

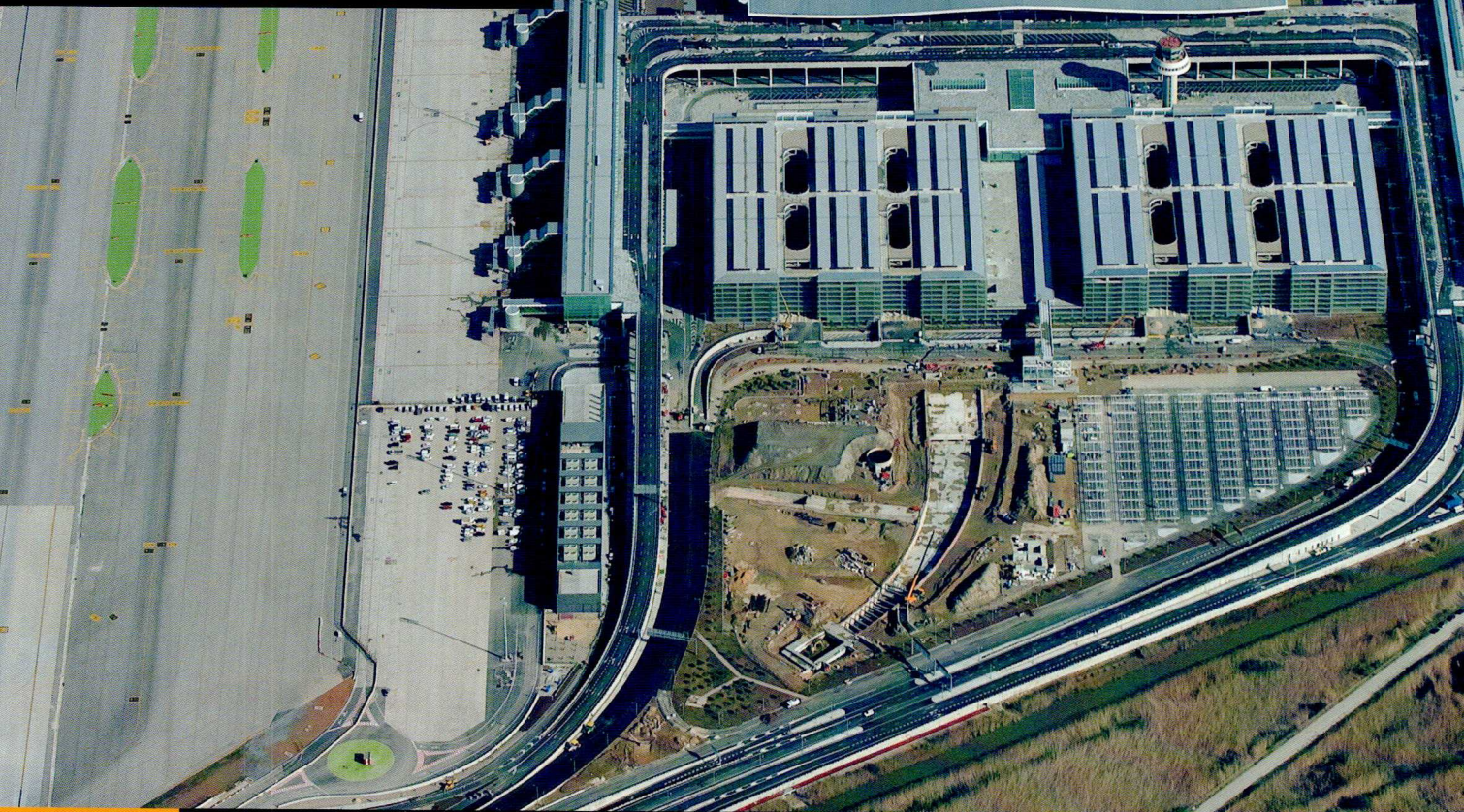
183

gener - febrer - març 2009

REVISTA TAXI

taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

www.taxibarcelona.cat - www.taxibarcelona.com



06

L'IMT convocarà les organitzacions per analitzar els efectes de la crisi en el sector del taxi

10

Entrevista a Salvador Duarte, president de la CTAC

25

Els taxistes gaudiran d'uns espais d'espera i encotxament exclusius en la nova T-1



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



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

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

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



Das Auto.

Ejemplo calculado para un Volkswagen Jetta Highline 1.9 TDI 105 CV. PVP recomendado en Península y Baleares: 17755 € (IVA, transporte y descuento promocional incluido). Comisión de apertura: 343,78 €. Entrada: 5.254 €. 250 € al mes en 60 cuotas. TIN: 5,99%. TAE: 8,94%. Coste total a plazos: 20.597,78 €. Incluye seguro de protección del crédito financiado: 432,54 €. Oferta válida Volkswagen Finance EFC SA hasta 31/03/2009. RBE 302/09. Para otras versiones y equipamiento, consulte con su concesionario Oficial Volkswagen. Gama Jetta: consumo medio (l/100 km): de 5,2 a 7,4. Emisión de CO₂ (g/km): de 137 a 176.

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

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

Direcció Periodística
P. Rocío Terán

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

Dibuixant
Carlos Azagra

Publicitat
Telèfon: 935 069 646

Assessoria Lingüística
Anna Canals

Disseny Gràfic i Maquetació
Estudi Freixes

Fotografia
Ramon Josa i Campoamor (interior)
Fotografia cedida per AENA (coberta)

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

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

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

Subscripció
42,07 euros anuals
amb taló nominatiu

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

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

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

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



Sumari

05 Editorial

06 A l'abril, l'IMT convocarà les organtizacions per analitzar i cercar solucions als efectes de la crisi econòmica en el sector del taxi

10 Entrevista a Salvador Duarte, president de la Confederació de Treballadors Autònoms de Catalunya (CTAC)

14 Els taxistes gaudiran d'uns espais d'espera i encabiment funcionals, còmodes i amplis en la nova T-1

18 Disminueix l'accidentalitat a Barcelona el 2008, també la del taxi

22 L'opinió

Aguantando el chaparrón

Dionisio Gracia Fajardo,
presidente del STAB

Medidas anticrisis

Lluís Berbel, secretario general
de Barcelona del STAC

24 Accidente: el lucro cesante del taxista

25 Tauler

- Rebutis de taxi i carrera mínima a l'aeroport
- Moratòria fins al 2010 per actualitzar dades
- La multitarifa, una opció a considerar
- Nou impuls per al projecte SECUTAXI
- Hale electrònic presenta un nou model de taxímetre a l'IMT
- Parades
- EuroPCR 2009, Barcelona serà durante cuatro días el mayor mercado del mundo en tecnología cardíaca
- Barcelona, capital de la innovació del 17 al 19 de juny
- Una mirada amable del taxi
- Viajes y excusiones planificadas y pensadas para el taxi
- 141 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent
- Denúncies i sancions

33 Taxi-sostenible

Salón de Detroit: futuro eléctrico
Batería de medidas del Parlamento Europeo para la promoción y el uso de las energías renovables

36 Taxi-Motor

El parc de taxis es renova el primer mes de l'any amb 81 vehicles, molts dels quals fan servir energies alternatives
Skoda Superb: prácticas soluciones

42 El perfil

Carta que nunca se escribió

45 L'usuari li agraeix...

47 Llibres

Elegía para un americano.
Siri Hustvedt

48 Cinema, DVD, música

50 Llocs per comprar

Les herbes de la família a Manantial de Salud

52 Menjar de tres forquilles

La Muscleria, els especialistes

53 L'àlbum del taxi

54 La hoja de Maribel

La bústia del taxi

Humanitat

Ma. José Escardell / Barcelona

► Volia agrair al taxista Fernando Gómez Terron (llicència 2400) la seva humanitat. El 23 de gener passat vaig caure molt a prop del Pont de Felip II i em vaig trencar la mà. En aquell moment no portava cap documentació ni diners, però aquest taxista va tenir l'amabilitat de portar-me fins a l'Hospital de Sant Pau.

Voldria que aquest fet quedés reflectit amb el meu profund i sincer agraiement.

Gracias por la mochila

Javier Mateus / Barcelona

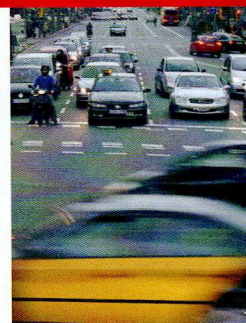
► Deseo agradecer, a través de esta publicación, al taxista Genaro Aristides Silva Silva, licencia 4457, la devolución de una mochila que contenía un ordenador, tarjetas de crédito y documentos personales. La olvidé en su vehículo el pasado 2 de enero. Al percatarme de la pérdida me puse inmediatamente en contacto con el número de objetos perdidos del taxi. Gracias a las gestiones del servicio y a la amabilidad de este taxista pude recuperarla.

Nuevamente, muchas gracias.

Crida a la col·laboració dels taxistes

► Necessitem contactar amb el taxista que el 10 de juliol de 2006, a les 01:50 de la matinada, va presenciar un accident que es va produir entre un tràiler i un ciclomotor en el carrer de la Baixada de la Sagrera. El referit taxista va ser la persona que va trucar al servei d'emergències per assistir al propietari del ciclomotor que va ser ferit i més tard va morir. L'ajuda d'aquest professional serà de molta utilitat per aclarir el desafortunat accident.

El taxista al·ludit pot dirigir-se a la senyora Maria Jaume Bosch, telèfon: 934 880 390, mòbil: 676 910 848.



Por su amabilidad, recuperé mi móvil

Kristen / Ksiebert87@aol.com

► Este mensaje está dirigido al taxista Guillermo Merino M. de la licencia número 5596. La noche del 10 de enero perdí mi móvil en su taxi a las 16:00 horas y el sábado me lo devolvió en mi domicilio. Quería agradecerle enormemente su amabilidad, ya que soy extranjera y perderlo me habría supuesto muchas dificultades.

De nuevo muchas gracias y un saludo.

Un taxista humanitari

Família Cela-Hortal

► El dilluns 2 de febrer, al voltant de les sis de la tarda vam aturar un taxi a Travessera de Dalt cantonada Sors. Portàvem el nostre nét de dos anys amb una reacció molt intensa de febre, afectat de convulsions. Estàvem tan preocupats pel seu estat de salut que quan vam sortir de casa no vam agafar diners. El taxista que ens va portar fins a Sant Pau va entendre la situació que patíem i podem afirmar que la seva amabilitat va ser extraordinària. Volem agrair-li aquesta conducta i ens agradaria poder identificar qui és per fer-li arribar l'import del viatge. El nostre nét ara està recuperat.

Gràcies, senyor taxista, per la seva ajuda i per la seva solidaritat.

¡No es frecuente escuchar este tipo de historias!

Susana Bodegaray / Barcelona

► Quería expresar mi agradecimiento al chófer de taxi con la licencia 5313(*). El viernes 24 de enero hice un viaje y olvidé mi portátil en el vehículo. Por la tarde de ese mismo día llamé a las oficinas de Barnataxi, se comunicaron con él por radio y enseguida me dijeron que efectivamente lo había encontrado.

Este señor fue muy amable y lo trajo personalmente a mi domicilio por la noche. Lo recibió mi marido porque yo aún no había regresado de trabajar, pero quiero resaltar que no aceptó ningún tipo de recompensa.

No conozco su nombre, pero la verdad, no es frecuente escuchar este tipo de historias, aunque sería deseable que todo el mundo se comportase igual.

Estoy muy contenta y agradecida, a él y a Barnataxi por la buena disposición y trato en todo momento. Transmítanle a este taxista mi agradecimiento.

(*) El taxista aludido en este escrito de agradecimiento es Gabriel Matute Luzón.

Trabajemos juntos para que el taxi siga manteniendo sus cuotas de mercado

Crisis es la palabra que más se repite en todos los foros, no es una invención de nadie, sino una constatación de la que todos los días tenemos ejemplos: cierres de empresas, expedientes de regulación de empleo, descenso del consumo...

Estamos sumidos en una importante crisis de desconfianza de los consumidores, desconfianza al futuro, a la inestabilidad del puesto de trabajo, a las soluciones que se proponen, y cada día los medios de comunicación se encargan de recordárnoslo y en algunos casos interesadamente. No queremos decir con ello que los medios de comunicación no cumplan con su función social de informar e incluso prevenir, pero también es cierto que poco ayudan a superar esta situación. Tenemos que ser conscientes de que la actual crisis la provocan aquellos que sólo pensaban en enriquecerse de la forma más rápida y al menor riesgo, sin importarles las consecuencias a medio o largo plazo de sus acciones; banqueros sin escrúpulos que movían dinero ficticio y cobraban importantes comisiones en esas operaciones, empresarios que construían y construían generando empleo sin pensar en los trabajadores y la estabilidad del mercado laboral, ellos sólo pensaban en el máximo beneficio. Éstos son los causantes de la crisis, los que persiguen con afán excesivo la riqueza. Es la crisis de los codiciosos la que sufrimos los ciudadanos de a pie. Ésa es la realidad aunque eso no nos lo repiten cada día.

Y, evidentemente, el taxi no queda exento de esta situación global. Por suerte Barcelona y su entorno metropolitano son importantes polos generadores de actividad, y todo y que los primeros meses del año tradicionalmente son flojos para el taxi, el hecho de que se celebren en la ciudad importantes acontecimientos que generan demanda para el sector, comporta un importante complemento a esa situación. Unido a ello, las medidas correctoras de la oferta que entraron en vigor a primeros de año referentes a las liberalizaciones de

los fines de semana y la suspensión de la nocturnidad obligatoria también intentan paliar los efectos de la crisis. Podría entenderse que no son medidas suficientes pero sí las iniciales que entendíamos que debían adoptarse. Debemos ser optimistas y pensar que el sector del taxi es un sector muy dinámico cuyos potenciales clientes están en nuestras calles y que, si bien ha disminuido la frecuencia con que cogían un taxi, siguen haciéndolo de forma habitual y esto nos lo indican las encuestas que realizamos trimestralmente a los usuarios del servicio. Pronto empezará la temporada de cruceros en la que este año se prevé un importante incremento de estancias en nuestra ciudad; asimismo el aeropuerto del Prat también pondrá en marcha la nueva Terminal que comportará igualmente un aumento de la demanda y una mejora sustancial en las condiciones de trabajo para los taxistas metropolitanos. La llegada del AVE ha comportado centralizar en la ciudad una importante zona de demanda sin tener que realizar un largo desplazamiento para acudir a recoger clientes; es cierto que el AVE ha mermado clientes del puente aéreo pero en términos absolutos se ha incrementado el número de viajeros, lo que es bueno para el sector. Son aspectos positivos que se deben poner en valor para ver el futuro con más confianza.

Somos conscientes de la repercusión de la crisis, estamos recogiendo datos para radiografiar de forma objetiva y fiable la actual situación; nos reuniremos con las organizaciones del sector para evaluarlos y escuchar las propuestas que se realicen para paliar sus efectos, medidas que requerirán de amplio consenso para ser llevadas a cabo.

El taxi, como muchos otros sectores, ha soportado a lo largo de la historia muchas situaciones críticas y siempre ha seguido ahí cumpliendo su función social y manteniendo sus cuotas de mercado y, evidentemente, eso es lo que seguirá pasando, y para ello trabajaremos todos juntos.

Miguel Ángel Martín López
Gerente del IMT

A l'abril, l'IMT convocarà les organitzacions per analitzar i cercar solucions als efectes de la crisi econòmica en el sector del taxi

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

La crisi econòmica globalitzada està tenint els seus efectes en tots els sectors i el taxi no n'és una excepció. Tot i que els mesos de gener i febrer acostuma a baixar la demanda de taxis, aquest any són molts els taxistes que asseguren haver facturat entre un 30 i un 40 % menys que el darrer any.

L'Institut Metropolità del Taxi, davant la perspectiva d'una situació conjuntural sensiblement diferent a la

“L'IMT ha incrementat el nombre de vehicles amb els quals periòdicament fa una anàlisi del comportament de la demanda i l'oferta de taxis i, en aquest sentit, està realitzant comptatges de vehicles lliures i ocupats en diferents punts de la ciutat”

dels darrers anys, va adoptar una sèrie de mesures restrictives per a l'exercici 2009, sobretot en allò relacionat amb la permissibilitat de les llicències de treballar en determinats moments del dia, de la setmana o de l'any al marge de l'horari reglamentat. En aquesta línia es va decretar una limitació de l'horari

que permet a les llicències treballar durant el cap de setmana, es va restringir la liberalització als salons i fires que podien atreure una demanda més gran de taxis, es va suprimir la permissibilitat de treballar el dia de la Mercè i, finalment, es va posar fi a l'obligatorietat de l'exploatació nocturna a les llicències de nova adquisició.

A fi de disposar d'una radiografia més actualitzada de la situació del sector, l'IMT ha incrementat el nombre de vehicles amb els quals periòdicament fa una anàlisi del comportament de la demanda i l'oferta de taxis i, en aquest sentit, està realitzant comptatges de temps d'encotxament en les principals parades, comptatges de vehicles lliures i ocupats en diferents punts de la ciutat. Aquesta anàlisi finalitzarà el proper mes de març, i amb els resultats que se n'obtinguin es farà una valoració de la situació del sector i es convocarà les organitzacions el mes d'abril.

No obstant això, l'IMT ja està mantenint contactes amb les diferents organitzacions per elaborar línies de





treball que puguin repercutir en la millora de la situació del sector. En aquest sentit, cal subratllar que l'ISTAC, el GTI i l'ATAC van fer arribar a l'IMT una carta en la qual demanaven l'adopció d'una sèrie de mesures provisionals per fer front a la crisi econòmica que afecta el sector i sol·licitaven, entre altres, l'anul·lació de les liberalitzacions durant els salons previstos per a l'any, la contingentació del nombre d'assalariats, un control més gran

“L'IMT ja està mantenint contactes amb les diferents organitzacions per elaborar línies de treball que puguin repercutir en la millora de la situació del sector”

de la contractació dels assalariats, campanyes de promoció del taxi, elaborar un calendari de manera que els dies festius d'entre setmana treballi el 50 % de la flota, així com obrir un debat sobre la modificació de la Llei del Taxi.

Tant aquests temes com el resultat de l'anàlisi que està fent l'IMT estaran sobre la taula de la convocatòria prevista per al mes d'abril per a la seva discussió i el plantejament de possibles solucions.

Publicitat



**ÚNICA MAMPARA
DEL MERCADO
TOTALMENTE EXTRAÍBLE**

Teléfono de información:
932 969 102
www.ceima.net

Desplazable

Asientos blindados

No resta espacio

Única homologada por el grupo Volkswagen



Pignoració de llicències, posicionament de l'IMT

A fi i efecte de concretar el posicionament de l'Institut Metropolità del Taxi envers la pignoració de llicències de taxi per part de les entitats bancàries, posem en coneixement del sector del taxi la informació següent:

En l'informe jurídic de data 4 de desembre de 2008 realitzat per l'Institut Metropolità del Taxi es va deixar clar quin era el posicionament de l'IMT respecte a aquest assumpte. És a dir, l'IMT reconeixia la possibilitat de pignoració de llicències administratives emparant-se legalment en la nova redacció de l'article 54 de la Llei sobre Hipoteca Mobiliària i Penyora sense desplaçament introduït per la Llei 41/2007 de 7 de desembre,

amb les singularitats inherents a la llicència de taxi i les facultats que sobre aquesta corresponen a aquest Institut, també apuntades en l'informe jurídic indicat: resolució de la llicència, impossibilitat de negar la transmissió per existència de càrregues o gravàmens.

No obstant això, i a fi i efecte de facilitar la transmissió de llicències i obrir noves fórmules per al seu finançament, en el registre de llicències de taxi de l'IMT seran inscrites les pignoracions que es realitzin sobre aquella llicència a títol informatiu.

Quan l'IMT tingui coneixement de la intenció per part del titular d'una

llicència pignorada de la voluntat de procedir-ne a la transmissió, fet previ a l'inici de qualsevol tràmit, l'IMT informarà l'entitat bancària que tingui inscrit aquest dret sobre els drets econòmics de la llicència la voluntat manifestada pel titular als efectes oportuns, així mateix l'IMT posarà en coneixement del futur adquirent l'existència de la càrrega corresponent.

Si bé la pignoració de les llicències ha estat demanada per diversos sindicats com l'STAC, GTI, etc., volem reconèixer el paper actiu i el lideratge de Dionisio Gracia Fajardo, president de l'STAB, qui ha participat de forma activa en la viabilitat d'aquesta solució.

