

186

setembre - novembre 2009

REVISTA TAXI

Taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona

www.taxibarcelona.cat - www.taxibarcelona.com



06

En una conjuntura de crisi,
el taxi resisteix

10

Josep Miguel Sanz, secretari general
de la Unió de Consumidors de Catalunya
(UCC)

14

Barcelona, ciutat Movele



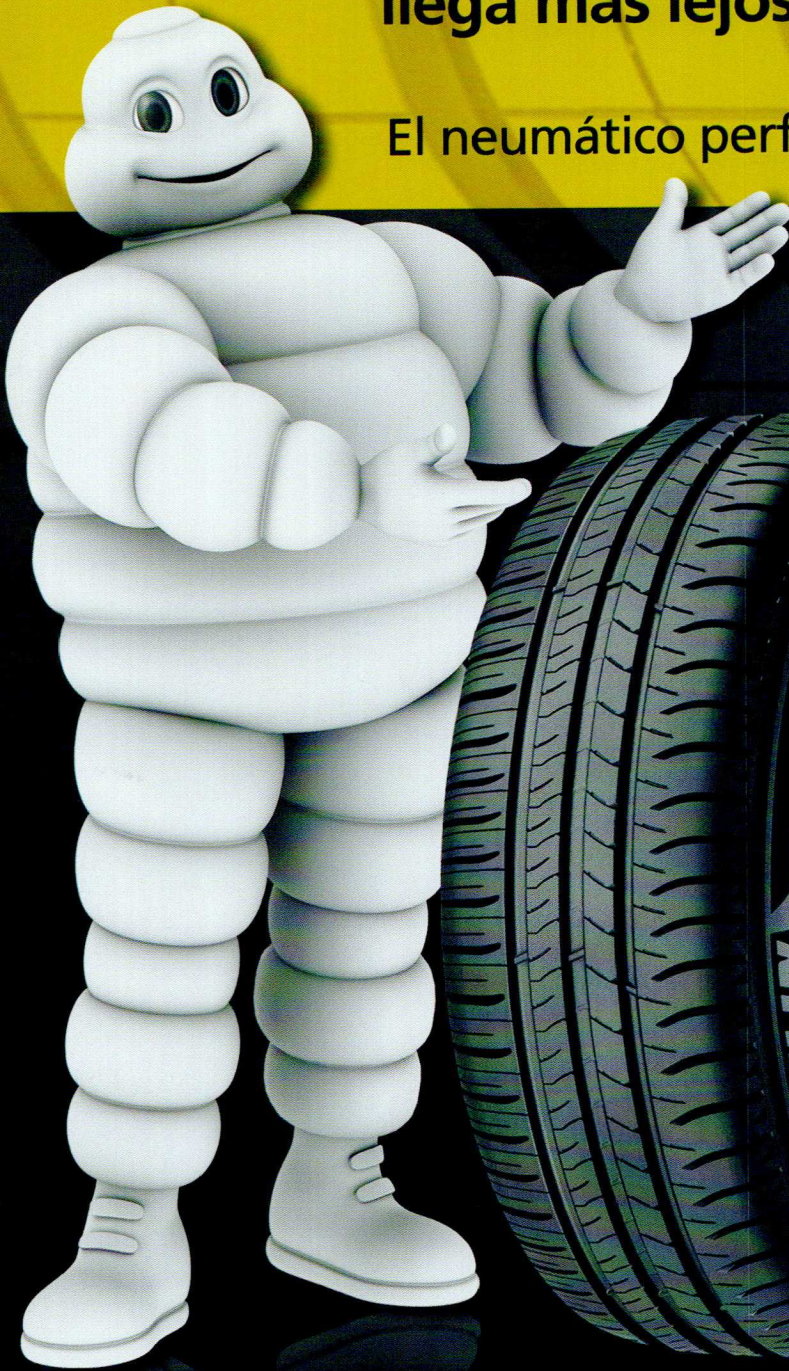
Institut Metropolità
Taxi



MICHELIN Energy™ Saver, llega más lejos con menos carburante

El neumático perfecto para su

TAXI



MICHELIN ENERGY™ SAVER

¡El neumático que le permite ahorrar⁽¹⁾⁽²⁾ y que respeta el medio ambiente⁽¹⁾⁽²⁾, frenando más corto⁽³⁾!

(1) Con relación a la media de los principales competidores. Pruebas de consumo TÜV SÜD Automotive 2008 en las dimensiones 195/65 R 15 H y 205/55 R 16 V. Precio medio de carburante en 2008.

Cálculo de emisiones de CO2 basado en la fórmula empírica 0.1 l diesel = 265 g y 0.1 l gasolina = 235 g.

(2) Estudio TNS Sofres 2008, realizado en los 6 principales mercados europeos.

(3) Con relación a su antecesor. Prueba TÜV SÜD Automotive 2007 en las dimensiones 175/65 R 14 T, 195/65 R 15 H y 205/55 R 16 V.

Para vehículos urbanos,
monovolúmenes y berlinas.



MICHELIN

Oferta exclusiva para el profesional del taxi, presentando este anuncio, en los siguientes talleres:

50 € de descuento
comprando
4 cubiertas

Promoción válida del 19 de octubre al 19 diciembre de 2009.

25 € de descuento
comprando
2 cubiertas

Promoción válida del 19 de octubre al 19 diciembre de 2009.

VIA LIDER
Pasión por su vehículo.

EL ITALIANO 93 422 48 17
Riera Blanca, 114 (L'Hospitalet)

PNEUMÀTICS LLANSA 93 311 22 55
Pº Santa Coloma, 27 (Barcelona)

SERVIRUEDA
El secreto es nuestro servicio.

COMACOSA 93 441 4
Avda. Para l-lel, 35 | Entenza, 63
(Barcelona)

MT AUTO 93 876 4
Dinamarca, 1 (Badalona)

COMACOSA 93 441 4
President Company, 74 (Badalona)

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 Angel Martín
Pilar Molina
P. Rocío Terán

Direcció Periodística
P. Rocío Terán

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

Dibuixant
Carlos Azagra

Publicitat
Telèfon: 935 069 646

Assessoria Lingüística
Anna Canals

Disseny Gràfic i Maquetació
Estudi Freixes

Fotografia
Ramon Josa i Campoamor
(interior i coberta)

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

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

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

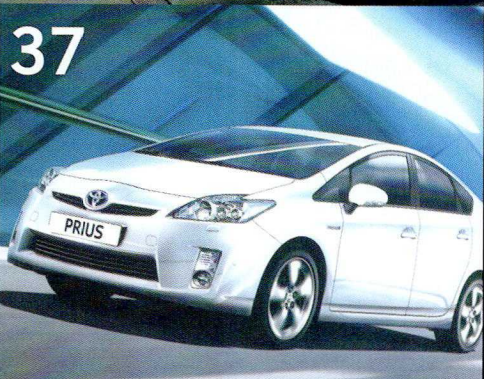
La revista *Taxi* no es fa responsable
de l'opinió expressada en els articles
signats. La responsabilitat és únicament
dels autors. Els articles no signats són
atribuïbles a la redacció.

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

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

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

**Institut Metropolità
del Taxi**



Sumari

05 Editorial
Tarifas 2010

06 IMT
En una conjuntura de crisi, el taxi resisteix més
que altres sectors

10 Entrevista a
Josep Miguel Sanz, secretari general de la Unió
de Consumidors de Catalunya (UCC)

14 Taxi-sostenibilitat
Presentado el proyecto Movele, un impulso para la
utilización de vehículos eléctricos

16 Taxi-internacional
Las energías alternativas en el taxi a debate en
Copenhague

20 Taxi-opinió
- Arrimar el hombro
Dionísio Gracia
- Temas pendientes
Lluís Belbel

22 Taxi-servei
Els taxistes de radioemissores de taxi han de res-
pectar el sistema de torns de parada a l'aeroport
de Barcelona

24 Taxi-congressos
Vuelve a Barcelona el Mobile World Congress

22 Tauler
- Aprovades les ajudes de l'ICAEN per a l'adqui-
sició de vehicles eficients
- Barcelona estrena un nou model de semàfor,
més funcional i sostenible
- El taxi de Barcelona perd un professional histò-
ric i emblemàtic
- L'Estadi del RCD Espanyol de Cornellà, un nou
punt de demanda de taxis
- Parades i noves senyalitzacions
- El Rosalia s'exhibeix a la V Fira Modernista de
Barcelona
- Crida a la solidaritat del taxi dels ciutadans
de Barcelona
- 111 taxistes tenen la revisió metropolitana
pendent
- Denúncies i sancions

33 Taxi-salut
El reptes de la Grip A

35 Taxi-motor
- Més de 670 taxis ja circulen amb energies
alternatives
- Nuevo Toyota Prius. Más potencia limpia

38 L'usuari li agraeix
Quan trobi un objecte en el seu vehicle, comuni-
qui-ho al telèfon 902 101 564

42 El perfil
La superación del hombre: Rafael Olaya

Taxi-Lleure

44 Llibres
- *Libro de cuentos*, de Mateo Rello
46 Cinema, DVD, música
48 Menjar de tres forquilles
- Restaurant Alba Granados
50 Llocs per comprar
- Aire de Barcelona
52 L'Àlbum del taxi
54 La hoja de Maribel
- En el taxi "te puede pasar todo..."

La bústia del taxi

Gracias, Cherokee

Usuario del taxi, Barcelona

► Quería agradecer a Cherokee, con la licencia 8756 (José M. Herranz), que me devolviese el móvil olvidado en su vehículo el día 25 de julio, cuando regresaba del aeropuerto. Este señor se tomó la molestia de llamar a algunos teléfonos para conseguir mi dirección y devolvérmelo. Me alegro de que todavía quede gente en la que podamos confiar. Este profesional no quiso aceptar dinero, sino sólo mi agradecimiento.

Usuarios del taxi, Asturias

► Deseo agradecer a Héctor Vallès, taxista de Barcelona con la licencia 7507, el trato que dio a mi hijo de 15 años cuando se vio solo por la ciudad al haber perdido un vuelo. Por tanto, mi gran agradecimiento y cuando vuelva a Barcelona le llamaré. Muchísimas gracias.

Muy agradecida

Usuaría del taxi, Barcelona

► Quiero expresar mi más enorme agradecimiento al taxista Joan Manuel Ramírez (licencia 4118) por la devolución de una cartera, con toda mi documentación personal y bancaria, que dejé olvidada en su taxi. Este señor tuvo la amabilidad de depositarla en las dependencias de la policía en Montjuic.

Filmadora Sony olvidada en un taxi, de valor sentimental

► El viernes 24 de julio, sobre las 23:30 h, llegué (con mi familia) al aeropuerto del Prat, tomamos un taxi hasta la calle de Eduardo Conde en Sarrià y con tantas maletas y paquetes, se nos olvidó una bolsa que contenía una máquina de filmar (Sony) y tres cintas ya grabadas. Aunque la filmadora es algo antigua, para mí tiene un valor especial como recuerdo, ya que me la regaló mi madre hace unos años. También sería importante recuperar las cintas, ya que los hechos filmados son un grato recuerdo de personas que difícilmente tendré oportunidad de volver a ver.



Se ofrecerá una buena gratificación al taxista que la haya podido encontrar.

El taxista aludido puede llamar al teléfono: 935 069 646 (revista Taxi)

Usuario del taxi

Gràcies per l'agenda

Usuari del taxi, Barcelona

► Agraeixo al taxista de la llicència 6651, Ricardo Martín, la devolució d'una agenda personal que havia deixat oblidada en el seu vehicle. Aquest taxista va tenir l'amabilitat de portar-la al meu lloc de treball. M'agradaria posar-me en contacte amb ell per agrair-li personalment. Vaig agafar el taxi al Passeig de Gràcia/Aragó per anar al carrer de Tarragona.

Poder notarial

Usuaría del taxi, Barcelona

► La señora Shirley Magua agradece al taxista de la licencia 678 (Sandomil, SL) la devolución de una carpeta que contenía un poder notarial. La usuaria se dejó la documentación a las 11:30 el lunes 28 de julio en su taxi. El referido taxista dejó la documentación en la Comisaría del distrito de Sants.

Tarifas 2010

Empezamos el tercer trimestre del año y con él la negociación de tarifas como principal reto. Esta negociación es de las más importantes que se realizan a lo largo de año, principalmente por la repercusión que tiene en el sector, pero sobre todo por su incidencia en la ciudadanía. A la población en general le es difícil entender una subida de precios y más aún en periodos de crisis económica como la que estamos viviendo. A pesar de que explicamos que existen parámetros objetivos que nos permiten calcular esas tarifas, que el servicio de taxi actualiza sus precios con un sistema propio, legitimado por la normativa vigente, esos elementos objetivos no son única y exclusivamente los criterios que se aplican en una negociación, sino también otros más subjetivos como razones de oportunidad, la situación económica y social, etc. Las previsiones económicas para 2010 no son del todo halagüeñas, el mismo Gobierno, atendiendo a la situación que puede darse a corto plazo, ha establecido medidas de contención para poder mantener el estado social del que disfrutamos. La economía de consumo ha ajustado precios durante el 2009, siendo en estos momentos el IPC interanual negativo. Ante esta situación afrontamos una revisión tarifaria que debe ser coherente con la coyuntura, desde el IMT somos conscientes de que un incremento tarifario desmesurado sería difícil de defender y más de aprobar, por lo que se requiere a las diferentes organizaciones que en 2010 hagamos todos un esfuerzo de contención de tarifas; creemos que ésta es la mejor noticia para el taxi y sería bien acogida por la ciudadanía, los usuarios y verdaderos sustentadores de la rentabilidad del negocio. Estamos convencidos de que las organizaciones del sector estarán a la altura y sabrán ser coherentes en sus demandas.

La Feria del Taxi

En otro orden de cosas, se celebró finalmente la Feria del Taxi de Barcelona. Ciertamente, no ha estado a la altura de las anteriores ediciones, pero el hecho relevante es que se ha realizado. Desde el IMT lamentamos profundamente la desunión existente para la organización de un evento cuya finalidad debe ser por y para los taxistas, todos y cada uno de ellos individualmente. La Feria del Taxi se fraguó como la fiesta del taxi, donde los diferentes operadores del sector, marcas de automóviles, fabricantes de taxímetros, gestores de flotas, productores de combustibles, etc. presentaran sus novedades y los taxistas pudieran ver que forman parte de un sector dinámico que es capaz de generar este tipo de actividades. Una feria que ponía en valor esa profesión muchas veces denostada. No ha sido la feria de todos. Esperamos que los acontecimientos acaecidos durante los meses anteriores no se repitan, que reflexionemos todos sobre los actos realizados y si objetivamente éstas deben ser las dinámicas para celebrar una feria en Barcelona. Esta ciudad y este sector se merecen una feria por todo lo alto y debemos trabajar todos unidos para que así sea en el futuro, con el permiso de las organizaciones, evidentemente.

Miguel Ángel Martín López
Gerente del IMT

En una conjuntura de crisi, el taxi resisteix més que altres sectors

Primeres conclusions de l'estudi CENIT sobre la situació del taxi a l'àrea metropolitana



Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

D'acord amb les peticions formulades pels representants del sector en les reunions que es van mantenir els mesos de febrer-març d'aquest any, l'IMT va encarregar al Centre d'Innovació del Transport (CENIT) un estudi per avaluar la situació actual del sector, tenint com a element comparatiu l'estudi que aquesta mateixa empresa havia fet el 2004. Aquest estudi és, a més, el primer pas per avançar en el projec-

te de l'observatori del taxi, que pretén avaluar periòdicament la situació del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

El taxi fa front a la crisi

L'estudi denota el canvi de l'estructura del sector amb relació al 2004, fet que es deu bàsicament a les modificacions legislatives dels darrers anys, que han permès crear un sector diferent, més dinàmic i generador de fonts de treball. No obstant això, s'observa que aquesta tendència es comença a desaccelerar a partir de gener del 2009.

De la lectura del treball del CENIT (primer esborrany) es dedueix, per una altra banda, que el taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona està fent front a la crisi econòmica d'una manera molt menys traumàtica que d'altres sectors de l'activitat productiva. Els titulars de llicència, malgrat la davallada de la demanda, continuen explotant la seva llicència, i els dependents troben en les empreses de taxi, i fins i tot amb els autònoms, una alternativa laboral.

A més, el taxi està resistint a la crisi perquè, si bé hi ha una davallada

d'ingressos-hora, els costos directes i indirectes de l'explotació d'una llicència han experimentat una disminució en els conceptes principals. El preu del gasoil, per exemple, ha baixat en un 19,7% en el darrer any i el mateix succeeix amb el manteniment del vehicle o els preus dels pneumàtics, olis o filtres. També han experimentat un descens considerable els costos d'amortització del vehicle. El costos globals del taxi amb relació al 2008 han disminuït al voltant d'un 4%. Això permet afirmar que, amb les tarifes actuals, els taxistes cobreixen avui els costos i el benefici empresarial raonable.

L'oferta i la demanda de taxis

Partint de les enquestes de Cenesi (2002) i d'Opinòmetre (2007), el CENIT analitza la distribució de l'oferta de taxis i, en aquest sentit, subratlla que durant aquests darrers anys (especialment entre el 2002 i el 2007) es posa de manifest una més gran presència de taxis pels carrers de Barcelona. Però malgrat aquesta situació, constata que els patrons de comportament dels taxistes han continuat inalterats, reproduint-se les hores punta i les hores vall, i produint-se una diferència significativa entre l'oferta diürna i la nocturna.

Per analitzar la competitivitat del taxi durant els darrers anys, el CENIT fa una comparativa amb altres mitjans de transport i agafa com a referència el concepte de carrera mitjana, que es produeix en horari diürn amb Tarifa-2, en el moment en què



hi ha més treball i en la qual s'inverteixen 12 minuts per cobrir 5 quilòmetres. Conclou que el taxi continua sent competitiu amb relació al vehicle privat, però no respecte al transport públic. No obstant això, subratlla que en aquest darrer cas, cal considerar el valor temps i, en aquest particular, el taxi té molts avantatges que fan que els ciutadans optin per aquest servei: necessitat de desplaçar-se amb rapidesa, desig de més comoditat, etc.

El CENIT efectua, per una altra banda, una comparativa de la competitivitat del taxi amb dades macroeconòmiques per la qual cosa pren

com a referència el salari mínim interprofessional (SMI) i l'IPC.

Subratlla que el taxi és un mitjà de transport car per a la població subjecta al SMI i que, en cas de fer-ne ús, ho fa per motius puntuals o necessitat. Respecte a l'IPC, l'estudi assenyalava que l'increment de l'import de la carrera mínima és superior al de l'IPC, molt especialment a partir del 2008, any en què es posa de manifest l'efecte de la crisi econòmica. "L'import mitjà del taxi", puntualitza l'estudi, "ha crescut més que els preus, per la qual cosa resulta més car ara, al 2009, anar amb taxi que no pas a l'any 2006",

Publicitat



**ÚNICA MAMPARA
DEL MERCADO
TOTALMENTE EXTRAÍBLE**

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

Única homologada
por el grupo Volkswagen

Desplazable

Asientos
blindados

No resta
espacio





i afegeix que avui “per al taxista és molt més rendible la seva activitat”.

El CENIT recorre a l'enquesta Òmnibus de juny de 2009 per tractar de definir el perfil de l'usuari del taxi i on se'n fa una radiografia. Segons aquesta enquesta, el perfil del client del taxi canvia en funció de l'horari en què fa ús del taxi. En termes genèrics l'usuari menor de 35 anys utilitza més el taxi en horari nocturn; la població més gran de 55 anys i especialment la de més de 64 anys ho fa durant el dia, mentre que la població entre 35 i 44 anys és l'usuari més estable.

Si es té en compte l'àmbit territorial de Barcelona, sempre segons l'enquesta Òmnibus, la demanda de taxis es concentra principalment en el centre de la ciutat (Eixample, Ciutat Vella i, amb menor mesura, a Gràcia). Els directius, empresaris, gerents i autònoms són els que més utilitzen el servei, seguits per tècnics, professionals, treballadors de la restauració, comerç i serveis. El nivell més baix de l'escala de demanants de servei el formen els jubilats i els joves, entre d'altres. No obstant això, l'estudi del CENIT puntualitza que aquesta classificació es susceptible de modificació si per a l'anàlisi es té en compte la franja horària,

especialment quan fa referència als joves i jubilats.

El CENIT també apunta la necessitat de tenir com a referència no únicament el lloc de residència dels usuaris per analitzar la demanda de taxis, sinó també les zones de més gran demanda com la graella de l'aeroport o l'estació de Sants. I, en aquest particular, subratlla que per tenir una visió real d'aquesta demanda caldrà incloure la demanda que generi la nova T-1 de l'aeroport de Barcelona.

La productivitat del taxi

Finalment, el CENIT ha fet una anàlisi dels paràmetres de productivitat del taxi des del 2006 fins al 2009, partint de la informació obtinguda del seguiment dels taxímetres d'un grup de taxistes seleccionats prèviament per l'IMT. Aquesta anàlisi ha permès conèixer l'ingrés mitjà del taxi per hora i els ingressos anuals, la mitjana de carreres per hora, l'import mitjà per carrera, la durada mitjana de carrera, la longitud mitjana de carrera i el temps mitjà entre carreres.

