

REVISTA

TAXI

Institut Metropolità
del Taxi

175

Taxi de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Juny-Juliol-Agost 2007

www.taxibarcelona.cat
www.taxibarcelona.com



Mesures especials estiu 2007

Entrevista a Manel Villalante, director general de
Transport Terrestre de la Generalitat de Catalunya

Tecnología híbrida, el futuro más limpio

Radio Unió Catalunya,
la emisora que informa sobre el taxi desde 1986

Altea XL Taxi

SOLO GLP



Equipamiento de serie (incluido en el p.v.p.)

- Cableado preinstalación emisora
- Cableado preinstalación capilla techo
- Cableado preinstalación SP en el paragolpes
- Interruptor en luz cortesía conductor para control de la luz
- Regulación lumbar asiento conductor
- Colores disponibles: blanco candy y negro mágico
- Elevelunas eléctricos en las cuatro puertas
- Espejos con regulación y posición parking eléctrica
- No incorpora Airbags de cortina (para evitar problemas con mampara)
- Radio CD + MP3
- Portagafas en techo lado conductor
- Seguridad ABS + TCS
- Sensor presión neumáticos

Ahora puede
tener su taxi
a Gas



Opciones disponibles

- ESP
- Faros antiniebla
- Rueda de repuesto tamaño emergencia
- Climatizador bizona
- Llantas de aleación de 16"
- Mandos en el volante
- Bluetooth
- Toledo 1.6 102cv.
- ALTEA XL 1.6 102cv.

Altea Taxi XL

p.v.p. 14.900,00 Euros (i.v.a. incluido)

Este precio incluye:

- Pintura
- Kit entrega: cable manguera, alfombras goma, triángulos, chaleco, estuche de lámparas.
- 2 años de garantía sin límite de kilometraje.

Servicio Prades

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



**Edita**

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

Consell de Redacció

Miquel Àngel Martín
Pilar Molina
P. Rocío Terán

Direcció Periodística

P. Rocío Terán

Col·laboradors

Natàlia Arozamendi, Ma. Àngels
Pujol, Patricia Serrano, Maribel
Silva, Marc Sanchís, Wim Faber

Dibuixant:

Carlos Azagra

Publicitat

Telèfon 93506 96 46

Assessoria lingüística

Anna Canals

Disseny Gràfic i Maquetació

Estudi Freixes

Fotografia

Ramon Josa i Campoamor
Quim Roser (coberta)

Tiratge

13.000 exemplars de difusió
gratuïta i domiciliada a tots els
professionals taxistes, empreses,
institucions i personalitats vincu-
lats al sector del taxi.

Impressió

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

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

Subscripció

42,07 euros anuals amb taló
nominatiu

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

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

Avis jurídic important

El contingut dels articles de redacció de la revista
Taxi Metropolità de Barcelona no té efectes vincu-
lants per a l'Institut Metropolità del Taxi; té exclu-
sivament caràcter de mera informació general. Per
a més precisió, i amb fins jurídics, cal consultar i
seguir els texts legals i normatius corresponents.

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

EDITORIAL 5

Seguiremos trabajando por el interés general

**ENTREVISTA A MANEL VILLALANTE** 6

Director de Transport Terrestre de la Generalitat de Catalunya

El taxi, a debate en Viena 10**TAXI-SOSTENIBLE** 14

- Tecnología híbrida, el futuro más limpio
- El biodiésel, un biocombustible ecològic i biodegradable

Recta final de la II edició de FIRATAXI 17

- La cita, el 20 i 21 d'octubre al Pavelló número 2 del recinte de Montjuïc
- El gas natural vehicular és l'aliat més eficient per millorar la qualitat de l'aire a les ciutats

TAXI-SALUT 20

La seguretat viària dels ocupants de turismes a la ciutat

GRAN ANGULAR 22

Luz verde al Estatuto del Trabajo Autónomo

TAULER 23

- Liberalització dels dies de descans setmanal
- El 12 de juliol ha quedat constituïda la Comissió Territorial del Consell Català del Taxi
- Parades de taxi
- Autoritzats per a taxi els models Peugeot 407 SW i 407 Berlina
- L'IMT presenta l'experiència de TAXI AMIC als premis IMSERSO 'INFANTA CRISTINA' 2007
- Presentat al Saló Internacional de Logística el model SEAT ALTEA XL amb GLP
- Enquesta de mobilitat quotidiana 2006
- Suscripció a las mutuas
- Revisions metropolitanes
- Denúncies i sancions

La USP Institut Universitari Dexeus se traslada al distrito de les Corts 32**TAXI-SOLIDARITAT** 34

Jo, amb l'Skoda

TAXI-MOTOR 38

El model SEAT ALTEA XL es consolida en el parc de taxis
el primer semestre de l'any

L'USUARI LI AGRAEIX 40**Radio Unión Catalunya, la emisora que informa sobre el taxi desde 1986** 42**TAXI-LLEURE** 44

- Cinema, DVD i TV
- Menjar de tres forquilles
- Llocs per comprar
- La Hoja de Maribel



Gràcies per la devolució de la càmera

El pasado domingo 3 junio olvidamos en el taxi del conductor Ricardo Soriano Dorta, con la licencia 7968, una cámara fotográfica. El referido conductor tuvo la gentileza de entregarla a la recepción del Hotel Moritz en el que nos hospedamos.

Con nuestra gratitud,

Veronique y Pierre
6 de junio de 2007



Moltíssimes gràcies!!

El dijous 8 de març, a les 19.00 hores, vaig agafar un taxi al carrer d'Aragó/Passeig de Sant Joan, en direcció a l'Escola Industrial, i m'hi vaig deixar una cartera amb uns cd dels meus alumnes de l'Escola d'Arquitectura de l'assignatura Urbanística IV.

A la tarda, que és quan imparteixo les classes, la cartera estava en mans del bidell de l'Escola d'Arquitectura perquè el taxista l'havia portada. Vaig poder fer la classe sense cap problema.

Barcelona
20 de març de 2007



Nuevo amigo

Al llegar de viaje el 23 de junio al aeropuerto de Barcelona, pasadas las 12 de la noche, desde Málaga, nos encontramos con nuestro vehículo sin batería. Acudimos a información del aeropuerto para pedir ayuda, pero sutilmente nos despacharon dada la hora y el día festivo.

Tuvimos la idea de recurrir a un taxista con la esperanza de poder solucionar el problema, y tengo que comunicarles que a la primera, no sólo dimos con la persona adecuada, sino también muy amable y solidaria.

Quiero dar las gracias de nuevo a Manuel Rafael Abad Jiménez, con la licencia de taxi 6770 o 2551, y el carné de taxista 41637, por su ayuda, paciencia y sobre todo por su buen humor y sus buenos consejos de mecánica. Hechos como éstos son hoy en día, ya lamentablemente, muy difíciles de ver. Gracias a este gesto contamos con dos amigos taxistas.

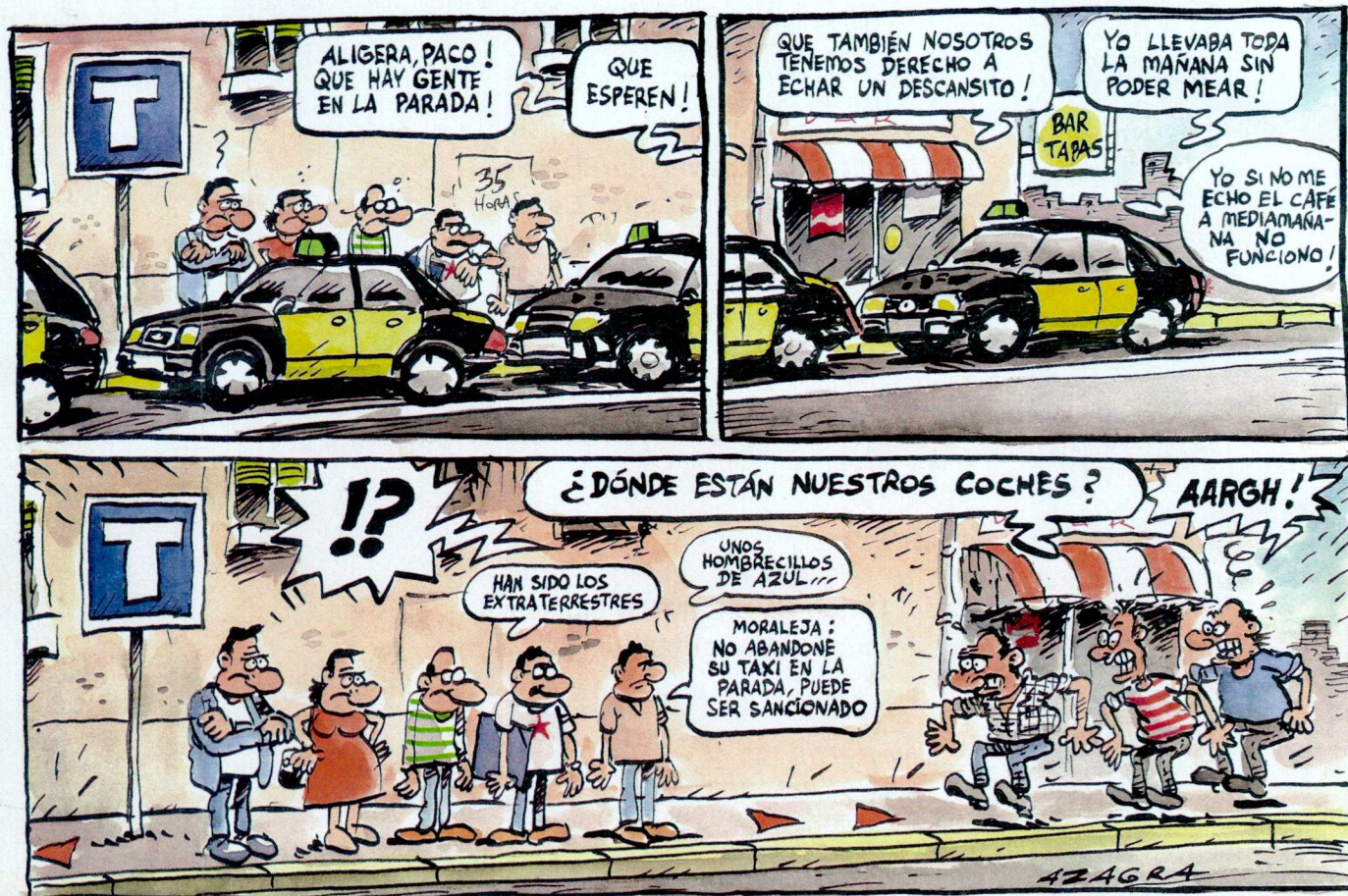
Philippe Horn y Baby Sancho
Vilanova de Sau



Gracias a la licencia 8622

Quiero agradecer al taxista con la licencia 8622 la devolución de un móvil que dejé en su taxi. El referido taxista hizo el esfuerzo de desplazarse a mi domicilio para devolverlo personalmente.

Sergio García Caro
Barcelona



Seguiremos trabajando por el interés general

E

l resultado de las elecciones municipales del pasado 27 de mayo ha establecido, en el área metropolitana de Barcelona, un escenario político muy similar al existente en el anterior mandato. La mayoría de los ciudadanos del área metropolitana ha reafirmado su confianza en el proyecto de gobierno que representan los partidos catalanistas y de izquierdas.

Más allá de las lecturas que se han venido realizando tras las elecciones referentes a la baja participación, al desinterés de la ciudadanía por aquello que tiene que ver con lo político, a la necesidad de buscar nuevas fórmulas de participación, etc., lo cierto es que desde el Institut Metropolità del Taxi hemos venido fomentando la participación activa de las organizaciones del taxi a la hora de tomar decisiones, reforzando así tanto nuestras actuaciones como las de las organizaciones del taxi al corresponsabilizarse en la adopción de decisiones que revierten en todo el sector. La proximidad, la búsqueda de consenso, la pedagogía a la hora de tomar decisiones, en algunos casos contrarias a la opinión de algunas organizaciones, pero siempre adoptadas en interés general del sector, han marcado nuestro estilo y con ese modelo seguiremos trabajando.

En el IMT tenemos claros nuestros objetivos y estos resultados nos van a permitir seguir avanzando en la mejora de la calidad del servicio, en mejorar la eficacia y rendibilidad, por un taxi del siglo XXI en el cual estén presentes las nuevas tecnologías. Un taxi sostenible y menos contaminante, con un régimen tarifario más garantista, tanto para los usuarios como para los mismos taxistas, y con una administración cada vez más cercana y moderna, que renueva sus procesos para aminorar los trámites de los taxistas.

Este nuevo mandato que comienza, también estrena un nuevo órgano consultivo altamente esperado: el Consell Català del Taxi. Dicho órgano debe proporcionar criterios para la regulación de temas tan importantes como las siete plazas, reglamento de radioemisoras, régimen de funcionamiento de paradas en las áreas de influencia de estaciones de ferrocarriles (Sagrera, Sants) y aeropuerto (Nueva Terminal), etc. Desde el IMT trabajaremos para que el Consell del Taxi sea un órgano dinámico donde puedan discutirse de forma constructiva importantes asuntos que mantengan nuestro modelo de taxi entre los principales a nivel europeo.

Así mismo, este año las organizaciones del sector tienen un importante reto: la segunda edición de FIRATAXI, que se celebrará el próximo mes de octubre. Esperemos que, como se hizo en la primera, sepan diferenciar el interés general de todo el sector de los personalismos, las rencillas y los posicionamientos sindicales y comerciales, y volver a organizar una feria que dignifica a la profesión, que da una imagen real del taxista preocupado por las mejoras del servicio en todos sus ámbitos: vehículos, tecnologías, taxímetros, etc., rompiendo así muchos de los estereotipos establecidos. **T**

“Crec que podem treballar molt en una millora de la imatge del sector i en donar valor a la funció social que fa el taxi”

Entrevista a Manel Villalante, director general de Transport Terrestre de la Generalitat de Catalunya

El mes de juliol quedaran constituïdes les comissions territorials previstes per la Llei Catalana del Taxi. Manel Villalante, director general de Transport Terrestre de la Generalitat de Catalunya, analitza en aquesta entrevista les característiques d'aquest nou òrgan, així com del Consell Català del Taxi i els temes que, com el reglament d'emissores de taxi, estaran en discussió sobre la taula del sector del taxi de tot Catalunya. Manel Villalante hi planteja amb il·lusió la possibilitat d'introduir noves àrees de prestació conjunta en el territori català, d'acord amb el sistema de transport públic i de les quals el taxi formi part. D'altra banda, es mostra decidit a revalorar el que representa el taxi en temes de millora de la mobilitat i de valor social, molt especialment en les àrees en què aquest mitjà cobreix les deficiències i limitacions del transport públic.



—Definitivament, les comissions territorials es constituiran el mes de juliol. Quan veurem la constitució del Consell Català?

En primer lloc, quedaran constituïdes les sis comissions territorials previstes (Terres de l'Ebre, Barcelona, Tarragona, Lleida, Girona, Alt Pirineu i l'Aran) i al setembre tindrem el Consell Català del Taxi. Malauradament, aquests dos òrgans previstos en la Llei del Taxi no es van poder constituir abans perquè primer s'havia d'aprovar el Reglament i perquè després vam tenir unes convocatòries electorals que han retardat la seva entrada en funcionament.

—Què han d'esperar els taxistes d'aquests nous òrgans?

S'ha de saber que les comissions territorials són uns òrgans de participació que mantenen en contacte el sector amb diferents entitats territorials i amb la Generalitat de forma permanent i pels quals passarà qualsevol modificació de tipus legislatiu, normatiu o d'ampliació de llicències que en cada territori s'hagi de fer. Servirà, a més, com a embrió per introduir en el territori les àrees de prestació conjunta. En aquests moments, per exemple, ja tenim un inici de proposta a les comarques del Baix i Alt Empordà i, segons el meu parer, és important també fer-les en altres zones com el Camp de Tarragona i la zona pirinenca. Crec que tant les comissions territorials com el Consell són uns bons instruments. La nostra idea és que tot allò que la Generalitat pugui fer en el sector del taxi ho vehiculi, bé en els àmbits dels consells territorials, bé en l'àmbit català, a través del Consell. Volem que la relació entre les comissions territorials i els serveis territorials del Departament sigui molt estreta i que aquests els donin el suport tècnic i material per tal que funcionin. I des de la Direcció General treballarem en el Consell Català. Intentarem que el funcionament sigui de baix a dalt i no a la inversa, però que siguin les comissions territorials les que proposin els temes que arribin al Consell Català.

—En tot cas, s'inicia un treball titànic...

No, jo crec que si funciona bé no ha de donar més burocràcia, sinó que tots treballarem millor. Finalment, del que es tracta és de sistematitzar el que, per una altra banda, ja es venia fent, com ara mantenir reunions bilaterals amb el sector. Ara tot això es vehicularà a través d'uns òrgans establerts i unes persones representatives de cada organització en el territori i després a nivell català. El Consell Català fa possible que estiguin presents tots els departaments de la Generalitat que tenen algun tipus de relació amb el sector. Crec que això facilitarà molt més el treball. Són bons instruments i els hem de posar en marxa al més aviat possible.

—Com valora la resposta del sector del taxi?

Tots els representants que van voler veure'm, m'han vist, i he parlat amb tots. Tothom m'ha demanat que

aquests nous organismes es constitueixin i que funcionin al més aviat possible. No he percebut cap opinió contrària. El sector els espera.

—La Llei també preveu uns desplegaments prou importants...

Sí. Tots els temes que planteja la Llei els vehicularem sempre a través de les comissions territorials, fins a arribar al Consell. A més, la Llei obliga que sigui així.

—El sector espera l'aprovació d'un Reglament d'emissores. Com es camina en aquest sentit?

Ara no voldria avançar res sobre aquest tema, únicament posar de relleu la dificultat que té perquè estem davant d'un sector amb característiques molt específiques. En primer lloc ens trobem davant d'un model professional molt concret format per autònoms i empreses. I després hi ha el diferent model de servei que el taxi ofereix en un emplaçament o en un altre. El servei de taxi de l'àrea metropolitana no té res a veure amb el que es presta a les àrees rurals. Per una altra banda, hi ha el tema estacional. A més, en el sector metropolità s'ha avançat des de fa anys en l'àrea de prestació conjunta. Per tant, ens trobem davant de realitats diverses i crec que haurem de treballar molt per poder trobar una norma que permeti satisfer unes àrees de forta concentració de taxi on, i a unes altres on hi ha una dispersió molt gran. Trobar un reglament únic és difícil. A mi m'agradaria tenir una proposta que fixi uns estàndards, una norma comuna que permeti especificitats i que sobretot faci possible el desenvolupament d'aquelles àrees on no hi ha ni una estructura empresarial ni una densitat, com és el cas l'àrea metropolitana de Barcelona.

