

181

setembre - octubre 2008

REVISTA TAXI

taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

www.taxibarcelona.cat - www.taxibarcelona.com



07 Els ciutadans de l'àrea metropolitana de Barcelona valoren el servei de taxi amb un 7,1

10 Entrevista a Fernando Echegaray, director de l'aeroport de Barcelona

14 Primera mostra de taxis que circulen amb energies alternatives i tecnologia híbrida

Institut Metropolità
Taxi





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



Àrea Metropolitana
de Barcelona



Institut Metropolità
del Taxi



ÀMB+ COHESIÓ

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

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

Direcció Periodística
P. Rocío Terán

Col·laboradors
Natàlia Arozamendi, Jesús
Martínez, Ma. Àngels Pujol, Patricia
Serrano, Maribel Silva, Marc
Sanchís, 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)

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

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

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

Subscripció
42,07 euros anuals
amb taló nominatiu

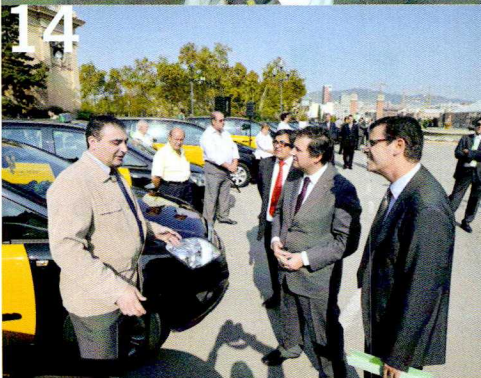
La revista *Taxi* no es fa responsable
de l'opinió expressada en els articles
signats. La responsabilitat és únicament
dels autors. Els articles no signats són
atribuïbles a la redacció.

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

Avis jurídic important

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

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



Sumari

- 05 Editorial**
Tarifas 2009: ¡Esperamos alcanzar un acuerdo ampliamente consensuado!
- 07 Òmnibus Municipal**
Els usuaris valoren el servei de taxi amb una nota mitjana d'un 7,1
- 10 Entrevista**
Fernando Echegaray,
director de l'aeroport de Barcelona
- 14 Taxi Sostenible**
- Primera mostra de taxis que circulen amb energies alternatives i tecnologia híbrida
- L'IMT signa acords de col·laboració amb Gas Natural i Repsol Butano, SA per al desenvolupament de l'ús del gas natural vehicular (GNV) i l'auto-gàs en el taxi
- Oberta la matrícula a nous cursos de conducció econòmica i eficient
- 20 Taxi-Opinió**
Quin hauria de ser l'increment de la tarifa per a l'any 2009, marcat per la crisi?
- 25 Tauler**
- Tots els taxis hauran de tenir incorporada la impressora de rebuts a partir de gener de 2009
- L'IMT es reuneix amb les escoles de taxi
- Parades: Senyalitzada la parada de la clínica Quirón. Nova parada del carrer de Ramon Turró
- Planificades les parades de taxi per atendre el Mobile World Congress
- Revisions: 180 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent
- Denúncies i sancions
- 33 Taxi-Solar**
- Entrevista a Louis Palmer
- 35 Taxi-Motor**
- Quasi quatre-cents taxis ja circulen amb energies alternatives o tecnologia híbrida
- Volkswagen Golf Variant: capacitat familiar
- 40 El perfil**
Buhaderr Sillah es el únic taxista gambiano de Barcelona
- 44 L'usuari li agraeix...**
Un 24% dels objectes perduts s'han resolt gràcies a les trucades dels taxistes al 902 101 564
- 46 Taxi-Cultura**
L'Auditori celebra el seu desè Aniversari
- 48 Llibres**
- 50 Cinema, DVD, música**
- 52 Menjar de tres forquilles**
La Cova d'en Vidalet
- 53 Llocs per comprar**
Colmado Múrria, aturats en el temps
- 54 La Hoja de Maribel i l'Àlbum del taxi**

La bústia del taxi

Simplement, gràcies!

Usuari del taxi / Barcelona

►Agraeixo al taxista Rafael Espinosa, que conduïa el taxi amb la llicència 9503, la devolució d'una bossa i una maleta el 25 d'agost passat.

A la taxista que no va respectar el pas de vianants

Roberto Chico / Barcelona

►La tarda del 14 de setembre, a les 17.30 hores, quan anava caminant pel carrer de Guipúscoa amb Maresme amb la meua família, ens vàrem proposar creuar el carrer Guipúscoa amb el semàfor en verd i ens vàrem adonar que hi havia un taxi, que no fent cas del disc vermell, anava a poc a poc envaint el pas de vianants. Li vàrem fer un gest perquè aturés el cotxe i no ens atropellés, però la conductora ens va comentar de mala gana que 'encara teníem una mica d'espai per passar',

la qual cosa era impossible perquè el seu cotxe l'ocupava completament. En comentar-li que no s'havia de passar el semàfor en vermell i que havia de romandre aturada a la línia de detenció del pas de vianants, la taxista ens va començar a increpar.

Crec que una actitud incívica com aquesta és una mala imatge que va posar en risc la meua família sense cap tipus de necessitat.

Potser li caldria a aquesta taxista fer un curs de reciclatge.

Gracias por mi BlackBerry!

Ana Ojados / Barcelona

►Deseo trasladar mi agradecimiento al taxista Josep Márquez Rodríguez, con la licencia 7357, que me ayudó a recuperar una BlackBerry que olvidamos en su coche.

Em vaig trobar el justificant a la meua taula!

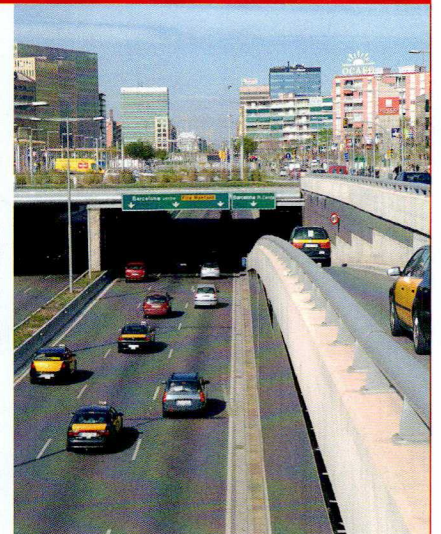
►El divendres passat, 3 d'octubre, cap a les 11 hores, vaig agafar un taxi amb llicència número 522. Em va portar al carrer de Sepúlveda, 146. Li vaig demanar el rebut per a la meua feina però amb les presses me'l vaig deixar al taxi.

El matí de dilluns 5 vaig arribar a la feina i em vaig trobar el justificant a la meua taula. Les meves companyes em van explicar que el divendres a la tarda el taxista s'havia presentat a les nostres oficines per portar-me'l.

Si us plau, a qui pertoqui, que li doni les gràcies de part meua al senyor José Martín Martín. Gràcies per la molèstia que s'ha pres. Gràcies per demostrar-me que encara hi ha bona gent com ell.

Salutacions.

Susana Cervelló / CLECE, SA Departament Selecció



Olvidados en un taxi dos portátiles

►El jueves 9 de octubre olvidé en un taxi 2 MacBook portátil (uno blanco y otro negro). El taxista me llevó, a las tres de la madrugada, de Via Laietana hasta la calle Escorial. Los ordenadores se encontraban dentro de dos maletas de la marca Adidas Sonar (una marrón y otra negra). También había una camisa violeta y una bolsa de baño.

Ruego al taxista que hizo este servicio que se ponga en contacto con Niall Doorley (teléfono 669 471 748).

Fe d'errors

►En la secció L'usuari li agraeix de la revista *Taxi* 180 es va agrair al taxista de la llicència 10559 la devolució d'un paraigua. També figurava el nom del taxista Juan Mira Martínez com a titular d'aquella llicència quan el número de llicència correspon al taxista Jaime Gómez Godeyal. Preguem que disculpi les molèsties.

Tarifas 2009

¡Esperamos alcanzar un acuerdo ampliamente consensuado!

En los últimos meses una palabra recorre incesantemente nuestras mentes: el término “crisis”; crisis financiera, crisis económica, recesión, cierre empresarial, crisis del consumo... Los medios de comunicación de todo tipo llevan tiempo preparándonos para esa debacle mundial que según todos los indicios ya se ha materializado. En un mundo globalizado como el nuestro claramente la crisis es también global, y los gobiernos de todo el mundo han empezado a tomar medidas para paliar sus efectos, hasta el extremo que EEUU, paradigma del capitalismo más puro y con un presidente republicano ultraliberal, ha emprendido acciones para nacionalizar la banca (¡Si Marx levantara la cabeza!).

En este contexto emprendemos este año la negociación tarifaria. Evidentemente, las grandes cifras que se barajan en estas operaciones de rescate de los grandes bancos nada tienen que ver con las cuantías en que nos movemos al revisar la estructura tarifaria, *céntimos de euro por millones de euros*, pero todos sabemos la repercusión mediática que tiene el porcentaje de incremento de las tarifas del taxi. Algunas de esas decisiones que se toman a nivel global afectan directamente a los costes de explotación del servicio de taxi, y en consonancia a ese incremento de costes deben subir las tarifas en cumplimiento de lo que establece la Ley del Taxi “debiendo garantizar la cobertura del coste del servicio y asegurar un beneficio económico razonable”. Este escenario ha sido puesto de manifiesto a las diferentes organizaciones sindicales del taxi con las que hemos iniciado estas negociaciones. Son conscientes de ello, pero las dificultades estriban en el poco margen de maniobra de que disponemos para la negociación hacia un objetivo común que atienda a las demandas del sector y a las recomendaciones de prudencia en la subida que desde la administración se proponen. No obstante, estamos esperanzados de alcanzar un acuerdo ampliamente consensuado que satisfaga todas las demandas. Conjuntamente a la revisión de tarifas se han solicitado diferentes medidas complementarias para mejorar la rentabilidad del sector, la tradicional ampliación de carriles bus taxi, la desaparición de la nocturnidad, políticas de incentivación para la adquisición de vehículos sostenibles, etc. Éstas y algunas otras medidas están siendo debatidas con posibilidades de verse acogidas en el marco de un gran acuerdo.

Como antes se indicaba, los medios de comunicación magnifican en muchas ocasiones los efectos reales de los incrementos de tarifas en el área metropolitana. En un estudio que publica anualmente FACUA (Federación de Consumidores y Usuarios de Andalucía) sobre las tarifas de 41 ciudades españolas, donde se analizan los precios de los recorridos de uno, cinco, diez y quince kilómetros o sus tiempos equivalentes, realizados de día y de noche, Barcelona se encuentra en el lugar número 13 del *ranking*, teniendo por encima Madrid, Valencia y Tarragona, que es la ciudad más cara.

En otro orden de cosas, últimamente hemos recibido diferentes comentarios por parte de algunos representantes de escuelas de formación del taxi, así como de algún representante sindical, acompañados en este caso también por algunos medios, en el sentido de que se estaba produciendo un receso en la calidad del servicio, provocado principalmente por el poco nivel de exigencia del examen para la obtención de la Credencial de taxista y relacionado con la entrada de trabajadores extranjeros. Evidentemente este Instituto salió en defensa no sólo del sistema de exámenes, que entendemos adecuado y que, sobra decirlo, es el mismo para todos independientemente del origen del aspirante, sino también de la calidad del servicio considerada por los ciudadanos del área metropolitana de Barcelona de notable (la encuesta Òmnibus del mes de septiembre valora el servicio de taxi con un 7,1). Ciertamente no entendemos la finalidad de este tipo de manifestaciones que nada hacen por la mejora del sector del taxi y menos esas connotaciones del todo reprochables. El sector del taxi es reflejo de la sociedad en que vivimos y es un sector dinámico y abierto a todos aquellos que quieran optar por esta profesión que requiere de cierta vocación de servicio público.

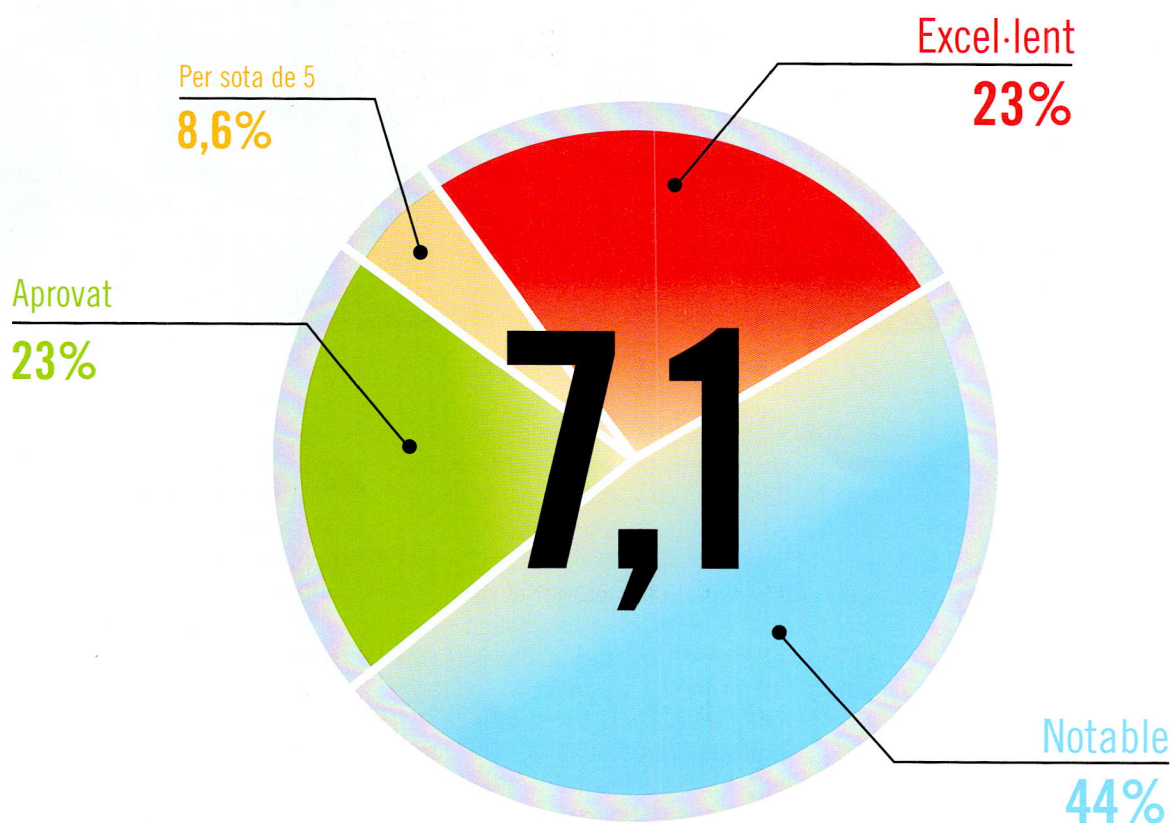
Por último, manifestar nuestra preocupación por ciertas formas que se están produciendo en el movimiento sindical, enfrentamientos que van mas allá de la defensa de los intereses del sector y que denotan intereses espurios, nada claros, con acusaciones graves, difamantes, que nada benefician a la imagen de éstos, acusadores y acusados, y que agudizan la falta de confianza de los taxistas en estas organizaciones, por otro lado elemento importante en las relaciones entre Administración y sector del taxi. Por el bien del sector del taxi, es necesario reconducir estos asuntos.

Miguel Ángel Martín López
Gerent de l'IMT

Òmnibus Municipal

Els usuaris valoren el servei de taxi amb una nota mitjana d'un 7,1

L'oferta i la demanda de taxis es mantenen el mes de setembre, amb algunes variacions durant la nit



El servei de taxi es valora amb una nota mitjana alta.

Revista Taxi
revista-taxi@amb.cat

L'enquesta Òmnibus Municipal, que es publica quatre vegades a l'any i que avalua els diferents serveis que ofereix la ciutat, ha donat a conèixer els resultats corresponents al mes de setembre de

2008, entre els quals s'inclou, com ja és habitual, l'anàlisi de l'ús del servei del taxi tant durant el dia com durant la nit i, per primera vegada, fa una valoració del servei. Les dades són el resultat d'un conjunt d'entrevistes fetes per telèfon a una mostra de 1.000 persones entre el 15 i el 18 de setembre.

A petició de l'Institut Metropolità del Taxi (IMT), l'enquesta Òmnibus Municipal del mes de setembre va incloure, per primera vegada, una pregunta per tal que els usuaris expressessin la seva opinió sobre el servei de taxi. Amb aquesta inclusió l'IMT volia obtenir una opinió directa dels ciutadans i ciutadanes de l'àrea metropolitana de Barcelona atès

Taxi-Servei



Parada Estació de Sants.

que des d'alguns mitjans de comunicació s'havia qüestionat la qualitat del servei per diversos motius, entre d'altres, per la incorporació de persones procedents d'altres països del món.

El servei obté una valoració molt positiva

L'enquesta va revelar que els usuaris i usuàries que van agafar un taxi durant el període analitzat valoren amb una mitjana d'un 7,1% el servei del taxi que van utilitzar la darrera vegada abans de ser entrevistats; una valoració força positiva i molt similar a la d'altres mitjans de transport. El 44,9% dels enquestats van puntuar el servei amb un notable; el 23,0%, amb un excel·lent i un percentatge similar es va decantar per l'aprovat. Per tant, aquestes dades posen de manifest que els ciutadans i ciutadanes que utilitzen el taxi estan força satisfets del nivell de qualitat del taxi de l'àrea metropolitana. El percentatge de persones

insatisfetes pel servei és, en el conjunt de l'enquesta, més aviat poc significatiu.

Usuaris de taxi durant el dia

Les anàlisis de l'enquesta revelen que el 41,7% dels entrevistats ha afirmat haver agafat un taxi entre les 06:00 i les 21:30 hores i que durant aquesta franja horària, les dones són les que n'han fet més ús, així com les persones d'edats intermèdies; més que els joves i els més grans.

Taxi de dia, taxi de nit

En comparar amb les dades de l'enquesta anterior realitzada el juny de 2008 es conclou que la xifra d'usuaris del taxi durant el dia no s'ha modificat, i tampoc si es compara amb les xifres de desembre de 2007.

El 5,3% dels entrevistats han agafat el taxi més de deu vegades durant el dia; el 10,6%, entre sis i deu;

l'11,3%, quatre; el 13,2%, tres i el 28,1%, dues. És a dir, que el mes de setembre de 2008 els usuaris de taxi consultats han agafat el taxi una mitjana de 4,1 vegades. Els homes els han agafat més vegades que les dones, així com les persones d'edats intermèdies.

Disminueix la demanda de taxis durant la nit

Per primera vegada, el nombre de les persones consultades que ha fet servir un taxi de nit durant el mes de setembre es redueix al 18,9% i se situa tres punts per sota del percentatge assolit el juny de 2008 i, també per primera vegada, inferior al 20% dels darrers dos anys.

Els homes més que les dones han fet ús del taxi de nit. A més, l'enquesta constata que el percentatge d'usuaris es redueix a mesura que creix l'edat dels entrevistats.

L'1,4% de les persones consultades

han assegurat que van intentar agafar un taxi durant la nit i no ho van aconseguir. Aquest percentatge continua sent molt baix respecte als percentatges registrats els darrers anys. De tots els usuaris consultats que han agafat taxis de nit, el 31,2% ho ha fet una vegada; el 30,7%, dues; el 13,32%, tres; el 9,0%, quatre; el 4,2%, cinc i el 9,5%, més d'un cop. Per tant, s'ha utilitzat el taxi una mitjana de 2,8 vegades durant el darrer mes, i s'ha experimentat una reducció de dues dècimes respecte a l'enquesta del mes de juny.