L'anàlisi d'aquests paràmetres revela que l'ingrés per hora ha experimentat una davallada de més d'un 14% des del 2007 fins a l'actualitat. Ara bé, s'apunta també que es detecta un increment als torns noc-

turns en dies festius i, concretament, al torn nocturn de diumenge l'any 2009, on l'ingrés mitjà per hora experimenta un increment de l'11% respecte a l'any anterior.

El nombre mitjà de carreres per hora decreix en el 2009 un 9% respecte al 2006 i ho fa en totes les franges horàries. Ara bé, l'import mitjà d'una carrera s'ha incrementat des del 2006 fins a l'actualitat en un 8%, increment atribuïble a la tarifa nocturna dels festius ja que la pujada en el torn diürn ha estat mínima. Seguint la línia dels altres paràmetres observats es detecta també un decreixement de la duració i la longitud mitjana de la carrera.

També s'observa la pujada entre el 2006 i 2009 del temps transcorregut entre carrera i carrera. L'estudi puntualitza, no obstant això, que tot i que el temps entre carrera i carrera és més elevat en el torn nocturn, l'ingrés obtingut per hora és superior al d'altres franges horàries.

En definitiva, el CENIT fa amb aquesta anàlisi una primera radiografia del sector que haurà de ser aprofundida quan finalitzi el 2009 i quan es tinguin més dades d'altres escenaris de demanda de taxi com ara l'aeroport de Barcelona amb la T-1.



NOU ŠKODA OCTAVIA EASY 1.6 MPI 102CV

Preparat per a transformació a AutoGas.

- ABS + MBA + MSR + ASR + EBD
- Airbags frontals i laterals
- Reposacaps davanterers actius
- Aire condicionat
- Ràdio CD + MP3
- Control de velocitat
- Tancament centralitzat amb control remot

Per només
14.440€ ⁽¹⁾



LA MILLOR ALTERNATIVA PEL SEU NEGOCI.

Líders del mercat, ara amb la tecnologia del carburant alternatiu més utilitzat: l'AutoGas.

Avantatges del AutoGas:

- Subvencions de fins a **2.000€** de l'Institut Català de la Tecnologia.
- Reducció del consum per Km: **24%**
- Depòsit AutoGas de **74 litres**.
- Autonomia de fins a **1.230 Km** combinat amb gasolina.

I a més **REPSOL GAS** ofereix:
• Subvenció de **500€** en l'equip d'AutoGas.
• **1.000€** en vals carburant de REPSOL GAS.

Amb la col·laboració de:



I a més, la més àmplia gamma de possibilitats:



Per només
14.830€ ⁽²⁾

ŠKODA OCTAVIA TOUR
1.9 TDI 101CV

- Llançades d'aliatge de 15"
- Climatitzador
- ABS + MSR + MBA + ASR
- Control de velocitat
- Tancament centralitzat amb control remot
- Alçavidres elèctrics davanterers i posteriors



Per només
17.600€ ⁽³⁾

**NOU ŠKODA
OCTAVIA COMBI**
EASY 1.9 TDI 105CV

- ABS + MBA + MSR + ASR + EBD
- Airbags frontals i laterals
- Aire condicionat
- Ràdio CD + MP3
- Control de velocitat
- Tancament centralitzat amb control remot



Per només
17.720€ ⁽⁴⁾

NOU ŠKODA OCTAVIA
EASY 1.9 TDI 105CV
AMB PACK EASY PLUS

- Llançades d'aliatge de 16"
- ESP + ABS + MBA + MSR + ASR + EBD
- 8 airbags
- Ràdio CD + MP3
- Climatitzador bizonal
- Control de velocitat



Per només
18.290€ ⁽⁵⁾

ŠKODA SUPERB
COLLECTION 1.9 TDI 115CV

- Llançades d'aliatge de 16"
- 8 airbags
- ESP + ABS + EDS + ASR + MSR
- Climatitzador
- Ràdio CD + MP3
- Control de velocitat



Entrevista

Josep Miguel Sanz,

secretari general de la Unió de Consumidors de Catalunya (UCC)

“L’augment de tarifes no beneficiarà els taxistes i sobretot no beneficiarà els usuaris”

La Unió de Consumidors de Catalunya (UCC) és una de les entitats sense ànim de lucre que assessora i dona informació als ciutadans i ciutadanes sobre els seus drets i deures relacionats amb el consum de béns i serveis. És, però, sobretot, un dels punts on el ciutadà sol acudir per fer una reclamació quan està en desacord amb un servei rebut. Per tot això és també el lloc on es pot copsar el grau de satisfacció o insatisfacció que es té sobre la prestació d'un determinat servei com el taxi. Precisament per saber quin nivell de satisfacció es percep des de la UCC respecte al nostre mitjà de transport, parlem amb el seu secretari general, Josep Miquel Sanz, qui a més ens confessa que, des del seu punt de vista, el taxi de Barcelona té un nivell qualitat-preu molt respectable.

“Nosaltres creiem que les tarifes del 2010 s'haurien d'adequar a l'IPC”

P. Rocío Terán
revista-taxi@amb.cat

L'enquesta municipal Òmnibus introduïa per primera vegada a finals del 2008 una pregunta als ciutadans per tal que valoressin el servei de taxi. Els ciutadans li van donar una qualificació de 7. Creu que aquesta valoració es correspon amb la realitat actual del servei?

Si ens atenem al nostre observatori de reclamacions i consultes, el taxi no té la repercussió suficient dins del conjunt de reclamacions com per tenir un tracte diferenciat, cosa que sí succeeix, per exemple, amb els temes d'habitatge o de telefonia. Això ens dona peu a creure que els tipus de conflicte, que segur que n'hi ha, amb relació al servei de taxi són molt petits. De fet no arriba ni al 0,5% del nombre de reclamacions. Per tant, tenim la percepció que és un servei que funciona bé.

Dins d'aquest marge petit de reclamacions, quines són les més comunes?

Nosaltres tenim diferents tipus de reclamacions amb relació al taxi. Una seria fins i tot saber els mecanismes per reclamar. Hi ha moltes persones que no saben com presentar una reclamació davant d'un servei que va rebre i que no s'ajustava a les seves

expectatives. Altres estarien més relacionades amb la denegació de servei, que passa molt sovint, fins a problemes amb l'equipatge o la relació preu-trajecte.

Quins passos es fan a partir de la recepció d'una reclamació?

En el cas del servei del taxi, la UCC tramita la reclamació directament amb l'Institut Metropolità del Taxi.

Hi ha reclamacions que deriven de serveis en què hi ha més demanda de taxis com a l'aeroport o l'estació de Sants?

En el cas de Sants no hem rebut cap tipus d'incidència destacada, però se'ns n'han presentat —sempre respecte a les poques que rebem— algunes de més relacionades amb serveis realitzats a l'aeroport i que tenen a veure especialment amb la relació trajecte-preu. No obstant això, aquests casos no són simptomàtics, no criden l'atenció.

Coneixen els ciutadans els mitjans per arribar a fer una reclamació sobre el taxi?

La veritat és que no, entre altres coses perquè com he assenyalat abans, el taxi no és un àmbit en què es presentin gaires reclamacions. Els esforços d'informació de les organitzacions de consumidors s'han dedicat més aviat a altres sectors on se'n pro-

dueixen més i que mereixen una atenció especial. Tampoc hem tingut una gran relació, per exemple, amb l'Institut Metropolità del Taxi respecte a propostes per millorar la informació del consumidor en general. Podria ser un àmbit per treballar-hi.

Com es valoren des de la UCC les tarifes de taxi avui vigents?

La UCC té sempre la tendència a considerar que en qualsevol tipus de servei, si no té un augment substantiu de la qualitat, s'haurien d'aplicar pujades que corresponguin a l'IPC exclusivament. En el cas del taxi, sempre hem mantingut aquesta línia d'actuació. És cert que hi ha hagut algunes altres pujades que nosaltres hem recolzat inicialment entenen que podien tenir sentit ja que podien afavorir una millor prestació de servei cap a l'usuari. Em refereixo a l'augment de preus durant la nit o en dies festius. De totes maneres, varem donar el nostre suport a aquests increments sempre supeditant-lo a un posterior estudi que certifiqués que aquest increment havia tingut les conseqüències que inicialment l'havien promogut. El cert és que des de la Unió de Consumidors encara desconeixem si aquest estudi es va fer i quin va ser-ne el resultat.

Estem a les portes d'un nou any marcat per la crisi. Quines tarifes creu que s'haurien d'aplicar?

Nosaltres creiem que haurien d'adequar-se a l'IPC, a un IPC que s'ajustés a la singularitat del taxi, a les despeses que té com a empresa. Nosaltres estariem d'acord en aquesta manera d'entendre l'increment de tarifes aquest any.

Alguna cosa a dir sobre els suplementos?

Aplicaria l'IPC. No sé si caldria aplicar un tipus de norma com ho fan algunes entitats financeres: l'anomenada 'norma suelo', que consisteix a no baixar del 0%. Nosaltres, si cal una congelació dels preus d'aquests tipus, hi estariem d'acord. L'augment de tarifes no beneficiarà els taxistes i sobretot no beneficiarà els usuaris.

Disposeu d'alguna comparativa entre el servei de taxi de Barcelona i d'altres ciutats de l'entorn?

Les comparatives de preus són complicades en el sector del taxi perquè entren en joc factors diferents. Respecte a la baixada de bandera, per exemple, aquí té un preu però en altres ciutats ni existeix o tenen un

altre sistema de valoració. Nosaltres no hem fet cap tipus de treball en aquest sentit.

I quant a qualitat del servei?

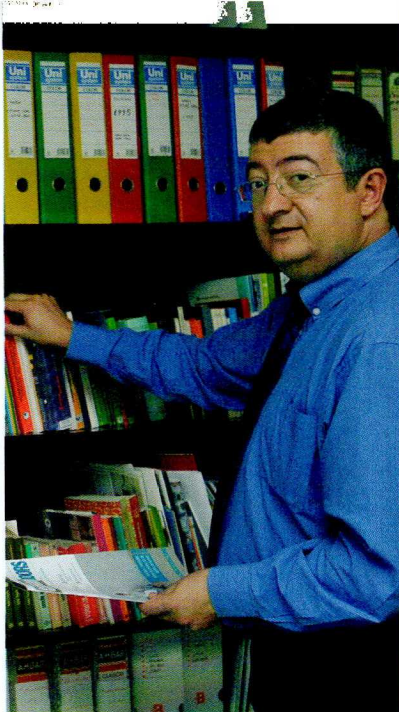
Nosaltres, per motius laborals, tenim més contacte amb la ciutat de Madrid i la relació taxi-qualitat-preu està molt bé a Barcelona; fins i tot, afegiria que el preu és competitiu.

Assignatures pendents per donar-li uns marges de més qualitat?

Jo crec que és un sector molt consolidat i no li manquen gaires coses. Potser s'hauria de continuar amb la millora de la flota, perquè si milloren els cotxes, l'atenció també millora. En aquests moments, la xarxa de carril bus-taxi fa que la velocitat de circulació sigui prou bona. Evidentment sempre és millorable, però creiem que està bé. Per una altra banda, és interessant introduir millores tecnològiques que es puguin aplicar al taxi o incentivar la formació contínua especialment en el tema de llengües...

Vosaltres emfatziteu en la vostra informació la importància de l'adopció del sistema arbitral de consum com a element distintiu de qualitat del servei. És extensible al taxi?

En el cas del transport hi ha un sistema arbitral de consum específic, però que no s'ajustaria al sector del taxi. El sistema arbitral de consum és un sistema extrajudicial, encara que s'assembla a un jutjat, ja que hi intervé un jutge i unes altres dues persones més en representació del sector empresarial i dels consumidors. Aquestes persones valoren el tipus de reclamació presentada, així com quina hauria de ser la resposta, i prenen per un sistema d'equitat, encara que podria ser per justícia legal, una resolució que és un laude, una sentència, amb efectes judicials i d'obligat compliment per les parts. El sistema d'arbitratge agilita molt la reclamació perquè té un procés d'execució molt més ràpid. Pràcticament la resolució del 95, 97% de les reclamacions presentades a través d'aquest sistema ha estat unànime dels tres membres d'aquest jutjat, per dir-ho així. Això vol dir que tothom està d'acord que la resolució dóna justícia a la reclamació presentada. Entenem que és un bon sistema, perquè a més a més ofereix garanties a l'usuari. Els comerciants ja han entès que formar part d'un sistema arbitral de consum



“La relació taxi-qualitat-preu està molt bé a Barcelona; fins i tot afegiria que, el preu és competitiu”

no significa tenir més reclamacions, sinó que estan oferint un nou servei al seu client perquè se l'està informant que, en el cas que mai tingui un conflicte, pot fer ús d'aquest sistema per trobar-hi una solució.

El taxista com a ciutadà és també un consumidor. Quines ajudes i assessorament poden trobar en la vostra organització?

Una associació de consumidors que li donarà serveis. Nosaltres portem reclamacions de qualsevol tipus d'àmbit. També oferim assessorament jurídic. Podrà trobar-hi informació i formació relacionades amb el consum, l'alimentació i la salut.

El taxi té el seu vehicle com a eina de treball i també problemes relacionats. Quin tipus de suport poden trobar en la vostra organització?

Nosaltres tenim una relació estreta amb el gremi de tallers, per exemple, per intentar solucionar conflictes que puguin tenir els usuaris. Els taxistes també ho són. Per tant, seria una línia de col·laboració.

Què s'ha de fer per poder beneficiar-se dels vostres serveis?

La UCC és una associació sense ànim de lucre. No som administració, som una entitat. Tenim una quota de 39 euros a l'any per al 2009 i una quota inicial de 21€

d'inscripció. Aquest sistema és així perquè la gent que s'apropa a la nostra associació ja ve amb alguna reclamació i per tant és un sistema de garanties. Anem incorporant nous serveis. Fins ara la via de reclamació, a part de la mediació, és la junta arbitral o la via administrativa, presentació de reclamacions davant les administracions competents. I ara estem començant a treballar en noves vies de reclamació, com presentar per via judicial aquelles reclamacions que siguin menors de 200€.

No creu que als ciutadans en general se'ns confon amb la quantitat i diversitat d'organitzacions de consum que hi ha?

En aquests moments hi ha dos tipus de servei: aquell que presta l'administració, les oficines municipals (OMIC) i el de les organitzacions de consumidors. Nosaltres, des de la UCC, podem afirmar que el servei d'aquestes oficines és un bon servei, però és un que presta l'administració, amb les deficiències que pugui tenir. Una organització de consumidors com la nostra, en canvi, pot oferir un seguiment acurat de les reclamacions fins que el consumidor estigui satisfet o consideri que la línia de reclamació ha finalitzat. És cert, però, que hi ha moltes organitzacions de consumidors, però n'hi ha algunes que, entre d'altres coses, tenim les característiques de ser més representatives, això disminueix molt el nombre d'organitzacions. I després n'hi ha d'altres que no són d'àmbit generalista i no atenen tots els àmbits de consum. En aquest marc, la Unió de Consumidors de Catalunya pel seu bagatge, pel seu portal d'Internet, per les seves publicacions és una de les organitzacions més importants.

Quina és la vostra presència en altres municipis de l'àrea metropolitana?

Tenim oficines a Barcelona i Badalona, i una altra a Terrassa. Estem treballant per obrir-ne una de nova a Cornellà.

Actualment s'està treballant en un avantprojecte d'un codi de consum. Què podria avançar-nos al respecte?

Hi vàrem fer una primera lectura molt a l'inici i, per tant, ara no sabem com està. Aviat arribarà al Govern i després al Parlament de Catalunya. De la primera versió, considerem interessant el fet d'aplegar totes les lleis que tenen a veure amb els consumidors i usuaris en un codi de con-



sum. Amb la seva aprovació es facilitaria molt la informació a les organitzacions de consumidors, així com al comerç i a les persones que vulguin dedicar-se a aquest àmbit. En alguns aspectes va més enllà que recollir informació i fa propostes noves. Es comença a parlar de la possibilitat que la resolució del conflicte per la via administrativa suposi per al comerciant no únicament la sanció, sinó la resolució del conflicte. Al marge d'aquest avenç, creiem que en aquest primer text hi havia moltes mancances, perquè la nova llei podia ser un bon moment per regular el tema de les associacions de consumidors, ja que com a organitzacions tenim algunes dificultats de finançament. No podem rebre, per exemple, diners d'empreses, només en algunes coses molt petites, i això dificulta molt el nostre autofinançament.

Espereu, per tant, una major clarificació del sector?

Creiem que és un bon moment per fer-ho i per donar un paper més gran a les organitzacions de consumidors en la societat, sobretot perquè com a entitats estem recollides en la Constitució i n'hi ha moltes altres que no tenen aquest reconeixement. Des del nostre punt de vista s'ha desapropiat, almenys en el primer esborrany, la possibilitat d'avançar en aquest àmbit. No obstant això, crec que s'avança en el tema de les juntes arbitral; es parla de les oficines municipals del consumidor per animar les administracions locals a treballar més en aquesta línia. Però també hem trobat mancances quant al finançament del codi de consum perquè si bé dóna obligacions a les administracions locals creiem que també hauria d'acompanyar-se d'un presupost.

La UCC ha creat una associació de joves consumidors. És de nova creació i quin és el seu paper?

No, porta ja uns divuit anys. Va ser una iniciativa d'un soci jove nou davant un problema que va tenir. Parlant amb la junta directiva se'l va animar a crear un grup de joves per tractar temes que els afecten. Encara que tenen els mateixos problemes que la resta de persones, hi ha un tipus de consum més específic o que requereix un altre tipus de tractament. Per exemple, una de les primeres campanyes que va organitzar Consum Rebel va ser el tema "reservat el dret d'admissió", mecanisme

“Quan hi ha algun tipus de reclamació, el que el taxista ha de facilitar a l'usuari són els mecanismes fer-la”

que utilitzaven alguns establiments per controlar o classificar la tipologia de persones que volien que entressin als seus establiments. Això no estava regulat. La Llei deia únicament que els establiments de pública concurrència podien establir un dret d'admissió i no deien com. I això havia donat peu a situacions si més no contradictòries. A partir de la nostra intervenció i les nostres reclamacions, aquest tema s'ha regulat i la norma s'ajusta ara més als interessos dels establiments i dels usuaris que és: "informi vostè a la porta dels requisits i jo ja sé si puc o no accedir a l'establiment".

Els drets dels usuaris estan molt clars en la reglamentació del taxi. Hi ha algun aspecte que encara no s'està considerant?

El primer dret és el dret a la informació. Crec que en el sector del taxi no hi ha grans mancances. En tot cas, quan hi hagi algun tipus de queixa, el que el taxista ha de facilitar a l'usuari són els mecanismes de reclamació. Dir-li a l'usuari: "si vostè vol presentar una reclamació, presenti-la i aquí té el mecanisme". Potser seria bo editar un díptic o un document disponible amb aquesta informació. Quasi tothom coneix el seu dret, però la informació hauria d'insistir en el tema de com reclamar.

La UCC està treballant en el tema del possible incompliment de la informació al consumidor de les emissions de CO₂ d'alguns fabricants de vehicles. Què podria dir-nos tenint en compte que cada cop són més els taxistes que aposten per vehicles eficients?

Evidentment nosaltres aconsellem sempre comprar un cotxe com més eficient, millor. La nostra línia d'actuació ha anat més a denunciar la publicitat enganyosa d'algunes marques quan parlen d'un cotxe eficientment ecològic. Aquest ha estat el nos-

tre treball a través de la Unió de Consumidors d'Espanya, l'organització a la qual estem confederats a nivell estatal. Creiem que s'hauria de facilitar que aquests tipus de vehicles siguin els més eficients des del punt de vista ecològic. I si això significa que les administracions han de donar recursos, des de la UCC donarem suport a la proposta.

Algun altre suggeriment amb relació al taxi que no hàgim tractat en aquesta conversa?

Un tema que ens interessa i preocupa perquè també treballem amb altres organitzacions perquè ens agrada treballar en xarxa, és l'adaptació dels taxis per a persones amb dificultat de mobilitat. I no perquè el servei no funcioni o no existeixi, sinó perquè la persona amb mobilitat reduïda és un usuari que requereix d'aquest servei. Encara que s'ha millorat molt i hi ha cada cop més taxis adaptats, n'hi ha una mancança. En aquest sentit creiem que s'hauria de fer un esforç per augmentar el nombre de taxis adaptats.

Heu rebut algun tipus de reclamació específica en aquest sentit?

No expressament. Quan hem parlat amb el col·lectiu ens han traslladat la seva preocupació per aquesta mancança. Però d'usuaris individuals no hem rebut cap reclamació.

És usuari de taxi? Quina és la seva valoració personal del servei?

Puntualment, sí. De moment estic relativament satisfet. Trobo que en aquests anys ha millorat molt la flota i crec que la comoditat és important i el preu s'ha anat ajustant. Per motius de treball agafo més el taxi a Madrid i la sensació que tinc també d'allà és que el servei ha anat millorant.

Presentado el proyecto Movele, un impulso para la utilización de vehículos eléctricos

Barcelona, ciudad Movele

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

El Ministro de Industria, Comercio y Turismo, Miguel Sebastián, presentó en Madrid, en septiembre, el Proyecto Movele de movilidad eléctrica urbana. En el acto estuvieron presentes los alcaldes de Barcelona, Jordi Hereu; de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, y el de Sevilla, Alberto Sánchez Monteseirín. Este proyecto se enmarca en el Plan de Activación del Ahorro Urbano y Eficiencia Energética 2009 que impulsa la Secretaría de Estado de Energía, a través del Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).