—Quan es podrà comptar amb aquest Reglament?

Al més aviat possible, perquè aquest és un dels temes prioritaris del Consell del taxi.

—Quins altres objectius prioritaris o immediats té la Direcció General de Transport Terrestre en cartera per al sector del taxi?

Hi ha el tema de les àrees de prestació conjunta. Una altra prioritat és vincular el taxi amb el conjunt del sistema del transport públic tenint com a referència l'ATM de Barcelona. En aquests moments estem començant a caminar en l'Autoritat Territorial de Girona, de Lleida i de Tarragona i en el futur hi haurà la de la Catalunya central i la de les Terres de l'Ebre. El proper objectiu és la integració tarifària del transport públic en aquestes àrees. També voldríem que aquestes noves autoritats que naixeran no solament com a organitzadores del transport col·lectiu, sinó també com a entitats territorials de mobilitat, incorporin també el taxi com a servei.

—És això realment factible?

Sens dubte. El taxi és un transport públic del qual sovint la gent valora únicament un tipus de servei con-

cret. Però, en determinades àrees de Catalunya, està realitzant un servei social claríssim. Ens trobem sovint que el taxi és l'únic transport públic d'un municipi o que aquest té un transport col·lectiu molt reduït. Nosaltres el que hem de fer és valorar el taxi com un servei que també té un vessant de funció social i no es tracta únicament d'un servei de transport públic individual gestionat per privats. Amb aquest nou concepte engegariem una nova etapa. I ho aplicariem tant en aquestes àrees com a l'àrea metropolitana de Barcelona. Crec que aquesta tasca l'hem de fer tots plegats. Des del Govern hem d'ajudar els ajuntaments i l'IMT per facilitar-los la feina. Des de la Generalitat hem de fer normes que facilitin la feina als que prestin bé el servei. No tenim vocació ni molt menys. La Llei ho diu clarament. Penso que podem treballar plegats molt en una millora de la imatge del sector, en posar valor a la funció social que fa el taxi. Amb això ens trobarem, per descomptat, amb l'IMT, però també amb el sector mateix, perquè està molt interessat que la gent internalitzi el procés de modernització de millora que s'ha fet en el qual l'IMT ha tingut un paper important. No tenim altres objectius diferents dels que pot tenir l'IMT, i de fet ja hi vam mantenir moltes reunions.

—L'increment de llicències fora de l'àmbit metropolità de Barcelona és una necessitat?

Depèn de cada cas. Primer hem de garantir que el servei de taxi tingui la millor qualitat i cobertura que la gent necessita i que al mateix temps es garanteixi la rendibilitat econòmica. La Llei del Taxi ens dona dues fórmules per millorar l'eficiència del taxi: una és la creació de les àrees de prestació conjunta i l'altra la possibilitat de donar llicències estacionals per atendre aquelles puntes que es produeixen en àrees d'un fort component turístic. En aquest sentit ja s'han posat en marxa algunes experiències com les de Cambrils o les aplicades per subministrar taxis a l'Estació de l'AVE a Tarragona. He de dir que no és fàcil i no pot fer-se sense el consens del sector i dels ajuntaments. La nostra idea és ampliar llicències molt en funció d'això però havent explorat altres vies i tenint com a punt de partida la cultura de mancomunar els serveis.

“Volem que la relació entre les comissions territorials i els serveis territorials del Departament sigui molt estreta i que aquests els donin el suport tècnic i material per tal que funcionin.”



—La creació d'àrees de prestació conjunta és un pas per avançar en la unificació del sistema tarifari a nivell de tot Catalunya?

Com a objectiu de govern per al 2012 tenim que tot Catalunya estigui integrada i que les tarifes i l'ús del transport públic —i el taxi ho és—, puguin ser al més coherents, equilibradors i entenedors possible. Serà difícil i probablement aquesta és la dificultat més evident.

—Quina opinió té de l'evolució del taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona?

La veig bé. Però hem d'avançar, com deia abans, en la idea de revalorar el servei de taxi, d'afavorir la millora de la qualitat del servei i, en la mesura que sigui possible, hem de fer que els taxis tinguin millores en la velocitat comercial, en la seva activitat per oferir un millor servei als clients.

—Com quines?

Molt especialment la disciplina. Crec que s'ha fet molt els darrers anys amb el carril bus-taxi, però també penso que s'ha d'avançar en l'adopció de mesures preferencials que siguin respectades i que el taxi pugui accedir a determinats indrets.



“A mi m’agradaria tenir un reglament d’emissores que fixi uns estàndards, una norma comuna que permeti especificitats.”

tacar l’experiència del taxi adaptat per a persones amb mobilitat reduïda a l’àrea metropolitana de Barcelona, al qual tant a través del nostre Departament com del d’Acció Social i Ciutadania ajudarem en la mesura que ens sigui possible. Un altre tema que hauríem d’estudiar és el taxi col·lectiu en àrees rurals ja que fa un paper complementari del transport convencional, encara que el sector no s’hi mostra a favor.

—En tot cas, les línies de subvenció del seu Departament cap als taxistes de l’àrea metropolitana de Barcelona seguirà en la mateixa línia que els darrers anys. Es pensa a afegir-n’hi alguna de nova, per exemple, per incentivar l’ús d’energies menys contaminants?

La línia de subvencions establertes fins ara continuarà igual. Em sembla positiu intentar introduir mesures correctives de la contaminació que emet el taxi perquè el nombre de taxis és una part molt important del parc de vehicles que es mou en la ciutat i ho és més si considerem els quilòmetres recorreguts. Això s’hauria de discutir en el marc del Consell. L’experiència de Nova York respecte a la utilització dels taxis híbrids em sembla molt interessant. Ho hauríem de fer d’acord amb l’IMT, el Departament de Medi Ambient i sobretot amb el sector. No és únicament un tema d’ajut, sinó també de comptar amb l’opinió del sector que ja en un altre moment va apostar per un altre tipus de mesures com ara la incorporació del GLP en el vehicle. **T**

—El taxi de l’àrea metropolitana de Barcelona està fent una aposta important per les noves tecnologies. Què n’opina?

És una iniciativa molt positiva. La utilització del GPS millora la gestió de flotes i és un element de seguretat molt important per als taxistes. També voldria des-

Publicitat



LA UNICA MAMPARA TOTALMENTE EXTRAIBLE DEL MERCADO.

Horario de atención al cliente:
9:00 a 13:00h y 15:00 a 20:00h.

Tel. 932969102 Fax 934225749

Taller autorizado de montaje:



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

www.ceima.net

El taxi, a debate en Viena

El mes de junio se realizó en Viena el primer foro sobre el Taxi en la Europa Central, organizado por tres emisoras de taxi de la capital austriaca. En el foro se expuso la situación del taxi en diversas ciudades europeas y norteamericanas como Viena, Róterdam, Dublín, Estocolmo, Moscú y San Luis. Sobre la mesa de debate se plantearon temas relacionados con las tarifas, la formación, la seguridad, la reglamentación, el medio ambiente, los vehículos y la accesibilidad.



Instantánea foro Viena 2007

El foro fue presentado por Mog Othmar Karas, vicepresidente del Partido Popular Europeo en Bruselas. En Austria hay alrededor de 12.000 taxis y en Viena 4.000. La capital austriaca cuenta con tres emisoras de taxi: Taxi 40.100; 60.160 Taxi y 31.300 Taxi. 2.500 taxistas están adscritos a alguna de ellas y el resto trabaja de forma independiente. Desde el año 1985 se realizan unos cursos de conducción y el taxista debe demostrar tres años de práctica. En Viena preocupa hoy especialmente la siniestralidad, los salarios bajos y la inspección tributaria.

Regulación, desregulación

Uno de los temas que despierta interés en los foros del taxi es el balance de las experiencias de regulación o desregulación de esta actividad. Los representantes de Dublín y San Luis, Missouri, coincidieron en subrayar la

mala experiencia de la desregulación en sus ciudades. También se pudo constatar el diferente criterio que sobre ésta se entiende en Europa y en Estados Unidos. Vinny Kearns, máximo responsable de XPerT Digi Taxis Ireland y delegado de gobierno en la comisión consultiva sobre taxis de Dublín, afirmaba que en Irlanda y especialmente en Dublín los males del sector del taxi empezaron en 1995 cuando esta ciudad experimentó una prosperidad sin precedentes. El taxi se convirtió entonces en una opción de desplazamiento y no pudo afrontar esta demanda. Después de un encuentro con los representantes del taxi, el gobierno irlandés determinó que el número de taxis en Dublín debía incrementarse en un 62% y que los nuevos taxis debían tener acceso para silla de ruedas. El proceso para convertir los taxis en adaptados fue muy laborioso y lento, ya que en todo el país únicamente había tres compañías especializadas. Posteriormente, para incrementar aún más el número de taxis en la calle, el Ministerio de Transportes propuso asignar una segunda licencia a cada uno de los titulares que había en aquel momento. Esta medida que significaba para los taxistas una forma de desregulación no fue aceptada. En el año 2000, el gobierno decreta la desregulación de la industria del taxi.

Los efectos de esta medida se manifestaron negativamente en el aeropuerto de Dublín y el sector inició una prolongada protesta. No obstante, la desregulación siguió adelante con unos efectos negativos para la industria. El número de taxis que en el 2000 era de 2.722 se incrementó en 9.500, los que hay actualmente. En el período de desregulación, el taxi se convirtió en una auténtica fuente de delitos y la calidad de los taxis y del servicio se vio muy afectada. Ante los nefastos resultados, en 2004 el Ministerio de Transportes irlandés decretó la nueva regulación del taxi. Para el representante irlandés, el buen servicio de taxi no depende únicamente del número, sino del control de acceso a la actividad, a la calidad de los vehículos y a la inversión en modernas tecnologías.

Lennart Hamnered, presidente de la asociación de taxis sueca Svenska Taxiförbundet, comentó que la desregu-

Continúa a la página 12

Perquè res gran
s'ha aconseguit sense
entusiasme ens agrada la
nostra feina, ens apassiona
fer-la bé i comprovem
diàriament que som els
líders.

**Associa't
Sigues líder.**

Truca ara:



931 140 100

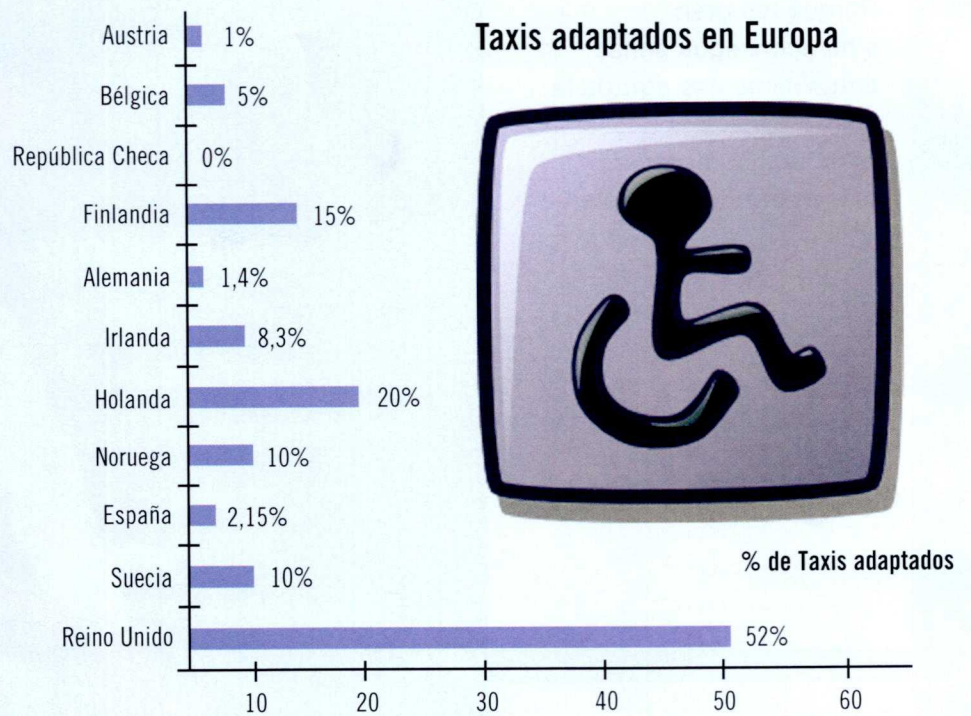


Ràdio Taxi 033





Tres emisoras de taxi se encargaron de la organización del foro



lación en su país fue el punto de partida para comenzar a construir un transporte de calidad en las diferentes compañías de taxi. Los usuarios suecos exigen hoy, según Hamnered, unos estándares de calidad básicos que las compañías de taxis del país nórdico están hoy obligados a ofrecer para no desaparecer. El usuario del taxi tiene alternativas para elegir y lo hace con criterio, aseguró Lennart Hamnered.

El Dr. Ray Mundy, director del Centro de Estudios del Transporte, de la Universidad de Sant Luis de Missouri, aseveró que la desregulación en esta ciudad tuvo efectos muy negativos sobre la calidad del servicio y sobre el control del mercado. Los taxistas y las compañías de taxi están hoy desacreditados por esta medida. Para mejorar el servicio, Mundy abogó por una regulación homogénea del servicio de taxi.

El taxi sostenible, un beneficio añadido

El problema del calentamiento global y la contribución del transporte a la disminución de las emisiones contaminantes también fue objeto de debate en Viena. Suecia fue uno de los países que planteó el tema de una forma más categórica. Lennart Hamnered, presidente de la asociación Svenska Taxiförbundet, subrayó que no se puede volver a los carruajes de caballo y, por lo tanto, la industria del taxi debe asumir como suya la preocupación del mundo entero por todos los aspectos relacionados con el medio ambiente. El nivel de conciencia de los suecos respecto a esta situación llevó a la asociación que él preside a ayudar a los taxistas para que contribuyeran activamente en la mejora del medio ambiente. En 1997 crearon el sistema *Green Taxi* (Taxi Verde), basado en la norma ISO Standard 14001 de gestión ambiental. Un sistema que se aplicó en la central de taxis y en cada uno de sus taxistas afiliados. Para tener un seguimiento de su implantación, cada taxista debía entregar resúmenes

periódicos sobre el tipo de combustible utilizado, el tipo de neumáticos, el tipo de aparcamiento... Con ellos se hacía una evaluación también periódica para incidir progresivamente en nuevos objetivos y comportamientos sostenibles. En el 2000, el sistema se extendió a los conceptos de seguridad y transporte de calidad y pasó a denominarse *Safe Green Taxi* (Taxi Verde Seguro). El sistema de control de los taxistas continúa siendo el mismo, sólo que se efectúa un exhaustivo control de otros conceptos: número de quejas de los clientes, tiempos de espera de los clientes, respeto de las normas de velocidad, uso de los cinturones de seguridad, respeto a la conducción sin alcohol y otras cuestiones relacionadas con la calidad del servicio.

El representante sueco subrayó que en su país la demanda de un transporte público de calidad, responsable con el medio ambiente y con la seguridad, crece a diario. Para Lennart Hamnered la experiencia ha demostrado que la contribución y la participación social proporciona a los taxistas un beneficio añadido.

Saak de Winter, en representación de Taxi Centrale RTC de Róterdam, comentó que su ciudad fue una de las 42 ciudades del mundo que participaron en la invitación formulada por el presidente norteamericano, Bill Clinton, para emprender iniciativas encaminadas a reducir las emisiones de CO₂ y luchar contra el calentamiento climático. A partir de aquella invitación, Róterdam se ha comprometido a disminuir en el año 2025 un 50% de los valores de las emisiones de CO₂ de 1990, para lo cual cuenta con el transporte público. No obstante, Saak Winter planteó varios interrogantes a esta propuesta porque, como en otras ciudades europeas, los taxistas de Róterdam aún desconocen ciertos elementos sobre los combustibles menos contaminantes, se preguntan sobre si existen suficientes puntos de

distribución, sobre el coste de las tasas, sobre si el mercado automovilístico ofrece hoy las garantías suficientes para el uso alternativo de los motores para la buena utilización de estos combustibles y, entre otros aspectos, sobre los incentivos fiscales.

Seguridad y taxis accesibles

Oberst Wolfgang Haupt, representante de la Policía de Viena, abogó por un taxi seguro. Afirmó que en la capital austriaca la policía ha editado unos folletos específicos para el sector sobre medidas de seguridad. Asimismo afirmó que colabora con la formación y capacitación de los taxistas. Subrayó la importancia que tienen las emisoras de taxi equipadas con la más alta tecnología, así como el pago con tarjeta de crédito para garantizar la seguridad del chofer taxista. La política de prevención y comunicación aplicada por la policía de Viena en el sector del taxi ha ayudado, según Wolfgang Haupt, a una disminución de los delitos contra el sector del taxi en los últimos cuatro años.

Respecto al taxi accesible, Hubert Andela, secretario general de la asociación holandesa kN/Taxi, planteó la necesidad de que se diseñaran dos tipos de vehículos: uno para personas que se movilizan con silla de ruedas y otro taxi estándar más accesible para todos. Reclamó una formación específica de los taxistas para la atención de personas con discapacidad física y psíquica,

mayores ayudas de las administraciones y, por otra parte, la promoción de la investigación en el diseño y otras mejoras de los vehículos. Pidió una mayor atención por parte del sector a este tipo de servicio porque las sociedades europeas tienen y tendrán una población más envejecida, porque se vive en ciudades o poblaciones con una mayor movilidad, porque existe una mayor necesidad de atención a las personas con problemas de movilidad y porque decrece el apoyo familiar a estas personas. Andela manifestó que en el marco del IRU (*Internacional Road Transportation*) se está trabajando por encontrar un modelo de taxi accesible que sea adecuado para todos, así como en todas las directivas comunitarias que hoy afectan a la actividad del taxi.

El Reino Unido es el país que tiene el porcentaje más alto de taxis adaptados, seguido de Holanda, Finlandia, Noruega, Suecia, Irlanda, Bélgica, España, Alemania y Austria (Ver cuadro pág. 12).

Viena sirvió, en definitiva, para constatar que la situación y las preocupaciones del taxi son las mismas en las ciudades de Europa con excepción de las principales ciudades de la Europa del Este, donde aún empiezan a trabajar y a preocuparse por un servicio de taxi más organizado siguiendo los pasos que ya han dado países como Suecia, Reino Unido, Holanda y España. **T**

Publicitat



ÀMB+ QUALITAT QUE MAI

Netes, segures, equipades... i aquest any, amb més qualitat que mai. Les platges de l'Àrea Metropolitana inauguren la temporada. 32 km d'oci i descans al teu costat. Gaudeix-les. T'ho podràs?