El 50% dels usuaris han trigat menys de cinc minuts a agafar un taxi

L'enquesta analitza, per una altra banda, el temps que l'usuari ha trigat a agafar un taxi de nit, i el resultat posa de manifest que el percentatge d'usuaris consultats que han agafat un taxi en menys



de cinc minuts supera per primera vegada el 50%. Concretament, el 25,9% el va aconseguir de forma immediata i el 24% en menys de

cinc minuts. Entre 5 i 15 minuts va trigar el 30,2%, entre 16 i 30 minuts, l'11,6% i el 6,9%, més de 30 minuts.

Publicitat

Oferta

Hipoteca Bonificada

Oferta exclusiva Préstec Hipotecari per taxistes de Barcelona i familiars

Primer any: **Euribor + 0,39**
Resta: **Fins Euribor 0,35^(*)**
Termini: **Fins a 35 anys**



Vols comprar o vendre casa???

Trucan's i t'ajudarem



- ▶ Comissió d'estudi: 0%
- ▶ Comissió d'obertura: 0,40%
- ▶ Comissió de cancel·lació parcial: 0%
- ▶ Comissió de cancel·lació total: 0,50%
- ▶ Comissió per subrogació: 0%

Telèfons de contacte:

Cecília Carrasco
657 79 16 23 - 93 274 53 58
ccarrasco@kutxa.es

**Oferta vàlida fins
el 31 de desembre de 2008.**

(*) Oferta vàlida únicament a títol informatiu. Condicions, preus i tipus de referència en vigor a la data de publicació d'aquesta informació i subjectes per tant a modificacions. Els préstecs que suposin una finançament superior al 80% del valor de l'habitatge estaran subjectes a la negociació individualitzada amb el sol·licitant. Diferencial condicionat a la contractació de productes i serveis.

què vols demà?



Fernando Echegaray,

director de l'aeroport de Barcelona

“L'aeroport sempre ha estat sensible a les necessitats dels taxistes”

Fernando Echegaray, director de l'aeroport de Barcelona, destaca en aquesta entrevista la qualitat que dona actualment el servei de taxi als usuaris de l'aeroport. Assegura que la nova Terminal Sud, que s'inaugurarà el proper any, proporcionarà als taxistes més espais i, naturalment, més treball. Encara que és aviat per donar més detalls sobre la manera com funcionarà la nova graella que doni servei a aquest nou espai, ens avança que s'estructurarà amb fluxos ràpids i connexions molt clares entre les graelles i les zones d'estacionament de les terminals.

P. Rocío Teran
teran@amb.cat

Quin balanç fa vostè del servei que avui presten els taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona a l'aeroport?

El servei que actualment s'ofereix a l'aeroport és molt positiu per diverses raons, però la més important és que la qualitat i el servei que ofereixen els taxistes són molt alts i, a més a més, és la primera impressió que molts dels nostres visitants tenen de la ciutat i això és un valor afegit molt important.

La propera primavera es preveu l'entrada en funcionament de la nova Terminal Sud. Què representa per a l'aeroport de Barcelona aquesta nova ampliació?

És un canvi quantitatiu i qualitatiu molt important que beneficiarà tots els usuaris i tots els professionals que treballin en les seves instal·lacions, inclosos lògicament els professionals del taxi. Hi haurà més espais i més passatgers, particularment dels viatges transoceànics.

La internacionalització de l'aeroport del Prat estarà assegurada definitivament amb la posada en marxa de la nova terminal?

La nova terminal permetrà potenciar el perfil d'aeroport intercontinental i garantir el creixement futur. Aquesta gran infraestructura és una aposta d'Aena que, a més, té el suport del comitè de desenvolupament de rutes en el qual estem inclosos.

Quines característiques es preveu que tindrà la graella de taxis que doni servei a aquesta terminal?

Una graella ben pensada, còmoda, moderna i de fàcil ús per als taxistes.

Un tema que preocupa els taxistes són els accessos a la nova graella i la mobilitat dels taxis fins a la nova terminal. Com s'organitzaran?

Amb fluxos ràpids i connexions molt clares entre les graelles i les zones d'estacionament de les terminals. Segreguem sortides d'arribades i això contribueix enormement a l'agilitat en els accessos per als taxis i els altres serveis.

Vostè sap que el temps d'espera dels taxistes a la graella fins a l'arribada del passatge dels diferents vols acostuma a ser perllongada. Disposarà aquest nou espai de tots els equipaments (restaurant, serveis, etc.) per fer més còmoda l'espera als taxistes?

L'aeroport sempre ha estat sensible a les necessitats dels taxistes. Ara mateix disposem d'una zona d'espera que fa pocs anys que està en servei i que cobreix les necessitats dels temps d'espera. En el futur això també estarà garantit.

De quina manera repercutirà la incorporació de la nova terminal en l'actual organització de la graella de taxis en funcionament i en la dinàmica d'encotxament del passatge en les altres terminals?

Estem treballant conjuntament amb l'IMT per donar la millor solució possible i oferir un servei d'acord amb



“En els propers mesos tenim previst desenvolupar iniciatives encaminades, en primer lloc, a donar a conèixer la terminal al sector del taxi”

les exigències d'una ciutat com Barcelona.

Hi ha alguna projecció del nombre de taxis que serà necessari per donar servei a totes les terminals?

Encara és d'hora, però com li deia abans, estem treballant conjuntament amb l'IMT per establir les necessitats de la nova infraestructura. En tot cas, crec que hi haurà molt treball per a tothom.

Quin balanç fa vostè de la iniciativa d'enviar missatges curts (SMS) als taxistes per comunicar l'arribada de passatge durant la nit? Ha millorat l'oferta de taxis?

Ha estat molt ben rebut pel sector i el nivell de resposta ha demostrat que és un servei útil, que ajuda els professionals del taxi i l'aeroport mateix a cobrir les necessitats de la demanda. Ha estat realment una millora importantíssima.

Quines altres polítiques d'informació adreçades als taxistes es podrien implementar des d'AENA per millorar la informació d'arribada de passatge en la perspectiva d'un increment de la demanda, especialment quan la Terminal Sud estigui en ple funcionament?

Tenim previst desenvolupar en els

propers mesos iniciatives encaminades, en primer lloc, a donar a conèixer la terminal al sector del taxi. Després, en un futur, la col·laboració institucional entre l'aeroport i l'IMT ens permetrà ajustar i millorar el que calgui. En tot cas, la posada en servei de la terminal suposarà una novetat per a tothom i haurèm de fer tots plegats un esforç de col·laboració i explicació per tenir èxit.

Aquest estiu el nombre d'usuaris de l'aeroport de Barcelona ha disminuït respecte a l'any 2007. A què s'atribueix aquesta davallada?

És una davallada dèbil que té molts factors d'influència, entre d'altres la crisi econòmica. En tot cas pensem que és una situació temporal i per això el que cal és treballar per garantir el servei i la qualitat en el futur.

Observa que la crisi internacional globalitzada està afectant a l'aeroport del Prat després de l'estiu?

Tot i que hi ha un descens molt petit en el còmput general de l'aeroport, veiem com el tràfic intercontinental segueix creixent per sobre del 20%. I les perspectives de futur també són bones en aquest tipus de vols.

Quines altres actuacions de futur té en projecte l'aeroport al marge de la inauguració de la Terminal Sud?

Quant entri en servei la nova terminal durem a terme una remodelació molt potent de les terminals actuals i començarem la construcció d'una nova terminal satèl·lit que ens permetrà arribar als 70 milions de passatgers. En tot cas, ja treballem mirant al futur per garantir un aeroport competitiu i encara millor.

Quines recomanacions addicionals pot traslladar als taxistes per avançar en la millora del servei als passatgers que arriben a l'aeroport?

Els són en molts casos la primera imatge de la ciutat. Crec que és molt important traslladar l'orgull de tenir una nova infraestructura de terminal i reforçar la bona imatge de ciutat perquè això repercuteix positivament en tots.

Què opina del servei de taxi de Barcelona com a usuari?

Crec que s'ofereix un bon servei, ràpid i amb preus raonables. El servei de taxi és primordial per a una ciutat i la seva aportació ajuda a facilitar la mobilitat de milers de ciutadans cada dia.

Más de 120.000 servicios al mes.

¿ Alguien da más ?

Sólo Ràdio Taxi 033, el líder.



033

Ràdio Taxi

Ràdio Taxi Verd, S.L.

Perú, 104, 08018 Barcelona

Tel. 931 140 100 / Fax 932 661 315

Servei de taxi tel. 933 033 033

radiotaxi033@radiotaxi033.com

www.radiotaxi033.com

**¡ Asóciate
ahora !**

Llama e infórmate sin compromiso

931 140 100

Setmana de la mobilitat i sostenibilitat de Barcelona

Primera mostra de taxis que circulen amb energies alternatives i tecnologia híbrida

P. Rocío Terán

taxisostenible@amb.es

Coincidint amb la celebració de la Setmana de la mobilitat i sostenibilitat celebrada a Barcelona del 20 al 26 de setembre, l'Ajuntament de Barcelona, amb la col·laboració de l'Institut Metropolità del Taxi, va promoure l'organització d'una mostra de 31 taxis que ja utilitzen energies alternatives o tecnologia híbrida.

L'exposició es va realitzar el 25 de setembre a la plaça del Marquès de la Foronda i va ser visitada per l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, i pel regidor de Mobilitat i president de l'IMT, Francesc Narváez. A l'acte van assistir també els representants de les empreses distribuïdores i comercialitzadores de les diferents energies alternatives presents en el taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

L'alcalde va saludar personalment tots els taxistes que van participar-hi interessant-se molt especialment per conèixer l'opinió i la valoració de les energies que aquests taxistes ja utilitzen en el seu taxi (GLP, gas natural, biodièsel o tecnologia híbrida).

Per la seva banda, Jordi Hereu va subratllar en la seva intervenció que la circulació és un dels grans factors que condicionen la qualitat ambiental de la ciutat, tant a Barcelona com a totes les ciutats del món. "Tots els esforços que fem per millorar les energies alternatives, la qualitat ambiental", va afirmar, "seran la major aportació que podem fer en una estratègia global de sostenibilitat de la ciutat". L'alcalde va traslladar a tots els taxistes la seva felicitació i agraïment per la iniciativa d'incorporar en els seus vehicles aquestes energies i tecnologies alternatives i va subratllar que aquesta aposta és un impuls i un exemple per a la resta del col·lectiu i per a la resta de la ciutat. "Tots aquests professionals", va manifestar als mitjans de comunicació presents a l'acte, "són ja un banc de proves perquè cadascun ja



Un moment de la intervenció de l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, en la mostra acompanyat pel regidor de Mobilitat, Francesc Narváez, i pel gerent de l'IMT, Miguel Ángel Martín López.



L'alcalde Jordi Hereu va felicitar i agrair a cada taxista la seva aposta per una ciutat més sostenible.

sap que les diferents energies que han incorporat en els seus vehicles funcionen i tenen una viabilitat econòmica".

Fins a l'hora de tancament d'aquesta publicació, 344 taxis utilitzen energies alternatives o sistema híbrid. D'aquests, 132 utilitzen biodièsel-B100, 51 són híbrids, 10 circulen amb gas natural i 211 han apostat pel gas líquat del petroli (GLP).



Grup de taxistes, representants d'empreses i distribuïdores d'energies alternatives incorporades al taxi, amb els responsables de l'IMT.



La mostra va recollir 31 taxis dels 344 que avui circulen per l'àrea metropolitana de Barcelona amb energies alternatives i tecnologia híbrida.



L'alcalde Jordi Hereu es va interessar per l'experiència de cadascun dels taxistes que ja havien apostat per alguna de les energies alternatives o tecnologies híbrides.

Línia d'ajuts

Els taxistes i les taxistes que aposten per un vehicle amb alguna de les energies alternatives (híbrid, GLP o gas natural) es poden beneficiar d'una línia de subvencions que anualment atorga la Generalitat de Catalunya, mitjançant l'Institut Català de l'Energia (ICAEN). La convocatòria corresponent a l'any 2008 es va tancar el 30 de setembre passat i van poder sol·licitar subvencions els taxistes i les taxistes que havien adquirit un vehicle híbrid, amb GLP o gas natural (amb garanties del fabricant), després de l'1 de gener de 2008 o que tinguin la intenció de comprar-lo abans del 30 de setembre de 2009.

Continua a la pàgina 16

Taxi-Sostenible

Models de vehicles autoritzats per a taxi que utilitzen energies alternatives o tecnologia híbrida

Models de vehicles	Tipus d'energia alternativa o tecnologia híbrida	Nombre de vehicles taxi circulant amb energies alternatives o sistema híbrid en data 10/2008
Seat Toledo 1,6 manual 5 velocitats - 102 CV (75 kw)	GLP/benzina	32
Seat Altea XL 1,6 manual 5 velocitats - 102 CV (75 kw)	GLP/benzina	157
Skoda Octavia 1,6 MPI 102 CV	GLP/benzina	13
Altres	GLP/benzina	29
Toyota Prius	Híbrid/benzina	58
Honda Cívic 1,3 i (DSI) Híbrid 70 kw (4dr Híbrid)	Híbrid/benzina	-
Opel Zafira Ecom 1,6 16 V - 94 CV	Gas natural/benzina	11
Altres: Citroën, Mercedes, Nissan, Opel, Peugeot, Seat, Skoda, Volkswagen	Biocombustible B-100	129

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



Institut Metropolità
del Taxi

Si vols informar-te sobre la línia d'ajuts per poder tenir un taxi adaptat, truca al telèfon 935 069 748 (de 08.30 a 15.00)

TOYOTA PRIUS TAXI

Un vehículo cuya tecnología híbrida es tan eficiente, que incluso antes de ponerlo en marcha ya te has ahorrado 2.000 €.



Ahora tienes un Toyota Prius Taxi por 19.575 €* con:


- Condiciones exclusivas Post-venta: Servicio sin esperas con cita previa, 10% de descuento en taller y mano de obra, hasta un 20% de descuento en recambios y lavado gratuito.
- Tecnología HSD: Combinación de todas las prestaciones de un motor de gasolina con la eficiencia de un motor eléctrico.
- Bajo nivel de consumo medio (4,3 l/100 km) y bajas emisiones de CO₂ (104 g/km).
- Cambio automático.
- Confort: Silencioso funcionamiento y amplio espacio interior y de maletero.
- Coste de mantenimiento mínimo.

Además, cuenta con una garantía de:

- 8 años de garantía o 160.000 km en batería y componentes de tecnología híbrida.
- 3 años de garantía o 100.000 km en el resto del vehículo.

Realiza tu solicitud de subvención antes del **30 de septiembre** y tendrás hasta un año para justificar tu compra. Infórmate en tu Centro Oficial Toyota más cercano.

Descubre toda la gama en www.toyota.es.

TODAY TOMORROW  TOYOTA

L'IMT signa acords de col·laboració amb Gas Natural i Repsol Butano, SA per al desenvolupament de l'ús del gas natural vehicular (GNV) i l'autogàs en el taxi



Francesc Narváez, president de l'IMT i Josep Codorniu Castelló, director de Gas Natural Solucions, SL, signen el conveni de col·laboració.

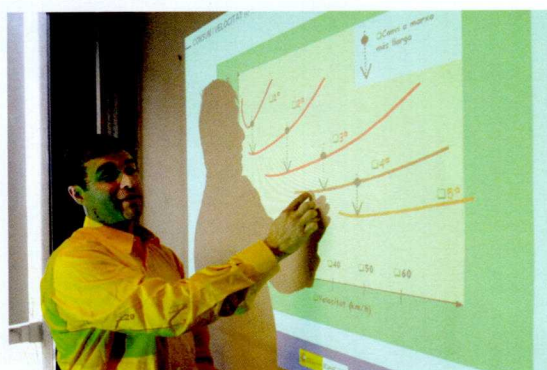


Moment de la signatura amb Repsol Butano, SA.

► L'Institut Metropolità del Taxi va signar, el juliol passat, un acord de col·laboració amb Gas Natural i Repsol Butano, SA, pel qual totes les parts es comprometen a desenvolupar l'ús del gas natural vehicular (GNV) en el sector del taxi com a energies alternatives que poden contribuir a la millora del medi ambient.

A partir de la signatura d'aquests acords, Gas Natural Solucions, SL i Repsol Butano, SA es comprometen, a més de participar en el desenvolupament de mesures de difusió i divulgació dels seus productes respectius, a aportar els punts de càrrega dels vehicles en el conjunt de l'àrea metropolitana i desenvolupar estudis relatius a la ubicació de sortidors públics de subministrament de gas natural comprimit (GNC) i autogàs en estacions de servei existents i en nous emplaçaments que puguin proposar l'IMT.

Oberta la matrícula a nous cursos de conducció econòmica i eficient



► L'Institut Metropolità del Taxi organitza, una vegada més, amb la col·laboració del RACC, nous cursos de conducció eficient per al període 2008-2009 dirigits als/les taxistes en actiu i a totes les persones que accedeixen a l'activitat del taxi.

Els interessats poden matricular-se trucant al telèfon 935 069 748 (de 08.00 a 14.30 hores) o enviant un correu electrònic a taxisostenible@amb.cat. Les classes es desenvolupen en una sessió de quatre hores d'un sol dia i es poden fer al matí (de 09.30 a 13.30 hores) o bé a la tarda (de 15.15 a 19.15 hores). Les sessions tenen lloc a les instal·lacions de l'Institut Metropolità del Taxi de la Zona Franca.

Fins al juliol de 2008 i des de març de 2006, un total de 2.416 persones han participat en els cursos de conducció econòmica i eficient orientats al sector del taxi, on els assistents van conèixer les noves pràctiques i tècniques d'una conducció eficient i van assolir en les pràctiques d'aquestes noves tècniques una mitjana d'estalvi de carburant d'un 23% (20%, en el primer període; 24%, en el segon; i 26%, en el tercer).

A més de dirigir-se a taxistes en actiu, els cursos es van adreçar també a les persones que havien seguit els cursos per obtenir la Credencial de taxista. La col·laboració de les diferents escoles de taxi encarregades de la preparació dels futurs taxistes va ser altament positiva en l'edició del curs passat.

L'Associació Catalana de Biodièsel engega el projecte *Biodièsel a les Escoles*

► L'Associació Catalana del Biodièsel, que té un conveni de col·laboració per a la promoció del biodièsel amb l'Institut Metropolità del Taxi (IMT), ha engegat, juntament amb les fundacions Llisach i Amentia i l'Associació Laboris, el projecte *Biodièsel a les Escoles*. Aquest és un programa amb quatre vessants: educativa, fent créixer la consciència del reciclatge i sostenibilitat dels recursos; mediambiental, ja que ensenya als escolars a recuperar un residu altament contaminant i el dany que pot fer l'oli ja fregit si el tirem per l'aigüera; energètic, se'ls explica com aquest residu, l'oli fregit, es pot convertir en un biocombustible per als nostres vehicles, i social, ja que la empresa que recull l'oli ho fa mitjançant treballadors amb risc d'exclusió laboral per malaltia mental.