El objetivo del Plan Movele es introducir 2.000 vehículos eléctricos de diversas características en cuanto a prestaciones, categorías y tecnologías en las ciudades, durante el 2009 y 2010, y para que sirvan de prototipo a empresas, particulares e instituciones. Asimismo, el plan prevé la instalación de puntos de recarga. Para este particular, el Ministro ratificó los convenios con los alcaldes de Barcelona, Madrid y Sevilla para la instalación de una red de 546 puntos de recarga de vehículos eléctricos en estas tres ciudades y para la cual se prevé una inversión de 1,1 millón de euros. Barcelona instalará de este conjunto 191 puntos de recarga, lo que supondrá una inversión de 704.666€. También se podrán beneficiar de esta alternativa otras ciudades, ya que IDEA ha previsto concretar otros acuerdos con las Comunidades Autónomas en el marco del Plan de Acción 2008-2012.



Miguel Sebastián, ministro de Industria, Comercio y Turismo, y Jordi Hereu, alcalde de Barcelona, en un momento de la presentación del proyecto Movele.

Antes de dos años, Barcelona instalará los 191 puntos de recarga

Barcelona contará en el futuro con 60 puntos de recarga de vehículos eléctricos en superficie; de ellos, 28 serán públicos —22 se situarán en la calzada y 6 en aparcamientos BSM—, y 32 servirán para las flotas municipales con la posibilidad de que durante el día pueda utilizarlos el público en general. Los 131 restantes se ubicarán de forma equitativa en aparcamientos públicos subterráneos.

Si bien existe una mayor sensibilización respecto a la utilización de vehículos eficientes desde el punto de vista ecológico, la demanda de vehículos eléctricos es aún escasa. No obstante, la ciudad ya se está preparando para un incremento previsible de esa demanda.

En estos momentos, Barcelona ya dispone de algunos puntos de recarga en período de prueba piloto: dos se encuentran en la calle Granada, en el entorno de la zona del 22@; uno, en la calle Llacuna-Almogàvers, y un tercero en la calle Wellington. Está previsto que para finales de año se instalen otros 18 nuevos puntos en los aparcamientos gestionados por BSM.

El Ayuntamiento de Barcelona está, asimismo, trabajando en otras líneas de actuación para potenciar la introducción del vehículo eléctrico porque es un vehículo que cumple con los criterios de sostenibilidad que promueve el Plan de Movilidad Urbana (PMU), aprobado en diciembre de 2008. En el marco de esta línea de actuación, diversas empresas municipales incorporarán a su flota

vehículos eléctricos. La empresa encargada de la limpieza de la ciudad dispondrá este otoño de 261 vehículos eléctricos; la Guardia Urbana está haciendo pruebas con vehículos híbridos. TMB construye un prototipo de autobús híbrido, a partir de un autobús diésel como un primer paso para convertir una parte de su flota, que usa este combustible, en autobuses híbridos. Aquí debe añadirse que el sector del taxi del área metropolitana de Barcelona ya cuenta con 121 vehículos híbridos, cuando hace tan sólo un año eran 46.

Movele incentivará la compra de vehículos eléctricos

En la presentación del Proyecto Movele, el Ministro de Industria, Comercio y Turismo, Miguel de Sebastián, informó que, en el marco de este proyecto, y entre los años 2009-2010, se promoverá la puesta en circulación de 2.000 vehículos eléctricos en sustitución de vehículos con combustibles tradicionales. La implantación de este número de vehículos permitiría, según las previsio-



Los alcaldes de Barcelona y Madrid observan un punto de recarga de vehículos eléctricos.

nes del Ministerio, ahorrar 2.773 toneladas de petróleo y se evitaría la emisión de 4.471 toneladas de CO₂. Asimismo aseguró que uno de los objetivos de la próxima presidencia de España de la UE será incentivar la extensión del uso de los vehículos eléctricos.

Movele incentivará la compra de vehículos eléctricos con ayudas directas que oscilan entre los 7.000 y 20.000 €, en función del tipo de vehículo. Los turistas podrían recibir una ayuda de 7.000 €.

Publicitat

Siéntete igual de confortable que tu cliente. Epica VCDi 150CV por 15.995 €



Chevrolet.
El motor de la Selección.

Chevrolet Epica VCDi de 150 CV, la herramienta perfecta para sacarle el máximo partido a tu negocio: 16 válvulas, ABS con EBD, climatizador automático, cruise control, llantas de aleación de 16" y mucho más. Puedes optar por su motor VCDi de 150 CV, o bien por la eficiencia del Gas Licuado de Petróleo (GLP) con un increíble coste en consumo mixto a los 100 kms. Confía en Chevrolet y disfrutarás de tu negocio.

GET REAL.



CHEVROLET

Nordisauto S.L.

C/ Bac de Roda, 165-169.
08018. Barcelona
Tel.: 93 307 87 44

C/ Santa Eulalia, 37.
08902. Hospitalet de Llobregat.
Tel.: 93 432 45 15

Ava. Alfonso XIII, 222.
08915. Badalona.
Tel.: 93 387 24 12

Ctra. de Vic, 237
08240. Manresa.
Tel.: 93 874 88 70

Las energías alternativas en el taxi a debate en Copenhague

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

El pasado día 9 de octubre se celebró en Copenhague el III Forum Internacional de Taxis organizado por la International Road Transport Union (IRU) bajo el título *Taxis por un aire más limpio*, en el que se expusieron las últimas tecnologías y prácticas innovadoras puestas en marcha para hacer más sostenibles medioambientalmente los servicios de taxi. Asistieron a esta jornada de trabajo más de sesenta personas de más de quince nacionalidades, expertos, gestores y directivos de empresas de transportes que gestionan el servicio de taxi en sus respectivos países.

Dinamarca, primer país con una legislación sobre emisiones específica para taxi

La apertura del III Forum estuvo a cargo de Trine Wollenberg, Directrice, Dansk Taxi Rad (DTR), representante de la principal compañía de taxis de Dinamarca, quien explicó que ha sido en este país donde se ha elaborado una legislación específica para taxi, que determina el tipo de vehículo para prestar servicios en relación a las emisiones. Los taxis de Copenhague vienen provistos de unos adhesivos de *taxis ecológicos* que pretenden evidenciar a la población y al sector la necesidad de contribuir a la reducción de emisiones de CO₂. Asimismo la industria del taxi en Dinamarca está realizando un esfuerzo para adecuarse a esa normativa pionera en Europa. Por parte



Momento de una de las reuniones del III Forum Internacional de Taxis

del gobierno danés, Niels-Anders Nielsen, responsable del Centro por el Transporte Verde del Ministerio de Transporte danés, expuso en detalle en qué consistía esa normativa que afecta directamente al taxi, normativa que forma parte de una estrategia global en el país para reducir emisiones. Las líneas básicas de esa estrategia tienen como ejes básicos la creación de una ecotasa en los coches, que grava a aquellos que más emisiones produzcan; avanzar en un transporte público más eficiente, y apostar por las nuevas tecnologías para una mejor gestión del transporte.

Aparentemente no aportan ninguna novedad respecto a las líneas básicas de actuación de cualquiera de los países de nuestro entorno, pero en lo que se refiere al taxi sí que es el primer país de la Unión Europea que en su legislación nacional sobre política medioambiental incluye al taxi, siendo además una ley apoya-

da por todos los partidos políticos. Básicamente trata de catalogar a los vehículos en función de su consumo energético. Esta catalogación se viene realizando desde el año 2000, y pretende reducir el consumo de diésel o gasolina aplicando una catalogación al vehículo que comporte un menor gasto de combustibles fósiles. Si la mayoría de la flota de taxistas daneses (4.500 taxis) estuvieran situados en una categoría dos veces inferior a la que en la actualidad lo están, significaría un ahorro de más de siete millones de litros de carburante al año. La ley autoriza únicamente vehículos de cinco plazas para taxi, exceptuando los taxis adaptados. Actualmente, el 75% de taxis en Dinamarca son de cinco plazas, pero sólo se encuentra el 7% de la flota en la clase energética eficiente en la que se quiere catalogar a todos los taxis. Por otra parte, todos los vehículos eficientes participan en una campaña a través de adhesivos que situados en el taxi

explican a los usuarios el nivel de reducción de emisiones.

Nuevas tecnologías, energías alternativas, propuestas de futuro

La jornada, que reunió a todos los miembros del IRU, estuvo dividida en dos grandes bloques. El primero estuvo dedicado a las nuevas tecnologías de la industria automovilística y carburantes alternativos en el taxi y al análisis de la situación actual y propuestas de futuro. Thomas Grtz, director gerente de la BZP (Alemania), tras explicar las estrategias de las principales marcas alemanas en la evolución a modelos de vehículos más ecológicos, puso énfasis en la necesidad de que esas nuevas tecnologías comportaran a la vez vehículos más eficientes, vehículos más seguros.

Por su parte Fulton Lewis, analista senior de Transporte Internacional de Energía, subrayó en su ponencia



Taxi de Copenhague con el distintivo de taxi ecológico.

la *Distribución de combustibles alternativos: Situación actual y perspectivas futuras*, que los avances en el rendimiento y el consumo de combustible en el sector del taxi siguen siendo las medidas más rentables y, aseguró, que se deben considerar como el primer objetivo.

Manifestó que los vehículos eléctricos pueden ser una solución interesante, pero el costo de las pilas, la duración y el tiempo de carga de baja aparecen como los principales problemas. Los vehículos eléctricos son, según Fulton Lewis, posiblemente la solución más limpia, por-

Publicitat

AutoRentat Galileu Lavado a mano



LAVADO INTEGRAL

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

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

Tempo de ejecución: 6 - 8 horas

Frecuencia recomendada: cada año

Solicite cita previa

Precio: ~~120,00~~ €

OFERTA EXCLUSIVA
Para taxistas

GRAN OFERTA EN LAVADO INTEGRAL
90€
PARA TAXISTAS

Pida más información por teléfono llamando

al **93 490 28 93** o en

nuestro centro de lavado de la calle

Galileu 217 frente a gasolinera MEROIL

Taxi-internacional

que el GLP puede ser demasiado caro y los biocombustibles están relacionados con los problemas de escasez de materias primas y la sostenibilidad.

Finalmente intervino Torben Andersen, director de ventas de Better Place Dinamarca, constructor de vehículos eléctricos y servicios conexos (energía eólica) quien, ante la nueva tendencia impulsada desde la UE en promover proyectos comunitarios como MOVELE referidos al vehículo eléctrico y la adecuación de nuestras ciudades a esa nueva situación —proyecto en el que participa la ciudad de Barcelona—, apostaba claramente por esa tecnología dando soluciones a los principales *handicaps* de este tipo de vehículos, como el importante coste de mantenimiento de las baterías, la autonomía inferior a 160 km, los puntos y el tiempo de carga.

Experiencias

En la segunda parte de las jornadas se dio a conocer el informe que la principal asociación de taxis americana (TLPA) había realizado en relación al análisis de la introducción de carburantes alternativos en las flotas de taxis. La TLPA agrupa a más de 100.000 taxis, limusinas de todo USA con más de dos millones de usuarios al día. El estudio reconocía la existencia de importantes problemas para apostar claramente por los diferentes carburantes alternativos, problemas extensibles también a España: necesidad de una red de estaciones de servicio lo suficientemente amplia para prestar el servicio con garantías; problemas de espacio en los modelos híbridos. En Estados Unidos los principales modelos de taxi Ford Cross Victoria y Lincoln son vehículos mucho más amplios que los de la gama que estamos acostumbrados a ver en Europa y eso comporta problemas de confortabilidad para los usuarios. No obstante, se concluía que las nuevas normas americanas para vehículos anunciadas por el presi-



Distintivo que lucen los taxis de Copenhague que cumplen con la ley de emisiones.

dente Obama deberían incitar a los constructores de automóviles a desarrollar vehículos con carburantes alternativos para el transporte comercial de personas. Por consiguiente, la industria del taxi debería disponer en un tiempo no muy lejano de unas berlinas funcionando con este tipo de combustibles y que deberían ser diseñados y construidos para soportar la utilización intensiva de ese parque de vehículos comerciales (taxi, limusina, etc.). Es decir, los fabricantes de vehículos deberán ser conscientes del diferente uso que sobre un mismo modelo hace el público privado y el profesional garantizando así vehículos más eficientes en virtud del usuario final.

Fue destacable la presentación que hizo el representante de la empresa TAXI G7 de París. Grupo G7 es una sociedad prestadora de servicios en el mundo del taxi siendo su radioemisora su principal actividad. Trabajan en ella más de 7.000 taxis, de los más de 15.000 que hay en París. Como empresa privada inició una estrategia de marca, que pretende reducir las emisiones de sus vehículos en un 12% en la perspectiva del 2012. Para ello creó en el 2007 una flota de vehículos ecológicos, Green Cab, que en la actualidad cuenta con 260 vehículos híbridos (Toyota Prius). Ofrecen un servi-

cio bajo demanda de este tipo de vehículos ecológicos a determinados clientes reportándoles mensualmente datos referentes al ahorro energético y de emisiones que ha comportado el uso de ese tipo de vehículos en relación al resto de la flota con carburantes tradicionales. Grupo 07 ha alcanzado acuerdos comerciales con Toyota para la adquisición de vehículos híbridos y organiza a sus conductores cursos de conducción eficiente.

A modo de conclusión, si bien es cierto que la tendencia general en el mundo del taxi es avanzar hacia vehículos cada vez más eficientes desde el punto de vista medioambiental, al margen de los esfuerzos del sector, de las campañas de concienciación, de las empresas y de la administración, es necesario mejorar algunos aspectos como el coste, la autonomía, la red de suministro, elementos todos ellos evidenciados por los representantes de los diferentes países que participaron en el III Forum Internacional de Taxis. No obstante, el futuro irá claramente por ese camino y todos tenemos que seguir trabajando por conseguirlo.

Podrá consultar las ponencias del III Forum en: <http://www.iru.org>



SEAT



50 años de servicio

SUPERÁNDONOS CADA DÍA. 50 AÑOS AL SERVICIO DEL TAXI.

PLAN **SEAT**E

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

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

seat.es

SERVICIO PRADES

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



“Arrimar el hombro”

No son momentos sino para la cautela y ver lo positivo de las cosas, aportando cada uno en la medida de sus posibilidades el correspondiente granito de arena para poder hacer frente a la crisis. Crisis a la que nuestra industria no es ajena.

Situación de los créditos con la garantía de la licencia

Informo que se siguen concediendo créditos en los que la licencia es la propia garantía. Se sigue trabajando diariamente sobre este asunto para que esta vía de financiación sea cada vez más eficaz para todos.

Con estos créditos se favorece tanto a los compradores que pueden acceder al crédito, como a los vendedores que ven aumentar las posibilidades de vender su licencia. Con ello, podrán jubilarse teniendo la suficiente tranquilidad, jubilación que tienen bien merecida tras muchos años de esfuerzos y trabajo.

Tampoco escondo mi agradecimiento al BBVA y a otras entidades por el esfuerzo realizado, dada la coyuntura económica existente a favor de la industria del taxi. Asimismo he de puntualizar que el acuerdo de pignoración se aplica no sólo en Barcelona ciudad, sino que se ha hecho extensivo al resto de Cataluña. Y además, con el resto de España a través de un convenio para obtención de créditos en colaboración con la UNALT, de la cual quien escribe es fundador y vicepresidente primero.

En relación a nuestros jubilados, no quiero pasar por alto sus merecimientos que por ejemplo se plasman en el homenaje anual que se les dedica. Este año fue en l'Hospitalet, y así se reflejó de forma amplia en la revista anterior (con imponente foto a dos páginas de los jubilados y sus señoras). ¡Qué menos podemos hacer por ellos!

En cuanto a los compradores, puedo asegurar que por nuestras oficinas está

desfilando la élite del taxi, verdaderos profesionales que merecen todo el apoyo que les estamos dando para que puedan cumplir su sueño de ser titulares de su licencia.

Reflexión sobre las tarifas 2010

Ya estamos trabajando para la elaboración de las tarifas para el 2010. En otros ejercicios, personalmente comente que se habían firmado unas tarifas inteligentes y profundamente trabajadas. Ahora bien, para el próximo ejercicio deberíamos realizar una profunda reflexión que nos llevaría a no aumentarlas, sino simplemente reajustarlas, dada la situación económica actual. En concreto, ésa será la postura que mantendremos tanto el STAB como la FCT. No obstante, estamos dispuestos a escuchar a todas las partes: el diálogo es siempre el mejor camino a seguir.

En todo caso, en este asunto como en otros relevantes para nuestra industria, la responsabilidad es de todos; los líderes tenemos la obligación de pedir mejoras para el sector y los mandos del IMT y de los ayuntamientos de concederlos estudiando y analizando en profundidad los temas que benefician a todos (ciudadanos y taxistas). Por ello, como dije antes, la responsabilidad última es compartida por todos.

Asignaturas pendientes

Asimismo aprovecho este medio para volver a reclamar más carriles y el estudio de nuevas paradas y la instalación de una red de microparadas. También debe darse una solución definitiva a la estación de Sants y al Muelle adosado. La solución a estos últimos casos no admite ya ninguna nueva demora. Tampoco puede retrasarse el asunto del facilitar a los taxistas el aparcamiento en zonas verdes y azules para cumplir con sus necesidades (aunque sea con estrictos controles). Nuestros profesionales se lo merecen por las muchas horas al volante que en estos tiempos se acrecientan, si quieren obtener un salario digno. Estas peticio-

nes no harían otra cosa que favorecer la mejora en el trabajo, que redundaría en una mejora en el servicio y sería beneficiosa para toda la ciudadanía y para poder ganar y asentar nuevos mercados para el taxi.

Al hablar de ganar mercados, no puedo obviar un nuevo conflicto que me han trasladado varios taxistas en fechas recientes. Se trata de los compañeros que van al aeropuerto a recoger a sus clientes. Con un cambio de criterio que no entiendo, se les niega tal posibilidad, cuando es el mes que a ese taxista no le corresponde el aeropuerto. Se trata de clientes especiales, que nos interesa mantener como usuarios del taxi y que esos taxistas se han ganado a pulso dando buenos servicios. Estar en contra de esta nueva interpretación de una normativa ya existente, no obsta para alabar la medida general adoptada con mi apoyo en su momento de hacer dos turnos en el aeropuerto entre pares e impares. Los casos especiales deben tratarse de manera concreta, si no queremos caer en injusticias flagrantes. Por ello, pido una solución inmediata y una vuelta a la situación anterior.

Consell del Taxi

En relación al Consell del Taxi, he pedido que en la próxima reunión se traten sin demora dos temas de trascendencia: caso del Reglamento de Emisoras y la autorización de los vehículos de siete plazas. Con ello pretendemos mejorar el servicio que prestamos a nuestros clientes y acceder y consolidar nuevos mercados para nuestra industria.

Intrusismo

Tampoco quiero dejar de tratar otro asunto realmente preocupante como es el del intrusismo. Es un tema que debemos atajar de forma radical desde todos los ámbitos. Por ello, lo hemos planteado a todos los niveles y administraciones: ante el IMT, en la Dirección General de Transportes, en Turismo,

Guàrdia Urbana, Mossos d'Esquadra, etc. Ahora bien, dado el daño económico y de prestigio que nos producen esas actuaciones de falsos taxistas, hago un llamamiento a todos para que denuncien con datos concretos a los vehículos que consideren sospechosos de tales prácticas ilegales. Así lo hemos denunciado en dos casos concretos

que nuestros socios nos han trasladado y os pedimos que continuéis haciéndonos llegar estas denuncias. Nuestra intención es cortar de raíz a estos piratas del taxi. Por ello exigimos sanciones ejemplares. No estamos para perder ni una sola de nuestras carreras en esta época de crisis generalizada.

Quiero daros ánimos y recomendar, además de paciencia, esfuerzo y sacrificio para poder superar cuanto antes esta crisis, que está siendo profunda y puede ser más duradera que otras. Pero todo pasa y, sin duda, también llegarán mejores momentos, sólo hay que saber esperarlos y aportar nuestro grano de arena para superarla.

Lluís Berbel / secretario general de Barcelona del STAC



Temas pendientes

Ya ha llegado un nuevo curso y los problemas del taxi siguen siendo los mismos y en algunos casos incluso más agudos que antes. La crisis en el sector sigue viva, sólo hay que ver las paradas. Todas llenas de taxis sin que quepa ninguno más. Por el contrario, cada vez hay más taxis en la calle: sorprendente. Más coches a doble turno sin que se tomen medidas para acotar este problema cada vez más acuciante. Seguimos manteniendo la necesidad de contingente coches a doble turno, de forma provisional y mientras dure la crisis.

Igualmente sería bueno que la ley permitiera establecer un número acotado de taxis que trabajaran a doble turno. De esta forma, podríamos regular lo que es la oferta y la demanda, según la situación económica de cada momento.

No logramos entender cómo un sector en crisis como el nuestro, en la actualidad, se permite aumentar la plantilla cada vez más sin ningún tipo de límite. Creemos que el nivel profesional exigible debería ser superior al actual. Ya empieza a haber quejas por parte de los usuarios por este motivo, porque el problema ya se está trasladando a la calle. El STAC ya lo ha comunicado al Institut

Metropolità del Taxi. Sería muy negativo para el sector que no se tomaran medidas para resolver el problema.