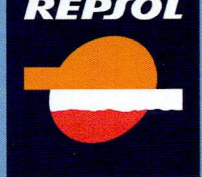
Lamentamos los comentarios y la desinformación que sobre la actitud del IMT se vierte en la entrevista realizada a Dionisio Gracia Fajardo, que publica la revista Taxi Profesional del mes de febrero. L'IMT reitera que su actuación respecto a la pignoración de licencias estuvo marcada en todo momento por la moderación en su posicionamiento en la búsqueda de una solución garantista para todas las partes implicadas.

Publicitat


Si estàs interessat a donar un valor afegit a la teva activitat professional i vols treballar amb un taxi adaptat

truca al telèfon: 934 208 088

Propera convocatòria d'ajuts!



LIBRE

Repsol AutoGas , el carburante para tu taxi que respeta más el medio ambiente.

El combustible de Repsol que además de proporcionar beneficios medioambientales, te ayuda a obtener un mayor ahorro en combustible, sin renunciar a las prestaciones del diésel o la gasolina.



Llámanos y te informaremos: **901 100 125**





Salvador Duarte,

president de la Confederació de Treballadors Autònoms de Catalunya (CTAC)

“El sector del taxi representa el 3 o 4% dels 672.000 autònoms de Catalunya”

Salvador Duarte és president des de fa cinc anys de la CTAC i és una de les persones que més coneix els temes que avui afecten els treballadors autònoms. És un convençut de la importància d'aquest sector per a l'economia de les ciutats, potser perquè ell també va apostar per ser autònom i, en un moment donat, va crear la seva pròpia empresa d'informàtica. En aquesta entrevista desgrana els principals aspectes que contempla la recent Llei de l'Estatut de l'Autònom, que tot i ser aprovada fa més d'un any, és encara desconeguda per molts treballadors. Ens comenta les darreres novetats que se'n deriven, com ara la possibilitat que els autònoms puguin beneficiar-se de la prestació per cessament de l'activitat. El president de la CTAC, relacionat amb el món associatiu i sindical des de molt jove, és diplomàtic en relacions laborals i, entre d'altres, és membre de l'executiva dels autònoms a nivell nacional. Se'ns revela com un bon coneixedor del món del taxi i un usuari que valora la millora del servei de taxi dels darrers temps. Salvador Duarte és també autor del llibre *Tot sobre l'autònom*.

P. Rocío Terán
revista-taxi@amb.cat

Quin és el pes que té el sector del taxi en el conjunt d'autònoms de Catalunya i d'Espanya?

El sector del taxi és una pota important dintre del conjunt de treballadors autònoms perquè, encara que no sigui relativament nombrós, és un col·lectiu majoritàriament autònom. El sector del taxi representa, a 31 de gener, el 3 o 4% dels 672.000 autònoms de Catalunya. En el conjunt d'Espanya, amb 3.270.000, es pot considerar que hi ha el mateix percentatge.

Ja fa una mica més d'un any que es va aprovar la Llei de l'Estatut de l'Autònom. Com en valora l'aplicació?

L'Estatut va ser fruit d'un treball intens i important en què el sector del taxi va participar a través d'un conveni que es va formalitzar a nivell de tot l'estat en la nostra organització: la Unió de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA). Va ser un pas molt important des del punt de vista de dignificació i d'identificació del col·lectiu perquè fins al 2007 no existia cap norma que regulés la figura del treballador autònom, amb els seus drets i deures. Ara bé, el que sí és veritat és que tot i ser un gran pas, han quedat moltes coses pendents. Volem dir amb això que tot el procés per enllestir-lo va costar molt i ho van aconseguir, però el que seria la reglamentació té molts retards en temes bàsics per a nosaltres com ara el desenvolupament del reglament d'autònoms econòmicament dependents i tot allò que comporta la regulació del col·lectiu. Queda pendent la constitució del Consell del Treballador Autònom a nivell de l'Estat, prestacions que estaven previstes dins d'aquesta Llei però encara no s'han posat en marxa, i que probablement en un moment de crisi com l'actual tenen un pes molt important per a nosaltres. Em refereixo concretament a l'accés al cessament

d'activitat, el que seria l'atur en l'àmbit d'assalariats, perquè aquesta crisi està provocant una davallada molt important en el col·lectiu d'autònoms. Pensem que només el mes de gener a Catalunya es van donar de baixa 5.376 autònoms.

No creu que encara hi ha treballadors autònoms que no coneixen l'abast de Llei? N'hi hagut realment una bona difusió?

Taxativament, no. Sí que es va fer una comunicació, per part del Ministeri, al conjunt de treballadors per informar sobre l'aprovació de la Llei, però és cert que no va anar acompanyada d'una campanya més àmplia de difusió. Fins i tot en les darreres eleccions generals tampoc va ser un tema situat en l'àmbit polític i em consta que hi havia un estudi per part del Ministeri en què es posava de manifest que al voltant del 86% del col·lectiu d'autònoms no sabia que s'havia aprovat un Estatut que els donava un conjunt de drets, etc. Per tant, hi va haver una part important de manca de comunicació de la Llei i, en conseqüència, hi ha molts autònoms que desconeixen el conjunt de drets a què poden acollir-se.

Quins són els trets més importants d'interès per al taxista autònom que destacaria d'aquesta nova Llei?

Pensem que l'Estatut és per a tots els autònoms; per tant, el conjunt de mesures que recull afecten d'una manera directa tots aquests treballadors. La prestació de cessament de l'activitat en serà una a la qual, quan estigui desenvolupada, el treballador autònom del taxi tindrà dret d'una manera efectiva. De mesures n'hi ha moltes, algunes crec que no es valoren prou, com ara la possibilitat real de poder accedir a la prestació per malaltia professional i a la d'accident de treball, unes prestacions molt importants per al col·lectiu del taxi. Abans de l'aprovació de la Llei, qualsevol accident o baixa estava tipificada com a contingència comuna. Aquesta

tipificació garanteix que la prestació que rebí el taxista, per exemple, en cas d'una malaltia professional, estigui reconeguda i la prestació que tindrà estarà molt per sobre de la que tenien fins ara.

Són prestacions, doncs, que avui ja estan a l'abast de qualsevol taxista autònom?

Aquestes van entrar en vigor l'1 de gener i, per tant, ja es poden aprofitar. Jo en posaria alguna més que de moment tampoc la conjuntura no ha propiciat perquè es pugui desenvolupar i que per a nosaltres és important: es tracta del conjunt d'eines de gestió per als autònoms. Això vol dir que ara les organitzacions d'autònoms tenim la possibilitat de donar assistència tècnica al col·lectiu d'una manera gratuïta en el camp de la formació (fiscalitat, mòduls, etc.), en la prevenció de riscos laborals o en l'assessorament per incorporar noves tecnologies a la gestió de la seva activitat. En el taxi es tractaria de formar, per exemple, sobre sistemes de missatge o millora de rutes del GPS, entre d'altres. En definitiva, es tracta de mesures que s'hi poden anar incorporant en els propers anys i que afectaran d'una manera substancial aquest col·lectiu i en milloraran probablement la gestió.

Planteja la nova Llei alguna novetat sobre la sindicació dels treballadors autònoms?

La Llei Orgànica de llibertat sindical permet que els autònoms es puguin organitzar, ja sigui en associacions professionals o vinculats a organitzacions sindicals i, fins i tot, patronals. Ara bé, la nova Llei de l'Estatut de l'Autònom permet nomenar representants del col·lectiu davant d'una negociació relacionada amb els acords d'interès professional, norma que va vinculada als autònoms dependents però que, en el sector del taxi, per exemple, permet que el col·lectiu pugui tenir uns interlocutors per negociar davant de l'administració.

I processos electorals?

Les eleccions, no, perquè sempre estan vinculades a processos de treballadors assalariats. No obstant això, tenen la possibilitat de triar entre ells un representant, un delegat que sigui interlocutor davant de l'administració.

Hi ha sobre la mesa de negociació la possibilitat que el treballador autònom tingui dret a la prestació d'atur. Per què es diu



“Aconsello a l'autònom que, en la mesura que pugui, intenti cotitzar el màxim perquè aquesta quantitat sempre repercutirà en el seu benefici”

que hi ha dificultats jurídiques per implementar-la?

El 3 de febrer es va presentar a Madrid un estudi vinculat a la prestació de l'atur per a l'autònom a la qual van assistir-hi tant la nostra organització com l'ATA. Va ser una oportunitat per posar sobre la taula les complicacions reals que podria tenir aquesta prestació. I realment, puc afirmar que no n'hi ha de grans. Es va posar accent, això sí, en les condicions d'accés. Si analitzem estrictament l'àmbit de l'empresa, observem que es donen quatre raons per al seu tancament: tècniques, efectives, financeres o de producció. Si les traslladem a l'àmbit de l'autònom, constatem que una part s'hi poden aplicar, però no totes ja que l'autònom treballa en diferents sectors i, fins i tot, hi ha l'autònom dependent que treballa per a un altre. La situació i les possibilitats d'accés són, doncs, realment diferents. Per tant, des del punt de vista formal s'ha de filar molt prim en el sentit de definir quins serien els punts claus per poder accedir a aquesta prestació. La Comissió d'experts va plantejar que d'aquest procés se'n beneficiï l'autònom que experimenti una davallada del seu nivell d'ingressos de com a mínim un 30% durant 24 mesos consecutius. Des de les organitzacions d'autònoms vàrem argumentar que si un autònom aguanta dos anys amb pèrdues “n'hi ha per fer-li un monument”... Ara per ara, ens trobem en aquest punt de la negociació.

I també hi ha el tema del termini de la prestació...?

Sens dubte, per a nosaltres és també un aspecte important per valorar. L'estudi de la Comissió d'experts no preveu anar més enllà dels sis mesos. Nosaltres pensem que és un termini molt curt perquè en l'actual conjuntura és molt difícil per a un autònom tornar a trobar feina. Per tant en aquests moments estem negociant poder ampliar el termini de la prestació i, per una altra banda, millorar-ne les condicions d'accés. Nosaltres no volem incidir tant en quant es cobrarà, perquè com qualsevol altra prestació, el que es cobri estarà en funció de la cotització, sinó en poder garantir que qualsevol autònom que estigui en una situació d'atur pugui tenir-hi un accés real sense que després se li posin problemes.

Els autònoms podran gaudir d'aquesta prestació finalment el 2010?

Segur. En la presentació de l'estudi que abans esmentava es va comptar amb la presència del govern, de grups parlamentaris..., i així com la Llei de l'Estatut de l'Autònom es va aprovar per unanimitat, esperem que aquest tema també ho sigui perquè forma part del seu desplegament. L'únic que hem de tenir present és que costarà posar en marxa el sistema. Nosaltres el que podem dir i afirmar és que tenim el compromís per part del Ministeri que aquest sistema estarà enllestit abans de l'any 2010 i serem escrupolosos en el seu compliment. En aquest sentit, voldria subratllar que nosaltres també hem demanat que l'acord a què es pugui arribar es traslladi al conjunt d'autònoms de l'Estat i que se'ls preguntí, abans de posar el sistema en marxa, si hi estan o no d'acord perquè com a qualsevol prestació en un règim contributiu suposarà un increment de la quota de cotització. Per això volem que les nostres bases, els nostres socis i el conjunt dels autònoms de l'estat donin el seu vistiplau, la seva opinió, ja que pot ser que nosaltres en el procés de la mesa de negociacions, on hi ha patronals, etc., etc., no hàgim pogut arribar més enllà. No obstant això, em sembla que anem per bon camí; ja s'ha presentat l'estudi de la Comissió d'experts, les associacions ja hem començat el procés de negociació i, per tant, resta arribar a un acord.

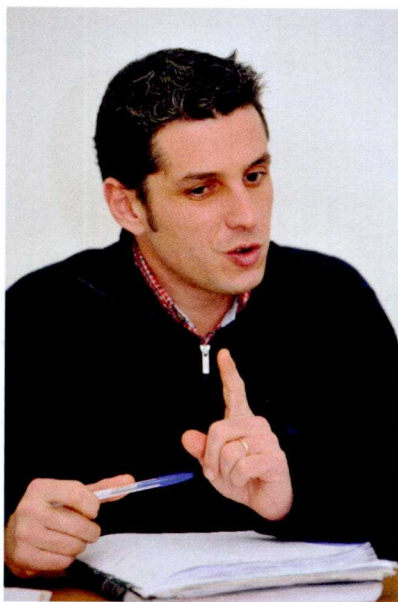
Està determinat a grosso modo el cost que li representarà a l'autònom aquesta nova prestació?

El 3% de la cotització. Si tenim en compte que el 86-87% dels autònoms cotitza per la

quota mínima, estaríem parlant d'incrementar la cotització mensual al voltant d'uns 27 euros. Amb aquesta cotització es podria tenir una prestació de 500 euros aproximadament. Som conscients que és una quantitat relativament baixa, però és un primer pas per millorar en el futur.

Molts taxistes quan arriba la jubilació lamenten no comptar amb una prestació per jubilació més alta. Quins consells pot traslladar al col·lectiu perquè no es trobin en aquesta situació?

L'autònom ha de tenir present que la seva cotització al RETA no li serveix únicament per a la jubilació, sinó que és la base per a la cobertura d'altres prestacions: baixa, accident, malalties. Per tant, si es cotitza al mínim es tenen prestacions de mínims. Nosaltres aconsellem a l'autònom que cotitzi el màxim que pugui perquè tot això, en un procés de malaltia, li servirà per calcular la seva base i els seus ingressos en funció, per exemple, de la incapacitat que se li pugui determinar. Encara més, aconsellem intentar, des d'un punt de vista personal, pujar el nivell de la cotització de mica en mica per tal que quan s'estigui al voltant dels 50 anys —la base de càlcul per a la prestació de jubilació són els darrers quinze anys—, ja s'estigui a dalt del barem de cotitzacions i no noti un canvi gaire important. Ens trobem sovint amb molta gent que estant a prop de la jubilació cotitzen el mínim i llavors es plantegen pujar la seva cotització, però es troben que no poden fer-ho, que no poden passar de sobte d'una cotització de 230 euros a una de 800 euros mensuals, perquè probablement, i passa sovint en el sector del taxi, no tenen les mateixes condicions físiques que abans o pateixen malalties que els impedeixen treballar més. Aquestes persones arriben al final de la seva vida laboral amb pensions mínimes i potser han estat cotitzant durant 40 anys, però desconeixen que això no els comptava, perquè al final, per a la determinació de la jubilació compten com a base únicament els darrers 15 anys. Per tant, aconsello a l'autònom que, en la mesura que pugui, intenti cotitzar el màxim perquè aquesta quantitat sempre repercutirà en el seu benefici de qualsevol prestació i, quant a l'altre punt d'inflexió, que es procuri anar incrementant de mica en mica la base de cotització per tal que pugui ser assumida sense problemes una base més alta i intentar tenir molt clar fer un esforç de cotització per sobre dels darrers anys per gaudir d'una jubilació per viure tranquil.



“Estem demanat que es pugui rebaixar la pressió fiscal dels autònoms de la mateixa manera que s'ha fet a les grans empreses”

Quines mesures son avui necessàries per al sector dels autònoms en un moment de crisi com l'actual?

L'activitat dels autònoms i del taxi, en particular, va molt lligada a la situació econòmica real del carrer. Des de CTAC estem treballant en dues vessants. Primer, en millorar el dia a dia del conjunt d'autònoms en el sentit que no tinguin problemes per obtenir accessos reals al finançament. En segon lloc, pensem que el que s'ha de reactivar és l'economia global perquè al cap i a la fi els nostres usuaris són la gent d'altres empreses i sectors econòmics. Estem també treballant perquè s'impulsin un seguit de mesures transitòries com ara la devolució de l'IVA, els mòduls, etc. Estem demanat que es pugui rebaixar la pressió fiscal dels autònoms de la mateixa manera que s'ha fet a les grans empreses, a les quals s'ha rebaixat un 30 i fins i tot un 35% en l'impost de societats i que altres administracions, com l'IMT, tinguin en compte altres conceptes que hi poden repercutir.

Per una altra banda, quines funcions tindrà el Consell Estatal del Treballador Autònom que també està previst en la Llei?

El Consell Estatal del Treballador Autònom està encara pendent de constitució. Serà l'òrgan màxim d'interlocució entre l'administració o el govern, i les organitzacions sectorials que conformen aquestes organitzacions. Serà el marc on nosaltres podrem fer arribar

totes les nostres demandes, ja siguin sectorials (construcció, transport, taxi, etc.) com d'altres d'àmbit comú (pensions, jubilacions, reciclatge professional). Hi ha previst un consell a nivell de l'Estat, però s'està treballant —i de fet ja està avançada— la constitució del Consell Català del Treballador Autònom de Catalunya on participarem també les organitzacions d'autònoms i on el taxi estarà representat d'una manera indirecta per la nostra organització i, per tant, nosaltres podrem ser canalitzadors de les demandes dels autònoms catalans.

Quedaran constituïts aquest any?

En principi pensem que el Consell Estatal estarà constituït abans de l'estiu perquè el Reglament va passar la setmana passada pel consell d'Estat; el 13 o 21 de febrer entrarà en el Consell de Ministres, quedarà aprovat i sortirà al BOE. Aquest Reglament permetrà mesurar quines són les organitzacions més representatives a nivell de l'Estat. Un cop això estigui enllestit es farà un Consell Estatal amb les organitzacions que hagin pogut demostrar aquesta representativitat. A Catalunya s'està treballant a nivell intern i s'està esperant que primer es constitueixi el Consell Estatal. Crec que el Consell Català el tindrem enllestit a final de l'estiu.

Amb tota aquesta nova reglamentació, els autònoms catalans i espanyols es posen al nivell dels autònoms comunitaris?

Crec que fins i tot estarem en millors condicions, perquè regulació dels treballadors autònoms no n'hi ha arreu de la Unió Europea. Hi ha petites regulacions en alguns països com Itàlia, però probablement nosaltres estarem en millors condicions i garanties per afrontar el futur. No obstant això, considero que tenim pendent treballar el tema d'organització en el conjunt de l'estat. Som molts autònoms, però ens costa treballar conjuntament precisament per l'històric d'on venim: som molts sectorials. Ens manca aquest aspecte i és molt necessari per tal que les nostres demandes siguin escoltades per les administracions. Necessitarem una bona organització per engegar processos de contacte amb xarxes d'altres països per formar associacions d'autònoms europeus, ja que moltes de les coses que ens afecten no es poden arreglar a Espanya perquè vénen determinades per directives europees, les quals marquen les polítiques dels estats. Hem de fer força, pinya, perquè probablement molta de la feina d'interlocució no es farà.

Els taxistes gaudiran d'uns espais d'espera i encotxament funcionals, còmodes i amplis en la nova T-1

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

L'aeroport de Barcelona ultima els darrers detalls per a la posada en funcionament de la T-1 durant aquest any. L'administració de l'aeroport té previst iniciar molt properament les proves pilot, amb la participació de més de 6.000 figurants, amb què comprovaran la bondat i funcionament de totes les seves instal·lacions.

El 18 de febrer passat, els responsables de les diferents organitzacions del taxi i de l'IMT van tenir l'oportunitat de visitar la nova terminal i van poder rebre tota la informació perti-

nent sobre els espais que s'han reservat al servei de taxi i conèixer de primera mà la logística de funcionament del servei d'una infraestructura que mourà 30 milions de passatgers.

Els espais destinats a l'espera i la mobilitat del transport públic han estat planificats per oferir comoditat tant als operadors com als usuaris del transport en general i del taxi en particular.

Amplis espais per al taxi

Per prestar servei a la nova T-1, el taxi disposarà d'una graella coberta amb una capacitat aproximada per a 713 vehicles, amb els serveis de restaurant i lavabos pertinents. Els

taxistes podran accedir-hi amb comoditat, tant des de Barcelona com des de Castelldefels, així com des de les altres terminals. La distància que haurà de recórrer un taxi entre la nova graella i la T-1 per agafar passatge és de 2,3 km, que representa un recorregut de 3 minuts aproximadament.

Deixar passatge

El nou espai aeroportuari està dissenyat en nivells. Aquesta estructura ha permès que estiguin molt ben diferenciada l'àrea destinada a deixar passatge de la zona assignada a la recollida dels passatgers quan hi arribin procedents dels diferents vols.



Nova graella.

El taxistes amb passatge podran accedir a la T-1 amb total comoditat i arribaran a l'entrada principal per un vial dividit en tres carrils, que són d'ús exclusiu per a taxis i autobusos. En trobar-se pròxim a la façana principal, el taxista podrà deixar els seus clients a la mateixa zona de l'àrea de facturació.