El projecte es troba en una fase inicial i s'anirà desplegant per tot Catalunya, en 36 comarques, fins a arribar (aproximadament en un any i mig) a 440 escoles que representen unes cent cinquanta mil famílies. Entre aquestes escoles n'hi ha 200 de l'àrea metropolitana de Barcelona, unes 85.000 famílies. Cent cinquanta mil famílies recollint l'oli domèstic per fabricar biodièsel, una acció ciutadana que ens portarà, a més a més, a millorar el medi ambient en general, des de l'aire fins a l'aigua.



Amb l'ajuda de l'IMT, en la seva promoció perquè augmenti el nombre de taxis que utilitzen biodièsel, es podrà aconseguir que, cada dia més, el servei del taxi funcioni amb un biocombustible que, produït amb aquesta matèria primera, redueix l'emissió de gasos d'efecte hivernacle en un 80% i, el que és igualment important, està produït amb una matèria primera que genera la ciutat mateixa.

Manel Ebrí
Associació Catalana de Biodièsel

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

Quin hauria de ser l'increment de la tarifa per a l'any 2009, marcat per la crisi?

Quines altres mesures creu necessàries per millorar el treball del taxi?

El taxista opina



Llicència 3109



Alfonso González

- ▶ Creo que tendría que subir un poco la T-2, aunque no sé en qué proporción. No creo que sea arriesgado hacer esta subida porque, en definitiva, la gente no deja de hacer ciertas cosas como utilizar el taxi.

- ▶ Reclamo más información del área hacia nosotros. Por otra parte, se debería regular más las paradas porque hay algunas que son inútiles y en las que nunca hay nadie, y otras que son claves son muy pequeñas, como la de la calle de Tusset.

Hasta ahora he trabajado de noche porque llevo 8 meses en el taxi. El ritmo de trabajo es diferente respecto al turno de día, por la noche las carreras con cliente son más rápidas pero en estos momentos de crisis todo se acaba a las dos de la mañana.

Llicència 5720



Rafael Torres

- ▶ Una tarifa que resulte bien tanto para el usuario como al taxista. Creo que deben ser justas para ambos.
- ▶ Medidas adicionales para paliar la crisis: se debería limitar la entrada a los trabajadores asalariados. En un momento en que hay menos trabajo, no tiene ningún sentido que haya más asalariados.

Llicència 4015



Jesús Manuel Costalago

- ▶ Desde mi punto de vista deben incrementarse las tarifas un 6 o un 7% y, sobre todo, que se iguale la T-2 a la T-1.
- ▶ Se debería pensar en aplicar los turnos, un tema que ya se planteó hace algún tiempo. Hay que regularizar la noche y evitar los dobles turnos porque hay un 15% más de asalariados.

Llicència 9389



Carlos Martín

- ▶ Para mí se debería igualar la tarifa 2 a la 1. Durante el día hay más tránsito y se pierde mucho tiempo.
- ▶ Es necesario revisar los carriles destinados al bicig y apartarlos del autobús o del taxi porque son un verdadero problema. También creo que es necesario ser más estrictos con las pruebas de acceso al sector del taxi.

Llicència 7097




Josep Peiró

- ▶ Hauria de plantejar-se una pujada raonable com la de l'any passat, més que res perquè els usuaris no s'espantin.
- ▶ Com a mesures complementàries, considero necessari fer possibles millores en la fluïdesa del trànsit i, sobretot, que es faci respectar els carrils taxi.



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.

Visítanos en la Feria del Taxi
29 y 30 de noviembre 2008
Recinto Ferial Madrid (IFEMA) - Pabellón 14

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

repsol.com

REPSOL
AutoGas 

Primer estudi sobre la implantació de la limitació de velocitat a les vies ràpides d'accés a Barcelona

Més d'un milió de persones que viuen adjacents a les vies es beneficien de la reducció d'emissions contaminants i més de tres milions se'n consideren potencialment beneficiats

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

La Direcció de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya va donar a conèixer el resultat de l'estudi *Efectes en la qualitat de l'aire* per la introducció de la limitació de velocitat a 80 km/h en les vies ràpides d'accés a Barcelona realitzat per l'empresa Barcelona Supercomputing Center, el qual s'assegura que la mesura de limitar la velocitat a 80 km/h als accessos de Barcelona ha tingut una repercussió favorable en la disminució de la contaminació atmosfèrica.

Per portar a terme aquest estudi, els investigadors dirigits pel catedràtic d'enginyeria de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) van utilitzar el MareNostrum, un dels computadors més potents d'Europa, capaç d'efectuar més de 94 bilions d'operacions per segon.

Menys emissions d'òxids de nitrogen i de partícules

L'estudi conclou que des de la implantació d'aquesta mesura, contemplada en el Pla d'Actuació de Millora de la qualitat de l'aire de la Generalitat de Catalunya, s'ha detectat una reducció entre el 3,5 i el



4% de les emissions d'òxids de nitrogen (NO_x) i del 3,5% de les partícules (PM₁₀). L'estudi atribueix aquests fets a la disminució de la velocitat i a la reducció de la congestió.

En algunes zones d'aplicació de la mesura de limitació de velocitat com ara la C-31 (Badalona), l'AP-2 Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei i Sant Vicenç del Horts, i l'A2-

PROPERA INAUGURACIO: 10 DE NOVEMBRE

SERVICIO PRADES

POL. MONTIGALÀ - C. TÉCNICA, 9

BADALONA

TEL. 93 497 07 50

pradesgrup.com



autoemoción

Taxi-àrea metropolitana

C32, entre el Prat de Llobregat i Cornellà de Llobregat, l'estudi situa la reducció dels nivells d'òxids de nitrogen (NO_x) en una mitjana superior al 5-7% en els sis mesos d'aplicació de la mesura de reducció de velocitat. Així mateix s'hi conclou que pel que fa a la disminució de les partícules (PM₁₀), la millora de l'aire se situaria entre el 2 i el 4% de mitjana. Aquesta reducció, subratlla l'estudi de Barcelona Supercomputing Center, és comparable a fer que prop de 20.200 vehicles deixessin de circular diàriament per les vies ràpides en què s'ha aplicat la mesura de limitació de la velocitat.

L'estudi també va constatar una reducció del 3,7% de les emissions de CO₂, responsables de l'efecte hivernacle, la qual cosa, afirma, suposa un estalvi d'unes 93.400 tones de CO₂ anuals.

Disminució del consum de carburant

Un altre element positiu és la constatació de la també disminució d'un 3,7% del consum de combustible. L'estudi de Barcelona Supercomputing Center apunta que si aquesta tendència continua es produiria un estalvi anual de 30.000 tones (18,56 milions de litres/any de benzina i 18,85 litres/any de gasoil). A més posa xifres a aquest estalvi, que suposaria a final d'any uns 44,43 milions d'euros.

Reducció d'un 50% en la xifra de morts i ferits greus a l'àrea metropolitana

El Servei Català de Trànsit va informar, per una altra banda, que en el primer semestre de 2008 es va produir una reducció del 50% en el nombre de morts i ferits greus. Així

mateix es va assegurar que la velocitat de circulació es va mostrar més homogènia, la qual cosa vol dir també menys contaminació. El trànsit a les hores punta és, sempre segons aquestes fonts, més fluid respecte al primer semestre del 2007.

Un altre estudi de l'empresa de certificació Applus assegura que en les vies principals de la zona on s'aplica la disminució de la velocitat s'està experimentant una reducció de la intensitat de soroll fins a tres decibels.

El Govern ha acordat 73 mesures per reduir la contaminació a l'àrea metropolitana de Barcelona. N'hi ha una que consisteix a limitar la velocitat a 80 km/h a 16 municipis del Barcelonès i una part del Baix Llobregat. Si complim les normes europees, podem millorar els nivells de qualitat de l'aire, que els darrers anys sobrepassen els límits establerts.

CIRCULANT A 80 KM/H CONTRIBUÏM A:

Reduir la contaminació

La meitat de la contaminació de l'àrea metropolitana prové dels vehicles. Com menys velocitat, menys contaminació.

Augmentar la nostra esperança de vida

Si complim les 73 mesures del Govern i respectem els límits d'emissions de contaminants que estableix la Unió Europea, ens podem estalviar 1.200 morts prematures anuals.

Millorar la salut de tots

Si reduïm la contaminació, disminuïm els casos de bronquitis crònica en adults, bronquitis aguda en nens i els atacs d'asma.

Complir amb el Pla d'actuació de la Generalitat

Aquesta Pla, el conformen 73 mesures d'aplicació en el transport terrestre, marítim i aeri, les activitats industrials i energètiques, l'àmbit domèstic i la prevenció i sensibilització.

Reduir el soroll de les autopistes i autovies

La contaminació acústica es redueix entre 2 i 3 decibels.

Mitigar el canvi climàtic

L'origen del 23% de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle a Catalunya es troba en el trànsit. Si reduïm la velocitat i les emissions, contribuïm a mitigar l'escalfament global.

Reduir l'accidentalitat

Com menys velocitat, menys accidents de trànsit. Els darrers cinc anys, a la zona d'aplicació de la mesura hi ha hagut 74 morts i 380 ferits greus.

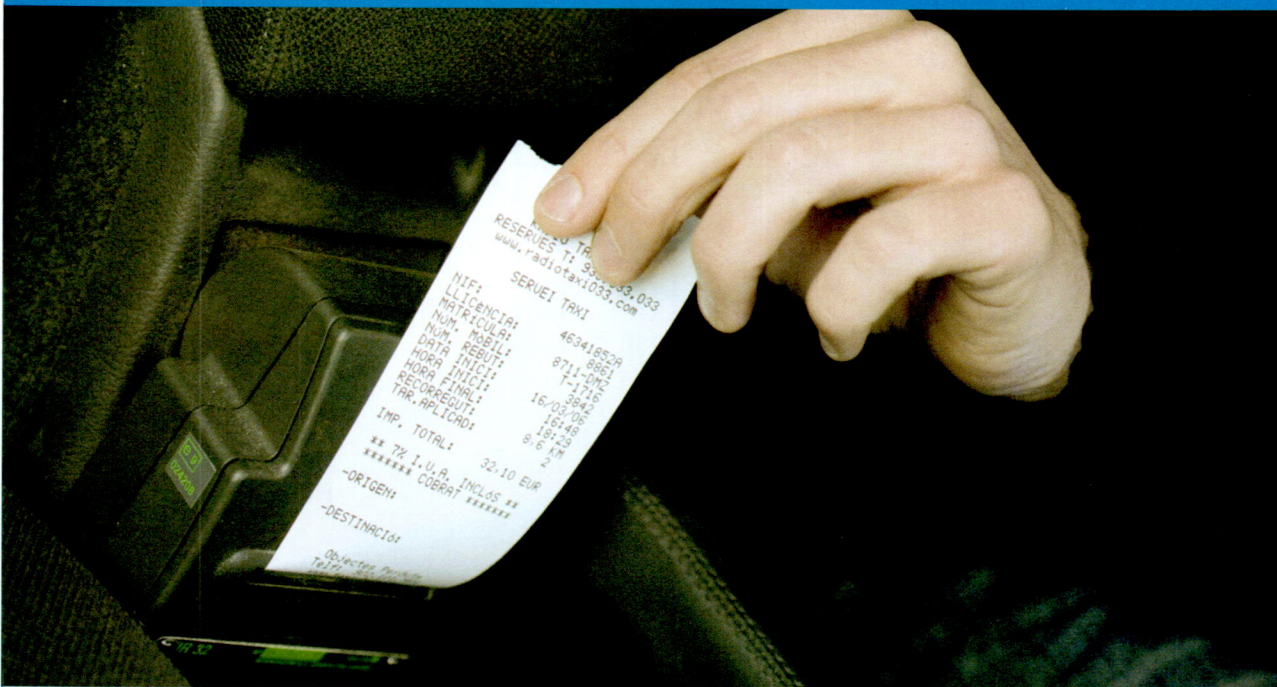
Millorar la fluïdesa

La capacitat màxima d'una via es dona quan se circula entre 60 i 80 km/h.

A 80 km/h, menys contaminació, menys accidents i més qualitat de vida

A l'hora de tancament d'aquesta edició, del Departament de Medi Ambient s'ha sabut que la mesura de limitació de velocitat a 80 km/h podria estendre's a més poblacions.

Tots els taxis hauran de tenir incorporada la impressora de rebuts a partir de gener de 2009



► Es recorda a tots els taxistes que, a partir de l'**1 de gener de 2009**, les impressores autoritzades i homologades que emeten rebuts normalitzats a partir de la informació facilitada pel taxímetre seran obligatòries en tots els vehicles aplicats a les llicències.

L'IMT es reuneix amb les escoles de taxi

► Per iniciativa de l'Institut Metropolità del Taxi (IMT), el 12 de setembre passat, es va convocar una reunió amb els representants de totes les escoles de formació del taxi que ofereixen cursos d'accés a la professió del taxi en el conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona.

La reunió es va organitzar amb l'objectiu d'obrir un procés de participació amb les escoles de taxi per tal de revisar, si s'escau, l'actual contingut del procés d'obtenció de la Credencial de taxista. L'IMT va considerar que era un moment oportú per escoltar els diferents punts de vista d'aquestes persones responsables de la formació dels aspirants a taxistes i fer les modificacions oportunes si així s'acordava. Amb aquest mateix objectiu es va acordar també la creació d'un grup de treball per tal d'aprofundir en tots aquests aspectes.



Reunió de l'IMT amb els responsables de las escoles de taxi.

L'IMT va manifestar als directors de les escoles de taxi que sempre estarà obert al diàleg permanent per garantir una formació de qualitat als futurs taxistes i a les futures taxistes i assegurar en tot moment la qualitat del servei.

Senyalitzada la parada de la clínica Quirón

► La nova parada que dóna servei a la Clínica Quirón de Barcelona ja es troba senyalitzada. Està situada entre els números 5-7 de la plaça d'Alfonso Comín.



Nova parada del carrer de Ramon Turró al Districte de Sant Martí

► Nova parada de tres places al carrer Ramon Turró, núm 196 (molt a prop de l'Hotel Confortel Barcelona). Operativa des de juliol de 2008



El Ministerio de Hacienda permitirá en un futuro próximo que los ayuntamientos graven los vehículos en función de los niveles de emisiones

► El Ministerio de Hacienda podría modificar la Ley de Haciendas Locales con el fin de que los ayuntamientos puedan cobrar el impuesto de circulación gravando los vehículos en función de los niveles de contaminación que emitan.

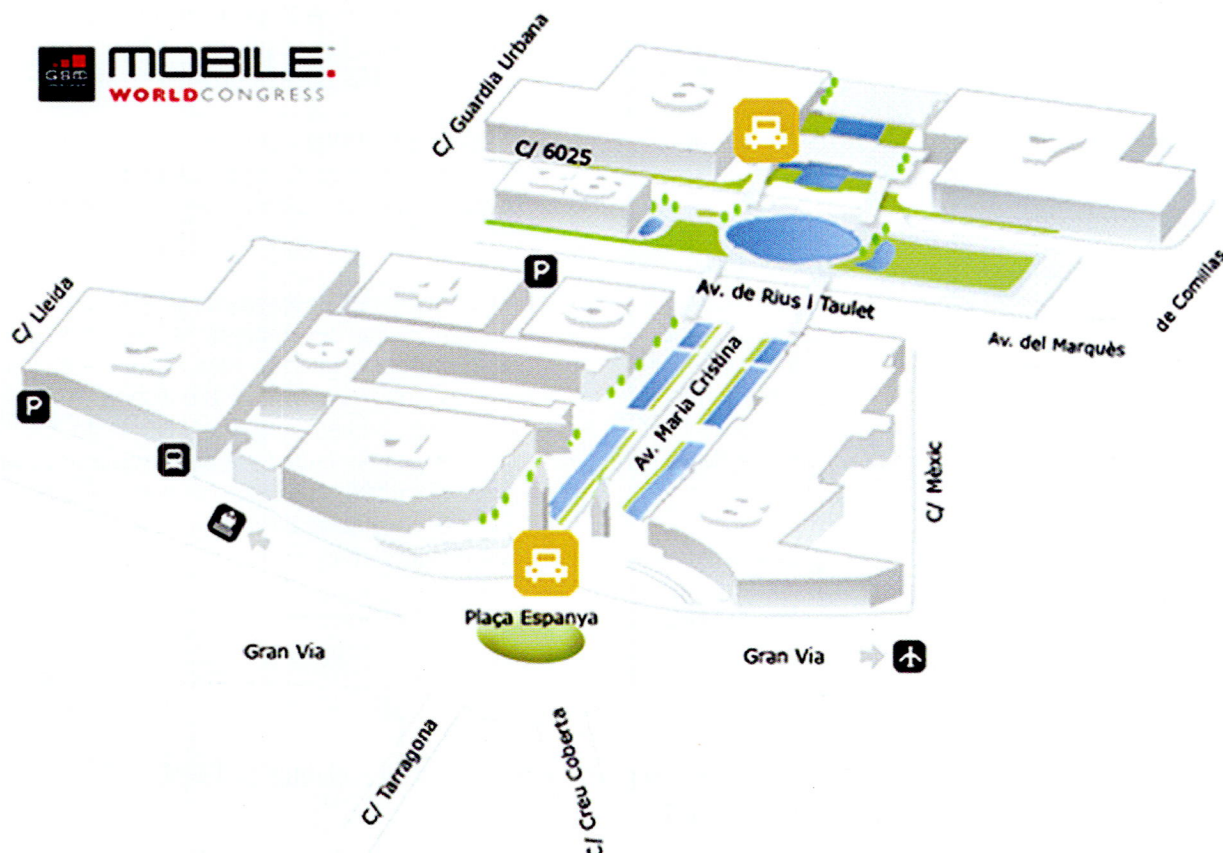
De esta manera, el Ministerio recogería la petición de la Federación de Municipios y Provincias en la línea de tener una mayor libertad para aplicar políticas activas en la prevención del impacto que produce la emisión de los vehículos en el medio ambiente.

Se espera que junto con esta nueva regulación, se

apruebe una normativa sobre homologación de emisiones.

Actualmente, algunos municipios del área metropolitana de Barcelona conceden ya bonificaciones sobre el impuesto de circulación a los propietarios de los vehículos que utilizan energías menos contaminantes. Éste es el caso de los ayuntamientos de Barcelona, Badalona, Castelldefels, El Prat de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Montcada i Reixac, Sant Adrià del Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Santa Coloma de Gramenet, Tiana i Viladecans.

Planificades les parades de taxi per atendre el Mobile World Congress del 16 al 19 de febrer a Montjuïc



► El saló Mobile World Congress dedicat a la telefonía mòbil se celebrarà del 16 al 19 de febrer en el recinte de Montjuïc. Està prevista la assistència de 56.000 persones i per oferir un millor servei s'ha planificat una parada de taxis secundària en la plaça del Marquès de Foronda i una principal en la plaça d'Espanya.

Parada secundària dins del recinte ferial de Montjuïc. Perquè el taxi pugui atendre la demanda de serveis es mantindrà una parada de taxis **dins del recinte ferial** Fira Montjuïc en la plaça del Marquès de Foronda (davant del Palau 6), que tindrà una capacitat de fins a 30 cotxes.

Esta parada serà utilitzada únicament per encochar i de acord al horari següent:

Del dilluns 16 al 18 de febrer:
de 13.00 a 22.00 hores.

Jueves 19 de febrer:
de 13.00 a 17.00 hores.

Parada de taxi principal en la plaça d'Espanya. La parada situada en esta plaça mantindrà la mateixa ubicació i operativa que en edicions anteriors d'este saló.

