

191

setembre - octubre 2010

REVISTA TAXI

Taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

www.taxibarcelona.cat - www.taxibarcelona.com



06 Nous criteris per a la gestió de la quota del 10% de llicències

12 Entrevista a Josep Lluís Pérez Moya, director del Servei Català de Trànsit

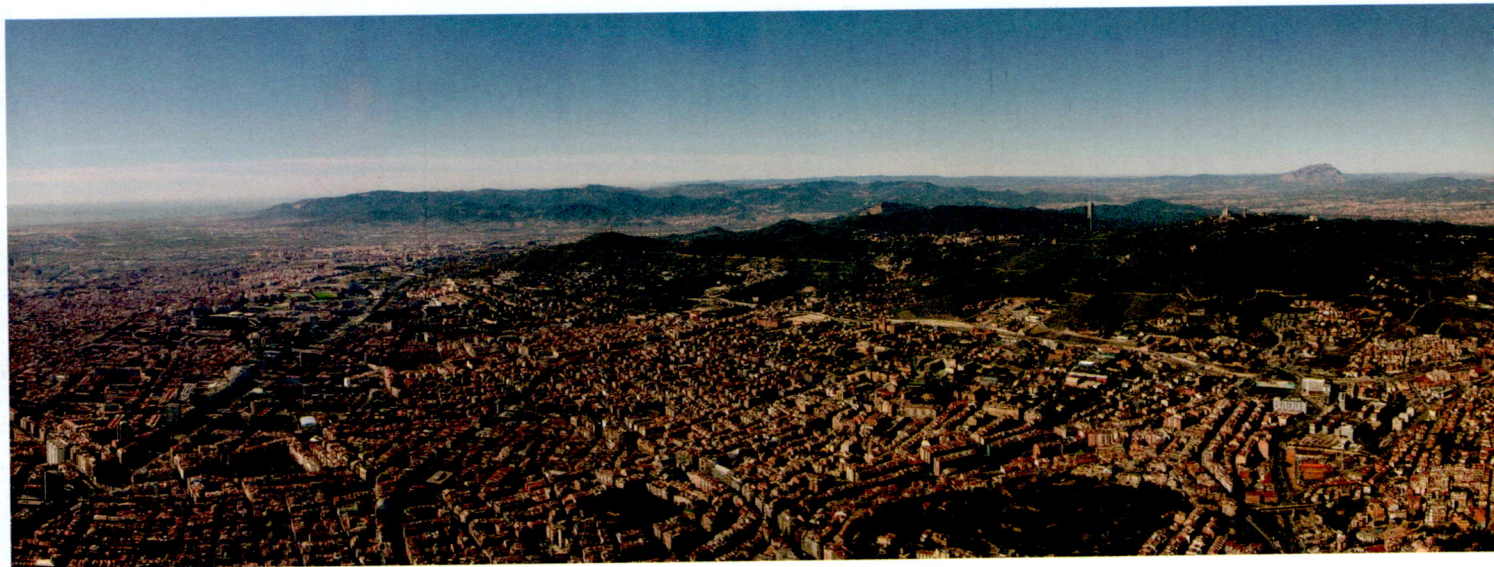
16 A 25 anys de l'autorització del primer monovolum per a taxi, creix la demanda de taxis de 7 places

 Institut Metropolità
Taxi





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



Edita
Institut Metropolità del Taxi
carrer 62, núm. 18
Zona Franca 08040 Barcelona
Telèfon: 932 235 151
Fax: 932 234 124
revista-taxi@amb.cat

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

Direcció Periodística
P. Rocío Terán

Col·laboradors
Natàlia Arozamendi,
Jesús Martínez,
Ma. Àngels Pujol,
Salvador Redón,
Patricia Serrano,
Marc Sanchís

Dibuixant
Carlos Azagra

Publicitat
Telèfon: 935 069 646

Assessoria Lingüística
Anna Canals

Disseny Gràfic i Maquetació
Estudi Freixes

Fotografia
Ramon Josa i Campoamor

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

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

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

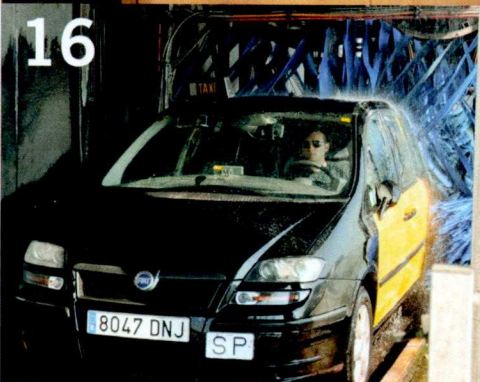
La revista *Taxi* no es fa responsable
de l'opinió expressada en els articles
signats. La responsabilitat és únicament
dels autors. Els articles no signats són
atribuïbles a la redacció.

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

Avis jurídic important

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

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



Sumari

05 Editorial

06 A 25 anys de l'autorització del primer monovolum per a taxi, creix la demanda de taxis de 7 places

12 Entrevista a

- Josep Pérez Moya, director del Servei Català de Trànsit

16 Limpieza, desinfección y mantenimiento, sellos de calidad y confort del servicio

18 Taxi-sostenible

- El 18 de novembre finalitza el termini per a sol·licitar subvenció per a l'adquisició d'un vehicle híbrid, amb GLP o gas natural

20 Taxi-Barcelona

- Dragons de Komodo i óssos formiguers, novetats del Zoo

22 Taxi-opinió

- Claros y rotundos
Dionisio Gracia, presidente del STAB
- Contingentar coches a doble turno y un taxi, un conductor compatibles y necesarios
Lluís Berbel, secretario general de Barcelona STAC
- La antigua Cooperativa de la Industria del Taxi recobra su actividad
Antonio Carmona, secretario de Industria del Taxi SCCL

25 Tauler

- Nous criteris per a la gestió de la quota del 10% de llicències
- Obert el període de subvenció per adequar a dues targetes l'aplicatiu SMS del sistema d'emergència 112
- Desconvocades les jornades d'atur convocades per l'ISTAC i la UTAM
- Vuelve en febrero a Barcelona el GSMA
- Mobile World Congress
- Parades de taxi, novetats i modificacions
- El certificat digital IDCAT es pot encara sol·licitar a les oficines de l'IMT
- L'Aeroport de Barcelona creix un 13% en volum de passatgers durant el setembre
- El 10 de desembre, Avismon-Catalunya organitza la tradicional recollida d'aliments per Nadal a la Rambla de Catalunya
- El C. F. Taxi Barcelona jugó en Castellón para poner fin a la temporada 2009-2010
- 123 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent
- Denúncies i sancions

33 Taxi-motor

- El Volkswagen Caravelle i el Chevrolet Epica s'incorporen al parc de taxis de l'AMB
- Salón de París. Enchufados a la corriente
- Es presenta als Estats Units un model de vehicle dissenyat per a persones amb mobilitat reduïda

40 El perfil

- El jurament, Óscar Gonzalez, taxista y deportista

43 Llibres

- *Inés y la alegría*, de Almudena Grandes

44 La crònica

- El Paral·lel que volem
Lluís Permanyer, cronista de Barcelona

45 Cinema, vídeo i música

48 Menjar de tres forquilles

- Restaurant Embat
Un Embat de modèstia

50 Llocs per comprar

- Cooked, pantalones a la carta

52 Taxi-salut

53 L'Àlbum del Taxi

54 L'usuari li agraeix

- Les claus, l'oblit recurrent dels usuaris

La bústia del taxi

Agraïments telefònics i/o escrits dirigits per diferents usuaris/es de taxi i que van ser atesos i/o rebuts per la revista *Taxi*. Les persones al·ludides en aquestes cartes poden trucar al telèfon 935 069 346 per a més informació.

Un gest encomiable

Usuària del taxi de Barcelona

► Vull traslladar el meu agraïment al taxista que treballa amb la llicència 10381 (Taxi Rubens, SL), que el dia 4 de juliol passat em va portar des de l'Estació de França fins al carrer de Rosselló cantonada Dos de maig. Aquest professional va tenir l'amabilitat d'acceptar la carrera amb el compromís que li pagaria en arribar a la casa de la meua filla, el meu destí, ja que jo no portava a la cartera diners suficients.

¡Gracias!

Usuari del taxi de Barcelona

► Deseo agradecer el gesto del taxista que me devolvió el monedero la mañana del 20 de septiembre. Se desplazó expresamente a la escuela por la mañana, aunque yo lo había dejado olvidado en su taxi la noche anterior. El taxi que realizó este servicio tiene la licencia 9719 y pertenece a José Virgilio González.

Resultats mèdics

Usuari del taxi de Barcelona

► Expresso el meu agraïment al taxista amb la llicència 7432, Pedro Pérez, per fer possible que hagi pogut recuperar una cartera amb els meus documents, diners i uns resultats mèdics que m'havia deixat oblidats en el seu taxi. Li agraeixo la seva professionalitat.

Gràcies pel seu gest

Usuari del taxi de Barcelona

► Voldria expressar mitjançant aquest mitjà el meu agraïment

al taxista que va portar fins a casa meua la cartera que m'havia deixat oblidada en el seu taxi quan a les 12:00 h del 6 d'octubre em va traslladar des de la plaça de Correus fins al carrer de Numància. El taxista al·ludit és Eduard Bou, conductor amb la llicència 3349.

Novament, gràcies

Usuari del taxi de Barcelona

Reiterem l'agraïment al taxista que va realitzar un servei de taxi el dissabte 24 d'abril de 2010, des de la plaça de Catalunya fins al carrer de Torrent de les Flors, 41. El senyor que va demanar que el portés a aquesta adreça era un home de 47 anys que havia desaparegut durant dos dies per la seva desorientació mental.

Ni tan sols va voler ser recompensat

Usuari del taxi de Barcelona

Volem expressar el nostre agraïment al taxista, Eduard Bou, llicència 3349, que em va portar a casa la cartera que havia oblidat en el seu vehicle. Aquest senyor em va traslladar, a les 12:00 del matí, des de la plaça de correus fins al carrer de Numància. Va ser tan professional que ni tan sols va voler ser recompensat.

Un gest lloable

Usuari del taxi de Barcelona

Agraeixo, mitjançant aquesta publicació al taxista Mario Ferrer, llicència 769, haver tingut l'amabilitat de portar-me l'11 d'octubre des del centre hospitalari del carrer de Còrsega-Milà i Fontanals fins al carrer d'Indústria sense cobrar-me res.

La Guàrdia Urbana de Barcelona agraeix al taxista amb la llicència 1916

► La Guàrdia Urbana de Barcelona vol expressar el seu agraïment al taxista amb el número de calca 1916, Miguel Cruzado Cuevas, per l'esperit humanitari i la professionalitat demostrats envers el servei i les persones.

A finals de juliol, dos agents del Cos de la Guàrdia Urbana van ser comissionats per la seva central de comandament a assistir un turisme amb placa d'Ucraïna els propietaris del qual havien estat objecte d'un furt mitjançant el mètode de la punxada a les rodes del cotxe. En el vehicle hi viatjava un matrimoni amb dos menors, que havien d'agafar un ferri a Gènova a les 22:00 h. Atès que es necessitava agilitar un canvi de rodes, els agents van aturar el taxista referit i li van demanar de portar el conductor del

vehicle a comprar una roda nova. Aquest professional no va dubtar a apagar el taxímetre i acompanyar-lo a adquirir-ne una. El taxista va tenir també l'amabilitat de fer-se càrrec del pagament de la factura (109€) atès que el conductor ucraïnà no portava diners.

L'actuació solidària del taxista Miguel Cruzado va permetre als turistes poder agafar el seu ferri a l'hora prevista i no haver d'iniciar cap tipus d'intervenció amb els Serveis Municipals per poder donar acollida a aquesta família.

La Guàrdia Urbana reitera en Miguel Cruzado el seu agraïment i li transmet la felicitació per la gran professionalitat demostrada.

E

El último trimestre de 2010 viene claramente marcado por las elecciones autonómicas en Catalunya; es época de promesas, de reuniones, de compromisos. Los diferentes partidos políticos hacen guiños a todos aquellos colectivos donde creen que existen nichos de votos por explorar y evidentemente el taxi es uno de ellos. En un momento de crisis económica, de inducida crisis de valores, de alentada desafección política donde se pone en duda cualquier decisión adoptada por los servidores públicos siempre analizada bajo el prisma de los efectos que surtirán en una silenciada élite que todo lo maneja, en un momento surgen pseudo-líderes de locuaz verbo con propuestas del todo inalcanzables pero que a oídos de aquellos que se dejan arrastrar por esas *teorías de la conspiración* parecen poesía.

“Somos una administración seria, y la prudencia, la racionalidad y el interés general deben guiar nuestras decisiones”

El taxi es un sector complejo, muy fragmentado, donde en los últimos años se han producido importantes cambios en el modo de explotación, en el perfil del taxista, en la propia estructura y entorno de trabajo. La Ley del Taxi de Catalunya aprobada en julio de 2003 generó unas expectativas que se han cumplido con creces

en determinados ámbitos; era una ley que modernizaba el sector, que rompía viejos cánones hasta el momento inquebrantables, legalizaba fórmulas de explotación impensables, venía precedida de una época de bonanza económica que la inspiró de principios liberales, pero que, al entender del que suscribe, no se dotó de mecanismos lo suficientemente ágiles para el ejercicio de la intervención administrativa en situaciones de crisis. Y es en este contexto donde las demandas del sector se acentúan reclamando medidas para reequilibrar el mercado y garantizar la rentabilidad suficiente de la explotación del servicio garantizando a la vez su suficiencia. El IMT como órgano titular de esa intervención administrativa no ceja en la intención de adoptar medidas que, en salvaguarda del interés público, puedan mejorar la situación del sector, pero la falta de garantías en la adopción de las mismas le impide ser más explícito a la hora de explicar al sector determinadas líneas de trabajo que lleva a cabo. Lo que no hará el IMT es crear falsas expectativas en el sector comprometándose a medidas que sabe que no puede poner en marcha generando frustración y desasosiego. Nos hemos comprometido a estudiar medidas de contingentación de la explotación a doble turno de las licencias de taxi, buscando progresivamente un porcentaje que sea sostenible para la actividad, porque creemos que es necesario. Queremos dotarnos de herramientas que nos permitan adoptar determinadas medidas en situaciones excepcionales. El IMT se ha comprometido a abrir un proceso participativo de relectura de la Ley del Taxi con todos los actores del sector, que analice y determine, si es el caso, aspectos a mejorar o limitar. Esa es nuestra forma de proceder y así lo seguiremos haciendo. Somos una administración seria y la prudencia, la racionalidad y el interés general deben guiar nuestras decisiones por mucho que haya grupos de presión que intenten cambiar su línea de actuación. Y sobre todo en momentos como el actual, sigamos anteponiendo la razón al corazón, pues es muy fácil prometer lo que a quien te diriges quiere oír.

Miguel A. Martín
Gerente

A 25 anys de l'autorització del primer monovolum per a taxi, creix la demanda de taxis de 7 places

EL SECTOR RECLAMA EL DESENVOLUPAMENT DE LA LLEI

P. Rocío Terán

revista-taxi@amb.cat

El mercat del taxi ha evolucionat els darrers 25 anys al mateix ritme que ho ha fet l'estructura de la demanda de taxis. Si en la dècada dels vuitanta el principal client del servei era bàsicament el ciutadà de Barcelona, avui el taxi és un mitjà de transport al servei d'una demanda variada i cosmopolita, d'una ciutat que anualment rep al voltant de 6,5 milions de turistes, i d'uns municipis metropolitans veïns on viuen i treballen més de 3 milions de persones amb necessitats diverses de mobilitat i amb un segment de la població cada cop més important que reclama taxis accessibles com a alternativa per poder desplaçar-se i fer una vida normalitzada.

Aquest canvi tan espectacular en un termini relativament curt de temps ha tingut la seva translació lògica en diversos àmbits i, també, en el servei de taxi. Des de l'any 1985, el parc de taxis, per exemple, ha fet un salt espectacular quant a qualitat i millores tècniques, canvi que ha anat de la mà dels avenços i la incorporació de les noves tecnologies en la fabricació dels vehicles. Si el 1985 els models més utilitzats per al servei de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona eren el Renault 18, el Seat Málaga, el Renault 9, el Talbot Horizon o el Citroën BX; avui, 25 anys després, ho són el Seat Altea XL, l'Skoda Octavia, l'Skoda Octavia 5 i el Toyota Prius, tots, vehicles amb uns índexs de qualitat-prestacions molt alts tant

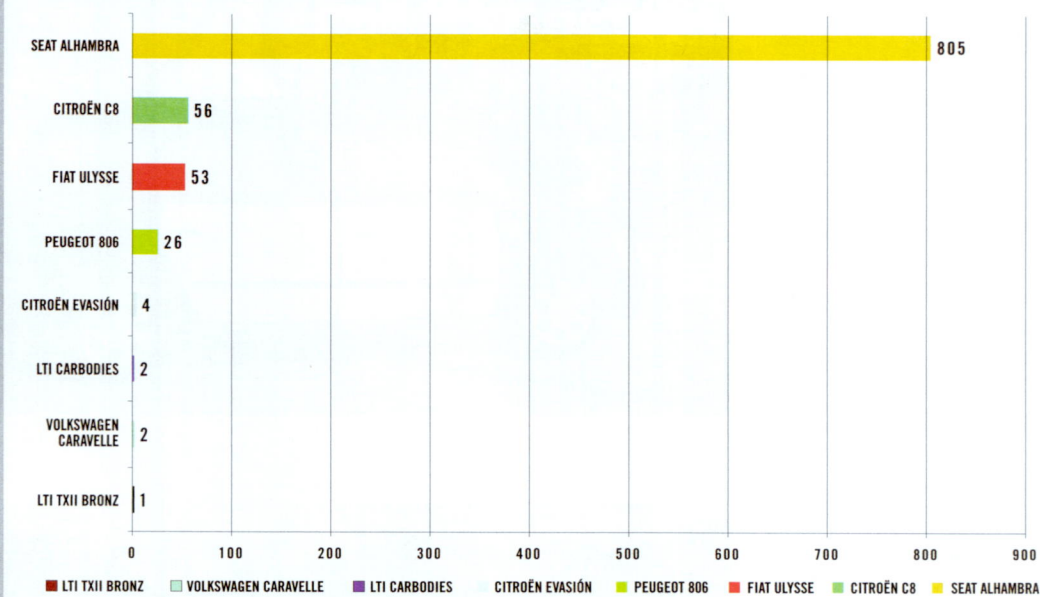


Citroën Evación, model batejat amb el nom de Taxi Barcelona.



Fiat Ulysse.

EL 9,1% DELS VEHICLES APLICATS A LICÈNCIA DE TAXI SÓN MONOVOLUMS



per al taxista com per a l'usuari. El 1985 el combustible utilitzat pels taxis era la benzina o el butà; avui el parc de taxis ja té 347 vehicles amb tecnologia híbrida, 579 amb autogàs i 26 amb gas natural. Si s'aprofundeix en les comparacions i les millores dels taxis d'aquest període, amb seguretat, s'arriba a conclusions força reveladores d'aquest immens salt qualitatiu i diferenciador.

El monovolum en el taxi a partir de la dècada dels noranta

El canvi progressiu del perfil d'usuari de taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona i de les seves necessitats va obligar durant els darrers 25 anys a pensar en la necessitat d'incorporar progressivament com a vehicles taxi cotxes més amplis, més funcionals per al conductor i més còmodes per a l'usuari, amb la perspectiva de respondre a un canvi de legis-

lació que permeti ampliar les cinc places reglamentades, i davant el reclam d'uns models de taxi accessibles a les persones amb mobilitat reduïda.

Amb aquests criteris es va autoritzar al voltant de 1995 el Citroën Prairie i el Citroën Evasión, els primers monovolum del parc de taxis de l'AMB. Ràdio Taxi-Mòbil (que avui ja no existeix) va arribar a tenir

Publicitat

ASSEGUANCES TAXI - ☎ 934 920 361

Nueva opción de seguro para el industrial taxista en compañías de primera línea (de terceros a todo riesgo)

Terceros desde 600€ - Todo riesgo desde 830€*

(*dependiendo del uso y bonificación acumulada)

Passeig de Gràcia, 12, 1º (Barcelona) Tel. 934 920 361.

Correduría: Segurmóvil Centro de Correduría de Seguros S.L. - desde 1986 DGS Nº J-730



Parking **GRATUÏT** carrer de Casp, 11 (Parking Novedades).

Horario de atención: de 9:00 a 14:00 y de 16:00 a 18:00 h.