El segon carril del vial d'accés podrà ser utilitzat també pels autobusos amb passatge i el tercer estarà destinat exclusivament al vehicle particular.

Àrea d'encotxament

Els taxistes disposaran de dues zones d'espera i dues destinades a la càrrega de passatge. Una àrea principal donarà servei als viatgers procedents de diferents destinacions i l'altra estarà destinada únicament al corredor Barcelona-Madrid.

Zona de càrrega principal

L'àrea d'espera principal dels taxis està estructurada en dos carrils coberts de 450 m de longitud amb capacitat per a 180 taxis en espera aproximadament.

Per tal que el taxista pugui agafar passatge s'han definit quatre blocs



Àrea d'espera principal.

de càrrega amb una capacitat per a 6 taxis cadascun. Això significa que 24 taxis podran recollir el passatge de forma simultània.

Els taxistes disposen a més a més d'un carril per sortir de la via principal en cas d'emergència o necessitat.

A continuació hi ha un carril de 350 m de longitud amb capacitat per a 70 taxis en espera i que es

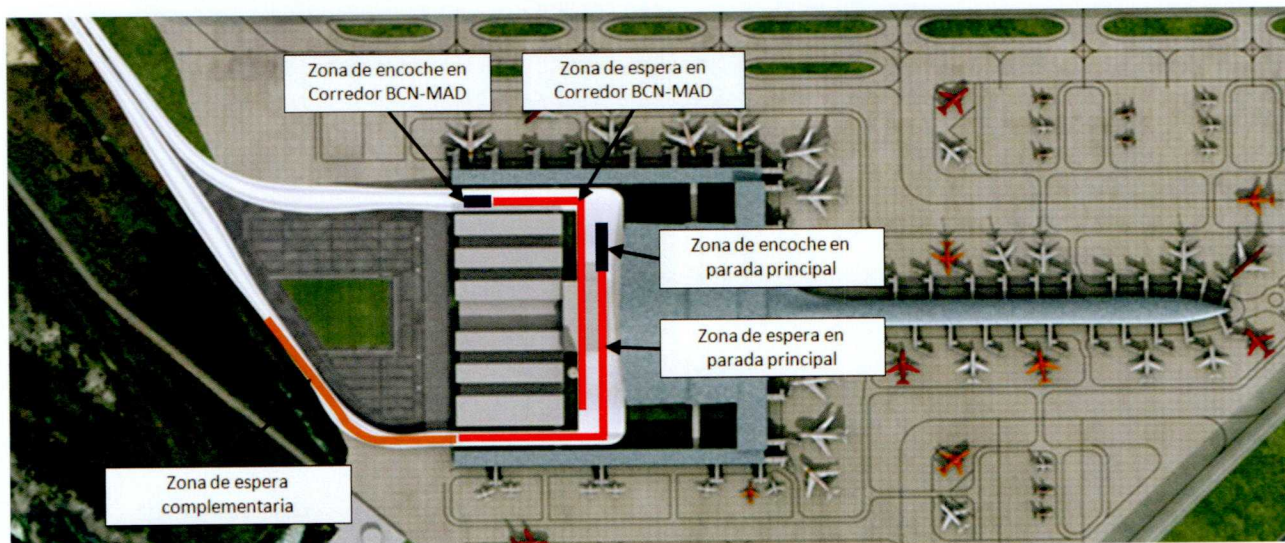
preveu utilitzar en hores punta. Es també exclusiu per al taxi.

Corredor Barcelona-Madrid

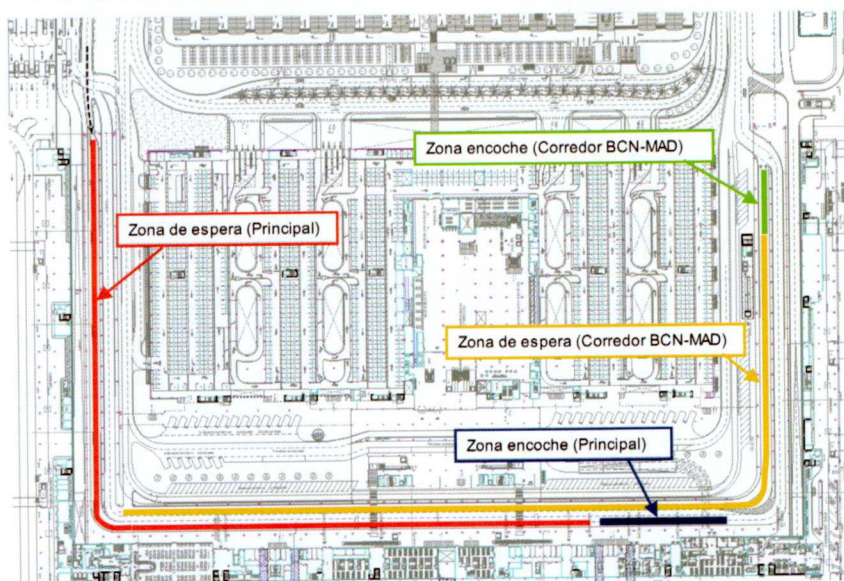
Per oferir servei als passatgers procedents de Madrid, la nova terminal ha estructurat un espai per a 200 taxis en espera que ocupen dos carrils coberts d'uns 500 m de longitud. Aquest disposa també d'un carril de sortida per a casos extrems o d'emergència.



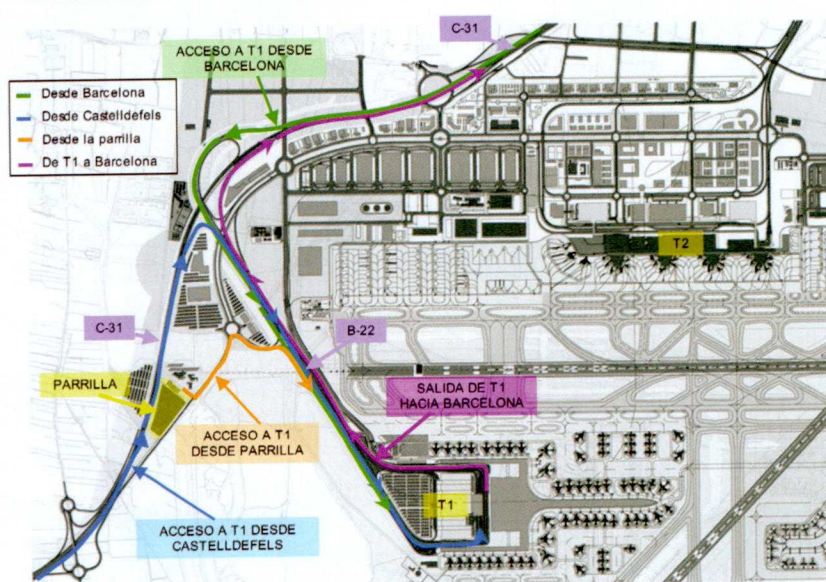
Aeroport de Barcelona



Zones d'encotxament en parada principal i Corredor BCN-MAD.



Zones d'espera i encotxament.



Com accedir i sortir de la T-1.



Vial d'accés a la T-1.

El Corredor Barcelona-Madrid presentarà dos blocs de càrrega de passatge amb capacitat per a 6 taxis cadascun, la qual cosa permetrà que 12 taxis puguin recollir passatge de forma simultània.

Informació d'arribada de vols

Tant en la zona de càrrega principal com en el Corredor Barcelona-Madrid hi haurà monitors que informaran de forma contínua sobre l'arribada dels diferents vols.

Senyalització del servei

L'usuari de l'aeroport disposa en tot moment de la informació pertinent sobre la zona on haurà de dirigir-se per agafar un taxi. A més, a cada una de les dues parades, Aena facilitarà personal per agilitar el procés del servei de taxi, així com donar als usuaris i als taxistes la informació requerida.

Companyes aèries

El servei d'informació de l'aeroport distribuirà entre els taxistes, abans de la inauguració de la Terminal, un paquet informatiu sobre les diferents companyies que hi operen.

Maria Lluïsa Sardà / Cap de la divisió de Serveis Aeroportuaris

“El servei de taxi tindrà a la seva disposició dos espais, que no ha de compartir amb ningú, davant de la terminal i que ens permetrà situar gairebé 200 taxis en cada una de les dues àrees d’encotxament”

“Estem davant d’un edifici on hem pogut dissenyar una terminal que doni resposta de la millor manera possible a la demanda de serveis que avui té l’aeroport de Barcelona i que, d’alguna manera, preveiem per al futur. A diferència de l’aeroport del 92 que ha anat adaptant-se en el mateix espai a un flux creixent de viatgers, en aquest moment engegarem aquesta nova terminal coneixent la demanda que tenim, la qual cosa ens permetrà repartir millor l’espai per als diferents serveis (autobús, metro, tren, taxi, etc). És, doncs, una terminal que donarà resposta de la millor forma possible a tots els que la utilitzin.



Maria Lluïsa Sardà,
cap de la divisió de Serveis Aeroportuaris.

El servei del taxi tindrà a la seva disposició dos espais, que no ha de compartir amb ningú, davant de la terminal i que ens permetrà situar gairebé 200 taxis en cada una de les dues àrees d’encotxament, co-

sa que ara no podien fer. Això ens permetrà, davant d’una demanda intensiva, poder organitzar molt millor el servei. També millorarà el

nostre sistema de gestió perquè estarà totalment informatitzat: tindrem panells informatius que donaran als taxistes informació en temps real de l’arribada dels vols, dels horaris, etc.

Voldria destacar que cada cop és més intensa la col·laboració entre AENA, l’IMT i els taxistes. S’ha pogut iniciar un canal molt fluid de comunicació, cosa que abans no existia o no era necessari, que ens ha permès escoltar-nos mútuament i conèixer les nostres necessitats. Per a nosaltres, el taxista és un pilar molt important de comunicació, d’ajuda perquè està en relació amb els ciutadans i és important que tots estiguem en la mateixa sintonia, intentat transmetre tots el mateix sentir de les coses. Crec que amb el treball conjunt que estem realitzant ho estem aconseguint.”



Membres de diferents organitzacions del taxi, de l’IMT, i responsables de Serveis Aeroportuaris d’AENA en un moment de la visita a la T-1.

Disminueix l'accidentalitat a Barcelona en el 2008, també la del taxi

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

La ciutat de Barcelona va registrar durant el 2008 un 10% menys d'accidents de trànsit que l'any anterior. Tots els paràmetres que defineixen l'anàlisi de l'accidentalitat van experimentar un sensible retrocés: el nombre d'accidents amb víctimes es va reduir un 9,13% respecte al 2007; hi va haver un 10% menys de ferits i un 14% menys de ferits greus; el nombre de víctimes mortals també va ser sensiblement inferior.

Aquest conjunt de dades situen la ciutat de Barcelona a prop dels objectius que marca la Unió Europea. I és en aquest sentit que el Pla de Seguretat Viària de l'Ajuntament té fixat també com a objectiu reduir en un 45% el nombre de víctimes a la ciutat entre el 2003 i el 2010 i planteja com a objectiu estratègic la Visió Zero en accidents.

Tipus de vehicles implicats en els accidents

L'anàlisi global de la tipologia de vehicles implicats en els diferents accidents revela que el nombre de vehicles involucrat en un accident va disminuir en un 10,2% amb relació al 2007. Quant al taxi, les dades d'aquest any posen de manifest que els accidents d'aquest tipus de vehicle han experimentat un descens del 2,2% si es compara amb la xifra de l'any anterior. Les bicicletes són les úniques que mostren una variació positiva i així s'ha d'entendre per l'extensió progressiva de l'ús d'a-



El conductor tipus involucrat en un accident de trànsit a Barcelona té entre 30 i 45 anys.

quest mitjà de transport per la ciutat. Una altra dada significativa és el descens de la implicació dels camions i furgonetes i dels ciclomotors. En canvi, es manté amb un lleu descens la implicació de les motos. (veure taula 1)

El conductor tipus involucrat en un accident de trànsit a Barcelona té entre 30 i 45 anys (38,8%), condueix un turisme (41,6%) i el motiu de l'accident ve determinat per una col·lisió frontal (25,6%). El 76,5% dels conductors accidentats continuen sent homes.

Tipus de vehicles implicats en un accident

Tipus de vehicle	Any 2005	Any 2006	Any 2007	Any 2008	% variació 08/07
Turisme	10.210	9.320	9.384	8.081	-14,00%
Motocicleta	3.724	4.234	4.575	4.567	-0,20%
Ciclomotor	3.350	3.157	2.932	2.466	-16,00
Furgoneta	1.391	1.447	1.442	1.251	-13,2
Camió	457	422	415	350	15,9
Taxi	850	838	825	803	-2,55
Bicicleta	394	387	442	492	+11,31
Altres	722	949	1.050	920	-12,4%
Total	21.098	20.754	21.065	18.930	-10,2%

Taula 1

Víctimes mortals i ferits

El 2008 hi ha hagut 11.571 ferits per accident, el nombre més baix des de l'any 2000 i, un 10% menys que el 2007. La mortalitat derivada d'un accident de trànsit ha disminuït un 28% amb relació a l'any de referència i és també la més baixa dels darrers nou anys. També es va registrar un nou descens de la implicació dels vianants en un accident i, en aquest sentit, els atropellaments disminueixen gairebé un 14,8%.

Accidents on hi ha com a mínim un taxi implicat

Del total d'accidents del 2008 en què hi ha un taxi implicat, s'observa un clar descens del nombre d'accidents en tots els mesos de l'any excepte a l'abril i al desembre, on hi ha un repunt important; no obstant això, la comparativa global amb el 2007 revela un descens d'un 3,88% (veure taula 2)

Classe d'accident

L'accident més recurrent d'un vehicle taxi el 2008 és la col·lisió fronto-lateral seguit de la col·lisió lateral i els menys freqüents la bolcada (més de dues rodes), la caiguda interior del vehicle o la col·lisió frontal. (veure taula 3)

El districte amb més accidents amb algun taxi implicat

L'Eixample seguit de Ciutat Vella i Sarrià Sant Gervasi són els districtes

Accidents on hi ha un taxi implicat per mesos (2008)

Mes	2007	2008	%
Gener	67	59	-11,94
Febrer	68	62	-8,82
Març	82	68	-17,07
Abril	57	69	21,05
Maig	84	73	-13,10
Juny	74	48	-35,14
Juliol	67	73	8,96
Agost	43	56	30,23
Setembre	65	78	20,00
Octubre	61	55	-9,84
Novembre	76	67	-11,84
Desembre	56	61	8,93
Total accidents	800	769	-3,88

Taula 2

Tipus d'accident on hi ha com a mínim un taxi implicat

Classe d'accident	2007	2008	%
Abast	159	161	1,26
Abast múltiple	41	43	4,88
Altres	29	35	20,69
Atropellament	84	70	-16,67
Bolcada (més de dues rodes)		2	
Caiguda (dues rodes)	40	53	32,50
Caiguda interior vehicle	4	4	0
Col·lisió frontal	8	7	-12,50
Col·lisió fronto-lateral	268	240	-10,45
Col·lisió lateral	174	169	-2,87
Xoc contra obstacle fix	25	25	0
Total	832	809	-2,76

Taula 3

on s'han produït més accidents amb la implicació d'un taxi durant el 2008. Ara bé, tant a l'Eixample com a Ciutat Vella es detecta un lleu des-

cens respecte al 2007, però no així a Sarrià Sant Gervasi, on s'han produït més accidents amb un taxi implicat (+27,69%). Dismi-

Publicitat



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



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

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

Taxi-seguretat vial

nueixen notablement a Sants-Montjuïc (-25,64) i a Les Corts (-28,33%). (veure taula 4)

Accidents amb ferits

El nombre d'accidents amb ferits va experimentar un lleu descens amb relació a l'any anterior (-4,61%), especialment el febrer, maig, juny i novembre. L'abril, setembre i desembre van ser els mesos en els quals es van donar més casos d'aquest tipus d'accident.

Motius de l'accident

De les dades que resumeixen l'accidentalitat en què hi va haver almenys un taxi implicat es dedueix que la manca d'atenció a la conducció, així com desobeir els semàfors són els motius més reiteratius pels quals els conductors taxistes es van veure involucrats en un accident. No respectar el pas de vianants és un dels motius que durant el 2008 va experimentar un repunt significatiu d'un 41,6%. (veure taula 5)

Nombre d'accidents amb un taxi implicat als districtes

Districte	2007	2008	%
Ciutat Vella	101	100	-0,99
Eixample	308	296	-3,9
Sants-Montjuïc	78	58	-25,64
Les Corts	60	43	-28,33
Sarrià-Sant Gervasi	65	83	27,69
Gràcia	38	35	-7,89
Horta- Guinardó	29	37	27,59
Nou Barris	24	22	-8,33
Sant Andreu	29	20	-31,03
Sant Martí	68	74	8,82
Total accidents	800	769	-3,88

Taula 4



Campanya de conscienciació per evitar accidents amb vianants a Barcelona.

Motius que van ocasionar l'accident d'un taxi

Causas conductor	2007	2008	%
Avançament defectuós/improcedent	33	39	18,18
Canvi de carril sense precaució	74	62	-16,22
Desobeir altres senyals	57	48	-15,79
Desobeir el semàfor	121	119	-1,65
Envair la calçada contrària	5	2	-60,00
Fallada mecànica o avaria	0	1	0
Gir indegut o sense precaució	59	68	15,25
Manca d'atenció en la conducció	142	154	8,45
Manca de precaució en fer marxa enrere	9	10	11,11
Manca de precaució en la incorporació a la circulació	23	17	-26,09
No cedir la dreta	28	22	-21,43
No determinada	50	47	-6,00
No respectar distàncies	80	87	8,75
No respectar el pas de vianants	24	34	41,67
Altres	102	82	-19,61
Total	807	792	-1,86

Taula 5

Font: Guàrdia Urbana de Barcelona

NUEVAS INSTALACIONES SERVICIO PRADES

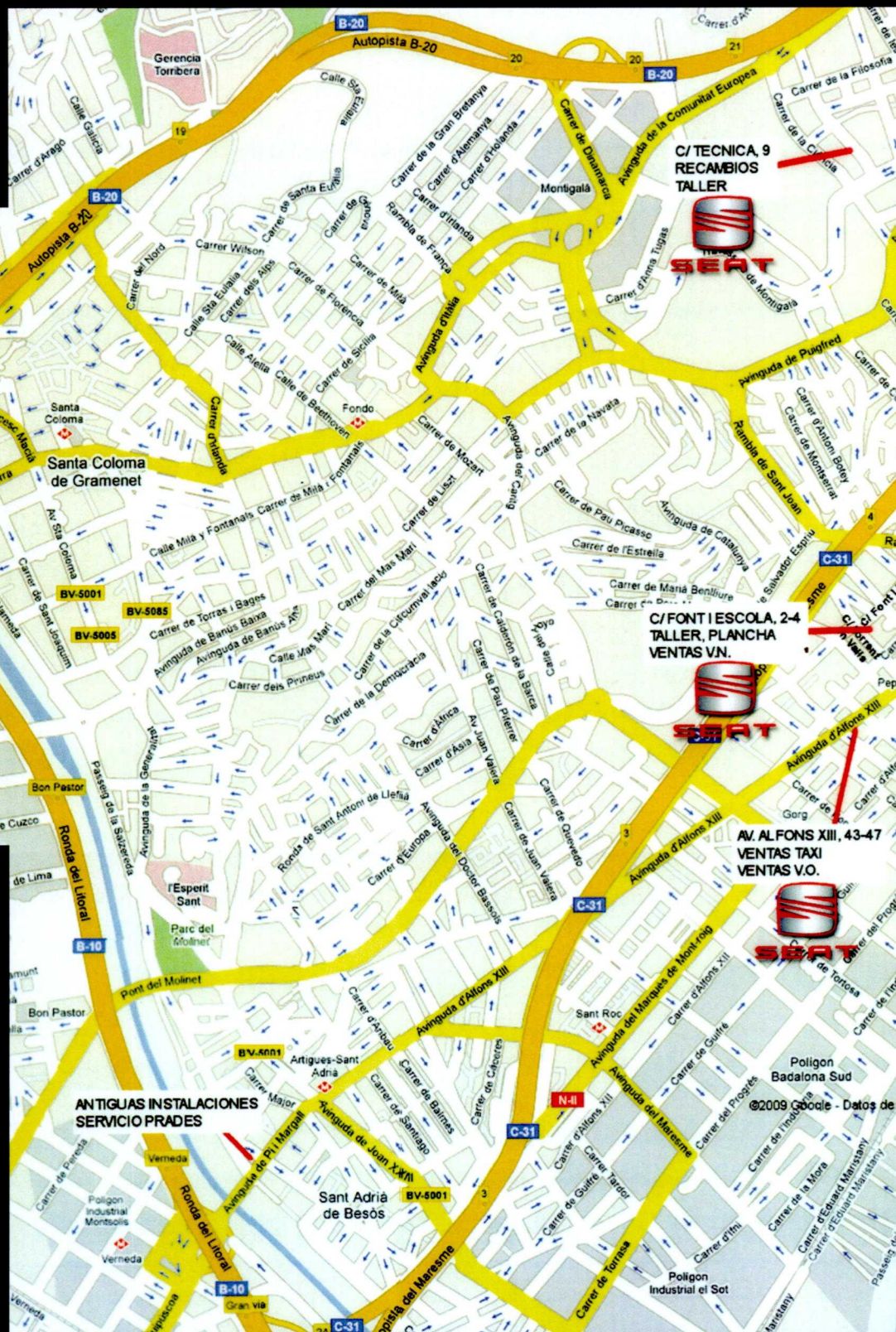
C/ FONT I ESCOLA, 2-4
08912 BADALONA

AV. ALFONS XIII, 43-47
08912 BADALONA

VENTAS TAXI
VENTAS V. O.