El horari serà el següent:

Del dilluns 16 al 18 de febrer:
de 08.00 a 22.00 hores.

Jueves 19 de febrer:
de 08.00 a 18.00 hores.

Momentos en que se necessitará servicio de taxi. De acord amb la organització, los momentos en que se precisarà major servicio de taxi serán los siguientes:

- **Finalización de montajes en Fira Montjuïc**

Desde el jueves 12 hasta el domingo 15 de febrero a partir de las 20.00 hores.

- **Fiesta Museu Nacional d'Art de Catalunya**

Día: 17 de febrero
Número de asistentes: 950 personas
La fiesta finalizará a las 23.00 hores. La salida será escalonada.

Se ofrecerá más información en las fechas próximas al evento y/o consultar el web <http://www.mobile-worldcongress.com>

Els usuaris de Catalunya valoren el servei del taxi amb una mitjana de 6,1

►L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) ha presentat l'enquesta de la mobilitat dels residents a Catalunya en dia feiner, que es va realitzar els mesos d'abril a maig de 2008, amb una mostra de 12.500 persones, a les quals se'ls va preguntar sobre els seus hàbits de mobilitat i la seva opinió respecte als diferents mitjans de transport públic.

Tant a Catalunya com a la Regió Metropolitana de Barcelona s'observa que la mobilitat per qüestions personals és superior que per qüestió ocupacional (treball o estudis). El major volum de desplaçament (interns i de connexió) es produeix a la Regió Metropolitana de Barcelona i les relacions de més magnitud es produeixen a les comarques centrals i a les comarques de Girona, a més de fer-ho a la Regió Metropolitana de Barcelona.

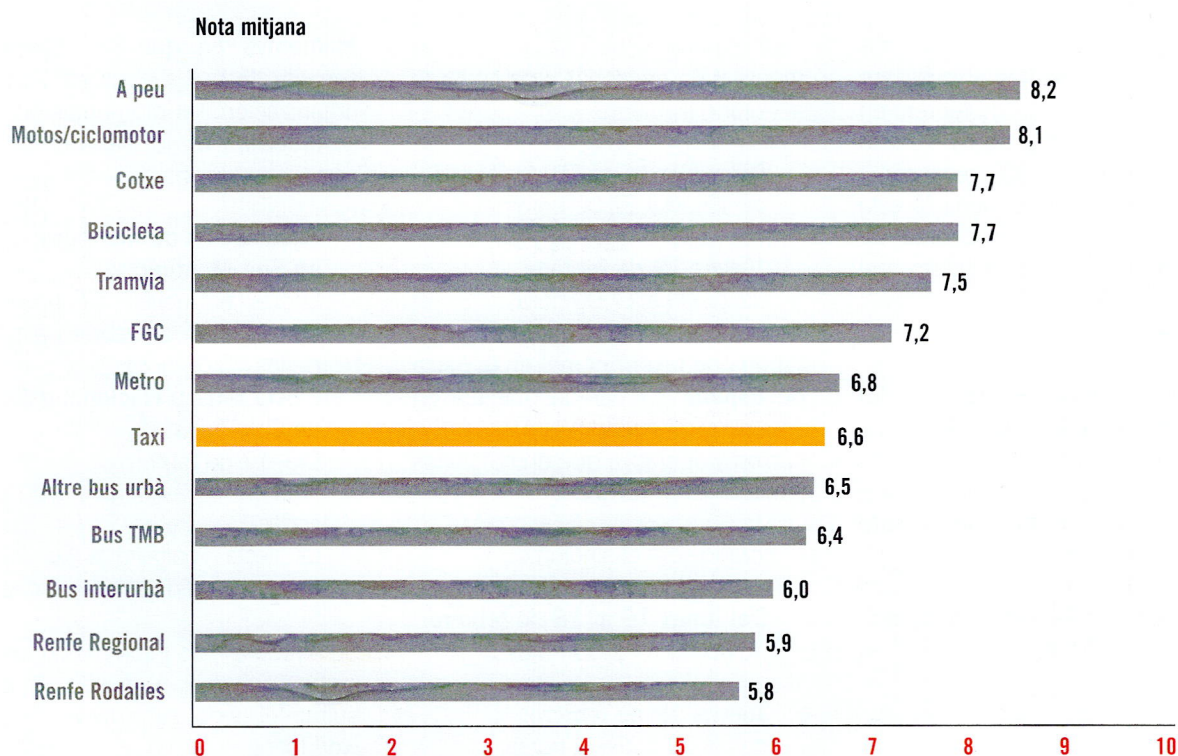
Quasi tots els desplaçaments d'origen i destí es realitzen en les mateixes comarques, excepte en el Barcelonès, Baix Llobregat i Vallès Occidental on hi ha una interrelació més gran.

L'enquesta revela, per una altra banda, que els homes es mouen més per motius de feina i les dones per qüestions personals, i aquestes són més usuàries del transport públic i dels mitjans no motoritzats.

Com és lògic, la mobilitat per motius de treball disminueix en la mesura que avança l'edat tant a la Regió Metropolitana de Barcelona com a la resta de Catalunya.

Una part rellevant de l'enquesta és la valoració que la població catalana fa del transport públic. Les notes són més altes quan s'utilitzen més els diferents tipus de transports i més baixes quan la utilització n'és més esporàdica. Per primera vegada, l'enquesta ofereix una valoració que els ciutadans de tot Catalunya fan sobre el servei de taxi, que treu una nota mitjana de 6,6 i ocupa la franja mitjana baixa respecte a les valoracions que es fan d'altres tipus de transport.

Els ciutadans i les ciutadanes de Catalunya opinen, segons l'enquesta sobre mobilitat de l'ATM, que el servei de taxi mereix una nota mitjana de 6,1.



Tràmits en línia a través del portal web de l'IMT

► Des del mes d'agost passat, els titulars i administradors de llicència de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona poden fer consultes i gestions a través del portal web de l'IMT (<http://www.taxibarcelona.cat>). Per poder accedir-hi, cal identificar-se i, per a això, tant el titular com l'administrador hauran de disposar del seu IDCAT (certificat digital) que els identifiqui. Recordeu que l'IDCAT es pot sol·licitar en les oficines de l'IMT de la Zona Franca, ja que com a entitat de registre, ha estat autoritzada per expedir l'IDCAT als interessats que ho sol·licitin (consultar més informació en la revista *Taxi 177*, pàg. 14).

A través del web es pot consultar la situació administrativa de la llicència, les multes, demanar la sol·licitud de revisió de segona mà o l'autorització per exhibir publicitat.

Per una altra banda, aquells titulars o administradors que tinguin treballadors o treballadores assalariats poden comunicar en línia la baixa d'un conductor sense desplaçar-se a les oficines de l'IMT de la Zona Franca. També poden fer una alta prèvia d'un conductor assalariat. Això els permet disposar d'un termini de cinc dies per formalitzar-la a l'IMT. Durant aquest període, l'assalariat estarà autoritzat a treballar i se li expedirà una autorització que així ho acrediti.

Així mateix, tant titulars com administradors poden obtenir a través del portal web la llista dels seus conductors.

La Fundació del Taxi comença a caminar



► S'ha constituït la Fundació privada del Taxi de Catalunya i de l'estat espanyol. La iniciativa sorgeix de la voluntat del Sindicat de Taxi de Catalunya (STAC) el seu fundador i l'entitat que posa tota la seva experiència, gran part del seu capital humà i econòmic per a desenvolupar un projecte de millora de les condicions socials i econòmiques del sector.

La Fundació del Taxi neix davant la necessitat de crear un nou marc de reflexió i de recerca de noves solucions als reptes i necessitats que té el sector del transport i el sector del taxi en particular. La Fundació vol omplir aquest buit: neix amb un interès general i amb l'objecte de fomentar la professió, la investigació, el desenvolupament i la promoció de les actuacions de la millora de la salut i la seguretat en aquest àmbit. Així mateix, s'ha constituït amb la il·lusió d'oferir un servei de formació i capacitat per als actuals i futurs professionals del sector.

La Fundació vol obrir un nou camí, vol ser una proposta a la qual es pot incorporar tot el sector de la professió. S'ha creat per fer possible l'adhesió de tot el món relacionat amb el sector del taxi. Volem oferir aquest projecte a tots els treballadors autònoms, assalariats, empresaris, empreses subministradores, però també esperem comptar amb el suport de les administracions públiques vinculades. Tenim l'ambició d'aconseguir la participació de tot el ventall social i econòmic que desenvolupa la seva activitat en el món del taxi.

Miquel Tomàs Romero
President de la Fundació del Taxi de Catalunya

Publicitat



BARCELONA ESTA LLENA DE OPORTUNIDADES,
barna taxigrac 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 Asistencia"
- Ambiente Solidario.
- Escuela de Formación:
Carnet de taxista, Cursos de Reciclaje.



93 551 93 68



Soluciones a la crisis



► La prensa escrita y demás medios han recogido certeramente la realidad actual de nuestro sector en relación a la bajada sustancial en sus recaudaciones y al importante recorte sufrido en el precio de mercado de las licencias metropolitanas, a lo que debe añadirse el grave inconveniente del fuerte parón en la concesión de préstamos por parte de bancos y cajas.

En primer lugar, puntualizar que no soy nadie para rebatir las referidas manifestaciones, porque sin duda se acercan a la realidad de estos momentos de crisis global. En todo caso, la prensa tiene la obligación de informar y los bancos de asegurarse al máximo el cobro del capital que presta a particulares y empresas. Ahora bien, la posición de quien escribe es evidentemente otra.

Para empezar, mi preocupación por la situación que atraviesa la industria del taxi es real y tangible, ya que nuestro sector no es ajeno a la crisis que sufren no sólo Cataluña y España, sino también Europa y todo el mundo desarrollado o en vías de desarrollo y que, como hemos dicho, desgraciadamente podemos leer a diario en todos los medios de comunicación. No obstante, mi obligación es buscar las soluciones,

animar a los compañeros, decirles que hay que apretarse el cinturón y "atarse los machos" y sobre todo ser optimistas respecto del futuro, intentando resaltar el rayo de luz que se deja ver por algún resquicio. Ahora bien, este optimismo no nos debe conducir a la dejadez o a no ser activos, ya que todos debemos poner nuestro granito de arena para superar cuanto antes esta complicada situación.

Asimismo y en especial, quiero animar a los que se pasan más de doce horas por las calles y han visto descender notablemente su recaudación diaria (comparándola a lo que sucedía hace menos de un año). Como he declarado en la radio, revistas y en circulares, debemos seguir dando los mejores servicios con el máximo de valor añadido respecto de otros medios de transporte, para que nadie pueda comerse nuestro mercado, aplicando las mejores tarifas posibles y ganando al máximo nuestra velocidad comercial. En todo caso, debemos prepararnos para anticipar la llegada de mejores tiempos. No os quepa duda de que todo pasa y esta crisis (que está siendo especialmente dura, no lo niego) también pasará. No obstante, ante situaciones como la actual, todos debemos ceder algo para lograr lo mejor. En

este país hemos tenido excelentes ejemplos históricos de pactos que supusieron un apoyo fundamental para superar momentos críticos recientes (caso de los magníficos y a la vez sacrificados Pactos de la Moncloa).

Por otro lado, y me dirijo ahora a los taxistas que quieren jubilarse y vender su licencia y que no pueden hacerlo porque el número de compradores se ha reducido fuertemente por la paralización de los préstamos bancarios que necesitan los nuevos taxistas compradores. A los unos y a los otros, compradores y vendedores, debo darles cierta tranquilidad o al menos cierta esperanza. Por ello, en nombre del STAB y de la Federación Catalana del Taxi, he mantenido diversas reuniones con importantes entidades financieras. En ellas y con el apoyo del IMT se ha abierto una luz y puede que llegue a obtenerse una vía crediticia para que puedan volverse a comprar licencias y de esta forma se reordene este mercado. Las noticias recibidas de los bancos y cajas en el momento de escribir estas líneas son sin duda esperanzadoras. En definitiva, no os quepa duda que por mi parte el trabajo, y fuerte, ya se ha realizado, ahora la pelota está en el tejado de otros.

Dionisio Gracia Fajardo

Presidente del STAB
y vicepresidente de la UNALT

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

180 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

► Fins al 30 de setembre, 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).

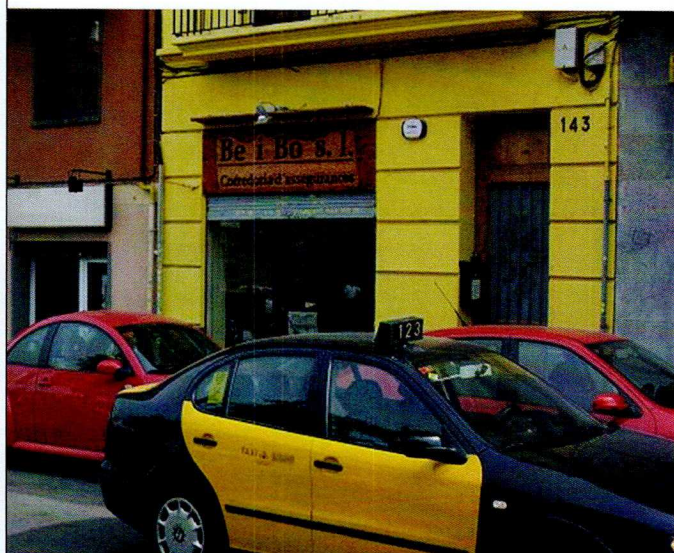
Llicències pendents de la revisió metropolitana

67	902	1903	2637	3254	4427	5592	6468	6941	7680	8314	9131	10172
177	1007	1918	2662	3274	4441	5652	6471	6997	7685	8338	9133	10411
206	1060	2015	2665	3316	4672	5655	6495	7034	7729	8414	9144	10471
259	1080	2036	2753	3392	4696	5657	6559	7066	7743	8453	9370	10521
303	1097	2123	2791	3422	4702	5733	6601	7141	7776	8501	9380	10573
388	1218	2142	2792	3617	4703	5734	6604	7190	7783	8769	9401	10595
533	1219	2213	2826	3645	4794	5749	6628	7298	7900	8927	9624	10652
537	1589	2248	2878	3799	4797	5827	6729	7305	7907	8973	9672	10672
550	1673	2308	3027	4094	4928	5998	6748	7361	7949	9028	9748	10832
577	1678	2374	3041	4188	4991	6088	6764	7411	7970	9036	9822	10917
604	1698	2422	3101	4242	5099	6234	6889	7483	8092	9041	9854	10930
697	1794	2484	3180	4255	5336	6245	6900	7552	8166	9057	9947	10958
825	1845	2586	3203	4256	5452	6260	6911	7578	8182	9091	9960	
879	1852	2614	3246	4379	5481	6407	6931	7604	8259	9097	9962	

Publicitat

Be i Bo, S.L.

Corredoria d'assegurances



PROBABLEMENTE, EL SEGURO DE TAXI AL MEJOR PRECIO

A LOS PERJUDICADOS EN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN:

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

A NUESTROS CLIENTES:

Recordarles que también operamos en los ramos de:

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

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

C/ Garcilaso 143, Bajos
08027 Barcelona

Tel: 902 998 248
Fax: 901 020 506

Horario: de 9 a 21 horas
(No cerramos a mediodía)

www.beibo.es
info@beibo.es

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

Num. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2008/376	C: 30141	26-07-2008	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/414	L: 3212	26-07-2008	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2008/468	C: 43673	26-07-2008	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2008/476	C: 46283	26-07-2008	150,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2008/180	L: 10725	28-07-2008	60,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle a la parada.
2008/326	C: 43862	29-07-2008	60,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle a la parada.
2008/192	C: 23400	30-07-2008	1.250,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2008/526	C: 42137	30-07-2008	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2008/225	L: 5562	31-07-2008	60,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2008/148	C: 44951	01-08-2008	750,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2008/153	L: 4313	01-08-2008	150,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/392	C: 23200	01-08-2008	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/469	C: 46160	01-08-2008	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/534	C: 47512	01-08-2008	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2008/550	L: 6375	01-08-2008	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2008/553	C: 46772	01-08-2008	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2008/562	C: 42754	01-08-2008	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2008/579	L: 352	27-08-2008	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2008/263	L: 2859	28-08-2008	60,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2008/568	C: 16885	28-08-2008	750,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2008/447	C: 238	29-08-2008	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/581	L: 10802	25-09-2009	1.250,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2008/603	L: 4240	25-09-2009	251,00	53 7	Negar-se o obstruir l'actuació dels serveis d'inspecció.
2008/607	L: 5733	25-09-2009	75,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle a la parada.
2008/610	L: 193	25-09-2009	2.500,00	52 6 del RMT	Prestar servei mitjançant persones diferents.

Edictes de notificació de proposta de resolució

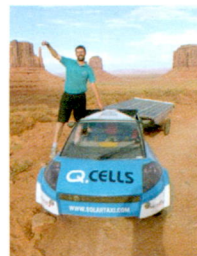
Num. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2007/581	L: 5555	29-07-2008	75,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle a la parada.
2007/743	C: 23400	29-07-2008	1.250,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2008/162	L: 10471	29-07-2008	1.250,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana cadudada.
2008/191	C: 31657	29-07-2008	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/200	C: 35844	29-07-2008	60,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/201	C: 42748	29-07-2008	251,00	53 5 del RMT	Falsejar la documentació de control.
2008/39	L: 4523	01-08-2008	251,00	53 9 del RMT	Prestar servei en dies de descans obligatori.
2007/974	L: 4006	28-08-2008	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2008/145	C: 38826	29-08-2008	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2008/150	L: 4805	29-08-2008	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2008/205	L: 4379	29-08-2008	1.875,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2008/207	L: 8092	29-08-2008	1.875,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2008/208	L: 8113	29-08-2008	1.251,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2008/255	C: 24340	29-08-2008	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2008/286	L: 98	29-08-2008	375,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.

Edictes de notificació de resolució

Num. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2007/825	L: 6931	30-07-2008	251,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2007/977	C: 44713	30-07-2008	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2007/986	C: 42557	30-07-2008	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2007/1022	C: 34869	30-07-2008	30,00	54 10 f del RMT	No respectar la prohibició de fumar en el vehicle.
2007/1046	L: 8427	30-07-2008	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/79	L: 741	30-07-2008	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/89	L: 4505	30-07-2008	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/223	L: 2646	30-07-2008	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementos no autoritzats.
2007/1041	C: 242	01-08-2008	60,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/160	L: 8338	01-08-2008	1.250,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana cadudada.
2008/313	L: 421	01-08-2008	60,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/314	L: 421	01-08-2008	375,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2008/7	C: 44529	29-08-2008	1.251,00	52 6 del RMT	Prestar servei mitjançant persones diferents.

Entrevista a Louis Palmer

“Si todos utilizáramos coches solares, billones de euros se quedarían en nuestro país, permanecerían en nuestra economía”



Louis Palmer es un joven ingeniero de nacionalidad suiza que, desde el año 2007, recorre el mundo con un taxi solar que construyó con un equipo propio. Visitará Barcelona próximamente y espera tener la misma magnífica acogida que ha tenido en diversas ciudades del mundo. Louis Palmer, por su convencimiento de que otro mundo es posible, es un defensor de la energía solar y así lo ha demostrado con este periplo que finalizará el 2009 en su ciudad, Lucerna.