Estos son los dos problemas que más acucian en la actualidad al sector y a los que hay que dar una vía de solución, de lo contrario se irán agravando hasta que el sector diga "Basta ya". Pero existen otros, no menos importantes, como la solución del sistema 112. Ha habido varios sustos y el STAC lo ha denunciado. Estamos participando de forma activa con ambas administraciones para que se solucione. Hay dos propuestas concretas que deberían de ser asumidas; primera: cuando salga el vehículo del taller, que se compruebe que el sistema funcione y de una forma periódica cada año se verifique, y segundo: una especialización dentro del centro de emergencias debido sobre todo al gran número de taxistas que ya lo tienen instalado. Ya no digamos que alguien nos explique a los taxistas el protocolo de actuación en caso de emergencia.

A ver si durante este curso también se resuelve otra de las grandes asignaturas que tiene pendiente el sector, que es la elección de su representatividad en el Consell del Taxi. Existen varias alternativas para conseguir ese objetivo, pero la

del STAC es la más democrática y seguimos trabajando en ella. Los representantes del sector han de salir de las urnas; como sucede en todos los organismos con talante democrático. La administración ha de tomar una decisión al respecto para ver si de una vez por todas tenemos unos representantes del taxi reales que negocian ante la administración.

Una respuesta positiva ha sido la dada por Joan Boada, secretario general del Departament d'Interior, al STAC en la que nos manifiesta que los taxis podrán circular por las VAO cuando estén en servicio, tanto sin salen como sin entran de Barcelona, para volver lo más rápidamente posible a la ciudad.

Por otra parte, el STAC está a favor de congelar las tarifas este año siempre y cuando el coste de actualizar el calendario del taxímetro sea el mínimo y una parte sea sufragada con los beneficios de Firataxi 2006 y 2007, que oscilan en unos 80.000 €, depositados en las cuentas del Gremi Unió de Taxistes (GUT). Hacemos un llamamiento a las casas de taxímetros para que tengan en cuenta el esfuerzo del taxista.

Publicitat



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



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

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

Taxi-servei

Els taxistes de radioemissores de taxi han de respectar el sistema de torns de parada a l'aeroport del Prat

Los taxistas de radioemisoras deben respetar el sistema de turnos de parada en el aeropuerto del Prat



Graella de taxis (T-1).

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Els taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona que realitzin el seu treball amb un emissor de radiotaxi i tinguin un contracte de viatge concertat per recollir pasatge a l'aeroport del Prat estan obligats a respectar el sistema rotatori d'accés a la parada, d'acord amb el decret de la Gerència de l'Institut Metropolità del Taxi de 10 de juliol de 1997 (BOP, 168, pàg. 9) i que, com tothom sap, està en concordança amb l'últim número de la llicència i el mes (parell o senar).

En conseqüència, recordem que de dilluns a divendres, els mesos parells (febrer, abril, juny, agost, octubre i desembre) únicament poden accedir a la parada de l'aeroport de Barcelona els taxis amb les llicències parells. En canvi, els mesos senars (gener, març, maig, juliol, setembre i novembre) poden accedir-hi les llicències senars.

Els taxistes que no respectin aquesta normativa contravenen l'article 53.9 del Reglament Metropolità del Taxi, considerat com a falta greu sancionable amb una multa d'entre 251 i 1.250 €.

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Los taxistas del área metropolitana de Barcelona que realicen su trabajo con una emisora de taxi y tengan contratado un viaje concertado para recoger pasaje en el aeropuerto del Prat están obligados a respetar el sistema rotatorio de acceso a la parada, de acuerdo con el decreto de la Gerencia del Institut Metropolità del Taxi de 10 de julio de 1997, y que, como todos saben, está en concordança con el último número de la licencia y el mes (par o impar).

En consecuencia, recordamos que de lunes a viernes, los meses pares (febrero, abril, junio, agosto, octubre y diciembre) únicamente pueden acceder a la parada del aeropuerto de Barcelona los taxis con las licencias pares. En cambio, los meses impares (enero, marzo, mayo, julio, septiembre y noviembre) pueden hacerlo las licencias impares.

Los taxistas que no respeten esta normativa contravienen el artículo 53.9 del Reglamento Metropolitano del taxi, considerada una falta grave sancionable con una multa de entre 251 y 1.250 €.



La III edició de la Fira del Taxi va oferir també ritme i ball als seus visitants a càrrec del grup de rock *El perro también paga*, format pels taxistes Manolo Herranz, Juan García i Joffre Contijoch, que ja comencen a ser coneguts a Barcelona.

La III Fira del Taxi de Barcelona, plataforma per als nous vehicles ecològics i sostenibles

Revista Taxi

revista-taxi@amb.cat

Una nova edició de la Fira del Taxi es va celebrar el 17 i 18 d'octubre al Palau núm. 2 de Fira de Barcelona. El saló va reunir, com en les edicions passades, les principals novetats d'interès per al sector del taxi fent especial èmfasi en l'exposició de models de vehicles autoritzats per a taxis que funcionen amb combustibles alternatius i tecnologia híbrida. Els organitzadors d'aquesta nova edició van valorar de forma positiva la resposta dels taxistes i es van mostrar satisfets per haver pogut donar continuïtat a un saló nascut a la ciutat de Barcelona.

Tots els estands van tenir força activitat i els taxistes i les taxistes van poder conèixer de primera mà les explicacions dels expositors. Els taxistes que van passar pel saló durant els dos dies van poder veure el nou cotxe de la marca Chevrolet Èpica, recentment homologat per a taxi a Barcelona, i que pot funcionar amb gas natural o amb dièsel. Els estands de la marca Seat i Skoda, els més concorreguts, van exposar els models que avui ja poden adaptar-se per poder circular amb autogàs. Precisament en l'estand de Repsol, com en les darreres edicions, es van poder conèixer els avantatges de l'autogàs i les particularitats de l'adaptació als vehicles autoritzats per a taxis a Barcelona.



Exposició del model Chevrolet amb els colors del taxi de Barcelona.

Un altre punt d'atenció dels visitants va ser l'espai d'exposició del nou model de Volkswagen Passat, preparat per funcionar amb gas natural, però que encara no té autorització a Barcelona. Aquí també els taxistes i les taxistes van tenir l'oportunitat d'informar-se de la xarxa d'estacions que Gas Natural té a l'àrea metropolitana o està en perspectiva d'obrir.

Una de les novetats de Fira del Taxi va ser la presència de Telefònica que pretén optimitzar el sistema de connexió amb el Centre d'Emergències 112, utilitzant el vídeo com a verificació de l'alarma que es pugui produir en un taxi. Evidentment, aquest sistema no està autoritzat per a la seva utilització en el taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona, però ha despertat expectació per tractar-se d'una aposta si més no novedosa.



Estand de Repsol i Skoda, que aposten fort pel GLP.

A més de la presència d'altres empreses i indústries relacionades i interessades en el sector del taxi va destacar l'estand de BP, que promociona en el sector del taxi la utilització de targetes per al consum de combustibles ecològics en la xarxa d'estacions que té a Catalunya i a la resta d'Espanya.

Destacà també la presència de l'empresa familiar basca Drivebox, especialitzada en mampares de seguretat, i que presentava per primera vegada a Barcelona el seu nou disseny de mampara individual i adaptable als seients sense necessitat d'una modificació prèvia del vehicle.

En el marc de la Fira del Taxi es va constituir també la primera Associació Nacional de Radiotaxis d'Espanya.

Aprovades les ajudes de l'ICAEN per a l'adquisició de vehicles eficients

► Fins al 7 de novembre resta obert el període per sol·licitar ajudes per a l'adquisició de vehicles amb gas natural, gas líquat de petroli i vehicles híbrids, entre d'altres, ajuts que són atorgats per l'Institut Català de l'Energia (ICAEN), a través del Pla d'Acció de l'Estalvi i Eficiència Energètica. L'import màxim de la subvenció s'ha fixat enguany en 904.000€ i, per tant, la concessió de les ajudes estarà condicionada a aquest límit. Rebran la subvenció totes les persones que compleixin les exigències de la convocatòria.

Vehicles taxi subvencionats

Poden sol·licitar aquesta subvenció els taxistes que hagin adquirit un vehicle a partir de l'1 de gener de 2009 (segons data de factura) i que estigui autoritzat per a taxi per l'Institut Metropolità del Taxi (IMT).

Els vehicles autoritzats per a taxi susceptibles de subvenció són els següents:

Vehicles amb dipòsit per poder utilitzar Gas Líquat de Petroli GLP

- **Seat Altea XL.**
Import de la subvenció: 2.000€
- **Skoda Octavia.**
Import de la subvenció: 2.000€
- **Chvrolet Epica.**
Import de la subvenció: 2.000€

Vehicles Híbrids

- **Toyota Prius (híbrid).**
Import de la subvenció: 2.300€
- **Honda Cívic (híbrid).**
Import de la subvenció: 2.000€

Vehicles amb dipòsit de Gas Natural

- **Opel Zafira.**
Import de la subvenció: 2.000€

Per una altra banda, també poden beneficiar-se de la subvenció de l'ICAEN els taxistes que tinguin previst adquirir un dels vehicles relacionats anteriorment abans del 10 de setembre de 2010, però hauran de presentar una factura proforma dins del termini establert per la present convocatòria i que, com s'ha dit, finalitza el 7 de novembre de 2009.

On i com tramitar la subvenció

Els interessats poden omplir els impresos necessaris per sol·licitar la subvenció a través del portal web de l'ICAEN (www.icaen.net). Un cop s'hagi emplenat aquesta sol·licitud, caldrà imprimir-la i portar-la a les oficines de l'ICAEN per validar-la i formalitzar-la. S'ha de tenir present que únicament serà vàlida la data del registre de la sol·licitud a les oficines de l'ICAEN o la data de la tramesa efectuada per correu postal i no la d'impressió del document.

Per a tots aquells professionals que no disposin d'Internet, tant l'ICAEN com l'IMT han posat a l'abast dels interessats un servei de suport.

Què cal aportar a més de la sol·licitud?

Si ja ha adquirit el vehicle

- Factura on figurin les dades del concessionari i el tipus de vehicle adquirit i, si s'escau, factura de transformació.
- Fitxa tècnica del vehicle. En el cas de vehicles amb transformació de GLP serà necessari apor-

tar un certificat homologat on s'especifiquin les emissions de CO₂ amb GLP (informació disponible en el portal web de l'IMT: www.taxibarcelona.cat).

- Llicència de Taxi.

Si encara no ha adquirit el vehicle

- Documentació que especifiqui les característiques tècniques del vehicle (emissions, consum...). En el cas de vehicles amb transformació de GLP serà necessari aportar un certificat homologat on s'especifiquin les emissions de CO₂ amb GLP (informació disponible en el portal web de l'IMT: www.taxibarcelona.cat).
- Factura proforma, amb les dades del vehicle que es vulgui adquirir i, si s'escau, factura de transformació del vehicle.

- Llicència de Taxi.

Adreces:

- **ICAEN**
Carrer de Pamplona, 113. 3a planta.
Horari: de dilluns a divendres:
de 08:00 a 14:30 h.
Telèfon: 936 220 500
(S'ha de demanar cita prèvia.)
- **Institut Metropolità del Taxi**
Carrer 62, núm. 18 - Zona Franca
Horari: de dilluns a divendres, de 09:00 a 13:00h
Telèfon: 935 069 748

Més informació sobre les bases de la convocatòria: Ordre ECF/407/2009, de 15 de setembre, de la Generalitat de Catalunya.

Web de l'ICAEN: www.icaen.net

Barcelona estrena un nou model de semàfor, més funcional i sostenible

► A la cruïlla del carrer de Bruc amb Ausiàs Marc hi ha instal·lat, des del mes de setembre, el nou model de semàfor que es posarà progressivament en la resta de la ciutat. Aquest ha estat el primer pas de la profunda transformació i modernització de la xarxa semafòrica, que es perllongarà fins al 2011 i suposarà una inversió de 40 milions de euros.

L'objectiu, segons va manifestar l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, és que la ciutat no tingui cap semàfor amb més de 10 anys d'antiguitat. L'origen de l'actual xarxa semafòrica data del 1927; el 35% dels semàfors tenen més de 10 anys d'antiguitat.

En l'actual mandat municipal es renovarà el 35% de les cruïlles semafòriques. Els treballs serà progressius i per grups de carrers amb una incidència mínima en el trànsit de la ciutat.



El nou semàfor és pla, conserva el color groc i perd la visera.

Semàfors de darrera generació

Els nous semàfors, amb una nova lluminositat, milloren la seguretat del conductor i del vianant, i el seu sistema d'avis acústic facilita l'accessibilitat

de les persones amb disminució visual. Tots funcionaran amb la tecnologia Led, que incidirà en un important estalvi econòmic i energètic, així com en una millora de la visibilitat tant de dia com de nit. I, en cas d'avaría, els permetrà funcionar amb dues hores d'autonomia.

Un altre aspecte novedós és que el conjunt de semàfors estaran monitoritzats des d'un centre de control de la xarxa, que permetrà atendre amb més rapidesa qualsevol incidència.

Fins a final d'aquest any, altres unitats del nou semàfor s'instal·laran a l'avinguda del Paral·lel, Meridiana, Rambla, Sant Andreu i Diagonal.

Tàndem Company, empresa guanyadora del concurs públic d'idees convocat per l'Ajuntament, és l'autora del nou model de semàfor, que tot i el canvi estètic, conserva el color groc que identifica Barcelona.

El taxi de Barcelona perd un professional històric i emblemàtic

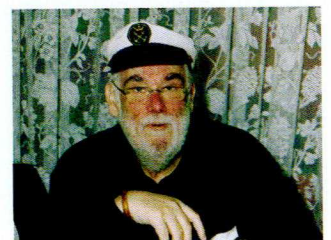
Aquest estiu va morir a Barcelona, després d'una llarga malaltia, Josep Santacreu i Amat, un històric membre del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) i de Barnataxi Groc.

Santacreu formava part d'aquell grup de professionals preocupats per la millora de l'activitat del taxi. Parlar amb ell era sempre una oportunitat per debatre sobre les oportunitats perdudes i els nous reptes del sector. Recordem la seva implicació en tot aquell corrent que, abans dels Jocs Olímpics, intentava renovar la imatge del taxista implicant-lo en l'històric moment de canvi d'una ciutat en transformació. El seu interès per Barcelona i perquè creia que el taxista havia de ser la primera bona imatge de la ciutat, el va portar els darrers anys a dedi-

car-se a l'ensenyament en el Centre de Formació del Taxi on, amb la seva experiència, traslladava als futurs taxistes la normativa que regula l'activitat a la qual va dedicar més de tres dècades de la seva vida laboral.

Josep Santacreu va tenir també una important tasca sindical. Va ser secretari general de CCOO del taxi el 1980. El 1990 passà a formar part de l'STAC on va ser membre de l'Intercomarc de Barcelona. Els darrers anys va ser també membre de la Comissió Delegada de Barnataxi Groc.

Mitjançant aquestes línies volem traslladar als seus familiars i companys de l'STAC i Barnataxi Groc el nostre condol per la seva pèrdua.



Josep Santacreu va ingressar al sector l'any 1978.



Tot i ser "perico", Josep Santacreu era membre de la Penya Barcelonista del Taxi.

L'estadi del RCD Espanyol de Cornellà, un nou punt de demanda de taxis



▶ El nou estadi del Real Club Esportiu Espanyol (RCDE) situat en el municipi de Cornellà té necessitat de transport públic després de la celebració de cada partit i, particularment de taxi. Es recomana prendre nota del calendari de partits previstos per als propers tres mesos per donar resposta a la demanda d'aquelles persones que s'inclinen pel taxi com a mitjà de transport.

Novembre

PARTITS DE Lliga

- ▶ RCD Espanyol – Real Valladolid
Diumenge, 1 de novembre
- ▶ RCD Espanyol – Real Sporting de Gijón
Diumenge, 8 de novembre

COPA DEL REI

- ▶ RCD Espanyol – Getafe CF
Dimarts, 10 de novembre

PARTITS DE Lliga

- ▶ RCD Espanyol – Getafe CF
Diumenge, 22 de novembre
- ▶ RCD Espanyol – Atlético de Madrid
Diumenge, 29 de juliol

Desembre

PARTITS DE Lliga

- ▶ RCD Espanyol – Real Racing Club
Diumenge, 6 de desembre
- ▶ RCD Espanyol – FC Barcelona
Diumenge, 13 de desembre
- ▶ RCD Espanyol – UD Almería
Diumenge, 20 de desembre

Gener 2010

PARTITS DE Lliga

- ▶ RCD Espanyol – València CF
Diumenge, 3 de gener
- ▶ RCD Espanyol – Real Zaragoza
Diumenge, 10 de gener



- ▶ RCD Espanyol – CA Ososuna
Diumenge, 17 de gener
- ▶ RCD Espanyol – RCD Mallorca
Diumenge, 24 de gener
- ▶ RCD Espanyol – Athletic Club
Diumenge, 31 de gener

Horari de celebració dels partits

En tancar aquesta edició no es disposava de l'hora d'inici dels partits, ja que aquesta informació es fa pública pocs dies abans de la celebració.

Els que se celebren el diumenge solen iniciar-se a les 17:00 h i finalitzen a les 19:00 h. Aquells que es juguen els dissabtes s'inicien a les 20:00 h i finalitzen a les 22:00 h, o bé comencen a les 22:00 i acaben a les 24:00 h.

Ubicació de la parada de taxis

Fins que no finalitzin les obres que s'estan executant al voltant del nou Estadi no es determinarà la ubicació de la parada de taxis.

Per aquest motiu, a l'hora de finalització dels partits, els aficionats que surten de l'Estadi acostumen a cercar un taxi en els carrers adjacents als accessos: avinguda del Maresme, rambla Verge de Montserrat, Tirso de Molina.

No obstant això, es recorda que hi ha una parada de taxis molt propera que dona servei al Novotel, situat a l'avinguda del Maresme núm. 71

Parades i noves senyalitzacions

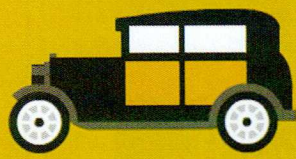
Parada de taxis Clínica Teknon

A l'accés principal de la Clínica Teknon hi ha una nova senyalització de tres places per tal que els taxis puguin encotxar.

També està senyalitzat el gir cap a l'esquerra a la Gran Via de les Corts Catalanes, direcció plaça de Cerdà (a l'alçada del carrer de la Química).



GRUP



SUPERTAXI



No cerramos al mediodía, sábados abiertos

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

TAXI A PUNTO SL

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



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



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



GRUP SUPER TAXI

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

Especializada en todo lo que tiene que ver con tu taxi



(Distribuidor oficial de Repesa)



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



LABORAL
FISCAL
CONTABLE
CONSTITUCIONES

SEGUROS
BOLSA DE LICENCIAS
FORMACIÓN
FINANCIACIÓN



LA GESTORÍA DEL TAXI

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

Vendemos su licencia en un mes*

*Según condiciones específicas

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

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



AULA DE FORMACIÓN DE TAXISTAS



BOLSA DE TRABAJO

C/ JUAN D'ÀUSTRIA Nº 68
(BARCELONA)

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

AV. CARRILET Nº 129
(L'HOSPITALET)

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

www.sgbasica.com
sgbasica@sgbasica.com



El Rosalia s'exhibeix a la V Fira Modernista de Barcelona

► El taxi Rosalia es va exposar, conjuntament amb altres mitjans de transport públic de principis de segle, a la V Fira Modernista de Barcelona, celebrada el mes de maig passat coincidint amb la festa major de la Dreta de l'Eixample i el tret de sortida de l'Any Cerdà.

La presència del Rosalia va cridar l'atenció del nombrós públic que va visitar la Fira i es van multiplicar els posats per a la foto de rigor. Aquesta vegada compartia espai amb un autobús de la Hispano Suiza del 1909 i un ciclomotor del 29.

La Fira del Modernista ocupa cada any el carrer de Girona, des de la Gran Via fins a la Diagonal, i és un revulsiu per a l'activitat comercial de la zona.



Taxi Rosalia en la V Fira Modernista de Barcelona.

Crida a la solidaritat del taxi dels ciutadans de Barcelona

► Avismon Catalunya i la Guàrdia Urbana de Barcelona organitzen el proper 11 de desembre la tradicional Campanya Solidària de recollida d'aliments coincidint amb les festes de Nadal.

El punt de recollida d'aquest acte solidari se situarà, com ja és habitual, en la Rambla de Catalunya, cantonada Mallorca, des de les 10:00 fins a les 18:00 hores.

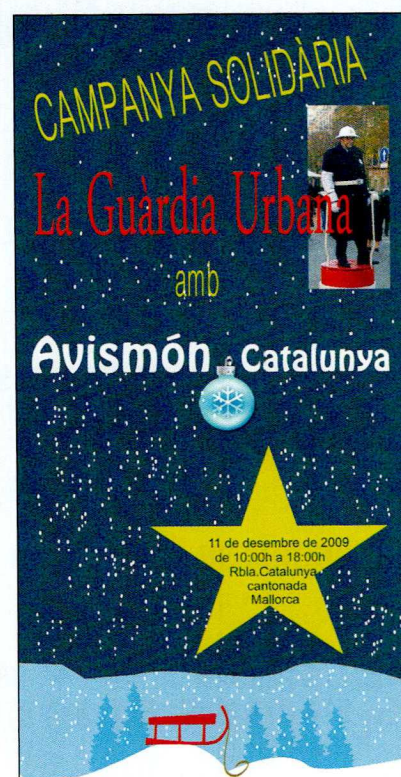
Avismon Catalunya espera la sempre apreciable col·laboració dels ciutadans i ciutadanes, i molt especialment de les persones que treballen en el sector del taxi.