TECNOLOGÍA HÍBRIDA

El futuro más limpio



Según los cálculos realizados por los expertos, actualmente hay algo más de 800 millones de vehículos rodando por el mundo, pero cuando llegue el año 2020, el parque automovilístico mundial aglutinará alrededor de 1.200 millones de vehículos. Este aumento dará lugar a una amplia gama de nuevos problemas, no sólo de infraestructuras, sino de manera muy particular aquellos que afectan al medio ambiente, tanto por el elevado incremento de las emisiones de partículas nocivas como por el consiguiente aumento de los residuos que generan los automóviles y que deben reciclarse.

La mayoría de los constructores mundiales son conscientes de estos problemas y desde hace ya tiempo están trabajando en la búsqueda y desarrollo de nuevas energías. Los resultados más inmediatos y realistas a los trabajos desarrollados son los modelos impulsados por mecánicas híbridas y en este sentido, los fabricantes japoneses son los que más han avanzado aplicando esta tecnología no sólo a turismos de diferente tamaño, sino también a monovolúmenes y vehículos de todo terreno. Por nuestras carreteras circulan modelos como el Toyota Prius, los Lexus GS 450h y RX 400h o el Honda Civic Hybrid que son híbridos.

Con los híbridos se consigue un doble objetivo: disminuir la emisión de gases contaminantes y reducir los consumos de carburante

¿Qué es la tecnología híbrida y cómo funciona?

Esencialmente se trata de un vehículo dotado de un motor de combustión convencional y otro eléctrico que se alternan o funcionan conjuntamente para propulsar el coche. Esta actuación se controla de forma automática en función de la velocidad y de la presión sobre el pedal del acelerador. El motor eléctrico va alimentado por unas baterías, normalmente de níquel-hidruro de metal, de reducido volumen que se recargan automáticamente de manera que nunca necesitan la intervención externa para cargarse conectándose a la red eléctrica y además tienen una longevidad próxima a los diez años antes de tener que ser cambiadas. El motor eléctrico es el que actúa básicamente, salvo cuando se pisa el acelerador para aumentar la velocidad, momento en el que también trabaja el motor de gasolina. En deceleraciones o frenadas, éste último actúa como generador de carga eléctrica para las baterías. Y todo ello con un silencio verdaderamente sorprendente y una total ausencia de vibraciones. Cuando el coche se detiene en un semáforo, automáticamente el motor deja de funcionar para no contaminar y

tan solo hay levantar el pie del freno para que vuelva a ponerse en marcha. En lo que concierne a prestaciones, los vehículos híbridos no desentonan para nada frente a los coches convencionales. Pueden circular a velocidades máximas que superan los 160 km/h por lo que no es nada complicado mantener una velocidad de crucero dentro de los límites legales.

Evidentemente con los híbridos se consigue un doble objetivo. Por un lado reducir los niveles de emisión de gases contaminantes y así proteger el medio ambiente. En el caso del Toyota Prius, que es el que ha logrado una mayor penetración en el mercado mundial con 700.000 unidades de las que casi 3.000 corresponden a nuestro país, ofrece un nivel de contaminación de 100 gramos de monóxido de carbono por kilómetro, muy por debajo de lo que exige la norma Euro 4 y de lo que las autoridades europeas quieren imponer para un plazo no muy lejano. Por todo ello, puede afirmarse que es el coche más limpio del mundo. El segundo objetivo es el de conseguir unos consumos muy bajos de carburante y en este sentido, el Prius tiene homologado un gasto de 4 litros cada 100 kilómetros.

Otro modelo que también se comercializa en nuestro mercado, el Civic Hybrid, tiene un consumo homologado de 4,9 litros y unos índices de contaminación de 116 gramos por kilómetro.

Algunos fabricantes están trabajando para que en esta tecnología híbrida, el motor convencional sea de gasóleo en lugar de gasolina y no habrá que esperar mucho para que salgan otras alternativas también válidas en ese objetivo de preservar el medio ambiente.



Publicitat

SIMPLY CLEVER



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

En **MOGADEALER** le espera el **Skoda 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%**
de 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**

El biodièsel, un biocombustible ecològic i biodegradable

Genèricament, s'anomenen biocombustibles tots els combustibles obtinguts a partir de productes vegetals. El biodièsel és un biocombustible ecològic i biodegradable que s'obté a partir de matèries primeres renovables, normalment greixos vegetals, i és assimilable al gasoil d'automoció d'origen fòssil (petroli); per aquest fet permet l'ús indiscriminat d'un o l'altre combustible. El biodièsel produït està sotmès a un estricte control analític per tal de garantir que compleix la normativa EN 14214 del Centre de Normalització Europeu, que és la norma més restrictiva que hi ha actualment sobre aquest producte, i les barreges amb gasoil han de complir la normativa EN590.

Avantatges mediambientals

La utilització del biodièsel pur (100%) representa uns avantatges mediambientals amb relació al gasoil convencional. Algunes de les millores són:

- Redueix l'efecte hivernacle. El CO₂ que genera en la combustió, que ha captat mitjançant la fotosíntesi en el creixement de les plantes necessàries per a la seva producció, no incrementa la quantitat global de CO₂ a l'atmosfera (les emissions de diòxid de carboni es redueixen de l'ordre d'un 80%).
- El biodièsel contribueix a reduir la pluja àcida, ja que no conté òxid de sofre i les emissions de partícules es redueixen un 65%.
- Revalora els residus contaminants i els converteix en energia neta i renovable.
- És biodegradable.

A part dels avantatges mediambientals també presenta diversos avantatges mecànics, ja que allarga la vida del motor, confereix una lubricitat més alta que el gasoil, té

una millor combustió dins el motor i un punt d'inflamabilitat (*flash point*) més elevat que el gasoil.

Adaptació del biodièsel a les diferents marques de vehicles

Actualment es troben al mercat mesclades de biodièsel que van del 10% al 20%; aquestes mesclades compleixen les especificacions tècniques del gasoil i per tant poden funcionar en qualsevol motor dièsel. Hi ha fabricants d'automòbils que ja permeten l'ús del biodièsel en els seus vehicles, com Citroën, Peugeot i Skoda (model Octavia). La resta de marques estan adaptant la seva tecnologia per poder utilitzar-lo. Cal una acció per part de l'Administració que obligui les marques de vehicles a accelerar la seva adaptació a la utilització de biocarburants.

El Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 elaborat pel Govern de la Generalitat preveu que l'any 2015 un 16,1% dels carburants d'automoció seran biocarburants d'origen vegetal. El biodièsel serà un 18% del consum energètic de gasoils, equivalent a 785.000 tep (858.000 tones anuals).

Acord de col·laboració amb l'IMT

L'Associació Catalana del Biodièsel va signar un acord de col·laboració amb l'Institut Metropolità del Taxi (IMT) el dia 20 de novembre passat per tal d'impulsar l'ús del biodièsel com a carburant en els vehicles que són emprats com a taxis a l'àrea metropolitana. L'ACBiodièsel es va comprometre a col·laborar, informar i assessorar els taxistes de l'àrea metropolitana sobre l'ús del biodièsel. A partir d'aquest any 2007, l'IMT bonifica en un 50% la taxa d'autorització a les marques, per tal de promoure els taxis sostenibles.



Publicitat



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

SEGURTAX

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

Recta final de la II edició de FIRATAXI

La cita, el 20 i 21 d'octubre al Pavelló número 2 del recinte de Montjuïc



La II edició de FIRATAXI ja és en la recta final, tan sols resten tres mesos per a la seva celebració. D'acord amb l'organització, la resposta dels expositors es mostra força positiva; el 70% de l'espai destinat als estands comercials estava ja concretat a principis de juliol.

Moltes són les novetats que estan ja compromeses per a aquesta edició, especialment les que fan referència a la utilització de les energies netes i la possibilitat d'incorporar-les com a combustible en els diferents models de vehicles que podrien formar o ja formen part del parc de taxis de l'àrea metropolitana de Barcelona o d'altres ciutats de Catalunya. En aquest sentit, l'organització de FIRATAXI habilitarà a la plaça de l'Univers una exposició on els visitants podran informar-se de prop dels avantatges dels vehicles i de les diferents energies no contaminants que s'apliquen.

FIRATAXI 2007 vol convertir-se un cop més en un saló pensat específicament per al professional del taxi, però també obert al seu entorn familiar i social. L'organització està posant un èmfasi especial a dotar aquest esdeveniment de tots els detalls que garanteixin una veritable trobada professional però a la vegada oberta, dinàmica i familiar.

Els taxistes podran passar una estona agradable amb els fills i els familiars en els diversos espais lúdics i de diversió. Els que així ho vulguin podran pujar en un globus captiu per admirar la ciutat; els nens podran passar una bona estona a la ludoteca pensada específicament per a ells, on podran gaudir d'un taller de pintura i de castells inflables. La canalla tindrà també a la seva disposició el circuit de bicicletes de la Guàrdia Urbana.

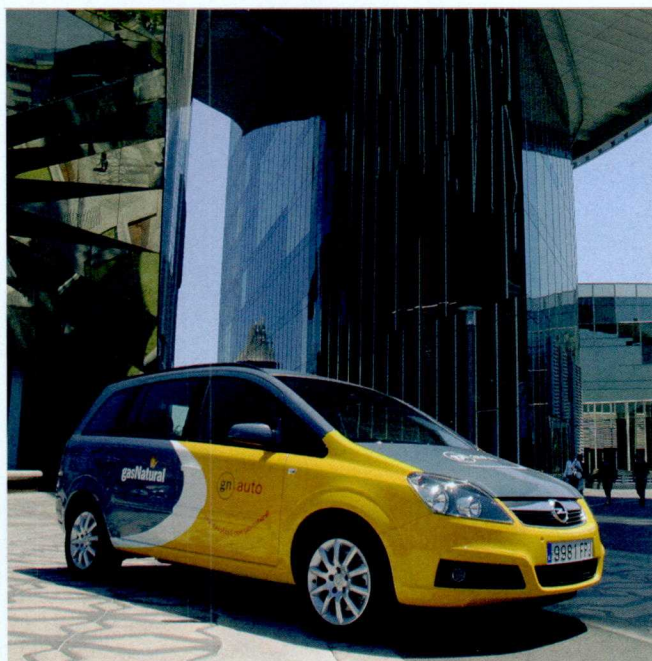
L'edició de FIRATAXI 2007 compta amb més empreses patrocinadores. GAS NATURAL patrocinarà el globus captiu exterior; FREIXENET oferirà una copa de cava de benvinguda a tots els visitants i més sorpreses que els taxistes i els seus familiars s'hi trobaran. Com en la primera edició, FIRATAXI sortejarà entre els assistents un cotxe pensat per al servei de taxi.

La cita és, doncs, els dies 20 i 21 d'octubre al Pavelló número 2 del recinte de Montjuïc. Hi haurà pàrquing gratuït a la plaça de l'Univers.

FIRATAXI

A l'hora de tancament d'aquesta edició, les organitzacions representatives del sector no s'han posat d'acord amb el destí que es donarà als beneficis que la celebració de la primera edició de FIRATAXI ha reportat, d'acord amb l'OTAC, empresa organitzadora de l'esdeveniment.

El gas natural vehicular és l'aliat més eficient per millorar la qualitat de l'aire a les ciutats



GAS NATURAL fa una aposta decidida per impulsar l'ús d'aquest combustible alternatiu

El 32% del consum europeu d'energia es destina al transport de persones i mercaderies, i la major part d'aquesta energia s'obté directament del petroli, que genera el 28% de les emissions de CO₂ a nivell mundial. Per aquest motiu, el fort impacte d'aquesta activitat sobre el medi ambient i l'elevat nivell de dependència dels països productors de petroli són dos factors importants de preocupació entre els països de la Unió Europea.

El trànsit rodat és una de les principals causes d'exposició de la població urbana als contaminants atmosfèrics, sobretot per l'emissió de partícules en suspensió i òxids de nitrogen, que provoquen problemes càrdiorespiratoris especialment entre la població més vulnerable.

La utilització del gas natural com a combustible, el gas natural vehicular (GNV), és la millor alternativa de substitució dels carburants tradicionals, ja que és el que presenta, a curt i mitjà termini, una viabilitat tècnica i econòmica millor.

El GNV pot contribuir a reduir l'excessiva dependència del petroli i a minimitzar l'impacte sobre el medi ambient, ja que redueix les emissions de gasos contaminants i genera menors nivells d'emissió sonora i vibracions que els motors dièsel.

D'altra banda, com que el diferencial de costos entre el gas natural i els combustibles tradicionals és considerable, l'ús del gas natural suposa també una important millora econòmica per als professionals que l'utilitzen.

Pioners a Espanya

GAS NATURAL treballa des de fa temps en la promoció de l'ús del gas natural en l'automoció a Espanya, fent una aposta decidida per aquesta tecnologia que constitueix, actualment, l'opció més viable entre els combustibles alternatius.

La companyia energètica ha estat pionera al nostre país en la implantació d'aquest combustible, on fins ara se n'ha impulsat l'ús, principalment, en flotes d'autobusos urbans i camions de recollida de brossa. Ciutats com Madrid, Barcelona, Salamanca, Burgos, Sevilla i València, entre altres, compten des de fa anys amb vehicles propulsats amb gas natural. Actualment, el GNV ja s'utilitza en més de 1.400 vehicles de servei públic, que carreguen combustible en 35 punts de subministrament.

Tot el parc de vehicles, tant pesats com lleugers, suposa ja un consum de gas natural equivalent a 27 milions de litres de gasoil anuals. A més, el consum actual de gas natural en automoció a Espanya evita cada any unes emissions de 23 tones de CO, 300 tones de NO_x i 17 tones de partícules a l'atmosfera, a més de 7.000 tones de CO₂, principal causant de l'efecte hivernacle. En termes percentuals, la incorporació del gas natural vehicular permet reduir les emissions de partícules i òxids de nitrogen en més d'un 85%. A més, l'ús d'aquest combustible genera menors nivells d'emissió sonora i vibracions que els motors dièsel.

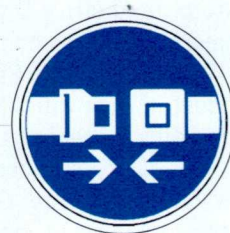
Estalvi econòmic

Un dels pilars de l'èxit de l'extensió del GNV a les flotes d'àmbit metropolità com els taxis és l'estalvi econòmic en la despesa en combustible que pot suposar per a l'usuari, especialment en un moment en què el petroli i els seus derivats estan marcant preus alts. En aquest sentit, la incorporació del gas natural com a combustible permet obtenir uns estalvis econòmics als usuaris del 22% respecte del gasoil, en euros/km.

Pel que fa al marc legal del GNV, la Llei d'11/02/05, per la qual s'incorporen a l'ordenament jurídic espanyol diverses directives comunitàries en matèria de fiscalitat de productes energètics, estableix un impost per al gas

La seguretat viària dels ocupants de turismes a la ciutat

Catherine Pérez, Maribel Pasarín. Agència de Salut Pública de Barcelona
Josep Maria Suelves. Departament de Salut, Generalitat de Catalunya



Les col·lisions a la ciutat

Encara són moltes les persones que pensen que els accidents de trànsit en ciutat provoquen només danys materials. Per això és important saber que a Espanya es produeixen més accidents amb lesionats en àmbit urbà que en carretera. D'acord amb les dades de la Dirección General de Tráfico (DGT), dels 91.187 accidents amb lesionats i/o morts enregistrats l'any 2005, el 53,2% es van produir en àmbit urbà. El nombre de morts per accidents de trànsit acostuma a ser molt superior en carretera, però 790 dels 4.442 morts enregistrats aquest mateix any van patir l'accident en àmbit urbà. Per altra banda, tot i que les lesions són considerades "lleus" en el sentit que no presenten risc per a la vida de la persona, comporten grans inconvenients i seqüeles a curt i, freqüentment, a llarg termini, com baixes laborals dels pacients i de vegades dels cuidadors, rehabilitació, dolor crònic, etc. A Barcelona, tot i ser ciutat, l'any 2005 el 4% dels usuaris de turisme lesionats atesos als serveis d'urgències de la ciutat van patir fractures, el 3% lesions internes al tòrax o al cap, el 41% esquinç cervical, i el 48% contusions i erosions.

La creença que la mobilitat en ciutat comporta un baix risc de lesions de trànsit ve donada sobretot per la percepció que es circula a "baixa" velocitat. Efectivament, el risc de patir un accident augmenta de forma exponencial a mesura que augmenta la velocitat. De fet s'ha descrit que, per cada km/h que augmenta la velocitat, la incidència d'accidents amb lesionats augmenta un 3%, i la incidència d'accidents mortals augmenta un 4-5%. Circulant a 50 km/h resulta molt difícil evitar que l'impacte amb un vianant li provoqui lesions mortals. Dit d'una altra manera: un vianant té una probabilitat de supervivència del 90% si és atropellat a 30 km/h o menys.

Utilitat del cinturó de seguretat i els sistemes de retenció infantil a la ciutat

L'ús del cinturó de seguretat ha estat una de les mesures més efectives de seguretat viària i de les que han salvat més vides. La seva efectivitat en adults i en infants està demostrada des de fa molts anys. Sense aquests dispositius, en una frenada el cos humà continua viatjant a la mateixa velocitat que portava el vehi-

EL QUE NO S'HA DE FER CIRCULANT AMB INFANTS AL VEHICLE:

- Mai s'ha de portar un nadó a la falda subjectant-lo amb els braços, ni als seients davanters ni als posteriors.
- En cas d'impacte, és físicament impossible retenir-los. El nadó sortirà projectat i xocarà contra el davantal, el parabrises, o el respall dels seients davanters, i a més pot rebre l'impacte de la persona adulta si aquesta no portava el cinturó cordat.
- Mai s'ha de cordar un infant amb el mateix cinturó que l'adult, ja que en cas de frenada brusca l'infant podria ser aixafat pel pes de l'adult.
- Mai s'han de cordar dos infants amb un sol cinturó d'adults. No viatjaran de forma segura i en cas de col·lisió podrien tenir lesions greus o mortals.
- Mai s'ha de posar una cadira infantil en el seient del passatger davant si el cotxe porta *airbag* i no té un sistema que permeti desconectar-lo.
- Mai s'ha de portar una criatura en cadira sense que la cadira i l'infant estiguin adequadament subjectes.



natural en el seu ús com a carburant de 0,4140 €/kWh (1,15 €/GJ). L'impost equivalent del gasoil d'automoció és de 2,63 c/kWh, és a dir, més de sis vegades superior.