P. Rocío Terán

revista-taxi@amb.cat

¿En qué momento se planteó la idea de participar en la construcción de un taxi solar?

En 1986, cuando tenía 14 años. Soñaba con recorrer medio mundo en coche para admirar la belleza de nuestro planeta. Pero ¿cómo podía hacerlo con un coche de gasolina contribuyendo a la destrucción de nuestro planeta? Así que decidí que lo haría con un coche solar porque es un coche limpio.

¿Cómo funciona este vehículo solar que ya es famoso en buena parte del mundo?

Los paneles que se encuentran en el remolque producen electricidad, que se almacena en las baterías del coche. Puedo recorrer más de 300 km con las baterías cargadas incluso de noche. Si no hay suficiente sol, conecto y cargo la batería con energía solar a través de la red. Es un concepto simple, pero práctico: tengo paneles solares en la azotea de casa en Suiza, y la energía que éstos proporcionan está alimentada por la red. Ello me permite tomar la alimentación en cualquier toma de corriente a lo largo del camino y cargar mi batería. Es decir, no necesito todas las células solares en mi coche. También pueden estar en la azotea de una casa.



Louis Palmer empezó su periplo en julio de 2008.

¿Por qué utiliza la palabra 'taxi'?, ¿quizás para que también los taxistas tomen conciencia de la urgencia de apostar por las energías alternativas?

Porque mientras viajo siempre llevo algún pasajero. Por ejemplo, tuve un autoestopista ebrio en Hungría conduciendo conmigo; al príncipe Hassan de Jordania o al secretario general de las Naciones Unidas, Ban Ki Moon. He llevado en mi coche a más de 1.000 pasajeros.

Uno de los problemas de su vehículo es la dependencia del panel solar que lleva en el remolque. ¿Ha pensado en alguna otra solución?

El tráiler sólo lo llevo en el recorrido que estoy realizando por distintas partes del mundo. En casa, cada día voy a trabajar con el taxi solar, pero naturalmente sin el remolque. Tengo los paneles solares en el techo de mi casa, desde donde puedo alimentar las baterías de mi coche.

Por tanto, ¿puede ser útil para un medio urbano como Barcelona?

Por supuesto; la mayor parte de la gasolina se está quemando en las áreas urbanas. Éste sería un coche perfecto para ciudad, ya que es más limpio, silencioso e incluso más barato que los coches de gasolina.

Taxi-Solar

Persuádame y enumere siete máximas de un vehículo solar...

Polución, cero; no contribuye al calentamiento global; no gasto dinero en gasolina; la energía solar es un recurso energético ilimitado; la energía solar contribuye a la seguridad y estabilidad regional e internacional, evitando muchos de los desafíos que plantean el suministro de combustibles fósiles y los ciclos de la energía nuclear.

Si todos utilizáramos coches solares, billones de euros se quedarían en nuestro país, permanecerían en nuestra economía.

¿Qué opina de las otras energías alternativas y tecnologías híbridas presentes en el mercado (gas natural, GLP, tecnología híbrida, biocombustibles)?

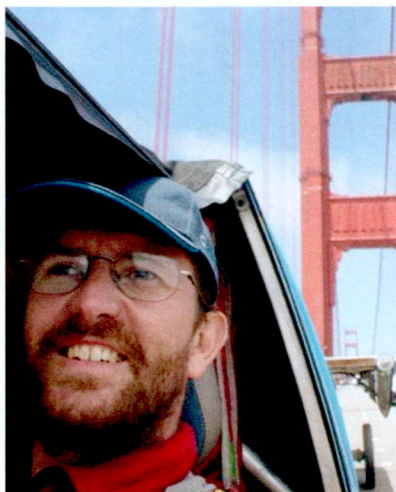
El gas natural ocasiona el calentamiento global y nos crea dependencia con otros países. Los coches híbridos reducen el consumo de gasolina en un 20% en el tráfico de las ciudades. De todas formas, se sigue produciendo calentamiento global y continúa la dependencia de otros países. No obstante, éste es la mejor manera de perfeccionar la tecnología de los coches eléctricos, que más tarde pueden ser impulsados por la energía solar. En cuanto a los Biocombustibles, el biocarburante que se extrae de las plantas quita terreno a la agricultura, y tiene un impacto muy negativo en el precio de los alimentos. Y no hay suficiente espacio disponible en ningún lugar para todos los coches del mundo con biocombustibles. Imaginemos: si yo siembro un terreno de 100 m x 100 m con maíz, genero combustible para conducir 36.000 km al año con mi coche. Si yo tengo la misma área de placas solares, mi coche solar puede viajar más de los 2,4 millones de km (con el sol de Suiza; con el de España, sería superior).

¿Cuántos países ha recorrido desde que inició su periplo en julio de 2007?

He pasado ya por 29 países.

¿Qué conclusiones extrae de esta experiencia?

Que el mundo entero está esperando una tecnología más nueva y más limpia. En cualquier lugar del mundo la gente



“El mundo entero está esperando una tecnología más nueva y más limpia”

quiere ser independiente del petróleo y detener la crisis climática. La energía solar es muy popular.

¿En qué parte del mundo la gente es más consciente de la necesidad de un cambio de actitudes para preservar el planeta en el que vivimos?

Estoy sorprendido de no haber visto grandes diferencias entre países. Cada país desea este cambio y en todos los medios de comunicación están informando de los desafíos que tenemos y a los cuales nos estamos enfrentando. Me sorprende que la gente conozca los problemas y quiera un cambio en su país como en Arabia Saudí, que es el número uno en la producción de petróleo.

¿Qué político o personaje público se ha mostrado más interesado en este prototipo?

He tenido el honor de tener como pasajero en mi coche al secretario de las Naciones Unidas, Ban Ki Moon en Manhattan. Me dijo que era una “única y fantástica experiencia”. Espera poder dar otro paseo con un coche similar.

¿Existe interés de fabricarlo en serie? ¿A qué coste?

Este coche puede fabricarse por 6.000 € y, a continuación, debería hacerse una

inversión similar en los paneles solares de su tejado. Así ya no tendría que ir a una estación de gasolina en 40 años, y podría viajar por el mundo haciendo 20.000 km al año. Gratis. Para una producción masiva, el coche debería ser algo más grande, con cuatro ruedas y quizás cuatro asientos. Todo es posible, pero por ahora no tenemos planes para ir hacia una producción de esta escala. Con este proyecto únicamente he querido inspirar a Seat, Volkswagen, etc. Son ellos los que deben llegar a una gran producción. La tecnología está lista. Pero mientras puedan vender coches de gasolina, no creo que quieran cambiar nada. Por eso necesitamos las normas y la colaboración de los gobiernos.

Después de la experiencia, ¿qué mejoras introduciría en el taxi solar?

El vehículo fue construido únicamente para el viaje por todo el mundo. Hasta el momento funciona como un reloj suizo; nosotros sólo perdimos dos días en todo el recorrido para reparar alguna avería. Yo no lo cambiaría mucho.

¿Qué espera de su visita a Barcelona?

Sé que en España son muy abiertos a la tecnología, porque en mi primer test del taxi solar, viajamos de Suiza a Barcelona y mucha gente me preguntaba muchas cosas e incluso el tráfico se paralizaba en ocasiones porque la gente se paraba para hacer fotos. En mi visita quiero mostrar a la gente de Barcelona que tenemos soluciones para detener el calentamiento global y superar la crisis energética. Espero que los medios de comunicación también se interesen, como en cualquier otra parte del mundo.

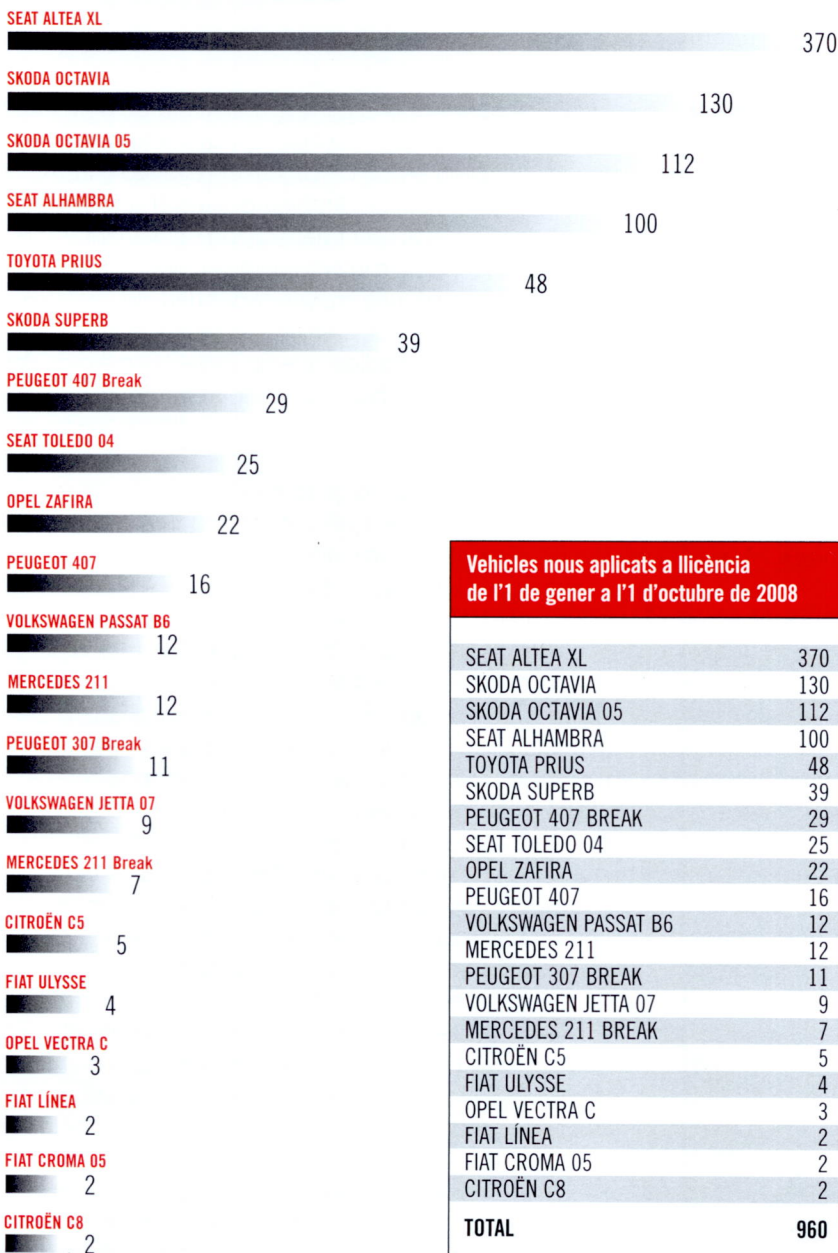
¿Qué ayuda promocional ha tenido para hacer este periplo?

Q-cells ha sido el sponsor. Es una de las más importantes empresas del mundo en la producción de alta eficiencia de placas solares.

¿Algún otro proyecto en camino?

La próxima vez quiero dar la vuelta al mundo en coche solar en 80 días.

Quasi quatre-cents taxis ja circulen amb energies alternatives o tecnologia híbrida



Vehicles nous aplicats a llicència de l'1 de gener a l'1 d'octubre de 2008	
SEAT ALTEA XL	370
SKODA OCTAVIA	130
SKODA OCTAVIA 05	112
SEAT ALHAMBRA	100
TOYOTA PRIUS	48
SKODA SUPERB	39
PEUGEOT 407 BREAK	29
SEAT TOLEDO 04	25
OPEL ZAFIRA	22
PEUGEOT 407	16
VOLKSWAGEN PASSAT B6	12
MERCEDES 211	12
PEUGEOT 307 BREAK	11
VOLKSWAGEN JETTA 07	9
MERCEDES 211 BREAK	7
CITROËN C5	5
FIAT ULYSSE	4
OPEL VECTRA C	3
FIAT LÍNEA	2
FIAT CROMA 05	2
CITROËN C8	2
TOTAL	960

Relació de vehicles aplicats a llicències d'autotaxis actives en data 2/10/2008

Marca i model	Quantitat
SKODA OCTAVIA	1729
SEAT TOLEDO 99	1526
PEUGEOT 406	1105
SEAT TOLEDO 04	886
SEAT ALHAMBRA	781
SEAT ALTEA XL	709
SKODA OCTAVIA 05	643
CITROËN C5	510
OPEL VECTRA C	477
SKODA SUPERB	243
NISSAN ALMERA	210
MERCEDES 211	181
VOLKSWAGEN PASSAT 99	151
MERCEDES 210	148
SEAT TOLEDO	104
MERCEDES 203	81
OPEL VECTRA B	77
FIAT CROMA 05	73
NISSAN PRIMERA 02	69
PEUGEOT 407 BREAK	67
CITROËN XANTIA	65
FIAT ULYSSE	64
VOLKSWAGEN PASSAT B6	52
TOYOTA PRIUS	51
MERCEDES 202	42
PEUGEOT 806	34
CITROËN C8	34
VOLKSWAGEN JETTA 07	28
PEUGEOT 407	27
NISSAN PRIMERA 97	23
OPEL ZAFIRA	22
PEUGEOT 307 BREAK	19
RENAULT 21	19
FIAT MAREA	16
FORD MONDEO	16
FORD MONDEO 02	15
NISSAN PRIMERA	14
CITROËN EVASION	14
MERCEDES 124	14
RENAULT LAGUNA	10
OPEL VECTRA	8
MERCEDES 201	8
MERCEDES 211 BREAK	7
VOLKSWAGEN PASSAT	7
PEUGEOT 405	4
LTI CARBODIES	4
OPEL OMEGA	3
FIAT LÍNEA	3
FORD ORION	2
NISSAN SERENA	2
LTI TXII BRONZ	2
PEUGEOT 309	2
FORD SIERRA	1
ALTRES	2
TOTAL	10404

Evolució del consum de combustible dels vehicles taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

	01/07/2007		01/12/2007		01/01/2008		01/02/2008		01/03/2008		01/04/2008		01/05/2008		01/06/2008		01/07/2008		01/08/2008		01/09/2008		01/10/2008	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Biodièsel	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	72	0,69	72	0,69	72	0,69	72	0,69	143	1,38	140	1,35	137	1,32	132	1,27
Gasoil	10.302	99,35	10.298	99,33	10.222	99,29	10.286	99,25	10.214	98,50	10.215	98,43	10.212	98,28	10.204	98,18	10.111	97,29	10.068	96,80	10.058	96,62	10.001	96,22
Glp	67	0,65	69	0,67	71	0,69	76	0,73	79	0,76	82	0,79	87	0,84	94	0,90	103	0,99	145	1,39	165	1,59	202	1,94
Gnc	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,01	3	0,03	8	0,08	10	0,10	10	0,10	10	0,10
Híbrid	0	0,00	0	0,00	2	0,02	2	0,02	5	0,05	9	0,09	19	0,18	20	0,19	28	0,27	38	0,37	40	0,38	49	0,47
TOTAL	10.369	100	10.367	100	10.295	100	10.364	100	10.370	100	10.378	100	10.391	100	10.393	100	10.393	100	10.401	100	10.410	100	10.394	100

VOLKSWAGEN GOLF VARIANT

Capacidad familiar



M^o Ángeles Pujol
mapujol@arrakis.es

El Volkswagen Golf es uno de los modelos emblemáticos que hay en el mercado. Lleva tras sus espaldas seis generaciones y millones de unidades vendidas, ya que siempre ha sido catalogado como uno de los coches deseados por el usuario. Sin embargo, la marca alemana no se ha limitado a producir el Golf como tal, sino que también ha buscado otras versiones para ampliar el círculo de clientes. Tal es el caso del Golf Variant, la versión familiar, que ahora va a llegar al servicio público del taxi puesto que se encuentra en trámites de homologación para que pueda ser utilizado como tal.

El VW Golf Variant que ya lleva dos generaciones en el mercado está basado en el Golf que se comercializaba hasta ahora. Justamente esta segunda generación del Variant es la que determinó un nuevo rumbo en la estética del modelo. Y es que hasta entonces, los diseñadores se habían limitado a añadirle un maletero más grande al Golf sin preocuparse de más, lo que no favorecía en nada la estética del modelo. Afortunadamente, con esta última generación, desaparecieron las líneas cuadradas y ello dio pie a una carrocería de formas y líneas más redondeadas y fluidas, con un frontal heredado de la berlina y una zaga más en consonancia con un vehículo familiar.



El Golf Variant dispone de una carrocería de dimensiones superiores al Golf "normal". En concreto ha aumentado su longitud en 35 centímetros, llegando a los 4,55 metros, lo que supone también que es 16 centímetros más largo que la anterior generación del Variant. Dicho incremento repercute íntegramente en el voladizo trasero, y por tanto en una mayor capacidad del maletero. Pese a todo, la distancia entre ejes se mantiene intacta con 2,58 metros, medida que no es de las mejores del segmento donde ya han aparecido modelos más generosos en esta cota.

El habitáculo ofrece espacio en las plazas delanteras, con una anchura de 1,35 metros en tanto que el conductor dispone de una altura mínima al techo de 94 centímetros. Las plazas traseras son un tanto justas para acoger a tres adultos (1,30 metros) en especial por la presencia del túnel de la transmisión y también por el diseño del asiento central, más estrecho y con un respaldo nada cómodo. Por lo demás, el salpicadero presenta el mismo diseño del Golf, con unos acabados y materiales de buena factura; puestos a encontrarle algún pero, de su carácter funcional y práctico puede que más de uno eche en falta en la parte delantera algún hueco más para guardar cosas. En cuanto al maletero, presenta un plano de carga muy accesible con una altura de 64 centímetros y se accede a él por un portón que tiene una generosa apertura. Tiene unas formas internas bastante regulares ya que los pasos de rueda están bien enrasados, lo que le permite ofrecer una capacidad de carga de 505 litros hasta la bandeja; debajo del piso hay hueco suficiente para alojar una rueda de repuesto de tamaño normal.

De cara al servicio del taxi se homologan dos motores turbodiésel. El más básico es un 1.9 TDi con el sistema de inyección directa por bomba-inyector y provisto de turbocompresor de geometría variable. Ofrece 105 CV de potencia y va asociado a una caja de cambios manual de cinco velocidades. El segundo motor es un 2.0 litros con el mismo sistema de inyección directa y también con turbocompresor de geometría variable. Ofrece una potencia de 140 CV y va asociado a una caja de cambios manual de seis velocidades aunque también puede ir acoplado a una caja de cambios auto-

VOLKSWAGEN GOLF VARIANT

mática de uso secuencial que ofrece un funcionamiento muy suave y con una rápida respuesta tanto en las aceleraciones como en las reducciones.

Ambos motores destacan por ofrecer unos consumos muy ajustados en todas las mediciones. Tienen una excelente respuesta a partir de 1.800 vueltas cuando el turbo entra en acción, lo que hace sin reacciones bruscas, y ofrecen una buena capacidad de recuperación. En cualquier caso, en ambos motores el nivel sonoro es más acusado de lo deseable y ello se debe al sistema de inyección que presenta un funcionamiento menos refinado, y ni siquiera cuando están ya calientes pueden disimular su condición diésel ni tampoco las vibraciones. Por lo que concierne a las suspensiones, el Golf Variant monta el mismo sistema que el Golf berlina, MacPherson en el eje delantero y un multibrazo en el trasero, que además de absorber muy bien las irregularidades del terreno garantizan un buen comportamiento dinámico.