Durant les 8 hores que durarà la campanya es recolliran aliments de primera necessitat (arròs, llet, oli, pasta de sopa, macarrons, sucre, cafè soluble descafeïnat...), aliments en conserva (llegums cuits i fruita en almívar de mig quilo,

sardines, patés, conserves de verdura, olives...), aliments dolços i productes d'higiene personal.

Amb els productes recollits, Avismon Catalunya prepara unes paneres de Nadal per als avis al quals presten assistència durant tot l'any. Els productes que puguin restar els reparteixen mensualment entre aquelles persones grans que no poden cobrir les seves despeses bàsiques pels baixos ingressos que perceben. Per aquest motiu es prega que els productes que es donin siguin llarga durada.

Lloc:
Rambla de Catalunya, cantonada Mallorca
Dia:
11 de desembre
Horari:
de 10:00 a 18:00 hores.



111 taxistes tenen la revisió metropolitana pendent

► Fins al 30 de setembre de 2009, els taxistes relacionats en aquesta pàgina no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana. En conseqüència, l'IMT ha iniciat l'expedient sancionador corresponent.

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

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

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

Llicències pendents de la revisió metropolitana

7	796	1576	2596	3534	4762	6024	6756	7805	8211	8802	9558	10498
56	799	1656	2735	3773	4936	6039	6801	7825	8338	8841	9634	10897
155	1060	1898	2842	4287	4936	6049	6889	7825	8355	8872	9738	10932
177	1084	1990	2878	4460	5004	6071	6900	7950	8492	8964	9835	
307	1281	2007	2928	4489	5126	6297	7332	7979	8526	9239	10199	
316	1287	2012	3020	4504	5550	6482	7372	8092	8565	9249	10242	
433	1448	2056	3027	4505	5610	6488	7392	8135	8583	9276	10412	
666	1462	2248	3254	4543	5684	6559	7457	8139	8749	9294	10471	
765	1508	2583	3503	4549	5947	6693	7615	8211	8770	9543	10485	

Sobre la revisió metropolitana

Us recordem que el 15 de cada mes s'obren les llistes per concertar la revisió metropolitana per poder passar-la de l'1 al 31 del mes següent. Tingueu present que se l'ha de passar abans de la data de venciment de la ITV.

En cas que la data de concertació sigui posterior a aquesta, us heu de dirigir a l'estació de l'ITV on heu de passar la revisió per tal que se us doni el justificant de l'hora concertada.

Si concerta l'hora de la revisió a través del portal web de l'IMT (www.taxi-barcelona.cat), vostè podrà imprimir el justificant de manera que s'estalviarà el viatge a l'ITV.

Aquest full l'haurà de portar sempre en el seu vehicle en cas que sigui demanat per qualsevol agent de la propietat. L'IMT ha informat els Mossos d'Esquadra, a la Guàrdia Urbana i a les Polícies Locals la validesa d'aquest full.

En cas que un agent de l'autoritat immobilitzi el vehicle i l'ingressi al Dipòsit Municipal, el taxista que hagi fet el preceptiu recurs i l'hagi registrat l'haurà de remetre a l'IMT per tal que aquest organisme pugui gestionar-ne l'anul·lació, sempre i quan s'hagi produït per la situació abans especificada.

Publicitat



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

Profesionales desde hace más de 30 años.

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

BRÚ & ASOCIADOS Abogados

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

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

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

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2008/661	C: 41212	04-07-2009	251,00	53 2 j del RMT	Prestar servei per trajectes o itineraris innecessaris.
2008/1115	C: 41212	04-07-2009	60,00	4 10 f del RMT	No respectar la prohibició de fumar en el vehicle.
2009/2	C: 45650	04-07-2009	60,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris inspectors o agents.
2009/281	C: 47680	04-07-2009	251,00	53 2 i del RMT	No respectar el torn a les parades.
2009/406	C: 40574	04-07-2009	1.251,00	52 7 del RMT	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.
2009/448	C: 45650	04-07-2009	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53 2009/453 C: 45650 04-07.
2009/551	C: 49983	04-07-2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/312	L: 5358	17-07-2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementes no autoritzats.
2009/358	L: 1155	17-07-2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementes no autoritzats.
2009/537	C: 43600	17-07-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/552	L: 1155	17-07-2009	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/452	C: 46772	31-07-2009	60,00	54 10 a del RMT	No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n més.
2009/520	C: 45809	31-07-2009	60,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2008/694	C: 47778	05-08-2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementes no autoritzats.
2008/821	C: 44242	05-08-2009	60,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2009/111	L: 5555	05-08-2009	150,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris inspectors o agents.
2009/596	L: 4379	05-08-2009	2.500,00	52 4 del RMT	Incomplir les obligacions de prestació continuada.
2008/807	C: 47834	11-08-2009	60,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2009/535	L: 4240	15-09-2009	60,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2009/599	C: 43585	15-09-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/602	C: 47780	15-09-2009	60,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/604	C: 33386	15-09-2009	1.250,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/609	C: 41245	15-09-2009	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2009/621	L: 9720	15-09-2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/622	C: 47195	15-09-2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.

Edictes de notificació de proposta de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2008/380	C: 24893	17-07-2009	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/607	L: 5733	17-07-2009	30,00	54 10 c del RMT	Abandonar el vehicle en la parada.
2008/695	L: 4823	17-07-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/820	C: 47642	17-07-2009	60,00	54 8 del RMT	No donar rebut als usuaris.
2008/1064	L: 433	17-07-2009	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2008/1107	C: 47642	17-07-2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementes no autoritzats.
2009/5	L: 529	17-07-2009	750,00	53 2 b del RMT	Prestar servei amb la ITV caducada.
2009/10	C: 45697	17-07-2009	251,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementes no autoritzats.
2009/27	L: 10802	17-07-2009	1.250,00	53 3 b del RMT	Admetre passatge mentre el taxímetre estigui en funcionament.
2009/31	L: 6030	17-07-2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/65	L: 5562	17-07-2009	1.250,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2009/181	C: 47204	17-07-2009	251,00	53 2 i del RMT	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.
2009/277	L: 10930	17-07-2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/593	C: 42701	04-08-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/158	L: 2586	04-08-2009	750,00	53 2 b del RMT	Prestar servei amb la ITV caducada.
2009/164	L: 5733	04-08-2009	750,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.
2009/185	C: 47833	04-08-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/190	C: 33386	04-08-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/191	C: 33386	04-08-2009	251,00	53 12 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 52 que no sigui molt greu.
2009/88	L: 698	11-08-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/113	L: 4255	11-08-2009	1.250,00	53 2 c del RMT	Prestar servei sense assegurança obligatòria.
2009/142	C: 35019	11-08-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/238	L: 549	11-08-2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/488	L: 4240	15-09-2009	100,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2009/4	L: 4570	15-09-2009	150,00	54 10 i del RMT	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.
2009/143	C: 48750	15-09-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/150	L: 2928	15-09-2009	750,00	53 2 b del RMT	Prestar servei amb la ITV caducada.
2009/206	L: 4489	15-09-2009	251,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/214	L: 6931	15-09-2009	750,00	53 2 e del RMT	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.
2009/292	C: 44742	15-09-2009	75,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2009/293	C: 44742	15-09-2009	750,00	53 2 del RMT	Incomplir les condicions essencials de la llicència.

Edictes de notificació de resolució

Núm. exp.	Llicència/credencial	Data notificació	Sanció proposada	Article i motiu	
2008/385	C: 38826	17-07-2009	251,00	53 4 del RMT	No atendre una sol·licitud de servei.
2008/669	C: 44060	17-07-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/674	L: 907	17-07-2009	30,00	54 4 del RMT	No complir les normes de policia.
2008/787	C: 45501	17-07-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/863	C: 48161	17-07-2009	30,00	54 10 d del RMT	Admetre passatge a menys de 50 m d'una parada.
2008/1016	L: 6024	17-07-2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/708	C: 36185	18-07-2009	30,00	54 10 f del RMT	No respectar la prohibició de fumar en el vehicle.
2008/995	L: 3993	04-08-2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2007/1150	C: 45197	11-08-2009	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/32	L: 1168	11-08-2009	30,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2008/715	C: 45827	16-09-2009	375,00	53 3 c del RMT	Aplicar suplementes no autoritzats.
2008/977	L: 1218	16-09-2009	60,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats.
2008/1095	C: 45827	16-09-2009	100,00	54 10 del RMT	Qualsevol infracció de l'article 53.
2009/273	L: 10285	16-09-2009	30,00	54 10 j del RMT	No complimentar els requeriments efectuats

Els reptes de la grip A

Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB)
www.aspd.es

Des de fa mesos és un motiu freqüent de conversa. La seva irrupció ha servit perquè tots plegats prenguem més consciència de la importància de la nostra salut, de la necessitat de prevenir l'arribada de malalties i, al mateix temps, com d'important és disposar d'una bona informació al respecte.

La grip A (H1N1) ens acompanyarà aquesta tardor i hivern –i potser més endavant– com ho fa cada any la grip estacional, que encara segueix entre nosaltres. La grip A ens portarà símptomes que ja coneixem, la podrem passar a casa com una grip normal i potser un petit percentatge de persones tindran complicacions i hauran de rebre assistència especialitzada en un hospital. Les persones amb factors de risc i les dones embarassades hauran de vigilar amb especial atenció la seva salut si sospiten que poden haver contret la grip.

Els símptomes de la grip A són: febre alta continuada (més de 38 graus), malestar general, tos, i, en ocasions, també mal de cap, mal de coll, dolor muscular, nàusees, vòmits i diarrea. Si creieu que esteu malalts, el millor és quedar-se a casa, ja que en el període d'una setmana estareu curats i podreu tornar a fer vida normal. Si es presenten complicacions, cal consultar-ho de seguida a Sanitat Respon 902 111 444 i seguir les instruccions que rebeu. Els medicaments que us poden ajudar són els mateixos d'una grip normal.

Grip A

La prevenció és la millor mesura per evitar la grip A

MESURES DE PREVENCIÓ
El millor que podeu fer per protegir-vos i protegir els altres contra la grip A és seguir unes bones pràctiques d'higiene:

- **Quan tossiu o esternudeu tapeu-vos la boca i el nas amb un mocador de paper i llenceu-lo a les escombraries**
- **Renteu-vos les mans freqüentment amb aigua i sabó**

SÍMPTOMES HABITUALS

- **Febre alta (més de 38°C)**
- **Malestar general**
- **Tos**

Es pot patir mal de cap, mal de coll, dolors musculars, nàusees, vòmits i diarrea.

Si creieu que esteu malalts, quedeu-vos a casa i truqueu a Sanitat Respon

Sanitat Respon 24 hores
902 111 444 

www.gripa.gencat.cat

 **Generalitat de Catalunya**
Departament de Salut



La vacuna

Prevenir és la paraula clau davant l'arribada de la grip. Podem prevenir prenent mesures determinades, vigilant la nostra alimentació, fent exercici físic, però també les vacunes ens ajuden a no agafar la malaltia. Hem de seguir les instruccions del nostre metge pel que

fa a la vacuna de la grip estacional, i hauré de vacunar-nos de la grip A H1N1 si ens trobem entre els grups de risc per als quals aquesta està indicada: les dones embarassades i els malalts crònics. Si ens vacunem i seguim uns hàbits saludables cada dia estarem reduint les possibilitats de passar per una grip els pròxims mesos.

La importància d'una higiene correcta

Les evidències científiques que hi ha sobre la transmissió d'algunes malalties destaquen la importància d'una correcta higiene de mans en la nostra vida quotidiana. Rentar-se les mans amb aigua i sabó ha de ser un hàbit que hem d'incorporar al conjunt de rutines que seguim diàriament. Convé rentar-se les mans amb freqüència i fer-ho amb aigua –millor tèbia– i sabó. No pot ser un rentat superficial, sinó que hem de dedicar-li prou temps i fregar l'espai entre els dits així com el palmell i el dors de la mà. Si no disposem d'aigua podem netejar-nos les mans amb una solució alcohòlica desinfectant. Si esternudem o tossim, ens haurem de tapar la boca i el nas amb un mocador d'un sol ús. Convindria tenir-ne sempre a mà en el cotxe.

La neteja de superfícies de contacte és molt important. Això es concreta en el volant, els agafadors de les portes, els alçavidres i els recolza-braços. Convé repassar-los amb freqüència, de manera que aconseguim eliminar-ne gèrmens i bacteris que s'hi dipositen. En el sector de transport de passatgers la neteja ha de ser encara més intensiva, ja que al cap del dia toquem tot tipus de superfícies: les del vehicle propi, sobretot si hi ha avaries o s'ha de manipular equipatge; els bitllets i monedes; el paper de rebut, etc. En el moment de la neteja ens hem d'assegurar que el detergent que

HIGIENE DE LES MANS

TÈCNICA PER FRICCIÓ AMB PREPARATS AMB ALCOHOL



- 1** Palmell contra palmell
- 2** Palmell de la mà dreta sobre el dors de l'esquerra i viceversa
- 3** Palmell amb palmell, amb els dits entrelaçats
- 4** Dors dels dits contra el palmell oposat amb els dits travats
- 5** Fricció per rotació dels dits de la mà esquerra tancada al voltant del polze dret i viceversa
- 6** Fricció per rotació de les puntes dels dits units sobre el palmell de la mà contrària i viceversa

Generalitat de Catalunya
Departament de Salut
www.gencat.cat/salut



fem servir no perjudiqui la nostra salut ni la dels nostres passatgers. Ventil·lar l'interior del vehicle i reno-

var-ne l'aire amb regularitat també contribuirà a evitar la propagació de virus com el de la grip.

Publicitat

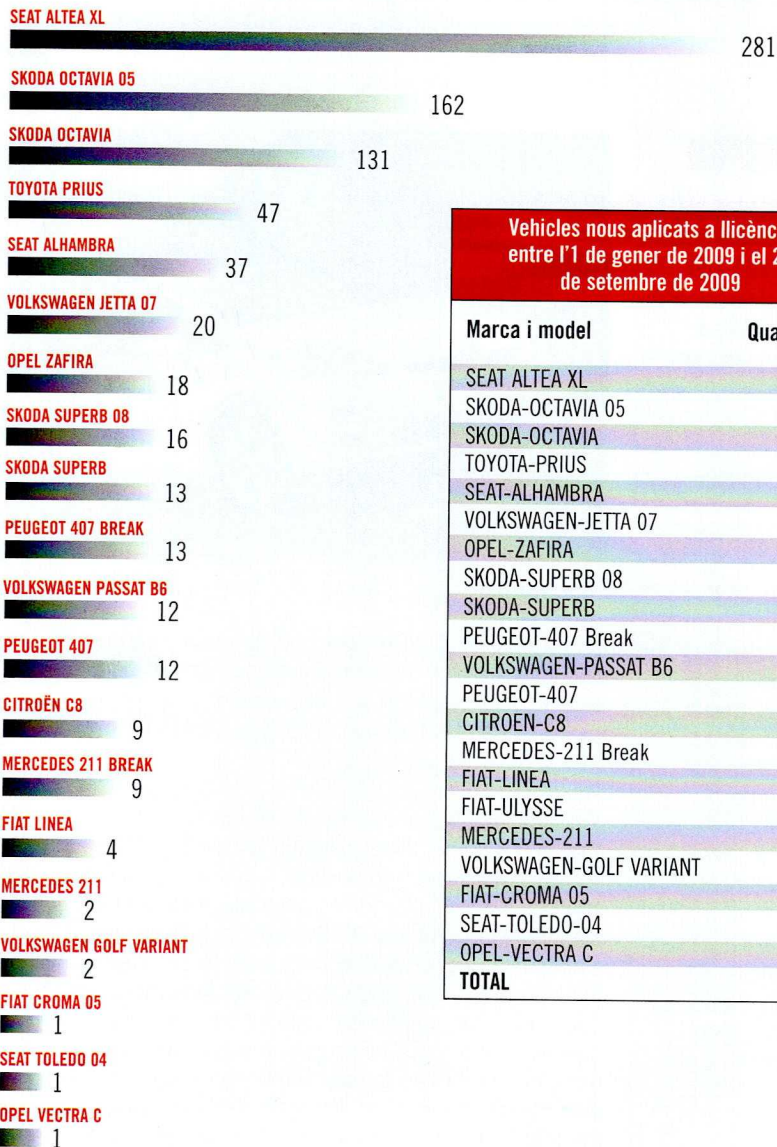


MAMPARAS DE SEGURIDAD CON VENTANA CORREDERA Y EXTRAÍBLE PARA TAXI

SEGURTAX

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

Més de 670 taxis ja circulen amb energies alternatives



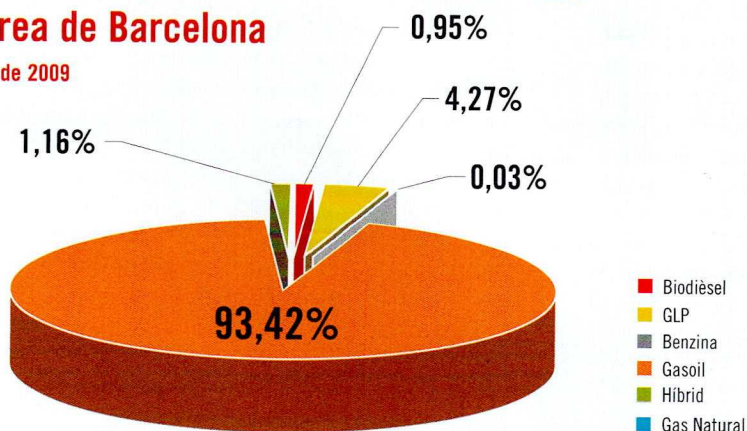
Vehicles nous aplicats a llicència entre l'1 de gener de 2009 i el 28 de setembre de 2009	
Marca i model	Quantitat
SEAT ALTEA XL	281
SKODA-OCTAVIA 05	162
SKODA-OCTAVIA	131
TOYOTA-PRIUS	47
SEAT-ALHAMBRA	37
VOLKSWAGEN-JETTA 07	20
OPEL-ZAFIRA	18
SKODA-SUPERB 08	16
SKODA-SUPERB	13
PEUGEOT-407 Break	13
VOLKSWAGEN-PASSAT B6	12
PEUGEOT-407	12
CITROEN-C8	9
MERCEDES-211 Break	9
FIAT-LINEA	4
FIAT-JULYSSE	3
MERCEDES-211	2
VOLKSWAGEN-GOLF VARIANT	2
FIAT-CROMA 05	1
SEAT-TOLEDO-04	1
OPEL-VECTRA C	1
TOTAL	794

Vehicles, segons marca i model, aplicats a llicències de taxi actives en data 08.10.2009

Marca i model	Quantitat	Percentatge
SKODA OCTAVIA	1.745	6,80
SEAT TOLEDO 99	1.299	12,50
SEAT ALTEA XL	1.054	0,15
PEUGEOT 406	919	8,85
SEAT TOLEDO 04	880	8,47
SKODA OCTAVIA 05	809	7,79
SEAT ALHAMBRA	804	7,74
CITROËN C5	472	4,54
OPEL VECTRA C	440	4,24
SKODA SUPERB	262	2,52
MERCEDES 211	179	1,72
NISSAN ALMERA	172	1,66
MERCEDES 210	132	1,27
VOLKSWAGEN PASSAT 99	132	1,27
TOYOTA PRIUS	111	1,07
PEUGEOT 407 Break	88	0,85
FIAT CROMA 05	75	0,72
MERCEDES 203	72	0,69
VOLKSWAGEN PASSAT B6	68	0,65
SEAT TOLEDO	65	0,63
FIAT ULYSSE	59	0,57
OPEL VECTRA-B	54	0,52
NISSAN PRIMERA 02	51	0,49
CITROËN C8	48	0,46
VOLKSWAGEN JETTA 07	47	0,45
CITROËN XANTIA	44	0,42
PEUGEOT 407	41	0,39
OPEL ZAFIRA	39	0,38
PEUGEOT 806	32	0,31
MERCEDES 202	25	0,24
PEUGEOT 307 Break	19	0,18
MERCEDES 211 Breack	17	0,16
NISSAN PRIMERA 97	15	0,14
FORD MONDEO 02	14	0,13
RENAULT 21	12	0,12
FORD MONDEO	11	0,11
MERCEDES 124	10	0,10
FIAT MAREA	10	0,10
CITROËN EVASION	8	0,08
NISSAN PRIMERA	8	0,08
FIAT LINEA	7	0,07
SKODA SUPERB 08	6	0,06
MERCEDES 201	6	0,06
OPEL VECTRA	5	0,05
ALTRES	5	0,05
RENAULT LAGUNA	5	0,05
PEUGEOT 405	3	0,03
VOLKSWAGEN PASSAT	3	0,03
LTI CARBODIES	2	0,02
OPEL OMEGA	1	0,01
FORD SIERRA	1	0,01
NISSAN SERENA	1	0,01
LTI TXII BRONZ	1	0,01
TOTAL	10.388	

Combustibles que utilitzen els vehicles taxi de l'àrea de Barcelona

Setembre de 2009



NUEVO TOYOTA PRIUS

Más potencia limpia

Maria Àngels Pujol

mapujol@arrakis.es

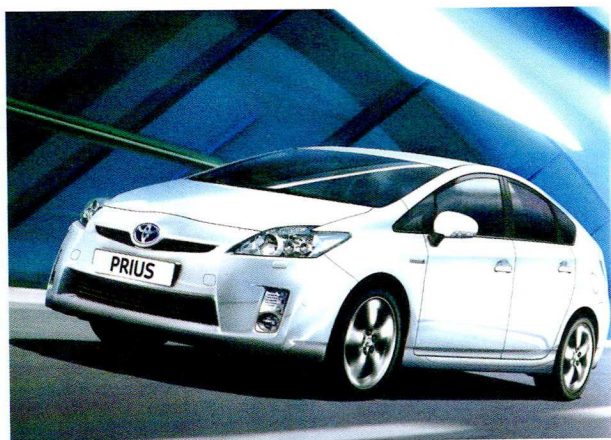
La apuesta de Toyota por la tecnología híbrida va dando sus frutos. Con más de 1,2 millones de unidades vendidas en todo el mundo, el Prius demuestra su solidez como modelo con una tercera generación que acaba de llegar al mercado y que en estos momentos se encuentra en trámites de homologación para el servicio público del taxi.

