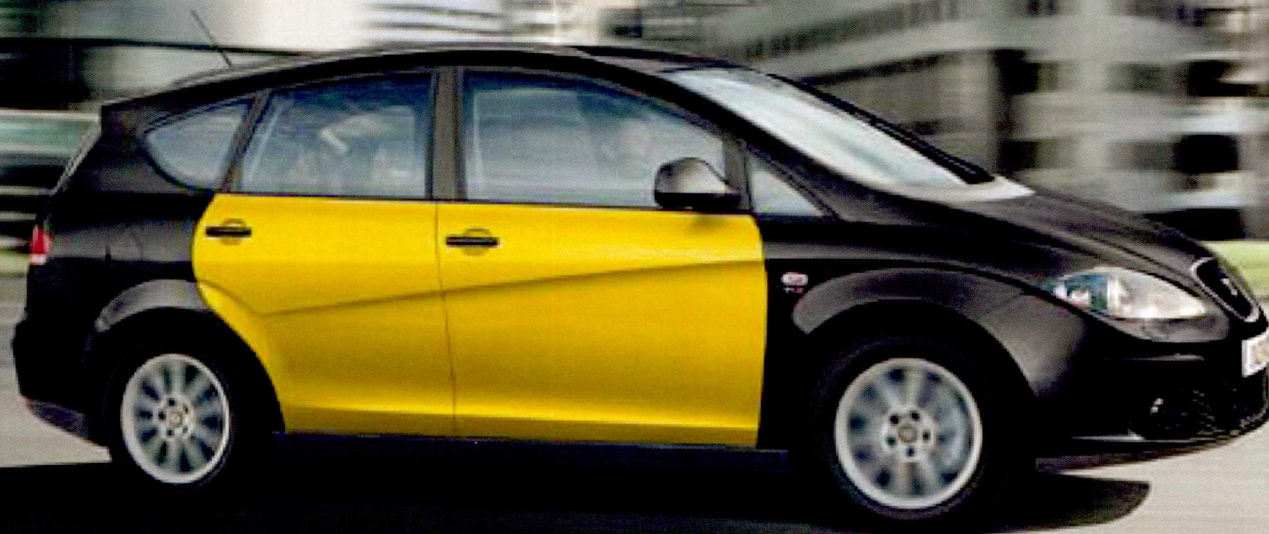
► En Salvador, todos los taxis son de gasolina con el sistema Flex.. Funcionan con alcohol de caña de azúcar (bioetanol). Al estar producido de caña de azúcar, el bioetanol de Brasil no encarece los precios de alimentos básicos como el maíz. Brasil es uno de los países productores de caña de azúcar más importante del mundo y para fabricar el bioetanol sólo destina la 1/4 de la producción total.

Taxi de Salvador de Bahía, Brasil.



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

revista-taxi@amb.cat



2000E

SUPERÁNDONOS CADA DÍA. 50 AÑOS AL SERVICIO DEL TAXI.

PLAN **SEAT**E

SEAT ALTEA XL 1.9 TDI 105 CV TAXI POR **15.024,93 €.**

PVP recomendado en Península y Baleares, Altea XL 1.9 TDI 105 CV Reference: 15.024,93 €. Incluye IVA, transporte, impuesto de matriculación, pintura taxi, ahorro promocional y Plan 2000E en comunidades adheridas. Oferta válida hasta fin de mes. Consumo ponderado: 5,4 l/100 Km. Emisiones de CO₂: 146 g/Km. Imagen acabado Altea XL Style Taxi.

seat.es

SERVICIO PRADES

C. FONT I ESCOLÀ, 2-4 - BADALONA CENTRE - TELF. 93 462 08 77
AV. ALFONS XIII, 43-47 - BADALONA - TELF. 93 387 88 04
C. DE LA TÈCNICA, 9 - BADALONA (MONTIGALÀ) - TELF. 93 497 07 50

Taxímetros Barcino®

DISTRIBUÏDOR EXCLUSIU:



**MONTAJES: TAXÍMETROS - EMISORAS
TELÉFONOS - SISTEMAS GESTIÓN
FLOTAS - ALARMA 112**

NOVEDADES



GOBOX
Con GPS



TXD 30



HALE STP-01 (Espejo)

NUEVA DIRECCIÓN

Carrer d'Àvila, 11 • 08005 Barcelona
Tel. 93 225 95 89 • Fax 93 221 20 99



Bon Nadal i Felicitat Any 2010