Ficha técnica

VERSIONES	1.9 TDi	2.0 TDi
Cilindrada (cc)	1.896	1.968
Diámetro x carrera (mm)	79,5 x 95,5	81 x 95,5
Nº cilindros (válvulas)	4 en línea (8)	
Relación compresión	18,5 a 1	18,5 a 1
Alimentación (inyección)	Inyección directa	
Combustible	Gasóleo	
Poten. máx. (CV/rpm)	105/4.000	140/4.000
Par máx. (mkg/ rpm)	25,5 / 1.900	32,6/1.750
Tracción/Propulsión	Delantera	
Cambio (nº velocid.)	Manual (5)	Manual (6) Autom. (6)
Suspensión del./tras.	Independiente/independiente	
Dirección (asistencia)	De cremallera (sí)	
Frenos del./ tras. (ABS)	Discos ventilados/discos macizos (sí)	
Peso en vacío (kg)	1.360	1.390
Largo/ancho/alto (m)	4,56/1,78/1,51	
Batalla - vía del./tras. (m)	2,58 - 1,54/1,51	
Capacidad maletero (litros)	505	
Velocidad máx. (km/h)	185	205
Aceler. 0-100 km/h (s)	11,9	9,3
Consumo homologado (l/100 km)		
Urbano/extraurbano	6,7/4,4	6,9/4,7
Mixto	5,2	5,5
Capacidad depósito	55 litros	

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



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 2008

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

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

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

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



Pintura

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

Electrónica

Els nostres equips electrònics de medició i unes mans expertes, s'encarregaran de trobar i solucionar qualsevol necessitat que s'hagi produït.

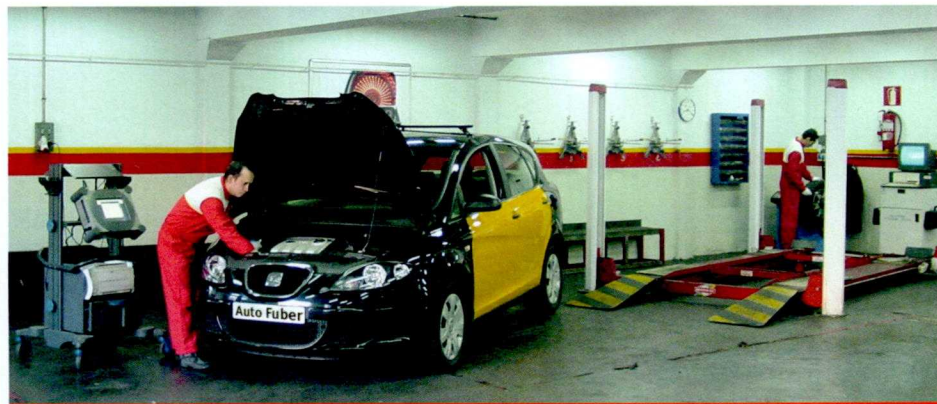


Auto Fuber, con una larga experiencia en el sector del Taxi, ha sabido adaptarse a los cambios y exigencias de un mercado altamente competitivo. Todo ello basado en una filosofía de Servicio y Atención Personalizada y así poder garantizar plena satisfacción al cliente.



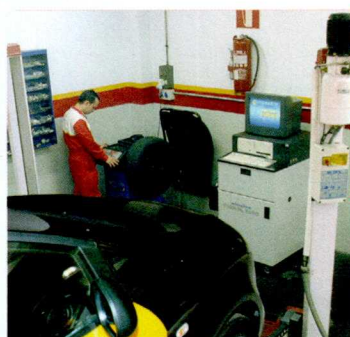
Àrea de vendes

En el nostre departament de vendes trobarà amabilitat i molta professionalitat



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

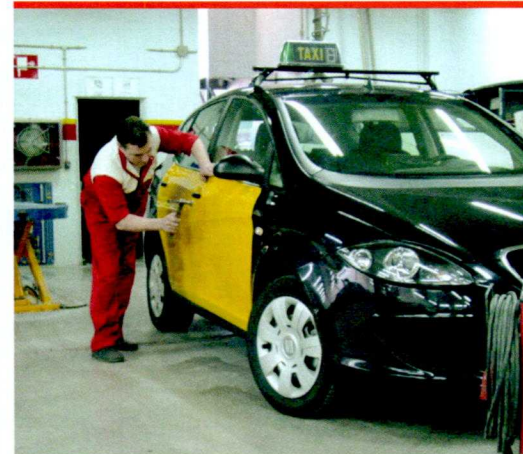
Amb els millors aparells aconseguim el millor alineat i equilibrat del seu vehicle.



**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.



EL HOMBRE COCODRILO

Buhaderr Sillah es el único taxista gambiano de Barcelona



Buhaderr Sillah

Jesús Martínez

revista-taxi@amb.cat

Hay hombres que no obedecen las normas irracionales de los caramales ni se repliegan ante las adversidades que caen sobre ellos como un rayo maldito. Hay hombres que pelean como los gallos en los corrales, con sus crestas

estiradas de chulapos madrileños, y hay hombres que sudan la rabia de los troncos de los sauces llorones, y hay hombres que no lloran con la murga de los sauces y se enjuagan las lágrimas más torpes; las consideran un lujo innecesario que no se pueden permitir. Buhaderr Sillah (1969) es uno de estos hombres. Cuando este gambiano de la tribu de los mandinga vino al

mundo en la yacija de los pobres, en su poblado, en Safaly, se celebró un rito medio pagano medio divino para venerar los días venideros de buen augurio. Su familia, musulmana, dio las gracias a Alá y aceptó al nuevo miembro con todas sus virtudes y sus defectos, que los tendría. Buhaderr nació fuerte, pesó poco más de tres kilos. Un varón predestinado, por-



“—Quería ser el propietario de algo, así que pedí al banco un préstamo para poder pagar una licencia a mi nombre. Me lo concedieron.—” Desde entonces, Buhaderr viaja de arriba abajo, de abajo arriba, con su taxi, un Seat Alhambra”

que aquel año de 1969 fue un año raro en Safaly: de algunos pozos secos, perdidos en la aridez apelmazada de la sabana, azotada por el Harmatán, el rey de los vientos, brotó agua, un agua dulce y mineral como una lavadora de sodio. Buhaderr creció y se hizo hombre. El paso del niño al adulto estuvo marcado por pruebas iniciáticas que supo vencer nuestro hombre, el Hombre León, el Hombre Tigre, el Hombre Pinzón. Buhaderr cuidaba del ganado de sus padres, vacas y bueyes a los cuales se les pinchaba en el cuello para que su sangre llenara los cuencos con los que comer. Buhaderr no encontró trabajo en las fábricas de la ciudad ni en las plantaciones de cacahuetes. “Es muy difícil que te cambie la vida en África. Antes no había ni carreteras. El problema de África es que sus gobiernos están corrompidos. No hay nada. No hay donde trabajar. Si Europa quiere ayudar a África, que no nos den dinero, que inviertan en la región.”

Este hombre no podía seguir estudiando, a fin de que el dinero lle-

gara a la mesa. Practicaba el inglés, y el genitivo sajón y los verbos irregulares nunca se le resistieron: *Come on, baby!* Buhaderr necesitaba dinero, no lecciones ni edredones de plumón.

Apretó los dientes mellados, desgarró las encías y el sarro, y los malos espíritus animistas se enfurecieron y segregaron una sustancia venenosa que se podía transformar en odio. Buhaderr lo recuerda así: escupió su gangrena al suelo, se puso su camiseta de cuadros, se metió los pocos dólares que había ahorrado en el bolsillo, se despidió de su familia y se subió a un carro de adrales. Su madre se lamentó tanto que, casi 15 años después de que su hijo se largara, aún continúa lamentándose. Su padre le entregó un amuleto que le serviría de ungüento y salvavidas. Aprovechó que en 1995 su Gobierno le concedió una beca para irse a estudiar a Portugal. Una vez en el país luso, caminó hasta la frontera con España. Cruzó y se plantó en Almería, en Roquetas de Mar, para trabajar en lo que fuera, lejos de las dunas,

las fiestas gazmoñas y los almadieros solitarios. En los invernaderos se pasó seis meses, enfundado en plásticos, respirando el aire nocivo, insuflando con su vida el renacer de los fresones —una caja de fresones valía, según parece, como su propia vida. Malvivió, subsistió y ganó. Digo ganar como podría haber dicho “progreso”, porque Buhaderr puso pies en polvorosa cuando se enteró de que no toda España era un parturre de lechugas. “Tenía un primo en Catalunya que me decía que en Catalunya se podía ganar más y se trabajaba mejor. Me dijo que ningún problema, que como éramos familia que me fuera a su casa. Yo quería mejorar un poco la vida.” El autobús de las seis salió puntual pese a los somnolientos chóferes y la abulia de la ventanilla en la que se expendían los billetes. Doce horas después de haber partido de Almería, en la estación de autobuses de Sants de Barcelona, le recogió su primo, otro mandinga, otro Kunta Kinte, otro hombre con garras en lugar de manos y fauces en lugar de sonrisas. Buhaderr comenzó a tra-

Publicitat



**ÚNICA MAMPARA
DEL MERCADO
TOTALMENTE EXTRAÍBLE**

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

**Única homologada
por el grupo Volkswagen**

Desplazable

Asientos
blindados

No resta
espacio





“En 2004, con el carné de taxista, este mandinga, este Hombre Cocodrilo, este Hombre Elefante, se dispuso a hacer más horas que un tonto al frente del volante”

bajar merced a un precontrato en Mac Meal, una empresa de alimentación de Lliçà de Vall. Cargaba los palés de la leche en polvo que los niños rechonchos que no han vivido la guerra engullirían. Y cargaba los cartones con las sopas de sobre de fideos de sémola y almidón de trigo que no se siembran en las yugadas de su tierra, un lugar desconocido para las gavillas de centeno. Y cargaba los potes de ketchup, la salsa de tomate que jamás había probado hasta entonces. Antes de que saliera el sol salía de casa, en Mollet del Vallès, donde vive con sus dos niñas y su señora, sus brazaletes, y volvía después de que el sol se acostara. Por las tardes, en sus pocas horas libres, se sacó el carné de conducir. A los pocos meses, el dueño de Mac Meal, Juan José Francisco García, le propuso hacer los repartos en el camión de la empresa. Aceptó. Con ello podría ahorrar algunos euros más. Juan José es su Dios: lo venera, lo alaba, se entenece cuando lo menta: “Doy gracias a él, porque él me hizo papeles”.

“Un día le pregunté a un taxista, mientras esperaba en el camión, que qué se tenía que hacer para llevar un taxi. A mí me gusta el taxi porque me gusta conducir. Me indicó la calle a la que tenía que ir, donde se hace el curso para sacarse la licencia. Las partes en las que se enseñan las tarifas y el trato con la gente, bien, pero lo que no me entraba era el callejero. Por ejemplo, en Gràcia, una misma calle tiene diez mil nombres. Aunque Barcelona es muy

fácil porque son todo horizontales y verticales.” Juan José, su icono, su creencia, su fe, le dijo lo que se debe decir en estos casos, aunque haya a quien se le olvide: “En la vida hay que espabilarse. Vete, y recuerda que esta será siempre tu casa”.

En 2004, con el carné de taxista, este mandinga, este Hombre Cocodrilo, este Hombre Elefante, se dispuso a hacer más horas que un tonto al frente del volante. “Quería ser el propietario de algo, así que pedí al banco un préstamo de 130.000 euros para poder pagar una licencia a mi nombre. Me lo concedieron.” Desde entonces, Buhaderr viaja de arriba abajo, de abajo arriba, con su taxi, un Seat Alhambra que no pretende guardar reminiscencias con las posesiones de los califas de antaño.

A la una y media y a las cinco y media de la tarde, a las ocho y media y a las diez de la noche, y a las seis de la mañana, reza. Cuando ha de rezar, reza, y para el coche: “Un compañero del taxi, en la parada del hotel Diplomatic, vio que no me movía y se acercó, golpeó el cristal y como me vio rezando, con el cogote pegado al claxon, me dejó. Cada uno tiene su religión”.

En su coche se ha montado de todo, trombones y llaves de cinco puertas, la discografía completa de Bruce Springsteen, un repertorio de arias con voces agudas y triples, y *La jungla polaca* de Kapuscinski. Las hornadas de personas y

los personajes que han cogido el taxi de Buhaderr se han sentido gratamente atendidos.

“El primer día, el primer cliente me dijo una calle y yo le pedí si me podía indicar. Fue muy amable”, agradece Buhaderr Sillah, el único taxista gambiano de Barcelona. En ocasiones, quien pone palos en las ruedas, quien frena el ímpetu de esta locomotora, es el propio compañero de al lado: “El dinero es mal oficio. A veces hay dos taxis libres y los compañeros no respetan y se cuelan, pero bueno, yo paso, me da igual, me lo tomo con calma, no compito con ellos”.

Algunos clientes también le buscan las cosquillas: “Una vez, unos franceses no me querían pagar la carrera de seis euros. Los Mossos les obligaron a pagar. Yo he nacido pobre y me voy a morir pobre, con seis euros no va a cambiar mi vida.”

Buhaderr pobre, Buhaderr rico. Depende de los ojos de quien lo mire. Cada año, vuelve a Gambia, a Safaly, a su poblado de pedruscos y chozas de cubas sépticas: “Cuando vas con unas bambas Nike o unas botas de caña alta y unos Levis te tienen envidia. Ellos piensan que esto es el paraíso. Yo les cuento que España está saturada de inmigración y que no hay trabajo para todos. Yo les cuento eso, pero ellos quieren venir igualmente. Es normal, allí no hay nada, nada, nada”.

SIMPLY CLEVER



NUEVO ŠKODA OCTAVIA GLP EASY 1.6 MPi 102CV

- ABS + MBA + MSR + ASR + EBD
- Airbags frontales y laterales
- Climatic
- Radio CD + MP3
- Control de velocidad
- Cierre centralizado con control remoto

Por sólo
14.170€ ⁽¹⁾



LA MEJOR ALTERNATIVA PARA SU NEGOCIO.

Líderes del mercado, ahora con la tecnología del carburante alternativo más utilizado: el autogas.

Ventajas del GLP:

- Subvenciones de hasta **2.000€** del Institut Català de la Tecnologia.
- Reducción del consumo por Km: **24%**
- Depósito GLP de **74** litros.
- Autonomía de hasta **1.230** Km combinado con gasolina.

Y hasta el 31 de diciembre **REPSOL GAS** ofrece:
• Equipo de gas GLP valorado en **2.000€** e instalación gratuita.
• **1.000€** en vales carburante REPSOL GAS.

Con la colaboración de:



Y además, la más extensa gama de posibilidades:



Por sólo
14.830€ ⁽²⁾

ŠKODA OCTAVIA TOUR
1.9 TDI 101CV

- Llantas de aleación de 15"
- Climatron
- ABS + MSR + MBA + ASR
- Control de velocidad
- Cierre centralizado con control remoto
- Elevalunas eléctricos delanteros y traseros



Por sólo
16.550€ ⁽³⁾

ŠKODA OCTAVIA COMBI
EASY 1.9 TDI 105CV

- ABS + MBA + MSR + ASR + EBD
- Airbags frontales y laterales
- Climatic
- Radio CD + MP3
- Control de velocidad
- Cierre centralizado con control remoto



Por sólo
18.370€ ⁽⁴⁾
Gama Octavia TDI desde 15.630€

ŠKODA OCTAVIA
TREND 1.9 TDI 105CV
CON PACK PRIVILEGE

- Llantas de aleación de 16"
- ESP + ABS + MBA + MSR + ASR + EBD
- 8 airbags
- Climatizador bizonal
- Volante multifunción
- Asistente de luces + Sensor de lluvia



Por sólo
18.290€ ⁽⁵⁾

ŠKODA SUPERB
COLLECTION 1.9 TDI 115CV

- Llantas de aleación de 16"
- 8 airbags
- ESP + ABS + EDS + ASR + MSR
- Climatron
- Radio CD + MP3
- Control de velocidad

Precios recomendados para Península y Baleares. IVA, transporte y oferta promocional incluidos. Gastos de acondicionamiento no incluidos. (1) Škoda Octavia Easy 1.6 MPi 102 CV. Consumo combinado: [7,2] l/100 km. Emisiones CO₂: [173] g/km. (2) Škoda Octavia Tour 1.9 TDI 101 CV. Consumo combinado: [4,4] l/100 km. Emisiones CO₂: [140] g/km. (3) Škoda Octavia Combi Easy 1.9 TDI 105 CV. Consumo combinado: [5,8] l/100 km. Emisiones CO₂: [135] g/km. (4) Škoda Octavia Trend 1.9 TDI 105 CV. Consumo combinado: [5,8] l/100 km. Emisiones CO₂: [135] g/km. (5) Škoda Superb Collection 1.9 TDI 115 CV. Consumo combinado: [6,5] l/100 km. Emisiones CO₂: [155] g/km. Las imágenes pueden no corresponder a las versiones anunciadas.

RED DE CONCESIONARIOS OFICIALES ŠKODA

Un 24% dels objectes perduts s'han resolt gràcies a les trucades dels taxistes al 902 101 564

L'**Oficina d'Atenció al Taxista** de l'IMT rep diàriament trucades i notes d'agraïment de ciutadans i ciutadanes, usuaris i usuàries del servei de taxi, dirigits a taxistes que fan tot el possible perquè els objectes oblidats en els seus vehicles tornin als propietaris. Durant els darrers mesos, els taxistes i les taxistes que es relacionen a continuació van donar solució als casos de pèrdua d'algun objecte que va ser comunicat prèviament pels clients o clientes del taxi al **Servei d'Objectes Perduts: 902 101 564**

Bossa

Llicència	Nom del titular
670	S.L. Autotaxis Buil
3208	Francisco Molino Pradas
4142	Daniel Álvarez Castro
5203	Octavio García Bel
5628	José García Luque
5759	Andrés del Castillo Ávila
8581	Francisco Molina Fernández
9745	M. Bark Errahmani
10053	Ricardo López Castellanos
10603	Araceli Aguilera Padilla
10825	Roberto Javier Panfilo Remuñán

Claus

Llicència	Nom del titular
358	Juan José Morilla Andújar
701	Álex Creus González
1537	Cecilio Aguilera Ruiz
1737	Lucinio Llamas García
1916	Miguel Cruzado Cuevas
1925	Sergio Reyes Melero
2092	José Fité Muñoz
2997	Juan Antonio Cejudo Arroyo
5714	Ramón Hidalgo Cobos
6723	Antonio Fernández Hernández
7466	Jesús Montes Pérez
8002	Jesús Hernández Alamán
8921	Porfirio López Cabeza
9322	Juan Iglesias Yelmo
9803	Antonio Manso Zorzo
10926	Jordi Quesada García

Ulleres

Llicència	Nom del titular
1244	Luis Castaño Rodríguez
1818	Antonio Moya Leiva
1970	Emilio Romero Cepeda
2285	Alfonso Rodríguez López
5538	María Josefa Vidal Silva
8885	Juan Calvillo Medina

Càmera

Llicència	Nom del titular
575	Martín Maldonado Gonzalo
1129	Oscar Rodríguez Bayón
1307	Roberto Muñoz García
1551	Carlos Padilla Arjona
2331	Francisco Ruiz García
2542	Manuel María Claverol López
5494	Fernando Rodríguez García
6541	Julián González Giménez
6619	Francisco García Dalí Francisco

Cartera-Bossa

Llicència	Nom del titular
1180	Eutimio Morillo Ruiz
1183	S.L. Autotaxis Necar
1654	Marcos Simón Pina
2057	Miguel Ángel Moreno Oria
2383	José Manuel Alarcón Llinas
2753	Carmen González González
4389	Miguel Ángel Sánchez Góngora
4841	Domingo Oller Huguet
6152	Josep Ma. Navarro Clarà
677	Rafael Espallargas Asensio
6986	Manuel Freire Sánchez
7044	Juan Antonio Membrilla Jiménez
7890	Manuel Calvo Salesa
7936	Victor Lozano Jiménez
8034	José Moreno García
8368	Isidro Martínez Losarcos
8652	Lorenzo Ruiz Pérez
9207	Antonio Jiménez López
9935	Francesc Reboló Pérez

Paraigua

Llicència	Nom del titular
8108	Carlos Mor Ibarz
6145	José Alonso Llopis
8165	Alejandro Torralbo Barea

Documents

Llicència	Nom del titular
5614	José Miguel Real Gómez
9411	José Ramos Serafín

Maleta

Llicència	Nom del titular
10041	Juan Pablo Rejas Martínez
1228	Leandro Tirado Romano
2809	Lluís Gracia Atienza
3127	José Antonio García Blanco
5603	Antonio Jiménez Medrano
6954	Rafael Lozano Fernández
8261	Manuel Dacal Rodríguez
9258	Sant Moritz Taxi, S.L.
9398	Jorge González Febre

Roba

Llicència	Nom del titular
400	Luis Puigjaner Molina
4768	Jorge Soler Santaló
5599	Álvaro Mínguez Hernández
5822	José Luis Rodríguez Arias
7032	Rafael López Hernández
7153	Juan Nadal Busquets
7426	Emilio José Jarque Agut
7714	Santos Matarranz López
7893	Fco. Javier Abellán Sánchez
9815	Taxis Sant Cebrià, S.L.