Esta nueva generación presenta muchos cambios, con una notable dosis de tecnología, lo que hace que su funcionamiento sea mucho más eficaz tanto en potencia como en emisiones y consumos.

La imagen de esta nueva generación se ha modernizado y ofrece un diseño de carrocería mucho más atractivo destacando la incorporación de nuevos grupos ópticos con luces de diodo. El alerón trasero se ha desplazado con lo que se ha mejorado la visibilidad hacia atrás y el parabrisas delantero es más inclinado. Todo ello, así como el trabajo realizado carenando los bajos, ha permitido lograr un coeficiente aerodinámico de 0,25 que es un excelente coeficiente.

La plataforma sigue siendo la misma y las dimensiones prácticamente no han variado. Tan solo es 1,5 centímetros más largo llegando a una longitud de 4,46 metros, mientras que la anchura ha aumentado dos centímetros, en tanto que la distancia entre ejes mantiene los 2,70 metros. Sin embargo, el maletero gracias a unas baterías de níquel-hidruro más compactas pero a la vez más eficientes, ha crecido y ahora ofrece 445 litros, aunque si se eliminara el doble fondo que se ha habilitado y que no sirve de mucho, sería mucho más práctico para cargar grandes bultos, algo que en el servicio del taxi es muy importante.

Por lo que concierne al interior, el salpicadero presenta un diseño totalmente nuevo, con una consola central más moderna en cuyo puente central se ha ubicado la palanca de la transmisión que sigue siendo por variador continuo. Tanto la presentación como los materiales y ajustes han dado un considerable salto cualitativo que puede apreciarse a simple vista. La habitabilidad también ha ganado algunos puntos respecto a la generación anterior. En las plazas delanteras, el conductor dispone ahora de regulación del volante en altura y profundidad, lo que permite disponer de una mejor posición de conducción; la anchura a la altura de los hombros es de 1,40 metros mientras que la altura al techo es de 97 centímetros. Por lo que respecta a las plazas traseras, se ha ganado algún centímetro en la disponibilidad de espacio longitudinal para las piernas (75 cm) y la



Nuevo Toyota Prius.

anchura es de 1,34 metros que dan para que dos adultos viajen sin problemas y un tercero pueda hacerlo ocasionalmente. Algo que toda la implantación de tecnología no ha logrado es que el freno de mano siga siendo por pedal, algo muy anticuado.

Mecánicamente, el nuevo Prius ha sufrido importantes cambios. El motor de gasolina de 1,5 litros que tenía la anterior generación ha sido sustituido por uno de 1,8 litros que rinde 99 CV, en tanto que el motor eléctrico también es más potente, ya que ofrece 82 CV. Todo esto hace que, cuando ambos motores trabajan conjuntamente, se pueda disponer de una potencia de 136 CV. Con este incremento de 25 CV respecto a la generación anterior se consiguen mejores prestaciones sin que ello suponga mayor consumo. Los técnicos de Toyota han trabajado mucho en este sentido hasta el punto de que el nuevo Prius tiene homologado un consumo medio de 3,9 litros cada 100 km en tanto que las emisiones de CO₂ se han reducido hasta los 89 gramos por kilómetro.

En el nuevo sistema híbrido hay un 90 por ciento de componentes nuevos. Así, la bomba de agua ahora es eléctrica, como ya era el compresor del aire acondicionado. Las baterías siguen siendo de níquel e hidruro metálico, pero el inversor (que transforma la corriente continua de la batería en alterna) tiene un sistema de refrigeración propio, más pequeño y ligero. El control de la recuperación de energía durante las frenadas ha sido mejorado y el conjunto del motor eléctrico, (generador y engranaje planetario) es mucho más liviano.

Además del botón EV que permite funcionar únicamente con el motor eléctrico alrededor de unos 3-4 kilómetros, el

OFERTA ESPECIAL PARA TAXISTAS



Oferta válida hasta el 31 de Diciembre de 2009 (IVA incluido)

REPARACIÓN DE PINCHAZOS GRATIS

Para los neumáticos montados en **OMNIA**, si tiene un pinchazo se lo reparamos **GRATUITAMENTE**.

PASE USTED PRIMERO

Evite colas y turnos. En **OMNIA** tendrá prioridad absoluta, sabemos que su tiempo es oro

Todas las instalaciones de **OMNIA MOTOR** están estratégicamente diseñadas para facilitar el acceso a los clientes así como el trabajo de los operarios que han sido cuidadosamente seleccionados y están en continua formación técnica y comercial para dar un trato responsable y profesional a los clientes.

OFRECEMOS TODO TIPO DE SERVICIOS Y PRODUCTOS RELACIONADOS CON EL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

SÓLO PRIMERAS MARCAS:



Neumáticos



Aceite



Baterías



Frenos



Amortiguadores...

SERVICIOS:

Revisiones de mantenimiento

Alienación electrónica

Equilibrado de ruedas

Cambio de aceite

Tubos de escape

Bombillas...



TURISMO		PIRELLI		CEAT		SILVERSTONE		MICHELIN	
MEDIDA	IC-CV	MODELO	PRECIO €	MODELO	PRECIO €	MODELO	PRECIO €	MODELO	PRECIO €
175/65 R 14 TL	82 T	CINTURATO P4	50,12	Spider	36,41	---	---	ENERGY XT1 / SAVER	56,38
185/65 R 14 TL	86 H	CINTURATO P6	71,25	Spider	43,40	NS 500 Krizer 1	38,81	ENERGY SAVER	84,88
185/65 R 15 TL	88 H	CINTURATO P6	71,86	Tomado	61,25	BCT	40,70	ENERGY SAVER	88,74
195/65 R 15 TL	91 H	CINTURATO P6	63,29	Tomado	50,88	Synergie M5	46,89	ENERGY SAVER	69,43
	91 V	CINTURATO P6	64,11	Tomado	53,57	FTZ Sport Evol 8	49,18	ENERGY SAVER	69,43
205/65 R 15 TL	94 H	CINTURATO P6	94,53	Tomado	68,93	FTZ Sport Evol 8	54,47	ENERGY SAVER	98,87
	94 V	P6000/P6000 P/P7	104,02	Tomado	75,52	---	---	ENERGY SAVER	109,52
215/65 R 15 TL	96 H	P6	96,67	---	---	BCT	49,08	ENERGY SAVER	120,58
185/60 R 14 TL	82 H	CINTURATO P6	50,84	Spider	40,20	Synergie M3	38,41	ENERGY E3A / SAVER	58,67
195/60 R 15 TL	88 H	CINTURATO P6	73,50	Tomado	57,96	BCT	48,28	ENERGY SAVER	88,53
	88 V	CINTURATO P6	78,60	Tomado	58,96	FTZ Sport Evol 8	47,19	ENERGY SAVER	92,39
205/60 R 15 TL	91 H	CINTURATO P6	83,91	Tomado	61,25	Synergie M5	53,67	ENERGY E3A / SAVER	99,91
	91 V	CINTURATO P6-P7	83,91	Tomado	66,34	FTZ Sport Evol 8	53,67	ENERGY E3A / SAVER	94,80
205/60 R 16 TL	92 H	P7	100,55	---	---	---	---	ENERGY SAVER GRNX MI	117,14
215/60 R 16 TL	99 H	P6 XL	120,45	---	---	---	---	PRIMACY HP/PILOT	148,04
195/55 R 15 TL	85 V	P6	92,28	Tomado	59,86	FTZ Sport Evol 8	50,98	PILOT EXALTO PE2	108,58
205/55 R 16 TL	91 V	CINTURATO P6	78,60	---	---	---	---	EN. E3A-PILOT PR. HP/SAVER	88,32
	91 W	P7	80,95	Tomado	65,24	FTZ Sport Evol 8	67,54	PILOT PR./PR.HP/EXALTO	98,55
215/55 R 16 TL	97 H	P6	140,77	Tomado	101,56	---	---	PILOT PRIMACY HP (93H)	147,10
	97 W	P7	131,38	Tomado	120,91	FTZ Sport Evol 8	72,63	PILOT PRIMACY HP (93W)	153,26
225/55 R 16 TL	95 W	P7	132,09	Tomado	118,71	HZ-1	76,72	PILOT EXALTO	157,96
215/55 R 17 TL	94 W	P7	141,99	---	---	---	---	PILOT EXALTO PE2	218,40
195/50 R 15 TL	82 V	CINTURATO P6	51,96	Tomado	44,49	Synergie M5	45,09	PILOT EXALTO PE2	68,49
215/45 R 17 TL	ZR 91 Y	PZERO NERO XL	116,37	Tomado	105,95	FTZ SpEv 8/S M5	72,73	PILOT EX. PE2 XL (91W/87Y)	163,49
225/45 R 17 TL	91 W	PZERO ROS. AS	114,02	Tomado (94W)	85,00	---	---	PILOT PRIMACY HP	134,05
	94 Y	PZERO ROS. AS. XL	117,90	---	---	FTZ Sport EVOL 8 (92W)	78,11	PILOT EX. PE2 PRIM. (94W)	159,42
OTRAS MEDIDAS		DESCUENTO: 30%		DESCUENTO: 30%		DESCUENTO: 34%		DESCUENTO: 10%	

PRECIOS SERVICIOS (IVA incluido)	PVP€	DTO	NETO
Montaje en neumático compartido	SIN CARGO		
Válvula	2,49	15%	2,12
Equilibrado de turismo	9,60	15%	8,16
Alineación de dirección (1 eje)	42,50	15%	36,12
Ecotasa neumático R.D. 1619/2005			1,82

MONTAJE GRATIS








OMNIA MOTOR

OFERTA ESPECIAL EXCLUSIVA

TAXISTAS

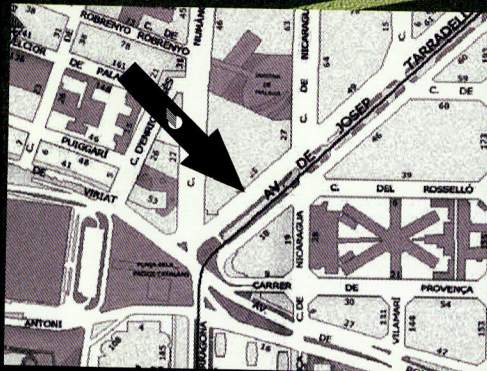


Para ello ponemos a su
disposición nuestros centros
de BARCELONA y
VILADECANS con:

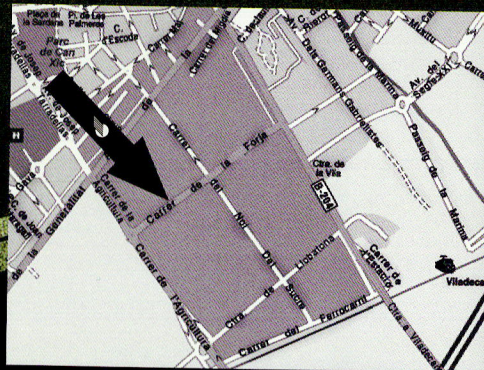
-  Amplias instalaciones
-  Amplio stock disponible
-  Prioridad taxista exprés
-  Los mejores precios en neumáticos
-  Los mejores profesionales



OMNIA  **MOTOR**
NEUMÁTICOS Y MECÁNICA RÁPIDA



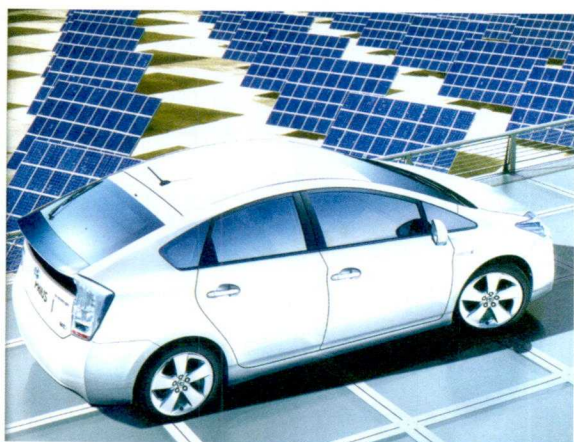
BARCELONA
Avda. Josep Tarradellas, 9
08029 Barcelona
Tel. 93 430 67 57



VILADECANS
Laforja, 11
08840 Viladecans
Tel. 93 658 91 11

OMNIA  **MOTOR**
NEUMÁTICOS Y MECÁNICA RÁPIDA

MUCHO MÁS
QUE UNA TIENDA DE NEUMÁTICOS



conductor puede elegir otros dos modos de funcionamiento: Eco y Power. El primero optimiza al máximo la eficacia del sistema híbrido y por tanto el ahorro, en tanto que el segundo potencia las prestaciones favoreciendo una respuesta más rápida del acelerador. Las suspensiones garantizan un buen comportamiento dinámico, con una buena capacidad de absorción de las irregularidades del asfalto y un buen confort de marcha para los ocupantes. En definitiva, supone un paso importante hacia delante respecto a la anterior generación y una muestra más de las grandes posibilidades que el sistema híbrido puede aportar a la automoción.

Ficha técnica

VERSIONES	
Motor térmico:	
Cilindrada (cc)	1.798
Diámetro x carrera (mm)	80,5 x 88,3
Nº cilindros (válvulas)	4 en línea (16)
Relación compresión	13,0 a 1
Alimentación (inyección)	Inyección multipunto
Combustible	Gasolina
Poten. máx. (CV/rpm)	98 / 5.200
Par máx. (mkg/rpm.)	14,5 / 4.600
Motor eléctrico:	
Potencia máxima:	82 CV
Par máx.	21,1 mkg
Tracción / Propulsión	Delantera
Cambio (nº velocid.)	Variable continuo
Suspensión del / tras	Independiente / semiindependiente
Dirección (asistencia)	De cremallera (sí)
Diám. giro (m)/vueltas vol.	10,4 / 2,75
Frenos del /tras (ABS)	Discos ventilados / discos (sí)
Neumáticos	215/45 R17
Llantas (pulgadas)	Aleación (17 x 7)
Peso en vacío (kg)	1.370
Largo/ancho/alto (m)	4,46 / 1,75/ 1,49
Batalla – vía del./tras. (m)	2,70 – 1,53/1,52
Capacidad maletero (litros)	445
Velocidad máx (km/h)	180
Aceler. 0-100 km/h (seg.)	10,4
Consumo homologado (lit/100 km)	
Urbano/extrurbano	3,9/3,7
Mixto (depósito combust.)	3,9. (45)
Emisiones CO2 (gr/km)	89

Publicitat

Net Catalunya

NETEJA INTEGRAL DEL TAXI

Inclou:

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

Amb certificat de l'Àrea Metropolitana (OBSEQUI)

En agraïment a la vostra confiança

NET CATALUNYA garanteix

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

Altres ofertes:

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

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

Per només



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

(monovolums + 30€)

Els Nostres Serveis

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

C. Esteràs 11 - 13 08028 BCN 934 216 337

netcatalunya@netcatalunya.net

Quan trobi un objecte en el seu vehicle, comuniqui-ho al telèfon 902 101 564

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

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

Bossa	
Llicència	Nom del titular
374	Esther Fernández T.
2134	Manuel Andrés Ferreiro F.
2301	Lluís Planas Jubany
3060	Inmaculada Domínguez I.
3106	José Cendrós Batet
3205	Francisco Javier Aguilera R.
3688	Francisco Ferrer B.
3814	Juan Francisco Escudero P.
3831	Jorge García de Andrés
4606	Antonio Muñoz Cuevas
8248	Emilia Fernández Atienza
8666	Mariano Alfonso A.
8960	Jorge Soret
9264	Felisa Cadenas F.
9868	Francisca Solé V.
10448	Ricardo Bach Esteve B.

Càmera	
Llicència	Nom del titular
951	Enrique Álvarez G.
2301	Lluís Planas J.
4683	José Antonio Larruy P.
4744	Moisés Rafael Abad T.
8444	Jaime Sambeat M.
9058	Manuel Ripoll M.

Documents	
Llicència	Nom del titular
7586	Antonio Lahiguera L.
8412	Carlos Fernández C.
7000	Benjamín Tora M.

Joies	
Llicència	Nom del titular
2301	Lluís Planas Jubany

Claus	
Llicència	Nom del titular
118	Francisco Torres I.
1181	Miguel Olarte M.
2033	José González A.
2102	Pedro Luis Rodilla D.
2718	Manuel González M.
3329	Alejandro Vicario B.
4990	Clemencio Badal G.
5343	Jordi Rius T.
5668	Aniceto Arias A.
5914	Antonio Granado López
6226	José Luis Bermúdez P.
6877	Salvador Pérez V.
6883	Ramón Suau N.
801	Antonio Bonet S.
8183	Ramón González C.
8529	Antonio Alcaraz L.
10385	Carlos Casbas O.
10719	José Javier Alcaide P.

Cartera	
Llicència	Nom del titular
4429	Roger Mantolan S.
7432	Pedro Pérez R.
8412	Carlos Fernández C.
1372	Joaquim Maria Figa S.
2871	Sebastián Rabadan F.
6162	Rosalía Ramón M.
7832	Joaquín Peña F.
329	Francisco Fuentes A.
3322	José María Valenzuela C.
4458	Walid Housou Al Karout
3042	Llorcos Taxi, S.L.
10934	Dativo Casquero Picado

Mòbil

Llicència	Nom del titular
1057	Luis Xavier Sanz O.
1305	Miguel Franco L.
1474	Raja Nasir Mahmood
2134	Manuel Andrés Ferreiro F.
251	Joan Carles Blasco N.
2833	Juan Manuel Risco B.
376	Manuel Rodríguez L.
3905	Francisco García S.
4256	Domingo José F.
512	Ángel de Aquino
52 1057	Luis Xavier Sanz O.
6341	Jorge Santos N.
6434	Ángel Ramón Ruiz de Azúa M.
7225	Alejandro Merino S.
7590	Eugenio Córdoba F.
7920	Ramón Salvado M.
8150	Santiago Gispert G.
8160	Juan Huguet M.
8653	David Díaz P.
8859	Juan Carlos Sánchez M.
9080	José Luis López U.
9440	Fernando García P.
10468	Enrique Hidalgo G.

Maleta

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

Ulleres

Llicència	Nom del titular
4569	Josep Palou B.
8559	Miquel Montserrat M.
8808	Antonio García F.
9573	César Jiménez C.

Altres

Llicència	Nom del titular
1175	Josep Pujadas B.
7406	José Jesús Gómez V.
7396	Daniel Ruiz G.
4458	Walid Houso Al Karout
10922	Miguel Santos D.

Preneu-ne nota!

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

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

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

Publicitat

JUNCA
accessoris, s.l.

LA MÁS ECONÓMICA DEL MERCADO

Mamparas de seguridad Juccs patentada

Totalmente desmontable en menos de 5 minutos y montaje en el mismo tiempo

¡Con posibilidad de ser reutilizada si cambia su vehículo!

Teléfono de información: 972 860 851 - 972 162 406

- Se extrae la parte superior de la mampara en 3 minutos y su taxi se convierte en un coche particular
- Se adapta al movimiento de los asientos, sin ocasionar molestias a sus clientes

- De las más económicas del mercado
- Se monta y desmonta sin necesidad de herramientas
- No se pierde espacio en el interior

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



Video demostración en la web

DISPONEMOS DE VARIOS INSTALADORES EN BARCELONA, MADRID Y BILBAO: info@juncaaccessoris.com - www.juncaaccessoris.com



NOU **SEAT** ALTEA XL

Present i futur del TAXI

Diesel

**Gas
Ecològic**

El millor preu i servei el trobarà a Auto Fuber

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

OFERTES 2009

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

SEAT ALTEA XL
SEAT toledo
TOTS ELS MODELS

SEAT alhambra
TOTS ELS MODELS

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

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

Auto Fuber

LA MILLOR SOLUCIÓ

PER A UN BON MANTENIMENT

DEL SEU TAXI TOTES LES MARQUES

- ✓ Servei Integral de l'Automòbil
- ✓ Mecànica
- ✓ Àrea d'Atenció al Client
- ✓ Electrònica
- ✓ Àrea de Vendes
- ✓ Planxa i Pintura
- ✓ Recanvis i Accessoris
- ✓ Alineat, Equilibrat i Neumàtics

Més de cinquanta anys al servei del TAXI ens avalen



No tanquem al migdia



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

La superación del hombre

Rafael Olaya



Si se levantaba y, acto seguido, se daba un guarrazo, era porque la puñetera resaca le aplastaba la cabeza. En el camping de la Ballena Alegre, en Viladecans, ensamblado junto a la autopista de Castelldefels, las noches llegaban con peligro. La suave brisa de las olas refrescaba con el cosquilleo amoroso de la bipolar y huidiza Sylvia Plath. Rafael Olalla (Barcelona, 1966), Rafa, no bebía desde hacía mucho, y siempre, si se daba el caso, en los festejos de efemérides de su entorno familiar. Olaya, bombero de profesión, trasnochaba con el taxi las noches en las que libraba de su régimen de semiesclavitud: “Los bomberos trabajamos 24 horas y luego tenemos 72 horas de descanso”. Su *hobby* era el taxi, con el que hacía horas sin contarlas, con la vista puesta en los semáforos y en los clientes de ocasión. “Siempre me ha gustado la noche. Yo te puedo llevar donde quieras, sin GPS ni nada.”