Taxi-IMT

set vehicles d'aquest model que va ser batejat amb el nom de "Taxi Barcelona". Encara el 2010 circulen quatre vehicles d'aquest model; tres han estat condicionats per a taxi adaptat, un l'any 1995 i els altres dos el 2002. A finals del 1996 s'autoritzava el Seat Alhambra, un altre monovolum confortable per al conductor i accessible per al passatger, i s'incorporaven els primers taxis el 1997. Aquest ha estat un model d'èxit ja que a octubre de 2010 són vuit-cents cinc els taxistes que encara hi presten servei. Un any més tard es donava llum verda als primers vehicles Fiat-Ulysse que, un cop condicionat, es destinaria principalment a taxi adaptat per a donar servei a les persones amb mobilitat reduïda. En aquests moments circulen per l'AMB cinquanta-tres taxis Fiat Ulysse. L'emissora Taxi Amic presta servei amb setze; en la flota de Barna Taxi n'hi ha un altre i Fono Taxi i Ràdio Taxi Vallès Occidental treballen amb dos; uns altres tres estan explotats per taxistes individuals. La resta de vehicles que no estan adaptats s'han constituït en l'eina de treball de vint-i-nou taxistes. Va ser també el 1997 quan es va autoritzar el vehicle marca LTI Carbodies, el típic model London Taxi que tindria una acollida inicial molt bona entre la ciutadania per la seva històrica implantació en la capital britànica. No obstant això, i tot i accedir al taxi de Barcelona amb l'aval del seu prestigi londinenc, no ha tingut l'acceptació per part del taxista que inicialment s'esperava. El seu cost va influir probablement en la si més no freda acollida. El mateix destí va tenir l'autorització del model LTI TXII Bronz a finals de 2003. Tan sols tres taxis d'aquest model circulen avui per l'àrea metropolitana; dos són LTI Carbodies i un LTI TXII Bronz. A finals de 1996, principis de 1997, s'autoritzava el Peugeot 806 adaptant-lo especialment per donar servei a persones amb mobilitat reduïda. Algun taxista treballa individualment amb aquest model, així com alguna emissora de taxi, però en el conjunt de vehicles aplicats a



Seat Alhambra.



Citroën Evasió.

llicència hi ha tan sols vint-i-sis taxis d'aquest model. Ja en el 2004, l'IMT autoritza el model Citroën C8 amb l'exigència al fabricant que pogués també ser adaptat per a persones amb problemes de mobilitat. Cinquanta-sis vehicles d'aquesta marca i model figuren com a aplicats a llicència en el darrer trimestre de 2010; d'aquests, 49 han estat destinats a taxis adaptats, quaranta-un pertanyen a Taxi-Amic, Barna Taxi en té dos i Ràdio Taxi Sant Cugat, Servi Taxi, Ràdio Taxi 033 i Ràdio Vallès Occidental en disposen d'un. A finals de 2009, i amb l'esperit d'in-

corporar al parc de taxis models d'alt rendiment per al taxista i pensant en l'usuari amb necessitats de mobilitat, l'IMT va autoritzar el model Volkswagen Caravelle, un vehicle de tradició alemanya que arribava al taxi en la seva cinquena generació. Fins a l'octubre dos taxistes van apostar per aquest model i el destinen a atendre persones amb mobilitat reduïda. Ja a les portes de finalitzar el 2010 hi ha a disposició del taxista el recent autoritzat Volkswagen Caddy Maxi, però encara cap taxista té la llicència aplicada al model.

En total 949 monovolums formen part avui del parc de taxis de l'AMB, els quals han estat constantment actualitzats en les seves noves versions.

Necessitat d'un taxi de més places?

Atenent les possibilitats que donen actualment els models de vehicles que hi ha en el mercat automobilístic i, sobretot, en atenció als reclams reiteratius de diferents taxistes en relació amb les exigències del model de servei de taxi que ja se sol·licita en els punts més importants i estratègics de demanda del servei –aeroport, port, estacions de tren, hotels–, basat principalment en un turisme més familiar i de grup, ha arribat el moment d'anar més enllà i desenvolupar allò que permet l'article 20 de la Llei del Taxi i l'art. 3 del Reglament Metropolità en el sentit d'autoritzar vehicles de set places.

Aquesta modificació obriria l'activitat del taxi de l'AMB a una nova quota de mercat que avui està sent coberta per altres mitjans de transport i, sobretot, per continuar atenent amb una millor oferta de taxis el turisme que arriba a Barcelona, ja que, segons les darreres enquestes de Turisme de Barcelona, el 50,6% dels turistes arribats a la ciutat aquest any admeten haver utilitzat el servei del taxi.



Volkswagen Caravelle.



London Taxi.

Publicitat

AutoRentat Galileu Lavado a mano

LAVADO INTEGRAL

Carrocería exterior y limpieza exhaustiva y en profundidad del interior

- Lavado integral del exterior e interior de manchas, sedimentos y polvo en: asientos, suelos (alfombras), paneles, bandeja trasera, techo y maletero
- Limpieza exhaustiva de llantas, bajos de puertas y lunas (interiores y exteriores)
- Limpieza y encerado de paneles interiores y revitalización y lustre de vinilos
- Desodorización de toda la parte interior



Tiempo de ejecución: 6 - 8 horas
Frecuencia recomendada: cada año
Solicite cita previa
Precio: ~~120,00~~ €

**OFERTA EXCLUSIVA
para taxistas**

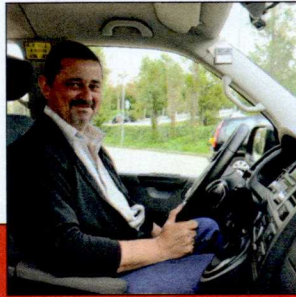
Ahora, al realizar su lavado **DESCUENTO** de 0,06 €/l en todos sus repostajes hasta fin de año en la gasolinera MEROil de la Calle Galileu.

90
GRAN OFERTA EN LAVADO INTEGRAL
PARA TAXISTAS

Pida más información por teléfono llamando **93 490 28 93** o en nuestro centro de lavado de la calle Galileu, 217

L'opinió dels taxistes

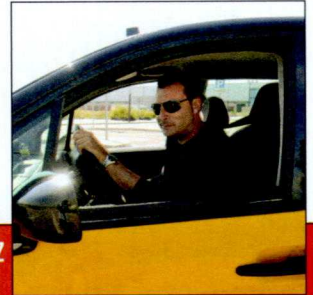
Troba necessari que el taxi tingui set places i es faci un canvi normatiu?



JAUME SALOMA
Llicència 10413

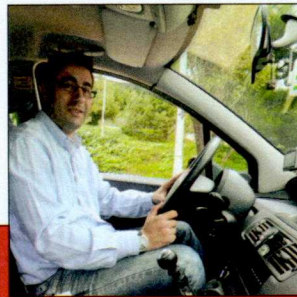
El Volkswagen Caravelle és un cotxe més ampli i còmode per a l'usuari que utilitza la cadira de rodes i, des del meu punt de vista, és millor que el C8. Es guanya en alçada respecte a d'altres vehicles i els usuaris poden accedir amb cadires més altes o de més volum.

El meu vehicle està dedicat als usuaris amb cadira; molt esporàdicament agafo altres tipus de viatge i, per tant, un canvi en la normativa que amplii el nombre de places permeses en un monovolum no m'afecta.



DAVID GARCÍA RODRÍGUEZ
Llicència 2028

El Fiat Ulysse és molt còmode per al conductor i per a l'usuari, en general, excepte per a les persones grans perquè els costa pujar. Actualment hi ha una demanda important de famílies formades per quatre persones més un fill que sol·liciten cotxes de més places, especialment a l'aeroport i en les parades dels hotels, i es veuen obligats a agafar dos taxis. Un canvi de la normativa seria positiu perquè ara els clients potencials ens els treuen els cotxes de set places de luxe que estan aparcats a les parades de l'aeroport.



JOSÉ DAVID JUÁREZ
Llicència 9452

El C8 és un vehicle molt còmode per al passatger, amb un maleter molt espaiós. No obstant això, a mi m'ha sortit malament perquè als 2.000 quilòmetres el motor feia un soroll insuportable i m'he vist obligat a canviar-lo, la qual cosa m'ha ocasionat un cost addicional important. Encara que no trobo que sigui una necessitat introduir un canvi immediat en la normativa que permeti les set places, considero que es detecta una major demanda de taxis més grans en determinats punts, com a les parades dels hotels. Jo mateix em vaig trobar al Parc Güell amb uns usuaris que eren quatre de família més un nen petit als quals no vaig poder donar servei i no van entendre la raó per la qual estaven obligats a agafar dos taxis. Estaria d'acord en un cotxe de set places si s'aplica una tarifa diferent que la de quatre. Per una altra banda, crec que s'haurien d'autoritzar per a taxi altres models i variants més familiars com ara el Peugeot Partener, el Fiat Doblo, etc., amb portes corredisses que donen més seguretat als usuaris i eviten accidents.



VÍCTOR MENDOZA
Llicència 273

Des de fa un any tinc un Seat Alhambra, és un bon vehicle, ampli, molt còmode per al conductor i per a l'usuari. N'estic molt satisfet. Té un maleter espaiós que permet que hi pugin passatgers amb equipatge més voluminós. Treballo amb Ràdio Q33 i em requereixen sovint per fer serveis des de l'aeroport o del port o des d'algun hotel. Són els turistes els que normalment reclamen vehicles com aquest perquè estan acostumats als seus països. Penso que s'haurien de permetre les set places, ja que no és just que una família de sis membres, que normalment són pares i fills, es vegin obligats a agafar dos taxis. Ara bé, no veig per què hi ha d'haver una tarifa diferenciada per a aquests tipus de cotxe.



50 años

SUPERÁNDONOS CADA DÍA. 50 AÑOS AL SERVICIO DEL TAXI.

SEAT

SEAT ALTEA XL 1.6 TDI CR 105 CV TAXI POR **16.696,46 €.**

PVP recomendado en Península y Baleares, Altea XL 1.6 TDI CR 105 CV Referente 16.145,92 €. Incluye , transporte, pintura taxi, aire acondicionado, llantas serie, faros niebla, ahorro promocional.
Oferta valida hasta fin de mes. Consumo ponderado: 4,8 l/100 Km .
Emisiones de CO2: 126 g/Km. Imagen acabado Altea XL Taxi.

seat.es

PRADES GRANOLLERS

AV. ALFONS XIII, 43 - 47 - BADALONA - TELF. 934 620 877 (Taller) TELF. 933 878 804 (Ventas)
C.DE LA TÈCNICA, 9 - BADALONA (MONTIGALÀ), - TELF. 934 970 750 (Taller) TELF. 934 864 511 (Recambios)



P. Rocío Terán

revista-taxi@amb.cat

Vostè va ser membre del Consell d'Administració de l'IMT. Ara, des d'un càrrec de responsabilitat diferent, com veu l'evolució del sector del taxi?

Ha anat evolucionat de la mateixa manera que ho ha fet la societat. Certament, quan et converteixes en un usuari del taxi, com jo sóc en aquests moments, observes que el servei ha guanyat molt en professionalitat, no solament en la manera de tractar l'usuari, sinó fins i tot, m'atreveixo a dir, en la manera de conduir. Crec que hi ha una evolució molt positiva. En termes generals, pujar a un taxi en aquests moments té una relació de dignitat-qualitat de servei que ha millorat molt respecte a fa deu anys.

Aquest mesos s'han celebrat els deu anys de les competències plenes a Catalunya del Centre de Seguretat del Trànsit. Què ha estat el més difícil en aquest recorregut?

El més difícil ha estat fer arribar missatges que fossin entesos per la ciutadania. Fa deu anys la manera de conduir més o menys agosarada, una mica al límit en determinades situacions, podia tenir fins i tot un cert reconeixement social. Avui això ha canviat. A aquell que ara diu que va de Barcelona a Madrid en quatre hores o quatre i mitja, la gent li respon: "Tu estàs tronat", o aquell que ha begut i diu: "Jo ja controlo", la gent no dubta a dir-li: "No, no, tu no agafes el cotxe". Aquest canvi es nota molt més en les noves generacions. En aquests deu anys la gran dificultat ha estat convertir en valor conceptes de seguretat viària bàsics que afavoreixin un canvi cultural. Crec que en aquests moments hi ha un canvi cultural i generacional que afavoreix conductes i hàbits i formes de conduir molt més segures.

Aquest canvi es constata també en els conductors professionals com els taxistes?

Els professionals tenen un concepte molt clar del risc, però també és cert que tenen un hàbits molt consolidats, i sobretot alguns, en funció de l'edat. A les persones més grans els costa assumir determinades normes o decisions que pot

Entrevista

Josep Lluís Pérez Moya,

director del Servei Català de Trànsit

“En aquests 10 anys la gran dificultat ha estat convertir en valor conceptes de seguretat viària bàsics que afavoreixin un canvi cultural”

Josep Lluís Pérez Moya no és una personalitat desconeguda per al sector. A finals dels noranta va ser membre del Consell d'Administració de l'IMT en representació d'IC-Verds, i va viure de prop tot el procés que donaria forma al Pla de Viabilitat. Ara, allunyat del taxi, del qual conserva un record especial per la seva fortalesa, la seva tasca se centra a dirigir el Servei Català del Taxi que no fa poc va celebrar els deu anys de la seva implantació en tot el territori català. Una de les seves satisfaccions des de que està al cap del Servei és haver aconseguit que Catalunya sigui una de les comunitats autònomes on s'avança més en matèria de seguretat vial i que s'hagin complert amb èxit les directrius comunitàries per aconseguir la reducció de la mortalitat a la carretera. Fa una valoració molt positiva del taxista com a professional i creu amb fermesa que el taxista pot ser un promotor actiu de la seguretat vial.

“En aquests moments hi ha un canvi cultural i generacional que afavoreix conductes i hàbits i formes de conduir molt més segures”

prendre l'Administració. Hi ha una tendència general a aquesta concepció. No obstant això, els conductors professionals del transport i del taxi en particular són uns referents en termes generals de la mobilitat segura, encara que com és lògic hi ha excepcions.

Podem atribuir aquest canvi de comportament únicament al factor cultural?

Sí, però sense ingenuïtats. És evident que les reformes normatives i legislatives han tingut un rerefons important: el permís per punts, la reforma del Codi Penal, que penalitza molt durament l'alcohol en la conducció, els controls policials, els radars. Tot té una influència: la ferma sancionadora i també l'adquisició d'hàbits, de conductes i d'actituds de conducció responsable. En aquest sentit, cal subratllar que la gent jove —per això feia abans èmfasi en el tema generacional—, és la que està reduint més l'accidentalitat. En 10 anys l'índex d'accidentalitat —mortalitat en menors de 30 anys— s'ha reduït en un 72%.

Això s'està produint perquè hi ha una millor formació i una més bona educació vial?

Els joves tenen més informació. A més, en aquests deu anys, s'està demostrant que el treball, molt desconegut però molt potent de Guàrdia Urbana, dels policies locals o dels Mossos d'Esquadra fent de monitors en els centres educatius, està tenint un pes molt important. També puc dir, sense ingenuïtats, que els joves saben que hi ha controls, que si agafen el cotxe del pare i els multen són conscients que ja no els el tornaran a deixar. Tornaria a dir que és la suma de... La gent jove puja amb un coneixement molt més interioritzat del risc que comporta conduir i per això tenen unes actituds diferents. Insisteixo, però, sense ingenuïtat, que ells tenen uns valors molt consolidats, per això la sinistralitat costa més de rebaixar en la franja d'edat que va dels 30 als 50 anys.

Una franja d'edat en la qual se situa la majoria de taxistes de l'AMB.

Els professionals tenen una visió molt més clara del risc per pròpia experiència, però tanta experiència pot consolidar hàbits que s'haurien de corregir.

També hi ha tingut molt a veure la implantació del carnet per punts?

Ha estat una eina clau. Només cal veure quin és el comportament dels conductors i conductores abans i després de la seva incorporació. Quan es va instaurar a mitjan juliol de 2006, vàrem començar a veure un canvi amb les velocitats, l'alcohol, el cinturó de seguretat. La gent s'ha adonat que perdre punts els pot portar a perdre l'ús del permís de conduir. El missatge que ens dona és que 'no és per a tota la vida, sinó que és una concessió que t'atorga la societat a través de l'Administració i si les normes no es compleixen, l'Administració te'l traurà'. A banda, insisteixo, d'altres temes claus com l'alcohol, el cinturó de seguretat i la velocitat. En 10 anys hem baixat 10 quilòmetres la velocitat mitjana en el conjunt de Catalunya. Hem passat del 2003 al 2006 de 99 quilòmetres per hora de velocitat mitjana a 89. Si posem juntes la corba de la reducció de la mortalitat amb la de velocitat observem que van clavades. Per tant, la relació de velocitat-gravetat d'un accident —mortalitat— és molt evident.

Quins són els objectius de futur del Servei Català de Trànsit davant la perspectiva d'unes normatives europees més exigents?

Nosaltres tancarem el 2010 superant amb escreix l'objectiu de la UNE, que marcava que en 10 anys la xifra de mortalitat havia de baixar a un 50%. Estem en aquests moments a l'entorn del 60% i crec que tancarem el 2010 a prop d'aquest 60%. Per tant, és un bon indicador. Quins són els reptes de futur? A finals de juliol, la UE va fixar com a objectiu del 2020 reduir al 50% les víctimes mortals del 2010. Això és tot un repte perquè vol dir mantenir una reducció molt potent com la que hem tingut darrerament i això serà cada vegada més difícil. Jo era partidari de graduar aquests objectius. No se'ns pot demanar el mateix a qui hem reduït el 50-60% en 10 anys que a qui ha reduït un 30. Això ens obligarà a focalitzar molt més els objectius estratègics per reduir la sinistralitat. Si fins ara, en termes generals, hem actuat molt globalment en la forma de conduir general, a partir d'ara ens haurà de centrar molt més en via-

nants, ciclistes, motoristes, en quins tipus d'accident es produeix més: sortida de via o xocs frontals, en què hi ha darrere d'aquests accidents. Velocitat més distraccions en termes generals o, per ser precís, distracció més velocitat... En fi, hauré d'aprofundir i focalitzar molt més les estratègies d'actuació...

Uns objectius que hauran de tenir continuïtat amb el govern que surti de les properes eleccions?

Hi hagi el govern que hi hagi, els objectius estratègics de seguretat vial difícilment canviaran; fer-ho seria un greu error i més quan aquests s'han treballat de forma molt consensuada a través de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Vial, on hi ha representada l'administració autonòmica, l'administració local, els fabricants, fundacions privades, l'organització civil, l'associació de víctimes i afectats. Es treballa amb molt consens i difícilment es modificaran.

Quina és la situació de Catalunya en polítiques de seguretat vial respecte a la resta de Comunitats de l'Estat?

Catalunya s'ha situat sempre un pas per endavant, segurament perquè aquí es van generar més sensibilitats i es va començar a treballar des de l'any 2000 en plans de seguretat vial, cosa que a Espanya no hi havia. I el gran canvi es produeix a la política espanyola quan Pere Navarro s'incorpora a la Direcció General de Tràfic. Ell ha estat el gran abanderat de les polítiques de seguretat vial al conjunt de l'Estat, i a més a més, s'ha demostrat que Espanya pot funcionar com un país plural. En el territori global de Catalunya tenim competències pròpies des de fa deu anys; al País Basc, també. Per tant, s'ha demostrat que es pot treballar molt coordinadament, molt de la mà del govern central i governs autonòmics en plenes competències sense que es trenqui res, sumant, i crec que és un exemple de com construir el futur.

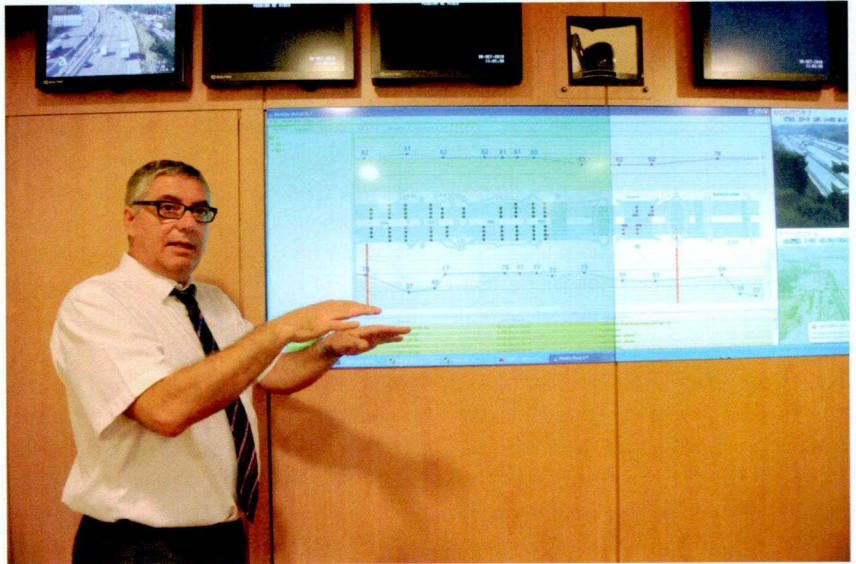
Vostè sap que el taxi té com a zona d'actuació el conjunt de municipis de l'àrea metropolitana. Podem parlar d'alguns punts crítics des de l'òptica de la seguretat?

Als accessos a Barcelona hi ha vies

d'una gran intensitat de circulació de vehicles en determinades franges horàries. Entre les 6 del matí i les 23 h aquesta intensitat és d'entre 3.000 i 5.000 cotxes per cada una de les vies principals d'accés. Això tensiona molt el funcionament de la xarxa i s'han de treballar molt les estratègies de gestió de trànsit, com la velocitat variable, malgrat que no tothom l'entén, però s'està aplicant a tot Europa i, per tant, no estem fent cap invent. Hem de treballar amb mesures d'aquest tipus perquè la millora de la gestió del trànsit implica millora de la seguretat vial. Punts crítics com a tal, no n'hi ha. L'altre dia anant a l'aeroport amb taxi, el conductor em va ensenyar la bifurcació que hi ha quan se surt de l'autovia de Castelldefels C-31 per dirigir-se a la T1 de l'aeroport. I em va preguntar si trobava normal que als ciclistes se'ls permeti circular per aquest punt. Era un interrogant molt seriós i tenia molta raó. Evidentment, vaig demanar que es comprovessin altres alternatives i s'hi està treballant per consensuar amb el món del ciclisme alguna ruta complementària i evitar una zona de risc. Encara que la velocitat estigui limitada a 80 quilòmetres per hora, no es poden crear dos carrils sense risc, en aquest cas, per als ciclistes i per als automobilistes i, més en concret, per als professionals del taxi. Per tant, punts crítics, no. És un concepte de gestió del trànsit. Gestionant-lo millor, guanyarem en seguretat. Per mi, el cas del taxista vers el ciclista va ser molt alligador. Escoltar aquestes coses t'ajuda a treballar millor.