Mòbil

Llicència	Nom del titular
517	Antonio Gonzalo Huerga Peña
654	Juan Arco Jiménez
757	Josefa Maraver Rodríguez
1260	José Antonio Pérez Vidal
1352	Jose Ramón Gómez Vilas
1395	Jose Antonio Martínez López
1429	Rafael Romero Conde
1667	Dersecomter, S.L.
2226	Eduardo Gallardo Fernández

Mòbil

Llicència	Nom del titular
2699	David Recasens Vidal
2871	Sebastián Rabadán Fernández
2915	Ignacio Oliver Marín
3189	Javier Durán Devesa
3338	Félix Serrano Muñoz
3391	Juan Pérez Luque
3539	Manuel Bustamante Gahete
3727	Antonio Pérez Sobrino
3831	Jorge García De Andrés
4272	Alfredo Sanz Ibar
4514	Angel Escribano Nuño
4608	Lázaro Molina Ortega
4902	Ignacio Martín Cortés
4920	Daniel Grangel Carrasco
4967	Miguel Muñoz Villacreces
5049	Enrique García Díez
5060	José Ruiz Nadales
5086	Manuel Navarro Miranda
5110	Luis Núñez Ruiz
5774	Luis Calderón Gil
5789	M. Victoria García Montero
6234	Fco. Javier Gámiz Sánchez
6389	José Ramón Aragón
6563	Francisco Barea González
7044	Juan Antonio Membrilla Jiménez
7049	Fco. Javier Román Paredes
7160	José Fernando Ortiz Pozo
7769	Ricardo Carranco Gallego
7822	Juan Piñol Domínguez
8261	Manuel Dacal Rodríguez
9258	Sant Moritz Taxi, S.L.
9398	Jorge González Febre
10005	Ramón Cardona Bel
10105	Jorge Gallart Agustín
10299	Jesús Torres Delgado
10335	Casiano Sanz Crespo
10545	Antonio Puyo Plazas
10754	Antonio Toribio Espigares

El darrer mes, el telèfon d'objectes perduts ha atès més de 2.600 trucades de persones que han comunicat la pèrdua d'un objecte en un taxi i de taxistes que han informat sobre la troballa d'un objecte en el seu vehicle.

Publicitat



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

SEGURTAX

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

L'Auditori celebra el seu 10è Aniversari

L'AUDITORI 10 ANYS

TEMPORADA 2008-2009



Un any més, l'Auditori programa el cicle dedicat a les orquestres internacionals.

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Barcelona celebrarà al llarg del curs 2008-2009 el 10è aniversari de l'obertura de l'Auditori amb una programació exquisida i variada. L'edifici, dissenyat per Rafael Moneo, i que comparteix l'espai de la plaça

de les Arts amb el Teatre Nacional de Catalunya, s'ha erigit en aquests deu anys en un punt de referència de la bona música tant a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona com de Catalunya. La penetració d'aquest espai dins de la dinàmica de la ciutat ha estat lenta però, a la vegada, ferma. Això li permet avui ser membre de l'*European Concert*

Hall Organization (ECHO), una de les organitzacions que aglutina les més prestigioses sales de concert del continent europeu, i a la qual pertanyen també la Cité de la Musique de París, el Wiener Konzerthaus de Viena, el Barbican de Londres o, entre d'altres, l'*Stockholms Konserthus* de la capital sueca.

“L'Auditori celebrarà el dia del seu aniversari, el 22 de març de 2009, amb una jornada de portes obertes”

Durant aquests anys, l'Auditori ha crescut i ha consolidat els seus espais pels quals van passar més de tres milions i mig d'espectadors i visitants per assistir a alguns dels 3.436 concerts programats. La inauguració de l'Escola Superior de Música el 2004 i l'obertura del Museu de la Música l'any 2007 li han permès incrementar la seva activitat com a centre de l'estudi i el coneixement de la música. En un futur immediat es preveu una nova ampliació que completaria amb una quarta sala el projecte de Rafael Moneo.

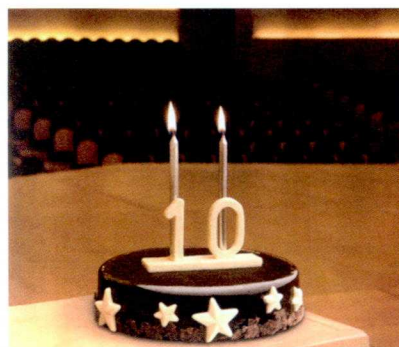
Els darrers anys, l'Auditori s'ha preocupat també d'apropar la música a un ventall ampli de públics a través d'activitats participatives i dirigides també a les famílies o a les escoles, mitjançant els concerts infantils o el cicle l'Auditori Educa. Sempre sensible als diversos canvis que estan experimentant les ciutats, ha sabut aproximar-se a les músiques del món i a les tendències més modernes.

La celebració del 10è aniversari s'inicia el mes d'octubre i es perllongarà fins a la temporada 2009 amb una programació plural i pensada

per a cada estil de música. L'aniversari coincidirà amb l'Any Albéniz, una concurrència que es veurà reflectida també en la programació. L'Orquestra Simfònica de Barcelona i Nacional de Catalunya, dirigida pel seu nou director titular Eiji Que, celebrarà el 10è aniversari el mes de maig i juny amb la Novena de Beethoven, una obra per a les grans ocasions.

Un any més es tindrà ocasió de gaudir del cicle dedicat a les orquestres internacionals. Està prevista la visita de la London Philharmonic Orchestra i de l'Orquestra Simfònica de Viena, entre d'altres. El 24 d'abril, la sala Pau Casals obrirà escenari per acollir per primera vegada el concert de l'Orquestra de las Juventudes Venezolanas Simón Bolívar, dirigit per Gustavo Dudamel. Una oportunitat, sens dubte, per apropar-se a l'orquestra que va merèixer aquest any el Premi Príncep d'Astúries de la Música per la tasca d'integració social de joves amb riscos d'exclusió.

La Temporada de Cambra rendirà homenatge al centenari de la mort d'Isaac Albéniz amb la programació de 34 concerts que, el 17 de febrer, estarà expressament dedi-



10è Aniversari, el 22 de març de 2009.

cat al 10è aniversari amb la participació del Duo Claret-Colom. El Museu de la Música s'adherirà a la celebració amb l'organització d'una exposició commemorativa del compositor català i diverses conferències sobre la seva obra obertes al públic interessat.

La programació d'aniversari no ha volgut deixar de banda cap gènere, ni la fidelitat als artistes consagrats els darrers anys, i tampoc la línia de cicles musicals engegats en altres temporades amb tant èxit. Tota la programació, així com les diverses fórmules d'abonaments a les diferents propostes, es poden seguir i consultar a través del web: <http://www.auditori.com>

L'Auditori ha volgut celebrar el dia del seu aniversari, el 22 de març de 2009, amb una jornada de portes obertes en què tothom que així ho vulgui podrà visitar les seves instal·lacions, l'Escola de la Música i el Museu.

Publicitat



Adaptación de vehículos PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA



Tenemos la solución a tus necesidades

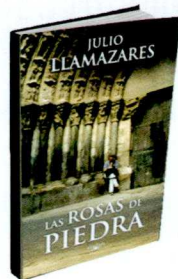
Llame y asesórese en el
teléfono 902 934 292

www.rehatrans.com

Teléfono 902-934-292 | Fax 916-964-684 | info@rehatrans.com | www.rehatrans.com
Autovía Madrid - Toledo, KM 14,400 | 28905 Getafe (Madrid)


REHATRANS

Las rosas de piedra, Julio Llamazares



Ediciones Alfaguara, Madrid, 2008. 598 pàgines. 24,50 euros.

Salvador Redón

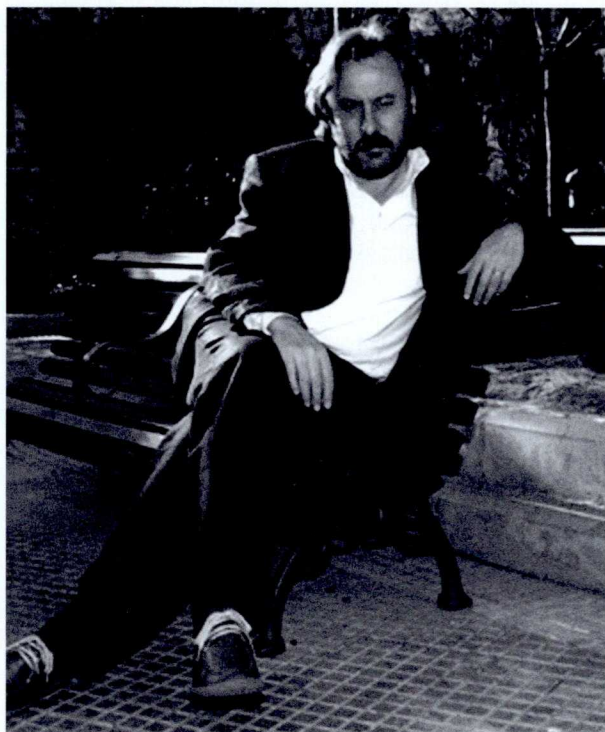
revista-taxi@amb.cat

He dedicat un temps d'aquest estiu a fer el *guiiri* i a llegir literatura de viatges, gènere que no deixa de ser el resultat d'una peculiar forma de plasmar per escrit –deliberadament artística, creativa, original– una altra manera –també pretesament genuïna, culta, excepcional– de fer el *guiiri*. El cas és que el viatger-escriptor o l'escriptor-viatger mai no sigui pres com un turista, perquè s'espantaria el negoci... Ironies a banda, m'encanta aquesta literatura i vull aprofitar l'avinentsa per reivindicar-la des d'aquesta pàgina. Alguns dels millors llibres que he llegit procedeixen d'alguna de les múltiples variants d'aquest gènere (sóc un fan de la literatura de muntanya, per exemple).

Julio Llamazares té la mà trencada d'escriure aquesta mena de relats. *El río del olvido*, *Trás-os-Montes*, o *Cuaderno del Duero*, en són els tres anteriors a *Las rosas de piedra*. Aquest lleonès de 53 anys és un extraordinari narrador, força conegut per les seves novel·les (*La lluvia amarilla*, *El cielo de Madrid*, etc.) i per les seves col·laboracions periodístiques. No hi ha registre que no hagi tocat, fins i tot guió cinematogràfic i poesia. I, com tot gran escriptor, ha fet bandera de les seves dèries fins a perfilar una proposta personalíssima i perfectament reconeixible.

No seré jo, ara, qui descobreixi en Julio Llamazares. Espero, en canvi, contribuir a la difusió de *Las rosas de piedra*, el primer volum sorgit d'un recorregut sense precedents per Espanya a través de les seves catedrals. Un viatge que arrencà el 2001 a Santiago de Compostela i que algun dia arribarà a l'extrem sud de la Península Ibèrica, moment en què podrà veure la llum la segona part d'aquest ambiciós projecte.

Qui no s'ha sentit impressionat per la bellesa imponent d'una catedral? Qui no ha percebut el pes de la Història a l'interior d'un d'aquests edificis centenaris? No cal ser creient ni un expert en art per admirar-los. Només cal



Julio Llamazares, autor de *Las rosas de piedra*.

sensibilitat. La mateixa que va inspirar en Llamazares i que em va dur a llegir-lo. Una sensibilitat que, si se suma a un saludable sentit de la curiositat, permet atansar-se a les vicissituds d'altres gentes, terres i èpoques, per comprendre millor tant el passat com el nostre present. *Las rosas de piedra* esdevé un viatge a l'interior de cadascú de nosaltres i, alhora, una immersió en l'ànima col·lectiva dels diferents pobles d'Espanya. L'itinerari de Llamazares, molt més introspectiu que divulgatiu, se salta les fronteres administratives per deixar-se dur per les del propi sentiment. Així, Llamazares es passa un dia sencer a cada temple, saltant d'aquí cap allà per la geografia, relatant-nos sense embuts què hi veu, què hi troba, amb qui parla. Cada visita equival a una experiència vital, desvetlladora de nous aprenentatges, anàlisis, crítiques i emocions. Al marge de les anècdotes més o menys conjunturals, o directament extraordinàries, inherents a tot viatge de similars carac-



“Las rosas de piedra esdevé un viatge a l’interior de cadascú de nosaltres i, ahora, una immersió en l’ànima col·lectiva dels diferents pobles d’Espanya.”

terístiques, hi comprovem la pervivència d’una Galícia profunda i d’un provincianisme anacrònic a Castella-Lleó, la paradoxa d’un País Basc que es queixa però pot permetre’s el luxe d’invertir en la restauració de la catedral de Vitòria més que tota la resta de territoris de l’Estat en la conservació de les catedrals respectives, el despoïment sagnant de l’Aragó, el fet diferencial català. Hi descobrim éssers humans de tota mena, bona i mala gent, i autèntics *personatges*, en el sentit més literal de la paraula: sagristanes desconfiades, pidolaires de pega, guies vocacionals, funcionaris avorrits, capellans il·lustrats i no tan il·lustrats, policies que demanen la documentació en plena missa, taverners pagats de si mateixos, vells estrafolaris, etc. Persones ben reals totes elles, fàcilment localitzables i identificables si fos el cas. En definitiva, hi percebem la vida, i hi percebem la mort. Aquesta última materialitzada en l’agonia contemporània dels temples, museus per a turbes de turistes des-

considerats o reductes d’una beateria en vies d’extinció, relíquies del temps sotmeses a l’arbitrarietat d’unes jerarquies eclesiaístiques que, en general, semblen cada cop més allunyades de la realitat.

Tanmateix, emprendre la lectura de *Las rosas de piedra* no és una tasca fàcil. Com ja he apuntat, és necessària una bona dosi de motivació. Cal avançar unes quantes pàgines per sentir-se a gust. Això sí, tan bon punt has agafat el ritme ja no hi qui t’aturi. És el que té l’autèntic viatge, aquell en què t’abandones al camí, obres la ment i et tornes permeable al gaudi de viure el moment encara que puntualment et vinguin maldades. Visiteu amb en Julio Llamazares *Las rosas de piedra*. Jo que ho he fet us puc assegurar que m’han vingut ganes de trepitjar-ne moltes pel meu propi peu. Mentrestant, restaré a l’espera del segon volum per anar fent nous tastets.

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

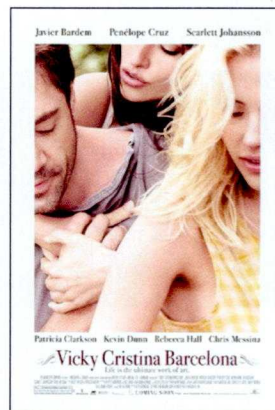


**LAS MEJORES TECNOLOGIAS EN GESTION DE FLOTAS
DISPONEMOS DE UN FONDO PARA CASOS DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN**

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

Cinema

Vicky Cristina Barcelona



Marc Sanchís
sanchis@amb.cat

“Para una vez que salimos en el mapa...” Escribiendo esto me acordé de cuando Bush padre mencionó a Barcelona, refiriéndose a la manifestación del 2003 contra la guerra de Irak; todos los medios -no sólo los catalanes- alucinaron de que nuestra ciudad fuese nombrada por alguien tan importante y además americano. Pues ahora que otro americano, Woody Allen, nos vuelve a poner en el mapa, les diré que *Vicky Cristina Barcelona* no es tan mala como su título. Personalmente, la película de Woody que más me gusta es la ya lejana *Delitos y faltas* de 1989. Desde entonces, Allen lleva rodando más o menos una por año y ésta es, simplemente, de las del montón, tirando un poco hacia arriba. Vicky y Cristina son dos turistas que llegan a Barcelona; Vicky es

morena con novio formal y Cristina es rubia con ganas de marcha. Marcha que gustosamente le proporcionará Javier Bardem, un pintor recién divorciado de Penélope Cruz, morenísimo los dos y que se siguen amando con locura (eso de ni contigo ni sin ti). Se organizará una especie de triángulo sentimental, nada escabroso, y al final del verano estos cuatro bellos especímenes serán algo más sabios, se lo habrán pasado bomba y tendrán un montón de buenos recuerdos para siempre. Al fin y al cabo, la frase promocional de la película es “La vida es la obra de arte definitiva”. En cuanto a Barcelona, pues bueno... con la excusa del turismo, nos empachamos de Gaudí, de Miró y del sol mediterráneo. También salen postales de Oviedo, pero como nunca he estado allí no puedo decir si son tópicos o no. Una de las cosas que más gracia me hizo de *Vicky Cristina Barcelona* es que en Estados Unidos está prohibida a menores de 13 años porque, entre otras cosas..., fuman.

Las ruinas

► Des del fenomen que va suposar *El proyecto de la bruja de Blair*, podem parlar d'un cinema de terror modern fet amb quatre duros i força imaginació, amb títols com *Open water*, *Saw* o *Monstruoso*. Salvant totes les distàncies, em fa pensar en els anys 60, quan els dràcules i frankenstein de la productora anglesa Hammer competien amb les adaptacions d'Edgar Allan Poe rodades per Roger Corman. A *Las ruinas* no veureu actors coneguts ni efectes especials espantosos, però és una pel·lícula honesta i entretinguda, que aconsegueix crear un clima de misteri sense abusar de la sang i fetge. La cosa va d'uns estudiants americans una mica ximplats (això últim ja és tradició, des de *La matanza de Texas* fins a totes les *Viernes 13* i *Pesadilla en Elm Street*) que estan de vacances a Mèxic i decideixen visitar unes ruïnes astequies fora de les rutes habituals. Un cop allà, es trobaran ficats en un malson... i per descomptat els mòbils no tindran cobertura. No espereu cap obra mestra, però us distraurà.