TEL. 933 878 804

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



C/ TECNICA, 9
08917 BADALONA

RECAMBIOS
TEL. 934 864 511
FAX. 934 864 512

TALLER
TEL. 934 970 750

MONTIGALÀ
BADALONA

SERVICIO PRADES



SEAT

Dionisio Gracia Fajardo / presidente del STAB



Aguantando el chaparrón

Nos encontramos, como todos sabéis, en momentos de acuciante crisis. Crisis de la que se nos habla todos los días y a todas las horas tanto en la radio, como en la televisión y en los medios escritos. Nuestro sector del taxi, lógicamente se ve también afectado y está sufriendo sus dramáticas consecuencias.

Ante la situación, entendemos que la mayoría de las empresas de cualquier sector congelen salarios a directivos, se retraigan de realizar inversiones o paralicen las contrataciones de nuevo personal. Todo el mundo se aprieta el cinturón y nuestros profesionales también, al ver cómo se recortan fuertemente y día tras día sus recaudaciones.

A la vez, todos piden ayudas, nuevas subvenciones o bajadas de impuestos para intentar paliar al máximo las dificultades económicas.

Nosotros, por ello, también solicitamos la congelación de impuestos y tasas. A su vez, al IMT le requerimos para que ponga en funcionamiento nuevos carriles BUS-TAXI; intervenga en el tema de las microparadas; halle

la solución definitiva a estaciones como la de Sants o a la problemática del muelle adosado; también debe ponerse manos a la obra en el asunto del aparcamiento en zona azul gratis en horas de trabajo de nuestros profesionales... Pensemos que en épocas de vacas flacas hay muchos taxis libres que no saben dónde pararse, lo que supone a la vez un aumento considerable en el consumo de combustible. Esta relación de medidas está al alcance del IMT y del Ayuntamiento. Debemos cuanto antes empezar a actuar para, entre todos, poner las bases para ir saliendo de esta grave situación. No nos podemos quedar cruzados de brazos, debemos actuar de inmediato.

Por otro lado, hemos de esforzarnos para ser cada día más amables y complacientes con nuestros usuarios. Debemos hacer que nos echen de menos, que deseen volver a coger nuestros taxis. En esta línea, los señores Narváez y Gaspart nos informan de la importante celebración en Montjuic de la Feria Mobile World Congress.

Son precisamente estos eventos los que debemos aprovechar para paliar y a la vez comenzar a ver aunque sea una tenue luz. Debemos estar a la altura de las circunstancias.

Por otro lado, la autoridad no sólo debe atacar el intrusismo que tan dañino resulta, sino que debe trabajar sin descanso para que se respeten con la rigidez necesaria las paradas, giros y carriles existentes y preservar a la vez su adecuado mantenimiento. No debemos tampoco olvidar la necesaria concienciación, en especial, a través de imprescindibles y continuas campañas publicitarias en todos los medios (que siempre han sido muy escasas, por no decir nulas). Estas campañas deberían dirigirse a que se utilicen adecuadamente las paradas, se coja y se deje pasaje en los chaflanes cuando sea posible, o para que el cliente, por iniciativa propia, solicite desencochar donde las molestias para la circulación sean las mínimas. Con ello se mejorará la imagen de nuestros profesionales y, en general, de la industria del taxi.

Lluís Berbel / secretario general de Barcelona del STAC



Medidas anticrisis

Todos los indicios apuntan a que la crisis va a perdurar. El sector no puede seguir en las mismas condiciones en que está hasta ahora, con el aumento tan considerable de asalariados (más coches en la calle) que ha habido este año, que ha conllevado más coches a doble turno. El trozo de pastel que toca cada vez es más pequeño.

El taxi ha sido de siempre un sector refugio. Cuando las cosas han ido mal a nivel general, muchos han acudido al taxi para intentar capear la situación económica. En definitiva, mientras en otros sectores económicos la crisis ha afectado con una reducción de personal, el taxi está creciendo a costa de sí mismo.

Las medidas que se adopten han de ser provisionales mientras dure la crisis que parece que va para largo. Tres organizaciones sindicales (STAC, GTI y ATAC) hemos presentado unas primeras medidas que se deberían aplicar de forma inmediata. Una de ellas es hacer una foto del sector y de momento dejarlo como está, que no se incremente, que no salgan más coches a doble turno.

A partir de aquí hemos de analizar qué más hacemos. Es evidente que no podemos seguir dando vueltas, ya no cabemos más en las paradas. Debemos de decidir que el tiempo que estemos en la calle nos salga rentable.

Hay muchas propuestas: regulación horaria como sucede en Bilbao, establecer turnos de trabajo, repartirse de otra manera los días de descanso de forma que la presencia de coches en la calle sea mucho menor... y algunas otras soluciones.

Es evidente que también hemos de someter a debate si esta ley es la que nos sirve al sector o hay que reformarla. Está claro que para regularizar el servicio existen elementos suficientes para intervenir y dar soluciones. Pero también hemos de pensar en el futuro. Igual que existen medidas ya previstas para responder ante un exceso de demanda; también, se han de contemplar medidas ante un exceso de oferta.

gobox BCT®

TV60 TC60



RENUEVA
tu equipo ahora

6

MESES
de cuota
GRATIS

Tecnología de última generación

- Taxímetro
- Navegador
- Pantalla Táctil
- Gestión de Radio Taxi
- Control de Flotas
(Almacenaje de datos)
- Impresora térmica
- Teléfono manos libres integrado
- Cobro con tarjetas
- Conexión al 112 con dos GSM



Ràdio Taxi 033
promociona
tu negocio

Llama ahora



931 140 100

Más información
en oficinas de RT033
o en el 931 140 100

Promoción exclusiva
para asociados/as de
Ràdio Taxi 033.

Sólo hasta el 30 de abril de 2009.
Reserva de equipo: 150€,
(permite compra final más tarde del
plazo de la oferta)
Oferta no acumulable a otras
promociones.

Accidente: el lucro cesante del taxista



Fermín Puy Muñoz. Abogado - Interlegis - Advocats i Consultors. Rambla Catalunya 79, pral. 1ª 08007 Barcelona - Tel.: 932 725 716 - Fax: 932 725 733

“Los certificados gremiales, corregidos por otros mecanismos, como pueden ser los estudios del IMT para determinar las tarifas anuales, pueden ser un buen sistema para determinar de la forma más aproximada posible, el alcance del lucro cesante”

Fermín Puy Muñoz / Abogado
ferminpuy@interlegis.es

Con ocasión de la modificación legislativa operada por la Ley 30/95 se alteró sustancialmente el sistema de determinación y cuantificación de los daños derivados de accidente de circulación, y de manera más particular en lo relativo a las lesiones y sus consecuencias, hasta tal punto que a día de hoy, el tiempo de curación, las secuelas, las repercusiones en la vida diaria de los lesionados, e incluso la muerte, están tasadas, quedando la especialización del abogado reducida al máximo “estiramiento” de la norma jurídica. Así las cosas, y en cuanto al sector al sector del taxi, hasta la Sentencia de 29 de junio de 2000 dictada por el Tribunal Constitucional, los Jueces no disponían de norma jurídica que amparase la satisfacción de las ganancias que dejaba de percibir el taxista autónomo que se veía privado de trabajar por encontrarse en situación improductiva (baja laboral); el Juez se veía limitado a decretar una indemnización para el taxista autónomo por día de impedimento para su actividad habitual equivalente a la de un menor, un jubilado o un trabajador por cuenta ajena, sin poder considerar el lucro cesante de modo independiente.

Fue el Tribunal Constitucional, que en lo demás validó la restrictiva norma de valoración del daño corporal que existe desde 1995, el que fijó un mecanismo corrector para que se pudiese valorar de modo independiente al importe por día de baja la suma que perdía el lesionado, –lucro cesante– por no poder trabajar.

Ya teníamos aquí los especialistas una rendija que nos permitía que el taxista autónomo no sólo fuese indemnizado por el daño moral y físico que le ocasionaba estar de baja, sino también por la suma que sin culpa había dejado de ganar. Pero las compañías aseguradoras encontraron su propia rendija: el taxista autónomo tributa por módulos y a menudo se niegan a pagar por encima de esa suma, que es muy inferior al rendimiento real de la actividad.

La experiencia dice que los jueces son receptivos, si se justifica bien, a la determinación del lucro cesante, pues es una obviedad que quien deja de trabajar en un negocio del que es el único trabajador pierde dinero. Lo más complicado es saber cuánto se pierde, o lo que es lo mismo, cuál es el lucro cesante, hasta tal punto que una reciente y meritoria Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 11 de diciembre de 2008, dice que “por lo que respecta a la paralización de la actividad, y en concreto, cuando ésta es de carácter autónomo como la de taxista y sujeta a regímenes de estimación objetiva –módulos– hay que señalar que existe una gran diversidad de pronunciamientos judiciales, en base a los métodos estandarizados... y en su caso a la modulación que corresponda atendiendo a las circunstancias”. Así avanzo que la mayoría de las resoluciones judiciales atienden a los certificados gremiales –aplicando o no correcciones– sin perjuicio de existir otras –las menos– que dan valor a las declaraciones fiscales por módulos con argumentos que no comparto.

En ese sentido, y en cuanto a los módulos, a mi juicio, carecen de valor a estos efectos, por cuanto dicho sistema no es más que el conjunto de operaciones matemáticas que tienen la finalidad de facilitar a los pequeños empresarios la llevanza de sus obligaciones fiscales sin sujeción a contabilidad alguna que refleje la realidad de sus operaciones. Es más, la propia Ley del IRPF abona mi tesis, pues en su artículo 29.3 establece que nunca se someterán a gravamen las diferencias entre los rendimientos reales de la actividad y los derivados de la correcta aplicación de estos regímenes de módulos. En conclusión, la Ley dice claramente que los módulos no tienen vocación de calcular las ganancias reales.

Afortunadamente el criterio mayoritario de los Tribunales de nuestro entorno, como he dicho, se acerca más a las certificaciones gremiales, e incluso, la anterior Sentencia que he mencionado de la Audiencia de Barcelona, fija un abanico racional entre los 82 y los 105 euros diarios.

Por cuanto este artículo no es más que una aproximación, concluyo: el taxista autónomo impedido de trabajar tiene que ser indemnizado por el lucro cesante; la cuantía de dicho lucro es de compleja determinación al carecer de contabilidad y declaraciones fiscales acordes con los ingresos reales; los certificados gremiales, a mi juicio, corregidos por otros mecanismos, como pueden ser los estudios del IMT para determinar las tarifas anuales, pueden ser un buen sistema para determinar de la forma más aproximada posible, el alcance del lucro cesante.

Rebuts de taxi i carrera mínima a l'aeroport

► Alguns sindicats i taxistes han fet arribar a l'IMT un conjunt de queixes amb relació al fet que els rebuts de taxi que s'emeten a través de les impressores no incorporen de forma automàtica la quantia mínima de la carrera a l'aeroport.

En atenció a aquesta circumstància, transitòriament i fins que no es desenvolupi un nou sistema multitarifari, sobre el qual ja s'està treballant, l'IMT ha determinat que com a solució provisional s'empeni a mà en el rebut expedit per la impressora l'import corresponent indicant-hi sempre el destí de la carrera.



Algunos sindicatos y taxistas han hecho llegar al IMT un conjunto de quejas en relación al hecho de que los recibos de taxi que emiten las impresoras no incorporan de manera automática el importe mínimo de la carrera al aeropuerto.

Atendiendo a esta circunstancia, transitoriamente y hasta que no se desarrolle un nuevo sistema tarifario, sobre el cual ya se está trabajando, el IMT ha determinado que como solución provisional se cumplimente a mano en el recibo expedido por la impresora el importe correspondiente indicando siempre el destino de la carrera.

Moratòria fins al 2010 per actualitzar dades

► Tot i les instruccions i la informació donada per l'IMT des de fa temps sobre el contingut correcte de les impressores respecte a la inclusió de la informació sobre el telèfon d'Objectes Perduts i el portal web de l'IMT, s'ha observat que a l'hora de passar la revisió metropolitana alguns taxistes encara no havien realitzat el canvi tècnic necessari en les seves impressores per tal que en el rebut oficial figurin aquestes dades.

Perquè tots els taxistes puguin emetre els rebuts oficials amb la informació addicional pertinent, l'IMT ha decidit establir una moratòria fins a l'any 2010.

Per aquest motiu, preguem als taxistes que encara no han fet el canvi referit que passin pels tallers corresponents.



A pesar de las instrucciones y la información facilitada por el IMT desde hace tiempo sobre el correcto contenido de las impresoras en cuanto a la inclusión de la información sobre el número de teléfono de Objetos Perdidos y del portal web de l'IMT, se ha venido observando que a la hora de pasar la revisión metropolitana algunos taxistas no habían realizado todavía el cambio técnico necesario en sus impresoras para que en el recibo oficial figuren los datos referidos.

Con el fin de que todos los taxistas puedan emitir los recibos oficiales con la información adicional pertinente, el IMT ha decidido establecer una moratoria hasta el 2010.

Por este motivo, rogamos a los taxistas que aún no han realizado el cambio referido pasen por los talleres correspondientes.

La multitarifa, una opció a considerar

► El 82% dels mòduls que avui porten els vehicles autoritzats per a taxi permet donar un pas endavant en la possibilitat d'introduir en el sector el sistema multitarifari, que permetria una més gran flexibilitat en un moment en què es perfila una diversificació de la demanda de taxis, i que cerca un sistema més garantista per a taxistes i usuaris.

Segons la darrera estadística de l'IMT hi ha 1.855 taxistes —la majoria amb vehicles amb més de 7 anys d'antiguitat— que encara circulen amb un model de mòdul antic i que caldrà que el renovin per fer possible que en els propers anys l'IMT pugui plantejar un sistema d'aquestes característiques.

El sistema multitarifari donaria una major flexibilitat al sistema tarifari



El 82% dels mòduls permeten donar un pas endavant per introduir la multitarifa.

actual i, lògicament, afavoriria l'aplicació de tarifes en virtut de la demanda, dels horaris, etc., i, en definitiva, incentivaria l'ús del taxi en moments de crisi com l'actual.

El futur del taxi també passa per la seva adaptació a un mercat cada cop més variable.

Nou impuls per al projecte SECUTAXI

Propera reunió amb les institucions implicades

► A mitjan del mes de març, l'Institut Metropolità del Taxi mantindrà una reunió amb el Conseller d'Indústria de la Generalitat de Catalunya i la Direcció General de Ports i Transports per tal de valorar l'estat d'execució del projecte SECUTAXI. S'exposaran els problemes de connexió amb el 112 que s'han detectat i s'abordarà l'homologació d'aparells GPS i la garantia de funcionament del projecte.

El programa SECUTAXI, que ja ha complert cinc anys de la seva implantació, amb la participació de la Delegació de Govern, la Federació de Municipis, la Direcció General de Ports i Transports, la Unitat funcional 1-1-2 de la Direcció d'Emergència i Seguretat Civil, les associacions professionals del taxi



Centre d'Emergències 112.

i l'IMT, necessita avui una revisió i un nou impuls.

Mentre no es concretin futures actuacions, volem comunicar que

s'han reiniciat les proves de verificació dels aparells per poder concretar la connexió amb el 112 per als taxistes que encara no ho havien fet.

Hale electrònic presenta un nou model de taxímetre a l'IMT

► Els responsables de vendes de Hale de l'empresa Continental, Mariana Forcada i Said Shanaf, van presentar al gerent de l'IMT, Miguel Ángel Martín López, el nou model de taxímetre Microtax-06. Es tracta d'un taxímetre extraplà amb un disseny renovat i que ofereix una operativa més confortable i una tecnologia de darrera generació.



Presentació del nou taxímetre a la gerència de l'IMT.

Información a los autónomos, que también cotizan en el régimen general

► Los autónomos que además de cotizar como autónomos lo hacen al régimen general de la Seguridad Social podrán solicitar la devolución del excedente pagado si la suma cancelada supera los 10.440 euros.

Para ello deben aportar los certificados o los recibos del importe que justifican el pago a los dos regímenes durante el año 2008.

Fecha límite: el mes de marzo de 2009

Fuente: STAB

Parades

► Preneu nota d'un seguit de parades noves o reubicades situades a Barcelona i altres municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.

- Nova parada al Port Autònom de Barcelona. Terminal D
- Nova parada a l'Hospitalet de Llobregat, a la Gran Via, 100 (davant la nova Ciutat Judicial)
- Nova parada al Moll de Barcelona s/n (Hotel Eurostars)
- Nova parada al Prat de Llobregat, a l'estació d'autobusos (davant l'estació de Renfe)
- Reubicació de parada a l'avinguda de la República Argentina, 2-4 (traslladada anteriorment per obres)



Publicitat



SINDICATO DE TAXISTAS AUTÓNOMOS DE BARCELONA

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

Profesionales desde hace más de 20 años

C. La Jota, 81 - 08016 Barcelona Teléfono: 933 402 790 – 933 402 966
Fax. 933 403 862 e-mail: stab@stl.logiccontrol.es

BRÚ & ASOCIADOS Abogados

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

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

Barcelona será durante cuatro días el mayor mercado del mundo en tecnología cardíaca

EuroPCR09

► Del 19 al 22 de mayo del 2009 se celebrará por tercer año consecutivo el Congreso Internacional de Cardiología EuroPCR 2009, cuya sede es el Centre de Convencions Internacional de Barcelona (CCIB) de la zona Forum.

Más de 12.000 participantes, representando a más de 100 países, se darán cita en Barcelona en uno de los cursos de cardiología más importantes del mundo.

Entre los compromisarios se encuentran cardiólogos, cirujanos, investigadores de prestigio internacional y profesionales de cardiología y tecnología médica, pero también importantes laboratorios médicos presentes en una inmensa zona de exposición.

EuroPCR es un curso profesional que se celebra anualmente y contribuye a la promoción de la educación y la información sobre técnicas existentes y en desarrollo, en el campo de la cirugía intervencionista.



Congreso de cardiología EuroPCR 2008.

Barcelona, capital de la innovació del 17 al 19 de juny

► Barcelona serà durant tres dies del mes de juny el punt de mira de la innovació en convertir-se en seu de l'única trobada internacional de personalitats rellevants del món de la innovació, junt a emprenedors i inversors internacionals.

El HiT Barcelona 2009 es desenvoluparà al voltant d'unes sessions plenàries i un programa d'activitats diverses relacionades amb el sector de les telecomunicacions, energies netes i renovables i ciència de la salut i la biotecnologia.

HiT Barcelona 2009 està organitzada pel Pla Estratègic Metropolità de Barcelona i per Fira Barcelona, i ha estat promoguda pel Ministeri de Indústria, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, la Cambra de Comerç de Barcelona i La Caixa.

Totes les sessions es desenvoluparan en la Fira de Montjuïc. L'organització preveu l'assistència de més de 2.500 compromissaris.

La reforma de la Ley de Tráfico del 90 traerá menos burocracia y más dureza para aquel que no respete las normas

Se encuentra en trámite parlamentario la reforma de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial, que se prevé finalizará antes del próximo otoño. El borrador, que ya es conocido, hace pensar que la Ley reformada será mucho más severa en el cumplimiento de las normas de velocidad establecidas y, cualquier indicio de infringirlas será motivo de sanción.

Se prevé que el régimen sancionador aplique un baremo de multas de cantidades fijas y no por tramos como hasta ahora.

La burla de los radares de control de la velocidad y la superación de la tasa de alcoholemia que se pueda establecer podrán ser castigos con sendas sanciones, pérdida de puntos o retirada del permiso de circulación.