La gestió de la velocitat és compatible en termes generals amb la velocitat comercial que tant demanen els taxistes?

Sí, totalment. Si és compatible a tot Europa, per què no ho ha de ser per a l'AMB? Crec que no hem de demonitzar-la perquè al cap i a la fi, anar de plaça d'Espanya a la T1 de l'aeroport a 100 quilòmetres per hora, que era la velocitat permesa abans, a fer-ho a 80, són 9 segons de diferència per quilòmetre de recorregut. Estem parlant d'un minut i mig o de dos? No em val l'excusa que 'El meu client té pressa'. No. Jo li dic al taxista: "No assumeixi vostè la irresponsabilitat del seu client. És responsabilitat



“Crec que el taxista hauria de ser un exemple per als seus usuaris, incorporant gestos que són garantia de seguretat vial encara que normativament n'estiguin exclosos”

de l'usuari calcular el seus temps d'arribada a l'aeroport. Per tant, no es faci vostè responsable de si hi guanya o perd un avió perquè si el perd per 90 segons vol dir que el seu client no ha fet bé les coses. Per tant, és responsabilitat del client, no seva”.

Vostè ha manifestat alguna vegada que el taxista té la capacitat de ser un promotor de la mobilitat i de la seguretat vial. Com?; de quina manera?

Gestos. He subratllat abans i ho dic amb convicció que el professional del taxi és un exemple de bona conducció en termes generals. En aquest sentit, també crec que hauria de ser un exemple per als seus usuaris, incorporant gestos que són garantia de la seguretat vial encara que normativament n'estiguin exclosos. Jugar amb aquestes imatges crec que seria bo. Si bé, per exemple, trobem cartells a l'interior dels taxis que informen els usuaris que ens hem de cordar el cinturó —jo sempre ho faig perquè és la meva obligació—, opino que no estaria de més que el taxista també els recordés la seva obligació. I, encara que el taxista està exclos normativament de cordar-se el cinturó, crec que podria també cordar-se mentre condueix perquè va en benefici seu i constitueix un gest exemplaritzant cap a la ciutadania. Campanyes com la dels mirallets de les portes late-

rals que fa poc vam impulsar conjuntament amb l'IMT i que ajuda l'usuari quan surt del taxi a evitar un accident és un altre exemple del que vull expressar. Es tracta d'anar buscant aquells tipus de coses, imatges que positivitzen conductes de seguretat vial encara que, insisteixo, el taxista normativament n'està exclos i no té obligació de fer-ho.

Aquests darrers mesos s'ha polemitzat molt sobre l'obligació o no de portar cadiretes de nens en zones de trànsit urbà com ara de l'aeroport a la ciutat de Barcelona.

Aquí hi ha hagut algun error i l'hem reconegut i en algun cas quan algun taxista ha fet una al·legació a una multa, aquesta s'ha estimat. És cert que aquests dies ha sortit el cas d'un taxista als mitjans, però si aquest professional hagués presentant l'al·legació a la multa l'hauríem estimat, entre altres coses perquè a qui normativament s'hauria de haver sancionat no era al taxista, sinó als pares o als tutors dels menors.

Manca d'informació, potser?

Ha estat un error a l'hora d'aplicar la sanció, però també aquest cas serveix d'exemple per tal que els professionals tinguin un més alt coneixement de la normativa i dels seus canvis. Les normatives que regulen la utilització de les

“En nom de la coherència de les polítiques de seguretat vial, hem de cercar les fórmules que, respectant la normativa i les condicions de servei públic del taxi, ens permetin trobar una solució pràctica.”

cadiretes i del cinturó de seguretat funcionen i estan molt clarificades des del 2006. El taxista al·ludit anteriorment va sortir als mitjans tres mesos després d’haver estat sancionat quan només presentant l’al·legació en entregar-li la butlleta s’hauria solucionat el problema. Per tant, tot això em fa pensar que el taxista tampoc coneixia la normativa. De totes aquestes situacions hem d’anar-ne aprenent tots.

Necessitat de més pedagogia...

Tots hem d’actualitzar la informació que tenim de les normatives i dels seus canvis. En el cas concret de la cadireta, que el taxi sigui una excepció té una lògica perquè hi ha elements d’ocupació real del vehicle. No obstant això, opino que, en nom de la coherència de les polítiques de seguretat vial, hem de cercar les fórmules que, respectant la normativa i les condicions de servei públic del taxi, ens permetin trobar una solució pràctica. Recordo, en aquest sentit, que el mateix IMT va lliurar un model de cadireta inflable a alguns taxistes, model que, amb el pas del temps, crec que ha anat evolucionat cap un model tipus *air-bag*. Aquestes solucions pràctiques ens haurien de permetre també superar aquelles contradiccions que sovint el ciutadà no entén, com ara que el taxista estigui exempt de portar cadires i ell no, tenint en compte que el risc per als nens és el mateix. La normativa és molt clara i el taxista n’està exempt —no estic dient que canviï una norma, mai no diré això—, però, insisteixo: crec que hem de trobar solucions pràctiques que permetin superar aquestes contradiccions, perquè si no, el ciutadà moltes vegades no les entén.

Una tasca si més no, difícil...

Però no per aquest motiu hem de renunciar a trobar alternatives de solució. La iniciativa de fer la campanya dels mirallets van sorgir, per exemple, perquè un usuari que anava en una moto va topat amb la porta d’un taxi quan l’ocupant en sortia. Aquesta persona en lloc de criminalitzar, culpabilitzar el taxi, va dir i reflexionar que un accident com aquest li pot passar a qualsevol sigui o no taxista i va idear-ne una solució. Aquest és un clar exemple de buscar vies de solució que

siguin pràctiques, útils, no penalitzin el taxista ni la capacitat que pot tenir el vehicle. Aquesta és la via i el repte que hem de plantejar-nos tots plegats.

L’IMT ha organitzat més de 4.000 cursos de conducció eficient. Quan parlem de seguretat vial, també ho fem de conducció eficient?

És una relació indistingible. La conducció eficient l’hem de situar amb el concepte global de la sostenibilitat, no solament perquè incideix en la qualitat de l’aire, en la producció de menys emissions o menys consums, sinó també perquè t’obliga a conduir d’una forma més segura.

Avui hi ha més de 900 taxis amb energies alternatives i tecnologia híbrida. Què n’opina?

La incorporació en el taxi dels vehicles híbrids és un gran pas. Jo sempre que pujo a un d’aquests taxis pregunto al taxista com li va. No n’he trobat mai cap que en parli malament. A més de l’avançatge de reduir costos, els permet oferir als usuaris l’alternativa d’utilitzar un cotxe net i, des del punt de vista ambiental, col·laboren en la millora de l’aire de l’entorn. Els taxistes que van fer els cursos de conducció eficient i que avui també utilitzen aquests tipus de vehicles tenen molt més clar el tema de la velocitat variable o la limitació a 80, perquè limitant la circulació a 80 els consums es redueixen a l’entorn del 10% i la mortalitat s’ha reduït a un 50% en una zona on, entre el 2002 al 2007, van morir 74 persones.

Quines altres vies de treball i col·laboració veu viables de portar a terme amb l’IMT?

Cal treballar en tot allò que tingui a veure a aconseguir que el sector del taxi pugui ser per a la ciutadania aquell mirall en formes i hàbits de conducció segura i eficient o sostenible. En mantenir una relació institucional per tal d’harmonitzar criteris a l’hora d’actuar en el sector, entre d’altres coses perquè, decisions que podem prendre conjuntament, poden ser útils per a d’altres àmbits d’actuació del taxi a nivell de tot Catalunya. Però la línia de treball l’hem de centrar en com fem el més eficient possible la gestió del trànsit en benefici del servei públic i del

temps de recorregut i com guanyem en seguretat.



“El taxista és un bon referent de la mobilitat segura”

El record més positiu de la seva relació com a conseller amb el sector del taxi.

Malgrat la dificultat que hi havia, treballar per un pla que permetés guanyar en condicions, en dignitat, i regulés el sector del taxi a l’àrea metropolitana de Barcelona. No va ser fàcil perquè recordo que es va parlar de reduir 1.500 llicències. Però ja vaig veure que en el sector del taxi hi havia gent molt maca, molt responsable, a banda que sempre hi ha tensions i estirabots. La gran majoria va treballar en la millora del taxi i això serveix per a situacions de dificultat com les que estem vivint.

El paper del taxi en el model de transport intermodal del futur.

Clau. El taxi forma part del sistema de servei públic i, per tant, és un complement del transport majoritari, perquè dóna una immediatesa i un servei origen-destí, o porta a porta, i que existirà sempre. El gran repte del taxi és saber mantenir sempre la relació qualitat-servei, malgrat crisis conjunturals que es puguin produir perquè això anirà molt lligat amb el concepte d’eficiència.

Valoració del servei del taxi de l’1 al 10.

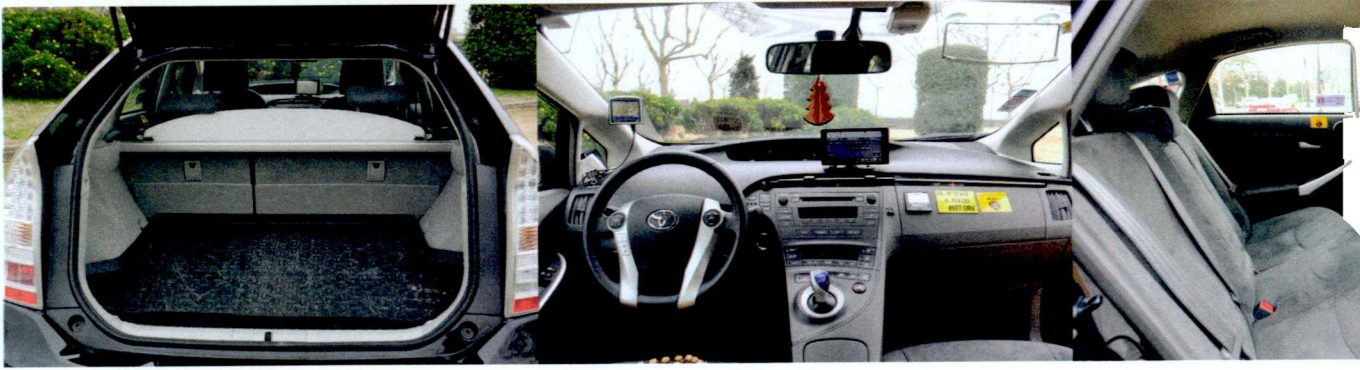
En termes generals un 9.

Assignatures pendents.

Fer una passa, i parlo com a director del SCT, per a la visualització en el taxi dels hàbits i les conductes de mobilitat segura. Crec que el taxista és un bon referent per a això.

Radars, controvertits per als taxistes.

Quin problema hi ha? El límits de velocitats estan perquè es compleixin. De què estem parlant, de permetre la vulneració dels límits? Això seria un error. A Catalunya estem a uns 20 radars per milió d’habitants. A Anglaterra i Holanda, que són els capdavanters de seguretat vial, en tenen 114-117.



Limpieza, desinfección y mantenimiento, sellos de calidad y confort del servicio

Revista Taxi
revista-taxi@amb.cat

Anualmente pasan por un taxi alrededor de 6.000 personas; esta cifra es suficientemente relevante como para concienciarnos de que la limpieza es un factor de suma importancia en el vehículo taxi tanto para el confort del cliente como para el taxista, que debe de realizar su jornada laboral en un recinto cerrado durante varias horas al día.

Limpieza y desinfección, al menos dos veces al año

La limpieza profunda del taxi debe planificarse cada dos veces al año; una debe programarse cuando llegue el invierno y otra al principio del verano, y ello comporta también una revisión del sistema de calefacción y del aire acondicionado respectivamente. Teniendo en cuenta que por el vehículo taxi pasan miles de personas al año es necesario e imprescindible que se someta a una desinfección total con ozono o mediante la pulverización de productos químicos que permitan la canalización de las bacterias y la esterilización del espacio. El profesional del taxi ha tener presente en

todo momento que una higiene deficiente de su vehículo incide en un tema de salubridad pública y personal, y tiene que ver, y mucho, con la imagen de su propio negocio. Hay que prestar atención especial a diversos elementos a la hora de encargar una limpieza periódica: el tapizado del techo y las manetas, por ejemplo, donde se acumulan las bacterias y toda la suciedad y la polución que el vehículo absorbe mientras circula por la ciudad. Otros puntos de higiene profunda deben ser la tapicería de los asientos, de las puertas y las moquetas, probablemente los puntos más castigados por el uso constante debido al ir y venir de los clientes y puntos de acumulación de gérmenes y bacterias, así como también lo son las puertas y sus manillares.

El coche no sería nada sin el motor, y su asepsia -a menudo obviada- es más que imprescindible porque garantizará su conservación y eficiencia, máxime en un vehículo de máximo rendimiento como es el taxi. Dada la complejidad del motor de los vehículos actuales, que son de última generación, la limpieza debería confiarse al taller especiali-

zado y recordar que al menos hay que pasar una vez al año por él para este objetivo concreto.

Tampoco hay que abandonar los pasos de los neumáticos y, obviamente, los elementos exteriores del vehículo (estado de la plancha, pintura, retrovisores) y aquellos otros que identifican al taxi en particular (placas, matrículas, módulos).

El mantenimiento, básico

Los especialistas del vehículo suelen afirmar que en los servicios integrales de limpieza se reconoce de lejos a todo aquel taxista que tiene interiorizada la filosofía de la conservación y mantenimiento diario de su vehículo, los que por su experiencia saben lo que mejor se ajusta a las necesidades de higiene de su taxi. Mantener el vehículo es un deber y también una manera de garantizar su durabilidad. La limpieza diaria del interior con el material adecuado, la ventilación, la limpieza de las fundas y de las alfombrillas, del tablier, de los cristales y ventanillas y de los exteriores del vehículo debería constituir una rutina diaria porque para el taxista el lugar de trabajo donde debe sentirse bien y cómodo es su coche.



El estado del vehículo es la carta de presentación del taxista y cualquier signo o evidencia de dejadez, desatención o suciedad se relaciona con una deficiente calidad del servicio y, en no menos ocasiones, con una generalización de opiniones adversas que van en detrimento de la imagen de sus conductores y tienen un efecto dominó sobre el conjunto del sector.

La revisión metropolitana más que un examen

La revisión metropolitana que anualmente deben pasar los taxis del área metropolitana de Barcelona consiste en un análisis exhaustivo del estado del vehículo y va más allá de un simple examen reglamentario. Mantener el vehículo en las condiciones que exige esta revisión durante los 365 días del año es garantizar los índices de higiene, salubridad y seguridad que el taxista necesita para sentirse cómodo y seguro en su puesto de trabajo y ofrecer a su clientela un entorno más confortable a la vez

Condicionamiento del interior del vehículo

Estado del tablero y volante - Funda palanca cambio - Retrovisor interior - Placa de identificación - Estado limpieza general interior - Estado tapicería asientos - Estado fundas (limpieza y conservación) - Estado techo (limpieza y conservación) - Estado alfombras y suelo (limpieza y conservación) - Estado tapizado puertas - Accionamiento vidrios - Accionamiento puertas (interior y exterior) - Estado goma puertas - Reposabrazos y agarraderas - Estado tulipas alumbrado interior - Ceniceros - Objetos tablero - Aire acondicionado - Sistema de calefacción - Adhesivo tarifas vigentes - Publicidad interior - Cinturones de seguridad delanteros - Cinturones seguridad posteriores - Estado mampara legalizada - Guías metropolitanas <4 años - Certificado de higienización del vehículo.

Condicionamiento del exterior del vehículo

Plancha - Pintura (distribución) - Pintura (conservación y color) - Calcas - Parachoques - Tulipas y faros - Placas SP normalizadas - Retrovisores exteriores - Tapacubos - Cintas color (contorno vehículo) - Baca-portaequipajes - Maletero (limpieza y capacidad) - Limpieza motor - Limpieza carrocería - Adhesivos publicidad - Visibilidad exterior al interior vidrios.

que aséptico.

Protocolo para pasar una revisión sin sobresaltos

Recordamos que para pasar FAVORABLEMENTE la revisión metropo-

litana del vehículo taxi y evitar que se tenga que volver en otro momento a ultimarla, el vehículo debe ser presentado en perfecto estado en los puntos que son objeto de esta revisión (ver cuadro).

Publicitat



AUTO-REPARACIÓN MANUSAN, S.L.

REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL

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

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



Fins al 18 de novembre hi ha termini per sol·licitar una subvenció per a l'adquisició d'un vehicle híbrid, amb GLP o gas natural

Fins al 18 de novembre de 2010 està obert el termini per sol·licitar la concessió de subvencions per a l'adquisició de vehicles amb gas líquid de petroli (GLP), gas natural (GN) i híbrids. Aquesta ajuda la concedeix l'Institut Català d'Energia en el marc del Pla d'Acció de l'Estratègia d'Estalvi i Eficiència Energètica (apartat TRI renovació del parc de vehicles tipus turisme).

Destinatari de la subvenció

La subvenció es destina a aquells taxistes que a partir de l'1 de gener de 2010 –segons factura– hagin adquirit un vehicle autoritzat per l'IMT. Aquest haurà de complir els requisits següents:

- Vehicles de propulsió híbrida electricitat/benzina o electricitat/gasoil que tinguin capacitat de tracció elèctrica al 100% mitjançant bateries i unes emissions inferiors a 120g/km de CO₂.
- Vehicle bi o tri-combustibles de gas natural (GN) o gasos líquids del petroli (GLP) que tinguin unes emissions inferiors a 150 g km de CO₂.

També la subvenció va dirigida als taxistes que tinguin previst adquirir abans del 9 de setembre de 2011 un dels vehicles que reuneixin els requisits establerts anteriorment i presentin la sol·licitud amb un pressupost o factura pro-forma dins el termini establert (el termini acaba el 18/11/2010).

Import de la subvenció

L'import de la subvenció és d'entre 1.200 i 2.500 € i està en funció del tipus de combustible o de tecnolo-

gia del vehicle i de les seves emissions CO₂. En cap cas, el ajuts superaran el 15% del preu del mercat del vehicle, descomptant l'IVA.

Tramitació de la subvenció

Els taxistes interessats poden realitzar prèviament la sol·licitud a través d'internet, descarregant i complimentant el formulari que l'ICAEN ha habilitat en el seu portal web (www.icaen.net), mitjançant el programa Gen-t, adjuntant en format electrònic els documents requerits. Posteriorment, caldrà imprimir i presentar aquest document a les oficines de l'ICAEN per formalitzar/validar la sol·licitud. La data d'entrada de la sol·licitud és la que s'obté un cop es registra el document a les oficines de l'ICAEN o per correu administratiu, no la data del dia que s'omple el formulari.

L'Institut Metropolità del Taxi ofereix en les seves oficines un servei de suport a aquells/es taxistes interessats/des que amb els mitjans propis o amb d'altres (gestories, sindicats...) no tinguin possibilitat de complimentar el formulari de sol·licitud a través d'internet. Per disposar d'aquest servei cal demanar cita prèvia i l'horari serà el següent:

- De dilluns a divendres de 9:00 h a 13:00 h.
INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI C/ 62, núm. 18, Barcelona (Telèfon per demanar cita prèvia: 935 069 748).
Posteriorment les sol·licituds realitzades s'hauran de presentar impreses a les oficines de registre de l'ICAEN o a qualsevol oficina de la Generalitat.

Dades que seran requerides per complimentar la sol·licitud

- Dades personals/empresa i dades bancàries.
- Dades del concessionari
- Dades tècniques de l'anterior i del nou vehicle (que podràs trobar en el catàleg del vehicle i/o en la fitxa tècnica o sol·licitar-ho en el concessionari

Documentació que es demanarà

Documentació escanejada i adjuntada en format electrònic directament al formulari:

- Factura o factura pro-forma on figuren les dades del concessionari i el tipus de vehicle que s'ha adquirit o es vol adquirir.
- Documentació que especifiqui les característiques tècniques del vehicle (emissions, consum...) i si el vehicle ja s'ha adquirit, fitxa tècnica del vehicle.
- Llicència de taxi.
- En el cas d'estar constituït com a empresa, estatuts de la societat. En el cas d'autònoms, adjuntar un escrit indicant que no tenen estatuts i adjuntar-hi una còpia de l'últim rebut d'autònoms.
(Atenció: Si l'adquisició del vehicle s'ha realitzat a través d'un *leasing*, un cop es notifiqui que s'atorga la subvenció, s'haurà de fer un aval per l'import de la subvenció a la caixa de dipòsits de la Generalitat i presentar el resguard.)
- La fotocòpia del DNI i diferents certificats relatius al compliment d'obligacions amb diferents administracions no caldrà presentar-los sempre i quan, en el full de sol·licitud de la subvenció, es marquin les caselles d'autorització perquè pugui sol·licitar-los l'ICAEN.