10.000 B. C.

► Al contrari que *Las ruinas*, aquesta pel·lícula sí té pressupost per a efectes digitals, maquetes, cavalls, etcètera. I no té res més. *10.000 B.C.*, que vol dir 10.000 anys abans de Crist, és una barreja delirant entre *En busca del fuego*, *El clan del oso cavernario* i *Stargate* amb pessics de *Conan* i *El señor de los anillos*. Barregeu-ho tot i tindreu un pastix no gens original: noi guerrer rescata noia d'ulls blaus raptada per una tribu que està més avançada però que s'ha corromput per culpa dels seus ídols sanguinaris. Aquest esquema ha funcionat estupendament moltes vegades, però aquí la cosa és tan encarcarada, tan previsible, tan sosa. Això sí, molt grandiloqüent, i amb una música simfònica a tota pastilla; el director, Roland Emmerich, és l'autor de *Independence Day*, *Godzilla* o *El día de mañana*, o sigui que ja li van els temes grandiosos i espectaculars, però a *10.000 B.C.* ha perdut l'oremus. Jo vagi mirar l'última hora a càmera ràpida.



Bunbury: Hellville de luxe

► Mi primera experiencia con Bunbury fue hace una década larga, cuando le vi destrozando una bandera nazi en la portada de una revista. Entonces estaba al frente de Héroes del Silencio y, aunque encontraba su música algo pomposa, sin duda eran una banda con energía y carácter. Ahora Bunbury lanza *Hellville de Luxe* (con polémica incluida sobre un supuesto plagio de versos del poeta Pedro Casariego) tras cuatro años de silencio discográfico. Como suele ser habitual hoy en día, el álbum se presenta simultáneamente en diferentes versiones (CD, doble LP y edición digital) y, como sucede a veces en artistas que han pasado la cuarentena, Bunbury arranca muy rockero y guitarrero, para dejar claro que el nervio y la fuerza no le han abandonado. No deja de sorprender que el corresponsable de ese sonido sea Phil Manzanera, ex guitarrista de los sofisticados y nada estridentes Roxy Music. En fin, gustos aparte, agradezcamos a discos como éste que nos recuerden que hay otros mundos más allá del rollo hispano/latino/meloso/trunfito.

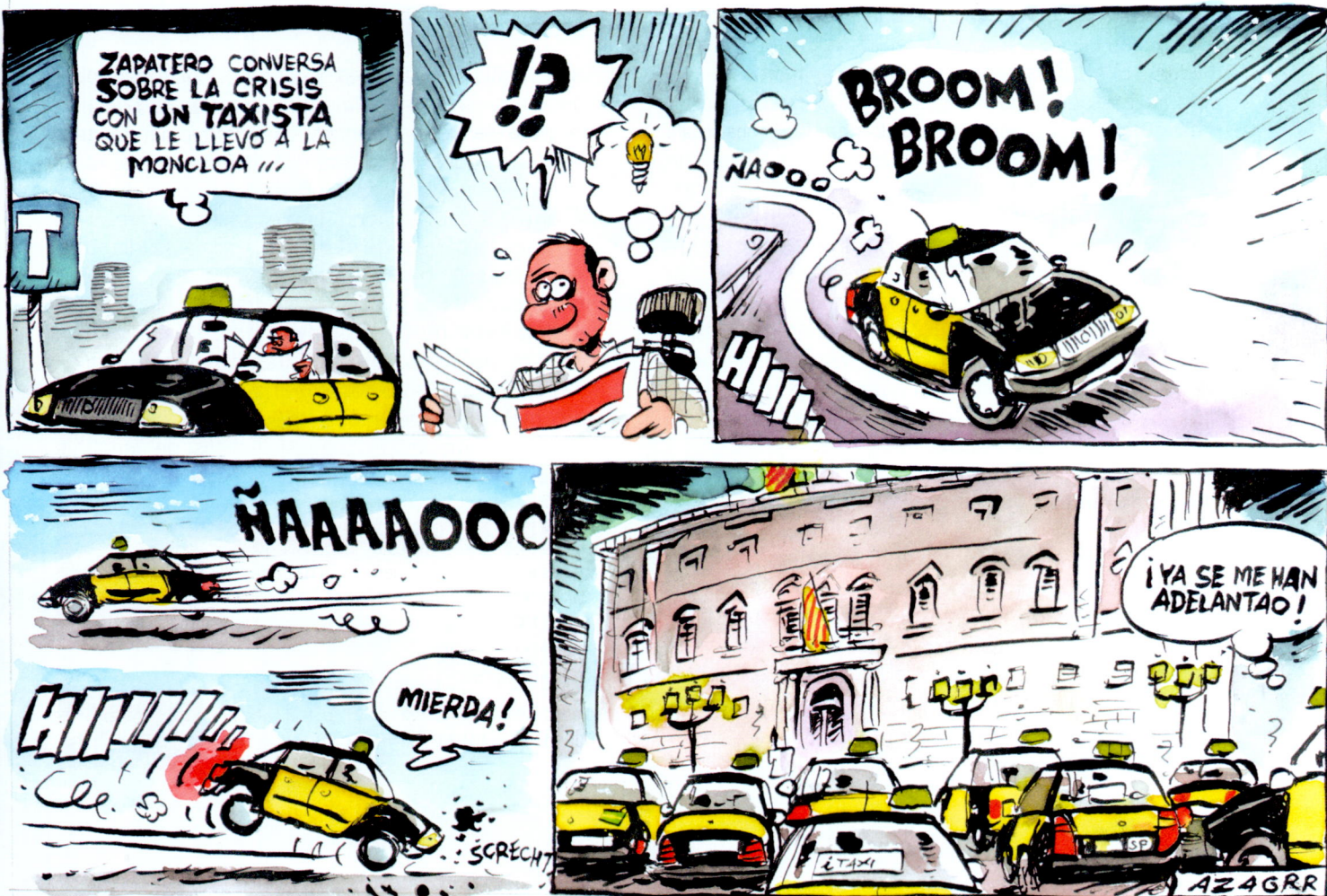


Bob Dylan: Tell tale signs

► De igual modo que Bunbury es un seudónimo, Bob Dylan se llama en realidad Robert Zimmerman y aunque en los inicios de su carrera contó historias sobre misteriosos ancestros indios y aventuras en el desierto, es hijo de un vendedor de electrodomésticos. Imposible resumir aquí la tremenda influencia que este músico ha ejercido en la cultura popular y en innumerables artistas, desde los Beatles y los Stones hasta U2, e incluyendo a Bunbury. Canciones como *Blowin' in the wind* y *The times they are-a changin'* son himnos clásicos de la era de la contracultura y la lucha por los derechos civiles y, tras una carrera discográfica que se remonta a 1962, formada por nada menos que 54 álbumes y 56 sencillos, aparece *Tell Tale Signs*. No se trata de un trabajo de estudio sino de una recopilación de temas inéditos grabados entre 1989 y 2006. Para que se hagan una idea del volumen de material que ha producido este hombre, es ya la octava entrega de sus canciones inéditas. Desde luego, no es la mejor forma de iniciarse en el conocimiento de Dylan, pero sí es uno de los mayores acontecimientos musicales del año.



Tira cómica



Restaurant

La Cova d'en Vidalet, cuina apassionada



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

La Susana Pérez, responsable del restaurant La Cova d'en Vidalet, és informàtica i va estar 15 anys en el sector fins que va decidir deixar-ho per dedicar-se a la seva passió, la cuina: "Em van dir que estava boja, però jo estic molt contenta amb el canvi", explica somrient. Va estudiar a l'escola de restauració Hofmann i, després de mig any d'intensa recerca de local, al març d'aquest any va prendre les regnes de La Cova i n'està molt satisfeta. El restaurant portava un dècada en marxa i ha volgut mantenir-ne la línia, però hi ha anat introduint nous plats: "Les especialitats continuen sent l'ànec (confit, magret, carpaccio...) i el peix, i hi he afegit postres casolanes –diu–, que és el que se'm dóna millor".

La Cova d'en Vidalet està situada a prop de la plaça Joanic, en ple barri barceloní de Gràcia, i és petita i acollidora. El local és senzill i clàssic, d'altíssims sostres amb bigues de fusta i decorat amb fotografies de les festes del barri als anys 50. El saló principal acull fins a trenta persones i, per als àpats de grup, disposa d'un saló privat on caben una vintena de persones i que dóna a un pati interior. Per als sopars de quatre o més comensals cal reservar prèviament i es pot triar entre dos menús de grup (per 24,50 o per 28 euros més IVA) que consisteixen en un pica-pica variat, segon plat i postres a escollir entre tres o quatre opcions de la carta i vi. Els migdies de dimarts a divendres es pot degustar un menú per 9,50 euros i triar entre deu primers plats i deu segons, mentre que els dissabtes La Cova ofereix un menú que costa 19,50 euros.

Cuina de mercat

A la Susana –cuinera, cambrera, maïtre, i el que calgui–, li agrada preparar plats amb ingredients de temporada i anar provant coses noves. Abans d'entrar a formar part de la carta, aquesta cuina de mercat passa per la censura d'un jurat molt exigent: els seus amics i familiars fan el primer tast i emeten el seu veredict. Un dels darrers plats que ha superat la prova amb èxit és el carpaccio de porc.



La recomanació del xef

- Amanida de fruits secs amb codony i vinagreta de maduixa
- Confit d'ànec amb salsa de grosella i puré de poma o canelons cruixents amb salsa de foie
- Coulant de xocolata amb gelat d'avellana

El preu mitjà de la carta és de 27 euros i hi trobem plats com ara amanida de salmó fumat i formatge *brie* amb vinagreta de mostassa antiga, bloc de *foie* natural amb cordill de reducció de vinagre de mòdena, esqueixada, amanida de formatge de cabra amb vinagreta de llimona, anxoves del Cantàbric, favetes saltejades amb pernil d'ànec, espàrrecs de marge amb formatge Idiazábal; filet de porc amb ceba caramel·litzada a la mostassa antiga, cuixetes de guatlla escabexades, bacallà confitat amb saltat de bolets, tonyina amb salsa de soja i confitura de tomàquet; i postres casolanes com la *mousse* de coco amb coulis de mango, gelat de iogurt amb melmelada de mores, milfulls de xocolata amb *mousse* de maracujà i préssec, pastís de formatge amb *coulis* de gerds...

La Cova d'en Vidalet

C/ Torrent d'en Vidalet, 22
08012 Barcelona
Tel.: 932 135 530
Menú diari: 9,50 euros
Tancat els dilluns i els
diumenges a la nit



COLMADO MÚRRIA

Colmado Múrria, aturats en el temps



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

En passar per la cantonada del carrer de Roger de Llúria amb el carrer de València, al bell mig de l'Eixample barceloní, el temps s'atura per un moment: ens topem amb un establiment com els de principis del segle xx. Com tradicionalment, uns enormes cartells modernistes cobreixen l'exterior del local –Marquès de Monistrol, Anís del Mono, Codorniu...–, un rètol en lletres grans anuncia Queviures J. Múrria, i rere grans aparadors s'exposa una petita però representativa mostra de les exquisideses que trobarem a la botiga. A l'interior, que també conserva l'arquitectura i la decoració modernistes i on sona música clàssica de fons, ens atenen uns professionals vestits amb bates ratllades amb l'emblema del comerç brodat, una indumentària molt semblant a la que duïen els dependents en l'època en què es va fundar el local, l'any 1898.

La família Múrria, avui encapçalada per en Joan, és al capdavant del negoci des de 1943. Als anys setanta el *colmado* es va especialitzar en delicadeses i alta gastronomia i avui dia ofereix una gran varietat de productes selectes com ara embotits catalans, formatges de tot Europa (prop de 250 varietats), vins, licors antics, cava, xampany, ultramarins, cafès, tes, olis espanyols, conserves, sals de tot el món, foie, caviar... tot un paradís per als *gourmets*.

Productes per a sibarites

D'entre els capricis que poden degustar els sibarites clients del Múrria, en Joan destaca el formatge brie amb trufa fresca, el pernil ibèric cuit –“un producte curiós”, afirma el propietari–, el salmó salvatge de les illes Lofoten (Noruega), un cafè selecció d'Etiòpia (adquirit en comerç just), l'oli d'oliva verge extra de Les Garrigues, o una nova varietat de cava Recaredo gran reserva. L'adrogueria també ha pensat en els regals i per això prepara lots personalitzats de productes selectes. Múrria explica que els clients del local són, en gran part, gent de fora d'Espanya i amb un nivell de coneixement gastronòmic bastant elevat. Aquests clients, entre els quals hi havia l'escriptor Manuel Vázquez Montalbán



i el polític del Partit Socialista Unificat de Catalunya (PSUC) Antoni Gutiérrez Díaz –“el Guti”–, entre d'altres, són fills i néts dels primers clients del Múrria i el que busquen és, sobretot, assessorament professional i productes exclusius d'alta qualitat.

En el negoci familiar també hi treballa la Verónica Aranda, la dona d'en Joan, que explica que sobretot per festes com ara la Setmana Santa o el Nadal els paladars més exigents fan cua a la porta de l'establiment una estona abans que obrin per ser els primers a adquirir productes de la més acurada selecció: “Al meu marit li sap greu que els clients estiguin al carrer esperant i passant fred i moltes vegades els porta cafè calentó”. Un cop dins la botiga, hi ha clients que en fan tot un ritual, de la compra: “S'hi passen hores xerrant entre ells, queden per trobar-s'hi, igual que si estiguessin en una cafeteria”, comenta Aranda encara sorpresa.

Colmado Múrria

C/ Roger de Llúria, 85

08009 Barcelona

Tel.: 932 155 789

De dimarts a dissabte de 9 a 14

i de 17 a 21 h

www.murria.cat



L'Àlbum del taxi



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

Juan Gil Márquez
Licencia 6359



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

José García Fernández
Licencia 720

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



¡Qué poca importancia le damos!

Estoy en la parada del aeropuerto de Barcelona esperando a que me llegue el turno para coger un taxi. Paseo la mirada por la cola para hacer tiempo, y de pronto mis ojos no dan crédito a lo que están viendo... No, no puede ser. No me puedo creer que un taxista pueda ir vestido así. ¡Me niego a admitirlo!: pantalón bermuda con estampado de flores rojas y blancas, con algún que otro toque negro, camiseta "imperio" negra y ¡chancletas de piscina! ¿Llevará dentro del coche una palmera de plástico?

Qué poca importancia le damos a este tema del vestir de los taxistas. Que yo sepa, nadie se ha detenido a pensar en que ellos son la imagen de la ciudad. No debemos olvidarlo. ¡No podemos olvidarlo!

"Es que, Maribel", me decía yo a mí misma, "piensa que se trata de un campo virgen, por explorar. Ahí hay mucho por hacer". Y me he puesto enseguida a darle vueltas a la cabeza, a pensar en cómo reivindicar la imagen del taxista, tan vilipendiada actualmente, y así, de paso, cumplir ese sueño que me ronda desde que mi madre me compró el libro del *Sistema Martí de corte y confección*.

Recuerdo que, tiempo atrás, había una tienda en el Paseo de Gracia que se llamaba Taximoda o algo así... Miro al taxista de la cola, me vuelvo a mirar su indumentaria, recreándome, haciendo que las ideas fluyan en mi cabeza, y ¡zas!, se me enciende la bombilla. ¡Ya sé! ¡Podría diseñar una línea de indumentaria y complementos para taxistas! Porque como, además, somos tantos alrededor de este mundillo... Que si titulares, que si asalariados, administradores, chicos/chicas, maduritos/maduritas, gente de aquí, gente de allá... Y eso, sin contar con los familiares, los amigos, los funcionarios y funcionarias, inspectores... ¡Uffff!, ¡será por gente y posibles clientes!

Sí, está decidido. Me voy a poner las pilas, voy a desenterrar el sistema Martí que debo tener en algún cajón de mi casa y que tiemble Amancio Ortega, Zara, Mango y, si me apuras, hasta el Corte Inglés. Voy a por todos.

Voy a crear un imperio donde los taxistas van a ser el centro... Voy a crear mi propio certamen de "Vred and Vater taxi Varzelona". Hasta podría plantearme pedir que me subencionara algo la Generalitat... ¿No lo ha hecho con el amigo Woody Allen?

Introduciré un nuevo concepto de la pasarela, porque los modelos serán los propios taxistas conduciendo sus propios coches. ¡Qué *fashion!* ¡Qué rompedor! ¡Ríanse ustedes de la Feria del Taxi!, vamos, nada que ver...

Y después, será tal el éxito, que podré crear mi propio programa de famosillos y de gente de moda, y lo llamaré *El diario de Maribel*, como la "Hoja de Maribel", pero mucho más completo, más a lo grande, con muchos participantes: "A ver, señor López, ¿qué dice usted que le contó el titular de la licencia 2520 cuando estaban en la parada de Colón esperando el cruce de turno?"

Y a lo mejor me llaman para hacer una telenovela, y me hago rica y famosa...

Voy a ponerme a buscar el libro del sistema Martí. Ya les tendré informados de cómo voy a montarlo.

Entretanto, a ver si cuidamos más la indumentaria, porque si no, no los llamo para hacer pasarela, ustedes mismos...

Taxímetros Barcino®

DISTRIBUÏDOR EXCLUSIU:



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

NOVEDADES



GOBOX
Con GPS



TXD 30

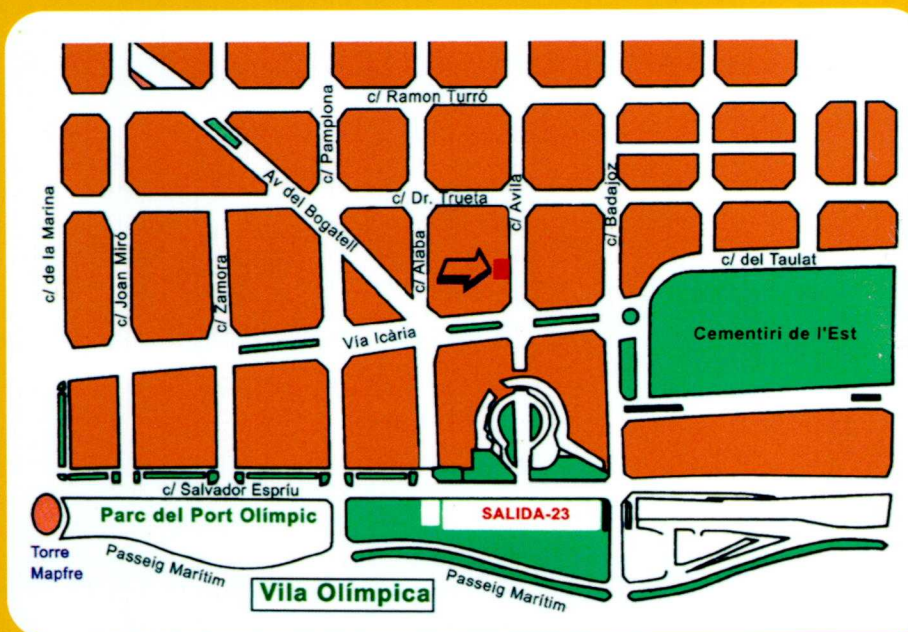


HALE STP-01 (Espejo)



NUEVA DIRECCIÓN

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



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).