La Ley reformada plantea la introducción de las nuevas tecnologías en el sistema de emisión, recepción y pago de multas utilizando todas las opciones que ofrece la red. Con ello se pretende dar un giro al sistema actualmente vigente.

Una mirada amable del taxi



► Des del mes de febrer, el programa *La tarde de Pedro Riba* del canal 25TV ofereix cada dimecres un espai de 15 minuts dedicat al taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona, un espai patrocinat per l'IMT en què es tracten temes dirigits al públic en general i que té per finalitat donar a conèixer el sector des de dintre i des d'una perspectiva àmplia, amable i informativa.



L'espai s'emetrà fins al mes de abril. El podeu veure cada dimecres a partir de les 18:30 hores. Els programes passats han tractat temes diversos que han abastat des de les tasques que realitza l'IMT en el marc del sector fins a la

informació sobre l'accés a la professió, el servei d'objectes perduts, la política d'impuls per a la introducció d'energies renovables en el sector, el model de taxi adaptat,

etc., i des d'una perspectiva més cultural i social es va apropar l'experiència de l'Agrupació Musical del Taxi com a iniciativa pionera per incentivar la relació del taxi amb la societat a través de la música.

Els programes emesos es poden veure en el portal web de l'IMT: www.taxibarcelona.cat



Agraïment d'Avismón-Catalunya

Volem donar les gràcies als taxistes i a totes aquelles persones que van col·laborar de forma individual o col·lectiva en la recollida d'aliments que Avismón-Catalunya va realitzar a la Rambla de Catalunya, amb la col·laboració de la Guàrdia Urbana, per fer un lot per Nadal als avis i àvies que tenim assistits.

Avismón-Catalunya manifesta que va ser un gran èxit, fins al punt que aquest any van recollir molts més aliments que l'anterior.

Viajes y excursiones planificadas y pensadas para el taxi

► Pere Tous es un viajero por excelencia. Empezó el taxi en el año 1984 y desde hace ya varios años disfruta de la jubilación. Como otros tantos taxistas, cuando dejó el asfalto de las calles de Barcelona no dudó en dedicarse a aquello que le ha motivado desde siempre: los viajes.

Acompañado únicamente de su empeño personal, se ha dedicado estos años a organizar distintos viajes por Catalunya, España y Europa para sus compañeros taxistas. Con él, muchos han podido conocer los mejores lugares turísticos de Roma, París, Estocolmo, Berlín, Madrid, San Sebastián, Cádiz, Badajoz, y un largo etcétera. Las ofertas de sus viajes han estado siempre presididas por el sello de la seriedad y la experiencia, una experiencia acumulada durante muchos años cuando, antes de dedicarse al taxi, trabajaba como transportista para una agencia de viajes de Barcelona que organizaba viajes por distintos países europeos y por España. Su buen hacer le permite hoy presumir de una cartera de amigos de viaje envidiable y de tener acumulados más de ocho millones de kilómetros recorridos como conductor de auto-



Pere Tous antes de salir hacia Valls con un grupo de taxistas y amigos.

car, en los que también incluye su paso por el taxi.

Hoy, a sus 78 años, no cesa de vivir y compartir su *hobby* por viajar con sus antiguos compañeros y con las nuevas generaciones de taxistas. Para el 2009 ha organizado una apetitosa oferta de viajes y excursiones que pone a disposición de todo el colectivo.

El próximo mes de julio organiza, por ejemplo, un viaje de 12 días a Austria pasando por Ginebra, Innsbruck, Salzburg, para terminar en Viena. En la capital austríaca ha programado unas visitas difíciles de encontrar en las ofertas de viajes tradicionales, porque Pere Tous planifica sus rutas de acuerdo a su experiencia y a su conocimiento de la zona. El viaje se realiza siempre

en autocar, con un guía profesional y él de acompañante, y el respaldo de Transrutas o Viajes Iberia.

Tous es tan claro como el agua y precisa que organiza los viajes simplemente por *hobby* y sin ningún ánimo de lucro como alguno pueda pensar. Le gusta viajar, compartir y enseñar a los que acompaña aquello que vio y admiró en sus múltiples viajes.

A lo largo de este año tiene programadas excursiones más cercanas y de menor tiempo. El 14 de febrero ha organizado una calçotada en Valls; el 2 y 3 de marzo visitará Zaragoza con otro grupo; en Sant Joan tiene previsto un viaje a Asturias, y el 18 de julio otra excursión a Les Gorgues de la Fou.

Pere Tous invita a todos los taxistas a participar porque él bien sabe que más allá del taxi hay otros incentivos que permiten relajarse, compartir, conocer y hacer nuevos amigos.

Los taxistas y familiares interesados en los viajes que organiza Pere Tous para todo el colectivo del taxi pueden informarse llamando al teléfono 932 192 279 o 616 432 577.

Publicitat



Anuncia't en la nova *Revista Taxi!*

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

Gaudeix d'un munt d'avantatges!

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

REVISTA TAXI



141 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

► Fins al 15 de febrer 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

67	1060	1993	2883	3631	4579	5562	6519	7160	7979	8430	9854	10702
206	1084	2012	2898	3633	4702	5581	6540	7332	7998	8492	9954	10735
211	1131	2036	2928	3867	4962	5652	6542	7361	8032	8573	9996	10802
303	1246	2056	3027	4094	4991	5657	6604	7392	8032	8746	10172	10841
335	1348	2240	3053	4255	5143	5678	6625	7457	8051	9028	10228	10910
630	1447	2246	3101	4371	5198	5688	6764	7577	8092	9036	10233	10932
788	1462	2279	3177	4379	5222	5830	6771	7583	8220	9057	10343	10989
837	1660	2468	3180	4419	5278	5873	6889	7635	8314	9184	10401	20001
863	1775	2586	3339	4489	5286	5887	6931	7659	8338	9300	10471	
931	1852	2740	3419	4520	5550	6148	7061	7819	8391	9407	10485	
987	1990	2760	3596	4579	5553	6495	7093	7922	8427	9720	10573	

Publicitat

Oferta exclusiva Préstamo hipotecario para Taxistas de Barcelona



Euribor
+
0,50%^(*)

Plazo: hasta 35 años.

Hipoteca Bonificada

Con la Hipoteca Bonificada puede obtener un tipo de interés de hasta Euribor + 0,50%, y disfrutar de una amplia oferta de servicios financieros que le facilitarán su vida diaria.

Oferta válida hasta el 30/06/2009.

SERVICIO VIVIENDA



La forma fácil de comprar casa

Personas de contacto:

Cecilia Carrasco
657 791 623
ccarrasco@kutxa.es

- ☀ SIN Comisión de cancelación parcial anticipada
- ☀ Comisión de apertura: 0,45%
- ☀ Domiciliación nóminas y recibos: Sí

(*) Oferta válida únicamente a título informativo. Condiciones, precios y tipos de referencia en vigor a la fecha de publicación de esta información, y sujetos por tanto a modificaciones. Los préstamos que conlleven una financiación superior al 80% del valor de la vivienda están sujetos a la negociación individualizada con el solicitante.

¿qué quieres mañana?

www.kutxa.net



caja gipuzkoa
san sebastián

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

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2008/708	C: 36185	27-11-2008	60,00	54 10 f del RMT	No respectar la prohibició de fumar en el vehicle.
2008/769	C: 45430	27-11-2008	251,00	53 9 del RMT	Prestar servei en dies de descans obligatori.
2008/787	C: 45501	27-11-2008	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/810	C: 43673	27-11-2008	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2008/813	L: 8177	27-11-2008	250,00	54 4 del RMT	No complir les normes de la policia.
2008/822	C: 40375	27-11-2008	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2008/859	C: 46283	27-11-2008	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2008/385	C: 38826	30-12-2008	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/863	C: 48161	30-12-2008	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada
2008/893	C: 30037	30-12-2008	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2008/911	L: 5733	30-12-2008	750,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència
2008/954	L: 7578	30-12-2008	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/918	L: 9543	13-01-2009	1.250,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2008/930	L: 259	13-01-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/935	L: 902	13-01-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/936	L: 1852	13-01-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/937	L: 2036	13-01-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/939	L: 3101	13-01-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/940	L: 3617	13-01-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/944	L: 5652	13-01-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/963	L: 10160	13-01-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/979	L: 1551	13-01-2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/997	L: 4094	13-01-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1009	L: 5646	13-01-2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1076	L: 4094	13-01-2009	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2008/974	L: 837	22-01-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1053	L: 9996	22-01-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1094	L: 9996	22-01-2009	1.250,00	53 2 c del RMT	Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2007/1149	C: 45197	23-01-2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2008/972	L: 433	23-01-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/977	L: 1218	23-01-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/990	L: 3027	23-01-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1029	L: 7332	23-01-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1030	L: 7435	23-01-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1036	L: 7975	23-01-2009	150,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1064	L: 433	23-01-2009	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2008/1084	L: 6388	23-01-2009	1.250,00	53 2 c del RMT	Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2008/1087	L: 7332	23-01-2009	1.250,00	53 2 c del RMT	Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2008/1088	L: 7975	23-01-2009	1.250,00	53 2 c del RMT	Prestar servei sense assegurança obligatòria.

Edictes de notificació de proposta de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2008/256	L: 7399	15-11-2008	100,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/274	L: 9236	15-11-2008	30,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2008/354	C: 16885	15-11-2008	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2008/392	C: 23200	15-11-2008	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/405	C: 47148	15-11-2008	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2008/570	C: 23497	15-11-2008	1.250,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2008/603	L: 4240	15-11-2008	251,00	53 7 del RMT	Negar-se o obstruir l'actuació dels serveis d'inspecció.
2008/376	C: 30141	28-11-2008	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/468	C: 43673	28-11-2008	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2008/148	C: 44951	30-12-2008	750,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2008/153	L: 4313	30-12-2008	150,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/180	L: 10725	30-12-2008	30,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2008/192	C: 23400	30-12-2008	1.250,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2008/225	L: 5562	30-12-2008	30,00	54 4 del RMT	No complir les normes de la parada.
2008/326	C: 43862	30-12-2008	30,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2008/469	C: 46160	30-12-2008	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/553	C: 46772	30-12-2008	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2008/562	C: 42754	30-12-2008	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2008/534	C: 47512	13-01-2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu
2008/598	L: 1993	13-01-2009	750,00	53 8 del RMT	Incomplir els serveis obligatoris.
2008/862	L: 7771	13-01-2009	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.

Edictes de notificació de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2007/404	C: 43009	24-11-2008	30,00	54 10 e del RMT	No acceptar que l'usuari faci ús de la llengua catalana.
2007/653	L: 10521	24-11-2008	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2007/968	C: 30302	24-11-2008	375,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2007/1029	C: 43611	24-11-2008	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2008/65	L: 4543	24-11-2008	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/68	L: 7399	24-11-2008	75,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2008/102	L: 7950	24-11-2008	60,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/108	L: 9835	24-11-2008	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/151	L: 6604	24-11-2008	1.250,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2008/206	L: 6297	24-11-2008	1.875,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2008/255	C: 24340	24-11-2008	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2008/286	L: 98	28-11-2008	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2007/581	L: 5555	01-01-2009	75,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2007/743	C: 23400	01-01-2009	1.250,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2008/39	L: 4523	01-01-2009	251,00	53 9 del RMT	Prestar servei en dies de descans obligatori.
2008/145	C: 38826	01-01-2009	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2008/150	L: 4805	01-01-2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2008/162	L: 10471	01-01-2009	1.250,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.

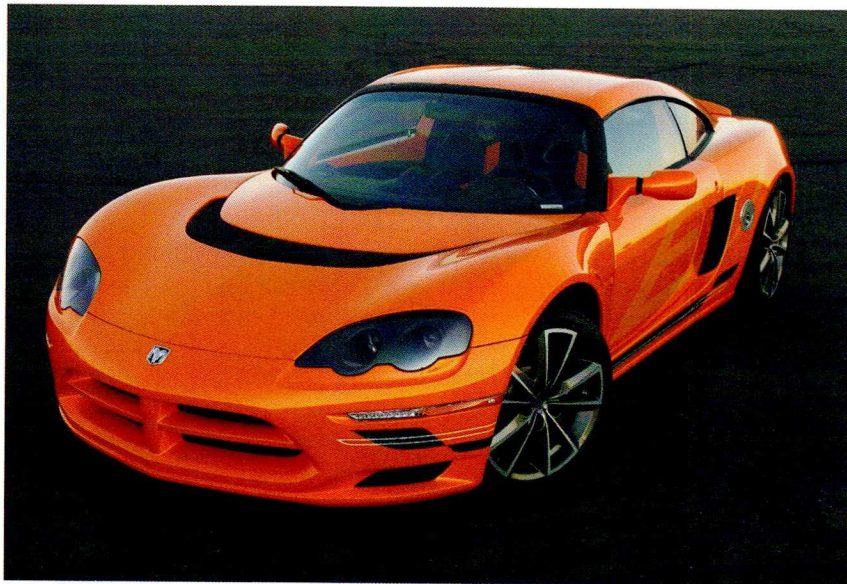
Futuro eléctrico



M^o Ángeles Pujol
mapujol@arrakis.es

¿El futuro de la automoción está en los motores híbridos o eléctricos? Si hay que juzgar por lo visto en el pasado salón de Detroit, uno de los más importantes que se celebran en el mundo, la respuesta es que sí. Nunca en las 21 anteriores ediciones de este certamen los fabricantes mostraron tantas novedades en este terreno. Lo habitual era ver muchos modelos de gasolina o diésel y, además, provistos de motores de gran cilindrada. Estados Unidos es el país de los motores de 8, 10 y 12 cilindros capaces de proporcionar potencias por encima de los 250 CV.

Sin embargo, este año el salón ha dado un giro espectacular y puede asegurarse que prácticamente el 95 por ciento de los modelos nuevos expuestos disponían de un motor híbrido o eléctrico. Toyota presentó una nueva generación del Prius que empezará a venderse en nuestro mercado a finales de la primavera. La carrocería muestra una nueva estética, más moderna y estilizada que ha permitido rebajar el coeficiente aerodinámico de penetración hasta 0,25, una cifra récord en una berlina. Las dimensiones se mantienen prácticamente sin cambios, pero el motor de gasolina ahora es un 1.8 litros que rinde 98 CV. La potencia combinada entre este motor y el eléctrico es de 134 CV y el consumo medio se sitúa en 4,7 litros cada 100 kilómetros. Dispone de un nuevo sistema de regeneración de energía en frenadas y con el fin de reducir el consumo eléctrico



Chrysler Dodge Circuit EV

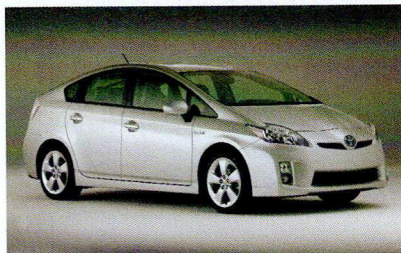
“Este año el salón de Detroit ha dado un giro espectacular y puede asegurarse que prácticamente el 95% de los modelos expuestos disponían de un motor híbrido o eléctrico”

se ha mejorado el rendimiento de diferentes dispositivos como las luces con diodos LED, o el ventilador de refrigeración del motor. La firma japonesa está trabajando para que en un futuro no muy lejano el Prius pueda incorporar baterías de iones de litio recargables también mediante conexión a la red eléctrica; la carga se realizaría en tres horas y permitiría circular en modo exclusivamente eléctrico durante 15 kilómetros sin consumir ningún tipo de carburante. Lexus, la marca de lujo de Toyota, ya tiene en su gama tres modelos híbridos y en Detroit mostró el cuarto. Se trata del HS 250h, un prototipo de berlina de

4,70 metros que dispone de un motor de combustión de 2,4 litros y otro eléctrico que, en conjunto, garantizan una potencia de 187 CV pese a lo cual el consumo medio homologado es de tan solo 5,5 litros a los 100 kilómetros.

Honda fue otra de las marcas que aprovechó el salón para presentar la nueva generación del Insight, un modelo híbrido que llegará al mercado español en fecha muy próxima. Con una carrocería de cinco puertas y homologado para cinco plazas, incorpora una versión más moderna del sistema IMA que lleva actualmente el Civic Hybrid homo-

Taxi-sostenible



Toyota Prius



Honda Insight 2010



Chrysler Jeep Patriot

“Parece que por fin los americanos se han convencido de la necesidad de contaminar menos con su industria automotriz”

logado para el servicio del taxi. Este *Insight* lleva un motor de gasolina de 1.3 litros al que se suma un motor eléctrico adicional de 14 CV, capaz de recuperar energía en fases de desaceleración y frenada y que puede entregar potencia adicional en aceleración cuando se precisa. Anuncia un consumo medio de 4,4 litros y unas emisiones de CO₂ de 101 gramos por kilómetro. Va asociado a una caja de cambios de variador continuo y dispone de un sistema de ayuda al conductor para que éste pueda adoptar una conducción ecológica; entre las diferentes funciones que ofrece, una consiste en modificar el color de la instrumentación para que el conductor perciba qué tipo de conducción está llevando a cabo o bien otra que otorga una puntuación en función de la eficiencia de la conducción para estimular al conductor.

Parece que por fin los americanos se han convencido de la necesidad de contaminar menos con su industria automotriz. Al menos eso parece tras lo visto en Detroit. Chrysler es la marca americana que parece haber apostado por demostrar que no importa el tipo de coche porque todos pueden incorporar tecnología híbrida. Para aquellos que no quieren contaminar pero sí disponer de potencia, presentó el Dodge Circuit EV, un deportivo con baterías de iones de litio que se recargan a través de la red eléctrica. El motor, de

260 CV, garantiza una velocidad máxima de 200 km/h y dispone de una autonomía superior a los 200 kilómetros. Para los conductores más familiares, la marca norteamericana mostró una versión de su monovolumen Voyager que funciona con un motor de combustión normal y otro eléctrico cuyas baterías, instaladas en el suelo del vehículo, se recargan a través de un generador conectado con el de combustión; tiene una autonomía funcionando exclusivamente como eléctrico y por tanto con cero emisiones de unos 60 kilómetros y otros 600 con el motor normal de bajo consumo. Y para aquellos que quieren disponer de un todo terreno respetuoso con el medio ambiente, mostró el Jeep Patriot con la misma tecnología que el Voyager; monta un motor de 200 CV y el motor eléctrico permite una autonomía de 65 kilómetros sin gastar gasolina.

Otro fabricante norteamericano que ya lleva un tiempo trabajando en modelos híbridos y eléctricos es General Motors, que exhibió el Cadillac Converj. Se trata de un prototipo de un coupé basado en la plataforma de su modelo eléctrico Volt que a finales de año se pondrá a la venta. El Converj, además de mostrar las líneas estéticas de los futuros Cadillac, incorpora un motor de combustión y otro eléctrico alimentado por baterías de iones-litio que

le concede una autonomía de 65 kilómetros funcionando exclusivamente como eléctrico y que, además de recargarse conectándose a la red, también lo hace a través del motor de combustión.

Por último, señalemos que entre los fabricantes europeos destacó la propuesta de Mercedes bajo el nombre de Concept Blue Zero. Basándose en la carrocería del Clase A los técnicos han desarrollado dos tecnologías que pueden actuar independientemente y a la vez otra combinación híbrida, con lo que el coche ofrece tres tipos de funcionamiento. Uno es puramente eléctrico, a base de baterías de iones-litio con una autonomía de 200 kilómetros. El segundo es a través del sistema por pila de combustible; en este caso la autonomía eléctrica puede llegar a los 400 kilómetros y el tercero combina la pila de combustible con un motor de combustión que actúa como generador y, con ello, la autonomía llega a 600 kilómetros. Mercedes tiene tan adelantado el proceso que este mismo año iniciará la producción a pequeña escala de un modelo con pila de combustible y, para el 2010 tiene previsto iniciar a pequeña escala la de coches exclusivamente eléctricos. Como puede verse, la viabilidad del coche eléctrico y la de los modelos híbridos va adquiriendo mayor relevancia y la dependencia de la gasolina irá perdiendo peso.

Batería de medidas del Parlamento Europeo para la promoción y el uso de las energías alternativas y renovables

► El Parlamento Europeo acaba de aprobar un paquete de medidas relacionadas con la energía y el cambio climático que afectan a la industria, el transporte y al sector eléctrico, entre otros.

Con la aprobación de estas medidas, el Parlamento Europeo pretende que en el año 2020 se reduzcan en un 20% tanto las emisiones de gases contaminantes de efecto invernadero, como la mejora de la eficiencia energética y el consumo de energías renovables.