Lloc de presentació de sol·licitud

La sol·licitud s'ha de presentar a les oficines de l'Institut Català d'Energia (ICAEN) situades al carrer de Pamplona, 113 o a qualsevol departament de la Generalitat o per correu certificat.

A l'ICAEN l'horari de registre és el següent:

- De dilluns a dimecres: de 8:30 a 14:30h i de 16:00 a 18:00 h.
- Dijous i divendres: de 8:30 a 14:30h

Qui rebrà la subvenció

La subvenció la rebrà tota aquella persona que compleixi l'especificat en l'ordre de subvenció i presenti la sol·licitud dins el termini establert. No obstant això, i atès que la partida pressupostària per a aquesta línia d'ajuts s'ha limitat a un import màxim de 700.000 euros, la concessió de la subvenció està condicionada a aquest import. Per aquest motiu, serà important presentar la sol·licitud al més aviat possible, ja que les subvencions s'atorgaran atenent l'ordre d'entrada d'aquest document a les oficines de l'ICAEN i fins a exhaurir la partida

pressupostària assignada. La data de registre és la del dia que es presenta el formulari a l'ICAEN (o al registre de qualsevol altre Departament de la Generalitat o es certifica a correus) i no la d'omplir el formulari.

Més informació

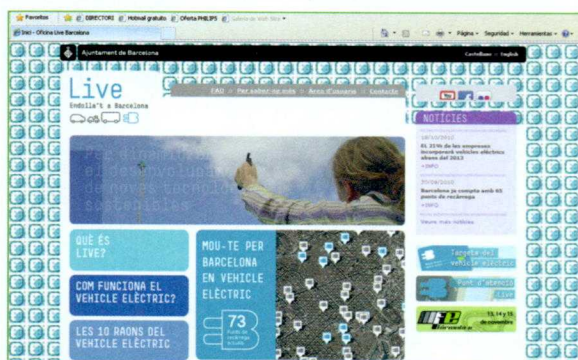
- l'ICAEN: www.icaen.net (ajuts i subvencions").
- A l'ordre ECF/462/2010, de 10 de setembre, per la qual s'aproven les bases reguladores per a la concessió de les subvencions d'estalvi i eficiència energètica en règim de concurrència competitiva i en règim reglat en el marc del Pla d'Acció de l'Estratègia d'Estalvi i Eficiència Energètica. L'apartat "TR1. Renovació del parc de vehicles tipus turisme".
- Web IMT: www.taxibarcelona.cat

Informació útil sobre el cotxe elèctric en el portal web Live

► Des del mes juliol es troba a disposició dels ciutadans el portal web www.livebarcelona.cat, el primer entorn web que recull tota la informació sobre la mobilitat elèctrica de l'àrea metropolitana de Barcelona. El portal permet consultar els punts de recàrrega a la ciutat de Barcelona, conèixer els vehicles elèctrics que hi ha disponibles en el mercat i saber més sobre el seu funcionament, així com els projectes que s'estan portant a terme en matèria de mobilitat elèctrica.

Més endavant, a través d'aquest portal, es podrà recarregar la targeta del vehicle elèctric i consultar-ne el consum.

En aquests moments, a Barcelona hi ha 65 punts de recàrrega, 31 es troben en superfície i 34 en subsòl, que estan ubicats principalment en els aparcaments de BSM perquè són els més adients per a la recàrrega de llarga durada. Aquesta ciutat és pionera en el desplegament d'aquesta xarxa i es preveu un desplegament de 400 punts per a finals del 2011. Tot aquest projecte està impulsat en el marc del Pla Movele de l'IDAE, del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç, i per altres iniciatives privades.



Tot aquell ciutadà que vulgui informar-se personalment sobre tot el que faci referència al vehicle elèctric té també l'oportunitat de dirigir-se al punt Live Barcelona, impulsat per l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, Seat i Endesa, situat en la plaça de Pi i Sunyer, 8-10, planta baixa. L'horari d'atenció al públic és de 08:00 a 15:00 h.

L'experiència del transport de viatgers i flotes urbanes es debat en la Tercera Jornada Biodièsel 2010

► L'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona (ETSEIB) va acollir el 6 d'octubre passat la 3a Jornada Biodièsel 2010, organitzada per l'Associació Catalana del Biodièsel, en col·laboració amb l'Institut Català d'Investigació Logística (ICIL) i la Societat de Tècnics d'Automoció (STA).

La inauguració va comptar amb l'assistència de les principals autoritats de la Direcció General de Transport i de l'Oficina de Canvi Climàtic de la Generalitat de Catalunya. Durant la Jornada es va analitzar la qualitat del biodièsel de 1ª i 2ª generació, així com el comportament del motor amb la seva utilització. També es va poder conèixer la posició dels fabricants en relació amb la garantia dels vehicles que utilitzen aquest combustible. Una de les taules redones es va dedicar a exposar les experiències del transport de viatgers i flotes urbanes de Barcelona, Pamplona i Madrid, en particular. Com en les anteriors edicions es va presentar una feria d'estands d'empreses i activitats relacionades amb el sector del biodièsel.



Moment de la inauguració de les jornades.

Dragons de Komodo i óssos formiguers, novetats del Zoo



Revista Taxi
revista-taxi@amb.cat

El Zoo de Barcelona acaba d'estrenar un nou hàbitat per als dragons de Komodo. Es tracta d'unes instal·lacions totalment originals, tant pel seu concepte com per les sensacions que perceben els visitants. "Terra de Dragons" és la primera instal·lació zoològica europea equipada amb àudio 3D que permet submergir-se en el món dels dragons, en un paisatge emocionant, amb vegetació i so, que desperta la nostra imaginació i ens transporta a

terres llunyanes i enigmàtiques. Per aconseguir aquesta ambientació s'ha reproduït el tipus de roques i de vegetació que acompanyen els dragons en el seu hàbitat natural, i a més, s'ha construït un espectacular centre d'interpretació on els visitants poden fer una autèntica immersió sensitiva i alhora trobar-se cara a cara amb els dragons.

Però a més de pensar en el gaudi dels visitants, també s'ha tingut en compte el màxim benestar dels animals, que és l'objectiu fonamental i la raó de ser dels parcs zoològics d'avui en dia. Per exemple, la

instal·lació s'ha dissenyat en dos mòduls totalment autònoms, que es poden separar i permeten que el sostre es pugui obrir o tancar segons les necessitats dels inquilins. Els dragons de Komodo necessiten intimitat en algunes èpoques del seu cicle vital, però també necessiten els raigs del sol. Els agrada banyar-se i per aquest motiu la instal·lació també compta amb dos amplis llacs independents.

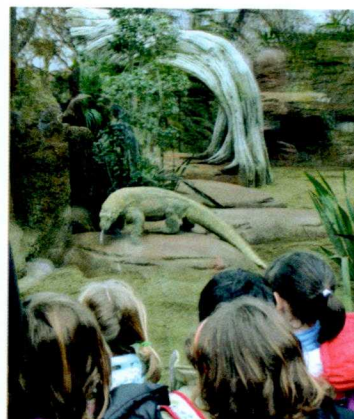
Dos exemplars d'óssos formiguers

Però aquesta no és l'única novetat del Zoo per a aquesta temporada. La instal·lació compta amb dos



nous exemplars d'òssos formiguers gegants, una espècie molt amenaçada per la degradació del seu hàbitat i la baixa natalitat dels exemplars en edat de reproducció. Per aquest motiu, el Zoo ha signat un acord de col·laboració amb zoològics d'altres països per desenvolupar projectes d'investigació que ajudin a fomentar

la supervivència dels óssos formiguers. El primer pas ha estat rehabilitar la instal·lació d'aquests exemplars per tal que se sentin còmodes a la seva nova llar, apostant una vegada més per la conservació i la investigació de les espècies a més de la divulgació i l'educació en el respecte per la natura i els animals.



Horaris de tardor:

Obert tots els dies de dilluns a diumenge de 10 a 19 hores.

Activitat gratuïta "Parlem dels animals" cada dissabte i diumenge de 12 a 13:30h.

Per a més informació, activitats educatives, treballs de recerca i investigació, visita la nova web del zoo: www.zoobarcelona.cat

ELLS OSSOS FORMIGUERS HAN TORNAT VINE A VEURE'LS!

CODI 365

2x1 VAL PER UNA ENTRADA GRATIS*

INVESTIBLEM, EDUQUEM, CONSERVEM: FEM ZOO!

* Quan compris una entrada d'adult en les Taquilles del Zoo, te'n regalarem una altra d'adult o de nen, pel mateix dia. No acumulable amb altres ofertes o promocions. No vàlid per a grups. Prohibida la seva venda i/o reproducció. Caducitat: 31 de desembre de 2010.





Claros y rotundos

En primer lugar, me gustar3a informar a todos nuestros lectores de los resultados de la 3ltima Feria del Taxi de Espa3a, celebrada en esta ocasi3n en Andaluc3a, concretamente en Marbella, los d3as 8, 9 y 10 de octubre. Lo que se pretende con el car3cter rotatorio de estas Ferias es que todas las comunidades aut3nomas puedan disfrutar de este evento. Son ferias del taxi en las que se da a conocer la realidad del sector con sus 3ltimas innovaciones y novedades, las cuales se ponen al alcance de los compa3eros. Catalu3a no ha sido ajena a esta Feria de Marbella y dado que quien suscribe fue nombrado Presidente de Honor, tuve el honor de corresponder con mi presencia. Asist3 a la totalidad de actos, reuniones y mesas redondas celebradas en el seno de la misma, e incluso fui agasajado con la entrega de una placa, lo cual me llen3 de satisfacci3n que hice extensiva a todos los compa3eros taxistas.

En definitiva, se trata de una feria dirigida por taxistas y para taxistas que sirve para que con cierta periodicidad podamos intercambiar impresiones, preocupaciones comunes y soluciones extrapolables a los problemas que van surgiendo y que m3s pronto que tarde afectan a los compa3eros de todos los rincones de Espa3a.

La Feria dirigida por los taxistas de la Federaci3n Andaluza ha tenido un nivel organizativo muy alto y unos resultados comerciales excelentes, seg3n han dado a conocer la mayor3a de empresas presentes a trav3s de los stands. Stands que, por cierto, estuvieron muy bien montados y con un elevado n3mero de visitas. Ahora bien, no me gustar3a pasar por alto ni la preocupaci3n y ni el control del m3s m3nimo detalle por parte de la secretar3a t3cnica marbell3, y el comportamiento ejemplar de las autoridades andaluzas con la alcaldesa de Marbella en cabeza que han tenido una interven-

ci3n masiva y que nos han llenado de atenciones en todo momento.

Tampoco quiero dejar de mencionar la numerosa presencia de diversos y muy destacados medios de comunicaci3n, que aprovecharon esta feria para dar la m3s precisa informaci3n de todo lo sucedido en la misma, que no fue poco. Entre estos medios, y d3jenme ser ego3sta, he de destacar a la propia cadena COPE de Catalu3a que contact3 conmigo y a la cual pude informar al detalle de todos los eventos.

Respecto a nuestra organizaci3n a nivel estatal, la UNALT tuvo un stand propio (como lo tuvieron la Federaci3n Andaluza, la Federaci3n Catalana del Taxi y la Voz del Taxi, entre otros profesionales). Asimismo, la UNALT aprovech3 esta Feria para celebrar Junta de Gobierno y Asamblea General, donde se present3 un documento libro de nuestros planes y defensas para los pr3ximos cinco a3os, y la intenci3n de llevar a la pr3ctica el m3ximo de puntos recogidos.

Para resumir, se ha tratado de un evento hist3rico para Andaluc3a y nuestros compa3eros de esta comunidad, en la que adem3s nos han dado a conocer su nuevo Reglamento del Taxi que por fin ha recogido muchas de sus antiguas aspiraciones y que sustituye al anterior y ya obsoleto de 1979.

Pasando a otros temas, decir que seguimos aguantando la crisis, pero que a la vez debemos ser claros y rotundos en el sentido de que lo que no puede hacerse es recurrir a promesas que dif3cilmente se pueden llegar a cumplir. Por ello, nuestro grupo, que representa a la mayor3a, mantiene constantes reuniones con el IMT para tratar todos los temas que nos afectan. Y por qu3 no decirlo, creemos que estamos en buena sinton3a con el presidente Sr. Narv3ez y su gerente para buscar solu-

ciones que partan del sentido com3n y que se puedan llevar a la pr3ctica. Sabemos que los milagros no existen pero no podemos quedarnos con los brazos cruzados frente a los problemas existentes.

Igualmente estamos negociando las futuras tarifas para el 2011 y creo que con algunos retoques las podremos firmar todos los representantes.

En cuanto a los coches de siete plazas, se pretende dar una soluci3n en la misma fecha en que se resuelvan las nuevas tarifas; no podemos abandonar ning3n mercado y creo que todos nos podemos beneficiar de su puesta en marcha.

Tampoco quiero dejar de mencionar el tema de los paros propuestos por alg3n grupo y de los que recientemente hemos tenido noticias. Nuestra organizaci3n no los comparte, porque deben ser un recurso final y no inicial, ya que con ellos ense3amos a nuestros clientes a usar otros medios, sin olvidar que crispan al sector y originan fuertes p3rdidas en nuestras maltrechas econom3as. As3 lo han ido manifestando m3s del 95% de los socios que se han interesado por este asunto.

Por otro lado, tampoco nos averg3enza reconocer la buena actitud del IMT que creemos que ha sabido entender el tema y ofrecer un di3logo claro para negociar alguna salida siempre dentro de la legalidad.

Creemos, en definitiva, que los taxistas no est3n para paros y que la soluci3n no pasa evidentemente por los mismos. Estamos a tiempo de buscar soluciones entre todos sin necesidad de radicalismos innecesarios y directamente perjudiciales para todos.

Un saludo y hasta el pr3ximo n3mero.



Contingentar coches a doble turno y un taxi, un conductor compatibles y necesarios

Contingentar los coches a doble turno y, un taxi un conductor, son dos propuestas para el taxi de Barcelona, necesarias en la situación actual. En todos los artículos que hemos escrito desde el STAC éste ha sido el hilo conductor para solucionar la crisis que padece el sector. Todo ello acompañado de una regulación horaria para evitar, sobre todo, mayor presencia de vehículos en la calle.

Si uno va al diccionario de la Real Academia Española, *contingentar* es fijar un cupo. Pues eso es lo que necesita el taxi de Barcelona, fijar un cupo para los vehículos a doble turno y el resto, "un taxi, un conductor". Sería una solución viable para la actual situación del sector pero también para el futuro.

Sin ir más lejos, París siendo una gran ciudad y con 16.800 taxis, tiene adoptadas las dos medidas: la contingentación de taxis a doble turno y la regulación horaria. El cupo de coches llevados por dos personas es de un 20 por ciento; el resto, ya sea con asalariado o con titular, está explotado por una sola persona. También tiene establecido una regulación horaria que está basada sobre 13 horas de trabajo en la que están incluidas dos de descanso para los vehículos de un solo turno.

Por lo tanto, las voces que se dan conforme a que ambas medidas no se pueden dar en una gran ciudad, quedan

invalidadas si tomamos como muestra París. El STAC va a seguir defendiendo ambas medidas para ahora y el futuro. Es una forma de regular el sector y evitar un desmadre de consecuencias incalculables.

No hay buenas perspectivas para los autónomos. Ya lo decía al STAC al apoyar la huelga general convocada por CCOO y UGT del pasado 29 de septiembre. Los recortes sociales afectan también a los autónomos. Tenemos dos amenazas: el retraso de la jubilación hasta los 67 años y la ampliación del cómputo de años (pasar de los 15 a los 20 años) para calcular la pensión de jubilación.

La segunda amenaza ya figura en la Ley de acompañamiento de los Presupuestos del Estado para el año 2011. La pretensión del Gobierno es permitir la regulación de las bases de cotización de los autónomos hasta los 45 años y no como hasta ahora a los 49 años. Una medida que no ha sido consensuada con nadie y que de prosperar es un estacazo para los autónomos en general, y para los taxistas que formamos parte de ese gran grupo de trabajadores que en España suman tres millones.

Todo ello supondrá un empobrecimiento generalizado de los cotizantes al RETA (Régimen Especial de Trabajadores Autónomos) como consecuencia

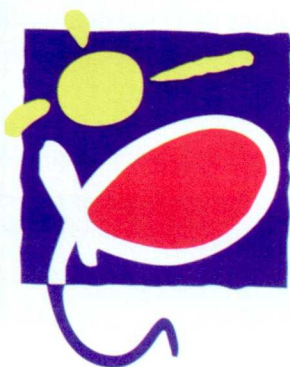
de una disminución muy importante de sus futuras pensiones.

Sobre la primera amenaza, también se está discutiendo en las reuniones del Pacto de Toledo. Es la de retrasar la jubilación hasta los 67 años, otro de los absurdos para cualquier trabajador y también para los autónomos. Y no digamos para los taxistas y transportistas, que de siempre hemos pedido la jubilación anticipada. Los comentarios influyentes del grupo de 100 economistas, aglutinados en FEDEA, una fundación integrada entre otros por 10 directivos de entidades financieras, pretenden que esas medidas se lleven a cabo.

Por lo tanto, el día de huelga general tenía sentido, como se está viendo.

El STAC junto con UTAM, y como consecuencia de la apertura de una mesa de negociaciones con la administración, hemos pospuesto las movilizaciones previstas para octubre y noviembre.

Compañeros y compañeras, nuestra organización y su masa social, tras intensos debates, hemos llegado a estas conclusiones: reivindicar de nuevo nuestro lema de hace bastantes años "un taxi, un conductor" y luchar por la contingentación de coches a doble turno ante las distintas administraciones.





La antigua Cooperativa de la Industria del Taxi recobra su actividad

En la *Revista Taxi* 178 (enero-febrero 2008) se informaba sobre el hecho de que el Registro de Cooperativas de la Generalitat había inscrito nuevamente a la Cooperativa del Taxi puesto que había superado la quiebra y adaptado sus estatutos sociales a la Ley 18/02 de 5 de julio. Allí se informaba de que quedaba pendiente la fecha en la que se comenzarían a prestar los servicios y gestiones propias de su actividad.

Ésta ha quedado resuelta después de varias reuniones del Consejo rector de la Cooperativa y de la asamblea celebrada el pasado 8 de mayo, donde se adoptaron, entre otros, los siguientes acuerdos:

- Las gestiones administrativas se realizarán en la sede de la entidad (Travessera de Gràcia, 431-b), a partir del 11 de octubre.
- Para los servicios relativos al mantenimiento del vehículo y complementos se procede a habilitar un local amplio y suficiente cuyo lugar y fecha de apertura e inauguración se comunicará con antelación.

Para solicitar ser socio de la Cooperativa se procederá de la forma siguiente:

- Los profesionales que posean títulos de capital social adquieren la calidad de socios cumplimentando el impreso creado al efecto con el

compromiso de pago de la cuota mensual que se establezca. No impide la inscripción el hecho de que la licencia figure a nombre de otro titular.

- Los profesionales de nueva solicitud deberán cumplimentar el impreso específico y abonar 90 € en concepto de capital social. El 50% deberá abonarse en el acto y el resto a convenir. Además se deberá pagar la cuota mensual que se establezca.

Dado que los estatutos sociales (art. 2 y 6) establecen que también pueden ser socios de Cooperativa los profesionales del transporte en general, se abre la posibilidad de ampliar el número de personas con derecho a acceder a la calidad de socio. En este caso, taxistas y transportistas tomaremos partido para que Cooperativa sea tanto o más importante de lo que lo fue en su época de esplendor.

Informamos además de que se ha creado la Sección Taxi de la Agrupación Sindical de Transportistas Autónomos de Catalunya (ASTAC), con domicilio en la calle de Santander, 93-95 de Barcelona, presidida por Manuel Camuñas Gómez. La Sección Taxi será representada por mi persona en calidad de secretario de la Cooperativa y promotor de la reactivación por mi calidad de abogado.

Ambas organizaciones tendrán el mismo objetivo: defender los intereses de los trabajadores profesionales del transporte. La Cooperativa tomará partido en el ámbito económico-administrativo, mientras que el Sindicato defenderá la parte político-sindical ante quien corresponda.

Los compañeros taxistas y transportistas que forman el Consejo rector de Cooperativa y la Junta Directiva del Sindicato tienen el convencimiento de que ambas sociedades serán un referente para todos y recuperarán el prestigio que tuvo Cooperativa con el respaldo de otro sindicato en un período singular de nuestra historia, con el hecho diferencial de ser otra época histórica, libre y democrática.

El hecho de que la Cooperativa y el Sindicato formen causa común para la consecución de nuestros objetivos, hará que la cuota mensual sea el resultado de un estudio especial con derecho a las prestaciones básicas de ambas.

No cabe duda de que el renacimiento de la Cooperativa trasciende la mera profesión porque lo hace después de unos años (más de diez) de inactividad para ponerse al servicio de taxistas y transportistas, que tienen necesidades de todo tipo.

Publicitat



Anuncia't en la *Revista Taxi* !

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

Gaudeix d'un munt d'avantatges!