A més, l'Instituto de Ahorro y Diversificación Energética (IDEA) i la major part de les comunitats autònomes, en el marc de l'Estratègia E4 (Estalvi i Eficiència) del Ministeri d'Indústria, han articulat ajudes per fomentar la renovació de flotes de vehicles. En aquest sentit, i per al període 2006-2007, són remarcables les subvencions que afecten el sector del GNV, i que van des dels 2.000 euros per turisme nou, fins als 30.000 i 60.000 euros per a estacions de càrrega individuals i col·lectives, respectivament.

Nova línia de negoci gnAuto

GAS NATURAL ha llançat recentment la seva nova línia de negoci gnAuto, que ofereix als clients potencials, tant públics com privats, la gestió completa del projecte de construcció de l'estació de càrrega, incloent-hi la inversió econòmica i el manteniment i la gestió posteriors. La companyia energètica també s'encarrega de subministrar a l'usuari el gas natural ja comprimit, tot assegurant la màxima disponibilitat de les instal·lacions.

Per tal d'acomplir el seu objectiu a mitjà termini d'estendre l'ús del gas natural a un altre tipus de vehicles com els taxis, les flotes de repartiment o el transport interurbà, la companyia està treballant per desenvolupar

una infraestructura d'estacions de càrrega obertes al públic.

La companyia també està col·laborant activament amb fabricants, autoritats i altres agents del sector, amb l'objectiu d'arribar al 2% de substitució dels carburants per gas natural.

En aquesta línia, GAS NATURAL ha firmat recentment un conveni amb el fabricant de vehicles General Motors, per coordinar els seus esforços en l'impuls del GNV a Espanya. Aquesta aliança permetrà fomentar la generalització efectiva del GNV, tot promovent l'homologació de vehicles per al seu ús en el sector públic, la introducció d'automòbils nous amb el sistema de GNV, i la creació de la infraestructura operativa necessària per cobrir la demanda de repostatge.

Un altre acord entre GAS NATURAL, la Comunitat de Madrid, l'Ajuntament de Madrid, dues associacions de taxistes i els fabricants de cotxes General Motors i Fiat ha permès posar en marxa una prova pilot per introduir aquesta energia en deu taxis de la flota madrilenya, als quals la companyia energètica subministrarà el combustible.

D'altra banda, la companyia serà patrocinadora principal de Firataxi 2007, en una clara aposta per donar-se a conèixer en el sector del taxi i difondre els avantatges del gas natural vehicular com a alternativa més econòmica i respectuosa amb el medi ambient.

Publicitat

■ ■ Nuevo Croma. El nuevo gran TAXI Fiat



FIAT

MERIDIANA MOTORS, S.A.
Concesionario Oficial:

Avda. Meridiana, 326-328 - CP. 08027 - Barcelona.
Tel. 902 300 336 / 93 349 30 58 - fax. 93 347 33 12
www.meridianamotors.com

Consumo mixto (l/100Km.) / Emisión de CO₂ (gr./Km.). Directiva CE 1999/100. Gama Croma: de 6,1 a 9,7 / de 160 a 229.

ven a CONOCERLO

cle abans de frenar, i per tant impacta contra l'interior del vehicle o surt projectat cap a l'exterior. El cinturó de seguretat ha estat dissenyat de manera que manté la persona separada de l'estructura del vehicle i evita que es converteixi en un projectil. Distribueix les forces del accident sobre les parts més fortes del cos humà, evitant d'aquesta manera que es produeixin danys als teixits tous dels cos.

S'ha demostrat que el cinturó de seguretat és especialment efectiu en bolcades, xocs frontals i en accidents a baixa velocitat, i per tant en àmbit urbà. Sense un sistema de subjecció adequat, en una col·lisió a 48 km/h l'ocupant del vehicle és llançat amb una força que equival a entre 30 i 60 vegades el seu pes. Un infant de 8 anys amb un pes de 30 kg que viatgi sense anar subjecte en un vehicle que circula a 50km/h, sortirà catapultat amb una força 25 vegades més el seu pes, es a dir 750 kg i per tant la probabilitat de sobreviure és pràcticament inexistent. S'ha estimat que aproximadament el 50% de les morts

en accident de trànsit en ocupants d'automòbils es podrien evitar utilitzant el cinturó degudament. Portar el cinturó cordat redueix el risc de sortir projectat del vehicle i de patir lesions greus o mortals entre un 40% i un 65%.

En una frenada el cos humà continua viatjant a la mateixa velocitat que portava el vehicle abans de frenar, i per tant impacta contra l'interior del vehicle o surt projectat cap a l'exterior

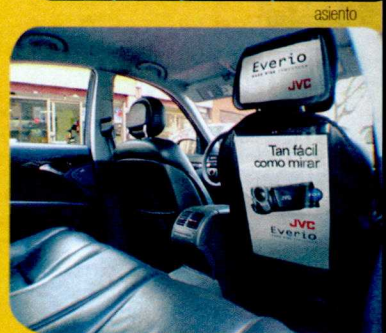
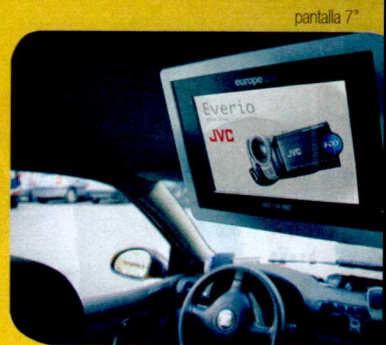
La probabilitat de morir o de tenir lesions greus és set vegades més gran en els infants que no van subjectes amb un dispositiu de retenció que la dels que sí van subjectes. El 83% dels infants implicats en una col·lisió de trànsit no pateixen lesions si van adequadament subjectes. En una col·lisió a 50 km/h, un infant sense cordar s'exposa al mateix risc que si caigués d'una alçada de 10 m. Sense un sistema de retenció adequat per a infants, fins i tot una col·lisió a només 15 km/h per hora pot ser mortal. És absolutament recomanable, per tant, que els infants, igual que els adults, vagin sempre subjectes amb els dispositius adients per a la seva edat, fins i tot en trajectes curts i a baixa velocitat.

Publicitat

INNOVACIÓN EN PUBLICIDAD



europetaxi
publicidad



902 156 902 · www.europetaxi.com · europetaxi@europetaxi.com

Sr. taxista: si usted desea inscribirse llame al 93 49 47 497.

Luz verde al Estatuto del Trabajo Autónomo

El Congreso de los Diputados aprobó por unanimidad, el pasado 28 de junio, la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo que entrará en vigor a partir de los tres meses de su publicación en el BOE. Se beneficiarán de esta nueva Ley más de tres millones de personas que ejercen su actividad laboral como trabajadores por cuenta propia, entre los que se encuentran la gran mayoría de taxistas de España.

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, manifestó en su discurso ante el Pleno del Congreso que "El Estatuto del trabajo autónomo pone punto y final a la situación de desprotección en la que han vivido más de tres millones de profesionales, de emprendedores y autónomos". Subrayó que a partir de su aplicación todos los autónomos "tendrán garantizados sus derechos individuales y colectivos, tendrán más y mejor protección social, apoyo de los poderes públicos para sus proyectos empresariales y el reconocimiento que se merecen por parte de toda la sociedad española".

Con el nuevo Estatuto se da un paso importante en los temas relativos a la protección social. Las personas que ejerzan por cuenta propia o autónoma tendrán derecho al mantenimiento de un régimen público de Seguridad Social, que les garantizará la asistencia y las prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad.

La cobertura por incapacidad temporal, hasta ahora opcional, será obligatoria a partir del primer día de enero del ejercicio siguiente a la entrada en vigor de la Ley. El Gobierno determinará más adelante las actividades de trabajadores con mayor riesgo de siniestralidad, las cuales deberán hacer frente a una determinada cotización.

El nuevo Estatuto prevé, por otra parte, una prestación por cese de la actividad y destinada a aquel trabajador



autónomo que se encuentre en situación de desempleo por causas ajenas a su voluntad. Este apartado será previsiblemente desarrollado más adelante porque la Ley no entra en detalles específicos. Esta posibilidad, dice el texto, "será propuesta por el Gobierno a las Cortes siempre que estén garantizados los principios de contributividad, solidaridad y sostenibilidad financiera y ello responda a las necesidades y preferencias de los autónomos".

El estatuto reconoce el derecho a la igualdad y a la no discriminación y, en este sentido, los autónomos que sean padres tendrán garantizado el permiso de paternidad. Las mujeres autónomas se verán favorecidas por una mejora en la protección por maternidad.

Los trabajadores autónomos adquieren también con el Estatuto unos derechos colectivos que les permitirán afiliarse al sindicato o asociación empresarial de su elección, o afiliarse y fundar asociaciones profesionales específicas de trabajadores autónomos sin autorización previa. Asimismo, estas asociaciones podrán constituir federaciones, confederaciones o uniones, previo cumplimiento de los requisitos exigidos por los órganos competentes. **T**

Publicitat



SINDICATO DE
TAXISTAS
AUTONOMOS DE
BARCELONA

Profesionales desde hace más de 20 años

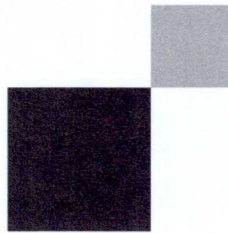
C. La Jota, 81 - 08016 Barcelona Teléfono: 933 402 790 – 933 402 966
Fax. 933 403 862 e-mail: stab@stl.logiccontrol.es

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

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



Institut Metropolità
del Taxi

LIBERALITZACIÓ DELS DIES DE DESCANS SETMANAL

Atès que molts taxistes gaudeixen de les seves vacances durant els mesos d'estiu i per garantir una oferta equilibrada de taxis especialment a partir de la segona quinzena de juliol i tot l'agost, l'IMT ha resolt:

ESTABLIR la modificació extraordinària de prestació del servei del taxi per al període comprès entre el 16 de juliol i el 31 d'agost de 2007, ambdós inclosos, en el sentit següent:

El dia de descans començarà a les 06.00 hores del dia assignat i finalitzarà a les 18.00 hores del mateix dia.

Les llicències nocturnes podran treballar també, des del dia 16 de juliol fins al 31 d'agost, ambdós inclosos, tots els dies dins del seu horari (de 20:00 a 06:00 hores).

LIBERALIZACIÓN DE LOS DÍAS DE DESCANSO SEMANAL

En atención a que muchos taxistas disfrutan de sus vacaciones durante los meses de verano y para garantizar una oferta equilibrada de taxis, especialmente a partir de la segunda quincena de julio y todo agosto, el IMT ha resuelto:

ESTABLECER la modificación extraordinaria de prestación del servicio de taxi para el periodo comprendido entre el 16 de julio y el 31 de agosto de 2007, ambos inclusive, en el sentido siguiente:

El día de descanso comenzará a las 06.00 horas del día asignado y finalizará a las 18.00 horas del mismo día.

La licencias nocturnas podrán trabajar también desde el día 16 de julio hasta el 31 de agosto, ambos inclusive, todos los días dentro de su horario (de 20.00 a 06.00 horas).

Per una errada, aquesta nota anul·la la notícia que apareix en la pàgina 23 d'aquesta revista.

Liberalització dels dies de descans setmanal

Atès que molts taxistes gaudeixen de les seves vacances durant els mesos d'estiu, i per garantir una oferta equilibrada de taxis especialment a partir de la segona quinzena de juliol i tot l'agost, l'IMT ha resolt el següent:

Des del 16 de juliol fins al 31 d'agost, ambdós inclosos, les llicències de taxi poden treballar durant els seus dies de descans setmanal.

Llicències nocturnes

Els taxistes amb llicències nocturnes poden treballar, des del dia 16 de juliol fins al 31 d'agost, ambdós inclosos, tots els dies dins del seu horari. És a dir de 20.00 a 06.00 hores. **T**



El 12 de juliol ha quedat constituïda la Comissió Territorial del Consell Català del Taxi

Ha quedat constituïda oficialment, el 12 de juliol passat, la Comissió Territorial del Consell Català del Taxi, que conjuntament amb el Consell són els dos òrgans previstos per la Llei del Taxi de 4 de juliol de 2003.

El Consell del Taxi, l'òrgan de consulta i d'assessorament del servei de taxi a Catalunya, es constituirà el mes de setembre, després de les vacances d'estiu.

El Consell funcionarà en Ple i en comissions territorials. Hi haurà sis comissions territorials a Catalunya en representació de Barcelona, Girona, Tarragona, Lleida, Terres de l'Ebre, Alt Pirineu i l'Aran.

El Ple del Consell del Taxi estarà integrat per representants institucionals a nivell autonòmic i local, i representants del sector del taxi de Catalunya. (Més informació pàg.6) **T**

Publicitat



PEUGEOT

TALLERS A. GALOFRÉ
AGENT OFICIAL PEUGEOT

¡Venga a vernos, le esperamos!

PEUGEOT 307 BREAK HDI - PEUGEOT 407 SPORT HDI 136 CV
Servicio rápido para taxis. Desde 1958 al servicio del taxi

Taller: C. de Cardener, 11 (sota Trav. de Dalt) 08024 Barcelona Tel.: 932 842 694
Ventas: C. de La Granja, 25 (can. Trav. de Dalt), 08024 Barcelona Tel.: 932 185 337



Parades de taxi

Amb motiu de les obres que s'estan fent al voltant de la parada de taxis de Gran de Gràcia, 266, que duraran dos anys aproximadament, aquesta ha estat anul·lada. També ho ha estat la situada en la plaça de Maragall, 24.

Traslats

La parada assenyalada en el carrer de Pau Claris amb Consell de Cent ha estat traslladada al carrer de Pau Claris amb Roger de Llúria.

A l'avinguda de la República Argentina, 21-23, cantonada carrer de Ballester, s'ha traslladat la parada situada fins ara en la mateixa avinguda, números 2-4.

Més respecte de les parades

Aquests darrers mesos s'està portant a terme una campanya, amb la col·laboració dels agents de la Guàrdia Urbana, per tal que tots els taxistes tinguin més respecte a les parades de taxi per tal de garantir-ne el bon ús. Aquesta campanya inclou també els vehicles privats.



Tant el taxista com el conductor despistat d'un vehicle particular han de saber que aquests espais estan reservats únicament i exclusivament per al servei de taxi, per tal que pugui ser més accessible a l'usuari i agafar i deixar passatge en condicions òptimes. **T**

Autoritzats per a taxi els models Peugeot 407 SW i 407 Berlina

L'IMT ha autoritzat a principis de juliol dos nous vehicles de la marca Peugeot per al parc de vehicles taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona. El primer es el model 407 SW, amb les variants 6E9HZ (110 CV), 6E4HT (170 CV) i 6ERHR (130 CV). I el segon, el Peugeot 407 model Berlina, variants 6D9HZ (110CV), 6D4HT (170 CV) i 6DRHR (130 CV).

El Peugeot 407 SW és un model de dimensions molt confortables per al conductor i els passatgers i el Peugeot 407 Berlina comparteix també l'elegància. Ambdós models disposen d'un maleter ampli, interiors espaiosos i un confort visual significatiu per la seva acurada superfície envidriada (veure més informació Revista Taxi 174). **T**



El juny també es va autoritzar el Peugeot 307 Break

L'IMT presenta l'experiència de TAXI AMIC als premis IMSERSO 'INFANTA CRISTINA' 2007

L'Institut Metropolità del Taxi ha presentat als premis *IMSERSO "INFANTA CRISTINA" 2007*, en l'apartat de mèrit social, l'experiència de TAXI AMIC, l'empresa que des de fa més de 10 anys impulsa el servei de taxi adaptat.

L'IMT considera que tant Taxi AMIC com a empresa, com els taxistes que hi treballen han sabut conjugar una gran dosi de solidaritat amb esforç personal, constància i recursos propis per tirar endavant una experiència ja modèlica. Actualment Taxi AMIC té 50 vehicles que van poder ser adaptats gràcies a les ajudes rebudes de l'IMSERSO i la Fundació ONCE en el marc del programa de subvencions que any rere any ambdues institucions destinen al sector del taxi per fer-lo molt més accessible a totes les persones.

La presentació de TAXI AMIC a aquesta convocatòria ha estat avalada també per la Vocalia de Persones amb Disminució de l'Associació de Veïns de Sant Martí de Barcelona. Per a aquesta associació, TAXI AMIC està fent una tasca social en el transport adap-



tat molt important i hi destaca la professionalitat i el valor humà dels taxistes que hi treballen.

És la segona vegada que l'IMT presenta a aquesta convocatòria l'experiència de TAXI AMIC; la primera va ser l'any 2005. **T**

Suscripción a las mutuas

A partir del 1 de enero de 2008, los trabajadores autónomos deberán estar suscritos a una mutua que, en el caso de los asociados del STAB, es Asepeyo. Esta suscripción no tiene coste alguno ni supone un pago extra a la cuota de la Seguridad Social.

De momento, la cobertura médica la seguirá llevando la Seguridad Social y sólo la cobertura administrativa las mutuas, aunque en un plazo no muy lejano los médicos serán de Asepeyo o de la mutua que corresponda. No obstante, si fuese necesario y puntualmente, podría solicitarse algún tipo de supervisión por parte de Asepeyo.

En el STAB contamos con una carta para firmar con la Mutua Asepeyo que está disposición de los taxistas que así lo deseen. Más información: STAB; carrer de la Jota, 81.

Nota remitida por el STAB a la revista *Taxi*.

Atenció

Molt sovint algunes revistes que es distribueixen de forma gratuïta als domicilis dels titulars d'una llicència o assalariat són retornades per canvi de domicili.

Preguem a tothom que qualsevol canvi de domicili sigui comunicat de forma ràpida i personal dirigint-se a l'IMT (carrer 62, núm. 18, edifici B, Zona Franca).

Enquesta de mobilitat quotidiana 2006

Els usuaris habituals donen al servei de taxi una valoració de 7,2

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques i l'Autoritat del Transport Metropolità van presentar, el 10 de juliol passat, la primera enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya corresponent al 2006.

D'acord amb aquesta enquesta, a la regió metropolitana de Barcelona es produeixen 15,8 milions de desplaçaments en un dia feiner i la modalitat de transport més utilitzat és el no motoritzat (45,5%), seguit dels desplaçaments en vehicle privat (35,8%) i un 18,6% que ho fa en transport públic. Un dissabte o dia festiu, l'ús del cotxe privat s'incrementa (44,7%) i, paral·lelament, disminueixen els desplaçaments en transport públic (11,1%).