Una de las directivas obligará a los estados miembros a la promoción de las energías renovables en el transporte, la calefacción, el aire acondicionado y la electricidad. El objetivo es que el consumo energético de la Unión Europea en el año 2020 proceda en un 20% de las energías renovables y que al menos un 10% del consumo energético del sector del transporte proceda de fuentes renovables.

Otra directiva importante afecta a la reglamentación de los límites que se establece para las emisiones de gases contaminantes en los vehículos de transporte de los países comunitarios y se ha ordenado a la Comisión que disponga a 120 g/km en el 2012 la limitación de las emisiones medias de CO₂ de la industria del automóvil, límite que ahora se sitúa en 160 g/km. Por otra parte se fija también un objetivo medio de 130 g/km para los vehículos nuevos que podrán alcanzar mediante un conjunto de mejoras en la tecnología del motor. Para poder alcanzar el



objetivo de los 120 g/km la directiva determina que los 10 km/h adicionales se deberán reducir con avances técnicos, ya sea a través de neumáticos más efectivos o biocarburantes. Para el año 2020 se marca como objetivo para los vehículos nuevos 95 gramos de CO₂ por kilómetro.

Los fabricantes además deberán cumplir objetivos intermedios para demostrar que los vehículos que producen cumplen con la media de CO₂ del 65% en enero del 2012, del 75% en enero del 2013, del 80% en enero del 2014 y del 100% a partir del 2015. Aquellos fabricantes que no cumplan con esta directiva podrán ser multados.

Finalmente, recibió luz verde del Parlamento europeo la directiva que determina la reducción del 6% para el 2020 de las emisiones de efecto invernadero procedentes, entre otros, de la combustión de carburantes utilizados en el transporte (diésel, gasolina, electricidad e hidrógeno).

El Programa Eureka financia la investigación de un sistema automático de arranque y parada para promover la fabricación de vehículos más ecológicos

► En el marco del Programa Eureka, que impulsa la I+D en el ámbito europeo, y que pretende mejorar la competitividad de las empresas, se está desarrollando un sistema reversible de arranque y parada para automóviles de última generación. Este sistema, cuando se incorpore a los vehículos, permitirá reducir el consumo de combustible entre un 6 i un 25%, ya que hará posible que el motor se apague cuando el vehículo esté parado y en espera, y al mismo tiempo podrá arrancar de forma

silenciosa e inmediata. Mientras el coche esté parado no se producirá, por tanto, ni combustión del carburante, ni emisiones de gases, ni vibraciones o ruido. Eureka avala todos los proyectos con un sello de calidad.

La comercialización de vehículos ecológicos es ahora una prioridad máxima para los fabricantes de coches por las exigencias medioambientales que acaba de aprobar el Parlamento Europeo.

Batería de medidas del Parlamento Europeo para la promoción y el uso de las energías alternativas y renovables

► El Parlamento Europeo acaba de aprobar un paquete de medidas relacionadas con la energía y el cambio climático que afectan a la industria, el transporte y al sector eléctrico, entre otros.

Con la aprobación de estas medidas, el Parlamento Europeo pretende que en el año 2020 se reduzcan en un 20% tanto las emisiones de gases contaminantes de efecto invernadero, como la mejora de la eficiencia energética y el consumo de energías renovables.

Una de las directivas obligará a los estados miembros a la promoción de las energías renovables en el transporte, la calefacción, el aire acondicionado y la electricidad. El objetivo es que el consumo energético de la Unión Europea en el año 2020 proceda en un 20% de las energías renovables y que al menos un 10% del consumo energético del sector del transporte proceda de fuentes renovables.

Otra directiva importante afecta a la reglamentación de los límites que se establece para las emisiones de gases contaminantes en los vehículos de transporte de los países comunitarios y se ha ordenado a la Comisión que disponga a 120 g/km en el 2012 la limitación de las emisiones medias de CO₂ de la industria del automóvil, límite que ahora se sitúa en 160 g/km. Por otra parte se fija también un objetivo medio de 130 g/km para los vehículos nuevos que podrán alcanzar mediante un conjunto de mejoras en la tecnología del motor. Para poder alcanzar el



objetivo de los 120 g/km la directiva determina que los 10 km/h adicionales se deberán reducir con avances técnicos, ya sea a través de neumáticos más efectivos o biocarburantes. Para el año 2020 se marca como objetivo para los vehículos nuevos 95 gramos de CO₂ por kilómetro.

Los fabricantes además deberán cumplir objetivos intermedios para demostrar que los vehículos que producen cumplen con la media de CO₂ del 65% en enero del 2012, del 75% en enero del 2013, del 80% en enero del 2014 y del 100% a partir del 2015. Aquellos fabricantes que no cumplan con esta directiva podrán ser multados.

Finalmente, recibió luz verde del Parlamento europeo la directiva que determina la reducción del 6% para el 2020 de las emisiones de efecto invernadero procedentes, entre otros, de la combustión de carburantes utilizados en el transporte (diésel, gasolina, electricidad e hidrógeno).

El Programa Eureka financia la investigación de un sistema automático de arranque y parada para promover la fabricación de vehículos más ecológicos

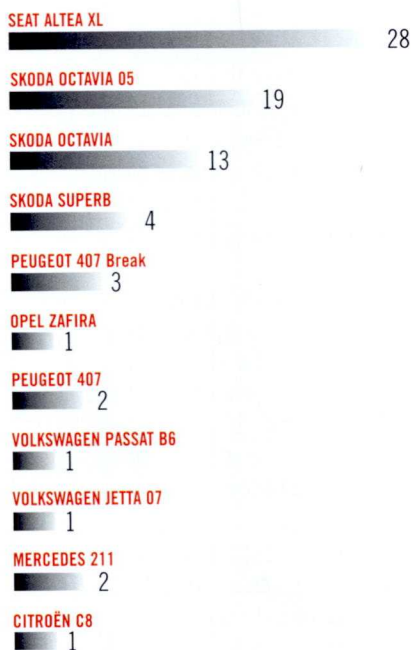
► En el marco del Programa Eureka, que impulsa la I+D en el ámbito europeo, y que pretende mejorar la competitividad de las empresas, se está desarrollando un sistema reversible de arranque y parada para automóviles de última generación. Este sistema, cuando se incorpore a los vehículos, permitirá reducir el consumo de combustible entre un 6 i un 25%, ya que hará posible que el motor se apague cuando el vehículo esté parado y en espera, y al mismo tiempo podrá arrancar de forma

silenciosa e inmediata. Mientras el coche esté parado no se producirá, por tanto, ni combustión del carburante, ni emisiones de gases, ni vibraciones o ruido. Eureka avala todos los proyectos con un sello de calidad.

La comercialización de vehículos ecológicos es ahora una prioridad máxima para los fabricantes de coches por las exigencias medioambientales que acaba de aprobar el Parlamento Europeo.

Taxi-motor

El parc de taxis es renova el primer mes de l'any amb 81 vehicles, molts dels quals fan servir energies renovables



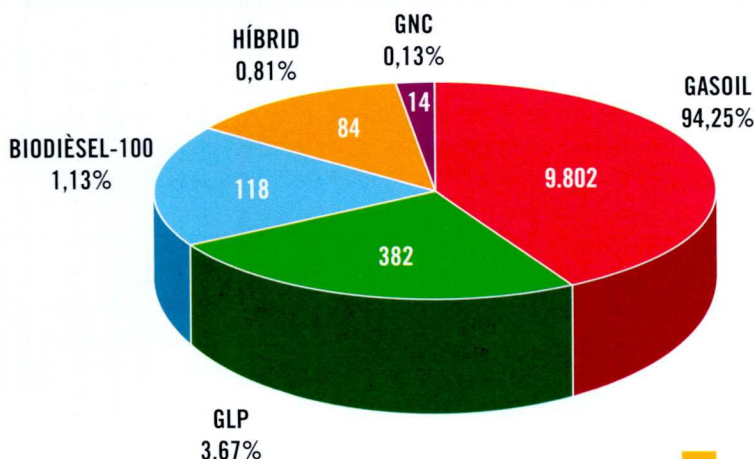
Vehicles nous aplicats a llicència

	Any 2008	De l'1 al 31/01/2009
SEAT ALTEA XL	539	28
SKODA OCTAVIA 05	177	19
SKODA OCTAVIA	174	13
SEAT ALHAMBRA	122	3
TOYOTA PRIUS	73	3
SKODA SUPERB	50	4
PEUGEOT 407 BREAK	39	3
SEAT TOLEDO 04	37	
OPEL ZAFIRA	29	1
PEUGEOT 407	21	2
VOLKSWAGEN PASSAT B6	19	1
VOLKSWAGEN JETTA 07	13	1
MERCEDES 211	12	2
PEUGEOT 307 BREAK	11	
CITROËN C8	10	1
MERCEDES 211 BREAK	8	
CITROËN C5	6	
FIAT ULYSSE	5	
OPEL VECTRA C	4	
FIAT CROMA 05	4	
FIAT LINEA	2	
SEAT TOLEDO 99	-	
TOTAL	1.355	81

Vehicles aplicats a llicències d'autotaxis actives en data 11 de febrer 2009

Marca i model	Quantitat
SKODA OCTAVIA	1.725
SEAT TOLEDO 99	1.408
PEUGEOT 406	1.013
SEAT ALTEA XL	905
SEAT TOLEDO 04	888
SEAT ALHAMBRA	794
SKODA OCTAVIA 05	728
CITROËN C5	492
OPEL VECTRA C	456
SKODA SUPERB	255
NISSAN ALMERA	194
MERCEDES 211	182
VOLKSWAGEN PASSAT 99	142
MERCEDES 210	141
SEAT TOLEDO	82
TOYOTA PRIUS	81
PEUGEOT 407 BREAK	80
MERCEDES 203	75
FIAT CROMA 05	75
OPEL VECTRA B	66
VOLKSWAGEN PASSAT B6	61
FIAT ULYSSE	60
NISSAN PRIMERA 02	59
CITROËN XANTIA	57
CITROËN C8	43
VOLKSWAGEN JETTA 07	34
PEUGEOT 407	34
PEUGEOT 806	33
MERCEDES 202	32
OPEL ZAFIRA	30
PEUGEOT 307 BREAK	19
NISSAN PRIMERA 97	17
FORD MONDEO 02	15
RENAULT 21	14
FORD MONDEO	14
FIAT MAREA	12
MERCEDES 124	12
NISSAN PRIMERA	9
RENAULT LAGUNA	8
CITROËN EVASION	8
MERCEDES 211 BREACK	8
OPEL VECTRA	6
MERCEDES 201	6
VOLKSWAGEN PASSAT	5
PEUGEOT 405	4
LTI CARBODIES	4
OPEL OMEGA	3
FIAT LINEA	3
LTI TXII BRONZ	2
PEUGEOT 309	1
NISSAN SERENA	1
FORD SIERRA	1
ALTRES	4
TOTAL	10.401

Evolució del consum de combustible dels vehicles taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona (23/02/09)



Cursos de conducció eficient

Estalviem combustible, contaminació i diners

Curs 2008-2009 Inscripció oberta!

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

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

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

**Més de 2000 taxistes
en actiu ja han fet
el curs!**

**... i és totalment
gratuit!**

PER INSCRIURE-T'HI POTS TRUCAR AL TELÈFON 935 069 748 (de 08.30 a 14.30 hores).

Cursos de conducció eficient

Estalviem combustible, contaminació i diners

Curs 2008-2009 Inscripció oberta!

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

Amb pràctiques
de conducció a càrrec
del RACC.

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

Més de 2000 taxistes
en actiu ja han fet
el curs!

... i és totalment
gratuït!

PER INSCRIURE-T'HI POTS TRUCAR AL TELÈFON 935 069 748 (de 08.30 a 14.30 hores).

SKODA SUPERB

Prácticas soluciones



Maria Àngels Pujol
mapujol@arrakis.es

En el 2001 Skoda lanzó la primera generación del Superb, un modelo que por tamaño y características se situaba en el vértice de la gama. En el 2008 la marca checa ha renovado el modelo y es esta segunda generación, más elegante, algo más grande y mejor acabada que se sitúa perfectamente entre un VW Passat y un Audi A6 con los que puede competir perfectamente, la que está en trámites de homologación para el servicio público del taxi.

Mantiene su configuración de berlina cuatro puertas pero ha recibido importantes retoques por fuera y por dentro de manera que el salto cualitativo que experimenta es notable. El frontal, por ejemplo, se ha ensanchado y rebajado y presenta una toma de aire más grande en la parrilla. Los pilotos, alargados y divididos en dos partes, confieren a la zaga una imagen muy diferente.

Las dimensiones

El nuevo Skoda Superb ha incrementado sus dimensiones ya que mide ahora 4,84 metros; también es 5,5 centímetros más ancho, mantiene la misma altura pero la distancia entre ejes se ha reducido 4,2 centímetros situándose en 2,76 metros, lo que no supone una merma en la amplitud del habitáculo. De hecho, todo el interior ha ganado espacio. El conductor puede disponer de hasta 97 centímetros para llegar al techo y 1,05 metros desde el respaldo del asiento a los pedales; por si fuera poco, la anchura en las plazas delanteras se sitúa en 1,42 metros mientras que en las plazas traseras esta anchura



se queda en 1,38 metros, más que suficientes para que dos pasajeros viajen con todo confort, ya que disponen de hasta 92 centímetros de altura al techo y espacio longitudinal para las piernas.

Otro de los elementos que han salido beneficiados por este incremento de cotas es el maletero que ha ganado nada menos que 85 litros en su capacidad total, que ahora alcanza los 565 litros. Justamente el maletero y su accesibilidad es una de las grandes innovaciones del modelo. Aparentemente el coche es una berlina de tres volúmenes independientes pero en realidad no es así y dispone de un portón trasero que la marca checa ha bautizado como "Twindoor". Hay dos maneras de acceder al maletero; cuando se acciona el mando a distancia o bien manualmente con el pulsador situado en el borde interior del capó, con el cual se abre la tapa del maletero como en cualquier berlina, ofreciendo un hueco normal. Ahora bien, si se cierra y se acciona levemente el pulsador ubicado en la parte inferior derecha de dicha tapa y a continuación el primer pulsador, se abre un portón que incluye la luneta y deja un hueco lo suficientemente grande como para manipular grandes bultos sin el menor problema de espacio. El sistema *Twindoor* supone un incremento de peso de 10 kilos; el portón lleva dos amortiguadores y en la zona interior de la unión de la luneta con la chapa de la tapa hay tres ganchos que garantizan el cierre del portón que, por otro lado, al tomar contacto con la carrocería del coche se cierra hidráulicamente para evitar golpetazos. En lo que concierne al interior, la mejoría que experimenta por fuera también se aprecia en el habitáculo, con un elevado nivel de calidad. El diseño del salpicadero es sencillo pero elegante, al igual que el cuadro de instrumentos integrado por dos grandes relojes de fácil lectura.

Autorización para taxi

Para el servicio del taxi, el nuevo Skoda Superb, cuando se autorice, estará disponible con un motor de gasolina y dos turbodiésel. El motor de gasolina es un cuatro cilindros de 1.4 litros con la inyección directa y dotado de turbocompresor que rinde 122 CV y va asociado a un cambio manual de seis velocidades. Es una potencia quizá algo justa para mover con cierta soltura el coche cuando vaya a plena carga y el correspondiente equipaje, sobre todo en trayectos de carretera, pero cumple para un tráfico urbano con un consumo homologado por debajo de los nueve litros. En cuanto a los dos motores

diésel, ambos son conocidos dentro del grupo Audi-Volkswagen ya que figuran en diferentes modelos del grupo. El más básico es el 1.9 litros TDi que rinde 105 CV, mientras que el 2.0 litros ofrece 140 CV. En ambos casos el sistema de inyección es por inyector bomba y también los dos llevan filtro de partículas para reducir las emisiones de CO₂. En el caso del 1.9 la caja de cambios es manual de cinco velocidades, mientras que para el 2 litros el cambio manual es de seis velocidades pero también existe una versión provista con un cambio automático de seis velocidades y de uso secuencial. Este último cambio funciona de una manera muy suave y resulta ideal para la circulación urbana, pudiéndose manejar como manual si se desea cuando se circula por carretera. En ambos casos, se ha trabajado en su insonorización y en reducir las vibraciones pero pese a todo siguen siendo algo ruidosos.

La dirección es totalmente nueva y va con asistencia electro-mecánica, mientras que para las suspensiones, se ha adoptado el mismo esquema y geometría que las del Passat, por lo que ahora es de ruedas independientes atrás en vez del eje torsional. El resultado es una actitud dinámica muy buena con un reglaje de muelles y amortiguadores más bien firme que reducen los balanceos de carrocería. Así pues, esta segunda generación ha dado un gran salto cualitativo y con este nuevo e ingenioso sistema de apertura del capó trasero, ofrece una práctica solución para el servicio del taxi.

Ficha técnica

VERSIONES	1.4 TSi	1.9 TDi	2.0 TDi
Cilindrada (cc)	1.390	1.896	1.968
Diámetro x carrera (mm)	76,5 x 75,6	79,5 x 95,5	81 x 95,5
Nº cilindros (válvulas)	4 en línea (16)		
Relación compresión	10 a 1	18,5 a 1	18,5 a 1
Alimentación (inyección)	Inyección directa		
Combustible	Gasolina	Gasóleo	
Poten. máx. (CV/rpm)	122 / 5.000	105 / 4.000	140 / 4.000
Par máx. (mkg/rpm)	20,4 / 1.500	25,5 / 1.900	32,7 / 1.800
Tracción	Delantera		
Cambio (nº velocid.)	Manual (6)	Manual (5)	Manual (6) Autom.(6)*
Suspensión del./ tras.	Independiente / independiente		
Dirección (asistencia)	De cremallera (sí)		
Diámetro de giro (m)	10,82		
Frenos del./ tras. (ABS)	Discos ventilados / discos macizos (sí)		
Peso en vacío (kg)	1.425	1.456	1490/1.512*
Largo / ancho / alto (m)	4,84 / 1,82 / 1,46		
Batalla - vía del./tras. (m)	2,76 - 1,55/1,52		
Capacidad maletero (litros)	565		
Velocidad máx. (km/h)	201	190	207 /205*
Aceler. 0-100 km/h (s)	10,5	12,5	10,2
Consumo homologado (lit / 100 km)			
Urbano / extraurbano	8,6/5,6	7,3/4,8	7,5/5,0 -8,9/5,5*
Mixto	6,6	5,7	5,9 - 6,8*
Capacidad depósito	70 litros		
Emisiones CO ₂ (g/km)	157	151	155

*datos correspondientes a la versión automática

Publicitat

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

GESTIÓN DE SUS OBLIGACIONES FISCALES,
LABORALES Y CONTABLES



PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN
DEL CARNÉ DE TAXISTA

La seriedad es nuestra garantía. Trato directo sin intermediarios

CENTRE DE FORMACIÓ DEL TAXI

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

GESTORÍA SANTIVERI

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

ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DEL TAXI

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

ASESORIA MARQUÉS RODRÍGUEZ (Soledad)

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

Auto Fuber

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

Vehicle nou


SEAT
auto emoción



NOU **SEAT** ALTEA XL

Present i futur del TAXI

Diesel

**Gas
Ecològic**

**Sense entrada
Finançament a la seva mida**

Vehicle, Taxímetre, Assegurança, etc.

**No busqui més
el millor preu el trobarà a
Auto Fuber**

**Màxima tasació
del seu Taxi usat**

OFERTES 2009

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

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

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

Auto Fuber

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

Servei integral de l'automòbil



Àrea d'atenció al client

Auto Fuber, con una larga experiencia en el sector del Taxi, ha sabido adaptarse a los cambios y exigencias de un mercado altamente competitivo. Todo ello basado en una filosofía de Servicio y Atención Personalizada y así poder garantizar plena satisfacción al cliente.