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



Nous criteris per a la gestió de la quota del 10% de llicències

► Un cop assolit l'estiu passat el 10% del total de llicències que poden ser explotades per persones físiques o jurídiques, l'IMT havia decidit inicialment informar els interessats periòdicament sobre noves disponibilitats quan aquest percentatge experimentés una disminució. No obstant això, aquest organisme ha reconsiderat aquesta primera mesura en atenció al fet que el moviment de llicències és constant i diari i que hi ha moltes persones que necessiten vendre o adquirir una llicència de forma més efectiva.

Per aquest motiu, l'IMT ha dissenyat uns criteris nous per a la gestió de la mecànica de transferència de les llicències explotades per persones físiques o jurídiques i que disposen de més d'una llicència. Els criteris aplicables seran els següents:

A) Viabilitat immediata

Es podrà tramitar una transferència de llicència de forma immediata en els casos següents:

CEDENT	ADQUIRENT	VIABILITAT
Titular d'una llicència	Taxista sense cap llicència	SÍ
Titular de dues llicències	Taxista sense cap llicència	SÍ
Titular de dues llicències	Titular d'una llicència	SÍ
Titular de dues llicències	Titular de dues o més llicències	SÍ
Titular de més de dues llicències	Taxista sense cap llicència	SÍ
Titular de més de dues llicències	Titular de dues o més llicències	SÍ

B) Supòsits inviables

CEDENT	ADQUIRENT	VIABILITAT
Titular d'una llicència	Titular d'una o més llicències	NO
Titular de més de dues llicències	Titular d'una llicència	NO

En aquests supòsits, els interessats hauran d'esperar fins al moment de la compareixença per tal de saber si la seva transferència és factible.

Publicitat



**ÚNICA MAMPARA
DEL MERCADO
TOTALMENTE EXTRAÍBLE**

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

Única homologada
por el grupo Volkswagen

Desplazable

Asientos blindados

No resta espacio



Obert el període de subvenció per adequar a dues targetes l'aplicatiu SMS del sistema d'emergència 112

Per a equips de seguretat instal·lats amb data igual o anterior al 12 de desembre de 2008

► El Consell d'Administració de l'IMT, en la sessió del 13 de juliol de 2010, va acordar l'ampliació de les Bases per a la convocatòria pública de sol·licituds per a l'obtenció de subvencions per a l'adequació del sistema de seguretat als nous requeriments establerts per la Direcció General de Protecció Civil. Atès que no es van presentar esmenes ni al·legacions en el període d'exposició pública, els taxistes ja s'estan beneficiant d'aquesta línia d'ajuts.

La subvenció va destinada a tots els titulars de llicència que requereixin l'adequació de les modificacions necessàries (*hardware i software*) en el sistema d'emergència basat en l'aplicatiu SMS d'una sola targeta per tal que aquest vagi dotat de dues targetes (canals A i B), que permet simultàniament la comunicació de veu i l'enviament de dades de posicionament del vehicle en cas d'emergència.

L'import de la subvenció és de 120 euros per aparell adaptat.

Requisits per beneficiar-se'n

- Ser titular d'una llicència de taxi.
- Haver instal·lat l'equip de seguretat SMS amb data igual o anterior al 12 de desembre de 2008.
- Estar al corrent de les obligacions fiscals, socials i laborals.
- Formular la sol·licitud de subvenció corresponent.
- Aportar el certificat de l'adequació del sistema de seguretat basat en l'aplicatiu SMS d'una sola targeta a dues targetes i la còpia de la sol·licitud de connexió al mateix sistema 112 de la Generalitat de Catalunya.
- No tenir deutes pendents amb l'IMT derivats de taxes liquidades o multes conseqüència de sancions fermes en via administrativa.
- No haver estat subvencionat anteriorment per l'IMT pel mateix concepte.

La subvenció s'atorgarà en el moment que l'interessat demostrï que ha suportat la despesa correspon-

ent. L'IMT atorgarà aquesta ajuda en ordre cronològic de petició i fins a acabar la partida disponible.

Documentació que s'ha d'aportar

Els interessats han de dirigir-se a les oficines de l'IMT de la Zona Franca i hauran d'aportar:

- Fotocòpia de les dades bancàries (nom i codi de l'entitat bancària, número d'oficina, dígit control i número de compte).
- Sol·licitud de subvenció (2 originals).
- Sol·licitud d'alta al Sistema d'Emergències de Catalunya 112 (2 originals).
- Factura d'adequació de l'equip i justificant de pagament (original i fotocòpia).
- Certificat d'instal·lació del sistema (original i 1 fotocòpia).
- Certificats de la Seguretat Social conforme no té cap deute pendent amb aquesta administració (1 original).

Desconvocades les jornades d'atur convocades per l'STAC i la UTAM per a octubre i novembre mentre s'encarrega un estudi jurídic que determini la viabilitat de les seves demandes

El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) i la Unión de Taxistas Autónomos Metropolitanos (UTAM) van decidir ajornar *sine die* els dies de les jornades d'atur convocades per al 20 i 28 d'octubre i 5, 15 i 23 de novembre. Aquesta decisió va ser adoptada després d'arribar a un acord amb l'IMT per encarregar un estudi jurídic que determini la viabilitat de les reivindicacions plantejades pels membres de les dues organitzacions del sector.

L'estudi el realitza en aquests moments un advocat expert en temes relacionats amb el transport en taxi designat per les associacions del taxi i un catedràtic de la UB escollit per l'IMT. Es preveu tenir-lo per a les primeres setmanes de novembre.

Ambdues organitzacions demanaven la limitació del nombre de taxis a doble torn i la regulació horària del sector.

Vuelve en febrero a Barcelona el GSMA Mobile World Congress

► Un año más se celebrará el GSMA Mobile World Congress en Barcelona, del 14 al 17 de febrero de 2011, en Fira de Barcelona (recinto Montjuïc). La edición 2010 del Salón de Telefonía Móvil fue un gran éxito de asistencia; congregó a más de 49.000 personas durante los cuatro días de duración del evento, con una incidencia importante en los diversos sectores económicos de la ciudad, especialmente en el transporte público y en el taxi, en particular. El 54% del total de los asistentes fueron altos cargos ejecutivos de empresas, nacionales e internacionales.

Para la edición 2011, la logística de funcionamiento del servicio de taxi será la misma que en la anterior edición. Los taxistas tendrán a su disposición una parada principal en la Plaça d'Espanya y otra secundaria en la avenida de Rius i Tauler.



Del 14 al 17 de febrero de 2011 FIRA de Montjuïc

MOBILE
WORLD CONGRESS
Barcelona | 14 - 17 February 2011



Fira Barcelona

Parada principal de taxi en Plaça d'Espanya

Horario:

De lunes 14 a miércoles 16 de febrero de 2011: de 08:00 a 22:00 h.
Jueves 17 de febrero de 2011: de 08:00 a 20:00 h.

Parada secundaria de taxi en Avenida de Rius i Tauler

Con capacidad aproximada de hasta 30 coches.

Horario:

Del lunes 14 al miércoles 16 de febrero de 2011: de 08:00 a 22:00 h.
Jueves 17 de febrero de 2011: de 08:00 a 20:00 h.

Para más información sobre el Salón, consultar la página web: <http://www.mobileworldcongress.com>

Publicitat

stab Sindicato de Taxistas
Autónomos de Barcelona

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

Profesionales desde hace más de 30 años.

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

BRÚ & ASOCIADOS
Abogados

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

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

CREDENCIAL DE TAXISTA

Els estrangers que no tinguin el català o castellà com a llengua materna hauran de passar una prova a partir de 2011

► A partir del la primera convocatòria d'exàmens per obtenir la Credencial de Taxista del proper any, l'IMT exigirà, a les persones que no tinguin el català o el castellà com a llengua materna, el coneixement d'alguna d'aquestes dues llengües per poder accedir al sector del taxi de l'AMB.

Els interessats hauran d'obtenir un certificat que avaluï el seu coneixement als centres amb els quals l'IMT ha signat un conveni de col·laboració, centres amb experiència en aquest tipus de capacitació.

En el proper número d'aquesta publicació es donarà més informació sobre aquest darrer aspecte.

Parades de taxi, novetats i modificacions

► Esplugues de Llobregat

Per poder destinar dues places a reserves d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda, que amb les obres s'havien eliminat, la parada situada al carrer de Finesrelles, davant de l'Hospital de Sant Joan de Déu a Esplugues de Llobregat, passa a tenir dues places menys.

Barcelona—Districte de Ciutat Vella

Per poder donar servei al Centre d'Atenció Primària (CAP) situat a l'avinguda de Joan Borbó, 20, El Districte de Ciutat Vella ha senyalitzat una parada.

Desencotxament a l'Hospital de Sant Pau

L'Hospital de Sant Pau, en l'entrada

situada al carrer de Sant Quintí, disposa d'un espai que permet el desencotxament dels usuaris que visiten les seves dependències. Es recomana a tots els taxistes utilitzar-lo només per desencotxar, especialment en els casos de problemes de mobilitat o per evitar incidències en la circulació del carrer.

L'Aeroport de Barcelona creix un 13% en volum de passatgers durant el setembre

► L'Aeroport de Barcelona va registrar, durant el mes de setembre, 2.837.287 passatgers, una xifra que suposa un creixement del 12,9% respecte al mateix mes de l'any passat. En l'acumulat del 2010, les instal·lacions del Prat han rebut 22.014.257 viatgers, i han arribat a un augment del 4,3% respecte al mateix període de l'any anterior i

reafirmant així la tendència a l'alça de l'aeròdrom. L'Aeroport de Barcelona ja acumula onze mesos consecutius de creixement, exceptuant el mes d'abril quan es va produir l'affectació del núvol de cendra provocat pel volcà islandès.

En l'apartat d'operacions, durant l'últim mes es van realitzar 25.159

enlairaments i aterratges, xifra que suposa un creixement del 5,6%. En relació amb l'acumulat de l'any, s'han assolit un total de 207.553 operacions d'aeronaus, un 2,8% menys que durant els mateixos mesos de l'any passat.

El 10 de desembre, Avismón-Catalunya organitza la tradicional recollida d'aliments per Nadal a la Rambla de Catalunya

Fa una crida al taxi i a la ciutadania per la seva col·laboració

► Com cada any, Avismón-Catalunya, en col·laboració de la Guàrdia Urbana, organitza per Nadal la recollida d'aliments per poder portar una panera als avis que assisteixen durant tot l'any.

La recollida es farà el dia 10 de desembre a la Rambla de Catalunya, encara que la gent que aquell dia no pugui passar per aquest punt té l'opció de portar la seva col·laboració a la seu d'Avismón-Catalunya.

L'organització sol·licita especialment aliments de primera necessitat (arròs, llet, oli, pasta de sopa, macarrons, sucre, cafè soluble descafeïnat...); aliments en conserva (llegums cuits de 1/2 kg, fruita en almívar de 1/2 kg, tonyina, patés, sardines, olives, tomàquet fregit, conserves de verdura (espàrrecs, pèsols, mongetes tendres, carxofes...), aliments dolços (tingueu present que hi ha molts avis que són diabètics): galetes, xocolata, cola-cao, suc, llet condensada (pots petits), torrons, neules... i productes d'higiene personal: colònia, gel de dutxa.

Avismón Catalunya és una ONG que col·labora i dona suport a les persones grans sense recursos de Barcelona i des de fa molts anys porta una campanya d'apadrinament d'avis. Gràcies a l'ajuda poden oferir-los



petits arranjaments, i serveis de podologia, fisioteràpia, suport psicològic, neteja de la llar i perruqueria. També compta amb un equip de voluntaris que visiten o acompanyen els avis al metge i els assisteixen i col·laboren quan ho necessiten.

Més informació:

Avismón Catalunya
C/ Jocs Florals, 59 baixos, 08014 Barcelona
info@avismon.org - www.avismon.org
Tel.: 93 332 58 58

Està permès esperar passatge en el Pont Aeri de la T2, antiga terminal C

Es comunica que a la parada del Pont Aeri de la T2 (antiga Terminal C) de l'Aeroport de Barcelona, els taxistes, al seu criteri, poden agafar passatge i, per tant, no hi ha cap normativa que ho impedeixi. Ara bé, s'ha de respectar sempre el sistema de torns del servei vigent aplicable a tot l'aeroport referent als dies parells i senars.

(Aquesta informació rectifica l'apareguda en la revista Taxi 190, pàg. 26)

CONCERTS I ACTES QUE SE CELEBRARAN A L'ESTADI OLÍMPIC I EL PALAU SANT JORDI AQUESTA TARDOR

REGAL FCB VS LAKERS

DISNEY LIVE - Mickey's Music Festival

Palau Sant Jordi
Dies: 3, 4 i 5 de novembre, a les 18:30 h, i 6-7 de novembre, a les 12:00, 16:00 i 19:00 h

MIGUEL RÍOS "Rock hasta el final"

Sant Jordi Club
Dia: 4 de novembre. Hora: 21:30 h

BLIND GUARDIAN

Sant Jordi Club
Dia: 6 de novembre. Hora per confirmar

CHK+FOUR TET+CHINESE CHRISTMAS CARDS 2

Sant Jordi Club
12 de novembre Hora: 20:30 h
Chinese Christmas Cards 21:15 h
FourTet 22:30 h CHK

YANN TIERSEN

Sant Jordi Club
Dia: 13 de novembre. Hora: 21:00 h. Artista Convidat, 22:00 h Yann Tiersen

FREESTYLE MX MASTERS BCN

Palau Sant Jordi
Dia: 14 de novembre. Hora: 18:00 h

INTERPOL

Sant Jordi Club
Dia: 14 de novembre. Hora: 21:30 h

EL BARRIO "Duermevela"

Palau Sant Jordi
Dia: 20 de novembre. Hora: 21:30 h

ARCADE FIRE

Palau Sant Jordi
Dia: 21 de novembre. Hora: 21:30 h

ALICE COOPER

Sant Jordi Club
Dia: 23 de novembre (hora per confirmar)

SHAKIRA

Palau Sant Jordi
Dia: 24 de novembre. Hora: 21:30 h

MIGUEL RÍOS "Rock hasta el final"

Sant Jordi Club
Dia: 25 de novembre. Hora: 21:30 h

FESTIVAL PICNIC EXTRATERRESTRE IVAN FERREIRO + STANDSTILL + NAIWA

Sant Jordi Club
Dia: 26 de novembre. Hora: 21:30 h

MALDITA NEREA

Sant Jordi Club
Dia: 1 de desembre. Hora: 21:00 h

LADY GAGA "The monster ball tour"

Palau Sant Jordi
Dia: 7 de desembre. Hora: a les 22:00 h

MOTÖRHEAD

Sant Jordi Club 3
Dia: 17 de desembre (hora per confirmar)

THIRTY SECONDS TO MARS

Sant Jordi Club (hora i dia per confirmar)

El C. F. Taxi Barcelona jugó en Castellón para poner fin a la temporada 2009-2010

► Los jugadores y la directiva del Club Fútbol Taxi Barcelona presidida por el taxista Enrique Guibernau, organizaron el viaje anual fin de temporada que se organiza siempre durante algún fin de semana de verano. En esta ocasión, el punto elegido por el equipo fue Castellón, donde quisieron conjugar deporte con ocio enfrentándose en un partido amistoso con los veteranos del Castellón Fútbol Club.

Aunque el equipo de taxistas de Barcelona perdió por 3-2, el partido fue muy disputado, pero al mismo tiempo emocionante y divertido ya que una vez más los pases y la tensión lógica de un partido dieron paso al compañerismo y al *fair play* entre jugadores.

El equipo, que viajó a Castellón acompañado de familiares y amigos, programó también una visita



Equipo Club Fútbol Taxi Barcelona.

especial a las cuevas de Vall d'Uixó antes de su regreso a Barcelona.

El Club Fútbol Taxi Barcelona se ha consolidado a lo largo de los últimos años y ha forjado un equipo cada

vez más sólido gracias al esfuerzo personal y deportivo de un grupo de taxistas que semana tras semana se entrena en el Club Meiland del distrito de Sant Andreu.

El certificat digital IDCAT es pot encara sol·licitar a les oficines de l'IMT

Els taxistes ja poden fer diversos tràmits en línia a través del portal web de l'IMT: www.taxibarcelona.cat (sol·licitud d'hora per a la ITV, posar un anunci per comunicar la venda o compra d'una llicència, la demanda o oferta d'assalariats, etc.). Pròximament es posaran en línia altres possibilitats de consultes i gestions que necessitaran una identificació segura a través del certificat digital.

Per això recordem que des de l'estiu de 2008, els taxistes interessats poden sol·licitar en les oficines d'atenció de l'IMT el certificat digital IDCAT que els identificarà per fer aquests tràmits. L'IMT des del 2008 està autoritzada per l'Agència Catalana de Certificació CATCert per actuar com a entitat de registre col·laboradora idCAT.

Mor Pedro Martínez Martínez, actiu defensor de les demandes del sector

El 25 d'agost passat va morir el taxista Pedro Martínez Martínez, als 82 anys. Pedro va ser president de la Gremial del Taxi i va participar sempre activament en diverses iniciatives que es van dur a terme en el sector. Va ser un dels primers membres fundadors de la Banda de Música del Taxi.

Des d'aquí fem arribar als seus familiars i amics taxistes el condol per la seva pèrdua.

123 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

► Fins al 30 de setembre de 2010, 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

7	609	1465	1925	2844	4184	4728	6184	7561	8295	9486	9937	10763
12	888	1510	2036	2928	4282	4991	6185	7590	8314	9514	10060	10832
23	902	1581	2118	3020	4332	5076	6388	7590	8643	9585	10067	10971
67	1060	1592	2142	3104	4372	5222	6406	7680	8769	9634	10216	
160	1084	1609	2234	3298	4399	5348	6542	7682	8938	9665	10241	
316	1126	1673	2280	3422	4441	5407	6559	7743	9038	9708	10414	
421	1131	1678	2398	3642	4489	5471	6806	7866	9051	9741	10456	
433	1298	1711	2523	3803	4543	5550	7037	7893	9388	9771	10627	
537	1320	1787	2579	4104	4567	5652	7055	7975	9421	9854	10725	
540	1330	1847	2635	4115	4662	6049	7549	7979	9451	9869	10732	

Publicitat



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

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

PRIMERA
CUOTA
GRATIS

93 551 93 68



Denúncies i sancions

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

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2009/1033	C: 51642	26 Juliol 2010	60,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2010/48	L: 5457	26 juliol 2010	100,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2010/52	L: 340	26 juliol 2010	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2010/305	C: 26507	26 juliol 2010	1.251,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2010/324	C: 52340	26 juliol 2010	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/340	C: 26507	26 juliol 2010	100,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2010/312	L: 1261	06 agost 2010	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2010/378	C: 51186	06 agost 2010	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/380	C: 51280	06 agost 2010	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/398	C: 41913	06 agost 2010	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2010/364	L: 5589	22 setembre 2010	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2010/393	L: 5589	22 setembre 2010	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2010/394	C: 47480	22 setembre 2010	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/399	L: 6366	22 setembre 2010	60,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2010/416	L: 9543	22 setembre 2010	251,00	53 2 c del RMT	Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2010/417	L: 9543	22 setembre 2010	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/418	C: 41641	22 setembre 2010	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/437	C: 48637	30 setembre 2010	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.

Edictes de notificació de proposta de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2009/615	C: 46021	26 juliol 2010	50,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2010/33	C: 50473	26 juliol 2010	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/148	L: 56	26 juliol 2010	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2010/62	L: 10672	09 agost 2010	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2010/76	C: 33386	09 agost 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/86	C: 45645	09 agost 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/213	L: 8386	09 agost 2010	750,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2009/635	C: 42369	10 agost 2010	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2010/80	C: 45664	10 agost 2010	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/693	L: 3420	22 setembre 2010	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2009/977	C: 46908	22 setembre 2010	125,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/997	C: 50657	22 setembre 2010	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/74	C: 47760	22 setembre 2010	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2010/88	L: 8039	22 setembre 2010	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2010/104	C: 44008	22 setembre 2010	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2010/111	C: 33386	22 setembre 2010	150,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/123	L: 6407	22 setembre 2010	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2010/128	L: 1673	22 setembre 2010	2.500,00	52 2 del RMT	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.
2010/135	L: 1084	22 setembre 2010	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/137	L: 2928	22 setembre 2010	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/139	L: 4489	22 setembre 2010	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/140	L: 5222	22 setembre 2010	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/143	L: 9388	22 setembre 2010	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2010/157	L: 1637	22 setembre 2010	60,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2010/144	L: 10172	27 setembre 2010	251,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.

Edictes de notificació de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2009/2	C: 45650	26 juliol 2010	30,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/281	C: 47680	26 juliol 2010	251,00	53 2 i del RMT	No respectar el torn a les parades.
2009/406	C: 40574	26 juliol 2010	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/448	C: 45650	26 juliol 2010	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/453	C: 45650	26 juliol 2010	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/518	L: 9634	26 juliol 2010	251,00	53 2 i del RMT	No respectar el torn a les parades.
2009/520	C: 45809	26 juliol 2010	30,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/537	C: 43600	26 juliol 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/593	L: 2586	26 juliol 2010	30,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2009/660	L: 8386	26 juliol 2010	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2009/796	C: 30343	26 juliol 2010	250,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/82	L: 1364	26 juliol 2010	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/852	L: 9543	28 juliol 2010	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/452	C: 46772	10 agost 2010	30,00	54 10 a del RMT	No admetre el número de viatgers autoritzats o admetre'n més.
2009/551	C: 49983	10 agost 2010	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/599	C: 43585	10 agost 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/601	C: 49998	10 agost 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/602	C: 47780	10 agost 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/733	C: 50627	10 agost 2010	30,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2009/777	C: 45310	10 agost 2010	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/848	L: 8583	10 agost 2010	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/853	L: 9738	10 agost 2010	75,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/891	L: 1889	10 agost 2010	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/927	L: 7750	10 agost 2010	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2009/1008	C: 47572	10 agost 2010	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/111	L: 5555	22 setembre 2010	150,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/596	L: 4379	22 setembre 2010	2.500,00	52 4 del RMT	Incomplir les obligacions de prestació continuada.
2009/604	C: 33386	22 setembre 2010	1.250,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/708	C: 49998	22 setembre 2010	150,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/715	C: 50936	22 setembre 2010	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplement no autoritzats.
2009/762	L: 7726	22 setembre 2010	251,00	53 2 k del RMT	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.
2009/1051	C: 43638	22 setembre 2010	250,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2010/21	C: 43638	22 setembre 2010	250,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.