L'enquesta inclou, entre altres aspectes, la valoració que els ciutadans fan del transport públic dins d'un barem de 0 a 10 punts. L'usuari habitual dona al taxi una puntuació

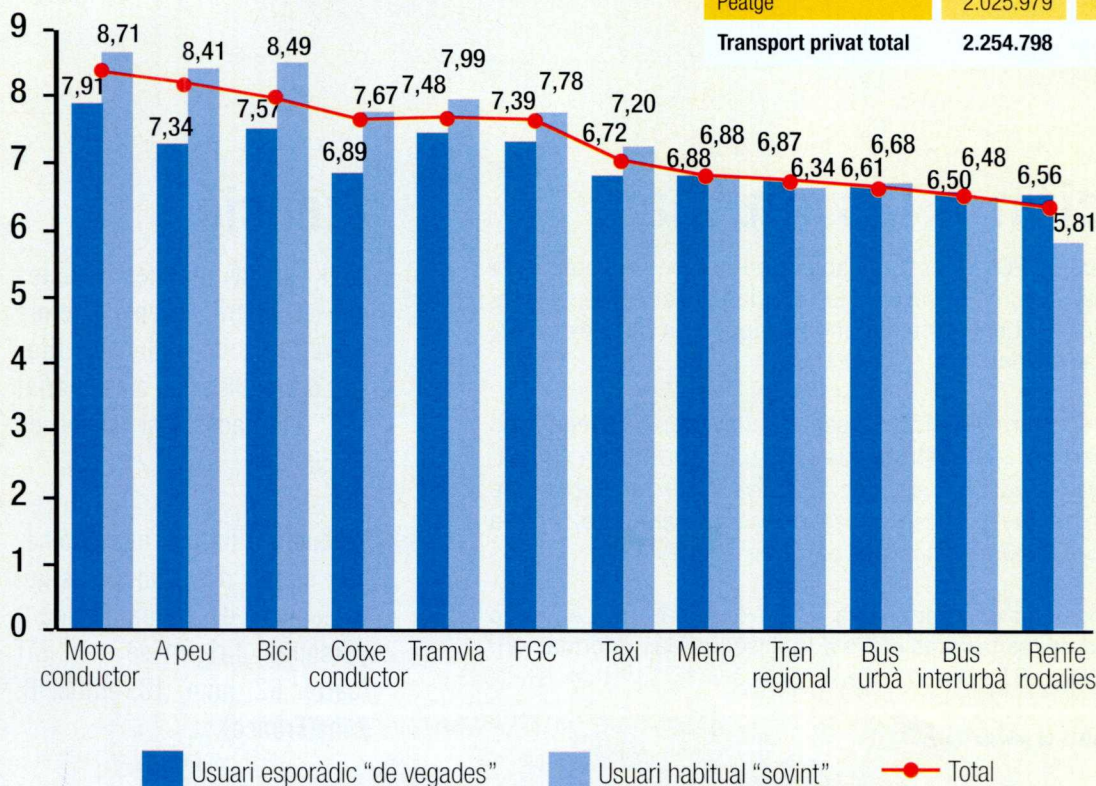
de 7,2, mentre que el client esporàdic li atorga un 6,72. El client assidu valora més el taxi que el metro, el tren regional, l'autobús urbà, al bus interurbà o Renfe.

L'usuari habitual té la percepció d'una despesa mensual en taxi de 21,98 euros i l'esporàdic, 24,68 euros. **T**

DESPESA MENSUAL DECLARADA EN TRANSPORT PÚBLIC I TRANSPORT PRIVAT

| TIPUS DE TRANSPORT | POBLACIÓ USUÀRIA | DESPESA MENSUAL MITJANA PER USUARI | DESPESA MENSUAL TOTAL (MILERS) |
|-------------------------------|------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| Transport públic col·lectiu | 3.235.223 | 19,81 € | 64.090 € |
| Taxi | 1.122.852 | 21,98 € | 24.680 € |
| Transport públic total | 3.359.236 | 26,43 € | 88.770 € |
| Benzina | 2.254.798 | 73,61 € | 165.976 € |
| Aparcament | 2.158.586 | 19,80 € | 42.740 € |
| Peatge | 2.025.979 | 14,66 € | 29.701 € |
| Transport privat total | 2.254.798 | 105,74 € | 238.416 € |

VALORACIÓ DELS MITJANS DE TRANSPORT SEGONS NIVELL D'ÚS



Si encara no la tens, pots recollir-la a l'IMT o a les estacions d'ITV

Hi trobaràs tots els carrers de Barcelona i dels municipis de l'àrea metropolitana.

Per primera vegada, s'hi recullen les parades de taxi que hi ha al territori metropolità.

Disposaràs d'informació i directori de serveis dels 36 municipis metropolitans.

Una guia que també és reglamentària per passar la revisió metropolitana!



Demana-la quan ens visitis!

INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI Carrer 62, núm. 18. Edifici B- Zona Franca 08040 Barcelona

Presentat al Saló Internacional de Logística el model SEAT ALTEA XL amb GLP

En el marc del Saló Internacional de Logística, celebrat a Barcelona del 5 al 8 de juny, REPSOL va presentar en el seu estand el taxi model SEAT TOLEDO XL condicionat per poder utilitzar autogàs (GLP automoció) i benzina.

El GLP és un dels combustibles alternatius que contribueix a reduir les emissions de diòxids de nitrogen i partícules al medi ambient. D'acord amb els seus promotors, la utilització del GLP representa un estalvi respecte al gasoil d'aproximi-

madament 1 euro per 1.000 quilòmetres recorreguts.

La distribució d'aquest nou combustible comença a estar garantit a partir de l'aprovació el març del 2006 del nou Reglament de gasos combustibles.

REPSOL ha iniciat ja una important campanya de penetració en el sector del taxi assumint el cost addicional de la incorporació de l'equip d'autogàs al vehicle mitjançant una subvenció de 1.500 euros en vals de combustible. **T**



El model Seat Toledo també està preparat per utilitzar autogàs

Per a més informació *Revista Taxi*, núm. 174.

Del servei

142 taxistes encara tenen la revisió metropolitana pendent

Fins al 6 de juliol de 2007, 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 realitzar el Servei és apte per prestar-lo, 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 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).

LLICÈNCIA

| | | | | | | |
|-----|------|------|------|------|-------|-------|
| | 1060 | 2586 | 4702 | 6245 | 8092 | 10086 |
| | 1069 | 2587 | 4720 | 6267 | 8113 | 10096 |
| 60 | 1080 | 2751 | 4800 | 6297 | 8175 | 10223 |
| 80 | 1150 | 2879 | 4880 | 6314 | 8207 | 10279 |
| 131 | 1162 | 2898 | 4887 | 6450 | 8247 | 10301 |
| 135 | 1206 | 2899 | 4994 | 6559 | 8259 | 10411 |
| 155 | 1401 | 2914 | 5013 | 6604 | 8314 | 10466 |
| 212 | 1508 | 3033 | 5047 | 7034 | 8338 | 10613 |
| 272 | 1596 | 3054 | 5055 | 7038 | 8366 | 10676 |
| 316 | 1739 | 3087 | 5068 | 7183 | 8396 | 10693 |
| 422 | 1790 | 3221 | 5076 | 7242 | 8413 | 10832 |
| 433 | 1925 | 3302 | 5174 | 7265 | 8474 | 10837 |
| 449 | 1965 | 3467 | 5399 | 7322 | 8543 | 10900 |
| 550 | 1990 | 3866 | 5481 | 7365 | 8914 | 10930 |
| 651 | 2007 | 4000 | 5555 | 7433 | 9051 | 10932 |
| 675 | 2074 | 4262 | 5566 | 7552 | 9087 | 10991 |
| 735 | 2222 | 4352 | 5569 | 7627 | 9218 | 20007 |
| 826 | 2374 | 4360 | 5739 | 7687 | 9783 | |
| 879 | 2467 | 4379 | 6024 | 7950 | 9788 | |
| 904 | 2484 | 4406 | 6080 | 8049 | 9934 | |
| 931 | 2556 | 4668 | 6120 | 8079 | 10074 | |

ATENCIÓ: En aquesta llista poden figurar també tots aquells taxistes que, malgrat haver passat la revisió metropolitana, tenen encara pendent el compliment d'un requeriment.

Del servei Denúncies i sancions

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

| Núm. d'expedient | Llic./Cred. | Data de notificació | Sanció proposada | Article i motiu |
|------------------|-------------|---------------------|------------------|---|
| 2007/282 | C: 41326 | 25-05-2007 | 60,00 | 54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada. |
| 2007/364 | C: 2096 | 25-05-2007 | 750,00 | 53 2 k del RMT Buscar o captar passatge mitjançant ofertes. |
| 2007/66 | C: 41219 | 26-05-2007 | 750,00 | 53 2 i del RMT Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul. |
| 2007/303 | C: 41219 | 26-05-2007 | 750,00 | 53 5 del RMT Falsejar la documentació de control. |
| 2007/42 | L: 7950 | 20-06-2007 | 60,00 | 54 10 i del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents. |

Edictes de notificació de proposta de resolució

| Núm. d'expedient | Llic./Cred. | Data de notificació | Sanció proposada | Article i motiu |
|------------------|-------------|---------------------|------------------|---|
| 2006/1101 | L: 9045 | 27-04-2007 | 625,00 | 53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència. |
| 2007/35 | C: 44171 | 10-05-2007 | 1.251,00 | 52 6 del RMT Prestar servei mitjançant persones diferents. |
| 2007/71 | L: 10338 | 10-05-2007 | 30,00 | 54 10 i del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents. |
| 2006/533 | C: 43856 | 29-05-2007 | 251,00 | 53 2 i del RMT Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul. |
| 2006/1079 | L: 7732 | 29-05-2007 | 251,00 | 53 4 del RMT No atendre una sol·licitud de servei. |
| 2006/1132 | L: 3900 | 29-05-2007 | 30,05 | 54 4 del RMT No complir les normes de policia. |
| 2006/1133 | L: 9543 | 29-05-2007 | 1.250,00 | 53 3 c del RMT Aplicar suplementes no autoritzats. |
| 2006/1134 | L: 9543 | 29-05-2007 | 251,00 | 53 4 del RMT No atendre una sol·licitud de servei. |
| 2007/55 | C: 39331 | 29-05-2007 | 251,00 | 53 2 i del RMT Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul. |
| 2007/56 | L: 1153 | 29-05-2007 | 251,00 | 53 2 c del RMT Prestar servei sense assegurança obligatòria. |
| 2007/147 | L: 2357 | 29-05-2007 | 30,00 | 54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats. |
| 2007/185 | L: 9388 | 29-05-2007 | 60,00 | 54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats. |
| 2007/224 | L: 7242 | 30-05-2007 | 1.250,00 | 53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència. |
| 2007/226 | L: 7242 | 30-05-2007 | 1.250,00 | 53 2 c del RMT Prestar servei sense assegurança obligatòria. |
| 2006/1080 | L: 4372 | 16-06-2007 | 1.250,00 | 53 3 c del RMT Aplicar suplementes no autoritzats. |
| 2007/36 | C: 44171 | 16-06-2007 | 1.251,00 | 52 7 del RMT Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat. |
| 2007/43 | L: 4372 | 16-06-2007 | 750,00 | 53 2 i del RMT Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul. |
| 2007/44 | L: 7024 | 16-06-2007 | 30,05 | 54 10 d del RMT Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada. |
| 2007/118 | L: 1153 | 16-06-2007 | 251,00 | 53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada. |

| | | | | |
|----------|----------|------------|----------|--|
| 2007/131 | L: 10932 | 16-06-2007 | 750,00 | 53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada. |
| 2007/171 | L: 7242 | 16-06-2007 | 150,00 | 54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats. |
| 2007/204 | L: 902 | 16-06-2007 | 251,00 | 53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada. |
| 2007/215 | L: 4379 | 16-06-2007 | 1.250,00 | 53 2 c del RMT Prestar servei sense assegurança obligatòria. |
| 2007/225 | L: 6297 | 16-06-2007 | 1.250,00 | 53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada. |
| 2007/227 | L: 8092 | 16-06-2007 | 1.250,00 | 53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada. |
| 2007/230 | L: 9503 | 16-06-2007 | 1.250,00 | 53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada. |
| 2007/234 | L: 10216 | 16-06-2007 | 1.250,00 | 53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada. |
| 2007/248 | L: 4846 | 16-06-2007 | 2.500,00 | 52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció. |
| 2007/250 | L: 6559 | 16-06-2007 | 2.500,00 | 52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció. |
| 2007/251 | L: 6604 | 16-06-2007 | 2.500,00 | 52 2 del RMT Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció. |

Edictes de notificació de resolució

| Núm. d'expedient | Llic./Cred. | Data de notificació | Sanció proposada | Article i motiu |
|------------------|-------------|---------------------|------------------|--|
| 2005/985 | C: 41688 | 27-04-2007 | 251,00 | 53 3 c del RMT Aplicar suplementos no autoritzats. |
| 2006/835 | L: 9499 | 11-05-2007 | 1.250,00 | 53 3 c del RMT Aplicar suplementos no autoritzats. |
| 2006/755 | C: 18617 | 29-05-2007 | 75,00 | 54 10 i del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents. |
| 2006/788 | C: 44159 | 29-05-2007 | 30,05 | 54 10 i del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents. |
| 2006/795 | C: 42925 | 29-05-2007 | 251,00 | 53 2 j del RMT Prestar servei per trajectes o itineraris innecessaris. |
| 2006/807 | L: 9763 | 29-05-2007 | 30,05 | 54 10 c del RMT Abandonar el vehicle en la parada. |
| 2006/927 | C: 44358 | 29-05-2007 | 30,05 | 54 10 i del RMT Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents. |
| 2006/942 | L: 1566 | 29-05-2007 | 30,00 | 54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats. |
| 2006/967 | L: 4549 | 29-05-2007 | 30,00 | 54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats. |
| 2006/1031 | L: 10897 | 29-05-2007 | 30,00 | 54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats. |
| 2006/1097 | L: 7483 | 29-05-2007 | 1.250,00 | 53 2 del RMT Incomplir les condicions essencials de la llicència. |
| 2006/1127 | L: 7041 | 29-05-2007 | 30,05 | 54 10 c del RMT Abandonar el vehicle en la parada. |
| 2006/791 | L: 5589 | 20-06-2007 | 60,00 | 54 4 del RMT No complir les normes de la policia. |
| 2006/879 | L: 3087 | 20-06-2007 | 251,00 | 53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada. |
| 2006/887 | L: 5550 | 20-06-2007 | 251,00 | 53 2 e del RMT Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada. |
| 2006/947 | L: 2159 | 20-06-2007 | 30,00 | 54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats. |
| 2006/991 | L: 7277 | 20-06-2007 | 30,00 | 54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats. |
| 2006/1003 | L: 7729 | 20-06-2007 | 30,00 | 54 10 j del RMT No complimentar els requeriments efectuats. |
| 2006/1033 | C: 42002 | 20-06-2007 | 30,00 | 54 10 a del RMT No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n més. |
| 2006/1069 | L: 9763 | 20-06-2007 | 750,00 | 53 2 c del RMT Prestar servei sense assegurança obligatòria. |

Altea XL Taxi



Equipamiento de serie (incluido en el p.v.p.)

- Cableado preinstalación emisora
- Cableado preinstalación capilla techo
- Cableado preinstalación SP en el paragolpes
- Interruptor en luz cortesía conductor para control de la luz
- Regulación lumbar asiento conductor
- Colores disponibles: blanco candy y negro mágico
- Rueda de repuesto tamaño normal
- Elevalunas eléctricos en las cuatro puertas
- Espejos con regulación y posición parking eléctrica
- No incorpora Airbags de cortina (para evitar problemas con mampara)
- Radio CD + MP3
- Portagafas en techo lado conductor
- Seguridad ABS + TCS
- Sensor presión neumáticos

**SOLO
DIESEL**



Opciones disponibles

- ESP
- Faros antiniebla
- Rueda de repuesto tamaño emergencia
- Climatizador bizona
- Llantas de aleación de 16"
- Mandos en el volante
- Bluetooth
- **ALTEA XL Toledo 1.9 TDI 105cv.**
- **ALTEA XL 2.0 TDI 140cv.**
- **ALTEA XL Toledo 2.0 TDI 140cv. DSG**

Altea Taxi XL

p.v.p. 16.320,00 Euros (i.v.a. incluido)

Este precio incluye:

- Pintura
- Kit entrega: cable manguera, alfombras goma, triángulos, chaleco, estuche de lámparas.
- 2 años de garantía sin límite de kilometraje.

Servicio Prades

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





USP Institut Universitari Dexeus se traslada al distrito de Les Corts

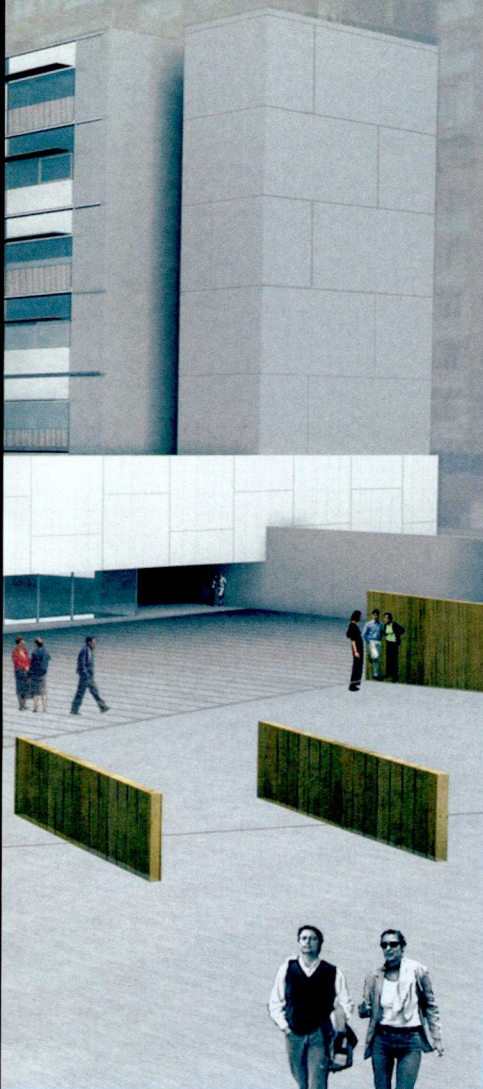
Desde el 14 de julio, USP Institut Universitari Dexeus está situado en el distrito de Les Corts, en el antiguo Institut Tomás Dolsa. El nuevo centro asistencial que abandonó su histórico emplazamiento de la Bonanova se encuentra entre las calles Mejía Lequerica, Sabino Arana y Gran Via Carles III. La entrada principal está en la calle de Sabino Arana, por donde el taxi puede acceder y desencochar cómodamente a sus clientes. Hay otro acceso a las consultas externas por Gran Via Carles III.