Àrea de vendes

En el nostre departament de vendes trobarà amabilitat i molta professionalitat

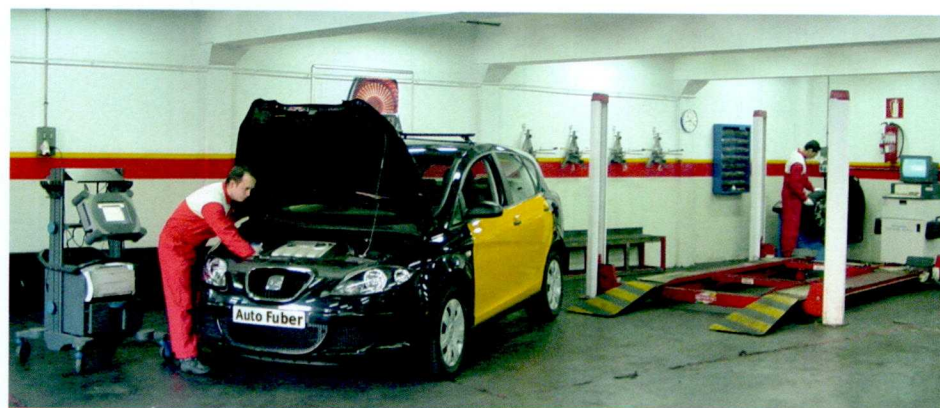


Pintura

Nuestras cabinas de última generación y la informática, nos permite obtener la máxima fiabilidad en el pintado de su vehículo.

Electrónica

Nuestros equipos electrónicos de medición y unas manos expertas, se encargaran de encontrar y solucionar qualsevol problema necessitat que s'hagi produït.



Mecànica

Seguretat i rapidesa en totes les reparacions, gràcies a un equip de professionals altament qualificats i unes instal·lacions punteres en el sector.

Alineat, Equilibrat i Neumàtics

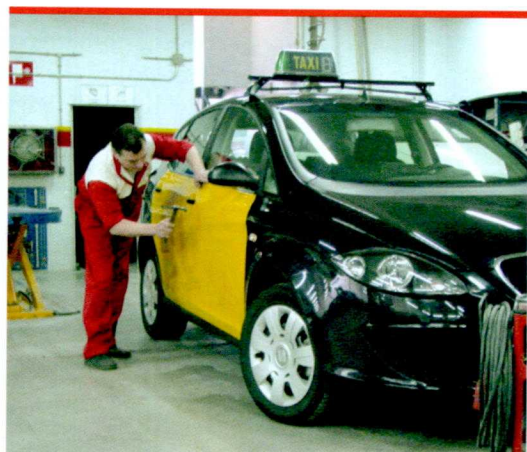
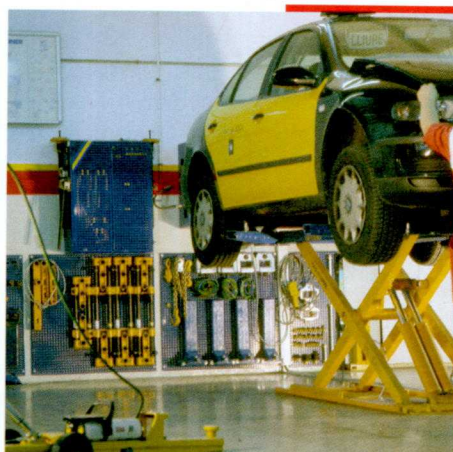
Amb els millors aparells aconseguim el millor alineat i equilibrat del seu vehicle.



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

Plancha

La tecnología y la experiencia de nuestros profesionales, harán que su vehículo recupere de nuevo su estado original.



Carta que nunca se escribió

Urma Carapuli es la única taxista albanesa de Barcelona



Jesús Martínez

revista-taxi@amb.cat

En las misas dominicales, Urma contenía los berridos de su niña para que la falta de sueño no fuera interpretada como un auto sacramental. Urma Carapuli (1979) nació en una ciudad menor de Albania, en Granch, un paraje inhóspito con sueldos de miseria, el vestigio de una época de rogativas que no supo florecer.

Urma conoció en Génova, en una de las visitas cotidianas a su familia italiana, a Carlos, su marido, un catalán con la sangre de los aerosoles en las venas, de padre y tío y hermano taxista, con más neumáticos gastados en su haber que Michelin.

En 2000 se vino a España, y en el conventículo de una escalera del Guinardó de Barcelona inició un bagaje nuevo con el propósito acalorado de formalizar su situación en el país del papeleo, que la mar de las veces pide lo que luego niega.

Tras jornadas de miedo y basura, en la arcana postración de los oficios sin nobleza, Urma se fue quemando por dentro, dando a la sinrazón el tributo de sus penas. Pasó por varios empleos, como la esclava que en las plantaciones de algodón de Virginia barría y cantaba lo que debía llorar pero no podía: limpió el parking de un edificio de ogros; cocinó para ancianos desvalidos, sacando el rancho a la hora en que las tripas claman por sus achuras; atendió a los viejecitos en una residencia de fachada, prodigándose en esmeros que le desagradaban; cosió los bajos de los pantalones con máquinas Singer, que tiraban de sus dedos como si estos fueran gummies...



Urma Carapuli.

“Atacada por las empresas de contratos basura, hasta el gorro de que le tomaran el pelo y harta de tanto abuso que la mantenía constantemente en la cuerda floja, decidió meterse en el sector del taxi”

En todos estos trabajos, los contratos de obra o servicio se prolongaban más de lo que la cuenta de los días por ley permitía. Urma era albana: “¿A quién iba a reclamar un albano?”, pensaba ella que ellos pensarían. Así, en el último de estos anillos de baldón, y con las piernas hinchadas por el peso gravitacional de su segundo bebé —una preciosa niña a la que llamaría Naimé, como su abuela—, renunció y no firmó una baja maternal voluntaria de lo que había sido un despido impropio.

Se fue, parió, se recompuso, y antes de que el cinismo de los demás hiciera mella en su maternal sentido de la

decencia, volvió a salir en busca de empleo donde sólo encontraba baladas de corazones rotos cantadas por el bardo escocés Robert Burns.

Atacada por las empresas de los contratos basura, hasta el gorro de que le tomaran el pelo y harta de tanto abuso que la mantenía constantemente en la cuerda floja, decidió meterse en el sector del taxi, aconsejada por su esposo, que en el taxi había nacido. En 2006 se sacó el carné de conducir, hincando los codos, y aprendió el catalán a marchas forzadas, soltándose en la parada del autobús a la primera de cambio: “Disculpi, senyora, sap quant trigarà el proper?”.

Compró la licencia de un Skoda Octavia, del que aún paga las letras del abecedario griego. Le costó 160.000 euros.

“El primer día, un compañero me echó en cara que no podía salir a trabajar los domingos, y me quería denunciar.”

Todo iba bien hasta que fue mal.

La noche del 18 de diciembre de 2008, a las tres de la madrugada, en las Ramblas, por esquivar los meneos de un borracho que llevaba una castaña de aúpa, volcó. Quiso dios que sólo un rasguño se hiciera, sin contar con las fisuras en la costilla más débil de su costillar, que ahora se ha de soldar. Los testigos, si los hubo, desaparecieron, y Urma quedó a expensas de los trileros de la suerte. Días después, en su diario íntimo, Urma escribió una carta de desagravio, el cómputo de sus quejas, en una hoja que hizo trizas, temerosa de dejar marcado un recuerdo amargo para la posteridad.

Más o menos, decía así:

Yo, Urma Carapuli, dolorida aún por las secuelas del accidente, he pedido un crédito al banco para poder pagar los 5.000 euros que cuesta la reparación del coche siniestrado. No me lo han querido conceder, quizá porque soy novata en el taxi y porque soy extranjera. Mi esposo me ha tenido que avalar. Llevo seis semanas de baja, sin poder trabajar. Aún estoy reclamando la indemnización a la que tengo derecho. Ahora hay una situación de crisis, que ya es una depresión económica en toda regla. Y somos un país de mileuristas, con jornadas laborales de 10 horas diarias...

Urma, en la calle, se siente desprotegida, desamparada, desnuda. Es consciente de que la liberalización del taxi ha comportado cosas buenas, pero a ella sólo le ha llegado el trémulo ronroneo de las dificultades más negras: al ser la propietaria del taxi, un patrimonio como es su vehículo, su bien ha perdido valor.

Urma ha aprendido del orgullo profesional, por eso ha estudiado al dedillo la *Guia dels carrers de Barcelona i rodalies*: “Considero una vergüenza que casi se regalen los carnés de taxista, porque algunos inmigrantes, como yo, ni siquiera saben cómo llevar a un cliente a la Sagrada Família, y eso no puede ser porque eso es engañar al usuario”.

Pero no sólo eso, los amigos de Urma opinan que la especulación que practican algunos floteris (propietarios de flotas de taxis) está llevando el sector a la deriva: “Parece como si fueran intocables porque resuelven el tomate de las noches del fin de semana”. Esos amigos echan pestes de los sindicatos: “Cada uno se ha montado su chiringuito”. Y esos amigos, precisamente, son los que ponen el punto final a esta carta que Urma Carapuli nunca quiso escribir: “Si no tenemos ayudas, no podemos salir adelante. Lo que pasa es que ahora la mayoría de taxistas son nuevos (400 licencias para vender), y los que se interesaban por ayudarte se han ido jubilando”.

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



El telèfon d'Objectes Perduts 902 101 564, al servei dels taxistes i dels usuaris

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

Fins al mes de novembre, 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 clients de taxi al Servei d'Objectes Perduts: 902 101 564 o a través del portal *web* www.taxibarcelona.cat

Agenda

Llicència	Nom del titular
2147	Jaime Matías Rodríguez Soriano
4892	Pedro Font Bañuls
5834	Félix Caballero Caballero

Càmera

Llicència	Nom del titular
6277	Carlos Martínez Laguna
8821	Jaime Ribera Samper
9831	Marc Campabadal Cos
10652	Julián Arturo Arenillas García

Bossa-moneder

Llicència	Nom del titular
910	Joan Larred Prat
1074	José Diego Puertas Lima
1141	Jacinto López Heras
2100	José Llorca Almeda
2685	Feliciano Montenegro Peñas
2835	Francisco Osuna Reyes
3325	Juan Nadal Busquets
3629	María Anunciación Otero Garrido
3673	José Bouzo Prol
7584	Manuel Rubio Martínez
8585	Antonio López Fernández
8696	Ernesto Benet Mataix

Cartera

Llicència	Nom del titular
264	Fermín Crespo Bretones
332	Emilio Bayod Ibáñez
717	Miguel Fco. Alonso Fernández
923	Jose Maria Adán Villarino
1109	Acivido Taxi, S.L.
1182	Jorge Guerrero Guerrero
1843	Juan Galindo Márquez
2085	Marcelo Rubio Gómez
2220	Xavier Labajos Robles
2937	Beatriz Artero Fernández
4058	José Ignacio Raposo García
4879	José Antonio Castellano García
5240	Pedro Jesús Bel Vidal
5332	Eusebio Martí Pérez
5535	José Luis Costoso Ciudad
6176	Anastasio Durán Santa Cruz
6409	Félix Fernández López
6653	Manuel Díaz Lence
7303	José Jesús García Lopez
8005	Jordi Brun Torras
8160	Juan Huguet Miguel
8336	José-Manuel Vieito Lamas
8840	Rogelio Salgado Ferreiro
9527	Ismael Sánchez González
10185	Jesús Pujol Julia
10544	Juan José Pérez Martínez

Bossa

Llicència	Nom del titular
2090	Alberto Paredes Dios (De)
2479	David Novella Mena
3616	Javier Hernández Ayuso
4744	Moisés Rafael Abad Tejero
6750	Félix Alcocer de la Cerda
7584	Manuel Rubio Martínez

Carpeta

Llicència	Nom del titular
2567	Pedro Ciruelos Gaviño
2799	Marcos Rodríguez Pérez
6388	Carlos Sánchez Camacho Olivares

Fe d'errors: En la revista Taxi 182 figurava com a titular de la llicència 8750 Joaquim Gómez, quan el titular és Àngel Sabio Fuentes.

L'usuari li agraeix...

Claus

Llicència	Nom del titular
140	Francisco Hidalgo Dávila
975	Vallcarca Taxi, S.L.
1108	Daniel Luque Del Moral
2543	Miguel Raya Viedma
2777	Emilio Rodríguez Matilde
3338	Félix Serrano Muñoz
3688	Francisco Ferrer Baldovi
3837	Fernando López Sevilla
4012	Ramón Sánchez Ocampo
5151	Fernando García Álvaro
5677	Manuel García Gómez
7233	Francisco Fernández Gálvez
8041	David García Ramos
10425	Santiago Rodríguez Magro

Documents

Llicència	Nom del titular
1760	Ángel Domingo Rosa
4261	Andreu March Roca
5258	Simón Varas González
5338	Julián Martínez Luque
6175	Vito Amadio Gisabella
6755	Valentín Solana Hernández

Llibres

Llicència	Nom del titular
4892	Pedro Font Bañuls
5287	Felipe García Trenado
7382	Abilio Fernández López

Maleta

Llicència	Nom del titular
7031	Jorge Muñoz Pérez
7747	Juan Francisco López González
7765	Óscar Camps Sánchez
10563	Luis Béjar Batlle

Ulleres

Llicència	Nom del titular
374	Esther Fernández Teijeiro
1943	Fernando Andrade Castillo
2005	Juan García Román
2369	Alfredo Gil Bermejo Bethencourt
4286	Alejandro Burgués Roig
6916	Joan García Jubert
8772	Juan Carlos Fonseca Chico
10270	Juan Jansat Gabarroca
10400	Víctor Mora Miravittlas
10913	Antonio García Navarra

Mòbils

Llicència	Nom del titular
125	Josep Mateu Paloma
135	Fernando Chávez Campoy
309	Lorenzo Carballo Gómez
312	Manuel Galán Sánchez
794	Tradetaxis, S.L.
1153	Antonio Sánchez González
1582	Fernando Zamora Fuentes
1658	Juan Martorell Grau
1664	Juan Ramón Vila Huguet
1858	Juan Ramón Aparicio Díez
1972	Luis Toro Montes
1978	Alberto Bielsa Bergua
2226	Eduardo Gallardo Fernández
2301	Lluís Planas Jubany
2529	Lorenzo Llorente Ortega
3149	Joan Valentí Agustí Masagué Molas
3689	Juan Antonio Muñoz Muñoz
3786	Manuel Romero Ortega
3843	Olímpia Cerezales González
3880	Antonio Cuenca Onieva
4090	Ángel Álvarez Bao
4213	José Luis Trigueros Montero
4303	Longinos Pueyo Campo
4398	Félix Flores Monje
4891	Emilio Pereira Sánchez
4930	Llorcos Taxi, S.L.
5289	Sixto Roda Beltrán
5619	Enric Gabarre Bertrán
5661	Alberto Selva Cebrià
7241	Manuel Pérez Peñalba
7434	Martín Domínguez Domínguez
7800	Josep Borrás Gaya
8063	Santiago Sánchez Romero
8085	Dionisio Olmo Isla
8467	Nicasio Giménez Muñoz
8664	Celestino Rodríguez García
8709	José Mutilva Blasco
8767	Jorge Martín González
10062	Gonzalo Pérez García
10105	Jorge Gallart Agustín
10141	Josep Maria Fusté Balanzó
10922	Miguel Santos Domínguez

Agraïment especial

Volia agrair al taxista Jesús Gardoy, llicència 1670, la gentileza de portar a casa meva una cartera de butxaca que, el 5 de febrer, em va caure probablement en el moment de sortir del meu cotxe al carrer de València sense adonar-me'n.

El senyor Godoy va trobar-la i va traslladar-se fins al meu domicili situat a Sant Andreu. La cartera contenia targetes, diners i documentació sense les quals no podria haver realitzat el viatge que tenia programat per al dia següent.

Molt agraït,

José Bachs / Barcelona

Elegía para un americano, de Siri Hustvedt



Traducció de Cecília Ceriani. Anagrama, 2009. 392 pàgines, 19,50 euros. Empúries per a l'edició en català.

Salvador Redón
revista-taxi@amb.cat

No és fàcil ser dona i escriptora en el nostre món. Menys encara si el teu marit també és escriptor i gaudeix de fama. Gens sí, a més, ell és diu Paul Auster. Aquestes credencials situen a Siri Hustvedt (EUA, 1955) en una tessitura complexa: li obren i li tanquen portes alhora... Jo no la coneixia i vaig decidir-me pel seu llibre per ser "la dona de". Reconec, però, que aquest no ha estat un recurs publicitari descaradament exhibit, i que no és lícit compararla amb Auster: Siri Hustvedt va sobrada de talent. I tampoc no és nova a la plaça: Circe li ha publicat diversos llibres d'assaig i tres novel·les, amb títols com *El hechizo de Lily Dahl* o *Todo cuanto amé*. Tanmateix, hi ha qui no s'ha reprimat gaire, ja sigui per realçar-la o per rebaixar-la.

A l'interior de la novel·la s'hi troba una història propera, però relatada d'una manera poc freqüent. La trama desenvolupa l'intent de reconstrucció del passat familiar dels germans Erik i Inga Davidsen, psicoanalista divorciat i escripto-



Siri Hustvedt, autora de *Elegía para un americano*.

ra vídua respectivament, un cop aquests han descobert una nota entre el llegat del seu progenitor, escrita el 1937, que al·ludeix a una tragèdia de la qual no saben res. L'esforç serveix per bussejar en la pròpia vida d'ambdós, plena també de secrets i històries personals difícils de confessar. Erik estima la seva veïna, una mare assetjada pel seu ex. Inga també pateix assetjament, periódic en aquest cas, per alguna cosa que no coneix de qui fou el seu marit. És

la veu narradora d'Erik la que ens condueix per les vicissituds dels personatges del present, habitants de la cosmopolita Nova York, mentre els apunts del pare ens rememoren el difícil passat dels immigrants a l'Amèrica profunda i rural. El toc Hustvedt ve donat per la barreja de veus que acabo d'apuntar, una barreja que també afecta l'estructuració de l'obra, sense capítols, amb accions, espais i temps només diferenciats per un buit en l'interlineat. Però també hi ha el seu toc en la barreja de realitat i ficció que es percep a la novel·la, ja que Hustvedt –convé que ho sàpiguen– és filla d'un immigrant noruec com el que hi apareix, i les memòries del seu pare són emprades com a base constructiva del relat. Finalment, malgrat la complexitat de la trama i la càrrega psicològica que s'hi destil·la, Hustvedt aconsegueix ordinar un llibre estimulants, dens i elegant.

Deia més amunt que ningú no hauria de gosar comparar aquesta autora amb ningú, però jo, que no deixo de ser un crític literari de pa sucat amb oli, els reconec que quan torni a la llibreria potser en sortiré amb dos llibres sota el braç, un d'ell i un altre d'ella.

Publicitat



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

SEGURTAX

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

Cinema

Valkiria



Marc Sanchís

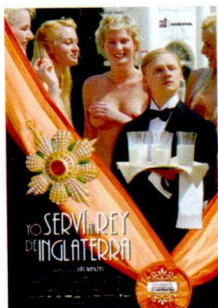
sanchis@amb.cat

El coronel Stauffenberg era un aristòcrata prusiano que estava encantat amb el militarisme de Hitler fins que les coses van començar a torçar-se. I no és cert que després de la guerra se li considerés un heroi; amplis sectors de la antiga República Federal d'Alemanya el veïen com un traïdor que va trencar el jurament i va empaïat la imatge de l'exèrcit. Però va ser un tipus valent i si hagués tingut èxit a Europa se hauria estalviat milions de morts i molta destrucció; és una de aquestes històries que a Hollywood s'anomenen "bigger than life", més grans que la vida. I aquí entra Tom Cruise, adorat per el

públic però desahuciat per la premsa, que just abans d'entrar a l'escena ens machacava amb les seves extravagàncies i la seva passió per la Cienciologia. *Valkiria* ha estat un taquillaç a causa dels retards, els accidents i de les dubtes sobre la idoneïtat de Cruise per fer el paper. És una pel·lícula ben feta, amb molts mitjans i bons actors; per als cinèfils, té les col·laboracions de Kenneth Branagh i Terence Stamp, que sempre és millor tenir anglesos de solera al repart. Cruise està ben caracteritzat com a Stauffenberg, però segueix tenint els modors de bon noi americà. Hi ha tota l'acció, trets i explosions que permeten la realitat històrica, una realitat, com sabem, més ben trista, perquè el tirà va sobreviure a l'atac i la guerra va continuar fins a la hecatombe.

Yo serví al rey de Inglaterra

► Jan Dittie és un cambrer humil i baixet, però molt ambiciós. Sap que el que mou el món són els diners i està sempre atent a qualsevol oportunitat que el pugui fer prosperar. Marxa cap a Praga i aconseguirà feina al luxosíssim Grand Hotel, on aprendrà del maitre "que va servir al rei d'Anglaterra". Però mentre tant, Hitler envaeix el país, i els txecoslovacs els passen magres. No obstant això, Jan, sempre afortunat, es casa amb una noia de baixa com ell, però d'autèntica raça ària, i passa la guerra mundial treballant en un balneari força agradable, emmig de joves que gairebé sempre van despullades. Ja sé que és una pel·lícula txeca, però és un dels títols més divertits del 2008, una història jovial i optimista. Us la recomano molt i, per descomptat, no espereu veure-la a la tele.