El Volkswagen Caravelle i el Chevrolet Epica s'incorporen al parc de taxis de l'AMB



Vehicles nous aplicats a llicència de taxi des de l'1 de juliol fins al 30 de setembre	
En aquest període els taxistes renoven el seu vehicle al mateix ritme que en 2009	
Marca i model	Nous
SEAT ALTEA XL	76
TOYOTA PRIUS 09	62
SKODA OCTAVIA	53
SKODA OCTAVIA 05	46
SEAT ALHAMBRA	8
SKODA SUPERB	6
MERCEDES 212	7
OPEL ZAFIRA	6
PEUGEOT 407 BREAK	4
CHEVROLET EPICA	4
FIAT LINEA	3
SKODA SUPERB 08	3
CITROËN C8	2
VOLKSWAGEN PASSAT B6	2
PEUGEOT 407	2
VOLKSWAGEN CARAVELLE	2
MERCEDES 212 BREAK	2
RENAULT MEGAN SCENIC	1
VOLKSWAGEN JETTA 07	1
TOTAL	290

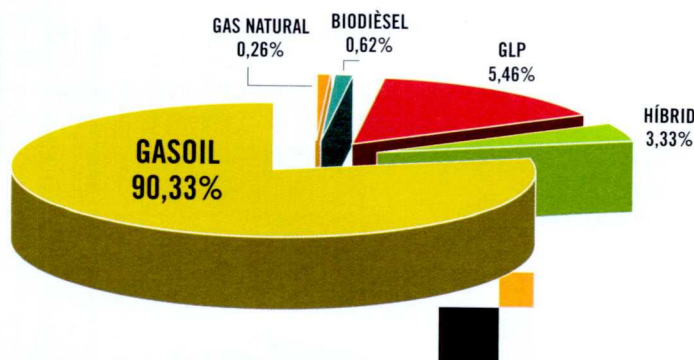
Vehicles aplicats a llicències actives segons marca i model en data 30-09-2010

Marca i model	Quantitat	Percentatge
SKODA OCTAVIA	1825	17,50
SEAT ALTEA XL	1607	15,41
SKODA OCTAVIA	1098	10,53
SEAT TOLEDO 09	920	8,82
SEAT ALHAMBRA	806	7,73
SEAT TOLEDO 04	806	7,73
PEUGEOT 406	628	6,02
CITROËN C5	338	3,24
OPEL VECTRA C	309	2,96
SKODA SUPERB	256	2,45
TOYOTA PRIUS 09	202	1,94
MERCEDES 211	166	1,59
TOYOTA PRIUS	133	1,28
NISSAN ALMERA	117	1,12
PEUGEOT 407	113	1,08
MERCEDES 210	97	0,93
VOLKSWAGEN PASSAT B6	90	0,86
VOLKSWAGEN PASSAT 99	89	0,85
OPEL ZAFIRA	76	0,73
FIAT CROMA 05	69	0,66
PEUGEOT 407	67	0,64
VOLKSWAGEN JETTA 07	59	0,57
MERCEDES 203	58	0,56
CITROËN C8	56	0,54
SKODA SUPERB 08	53	0,51
FIAT ULYSSE	52	0,50
SEAT TOLEDO	38	0,36
NISSAN PRIMERA 02	31	0,30
PEUGEOT 806	26	0,25
OPEL VECTRA B	24	0,23
MERCEDES 212	23	0,22
CITROËN XANTIA	22	0,21
CHEVROLET EPICA	20	0,19
PEUGEOT 307 BREAK	19	0,18
MERCEDES 211 BREAK	17	0,16
MERCEDES 202	16	0,15
FIAT LINEA	15	0,14
FORD MONDEO 02	11	0,11
RENAULT 21	10	0,10
MERCEDES 124	6	0,06
MERCEDES 201	6	0,06
MERCEDES 212 BREAK	5	0,05
FIAT MAREA	5	0,05
FORD MONDEO	4	0,04
CITROËN EVASION	4	0,04
NISSAN PRIMERA 97	3	0,03
OPEL VECTRA	3	0,03
RENAULT LAGUNA	3	0,03
VOLKSWAGEN GOLF VAR.	3	0,03
VOLKSWAGEN GOLF VAR.	3	0,03
LTI CARBODIES	2	0,02
NISSAN PRIMERA	2	0,02
PEUGEOT 405	2	0,02
RENAULT MEGAN SCENIC	2	0,02
VOLKSWAGEN PASSAT	2	0,02
VOLKSWAGEN CARAVELLE	2	0,02
NISSAN SERENA	1	0,01
LTI TXII BRONZ	1	0,01
FORD SIERRA	1	0,01
OPEL OMEGA	1	0,01
TOTAL	10.428	

Combustibles utilitzats al parc de taxis de l'AMB

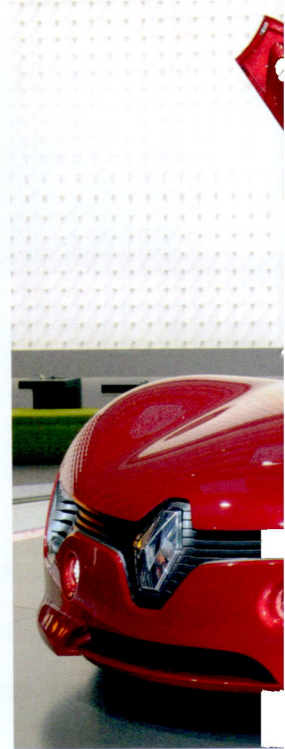
Octubre de 2010

Gasoil	9414
GLP	569
Híbrid	347
Biodièsel	65
Gas Natural	27





Seat Ibe.



Renault DeZir.

SALÓN DE PARÍS

Enchufados a la corriente

Maria Àngels Pujol
mapujol@arrakis.es

¿El futuro de la automoción será el coche eléctrico? Eso es lo que parece si nos atenemos a lo que se pudo ver en el pasado Salón del Automóvil de París que se celebró en la primera quincena de octubre. Las marcas constructoras van ampliando su oferta de coches eléctricos, algunos de ellos con fecha de comercialización muy inmediata y otros a un plazo que no va más allá de uno o dos años. Bien es cierto que el principal problema que el tiene coche eléctrico en la actualidad son las baterías, de ion-litio la mayoría, que hacen que su precio sea bastante elevado. Pero como en toda tecnología nueva, el tiempo y un incremento en la producción se encargarán de bajar costes y hacerlo más asequible.

Este año o a primeros del 2011 se empezarán a comercializar en España

Mientras llega ese momento, ya hay coches que hemos visto en París que a finales de este año o en los primeros meses de 2011 se empezarán a vender en nuestro mercado. Es el caso del Peugeot iOn, el Citroën C-Zero y el Mitsubishi i-Miev. Tres modelos surgidos del mismo proyecto de colaboración entre el grupo francés PSA y

Mitsubishi. Cada marca ha hecho su modelo, pero la base técnica es la misma. Tomemos como ejemplo el Citroën C-Zero que hemos tenido ocasión de conducir. Es un pequeño coche de 3,46 metros con una carrocería de cinco puertas y cuatro plazas, con un maletero de 166 litros de capacidad. El motor eléctrico ofrece una potencia de 64 CV que le permiten circular a velocidad media de 80-90 km/h aunque puede alcanzar los 130 km/h de velocidad máxima. Tiene una autonomía de 150 kilómetros en función del tipo de conducción que se adopte y es absolutamente limpio en emisiones de cualquier tipo. Sus baterías se recargan enchufado a la red doméstica durante seis horas o bien en un puesto de carga rápida donde en tan sólo media hora se obtiene ya el 80 por ciento de la carga total. El precio ronda los 30.000 euros sin impuestos y a falta de aplicarle la ayuda gubernamental que puede estar en torno a los 5.000 euros.

Otro modelo que llegará en julio de 2011 a nuestras carreteras y que se pudo ver en París es el Nissan Leaf. Con 4,45 metros de longitud, está homologado para cinco plazas y el maletero tiene una capacidad de 330 litros. Es, pues, un coche familiar con un diseño muy llamativo, con una carrocería de formas suaves y redondas, un morro corto y una trasera muy personal por el



Nissan Townpod.

diseño de los pilotos y la ausencia de tubo de escape. Levantando la trampilla de la calandra se accede a las tomas para la recarga de las baterías, una lenta que precisa ocho horas y se realiza conectando a la red doméstica, y otra rápida que en 30 minutos recarga el 80% y que debe hacerse en los postes establecidos a tal fin. Las baterías de ion-litio van ubicadas bajo el piso. El motor eléctrico ofrece 108 CV de potencia, puede llegar a los 140 km/h, tiene una autonomía que puede llegar a los 160 km/h y al igual que todos los eléctricos, lo que más sorprende conduciéndolo, es el silencio que reina en el interior del coche. El precio rondará los 30.000 euros.

Renault es otra de las marcas que apuestan decididamente por el coche eléctrico y en el certamen parisino lo demostró ampliamente con varios modelos. Si buscamos un coche deportivo, aunque su producción en serie no se realizará tal cual, está el DeZir, un cupé biplaza con un motor de 150 CV y que es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 5 segundos. Si lo que nos interesa es un utilitario convencional, está el Zoe, un modelo muy parecido en tamaño al Clio y que saldrá a la venta en 2012 con una producción que estará en torno a las 150.000 unidades anuales; va provisto de un motor de 80 CV y tendrá una triple posibilidad de carga: enchufado a la red doméstica, carga rápida, o por rápido intercambio de baterías en puntos especializados. La última propuesta de Renault se fabricará en Valladolid y, se llama Twizy. Es un urbano de tres ruedas de 2,32 metros, un motor de 20 CV y una autonomía de 100 kilómetros.

Seat también se interesa por los coches eléctricos y en París presentó el IBE, el máximo exponente de la tecnología eléctrica española que verá la producción en serie

en dos años. Es un cupé de tamaño contenido, cien por cien eléctrico y que, de momento, ya vislumbra las líneas de diseño de los próximos modelos de la marca. El motor eléctrico es capaz de rendir en un momento puntual 120 CV pero se limita de forma constante a 68 CV; su autonomía es de 130 kilómetros y se necesitan cinco horas enchufado a la red normal para recargar las baterías.

El deportivo eléctrico Jaguar C-X75

Para concluir con las novedades eléctricas vamos a hablar de tres modelos a cual más diferente. El exponente más deportivo es el Jaguar C-X75 realizado para conmemorar el 75 aniversario de la marca británica, hoy en manos de la india Tata. Totalmente en aluminio y con cuatro motores eléctricos, uno para cada rueda, dispone nada menos que de 780 CV, con lo que puede alcanzar una velocidad máxima de 330 km/h y pasar de 0 a 100 km/h en tan sólo 3,4 segundos. Los otros dos modelos son prototipos que raramente verán la luz como vehículos en serie, pero sí acumulan mucha tecnología. Uno es el Nissan Townpod, un estudio de lo que podría ser un coche comercial que sorprende tanto por su diseño como por sus seis puertas, ya que el portón trasero está dividido en dos y que monta el mismo motor que el Leaf. El otro modelo es el Kia Pod, un urbano de tres plazas con un diseño muy atrevido y cuyo motor eléctrico de 68 CV le autoriza a disponer de una autonomía máxima de 190 kilómetros.

Como se puede ver, queda todavía mucho camino por recorrer para que los eléctricos sean una realidad al alcance de todos, pero su presencia es cada vez más numerosa en los salones y eso es una muestra de la voluntad de los fabricantes de seguir avanzando en este terreno.

Es presenta als Estats Units un model de vehicle dissenyat per a persones amb mobilitat reduïda

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

L'empresa nord-americana The Vehicle Production Group LLC (VGPC), amb seu a Florida, acaba d'introduir en el mercat automobilístic d'aquell país un model de cotxe pensat específicament per a persones amb mobilitat reduïda, però també amb vocació polivalent.

Es tracta del vehicle model MV-1 que ha estat avalat i té el suport de la institució Americans with disabilities Act (ADA), que s'encarrega d'evitar la discriminació de les persones, en aquest cas, amb disminucions físiques i psíquiques.

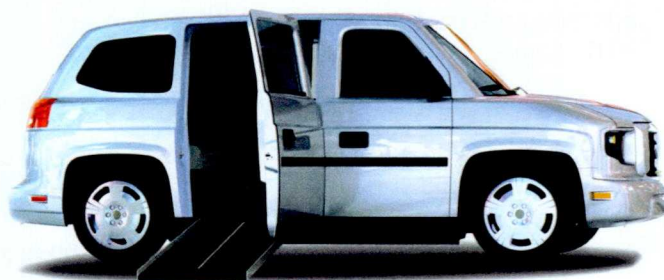
El vehicle MV-1 es presenta amb una carrosseria resistent i una rampa lateral desplegable, antilliscant, que es plega sota el vehicle sense restar espai al seu interior i amb garanties de seguretat per al passatger. És d'accés fàcil i còmode per a l'extensa gamma de cadires de rodes. Disposa d'un interior molt ampli amb capacitat per a sis persones. El passatger que hi accedeix amb la cadira de rodes té un espai generós per accionar-la sense esforç i es pot situar al costat del conductor.

Una altra particularitat del model MV-1 és que ha estat dissenyat i equipat des de fàbrica amb el sistema de gas natural comprimit (GNC), que s'emmagatzema en tres dipòsits molt ben integrats en el vehicle i que estan situats en la part posterior, sota el maleter, de manera que no li resten capacitat. Per garantir la seguretat de tots els ocupants, els equips de seguretat estan integrats en tot el vehicle.

Els fabricants d'aquest model consideren que és un vehicle ideal per a flotes de taxi i no dubten que es generalitzarà en els diferents estats nord-americans. De fet, va ser presentat en diferents ciutats nord-americanes en el període d'avaluació del model. Es comercialitzarà a partir del mes d'octubre amb un cost aproximat de 40.000 \$.

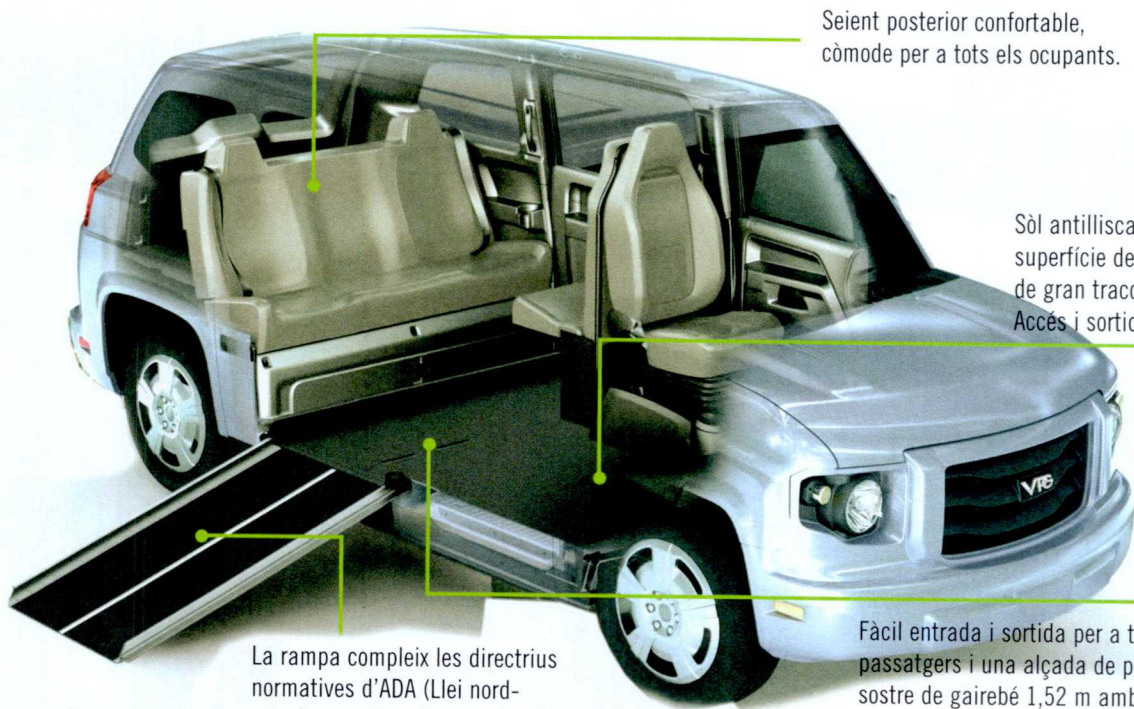


MV-1, el primer vehicle nord-americà pensat per a les persones amb problemes de mobilitat.



Una rampa antilliscant dona seguretat al passatger i li permet situar-se còmodament i sense un esforç addicional al costat del conductor.

El model MV-1 ha estat presentat també als premis anuals The da Vinci Awards, que reconeix les innovacions tecnològiques que afavoreixen la igualtat d'accés i l'oportunitat de tothom i ajuden a superar les limitacions físiques de les persones. Els beneficis que es deriven d'aquest premi es destinen a la Societat Nacional d'Esclerosi Múltiple de Michigan, que compta amb 18.000 beneficiaris.



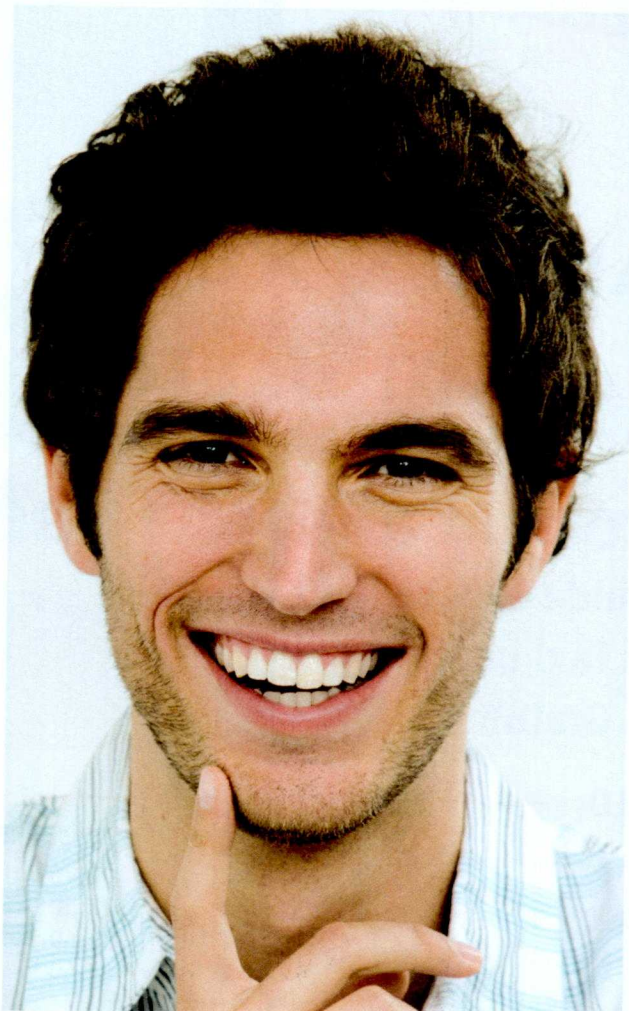
Seient posterior confortable,
còmode per a tots els ocupants.

Sòl antilliscant i
superfície de la rampa
de gran tracció.
Accés i sortida segurs.

La rampa compleix les directrius
normatives d'ADA (Llei nord-
americana sobre discapacitats).

Fàcil entrada i sortida per a tots els
passatgers i una alçada de pis al
sostre de gairebé 1,52 m amb esglaó
baix.

Publicitat



BBVA

Manu està d'enhorabona
perquè ja té llicència. I tu?

Vina al BBVA i finança
la teva llicència de taxi
sense hipotecar la
teva casa.

Si ets **taxista de l'àrea metropolitana de Barcelona**,
pregunta com aprofitar aquesta i altres avantatges exclusius
a qualsevol **Oficina BBVA**.

Aprofita el teu banc.

adelante.

Finançament consistent en la formalització del préstec amb garantia pignoratícia de la llicència per a la prestació dels serveis urbans de taxi, subjecte a les condicions habituals d'aprovació del BBVA. Oferta vàlida des de l'01/09/2010 fins al 31/12/2010.