Modernidad y alta tecnología

El nuevo centro sanitario ocupa un espacio de 40.000 m² que integra de forma independiente un módulo hospitalario, otro destinado a consultas médico-quirúrgicas, y un tercero que se levanta en el antiguo edificio del Instituto Frenopático, en el que se encuentra el Departamento de Obstetricia, Ginecología y Reproducción Humana. Todo el complejo está dotado de la más alta tecnología en servicios médicos, asistenciales y de comunicación que permitirán incidir aún más en las excelentes referencias que USP Institut Universitari

Dexeus ya tiene tanto a nivel nacional como internacional. Una de las novedades importantes del nuevo centro es la ampliación de la Unidad de Neonatología, fundada en 1982.

El hospital dispone de un servicio de urgencias abierto las 24 horas del día con acceso por la calle Sabino Arana, 5-19 (ver mapa) y sin dificultad para el servicio de taxi. Se ha recuperado, por otra parte, para el conjunto del complejo, el antiguo jardín del Institut Tomás Dolsa, convirtiéndose en una agradable área de paseo y



descanso. El complejo dispone de un aparcamiento subterráneo de 600 plazas, también para uso público.

Diseño de reconocidos arquitectos

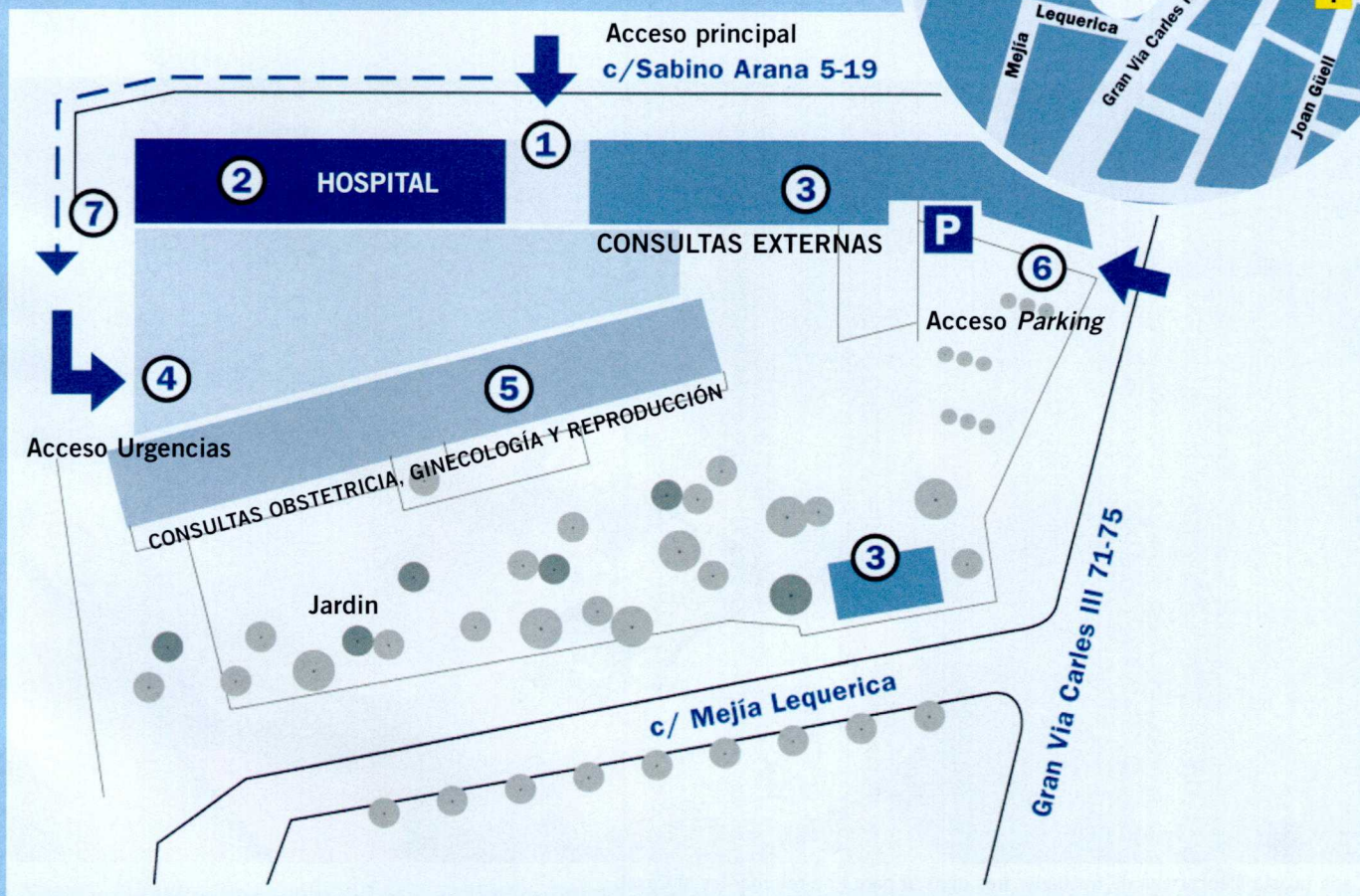
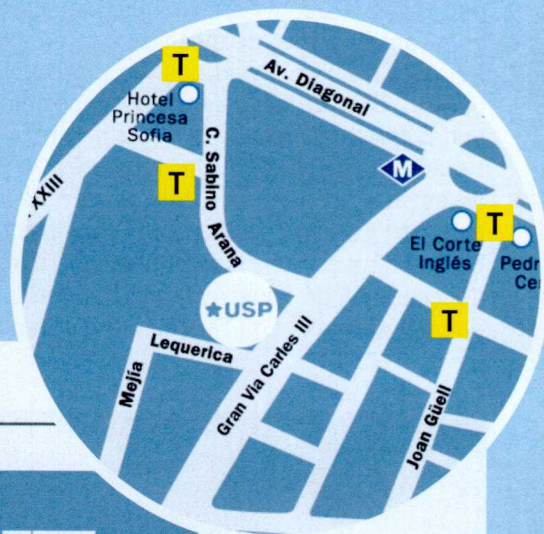
El nuevo edificio de USP Institut Universitari Dexeus que se integra de forma moderna y dinámica a la ciudad ha sido diseñado por el estudio de arquitectura Artigues y Sanabria, que proyectó el actual Institut del Teatre de Barcelona.

Las paradas de taxi más cercanas

La nueva ubicación de USP Institut Universitari Dexeus dispone de tres paradas de taxi próximas desde las cuales el taxista puede ofrecer un buen servicio:



- Plaza Pius XII
(Calle Sabino Arana)
- Sabino Arana, 27-33
(Doctor Salvador Cardenal)
- Travessera de les Corts, 154 – 158
(Comandant Benitus y Mejía Lequerica).



Jo, amb l'Skoda!

Aquesta va ser la frase contundent d'un dels 70 nens del Casal del Raval que, el 4 de juliol passat, esperava pujar ansiós en un dels 27 taxis que 27 professionals van posar a disposició d'aquest centre per tal que els nens poguessin gaudir d'una jornada de jocs i esbarjo al Parc del Tibidabo.

Les rialles dels nens van transformar el matí de la rambla del Raval. Tothom que hi passava es preguntava per què hi havia una concentració de tants nens al costat d'un grapat de taxistes preparant els seus vehicles i les cadires reglamentàries per poder portar la canalla al Parc.

Una imatge prou explícita que resumeix l'esperit d'una acció solidària que va néixer fa deu anys per iniciativa del taxista Rubén Petilo i que, de mica en mica, va guanyant l'adhesió de més i de diferents companys d'ofici, tots amb una gran dosi de predisposició i de solidaritat. Com la de la Jennifer Muñoz, una de les tres dones taxistes que aquest any s'ha afegit a la iniciativa i que lamenta que no n'hi hagi més. "No m'importa", assenyala, "deixar de banda unes hores de treball en benefici d'un gest solidari prou important". Opina també que amb accions com aquesta els barcelonins tenen l'oportunitat de conèixer altres facetes poc conegudes del món del taxi. Loli Suárez, una altra dona taxista del

grup atrafegada a posar les cadiretes a punt per poder pujar els nens al seu vehicle, apunta amb convicció "per mi el somriure d'un nen val molt més que qualsevol altra cosa". Ressalta la camaraderia que s'estableix amb els nens un cop s'hi comparteixen moments d'alegria i es trenca la barrera de la primera timidesa. Aquesta dona, que també col·labora amb altres ONG, li agradaria impulsar més iniciatives des del taxi. Claudio Rodríguez és un autèntic veterà de la iniciativa, fa sis o set anys que hi col·labora i cada vegada ho fa amb el mateix esperit i amb la mateixa il·lusió. També ho és el taxista Josep García que diu que hi col·labora any rere any amb molta convicció perquè ell també té criatures. Quatre perfils que resumeixen segurament l'esperit i els arguments de tots els taxistes que, en ple més de juliol, amb molta activitat a la ciutat, aparquen els seus taxímetres i impressores i decideixen que durant unes hores els seients dels seus cotxes siguin ocupats per una clientela menuda, cridanera, alegre i plena de futur.



Cada taxista s'encarrega de traslladar tres nens al parc i de retornar-los al Casal.



Alguns dels nens del Casal del Raval amb el grup de taxistes i monitores a la rambla del Raval.

Els responsables del Casal del Raval van fer palès un gest emocionat i sincer d'agraïment per la col·laboració desinteressada del grup de taxistes. "Per a nosaltres", va dir Raquel Ortega, responsable de comunicació del centre, "aquests taxistes són uns veritables agents socials de ciutadania, de solidaritat, de convivència. Sense ells", afegí, "no podríem organitzar una sortida com aquesta perquè els nens acabarien cansats i no gaudirien del passeig".

Rubén Petilo es mostrà satisfet per la resposta dels seus companys. "En aquest col·lectiu", assenyala, "hi ha grans persones. Fa una estona ens faltaven tres cotxes, hem fet una crida d'ajuda i ja són aquí tres taxistes més amb els seus vehicles". També es mostrà agraït pel suport i la col·laboració rebuda enguany per l'IMT que, amb la dotació de les cadiretes inflables, va fer possible organitzar aquesta jornada, una jornada que els nens del casal ja coneixen com "El dia del taxi".



PRTH

Per primera vegada, tres dones taxistes han participat en la iniciativa.

Publicitat

TALLERES GARCIA S.A.

CONCESSIONARI DE VEHICLES NOUS, SERVEI OFICIAL, DISTRIBUIDOR DE RECANVIS

Con sus modelos:

P307 Break D-Sign HDI 90

P407 Sport HDI 136

P407 SW Sport HDI 136

Vuelve Peugeot

Y con las mejores condiciones para profesionales: Conózcalos en:

| | | | | |
|---|---|--|---|---|
| <p>Barcelona Gran Vía Carlos III, 63 Tel. 93 330 75 70</p> | <p>Esplugues de Llob. Laureà Miró, 146 Tel. 93 473 75 25</p> | <p>Sant Feliu de Llob. Armenteres, 62 Tel. 93 685 78 72</p> | <p>Molin de Rei Salvador Seguí, 14 Tel. 93 680 01 86</p> | <p>Vilanova i la Geltrú Ronda Europa, 23 Tel. 93 814 56 09</p> |
|---|---|--|---|---|

grupogarcia>tagarcia.com

Auto Fuber

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



El seu Taxi al millor preu

Tot inclòs

SEAT alhambra

Sense entrada Finançament a la seva mida

Vehicle, Taxímetre, Assegurança, etc.

SEAT toledo



El millor Servei PostVenda

LES NOSTRES OFERTES 2007

| | | |
|--|----------|----------|
| 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 Davanters | 71,10 € | 86,60 € |
| Substitució Pastilles Frens del Darrera | 52,20 € | 67,50 € |

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

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

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

Auto Fuber

El seu taller!



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



Xapa

REVISIONS MECÀNICA:

- ✓ Sense cita prèvia
- ✓ S'espera i se l'anduu

REPARACIONS XAPA I PINTURA:

- ✓ Immediates
- ✓ Preu molt econòmic



Pintura

Auto Fuber

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


SEAT
auto emoción



NUEVO **SEAT** ALTEA XL

Presente y futuro del TAXI
La elección perfecta

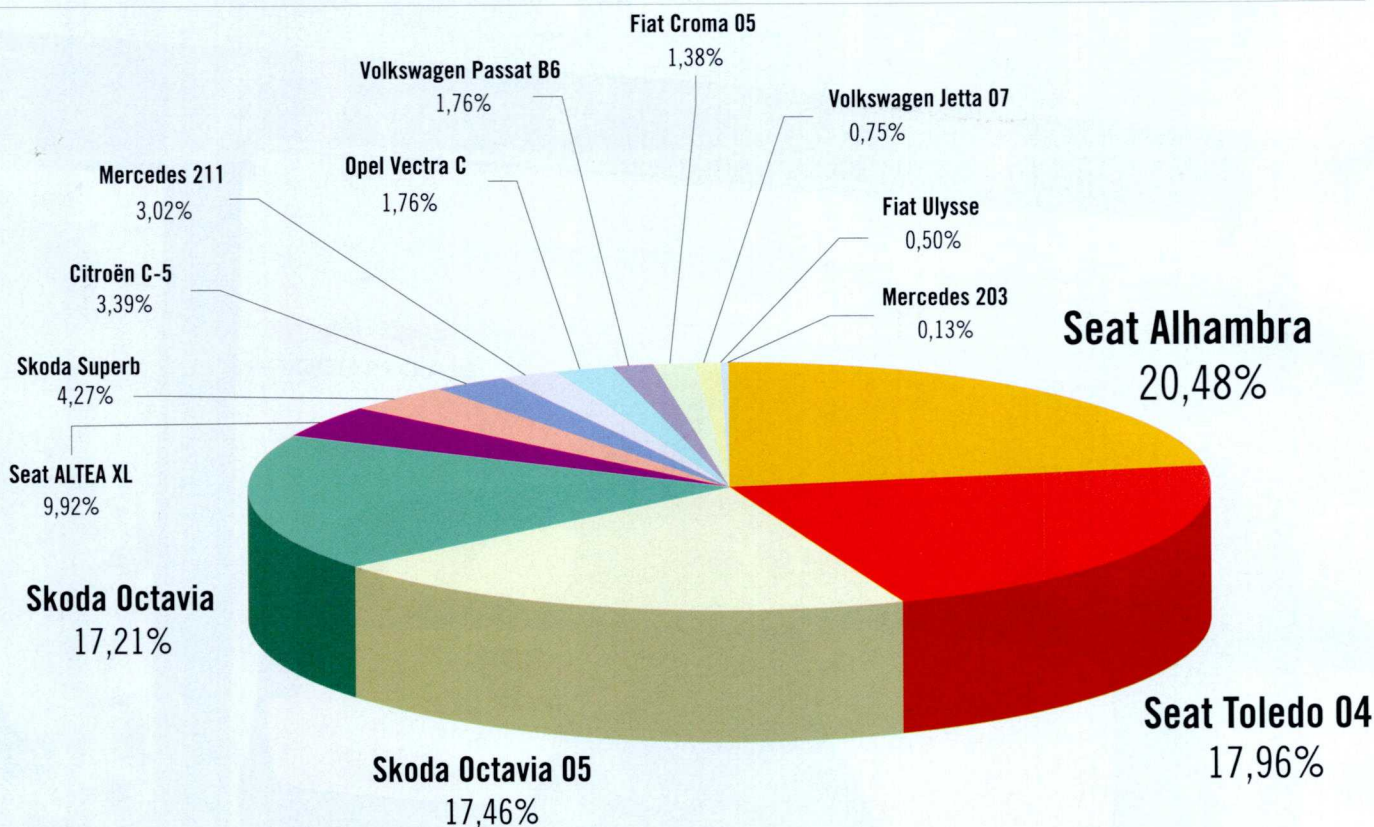
Sin entrada
Financiación a su medida
Vehículo, Taxímetro, Seguro, etc.

Su Taxi al mejor precio
Todo incluido

Máxima tasación de su Taxi usado

Venga y pruébelo en **Auto Fuber**

El model SEAT ALTEA XL es consolida en el parc de taxis el primer semestre de l'any



VEHICLES APLICATS A LICÈNCIES D'AUTOTAXIS ACTIVES, EN DATA 4 DE JULIOL DE 2007

| Marca i model | TOTAL |
|----------------------|---------------|
| SEAT TOLEDO-99 | 1.851 |
| SKODA OCTAVIA | 1.731 |
| PEUGEOT 406 | 1.461 |
| SEAT TOLEDO-04 | 845 |
| SEAT ALHAMBRA | 596 |
| CITROËN C5 | 560 |
| OPEL VECTRA C | 524 |
| SKODA OCTAVIA 05 | 445 |
| NISSAN ALMERA | 284 |
| SEAT TOLEDO | 212 |
| VOLKSWAGEN PASSAT-99 | 193 |
| SKODA SUPERB | 168 |
| MERCEDES 210 | 168 |
| MERCEDES 211 | 164 |
| OPEL VECTRA-B | 129 |
| CITROËN XANTIA | 123 |
| NISSAN PRIMERA-02 | 106 |
| MERCEDES 203 | 91 |
| SEAT ALTEA XL | 79 |
| FIAT ULYSSE | 66 |
| FIAT CROMA 05 | 61 |
| MERCEDES 202 | 58 |
| MERCEDES 124 | 16 |
| MERCEDES 201 | 10 |
| LTI CARBODIES | 5 |
| LTI TXII BRONZ | 2 |
| ALTRES | 376 |
| TOTAL | 10.340 |

VEHICLES NOUS APLICATS A LICÈNCIES DES DE L'1 DE GENER FINS AL 30 JUNY DE 2007

| Marca i model | Quantitat |
|----------------------|------------|
| SEAT ALHAMBRA | 163 |
| SKODA OCTAVIA | 137 |
| SEAT TOLEDO 04 | 143 |
| SKODA OCTAVIA 05 | 139 |
| SEAT ALTEA XL | 79 |
| SKODA SUPERB | 34 |
| CITROËN C5 | 27 |
| MERCEDES 211 | 24 |
| OPEL VECTRA C | 14 |
| VOLKSWAGEN PASSAT B6 | 14 |
| FIAT CROMA 05 | 11 |
| VOLKSWAGEN JETTA 07 | 6 |
| FIAT ULYSSE | 4 |
| MERCEDES 203 | 1 |
| TOTAL | 796 |

Cursos de conducció eficient

Ja saps conduir:
ara t'ensenyem a
estalviar conduint

Nous cursos
a partir de la tardor

Estalviem combustible,
contaminació i diners.