Jesús Martínez
revista-taxi@amb.cat

En sus tardes salobres de agua, antes de que le expropiaran en la Ballena Alegre, el lugar en el que vivía después de haberse divorciado de su primera y única mujer, cogía el taxi, con la licencia 3502, y se perdía por las cloacas de los polígonos de letras inmersas en el abecedario, y subía y bajaba las pendientes de rocas proletarias del Carmelo, y pegaba la hebra en un inglés salchichero de Roquetes, para enseñarles a los turistas los encantos en cueros de *La Sardana* de hormigón, en el *despeñaperros* de Montjuïc. “Salía de noche, porque la noche siempre me ha gustado mucho. Enseñaba Barcelona a la gente, llevaba a los extranjeros a sus fiestas nocturnas...” Aquella tarde, a las siete, Rafael se subió al taxi con la suavidad de una moratoria, y acarició el volante antes de posar en él sus yemas. Pensó que podría tirarse unas cuantas horas, hasta las tres o las cuatro de la madrugada, no más. No lo hacía por dinero. El taxi le insuflaba la vida que el fuego de su profesión amenazaba con arrebatarle en cada salida.

Camino de Barcelona, dejó atrás a las prostitutas que pronto serían reprimidas, y evitó mirar de soslayo el Hospital de Bellvitge, que le traía los recuerdos de las ambulancias desquiciadas que algunas veces había cargado con cuerpos moribundos de incendios descontrolados. No fumaba. Escuchaba música, su música, *El rock de una noche de verano*, de Miguel Ríos, tan auténtico como Rosendo. En la radio, Aute retomaba la guitarra para que no se olvidara a los fusilados de la dictadura, con estas palabras de sentido agradecimiento: “A todos los que dieron su vida para que pudiéramos disfrutar de una noche como ésta”.

Presiento que, tras la noche, vendrá la noche más larga...

Llamó a su hijo de 14 años, un *hippy* como él, que vivía con su madre, y se interesó por sus estudios, un “palazo”, y por sus novietas. Su hijo se llama Rafa, y también quiere ser bombero. “Tiene huevos la cosa..., bombero. Que se espabile si quiere serlo de verdad”, le aconseja con el cariño paternal, exento de malicia, un hombre que pasó las pruebas de guardia forestal y aprobó las oposiciones de 1989. “Mi vida es ser bombero. Mi equipo, mi gente, mi

familia, 24 horas juntos... Nos jugábamos la vida constantemente.”

Aún no había avanzado la noche de un sábado mortuario, en el que los lateros vendían los brebajes sin fruta de su cargamento, y los camareros de las Ramblas serpenteaban con astucia a los borrachos, cada vez más violentos, más *puestos* cada vez. Así, con la tranquilidad de los bacaladeros, y con la autoestima de un renacuajo con coche teledirigido, se enfrentaba con las estrellas del cielo pringadas de cerveza, en la arteria principal de Barcelona, su desfiladero preferido para patrullar.

Una pareja de chicos lo paró. Elegantisimos, uno llevaba una camiseta de escote tunecino, de antracita, viscosa, del color de las maracas. El otro, que lo cogía de la mano, vestía un jersey de canalé con rombos tejidos en la parte delantera. Los *travels* les dejaron pasar cuando se dieron cuenta de su error. Con ellos no tenían absolutamente nada que hacer.

—¿Adónde vamos?

—Pues llévenos rápido rápido, al Ayuntamiento, que nos vamos a casar.

—Pues..., felicidades.

—Gracias gracias, hoy nos dejan, por fin, y eso vamos a hacer.

—Me alegro mucho, no les cobraré la carrera.

—¡Oh! ¡Ah! ¡Oh! Muchas muchas gracias. (Se miraron los dos, se dieron un piquito, y deletrearon con los labios del otro lo que cada uno quería decir y contenía.) Véngase con nosotros, que le invitamos a la boda.

Rafael los llevó al Ayuntamiento tan rápido como pudo, con tanta celeridad como le dejaban las ensaladas de cilantro y sémola de trigo que salían de los puestos callejeros de comida rápida, e intentando no llevarse por delante las bicicletas que rodaban por encima y por debajo del alcantarillado, algunas sin pedales, algunas sin timbre, y algunas, incluso, sin sillín.

Rafa Olalla acercó a los gays hasta la puerta del consistorio, y aparcó su coche en la estación de Sant Jaume con Ciutat, siendo provisorio y un pelín mentirosillo. Les dijo a los compañeros: “Ahora vuelvo”.

La última vez que se supo de Rafa esa noche, engullía calamares con salsa rosa y brindaba con cava por el matrimonio entre dos desconocidos que quisieron hacerse una foto con él. La noche le volvía loco.

Esto era antes de que Rafael Olaya, el taxista-bombero, muriera y reviviera.

En su segundo nacimiento, el 12 de enero de 2006, el Rafa bombero cubrió el último servicio de su guardia, que acababa a las siete de la mañana del día 12, pero que se ha prolongado hasta hoy con toda su macabra longevidad.

“Estábamos todos los que teníamos que estar para que no ocurriera nada. A mi dotación, en la caserna de Santa Coloma de Gramenet, la llamaron para que se dirigiera a un escape de gas en el barrio de Fondo”, respira Olalla, que se embala cuando cuenta lo sucedido esa noche sin taxis, en la que, igualmente, en los rincones de la metrópolis, en las farras juveniles de muchos antros con chupitos, los motines sexuales se imponían con descaro. “El técnico de Gas Natural dudó, y no quiso cortar por no dejar dos mil viviendas sin gas. Él solamente quería abrir la calle antes de cortar la tubería general de gas, para buscar la fuga bajo tierra y, posteriormente, pinzar. Le pagan para que no dude, pero dudó. Eran las 6:15 horas de



Rafael Olaya.

“Ahora cojo el taxi por el puro placer de que me lleven a cualquier lado”

la mañana. Le insistí: ‘Corta el gas, corta el gas’, y le presioné aún más: ‘Corta el gas’. Yo lo habría hecho, pero no tengo llave de la autopista bajo tierra, ni conozco los diferentes cortes de los diferentes puntos de la manzana. Aquel técnico de Gas Natural esperaba a los compañeros de Cobra, una subcontrata encargada de abrir la calle. Cuando llegaron, bajamos con el explosímetro, que les daba riesgo de explosión, como a mí. Le volví a preguntar: “¿Has cortado ya? Se giró y se fue a regañadientes. Ese hombre que fue a cortar se salvó, pero su colega y un operario de Cobra murieron, y Sonia, una chica que dormía en el primer piso, se fue para siempre al otro mundo, y mi compañero salió volando por los aires. Lo teníamos todo bien ligado. Los *mossos* haciendo el perímetro de seguridad; los vigilantes en las bocas de metro para que no entrara ni saliera nadie, y la Guàrdia Urbana cortando el tráfico. Todo era perfecto, pero ese técnico de Gas Natural... dudó, y no hay más.” No hay más.

Recibió tantas descargas de placas en el pecho que se podría haber recargado el móvil durante un mes con la electricidad que le atravesó las válvulas del corazón.

La tremenda explosión pilló al bombero Rafael Olalla en toda la cara. Setenta y dos tornillos de titanio necesitó el doctor Barret para reconstruir su cara, de tal manera que sólo un hospital en Catalunya disponía del equipo necesario para intervenirle quirúrgicamente y recomponerle los huesos faciales.

“Toda mi cara se abrió completamente, no podía hablar ni masticar. Tenía implantes en la boca y cortes por todas partes. Era un monstruo. Yo no tenía nariz ni cara, y la que ahora tengo es una reconstrucción con los pellejos de mi oreja y de mi pelvis”, relataría siglos después de aquella aciaga milésima de segundo.

Entró en coma profundo, del que salió al cabo de 28 días. “El coma es toda una experiencia: tu mente viaja entre la fantasía y la realidad. En el coma, escuchas, percibes sensaciones, sabes que algo raro te pasa...”

Como una momia de Giza, y nada más despertar del coma, lo primero que hizo Rafa fue sonreír sin usar los labios; sonrió con los gestos de los dedos de la mano, porque acababa de nacer, y podía contarlo.

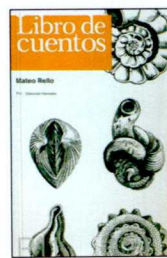
“¿Cuándo volveré a ser yo?”, fue la primera pregunta que se hizo Rafa al ser consciente de que se había quedado ciego. “¿Cuándo podré veranear yo solo? ¿Cuándo podré hacerme los macarrones yo solo?”

Rafael Olaya “le echó huevos” y tiró adelante. “Tienes que ser tú, nadie más que tú, porque pocos te pueden entender. Si los tuyos están bien, tú estás bien, y al revés. Debo encontrar la felicidad de nuevo, y he de reír. Soy consciente de que soy una persona nueva, y he de buscar a esa persona. Antes jugaba al fútbol, esquiba y corría. Ahora soy jugador de dominó y toco la guitarra.”

La autosuficiencia es su meta, el autocontrol en el intervalo de las noches fraseadas, la serenidad para soportar lo que podría ser un destino en contra, la superación del hombre. En cualquier caso, mentalmente, Rafa nunca ha dejado de ser lo que es, un bombero-taxista y un taxista-bombero. Es su vida. Es la noche.

“Ahora cojo el taxi por el puro placer de que me lleven a cualquier lado.”

Libro de cuentos, de Mateo Rello



Paralelo Sur Ediciones, Barcelona, 2009. 115 pàgines. 10 euros.

Salvador Redón
revista-taxi@amb.cat

Torno a la petita editorial Paralelo Sur per parlar de poesia, perquè *Libro de cuentos* no és el que ens faria pressuposar el títol, ni una nova incursió d'aquest espai literari en una modalitat que s'ha prodigat als darrers números de la revista. Canvio de gènere, doncs, amb l'afany de contribuir al descobriment de la poesia en general, i de l'univers poètic de Mateo Rello en particular.

Aquesta obra és el segon llibre que publica l'autor –n'hi ha en camí un tercer– després del molt recomanable *Orilla Sur*, de 2002 (Ediciones del Grupo León Felipe, Barcelona). Mateo Rello és, però, un poeta consumat, que ha publicat a revistes diverses; a l'antologia *Barcelona. 60 poemes des de la ciutat* (2004), al costat de poetes com Jaime Gil de Biedma i José Agustín Goytisolo; a *Solidaridad obrera*, la centenària "Soli" de CNT, de la qual és redactor; a més de participar amb regularitat en recitals i trobades literàries; formar part d'*Aula de poesía de Barcelona*; o, molt especialment, destacant-se com a director de *Caravansari*, publicació que s'auto-defineix com a "revista de poesia en lenguas peninsulares".

Libro de cuentos és una obra original dins el panorama poètic actual. Un panorama immers en una falsa dicotomia, realisme *versus* esteticisme, que acaba produint obres poc accessibles per al comú dels lectors. Amb Mateo Rello tot és apre-



hensible, com si el poemari fos una cartografia de la memòria, la creació i el coneixement, ple de referències a autors clàssics de tota mena d'èpoques, gèneres i matèries (Homer, Heròdot, Stevenson, Poe, Baudelaire, Pessoa...), i a artistes i intèrprets molt diversos (Piaf, Bogart, etcètera). Referències que, sovint, van acompanyades d'una fabulació biogràfica, una llicència que Rello es permet a major glòria del personatge en qüestió. L'efecte de tot plegat és commovedor, d'un lirisme carregat de connotacions semàntiques i sensibles.

Dites cartografies ens duen a acompanyar Rello en una mena de viatge a les arrels, on cada autor o lloc concret és com un port o una escala ("puerto" és una de les paraules més repetides a *Libro de cuentos*). Però aquest recorregut no és merament evocador, sinó el reflex d'una introspecció en la qual la referència històrica esdevé una constant

necessària per tal d'articular el marc poètic i ideològic en què l'autor es mou. L'excel·lent pròleg de J. A. Arcediano explica molt bé aquesta idea quan diu que Rello converteix "la historia en un acontecer íntimo, de tal modo que, a la idea de construcció, de acumulación de estructuras sobre los hechos concretos, suma la de un devenir sentimental o emocional, contribuyendo a elaborar una comprensión diferente del relato histórico, deudora, en gran medida, de lo popular y, sobre todo, de lo mítico". Hi ha també un escenari específic per a la creació poètica, la ciutat, que és alhora l'escenari preferent de tota gran creació humana. La ciutat per a Rello és el temple dels valors cívics, i, alhora, la mostra més tangible de la perversió d'aquests mateixos valors. D'aquí deriva la necessitat de l'aposta ètica i estètica per la cultura, com a acte de rebel·lió, com a antídote, i la derivació cap a un compromís polític en pro de l'emancipació de l'ésser humà dels paranys provocats pel triomf, al llarg del temps, d'un determinat estil de vida. Compromís compatible amb una actitud personal coratjosa i singular ("bizarra", mot freqüent al llibre) que, sense restar bellesa i solemnitat a les formes, redunda en el fons de cadascú dels versos.

Del poema *Ciudad tercera*:

"También, ciudades, vuestra identidad –el modo inconfundible que ninguna repite al discurrir en el espacio– comprende vuestro fin: la destrucción."

Cursos de conducció eficient

Estalviem combustible, contaminació i diners

Curs 2009-2010 Inscripció a partir d'octubre!

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

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

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

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

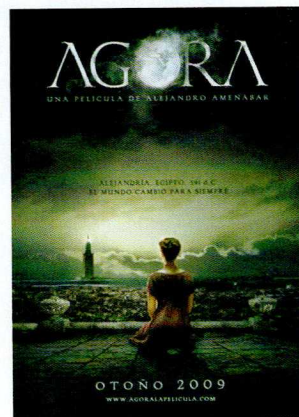
**... i és totalment
gratuit!**



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

Cinema

Ágora



Marc Sanchís

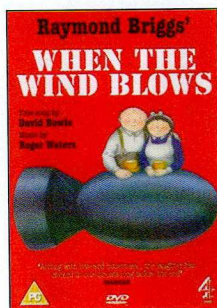
sanchis@amb.cat

En el año 393 de nuestra era la locura se desata en Alejandría, espléndida capital de la provincia romana de Egipto. Roma está en las últimas, y como siempre que un imperio se hunde, el miedo y la incertidumbre abren paso a la violencia. Alejandro Amenábar ha declarado que quiso rodar un alegato contra el fanatismo, y aquí los fanáticos son los cristianos, que pocas décadas antes aún eran una secta perseguida pero que ahora acarician el poder. Un poder que no desean compartir, y menos con sujetos como Hipatía que, además de astrónoma, filósofa y matemática, es mujer. Es decir, a la ciencia y la interrogación, intrínsecamente sospechosas para una

religión que afirma poseer la certeza absoluta sobre todo, se une el sexo; los hombres seguirán mandando, y las mujeres que sean brujas antes que mujeres serán especial objeto de su ira. *Ágora* conjuga el gran espectáculo —ha costado la friolera de 55 millones de euros— con el retrato psicológico de un personaje del que apenas se sabe nada. Personalmente me dejó frío en lo segundo, la peripecia de Hipatía no acaba de emocionarme y los cristianos, aunque sectarios y oportunistas, no fueron sino otro factor más de cambio en un mundo exhausto y corrompido. El clímax de la película es el incendio de la fabulosa biblioteca de Alejandría, pero vi algo muy parecido hace ya veinticinco años en *El nombre de la rosa*, y Sean Connery intentando desesperadamente salvar viejos pergaminos del fuego “purificador” me conmovió mucho más que Rachel Weisz haciendo lo mismo en *Ágora*.

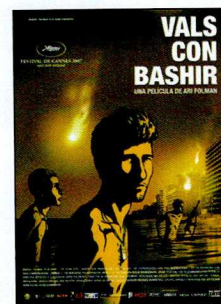
When the wind blows

► Aquesta magnífica pel·lícula és del 1986, però no va aparèixer en DVD fins fa poques setmanes. Jo personalment la vaig veure per televisió fa més de vint anys, i encara la recordo. *Quan bufa el vent* —traducció del títol original— narra la història d'una entranyable parella d'ancians anglesos que viuen al camp i encara tenen records de l'època dura però gloriosa que van viure durant la Segona Guerra Mundial. Un dia senten per la ràdio que ha esclatat la guerra nuclear i, aïllats com estan, intenten seguir escrupolosament les instruccions del govern per sobreviure a la catàstrofe. Naturalment, no se'n sortiran, i els seus esforços i les seves precaucions acaben resultant més patètics i inútils com més seriosament se'ls prenen. És una pel·lícula de dibuixos animats, però us asseguro que no és cap broma.



Vals con Bashir

► Un altre títol d'animació que tampoc no fa broma en absolut del tema que tracta. *Vals con Bashir* és la vivència d'un soldat israelià durant la invasió del Líban el 1982, que va culminar en les horribles matances dels campaments de refugiats palestins a Sabra i Shatila. Aquell jove recluta, que avançava i disparava com un zombi estabornit entre les ruïnes i les granades, s'ha convertit, vint-i-cinc anys després, en un director de cinema que vol entrevistar els supervivents de la seva unitat. Alguns tenen malsons terribles, d'altres han oblidat, altres han marxat lluny del país...; i la pel·lícula utilitza una tècnica d'animació que aprofita els contorns dels objectes reals, i el resultat és al·lucinant i fantasmagòric, com ho va ser l'espectacular història que van protagonitzar aquells soldats.





Tina!

► Así de contundente es el título del último disco –saldrá el próximo 14 de octubre– de Tina Turner. La gran dama del pop rock cumple 69 años y media década sobre los escenarios. *Tina!* es una recopilación de sus grandes éxitos, temas imperecederos de la FM como *Private dancer*, *We don't need another hero*, *Typical man* o *Goldeneye*. Como cualquier disco de estas características, ofrece dos canciones inéditas, pero su verdadero valor consiste en tenerlo todo reunido en un único envase. Al mismo tiempo, *Tina!* acompaña la gira mundial que la Turner ya empezó en Estados Unidos y que la llevará a dar nada menos que 74 conciertos... si el cuerpo le aguanta, que seguro que sí.



La pasión

► Como tantos otros –ahora mismo me vienen a la cabeza Luis Miguel y Gloria Stefan– Luz Casal se apunta al *revival* del bolero. Desde los 40 a los 60, baladas como *Sombras*, *Mar y Cielo*, *Cenizas*, *Con mil desengaños*, *A dónde va nuestro amor*, convenientemente actualizadas –la voz de la Casal es tal vez demasiado densa para el bolero– son también un repaso de los más señeros autores de casi toda América Latina. En total, doce cortes para un álbum que, a pesar de su cuidado envoltorio, se antoja de pura transición con respecto al mucho más visceral *La vida tóxica*.

Publicitat



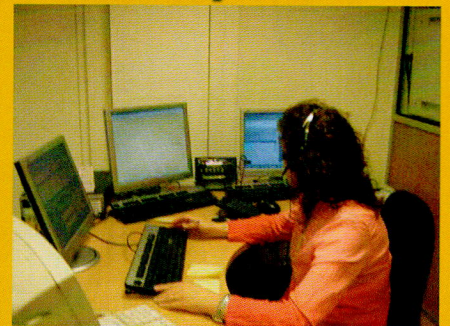
Cooperativa Radio-Taxi

Tel. 93 225 17 34

Escuela de taxistas
Financiación compra de
equipos

Nueva convocatoria de entrada a cooperativa

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



PRIMERA CUOTA DE ABONADO GRATUITA



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

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

RESTAURANT ALBA GRANADOS

A l'Alba, tot queda en família

Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

El granat del vi i el verd de la vinya acaparen els sentits del comensal que entra a l'Alba Granados. Amb un aparador que mostra part de les 130 referències de vins i caves de la casa, una entrada presidida per barrils on es pot fer un vermut o unes tapes i amb una espaiosa sala il·luminada amb grans claraboies centrals, decorada amb quadres de referències enològiques i amb la cuina a la vista dels clients, el restaurant Alba Granados barreja tradició i modernitat. La tradició la posa l'àvia Victòria, fundadora el 1993 del restaurant Alba París, al número 168 del carrer que li dona nom; i la modernitat, els seus néts, els germans Mario i Carlota Claver, gerent i xef, respectivament, de l'establiment del carrer d'Enric Granados.