NOU **SEAT** ALTEA XL

Present i futur del TAXI

Diesel

**Gas
Ecològic**

El millor preu i servei el trobarà a Auto Fuber

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

OFERTES 2010

Inspecció 15.000 Kms. Oli + Filtre Oli + Revisió amb Màquina Diagnosi	62,80 €	62,80 €
Inspecció 30.000 Kms. Oli + F. Oli + F. Aire + F. Polen + Revisió amb Màquina Diagnosi	125,00 €	127,30 €
Substitució Pastilles Frens Davaners	71,10 €	86,60 €
Substitució Pastilles Frens del Darrera	52,20 €	67,50 €

SEAT ALTEA XL
SEAT toledo
TOTS ELS MODELS

SEAT alhambra
TOTS ELS MODELS

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

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

Auto Fuber

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

Servei Integral de l'Automòbil

Àrea d'Atenció al Client

Àrea de Vendes

Recanvis i Accessoris

Mecànica

Electrònica

Planxa i Pintura

Alineat, Equilibrat i Neumàtics

Més de cinquanta anys al servei del TAXI ens avalen



No tanquem al migdia



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

El juramento

Óscar González, taxista y deportista

Antes de salir al campo, se juramentaron. Quizá quedarán inutilizados como los navíos del almirante Antonio de Oquendo, varados en la Batalla de las Dunas, pero las jarcias y la compostura de los hombres breados por las inclemencias empujaría la empresa hacia adelante. En el banquillo del vestuario, Óscar González (Barcelona, 1982) se ataba los cordones del calzado, diseñado para descongestionar el medio campo y frenar las embestidas de carnero del rival. Su posición habitual, central. Óscar es el benjamín del equipo Radio Taxi Central, un grupo de taxistas aficionados al deporte (o al revés) que juega a fútbol siete en la Liga de Meiland, en los terrenos de la avenida de l'Estatut de Catalunya, en Barcelona.

Jesús Martínez
revista-taxi@amb.cat

Fue en casa de "la Caixa". Cuartos de final de la Copa Catalunya de empresas. Tenían que disputar aquel partido como si abrieran con él la espita para rociarse con la llu-

via de oro de sus triunfos. Orgullo. Pasión. Nobleza.

Antes de salir al campo, se juramentaron. El capitán Fernando Hierro hizo lo mismo antes de salir contra la escuadra italiana en los cuartos de final del Mundial de Estados Unidos, en 1994, en el

aciago encuentro en el que Tassotti le dio un codazo a Luis Enrique, con el que le rompió el tabique.

Óscar González, de corvina mirada, recia musculatura y acompasados ademanes de director de orquesta, sentado en el vestuario, con el resto de los gladiadores, apoyaba las manos en el arcén de sus rodillas, y oía tras las cortinas de damasco del silencio el vacuo runrún de la esperanza que sobresale en los días finales.

A su lado, las herramientas con las que labrar la victoria tenían nombres y apellidos. Rafael, lateral derecho, taxista de costumbres regulares y piernas elásticas de arlequín con las que encarrilar las bandas sin ser visto —el Robinho blanco como el ampo de la nieve—, indagaba en lo más profundo de sus pensamientos las causas que les habían llevado al sitio que ahora ocupaban, lejos del tráfico de las horas punta y de los cancerberos de la Guardia Urbana.

A su lado, Matías, lateral izquierdo, taxista de formación básica y de concurrentes dictámenes en las protuberancias de sus más profundos soliloquios. Hablaba cuanto quería con quien quería, fuera o no



Óscar es hijo, sobrino, cuñado y primo de taxistas.

partícipe de sus convicciones, y hablaba y hablaba hasta morderse sus propias palabras, con las que entablaba una partida de damas.

A su lado, Enrique, mediocentro, taxista de apatías insufribles, el palafrenero mayor para llevar el balón sobre su montura, autista en apariencia, activo en sus líneas, que blasona de valiente.

Enfrente, Folch, el portero, taxista prudente y vigoroso, de invariables pálpitos cuya lectura incumbía más a las adivinanzas del ciego Tiresias que a las quinielas del *Carrusel Deportivo*.

A su lado, descansado, José, mediapunta, taxista de quisquillosas manías, porfiado en ganar, obstinado, el esperón del *Santo Cristo de Maracaibo*.

Por último, el mascarón de proa, Rafa, taxista delantero, el canal por el que discurría el agua de la imaginación, con las tácticas de consumada belleza encaminadas a convertirse en goles de una factura inigualable.

Con las camisetas de sus patrocinadores (Mastertaxi, Avenida de Roma 122 y Gestoría Bé i Bo), Rafael, Matías, Enrique, Folch, José, Rafa y Óscar, el último en entrar y el más despierto no por ser el menor de edad, se apiñaron para prometerse la invencibilidad.

Óscar González, hijo de taxista, so-



Taxista desde 2008.

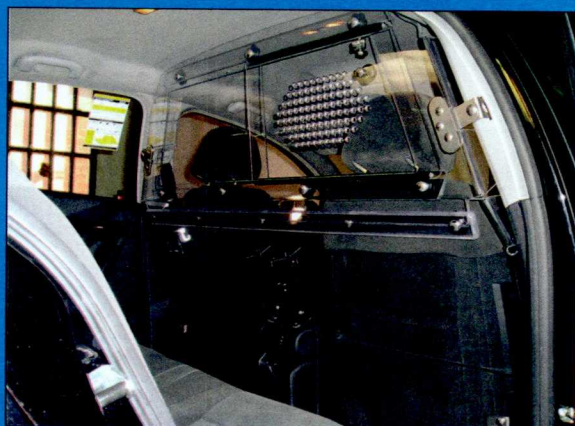
“Óscar es el benjamín del equipo Radio Taxi Central, un grupo de taxistas aficionados al deporte (o al revés) que juega a fútbol siete en la Liga de Meiland”

brino de taxistas, cuñado de taxistas y primo de taxistas, cogió el taxi Peugeot 407 SW de su padre, José María, y se echó a las rondas, suelto como un puñado de arena en el mar de Aral. Salido de la escuela técnico-profesional Xavier, en la que estudió un módulo de enfermería, dejó las gasas y las venopunciones por el bien de la ciencia. “Me hubiera gustado hacer Medicina, pero vi que no era lo mío”, se escurre, y se pide un agua sin gas en la cervecería Sants Bier de plaza de Sants. “Trabajé de camarero, en la obra,

de repostador en una gasolinera, hasta que mi padre me aconsejó que me sacara el carné de autocar y luego el de taxi.”

En el 2008 dio el primer paso. “Durante mi primera carrera, continuamente llamaba a mi padre para preguntarle las dudas que me acosaban. Cogí a una chica en la avenida de Vallcarçà, en dirección a la calle de Sardenyà con Rosselló. Le expliqué que era mi primera carrera y se mostró muy comprensiva. No hubo ningún problema. Fueron mis

Publicitat



MAMPARAS DE SEGURIDAD PARA TAXI

SEGURTAX®

- MAMPARAS DE SEGURIDAD CON VENTANA CORREDERA Y AGUJEROS
- FABRICADA EN POLICARBONATO LEXAN TRANSP. DE 6 mm. ANTI-RAYA
- TOTALMENTE EXTRAIBLE - SIN DESTAPIZAR NI PERFORAR EL COCHE
- NO OCUPA ESPACIO - SE ADAPTA A LA POSICIÓN DE SU ASIENTO

ATENCIÓN AL CLIENTE: TEL.: 937 859 207 - www.segurtax.com



Óscar con sus compañeros del Club de Fútbol Taxi Barcelona.

primeros siete euros del taxi”, atesora, y recuerda entonces cuál fue el motivo por el que el taxi le impulsó a jugar al fútbol (o a la inversa): “Mi padre, que hace el turno de tarde (yo trabajo de cuatro y media de la madrugada hasta las tres y media de la tarde), siempre me llevaba a los partidos que se organizaban entre taxistas vinculados a Radio Taxi Barcelona, en la cual estamos inscritos. Me llevaba a verlos jugar. En el 2004, me ficharon”.

Acaban de fichar, sin saberlo y gratis, a un jugador formado en las dárseñas del deporte rey. Óscar, hincha del Real Madrid, ha querido emular a Michael Laudrup, y el caudal de sus regates ha ido corroborándolo (“claro que el Madrid, hoy, está de capa caída, en construcción”). Su ficha: desde los ocho hasta los 14 años, en el Sant Lluís de Nou Barris, con el que quedó tercero en la Copa Catalunya de fútbol sala, en la cate-

“Trabajé de camarero, en la obra, de repostador en una gasolinera, hasta que mi padre me aconsejó que me sacara el carné de autocar y luego el de taxi”

goría de cadetes; desde los 14 hasta los 16 años, en el club de fútbol de la Fundació Brafa; desde los 16 hasta los 20 años, ya *amateur*, en la Unió Esportiva Cerro, de Trinitat Vella, integrada en la Federació Catalana de Futbol, en primera regional; desde los 21 años, además de en Radio Taxi Central —“en el que no somos tan malos; tenemos temporadas buenas”, y en el que se entrena los martes—, juega con sus amigos de barrio en el Helas. En este último equipo, el 24 de septiembre pasado, se alzó con la Copa Mercè, primero de una liguilla “más o menos como la Super Bowl”. En el Helas se entrena los lunes. Siempre, con el número seis en el dorsal, “mi número de la suerte”.

Hace medio año, Óscar se rompió el ligamento lateral interno de la rodilla. Durante tres meses, ha estado de baja, con la pierna inmovilizada. “Fue una torcedura tonta, aún hoy voy al fisioterapeuta.”

Fue en casa de “la Caixa”. Cuartos de final de la Copa Catalunya de empresas. Antes de salir al campo, se conjuraron, en un sanedrín propio del Partido Comunista de los Pueblos de España. Los Siete: Rafael, Matías, Enrique, Folch, José, Rafa y Óscar. El poeta William Morris se refería al destino en *Una canción de muerte*: “Aquí se encuentra la señal de que vamos a romper nuestra prisión”.

Saldrían a ganar. Y ganaron.

Inés y la alegría, de Almudena Grandes



Tusquets, Barcelona, 2010. 736 pàgines. 24 euros

Salvador Redón

revista-taxi@amb.cat

He arrencat les lectures de la tardor amb una novel·la que s'ajusta com un guant a l'ambient d'aquesta estació. Ho fa perquè parla de decadència i de derrota, però també d'esperança i de dignitat. Fulles que cauen, cels de plom i llums obliqües: vida i miracles de les persones que lluitaren per una causa noble, la d'una Espanya avençada que el franquisme estroncà; vida i miracles també, i en particular, d'una dona en temps de guerra i en temps d'una eterna postguerra. I ho fa, això d'ajustar-se a l'estació, també per una coincidència cronològica: el principal nucli de l'acció va esdevenir-se, a més realment, a finals d'octubre de 1944.

El llibre en qüestió és obra d'Almudena Grandes, escriptora madrilenya nascuda l'any 1960 i confirmada com una de les grans veus femenines de la literatura espanyola contemporània. Em permetré recordar que és l'autora de *Las edades de Lulú*, *Te llamaré Viernes* o *El corazón helado*, entre d'altres moltes obres beneïdes pel públic i la crítica, a més d'haver inspirat diverses pel·lícules. Almudena Grandes també col·labora amb la premsa, per exemple amb una columna setmanal a *El País*.

La Inés del títol és filla d'una família falangista, però durant la Guerra Civil descobreix que el seu bàndol és el republicà, fet que li reportarà la pressió i la humiliació per part dels



vencedors. Inés s'escapa quan s'assabenta de l'ocupació de la Vall d'Aran per part dels guerrillers de la Unió Nacional Espanyola, impulsada pel Partit Comunista, en un intent desesperat per cridar l'atenció d'uns països aliats que, si bé ja estan arraconant Hitler, semblen haver-se oblidat del feixisme imperant a Espanya. Allà hi trobarà l'amor, de la mà del capità Galán, i el rostre agre d'una nova derrota i de l'exili. Inés no defallirà en el seu compromís, ni en el goig de viure –l'alegria– malgrat l'oblit i la indiferència generalitzada que anegaran tant la gesta d'Aran com els gestos vitals d'uns lluitadors que mai més no trobaran el caliu d'una pàtria que havien estat a punt d'assolir, per la qual s'havien deixat la pell i el millor de si mateixos.

Ahora, Almudena Grandes aprofita per desgranar la Història. La veu d'una narradora que no pot ser altra que ella mateixa, analitza les fonts i

especula sobre la veritat de tot plegat: la bondat de la lluita antifranquista. Un compromís individual i col·lectiu exemplar, però esquitxat per les misèries de l'ésser humà; els interessos personals i el pes de les passions enfrontats a la generositat i el sacrifici abnegat i heroic d'uns personatges atrapats pel moment. Franco, els seus germans i germana, Carrillo o Pasionària esdevenen, ells també, entre d'altres noms coneguts, personatges de la novel·la, homes i dones sotmesos al judici dels seus contemporanis i de la Història. I l'escriptora sentència: condemna els primers i indulta els segons, però, sobretot, reivindica les dones i els homes anònims, aquells que no han passat a les pàgines dels manuals, fidel a un compromís personal del qual ha fet bandera públicament.

Amb *Inés y la alegría*, Almudena Grandes ha emprès un repte descomunat. Vol publicar sis volums agrupats sota l'epígraf "Episodios de una guerra interminable", sis novel·les independents que haurien d'esdevenir sis grans frescos de la Història recent d'Espanya, la de la resistència antifranquista. Ja n'ha escrit els dos primers, i té clars els títols i els continguts dels quatre restants. El model que l'ha inspirat ha estat Benito Pérez Galdós i els seus *Episodios Nacionales*, però les similituds acaben aquí. Grandes opta per les petites gestes, i escriu amb una soltura gens decimonònica, dominant les tècniques contemporànies. El resultat, malgrat alguns petits detalls –tan menors que els obviaré–, és superb hores d'ara.

El Paral·lel que volem

Lluís Permanyer, cronista de Barcelona

El Paral·lel ha derivat en els últims decennis en una carretera vorejada per un ambient anònim, gris i entristit. Sembla mentida que aquesta mateixa avinguda fos des de començaments del segle XX l'eix de l'espectacle més important i viu de la ciutat.

El nom li va atorgar l'urbanista Ildefons Cerdà, creador de l'Eixample, en seguir la mateixa orientació del paral·lel 41. Li va donar una amplada que va ser considerada exagerada pels propietaris, que haurien de patir unes expropiacions molt mal pagades. L'Ajuntament els va proposar guanyar cinc metres per banda amb la creació de porxos. Alguns ho van acceptar, i per això en veiem uns comptats exemples; altres van optar per interposar un plet. Davant la incertesa de quina opció guanyaria, la majoria va esperar a construir. Entretant, van posar els solars en lloguer a baix preu. Per això s'hi van instal·lar barraques provisionals de fusta, amb tota mena d'ofertes; cafès, tavernes,



teatres, *music-halls* i atraccions improvisades.

El primer escenari va ser inaugurat el 1892: Circo Español Modelo, transformat des de fa uns dies en Arteria Paral·lel. L'èxit de la proposta va ser molt imitada, fins a l'extrem que el 1912 ja hi havia deu teatres, cinc cafès concert (*music-hall*) i bastants cafès. Les voreres del Paral·lel eren el

doble d'amples que les de l'Eixample, la qual cosa va ser aprofitada pel cafeter Carabén (avi del gerent del Barça que va fitxar Cruyff: Armand Carabén) per instal·lar-hi la terrassa més gran de Barcelona i segurament d'Europa, la del *café Español*.

El Paral·lel va gaudir inesperadament d'una època daurada, gràcies a la neutralitat espanyola durant la Primera Guerra Mundial. Les fortunes enormes guanyades amb rapidesa eren malbaratades en nits orgiàstiques: joc, dones, xampany i amb la "deessa blanca" (cocaïna) circulant sense ocultació per damunt de les taules dels cafès. Va ser llavors que no solament es va consolidar aquest eix de l'espectacle, artístic i ciutadà, sinó que va impulsar tot l'entorn. El carrer Nou de la Rambla no tancava mai, i per això en esclatar la Guerra Civil alguns establiments van descobrir que no tenien portes.

Era un món més agosarat que el que s'exhibia a Berlín, Hamburg, París o Marsella.



Malgrat la brutal censura imposada pels militars i els rosegaltars, el Paral·lel va sobreviure les dictadures de Primo de Rivera i de Franco: segurament perquè la intuïció dels ciutadans els va permetre adonar-se aviat que aquell era l'únic espai de llibertat col·lectiva que resistia i se la jugava. Va sucumbir, en canvi, a l'especulació immobiliària. I la regidora Maria Aurèlia Capmany, en comptes d'injectar vida en els llocs on hi havia hagut escenaris, va portar el Mercat de les Flors a Montjuïc; després van seguir l'Institut del Teatre i el Teatre Lliure. Tot això allà dalt no fa ciutat. El solar del Talia/Martínez Soria (xamfrà Comte Borrell) és l'evidència silenciosa d'aquesta política errònia.



Les recents inauguracions d'Arteria Paral·lel i del mític El Molino (segurament el cafè concert més antic d'Europa), amb la probable

recuperació de l'històric Arnau, haurien de poder ajudar a animar de nou el Paral·lel, junt amb una política municipal destinada a

aconseguir que aquesta avinguda sigui cada vegada menys carretera i molt més un intens nucli de l'espectacle i de vida ciutadana.

Publicitat



Condicions
especials per a
Taxistes i familiars



Molt més que una clínica dental

Presenta a qualsevol de les nostres clíniques el retallable d'aquest anunci o indica'ns el següent Codi de Client Preferent: A484 i gaudeix amb la teva família de les millors condicions en salut dental

22€
Higiene bucal

GRATIS
1a visita · Revisions
Pressupost · Fluoracions
Radiografies Intrabucals

20% Dte.
RESTA
TRACTAMENTS

FINANÇAMENT
12 mesos
sense
INTERESSOS

BARCELONA · BADALONA · CORNELLÀ LL. · GIRONA · L'HOSPITALET LL. · MANRESA · MATARÓ · SABADELL · SANT BOI LL.
TARRAGONA · TERRASSA · VIC · VILANOVA I LA G. · MADRID · VALENCIA · SARAGOSSA · ALCALÀ H. · CASTELLÓ

io institutsodontològics

- ✓ Qualitat en el servei
- ✓ Honestat en el diagnòstic
- ✓ 400 professionals de tota confiança
- ✓ 25 centres propis (No franquícies)

VINE I COMPROVA-HO TU MATEIX!

902 119 321

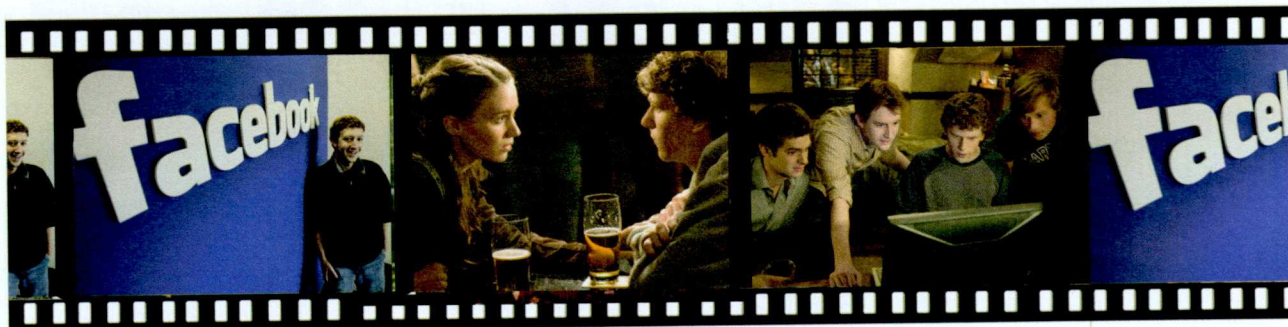
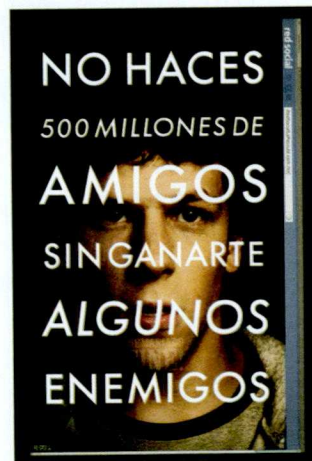
ioa@ioa.es www.ioa.es

No tanquem per vacances



Cinema

La red social



Marc Sanchís

sanchis@amb.cat

Facebook empezó el 4 de febrero de 2004, y desde entonces ha conseguido que unos 500 millones de personas tengan su perfil colgado en ella. Empiezo así porque imagino que saben qué es Facebook, ni que sea por sus hijos, nietos o hermanos jóvenes. Yo personalmente no estoy en Facebook y no soy amigo de nadie que esté en Facebook, pero no cabe duda de que esta red social ha ejercido una enorme influencia. *La red social*, dirigida por David Fincher (*Seven*, *Zodiac*, *The game*, *Alien 3*) cuenta la historia de Mark Zuckerberg, un chaval de Harvard loco por la informática que no se comía una rosca y que decidió colgar las fotos de sus

compañeros de facultad para que todo el mundo supiera quiénes eran y qué cara tenían. Primero se extendió por el campus, luego por otras universidades, y de ahí al mundo mundial. *La red social* es una buena película, pero deben tener en cuenta que está basada en el diálogo y los planos cortos en interiores; piensen que el inventó se parió, y se lanzó, desde un dormitorio. No es la típica historia americana de superación personal porque el muchacho y sus coleguillas ni empuñan hachas ni montan a caballo ni pasan hambre, pero sí que hay algo de rollo judicial, con millones de dólares en juego, cuando unos ex amigos de Zuckerberg le denuncian por supuesto plagio. En fin, a día de hoy este tipo de 26 años puede permitirse el lujo de donar 100 millones a la escuela pública. Ni que sea por curiosidad, es recomendable.