Amb pràctiques
de conducció
a càrrec del RACC

Més de 500
taxistes en actiu
ja han fet el curs!

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

...i és totalment gratuït!



PER INSCRIURE-T'HI POTS TRUCAR AL TELÈFON 935 069 748 (de 08.30 a 14.30 hores).
O ENVIAR LA TEVA SOL·LICITUD PER CORREU O PER FAX A L'INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI
Carrer 62, núm. 18. Edifici B, Zona Franca (08040 Barcelona) Fax 932 234 124 - e-mail: taxisostenibilitat@amb.es

www.icaen.net

NÚM. DE L·LICÈNCIA O NÚM. DE CARNET DE TAXISTA _____ NIF _____

NOM I COGNOMS: _____

ADREÇA: _____

TELÈFON: _____ TELÈFON MÒBIL: _____

MAIL: _____

Prefereixes fer el curs al matí (de 09.30 a 13.30) o a la tarde (de 15.15 a 19.15 hores)? _____

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

L'Oficina d'Atenció de l'IMT

rep diàriament trucades i notes d'agraïment de ciutadans i ciutadanes, usuaris i usuàries de taxi dirigits a molts i moltes taxistes que, com els que figuren en aquesta relació, fan possible que els objectes oblidats en els seus vehicles tornin als seus propietaris.

Els titulars que es relacionen a continuació van donar solució als casos de pèrdua comunicats durant els mesos de maig i juny al telèfon d'objectes perduts: **902 101 564**

Roba

| Nom del titular | Llicència |
|-----------------------|-----------|
| José Antonio Ferri I. | 15 |
| José Herrero I. | 936 |
| Julián Carril C. | 2320 |
| Félix Simón G. | 2598 |
| Luis Díaz B. | 3815 |
| Jaume Expósito M. | 4343 |
| Javier Martínez | 5085 |
| Enrique Campesino | 5399 |
| Gregorio San José | 6697 |
| Jorge Gallart | 10105 |

Bossa

| Nom del titular | Llicència |
|--------------------------|-----------|
| Bruno Huber R. | 738 |
| Feliciano Montenegro P. | 2685 |
| Javier López P. | 3253 |
| Fco. Javier Cascajosa Z. | 3271 |
| Daniel Granjel C. | 4920 |
| José Novau R. | 5626 |
| Juana Belén Rodríguez B. | 7691 |
| Alberto Escobar C. | 9821 |

Càmera

| Nom del titular | Llicència |
|-----------------|-----------|
| Ginés Vidal H. | 4151 |
| Jaime Ribera S. | 8821 |

Canvi

| Nom del titular | Llicència |
|------------------|-----------|
| Pedro Montero N. | 1266 |

Carpeta

| Nom del titular | Llicència |
|--------------------|-----------|
| José Ruiz P. | 2830 |
| Enrique Aguilar M. | 4007 |
| M. Teresa Pérez B. | 5398 |
| Juan Sierra J. | 6385 |
| Sandra Monterde N. | 10081 |

Documents

| Nom del titular | Llicència |
|------------------------|-----------|
| José de Abajo N. | 1257 |
| J. Antonio Muñoz B. | 1387 |
| Diego Romero F. | 1437 |
| Taxi Alonso, SL | 2235 |
| Fco. Miguel Checa G. | 2977 |
| Jordi Martín B. | 3138 |
| Jesús Salas B. | 5276 |
| Manuel Aranda R. | 5779 |
| Baltasar Valenzuela S. | 8257 |

Ulleres

| Nom del titular | Llicència |
|----------------------------|-----------|
| Manuel Chia P. | 426 |
| Luis Barragán J. | 601 |
| Pascual López C. | 1934 |
| José Ruiz P. | 2830 |
| José Antonio Ferra M. | 4234 |
| Juan Bautista Gutiérrez T. | 4275 |
| Miguel Pimentel P. | 6115 |
| Fco. Luis Rey C. | 6336 |
| Antonio Moráquez F. | 8110 |
| Miquel Martí B. | 8557 |
| José Martínez L. | 9818 |
| Francisca Solé B. | 9868 |
| David Pérez P. | 9870 |
| Manuel E. Jiménez R. | 11024 |

Claus

| Nom del titular | Llicència |
|-------------------------|-----------|
| José Díaz L. | 854 |
| Fco. Manuel Afonso G. | 1177 |
| Miguel García M. | 1360 |
| Sara Garaña G. | 1511 |
| José Fernández F. | 3544 |
| Alejandro Cuscurita L. | 3726 |
| José A. Navarro N. | 4270 |
| Félix García F. | 5584 |
| Juan Manuel Martínez L. | 8061 |
| Carlos Medina O. | 8372 |
| Juan Fuentes R. | 8525 |
| Daniel Sánchez C. | 9707 |
| Pascual Gómez D. | 10512 |
| Manuel Santos D. | 10672 |
| Agustín Garrido R. | 10700 |
| Manuel Cutillas R. | 10706 |

Maleta

| Nom del titular | Llicència |
|------------------------|-----------|
| Antonio Tena O. | 780 |
| Luis Ortiz A. | 3245 |
| Francisco Morcillo R. | 3941 |
| Jordi González V. | 5129 |
| José Villalba M. | 5290 |
| Francisco Rodríguez P. | 6695 |
| Carlos Mor I. | 8108 |
| Tomás Ruiz M. | 8216 |
| Antonio José Grao E. | 9315 |

Mòbil

| Nom del titular | Llicència |
|----------------------------------|-----------|
| Ramón Sierra B. | 431 |
| Montserrat Egea R. | 443 |
| Carlos Ariza P. | 462 |
| Miguel Izquierdo S. | 681 |
| Fernando Huerta F. | 1283 |
| Joaquín M ^a . Figa S. | 1372 |
| Bartolomé Serrano V. | 1477 |
| Antonio Cosano B. | 1826 |
| Fernando Andrade C. | 1943 |
| Gabriel Malonda M. | 2228 |
| Miguel Torres A. | 2774 |
| Santiago Gómez H. | 3086 |
| Gregorio Calderón C. | 3453 |
| Francisco Martínez C. | 3476 |
| Alberto Batalla L. | 3625 |
| Manuel M. Abril A. | 3811 |
| Julián Martín C. | 3817 |
| Francisco Albaladejo B. | 4033 |
| Joaquín Jordà B. | 4193 |
| Juan Ramón Ibáñez E. | 4589 |
| José Sierra C. | 4909 |
| Fernando García A. | 5151 |
| Antonio Gonzalo A. | 5575 |
| José L. Digón D. | 5710 |
| Juan Ortega N. | 5736 |
| José Fernández P. | 5755 |

| | |
|----------------------------|-------|
| Antonio Fernández G. | 5770 |
| Joan Manuel Torrecillas R. | 6024 |
| Juan Fuentes B. | 6686 |
| Hipólito Bailón M. | 6875 |
| Santiago Montserrat G. | 6905 |
| Antonio Burrueco M. | 7161 |
| Rafael Pérez V. | 7393 |
| Paulino Higuero M. | 7403 |
| Luis González Á. | 7687 |
| Jesús Ayuso S. | 7817 |
| Juan Tomás Romero L. | 7948 |
| Xavier Gancedo C. | 8753 |
| Taxi Berciana, SL | 9201 |
| Juan Manuel González B. | 9279 |
| Sergio Solà G. | 9634 |
| Anacleto Dacosta P. | 9664 |
| Juan Yáñez D. | 9879 |
| Juan Elías M. | 9984 |
| Luis Ortiz M. | 10098 |
| Luis Berbel S. | 10390 |
| Pedro Blanco G. | 10537 |
| Jesús Manjón B. | 10566 |
| Manuel Martín V. | 10669 |
| Francisco Guirado M. | 10708 |

Altres

| Nom del titular | Llicència |
|------------------------|-----------|
| Daniel Losada A. | 1077 |
| Antonio Cid L. | 1198 |
| Alejandro Solano L. | 1460 |
| Joaquín Vidal T. | 2125 |
| Cosme Rabascall C. | 2197 |
| Javier Triguero M. | 2407 |
| Albert Ballada M. | 2930 |
| Fernando Gómez A. | 3098 |
| Jordi Cascajosa R. | 5002 |
| Francisco Barea G. | 7865 |
| José M. Beito L. | 8336 |
| Juan Gabriel España A. | 9756 |
| Fernando Mata P. | 10622 |

Recordeu!

A través del portal web de l'IMT (<http://www.taxibarcelona.cat>) podeu comunicar en línia el retrobament d'un objecte en el vostre taxi. Es tracta d'un servei que també està a disposició dels usuaris i usuàries del taxi, que poden omplir un formulari amb les dades de la seva pèrdua i enviar-lo en línia al Servei d'Objectes Perduts de l'IMT.

Ni mejores ni peores, somos diferentes

Radio Unión Catalunya, la emisora que informa sobre el taxi desde 1986



Mario Fernández, la persona que impulsó la creación de Radio Unión Catalunya.

Ni mejores ni peores, somos diferentes. Ése es el lema de trabajo que preside la programación de Radio Unión Catalunya, la primera emisora del área metropolitana de Barcelona que salió al aire con información sobre el sector del taxi allá por el año 1986. La iniciativa partió de un grupo de taxistas relacionados con el sector y con una

figura visible: Mario Fernández. A pesar de haber interrumpido su programación por algún tiempo, retomó el impulso durante los Juegos Olímpicos de 1992 incluyendo en su programación diaria espacios que facilitaban la información y ayudaban a la recuperación de objetos olvidados en los taxis de Barcelona.

Una programación integradora

Desde sus comienzos, Radio Unión Catalunya ha sido fiel a una programación integradora en la que ha tenido cabida la información y la música de todas las comunidades y las culturas presentes en Catalunya y, sobre todo, porque en sus diferentes espacios se ha pensado en el entretenimiento y en la participación de las personas con disminución. “En todo momento”, afirma Mario Fernández, “el programa bandera de esta emisora ha estado dedicado a estas personas”. Las modernas instalaciones totalmente adaptadas que acogen hoy los estudios de Radio Unión Catalunya en la calle Almogàvers de Barcelona hablan por sí solas de ese espíritu integrador.



Nuevos estudios de Radio Unión Catalunya.



Uno de los tantos colaboradores que ponen tiempo y dedicación a la emisora.



Patrimonio discográfico, hoy totalmente digitalizado.



Paco Tejada, uno de los últimos fichajes.

En el aire las 24 horas del día

Radio Unión Catalunya emite las 24 horas del día en la frecuencia 88,0 de la FM y en su programación está presente la información, así como espacios con música de hoy, pero también aquella que representa las culturas de todos los pueblos de España. Para ello la emisora cuenta con la colaboración de diversas casas regionales. La dedicación y el interés intercultural de su programación la ha hecho merecedora de diversos premios concedidos precisamente por diversas casas regionales, centros culturales y entidades de algunos municipios del área metropolitana de Barcelona. Entre el buen número de premios lucen también las copas concedidas a sus espacios deportivos por el Club de Fútbol Barcelona y por el Real Club Deportivo Español y, muy especialmente, el premio Santa Bárbara, entregado a Mario Fernández por la colaboración que se impulsó desde la radio a los emigrantes de las minas de Serona (Almería) en Catalunya.

Su programación se adapta también a las nuevas realidades y a las nuevas culturas que se van instalando en el país. Desde hace algún tiempo los sábados emite el programa *Superkan latino*, pensado especialmente para los ciudadanos procedentes de los diversos países del continente latinoamericano. En estos momentos evalúan la posibilidad de ofrecer un programa en lengua árabe.

Por amor a las ondas

Casi toda la programación de Radio Unión Catalunya, que se emite desde unos modernos estudios inaugurados en el 2006, sale diariamente adelante gracias al trabajo desinteresado de muchos colaboradores. A alguno de ellos les ha servido de plataforma para abrirse camino en otros medios de comunicación y hoy son reconocidas figuras de la radiodifusión catalana. Otros, como Paco Tejada, el último fichaje, decidió abandonar su colaboración con Radio Teletaxi

para dirigir el programa *Marcando el Compás* con los mismos esquemas que le dieron popularidad durante 25 años en otras emisoras. En todos los espacios la participación del oyente es primordial y se estima que la emisora cuenta con una audiencia de 200.000 oyentes.

La emisora también ha hecho una apuesta tecnológica importante para que pueda ser escuchada a través de Internet y así superar los límites de audiencia que le marca su actual cobertura. Todo el esfuerzo técnico fue realizado con la ayuda de uno de los colaboradores, especializado en los avatares de la informática, que además se ha encargado de actualizar el importante material discográfico que la emisora ha ido acumulando durante todos estos años.

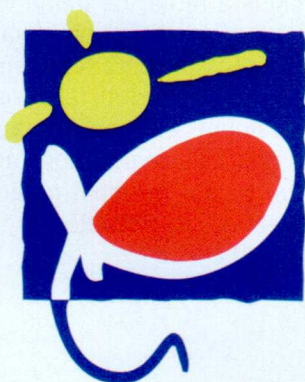
Al lado del colectivo de taxistas

Pero Radio Unión Catalunya no ha dejado nunca de estar al lado del colectivo de taxistas del área metropolitana de Barcelona. Cada martes, de 12.00 a 14.00 horas, en el espacio *Entre dos aguas*, Mario Fernández aborda temas de interés y de actualidad relacionados con la actividad del taxi. Por su programa han pasado las principales personalidades relacionadas con el mundo del taxi, tanto del ámbito político, como institucional o sindical. "Quiero decir a mis compañeros taxistas", dice Mario Fernández, "que Radio Unión Catalunya está a su entera disposición para lo que se necesite porque es una radio para todos y al servicio de la ciudad".

Y con ese mismo espíritu integrador y próximo, Radio Unión Catalunya enfrenta un futuro en el que espera tener presencia directa en todas aquellas zonas de la península en las que ya es conocida gracias a las conexiones en directo que periódicamente realiza con emisoras amigas.

PRTH

Publicitat



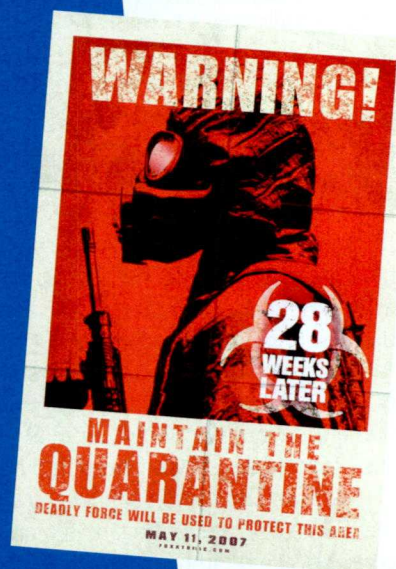
R.U.
Con el taxi
88.0 F.M.
Radio-Unión Catalunya

www.radiunioncatalunya.com

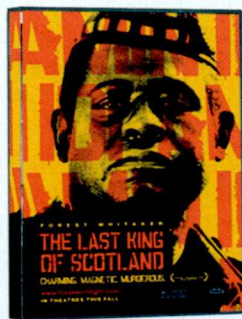


28 Semanas después

En el 2002 se estrenó *28 días después*, una fantasía de horror apocalíptico que mostraba la desaparición de la población de Londres a causa de un virus mortal que convertía a la gente en monstruos asesinos y babeantes. Tal vez la recuerden, tal vez no, pero fue un taquillazo. Y esta *28 semanas después* es, como podrán suponer, la secuela, dirigida por el canario Juan Antonio Fresnedillo, autor de la magnífica *Intacto*. Normalmente, las secuelas me causan dentadura y seguro me darán la razón. Pero éste no es el caso, y *28 semanas después* es, además de un excelente entretenimiento trufado de sustos, persecuciones y hemoglobina, una satírica reflexión sobre el mundo actual; así, la zona donde son reubicados los supervivientes de la infección se llama "zona verde" en alusión directa al único barrio seguro del Bagdad de ahora mismo, y el ejército americano es el que ha tomado el control de Inglaterra... un guiño a la dependencia británica respecto de los Estados Unidos. Por supuesto que la historia cojea a veces y que sorprende que algún que otro zombi asesino pueda sortear los controles de seguridad o que el responsable médico de atajar la peor epidemia de la humanidad sea un bellezón que aún no ha cumplido los treinta, pero bueno, como público que va a lo que va hacemos la vista gorda. Y en el caso de *28 semanas después* no sentiremos que nos han tomado el pelo y el dinero.



Novedades DVD



EL ÚLTIMO REY DE ESCOCIA

Idi Amin va ser president de la república africana d'Uganda des del 1971 fins el 1979. Va ser un tirà ferotge, sanguinari i megalòman que segons algu-

nes estimacions va provocar la mort de 500.000 persones. *El último rey de Escocia* narra la relació entre Amin i un jove metge escocès que arriba a Uganda com a cooperant i acaba convertint-se en metge personal i confident del dictador. La pel·lícula mostra el descens als inferns d'Amin i també del jove doctor, seduït primer pel poder i els privilegis i que, a poc a poc, acaba adonant-se que el president és un maníac homicida. Amin va acabar foragitat del país per un cop d'estat i el metge va escapar pels pèls d'una mort segura. Forrest Whitaker, que interpreta Amin, va guanyar l'Oscar al millor actor per la seva interpretació, i se'l mereixia. *El último rey de Escocia* es una bona pel·lícula, que conjuga el rigor històric amb una peripècia humana trista i apassionant.



EL LIBRO NEGRO

Aquesta és una historieta de les que a mi m'agraden, de nazis malvats i resistents heroics. Està ambientada a l'Holanda ocupada a final del

1944, quan les coses ja anaven maldades pels alemanys però encara eren prou forts com per tenir la Resistència a ratlla. La trama va d'una noia jueva que veu com li maten tota la família i que en venjança farà servir els seus encants femenins per lluitar contra els nazis. Malgrat el terrible rerefons històric, *El libro negro* és bàsicament una pel·lícula d'entreteniment, amb dolents molts perversos, bons molt abnegats i, naturalment, un traïdor del qual no en sabem el nom fins al final. Ideal per el dissabte nit.