El tren de las 3:10

► Russell Crowe és un pistolero sanguinari i Christian Bale un pagès coix i arruïnat. Crowe es deixa atrapar estúpidament en un poblet de mala mort i Bale, a punt de perdre la seva granja, accepta formar part d'una partida que ha d'escortar el criminal fins al ferrocarril per pujar-lo al tren de les 3:10 cap a Yuma, on serà jutjat. Però per arribar allà hauran de lluitar contra els apatxes, contra els membres de la banda de Crowe i contra el propi Crowe, un assassí fred i manipulador a qui, per més manilles que se li posin, no s'ha de donar mai l'esquena... en fi, què més puc dir-vos? Un western clàssic i eficaç, una d'aquelles pel·lícules que no defrauden.



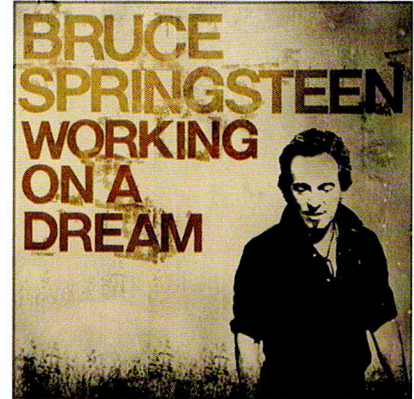


U2: *No line on the horizon*

► El 2 de marzo sale lo último de U2, y Barcelona ya está negociando un doble concierto en el Camp Nou –como aquí funcionamos a golpe de evento, perdimos el Bread & Butter y el Salón del Automóvil parece que menguará a salita...-. U2 es sin duda una de las grandes bandas de rock actuales, pero su carrera culminó en 1991 con *Achtung Baby*. Han tardado cinco años en grabar de nuevo, y mientras Bono se dedica a la filantropía, han vivido del pasado, reeditando en cabritilla sus legendarios discos de los 80. En fin, los dos primeros sencillos de *No line on the horizon* ya circulan por internet, y aunque los cincuentones irlandeses le ponen ganas y pose, se trata más bien del “quien tuvo retuvo”.

Bruce Springsteen: *Working on a dream*

► Cuando Bruce era adolescente subió de noche a una colina para pedirle a Dios que le concediera su sueño de ser una estrella del rock. Como es sabido, el Altísimo respondió con creces, y ahora Springsteen es además el autor de la banda sonora no oficial de la era Obama. Y por si les parece poco, uno de los temas de su nuevo disco está nominado a los Oscar. Después de treinta años largos de carrera, es inútil juzgar *Working on a dream* como algo diferente o excitante; lo único que importa es que Bruce sigue sacando algunas canciones ideales para rodar por carreteras remotas.



Publicitat



Cooperativa Radio-Taxi

Tel. 93 225 17 34

Escuela de taxistas
Financiación compra de
equipos

Nueva convocatoria de entrada a cooperativa

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



PRIMERA CUOTA DE ABONADO GRATUITA



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

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

MANANTIAL DE SALUD

Les herbes de la família a Manantial de Salud

Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

L'olor de les més de 300 varietats d'herbes que es filtren pels porus de la pell en entrar al Manantial de Salud ja fa que ens sentim una mica més sans. En aquesta herboristeria la principal preocupació des de fa prop d'un segle és trobar "l'herba que li fa falta a cada persona", diu l'herbolària Trini Ferran. Al carreró dels Mercaders, amb Josep M. Teixé al capdavant, i en nou botigues més a Barcelona i les rodalies, fabriquen de manera artesana i ecològica els seus productes –des del cultiu de les plantes medicinals i aromàtiques fins a l'anàlisi i l'envasament– i saben molt bé de què parlen. El fet que a la botiga hi hagi sofà i cadires dóna una idea de la importància que té per a Manantial de Salud l'assessorament personalitzat dels clients. Amb aquesta finalitat, fa tres anys que van fundar l'Espai de Salut Manantial, l'ESMA,

dirigit per un metge especialista en fitoteràpia, homeopatia i acupuntura i integrat per professionals de la psicologia, la nutrició, les teràpies naturals i la fisioteràpia.

A banda d'herbes, en aquest negoci inundat de llum i aromes també hi trobem productes apícoles –la mel és una altra de les especialitats–, cosmètica natural també de producció pròpia, alimentació biològica, complements nutricionals i dietètics, una gran selecció de tes, i altres productes relacionats amb la salut i el benestar.

En temps de crisi, una de les consultes que han d'atendre habitualment és la de gent que vol posar remei a l'ansietat i el nerviosisme que l'assetgen. Mare i fill coincideixen a recomanar un son reparador amb l'ajuda de la passiflora, una planta amb principis actius relaxants, la civada medicinal, un cereal que dóna força i contribueix que puguem separar l'entorn de nosaltres mateixos i, si també es necessita combatre els alts i bai-





xos, l'hipèric o herba de Sant Joan, que mantindrà el sistema nerviós en equilibri.

Una família d'herbolaris per convicció

L'avi de la Trini es dedicava a les herbes, però va ser el seu pare qui va posar nom al negoci i el va professionalitzar i els seus quatre fills són els que l'han modernitzat i han ideat un sistema de franquícies. En Josep M. regenta la botiga del carrer Mercaders, la seva germana Núria (farmacèutica i biòloga) duu l'establiment del carrer Xuclà, 23; en Jordi és informàtic i coordina la logística i la Trini Teixé està acabant el doctorat en bio-

logia per incorporar-se també al negoci familiar. "Som herbolaris per convicció —assegura Josep M.—, tenim el sentiment ferm que les herbes poden ser una gran ajuda en el tractament de malalties i en la millora de la salut i aquest convenciment surt del més profund del cor." Aquesta estimació per les plantes s'ha anat transmetent entre generacions. La Trini, que porta prop de cinquanta anys darrere el taulell, explica que de ben petita va aprendre a reconèixer i entendre les plantes passejant pel bosc amb el seu pare: "M'explicava que a la natura sempre hi ha un equilibri: al costat de l'herba dels cecs o ortiga hi creix la malva, que va bé per guarir les llagues de la boca; o l'any en què hi havia molta gent amb afonia, creixien molts erisims o herbes del cantaire, així és com la natura ens avisa".

Manantial de Salud

C/ Mercaders, 7
08003 Barcelona
De dilluns a divendres de 9 a 14 h i de 16 a 20 h i dissabtes de 9 a 14 h
Tel.: 933 191 965
www.manantial-salud.com



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**

Restaurant

La Muscleria, els especialistes



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

Els musclos són una vianda exquisida i La Muscleria els ha convertit en els protagonistes indiscutibles de la seva oferta gastronòmica. Des de fa dotze anys, aquest restaurant situat al xamfrà dels carrers Mallorca i Bruc, en ple Eixample barceloní, s'ha especialitzat en la cuina d'un mol·lusc que, malgrat ser el germà pobre de la cloïssa i l'ostra, és deliciós i es pot degustar de mil maneres diferents.

Sònia Pedrosa, gerent i fundadora de l'establiment, explica que va agafar la idea dels restaurants típics belgues on és habitual preparar musclos acompanyats amb patates fregides. Les receptes –només de musclos, més de trenta–, les han transformat als gustos autòctons i les han ampliat amb tapes (calamars, cloïsses a la sidra, gambetes fregides...), arrossos, coques farcides i postres casolanes entre les quals triomfa el tiramisú, la *panacotta*, la pinya amb crema catalana cremada o el pastís de xocolata. La Muscleria prepara cada dia uns 150 quilos de musclos frescos (fins a 400 quilos en temporada alta) que es poden menjar en cassoletes (al roquefort, al vapor, a la marinera, a la belga, als tres pebres, a la cervesa, a la *poulette* –amb bacó, xampinyons i crema de llet–, a la mostassa, a la bolognesa... i sempre acompanyats amb patates) o per peces (amb bacallà, a la salsa tàrtara, tigre, amb alloli, a la vinagreta, amb romesco...).

El local, de colors ataronjats i negres com el musclo, és espaiós, està decorat amb fotografies que mostren tot procés de neteja i preparació del producte i compta amb una sala per a grups. L'establiment està presidit per una cuina a la vista dels comensals: "Quan vaig a un restaurant m'agrada veure com cuinen i també és una manera que la gent se senti més segura", diu la propietària.

Opcions per a totes les butxaques

En temps de crisi tothom mira de retallar despeses, per això La Muscleria ofereix menús i alternatives per degustar els seus plats a bon preu. El menú diari és la



La recomanació del xef

- Amanida tèbia de formatge de cabra
- Coca Grangera (xapata farcida de pollastre, albergínia, enciam i formatge fos)
- Musclos amb escamarlans
- Tiramisú casolà

fórmula migdia que costa 8,50 euros, es pot triar entre dos primers, dos segons i dues postres, amb beguda i pa amb tomàquet inclosos i almenys un dels plats és de musclos. El restaurant també prepara menús especials per als dies festius. El preu mitjà de la carta se situa entre els 15 i els 18 euros amb vi.

Per als sopars de grups (màxim 40 persones) hi ha el menú degustació que costa 20 o 24 euros i inclou *buffet* lliure de musclos.

Una alternativa més econòmica encara és passar a recollir l'àpat: els encàrrecs per endur tenen un 20% de descompte. Aquesta opció és molt habitual entre els clients que viuen a les rodalies de l'establiment, ja que per un preu mòdic poden assaborir qualsevol dels plats frescos de La Muscleria a casa seva.

La Muscleria

C/ Mallorca, 290 (cantonada Bruc)
08037 Barcelona
Tel.: 934 589 844
Menú diari: 8,50 euros
Tancat els diumenges a la nit.
www.lamuscleria.com



L'àlbum del taxi



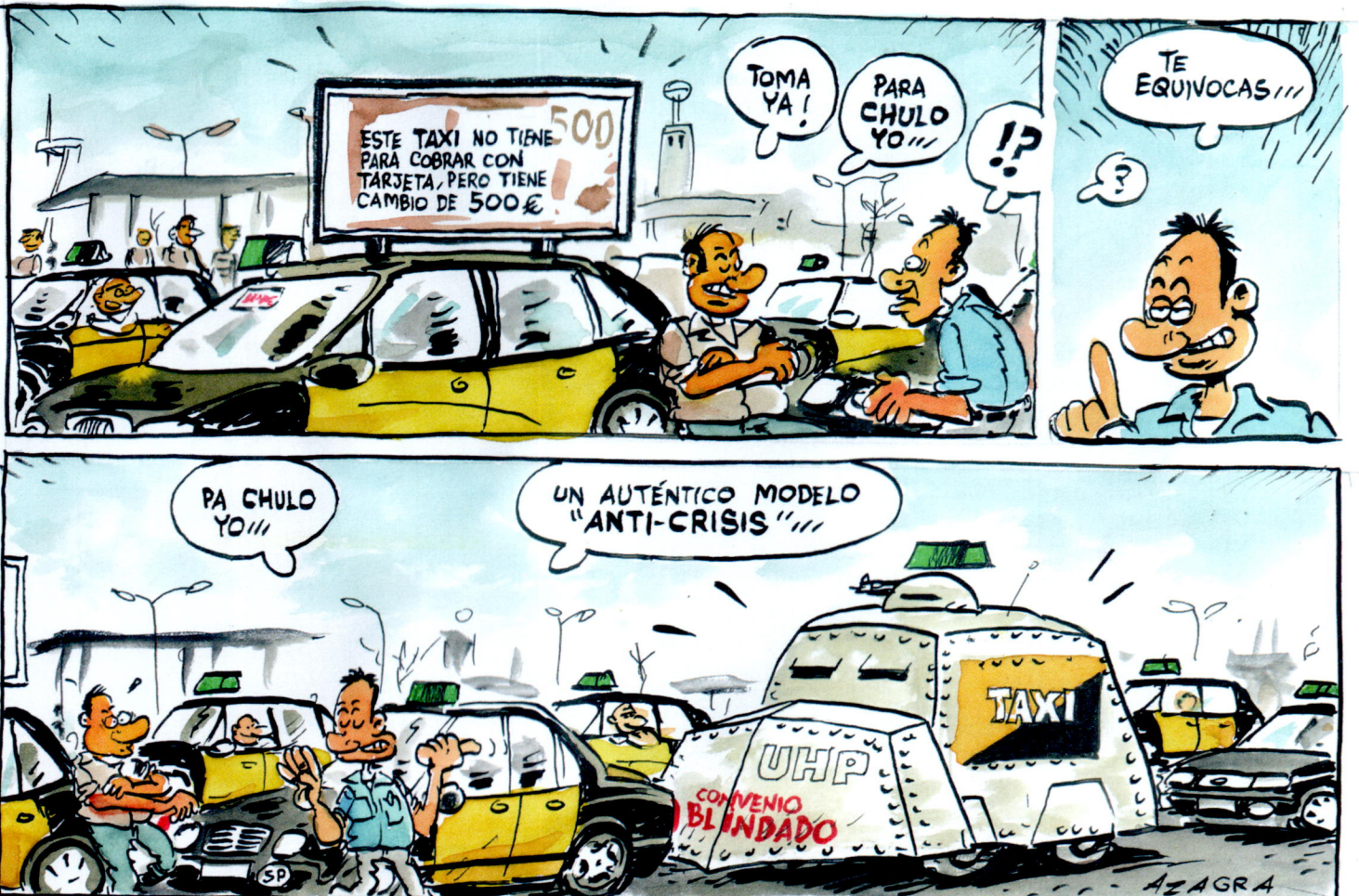
► Al poble on visc, Canyamars, fa uns dies, de matinada, va caure una "pedregada" exagerada, que juntament amb les baixes temperatures, va fer que la carretera es transformés en una pista de gel. Per poder treure el cotxe, els mossos van haver d'empènyer-me, i fins i tot ells van relliscar en d'ajudar-me.

Joan Ramon Corrius / Llicència N° 5508

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

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

Tira còmica





Esto es un milagro, Manolo

Manolo conducía absorto, estaba como “iluminado”. No hacía más que darle vueltas al tema. Ayer, durante la cena, Araceli sacó a colación el tema de la Religión. Él siempre ha sido muy respetuoso con el sentir de su mujer en esas cuestiones, pero últimamente Araceli se está pasando un poco. Parece que, al hacerse digamos que algo mayor, le preocupa más todo eso...

¡Y es que ve milagros en todo! Que tenemos que salir el día de fiesta y amanece bueno... “Esto es un milagro, Manolo”.

—Jo, Araceli que el hombre del tiempo ya lo dijo ayer...

—Sí, sí, pero fíjate estos días pasados cuánto ha llovido, y hoy, sol espectacular...

A Manolo le empieza a preocupar.

—¿Alguien cerca de la plaza Lluchmajor? La voz de la emisora no dejaba de repetirlo.

—Por favor, ¿alguien cerca de la zona de Valldaura/Lluchmajor?

—Yo puedo hacer el servicio. Estoy en la Plaza Virrei Amat. ¿Cuál es la dirección exacta?

—Passeig Valldaura, 24, 3º 2ª. Hay que acompañar al usuario a la Clínica de San Rafael, esperarlo media hora y volver a llevarlo a su domicilio.

—Entendido. Voy para allá. Corto.

Dos minutos y ya estaba en la dirección que le habían indicado en Taxi Amic. Ve una silla de ruedas en la puerta, con un señor bastante joven. Está solo, y a Manolo, en principio, le choca que no haya nadie acompañándolo. Le toca en el hombro con cuidado. Nada, ni se inmuta.

—Oiga, ¿viene alguien con usted?

Nada... no contesta.

Bueno, pues seguramente alguien estará esperándolo en el hospital. Precisamente el acceso a San Rafael es fácil y te permite llegar hasta la puerta.

Durante todo el camino el hombre seguía sin decir nada. Manolo iba un poco mosqueado. “¿Y qué hago si llevo y no se despierta?” Él no le quitaba ojo por el retrovisor. El hombre parecía estar en el séptimo cielo.

Jo, sí que debía estar cansado este hombre.

Cuando frenaba en los semáforos, parecía que se espabilaba un poco.

Llega a San Rafael. En la cuesta de subida, al moverse la silla, el hombre abre los ojos, pero no dice nada. Manolo aparca delante del hospital. Allí

había varias personas, una de ellas, piensa, será la que lo espera.

Aparca, saca la silla del coche. El hombre se le queda mirando.

—¿Dónde estamos? —le pregunta.

—Pues, ¿dónde vamos a estar? En el hospital, en San Rafael.

—¿Y qué c... hago yo en San Rafael?

En éstas, el hombre se levanta, se alisa los pantalones, se pone la ropa en orden, observa tranquilamente a su alrededor, y luego se queda mirando a Manolo, como esperando una respuesta.

Luego, ya mirándolo desde la distancia, Manolo se acordará de ese instante y pensará que no había para tanto, pero en esos momentos, lo primero que pasó por su cabeza fue la última conversación que tuvo con Araceli sobre los milagros... Se puso blanco y las piernas le flaquearon, tanto, que tuvo que sentarse en la silla de ruedas, y por poco se lo llevan a él para adentro.

Si damos marcha atrás y nos situamos en la puerta del edificio de Passeig Valldaura 24, una media hora antes, hubiéramos visto que un dependiente de la Ortopedia Fernández, que había entrado un momento para echar un vistazo a los buzones, salió a recoger la silla que tenía que entregar y... ¡ostras!, ¡ya no está!

Unos minutos antes, un joven que venía algo alegre después de una noche de juerga en una despedida de soltero, se sentaba, para descansar, en la silla de ruedas que estaba a la puerta de su casa y que le venía que ni pintada.

El resto, ya se lo he contado.

Ahora en serio. Hoy quiero, desde esta página, rendir un homenaje a esa parte de nuestro colectivo, a esos compañeros que se dedican al transporte para personas con movilidad reducida, por su entusiasmo y su implicación. El taxi adaptado debería ser una prioridad en el sector, ya que el número actual de vehículos, 71, resulta insuficiente para nuestra ciudad, con el agravante de que la demanda sube cada año. Nuestros mayores y todas las personas con movilidad reducida se merecen gozar de una mayor facilidad a la hora de moverse por nuestra ciudad.

Así que gracias, Taxi Amic, Barna Taxi, Servi Taxi, Associació Ràdio Taxi Metropolità Vallès Occidental y Ràdio Taxi Sant Cugat, un ¡hurra! por vosotros.

Taximetros Barcino[®]

DISTRIBUÏDOR EXCLUSIU:



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

NOVEDADES



GOBOX
Con GPS



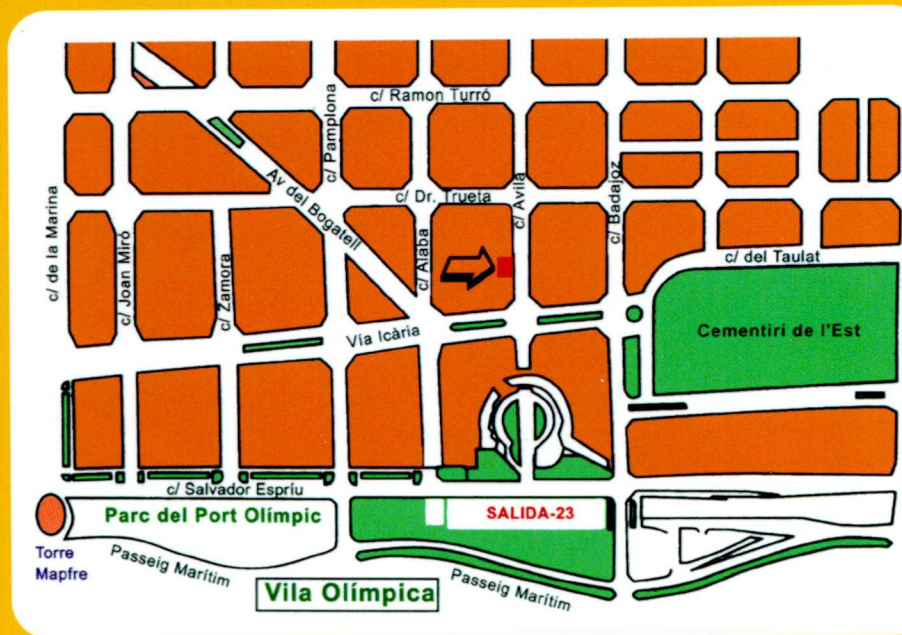
TXD 30



HALE STP-01 (Espejo)

NUEVA DIRECCIÓN

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





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



Àrea Metropolitana
de Barcelona



ÀMB+ COHESIÓ