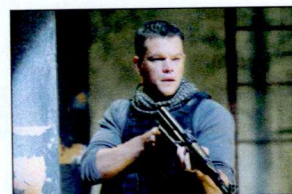
Robin Hood

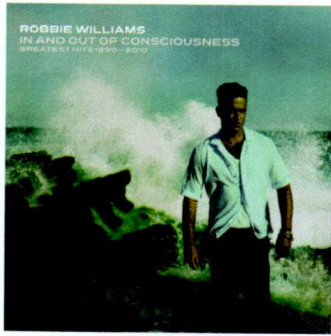
► La crítica s'ha acarnissat amb la darrera pel·lícula del tàndem Russell Crowe/Ridley Scott (ja havien treballat plegats a la celebèrrima *Gladiator* i a la fracassada *Un buen año*) que si no aporta res de nou, que si el Robin Hood d'Errol Flynn és insuperable, que si ja teniem els de Kevin Costner i Patrick Bergin, que abusa dels efectes especials, etcètera etcètera. Jo us diré que si una història em té 140 minuts enganxat a la pantalla sense que m'entrin ganes de pulsar l'avanç ràpid, benvinguda sigui. La trama, a més, tampoc és la típica del bandoler que roba als rics i dóna als pobres; aquest Robin Hood és sobretot un desertor, un oportunista i un impostor. Les escenes d'acció tenen el pols i el nervi que només Hollywood sap servir. Certament no és una obra mestra i les referències finals a la llibertat, xisclades davant d'un exèrcit, són calcades a les de *Gladiator* o *Braveheart*, però en conjunt és un producte molt distret.



Green Zone

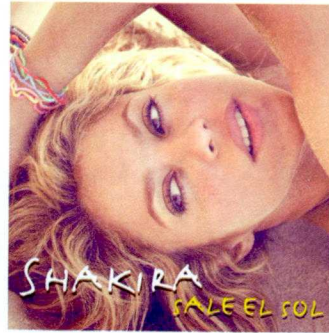
► Matt Damon es troba en estat de gràcia; després de la fantàstica trilogia De Bourne, una autèntica fita del cinema d'acció, protagonitza *Green Zone* que és el nom que rep el districte de Bagdad on viuen els estrangers i que es considera l'única zona segura de tota la ciutat. Damon interpreta un sergent que busca les famoses armes de destrucció massiva i com que no les troba (detall que a l'anterior govern espanyol li hauria de sonar) comença a fer preguntes incòmodes i els qui manen intenten fer-lo callar. Ultimament s'han rodat força títols sobre la guerra d'Irak; recordeu *Jarhead* o *En tierra hostil*, però aquesta és de les poques que, a part de proporcionar estupendes dosis d'acció, es demana quins són els autèntics motius d'haver iniciat el conflicte. Molt i molt recomanable.





Robbie Williams: In and out of consciousness

► Siempre he dicho que cuando un artista lanza un recopilatorio es que algo está fallando en su carrera. Este disco recoge los grandes éxitos de Williams, desde sus tiempos con *Take That* hasta ahora. Cuenta con colaboraciones de lujo (Kylie Minogue, Nicole Kidman, su ex compañero Gary Barlow) y, como suele ser habitual, el disco se lanza en un triple formato; cuanto más quiera gastarse usted, más mezclas inéditas tendrá, y si se gasta el máximo tendrá además todos sus vídeos y un concierto grabado en Berlín en 2005. En definitiva, sólo para incondicionales.



Shakira: Sale el sol

► La colombiana con las caderas más enloquecidas fue noticia este verano por la cancioncilla del mundial de fútbol (la famosa *Waka Waka*) y aquí mismo en Barcelona por una multa que le pusieron mientras grababa el vídeo de *Loca*. Hay un par de temas en inglés, que el mercado gringo tira mucho, y mucho merengue mezclado con arreglos tecno y hip-hop. En los textos promocionales nos cuentan que Shakira ha hecho su disco más personal, tocando incluso temas como la angustia, pero si el primer sencillo fue la tonada de las vuvuzuelas, me parece que tenemos otro disco igualito al anterior.

Publicitat

SIMPLY CLEVER



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

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

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

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

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

RESTAURANT EMBAT

Un Embat de modèstia

Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

Un embat és un cop d'aire o el nom que rep l'escomesa de les ones contra la riba, però també és un tipus de vent molt habitual a les Balears. D'aquí és precisament d'on van agafar la idea Santi Rebés i Fidel Puig, xefs fundadors del restaurant Embat. En els tres anys que porta el local en funcionament no els ha faltat pas embat: els mitjans s'han fet ressò de les meravelles de la seva cuina i el boca-orella ha atret clientela dia rere dia. Els dos cuiners es van conèixer quan treballaven a l'Espai Sucre i van decidir establir-se pel seu compte per tal de guanyar en creativitat. Se'ls va sumar la *sommelier* Cristina Torras. Puig explica que aquest pas de xefs a empresaris els ha dut a encarar-se amb respon-



sabilitats diferents, però tots dos en fan una valoració bona: “Estem personalment més satisfets.”

L'Embat és un petit restaurant situat en uns baixos de l'Eixample, i en accedir-hi, és ben bé com si s'entrés al menjador de casa: mobles de fusta fosca, cadires blanques, parets despallades i només una senzilla tira de rajoles pintades de daurat al voltant del local. Sovint la gent escull un lloc per la seva decoració, però sembla que la cuina de l'Embat no necessita decoració. “No és un lloc ostentós, l'hem anat arreglant nosaltres mateixos”, diu Rebés. Els seu soci explica que la intenció és “apropar al públic una cuina cuidada, amb moltes hores i dedicació però que no escatima en res”. I tot això, a un preu just.

Un menú al gust de cadascú

Els menús del dia tenen l'avantatge que són més econòmics que la carta però l'inconvenient que sempre es paguen dos plats i postres. La fórmula de carta de migdia que han ideat a l'Embat és més assequible que la de nit, tot i que igual d'elaborada i, a diferència dels menús, permet escollir un sol plat. Cada migdia a la minúscula cuina s'hi preparen tallarines amb sípia; albergínia confitada amb tomàquet i formatge de cabra; arròs d'ànec amb ceba i bolets; bacallà amb carxofes, ous de guatlla i vinagreta d'anxoves i alls tendres; espatlla de xai farcida, tòfona i puré de xirivia; i postres com ara taronges amb sorbet de llimona i gingebre o escuma de crema catalana amb pinya. Aquesta carta –amb un preu mitjà de 25 euros– canvia setmanalment.

Per a la carta de nit, que ronda els 40 euros, es reserven exquisideses com l'amanida de pop amb olives, tomàquet confitat i llorer o la coca de tonyina marinada amb verdures i cansalada; d'entre els peixos destaca l'arròs de llamàntol amb sípia i carxofes o la lluernia amb sobrassada de Mallorca, ceba tendra, patata i mel. Pel que fa a les carns, Puig recomana el pit de canetó (ànec jove) amb blat, panses i crudités i el rostit de pollastre de gra pota negra amb múrgoles i calamarsets. Els postres també entren per l'enunciat: sopa de romaní amb meló i llimona, melós de xocolata amb cumquat, ametlles i alfàbrega o pastís de cereals amb iogurt, te i albercoc, entre d'altres.

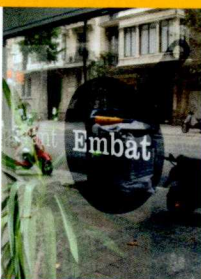
Per als més gurmets, l'Embat reserva dos menús degustació, un amb quatre plats i postres (42 euros) i un altre, amb tres plats i postres (34 euros) que és, justament, la recomanació dels xefs.

La recomanació del xef

- Vieira amb anguila fumada, patata i llimona
- Canelons d'ànec trufat
- Llata amb brioix de llet de cabra i codony
- Fals pa de pessic de fruita de la passió amb vainilla, plàtan i gingebre

Embat

C/ Mallorca, 304
08037 Barcelona
Telèfon: 934 580 855
Horari: de dimarts a dissabte
de 13 a 15:30 h i de dijous a dissabte
de 21 a 23 h.
www.restaurantembat.com



Publicitat



ACTUALITAT

► **Obert el termini de presentació de sol·licituds per a l'obtenció de subvencions de l'ICAEN destinades a vehicles amb GLP, gas natural i híbrids**
Premeu aquí per

QUI SOM

DIRECTORI

AGENDA

SMS

CONTACTE

TAXI SOSTENIBLE

Treballem per la qualitat del servei

► TAXISTA

Aquesta secció ofereix la informació i les eines necessàries per als professionals en actiu: normativa, documentació dels tràmits habituals i molta més informació útil per al servei.

- **INFORMACIÓ**
- **TRÀMITS**

► USUARI

Els drets que amparen als usuaris, les tarifes, el servei d'objectes perduts i la selecció de parades de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

- **INFORMACIÓ**
- **TARIFES I FORMES DE PAGAMENT**

► PER A SER TAXISTA

On es pot aprendre a ser taxista, quan són els exàmens i quin temari cal conèixer. Borsa de treball i altres informacions útils.

- ☑ **VEGEU ACCESSOS RECOMANATS**

VISITA'NS

www.taxibarcelona.cat

El portal web de l'IMT amb la informació útil i precisa - Tràmits en línia

COOKED

Cooked, pantalones a la carta



Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

Al contrario de lo que su nombre sugiere, Cooked in Barcelona no es una tienda de alimentación, sino que está especializada en pantalones y complementos para la mujer. De las mentes de dos jóvenes emprendedores vinculados a los sectores del textil (Aninoto, Nike...) y la alimentación, Jordi Armengol y Xavier Subirats, ha nacido una nueva manera de comercializar ropa. "El sector de la alimentación va por delante del textil en muchas cosas, por ejemplo en el servicio o el *packaging*", asegura Armengol, y afirma que la suya "no es una asociación gratuita". Así, más allá de la impactante imagen que ofrecen las tiendas Cooked con neveras en lugar de estanterías, productos envasados en *tupperwares* o pantalones que cuelgan del techo, la tecnología juega un papel importante. La firma barcelonesa ha implantado un sistema de radiofrecuencia en sus tiendas –funciona vía GPS y se conoce como Rfid– que, mediante un chip incorporado en las etiquetas de cada pantalón y pantallas inteligentes, permite obtener todo tipo de información sobre las prendas: controlar el *stock*, saber

si un modelo entra mucho en el probador y no se vende, conocer las áreas de la tienda con mayor tráfico, sugerir a la clienta otros colores o modelos similares...

Además de llevar la ciudad de Barcelona ligada al nombre de la marca, Cooked fabrica sus prendas aquí ya que, según explica Armengol, así pueden llevar un mayor control de la producción que deriva en mayor calidad: mejores acabados, patrones *autóctonos* y homogéneos –"la talla 27 siempre es la 27", asegura Armengol–, más rapidez y capacidad de servicio, etc.

Moda que se cocina

Por el momento Cooked in Barcelona, además de estar a la venta en tiendas multimarca, cuenta con dos establecimientos: uno recién estrenado en Granollers (C/ Anselm Clavé, 30) y otro en el centro comercial Illa Diagonal.

En este establecimiento, decorado como si fuera una bombonera y atendido por Marian, la clienta recibe un asesoramiento personalizado: según su fisonomía la dependienta recomienda una prenda u otra de entre las tres líneas de la firma: la transgresora Dead Chicken;



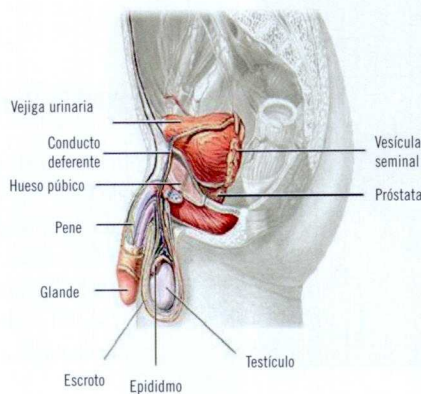
Prevención del cáncer de próstata

“Entre los factores preventivos está la dieta; se recomienda una alimentación saludable y variada, disminuir el consumo de carnes rojas y grasas, tomar pan, cereales, legumbres y elevar el consumo de frutas y verduras hasta cinco raciones al día”

El cáncer de próstata es el tumor urológico maligno más frecuente entre la población masculina y supone la segunda causa de muerte por este motivo tras el de pulmón. Su incidencia ha aumentado durante los últimos años por la prolongación de la esperanza de vida de la población, pues es sabido que el riesgo de padecer esta enfermedad aumenta con la edad de una manera progresiva, en especial a partir de los 50 años. Se ha demostrado también que la existencia de antecedentes de cáncer de próstata en una familia aumenta el riesgo de que otro miembro la padezca, hecho que sugiere una base genética de dicha enfermedad. Otros factores asociados son alimentarios (sobre todo el consumo de grasas animales) o étnicos. Su causa exacta es desconocida, y ello dificulta la prevención de la enfermedad.

Además algunos factores de riesgo relacionados no son posibles de controlar, como la edad, raza e historial familiar. Entre los factores preventivos está la dieta; se recomienda una alimentación saludable y variada, disminuir el consumo de carnes rojas y grasas, tomar pan, cereales, legumbres y elevar el consumo de frutas y verduras hasta cinco raciones al día.

La próstata es un órgano glandular, que sólo tiene el hombre. Está situado debajo de la vejiga urinaria y delante del recto. Pertenece a las



llamadas glándulas sexuales accesorias del hombre cuya secreción contribuye a la formación del líquido seminal o eyaculado, y sus secreciones mejoran las condiciones para la movilidad, supervivencia y transporte de los espermatozoides de cara a la fecundación y además poseen una función protectora contra agentes patógenos y otros factores externos nocivos que puedan penetrar a través de la uretra.

El cáncer de próstata es un tumor directamente relacionado con las hormonas masculinas, al igual que el cáncer de mama en la mujer; los andrógenos producidos fundamentalmente en los testículos estimulan el crecimiento y la progresión tumoral, si bien se trata de un tumor que, en general, progresa de manera lenta y no produce molestias hasta fases avanzadas de su evolución.

Los síntomas más característicos son dificultad para orinar o aumento en la frecuencia en el deseo de

orinar. Ante la sospecha clínica de un cáncer de próstata, estará indicado realizar una exploración mediante tacto rectal y un análisis sanguíneo para determinar los niveles del antígeno prostático específico (PSA), que es una proteína que producen y liberan a la sangre las células prostáticas, lo cual se recomienda a los varones con más de 50 años (o con más de 40, en caso de antecedentes familiares de la enfermedad).

Prevención del cáncer de mama

El cáncer de mama es uno de los tumores más frecuentes en la mujer. Existen una serie de factores de riesgo para el desarrollo de un cáncer de mama, y entre los más importantes están la edad avanzada, la historia personal o familiar de cáncer de mama el estado hormonal en relación con la menopausia y la presencia de tratamientos hormonales con estrógenos o progesterona.

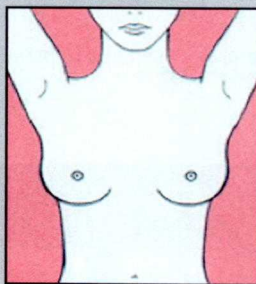
En las últimas décadas ha aumentado el número de nuevos casos anuales gracias a los programas de detección precoz por mamografía en mujeres sanas, pero la mortalidad específica por cáncer de mama ha comenzado a descender, todo lo cual se relaciona por los casos diagnosticados en fases iniciales y a la ayuda eficaz de los tratamientos (cirugía, radioterapia, quimioterapia, tratamiento hormonal), con lo que se logra una mayor supervivencia y calidad de vida.

Por todo ello, se recomienda a cada mujer hacer una autoexploración mamaria mensual, en los días posteriores a la menstruación y en caso de mujeres menopáusicas, un día fijo cada mes, además de una mamografía anual a partir de los cincuenta años. Habitualmente, el cáncer de mama se diagnostica en fases precoces porque la mujer nota un bulto anómalo en el seno o se detectan anomalías en una mamografía de control, por eso, tiene tanta importancia conocer la correcta técnica de la autoexploración mamaria.

Desde el Área de Prevención y Campañas de la AECC - Junta de Barcelona, se ofrece la posibilidad de informarse sobre las dudas que puedan surgir acerca de la enfermedad o cualesquiera de sus aspectos, bien sea desde el punto de vista de la persona sana, del paciente o de la familia en el teléfono 900 100 036, por correo electrónico a Barcelona@aecc.es, o en la página web: <https://www.aecc.es>, donde se encontrará información amplia, actual y comprensible acerca de la enfermedad, su prevención y tratamiento.

CORRECTA TÉCNICA DE LA AUTOEXPLORACIÓN MAMARIA:

1. Frente al espejo



2. Tumbada



3. Bajo la ducha



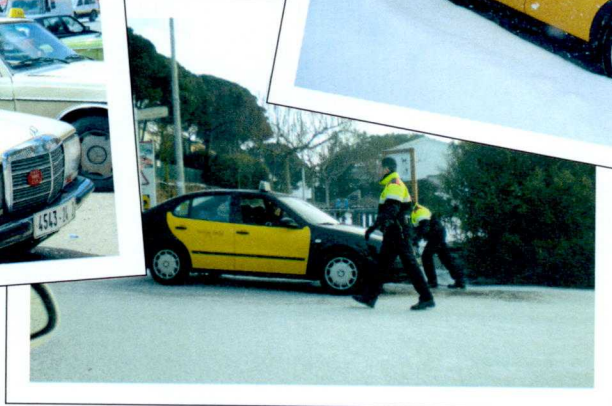
1. De pie frente al espejo, observe cualquier cambio en el aspecto y el tacto del pecho, como bultos, diferencia de tamaño o secreción por el pezón. Realice cuatro pruebas: con los brazos colgando a cada lado, con los brazos en alto encima de la cabeza, con los brazos en jarras e inclinándose hacia delante.

2. Túmbese boca arriba y coloque una almohada debajo del hombro derecho. Ponga la mano derecha detrás de la nuca, y con la yema de los tres dedos centrales de la mano izquierda, palpe firmemente la mama derecha realizando pequeños movimientos circulares ascendentes y descendentes. Asegúrese de cubrir toda la superficie de la mama. Cambie de lado siguiendo las mismas instrucciones.

3. Levante el brazo derecho. Con la mano izquierda enjabonada y los dedos planos, palpe tu mama derecha siguiendo los movimientos que se describen en el apartado "tumbada". Cuando haya terminado, realice los mismos movimientos en la otra mama.

Artículo reeditado, publicado en la revista Taxi núm. 171 con la colaboración de la AECC.

L'Àlbum del taxi



Si vas de viatge amb el teu taxi i fas una fotografia, fes-nos-la arribar a l'adreça electrònica revista-taxi@amb.cat i la publicarem en aquesta secció. També pots enviar-nos una foto singular amb el taxi com a motiu!

Les claus, l'oblit recurrent dels usuaris

PER UN MILLOR SERVEI: Tingueu precaució de mirar sempre el seient de darrere del vostre vehicle per comprovar si el seu client/a no s'hi hagi deixat cap objecte personal!

Les pèrdues d'objectes en el taxi / Llicències



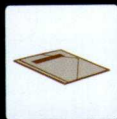
Agenda



Bossa



Càmera



Carpeta

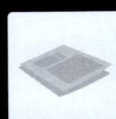


Cartera



Claus

Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència
3037	768	381	3683	1840	267	7000
	3397	5035	8028	2773	587	7017
	3911	5289		2792	598	7911
	4152	5681		3701	1503	8122
	5216	7357		5003	1981	8221
	5898	10237		5971	2459	8406
	8709	10714		6113	3574	9954
	9937			7896	3711	10326
	10937				3915	10506
					4217	10866



Documents



Maleta



Mòbil



Paraigua



Roba



Ulleres



Altres

Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència	Llicència
508	2594	133	1943	5681	45	24
1193	8985	376	3612	8722	2928	594
3420		2093	3612	8722	5482	1970
3626		2611	4481	10707	6234	2468
3673		2718	8142		6816	3279
5189		4121			7014	3711
6519		4478			7734	3895
8483		6691			8974	4116
9207		7550			8984	5979
		9059			9440	7292
		9486				7292
		9511				7822
		10681				7919
						10926

El Servei d'Objectes Perduts de l'IMT rep diàriament trucades i correus electrònics d'agraïment de ciutadans i ciutadanes, usuaris i usuàries del taxi, dirigits a molts professionals taxistes que fan tot el possible perquè els objectes tornin als propietaris. Els titulars de les llicències que més es relacionen en aquesta pàgina van donar solució als casos de pèrdua d'alguns objectes durant l'agost i el setembre. Tots van ser comunicats principalment a través del telèfon 902 101 564 o mitjançant el portal web de l'IMT www.taxibarcelona.cat

380 OBRES, 380 PREGUNTES.

I ARA, PER ON VAIG?

Les respostes a
bcn.cat/obres o al 010

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

Barcelona té un pla.
PLA FENT
Barcelona!

Programa d'Actuació Municipal 2008 - 2011



Ajuntament
de Barcelona

*corritora*auris
seguros

Su asesor de Seguros

Seguros
para
Taxi

*corritora*auris
seguros

Àvila 15 08005 Barcelona

Tel. 93 322 37 04 Fax 93 225 93 92

seguros@corritoraauris.com