TV

Aniversarios y defunciones

Se nos va Buena Fuente por agotamiento de su fórmula. Tendrá un funeral tan digno como el de aquel Sardà al cual destronó años ha y sin el que parecía que no podríamos seguir viviendo. En fin, seguiremos vivos sin el uno y sin el otro. La que está viva de milagro –bueno, por transfusión intravenosa del erario público- es Televisión Española, la de todos, que se cuele por el retrete de los fracasos mientras sus directivos, grabados en vídeo durante una reunión, se mofan del déficit del Ente. Sería cosa de risa, algo así como la cámara oculta, si no fuera por la millonada que nos cuesta su cachondeo. Hasta han perdido el liderazgo de los informativos, la única hoja de parra que aún les cubría la honra. Y hablando de informativos, *La nit al dia* cumplió esplendorosos mil programas, prueba fehaciente de que sí nos importa lo que pasa en el mundo si nos lo cuentan con inteligencia y estilo. Por su parte *Camera Café* sigue presumiendo de audiencia, auténtico triunfo de lo humilde, tan triunfal que los ha fichado El Corte Inglés, percatándose de que los que van de rebajas no son las supermodelos glamorosas sino los que pringamos en una oficina o una fábrica o al volante.



Publicitat

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

GESTIÓN DE SUS OBLIGACIONES FISCALES,
LABORALES Y CONTABLES



PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN
DEL CARNÉ DE TAXISTA

La seriedad es nuestra garantía. Trato directo sin intermediarios

CENTRE DE FORMACIÓ DEL TAXI

Pujades, 23, 08018 Barcelona

Tel.: 935 075 699 - 933 002 314

GESTORÍA SANTIVERI

Provença, 222 bj., 08036 Barcelona

Tel.: 934 545 000

ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DEL TAXI

Pujades, 154, 08005 Barcelona

Tel.: 934 854 218

ASESORIA MARQUÉS RODRÍGUEZ (Soledad)

Guasch, 21 3, 08913 Badalona

Tel.: 933 880 236

Menjar de tres forquilles

La Fusta, 'el bar del barrio'

Dos niños juegan a pelota en la puerta de La Fusta. En el comedor se oye alboroto de gente: los culés comentan el último partido. La hija de los dueños saluda a un asiduo que se ha dado un respiro del trabajo para tomar un refresco: "Es taxista", informa. Este entorno desenfadado y cordial que reina en el establecimiento es uno de sus distintivos: "El ambiente familiar y la buena comida tradicional son nuestros puntos fuertes", afirma el propietario.

La Fusta es una tasca de aspecto rústico y cálido que debe su nombre a las grandes vigas y apliques de madera que sustentan y decoran el local en contraste con las paredes blancas. Está situada en la calle Sant Joan de Malta número 37 en el barrio barcelonés del Clot –en el distrito de San Martí– justo al lado del parque del Clot y del ayuntamiento de distrito, en la plaza Valentí Almirall. El matrimonio formado por Ricardo y María José están al frente de este bar restaurante desde hace cinco años. La pareja ya trabajaba anteriormente en la restauración: María José lleva toda la vida en el sector y Ricardo, una década, aunque bromea diciendo que como cliente lleva también toda la vida. La hija de ambos, Noelia, trabaja tam-



bién en la tasca: "Nosotros con nuestros clientes somos una gran familia", asegura.

Comida casera y asequible

De entre las especialidades de la casa la propietaria destaca la abundante variedad de embutidos, las tapas, el cochinillo, los canelones caseros y las croquetas de jamón que elabora María, la cocinera, que muchos días no da abasto preparando estos pequeños manjares. De lunes a viernes, a mediodía, el cliente puede elegir entre un variado menú al precio de 8,50 euros que, según subraya María José, busca combinar la calidad de los productos y los platos con un precio asequible para los bolsillos de los incondicionales de La Fusta. De hecho, éste es uno de los factores que más destacan del restaurante algunos de sus clientes habituales.

Para la cena de los viernes y los fines de semana el establecimiento dispone de una carta bien surtida de mariscos, una vianda que tampoco se le resiste a la cocinera salmantina. En definitiva, una cocina esencialmente casera y tradicional, sin muchas complicaciones pero con el sabor elaborado de toda la vida.

La sede de la peña culé del Clot

El emplazamiento clave del local, entre dos de las calles de mayor circulación de la ciudad, la Meridiana y la Gran Vía, hacen de La Fusta un punto de encuentro perfecto para desayunar, almorzar o ver el





partido de fútbol con los compañeros. La familia futbolera que regenta el bar fundó en 2002 la peña barcelonista del barrio: L'angoixa, "club de patiment". En las jornadas ligueras el ambiente del establecimiento se multiplica: los aficionados llenan el bar y el comedor para ver jugar a su equipo en las grandes pantallas del local y sufrir –si se tercia– en familia. Y es que, como dice Noelia, La Fusta es "el bar del barrio".

Bar Restaurante

La Fusta

C/ Sant Joan de Malta, 37
08018 Barcelona
Tel.: 933 086 146

Menú de mediodía: 8,50 euros

La recomendación del chef

Croquetas de jamón caseras
Cochinillo al horno
Solomillo con foie
Canelones

Publicitat

NERI HOTEL & RESTAURANT

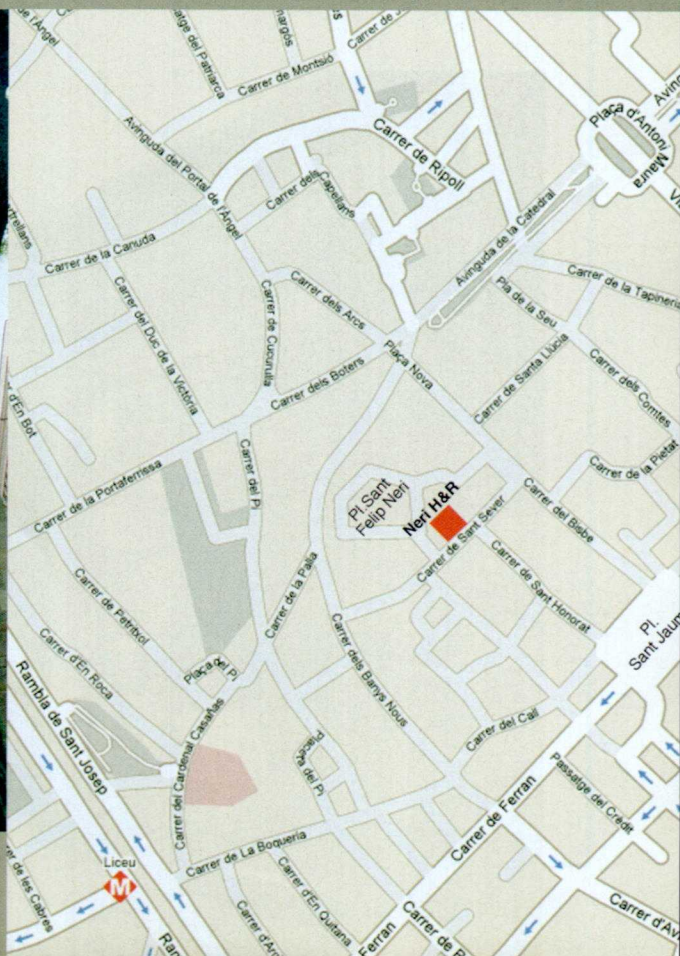


UN PALACETE EN EL BARRIO GÓTICO

Sant Sever 5 • 08002 Barcelona

Tel.: +34 933 040 655 • Fax: +34 933 040 337

info@hotelneri.com • www.hotelneri.com



Llocs per comprar

Sirvent, especialistes en orxata fresca

La història del torroners Sirvent es remunta al 1920, quan el besavi dels actuals propietaris, els germans Tomàs i Ivonne Sirvent, va traslladar-se de Xixona (Alacant) on es dedicava a la fabricació de torrons, a Barcelona, on va establir el seu negoci. El 1943 el seu fill va mudar la gelateria al seu domicili actual: l'establiment del carrer Parlament, al cor de l'Eixample barceloní. En aquests prop de noranta anys d'experiència i amb el pas de quatre generacions de la família Sirvent per la regència del negoci, la gelateria ha estat capaç de convertir la seva tradició en un "segell de garantia" per a la gent que la freqüenta.

Ara a l'estiu és estrany passar per davant l'establiment i no trobar-hi un munt de persones esperant el seu torn –que arriba ràpid– per demanar alguna de les saboroses i refrescants especialitats de la casa. Tres iaies mengen una terrina de xixona, un nen al seu cotxet xucla una mica d'orxata amb la palleta del got que aguanta la seva mare, una noia demana un batut de xocolata, uns ciclistes s'enduen dues



ampolles d'orxata, dos cotxes en doble fila esperen els seus conductors llaminers... L'establiment ubicat entre la ronda de Sant Pau i el Paral·lel és un formiguer de gent.

El José Antonio, el marit de la Ivonne Sirvent, recomana combatre la calor estiuenca amb el producte estrella de la gelateria: una orxata de fabricació artesanal ben fresqueta. Gràcies a molts anys d'experiència els Sirvent han perfeccionat fins i tot la presentació de les seves begudes amb el que ells anomenen "got especial per a automobilistes", un recipient de cartró que impedeix que el líquid vessi amb els moviments del vehicle i que ha estat pensat per a clients habituals del local, com ara els taxistes, que fan vida dins el cotxe.

En aquest popular establiment s'hi pot degustar també una inacabable varietat de gelats (de xixona, xocolata, vainilla, nata, iogurt, avellana, coco...), granissats de llimona, maduixa, pinya, fruita de la passió o cafè, batuts de tots els gustos imaginables, llet merengada, pastissos i –evidentment– torrons. José Antonio explica que un dels emblemes de l'empresa de la família Sirvent és que tots els seus productes són d'elaboració pròpia: "Ens distingeix la nostra professionalitat: fem les coses amb la tradició d'abans però amb la tecnologia d'avui en dia".





Publicitat

La família té una segona gelateria al número 130 del carrer Balmes però a causa de les reformes que s'hi estan fent romandrà tancada tot l'estiu i reprendrà la feina amb els torrons nadalencs.

A més de les dues gelateries barcelonines, la popular firma conserva encara una factoria a la població valenciana de Xixona que és on fabrica una altra de les seves especialitats, els torrons, que comercialitza arreu del món amb la marca Sirvent. Passat l'estiu, a partir del 15 d'octubre i fins després de Reis, els amants del torró artesà tradicional de qualitat suprema podran assaborir aquest dolç a qualsevol de les botigues Sirvent de la ciutat mentrestant, però, no hi ha res millor per passar la calor que un refrescant got d'orxata ben freda.

Sirvent

C/ Parlament, 56
08015 Barcelona
Tel.: 934 412 720
www.turronessirvent.com



Be i Bo, S.L.

Corredoria d'assegurances



PROBABLEMENTE, EL SEGURO DE TAXI AL MEJOR PRECIO

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

A NUESTROS CLIENTES:

Recordarles que también operamos en los ramos de

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

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

/ Garcilaso 143, Bajos
08027 Barcelona

Tel: 902 998 248
Fax: 901 020 506

Horario: 9a 14 y de 16:30 a 19:30
(Viernes tarde cerrado)

www.beibo.es
info@beibo.es



Nunca te olvidaré

Joan era mi amigo. Joan se marchó el día 1 de julio. Se lo llevó esa enfermedad traicionera y terrible, que no respeta ni sexo ni edad. Tenía una imaginación increíble escribiendo. Sus textos eran frescos e inteligentes y, sobre todo, divertidos. Hablábamos de “mis cuentos”, y me lanzaba ideas sobre las que escribir para que ustedes se lo pasaran bien leyéndolas. He querido plasmar una de esas historias en las que él, totalmente ajeno a este mundillo amarillo y negro, intervino con sus comentarios y sus consejos siempre acertados.

Gracias por tu amistad, por tu cariño y por tu ayuda. Nunca te olvidaré.

De fondo, la voz de la operadora adjudicando carreras: “Servicio para la calle de Just i Pastor; ¿hay alguien cerca?”... “Oiga, aquí el 311, estoy a cinco minutos.” “De acuerdo, 311, diríjase hacia el número 15 de esa calle. Es urgente.” “Recibido. Voy para allí.”

“Jo, ahora que lo pienso, eso está detrás del Ayuntamiento. ¿Podré entrar con el taxi? Lástima, le hubiera podido decir a la operadora que les esperaba en la plaza de Sant Jaume. En fin, ya veremos.”

Me dirigí hacia aquella dirección a toda velocidad. En un principio pensé dejar el coche en la plaza de Sant Jaume y tratar de contactar con ellos, pero aparcar allí puede resultar prácticamente imposible —¡tanto vigilante!—, por lo cual y, desestimada aquella primera intención, decidí adentrarme en la susodicha calle. “De todas formas”, me dije, “si no ven el taxi, igual ni bajan...” ¡Ras!, oí nada más coger aquella calle tan estrecha. “¡Joder!, ¡el retrovisor!, ¡vaya rascada! ¡Menos mal que no se ha roto!” Una vez en la plazoleta de la Iglesia, toqué el claxon y de un tercer piso me contestó una señora:

—¡Va!, ¡ya va!

Pasaron unos cinco minutos, que se me hicieron eternos, y por fin aparece la señora en el portal de la casa, acompañando a un hombre que tenía la pierna tesa, escayolada y que apenas se podía mover. La ayudé a llevar al pobre hombre hasta mi taxi, y ahí empezó la odisea que por poco acaba con mis nervios.

Lo primero que me pregunté fue cómo y dónde iba a ponerlo, porque, en el asiento de atrás era prácticamente imposible. El hombre doblaba su otra pierna y se sentaba, pero no se podía cerrar la puerta.

La señora me dijo:

—¿Y si tiro yo de él desde la otra puerta?
Probamos, pero nada. El hombre pesaba, por lo menos, 90 kilos de peso muerto.

—Espere —les dije—, voy a buscar a un compañero, a ver si entre los dos... Fueron dos los compañeros taxistas que vinieron conmigo, y tras estudiar la situación, decidimos sentar al hombre delante, con dos cojines, para darle altura, y su pierna escayolada fuera del taxi, por la ventanilla. El pobre hombre tenía que estar con la cabeza agachada porque tocaba al techo, pero bueno, por fin habíamos podido acomodarlo.

En marcha, pues.

—¿A dónde les llevo?

—Al Hospital de San Pablo —me contestó la señora. Arranqué e inicié la maniobra de salida, pero como estaba de espaldas a la calle por donde había entrado, me dispuse a salir por la otra callejuela, que, maldita sea mi estampa, era todavía más estrecha. Me di cuenta enseguida porque, a pesar de que me subí a la acera, tan pronto doblamos el primer chaflán, la pierna del pasajero, que recordemos salía por la ventanilla, rascó un par de metros la fachada Sólo oí un grito seco:

—¡Uaaaaaaa! ¡Cuidado! —me dijo la señora. Pero ya era demasiado tarde.

En la pared, había quedado ya una raya de tiza laaarga. ¡Dos metros! Se había “dejado” toda la escayola de la planta del pie en la pared. Yo estaba perplejo, la señora lamentándose, y el señor quejándose de dolor y mirándome con sus ojos saltones; la cabeza gacha, apoyada en el techo y ¡aquella raya en la pared! Me vino a la memoria mi infancia en el pueblo, y la calle mayor. También había una raya, con una flecha y un azulejo en el que rezaba: “Hasta aquí llegó la riada de 1912.”

Y no crean, que todavía hubo suerte, porque la pierna del hombre se quedó en el portal de una casa, aunque, eso sí, justo apoyado en un timbre. Ante la insistente llamada, abrieron el portal. La pierna, además de chocar contra la cara de la dueña penetró como un palmo adentro del zaguán. Por fin pudo descansar un poco el hombre de la presión. ¡No todo iba a ser malo!

Pero, qué situación, oigan: no se la deseo a nadie. El coche empotrado en la calle, la pierna del hombre dentro del portal y la señora gritándome (me dijo de todo menos guapo). Y aquel pobre hombre mirándome fijamente. Nunca olvidaré aquella lagrimita en su ojo izquierdo...

—¿Y ahora cómo salimos? —me preguntaba una y otra vez. Yo no podía salir del taxi, mejor dicho, nadie podía salir. Se me ocurrió decir a la señora del portal: —Oiga, mire a ver si puede usted tirar del señor hacia adentro de su casa.

—¿Y qué? —contestó con voz irónica: Después lo siento en la mesa y le invito a comer, ¿no? Y a ustedes también. Pues mire lo que les digo, yo tengo que ir a trabajar, que empieza mi turno y ya me dirán por dónde salgo yo ahora. Con que espabilen o llamo a la policía. —A los bomberos —le dije—, haga usted el favor de llamar a los bomberos.

La gente se agolpó en las aceras, hubo mil y un comentarios de cómo proceder para solucionar la cuestión. Pasado un tiempo oí la sirena de los bomberos, cosa que me alivió un poco. Llegaron y, viendo cómo estaba el tema, después de hacer unas fotos y ante mi insistencia de que no serraran el techo para sacarnos, lo hicieron por la parte de atrás. Desmontaron los asientos y nos fueron sacando de uno en uno. Lo más difícil fue sacar al enfermo... Tuvieron que ponerle un collarín para no perjudicar sus cervicales.

Pasado el tiempo y los juicios, pienso que aquel día de verdad tuve mala pata...

REDUCE
tus pagos
mensuales

AGRUPANDO
todos tus
pagos en **UNO**
ahorrarás hasta
un **50%** al mes

Hipoteca

Tarjetas

Coche



DIREC Finance

T O D O E N H I P O T E C A S

**Ejemplo Cuotas Hipotecarias para
COMPRA Y AGRUPACIÓN**

Hipoteca 120.000 € - desde **480 €/mes**
Hipoteca 180.000 € - desde **720 €/mes**
Hipoteca 240.000 € - desde **960 €/mes**

Financiación 100% - SIN AVALES -

Hipoteca AGRUPACIÓN

Agrupando Todos Tus Pagos en **-UNO-**

| | | |
|---------------------|-------|--|
| La Hipoteca | 650 € | → Solo Pagará 697€ aprox. |
| Los Préstamos | 280 € | |
| Las Tarjetas | 200 € | |
| El Coche | 300 € | |

Total 1.430 €

**Hipoteca
SOLUCIÓN**

Hipoteca Solución para cancelar Embargos, Asnef, Rai, Judiciales, Privados, etc.

**V.P.O.
Fcas. RÚSTICAS**

- Hipoteca Viviendas Protección Oficial hasta el 80% del valor Libre de Mercado
- Hipoteca sobre Fincas Rústicas hasta el 60% del valor de tasación

**Especial
AUTÓNOMOS**

Estamos especializados en la Financiación para (Compra o Agrupación) a todo tipo de colectivos (Pequeñas Empresas, Autónomos, etc...)



LLÁMENOS AL TELÉFONO GRATUITO **900 50 70 77**
www.direcfinance.es



taxímetros Barcino®

DISTRIBUÏDOR EXCLUSIU:



MONTAJES: TAXÍMETROS - EMISORAS
TELÉFONOS - SISTEMA GESTIÓN
FLOTAS - ALARMA 112

NUEVA DIRECCIÓN

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