Lluís Cortinas, *maître* de l'Alba Granados, explica que el *buenhacer* de l'àvia als fogons va fer que la Carlota es decidís a agafar-ne el testimoni fa sis anys. Es tracta d'una cuina mediterrània de mercat amb notes d'autor:

“És un tipus de cuina sense complicacions, ben resolta, on el que preval és la qualitat de la matèria primera”, assegura el *maître*. El preu mitjà ronda els 50 euros per persona amb el vi inclòs. El restaurant té capacitat per a més de 200 comensals que acostumen a ser famílies, parelles, empresaris, turistes o grups d'amics. A l'estiu es pot fer l'àpat a la terrassa o bé al balconet que hi ha a la primera planta i que és ideal per a parelles. Cortinas comenta que en qualsevol dels casos és millor reservar taula prèviament.

Luxe sense estridències

La carta d'Alba Granados es defineix, segons el *maître*, pel “luxe sense estridències”. Així, hi ha dos plats de màxima referència: els ous estrellats –els clàssics d'ou i patata, amb pernil ibèric o amb *foie* i tòfona– i la carn roja de bou a la pedra. Per als comensals més curiosos hi ha la interessant opció de demanar mitges racions per tal de poder provar més plats. Així mateix, també hi ha la possibilitat de triar la guarnició que acompanyarà els plats (patates, pebrots de piquillo o de Padrón o verdures a la graella).





Tot i que els suggeriments varien segons la temporada, entre els entrants trobem els famosos ous estrellats, cabdells de ventresca de tonyina confitada a casa amb ceba i pebrot escalivat; *foie micuit* caramel·litzat al "fino" cargols a la llauana, etc. Els segons estan encapçalats per la carn roja de bou a la pedra que el comensal pot preparar al seu gust: a la pedra calenta que li porten a taula pot anar fent els trossos amb una mica de sal gruixuda i menjar-los sempre calents i cuits al seu punt preferit. No podem deixar de banda el filet amb mantega de tòfona, i terrina de patata, bacó i parmesà; el rap amb fesols del ganxet, gamba vermella i salsa romesco; cua de bou estofada amb fesols i *foie* en dues textures; *steak tartar*, arròs caldós amb gambes... Per arrodonir, unes postres

casolanes com ara escuma de *mojito*, *fondue* de fruita o flamet amb gelat d'arròs amb llet.

L'Alba Granados considera la sobretaula gairebé sagrada. És per això que es pot triar entre mig centenar de destil·lats i còctels (ginebra, whisky, *mojito*, margarita...) i unes 25 referències de puros.

La recomanació del xef

- Entrants per compartir:
- Amanida de rúcula amb pera, parmesà i dàtils
- Ous estrellats amb pernil ibèric
- *Foie micuit* fet a casa
- Pa de coca amb tomàquet
- Carn roja de bou a la pedra
- *Coulant* de xocolata amb salsa de *toffee*

Alba Granados

Carrer d'Enric Granados, 34
08008 Barcelona
Tel.: 934 546 116
Obert de dilluns a dissabte
de 13 a 16 h i de 20:30 a 24 h
www.grupalba.com



Publicitat



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

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



93 551 93 68



Aire de Barcelona

Aire árabe en el corazón del Born



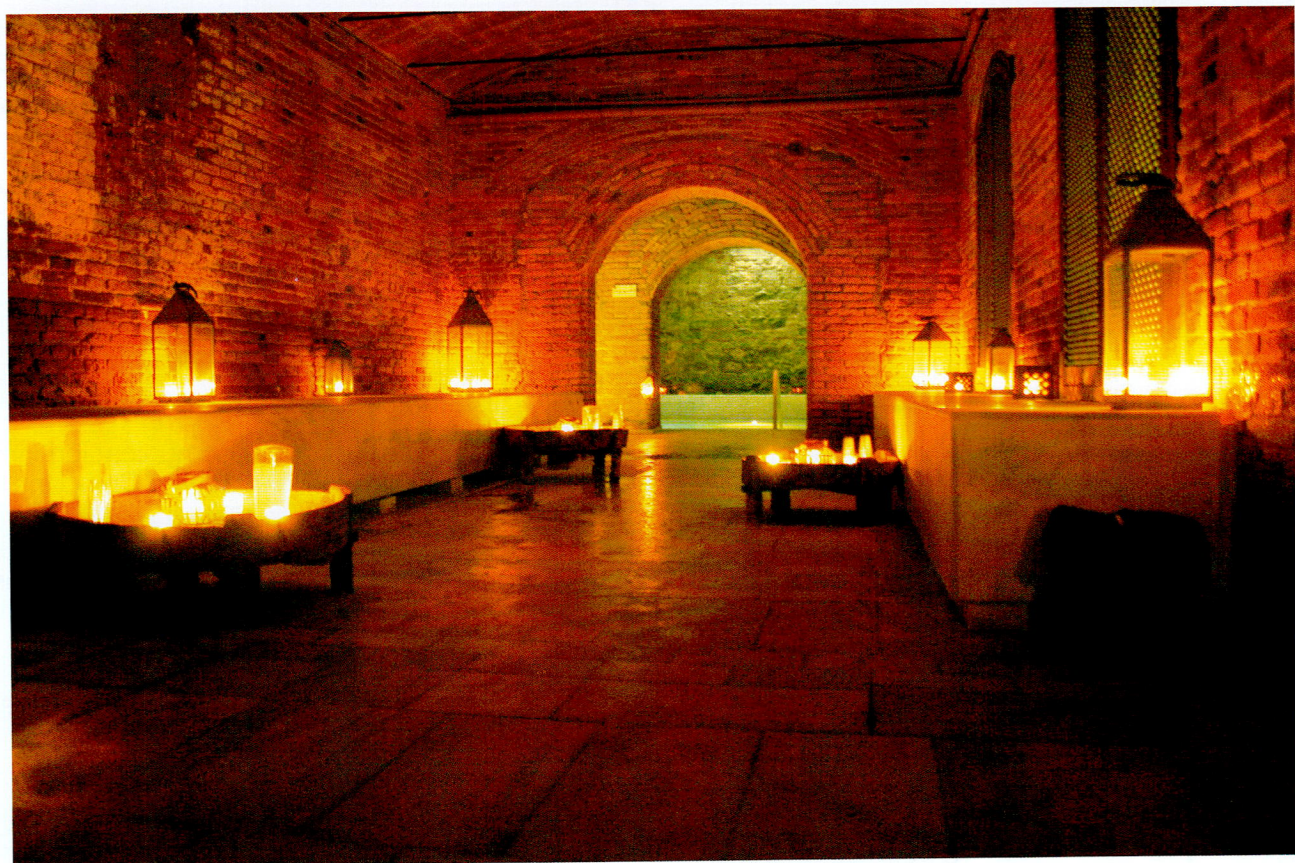
Patricia Serrano

patricia.serrano@hotmail.com

Luz tenue, música suave, aromas envolventes, silencio, agua, vapor... éste es el ambiente que abraza al visitante de Aire de Barcelona. Tres intensos años de obras han reconvertido las antiguas bodegas del mercado del Born en un impresionante edificio con el interior de obra vista y altísimos techos que acoge los primeros baños árabes que ha visto la ciudad condal en muchos años. Reyes Fauló, directora, explica que han querido conservar la arquitectura del edificio –por ejemplo, pueden verse unos pozos del antiguo mercado– para preservar la esencia de la tradición, un esen-

cia que también se ha tenido muy en cuenta en la construcción de los baños y en su funcionamiento.

Aire de Barcelona no es un *spa*, por lo que no encontraremos tratamientos de belleza, sino de salud y paz física y mental, según comenta la directora. Así, una vez dentro, es obligatorio quitarse el reloj, un gesto simbólico para algunos que tiene como objetivo conseguir que el cliente no esté pendiente más que de disfrutar de la jornada. El recorrido por las distintas piscinas nos lleva por aguas a diferentes temperaturas –caliente (40°C), templada (36°C) y fría (16°C)– que estimulan la circulación de la sangre; contrastes de movimientos entre el baño de mil chorros (más conocido como *jacuzzi*) y el flotarium o baño de sal; la purificación de la piel en el



hammam (la sauna árabe típica) y la distensión que proporciona una charla relajada en los bancos de mármol caliente mientras se degusta un té con menta. Durante los 90 minutos del baño cada visitante decide en qué espacio prefiere estar. Para propiciar una experiencia más desestresante si cabe, únicamente se admite un máximo de 40 personas por turno por lo que es recomendable reservar previamente.

Una alternativa al ocio nocturno

Desde su apertura hace poco más de un año, Aire ha tenido muy buena acogida tanto entre el público local como entre los turistas; tanta, que están construyendo más cabinas de masajes en la primera planta, así como una tetería en el local adyacente.

Con el objetivo de lograr que los baños se conviertan en un punto de encuentro, tal como pasa en los baños árabes autóctonos, los viernes, sábados y vísperas de festivos su horario se amplía hasta las 2 de la madrugada como alternativa a la oferta nocturna de la ciudad. La entrada al recinto, desde unos nada escandalosos 24 euros y con todo incluido excepto el bañador, da derecho a una hora y media de baño que el cliente puede disfrutar según sus preferencias, sin ningún circuito

preestablecido. Por un poco más (35 euros) encontramos el producto estrella, que incluye el *pack* básico anterior –baño termal y aromaterapia– más un masaje relajante de 15 minutos. El baño termal se puede combinar con distintos tratamientos siempre orientados a la salud y el bienestar del cuerpo y la mente con precios que oscilan entre los 24 y los 80 euros, una buena opción para hacer un regalo original.

“Todos tendríamos que tener un tiempo para nosotros y hacer el ejercicio de pararnos por unos momentos”, concluye la directora y añade que tras la visita “se duerme como un bebé”.

Aire de Barcelona

Passeig de Picasso, 22

08003 Barcelona

Tel.: 902 555 789

www.airedebarcelona.com

reservas@airedebarcelona.com

Horario: de lunes a jueves

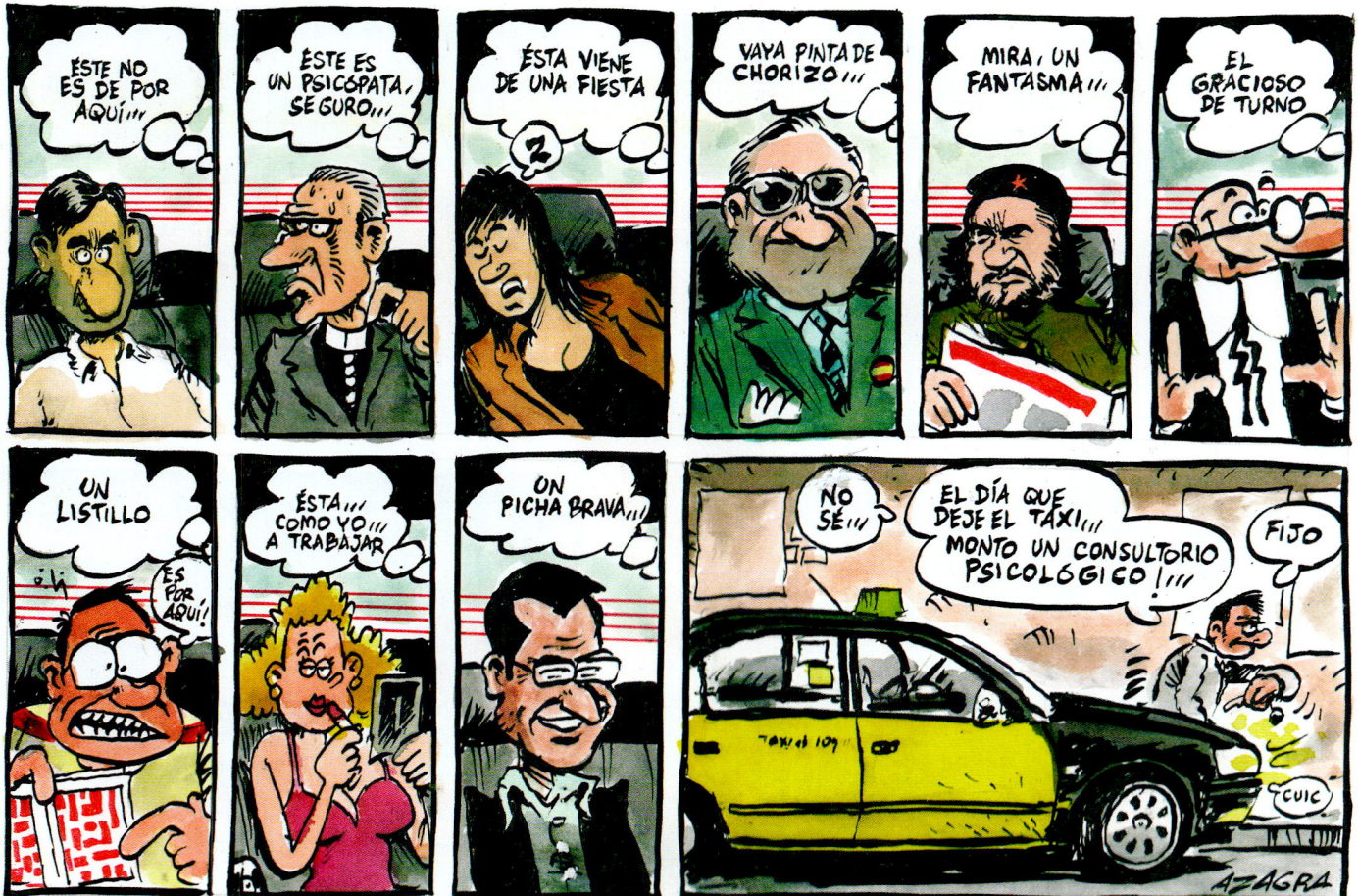
de 10 a 23:30 h,

viernes, sábados y vísperas de festivos,

de 10 a 2 h

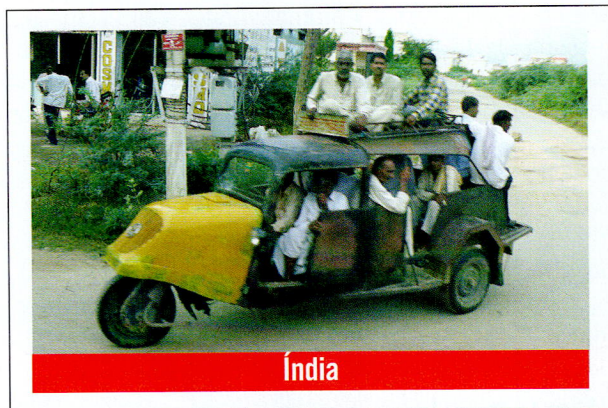


Tira cómica



L'album del taxi

Taxis del món



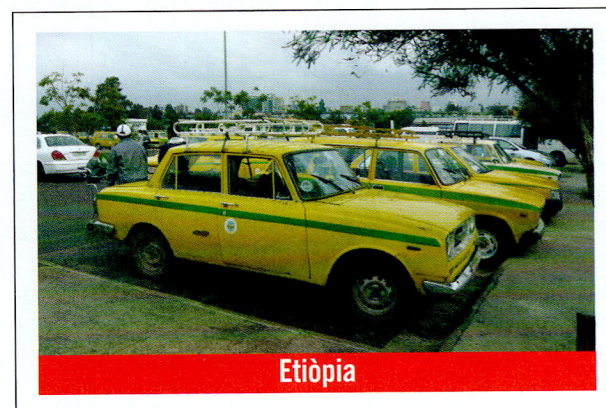
Índia



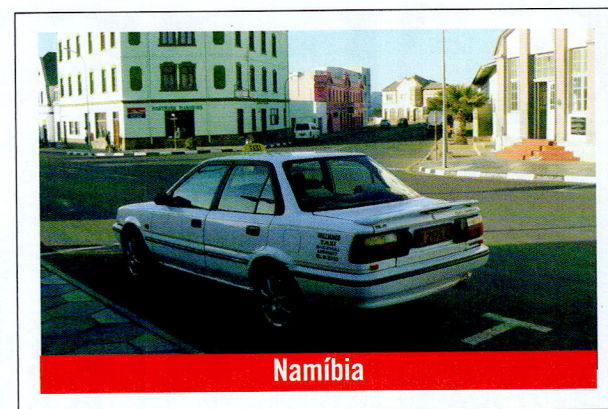
Índia



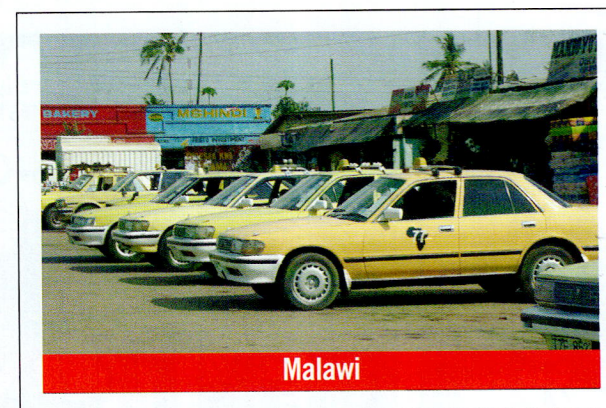
Etiòpia



Etiòpia



Namíbia



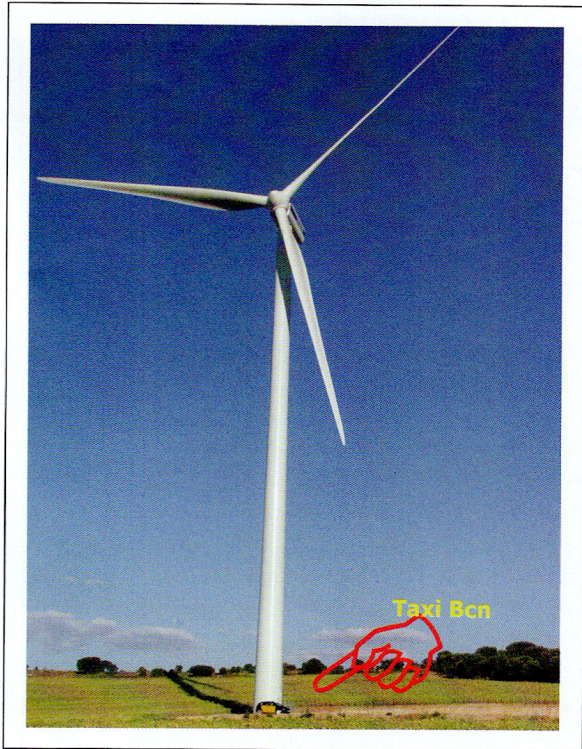
Malawi



Vietnam



Vietnam



Taxi y energías renovables

► El taxi de Barcelona se apunta a la energía renovable. Foto tomada este verano en Tartanedo (Guadalajara).

Javier Cabezudo Ibar

Llicència N° 1214

Si vas de viatge amb el teu taxi
i fas una fotografia, fes-nos-la arribar a
l'adreça electrònica revista-taxi@amb.cat i
la publicarem en aquesta secció.

Publicitat

SIMPLY CLEVER



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

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

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

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

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

En el taxi “te puede pasar de todo” ...

Maribel Silva
revistataxi@amb.cat

Se llama Miguel y acaba de jubilarse. Llevaba un montón de años conduciendo un taxi y lo conocí, precisamente, porque vino a transferir su licencia, la 5184.

Bromeábamos sobre el hecho de que en el taxi “te puede pasar de todo”... cualquier cosa, por rara que te parezca. Y entonces me contó una historia entrañable, simpática, y como me gustó, yo se la voy a contar a ustedes.

Hace unos cincuenta años, por aquel entonces él tendría unos catorce o quince, su familia vivía en Montgat, y regentaban una panadería. Durante las vacaciones de verano a él le tocaba echar una mano en el negocio, porque llegaban los “veraneantes” de Barcelona a “estiuajar” y había que arrimar el hombro. Así es que se encargaba, bueno: “lo encargaban” de repartir el pan a domicilio.

Cada día salía él con las barras, casa por casa, para entregar los pedidos. Pero había una casa en especial, en la que entregar el pan no le representaba un fastidio, sino todo lo contrario: contaba las horas que le faltaban para ir.

Se trataba de un matrimonio de Barcelona que veraneaba en Montgat y que tenían dos hijas. Miguel estaba “superpillado”, como se dice ahora, por una de ellas: Laia.

Se había enamorado. Lo había encandilado, le gustaba muchísimo; le gustaba tanto que cada día esperaba ilusionado que llegara el momento de hacer el reparto y poder ver a la chica... Cuando le abría la puerta le sudaban las manos, le temblaban las piernas y las palabras se le atropellaban en la boca. ¡Le hubiera querido decir tantas cosas! Pero sólo le entregaba las barras de pan y salía a todo tren... *que bonic!*

¿Quien no recuerda con cariño, y también con mucha añoranza, aquel primer amor de los 15 años? Porque, ésa es otra, entonces el amor de los 15 años solía ser un amor platónico, como el de Miguel. Seguro que ahora decir esto, “amor platónico”, suena arcaico, friki; “¡jo tío qué fuerte!”

Por las tardes se organizaba un baile en el Casinet, al que acudían todos los del pueblo. ¡Ojo!, que el Mongat de hace 50 años no era el Montgat de ahora. Allí acudía toda la familia: padres, hijos e incluso abuelos.

Miguel se la miraba. Le parecía la más guapa del mundo mundial, pero le costaba dirigirse a ella. Tenía que hacer un esfuerzo, mentalizarse de que no pasaba nada. Incluso empezaba por sacar a bailar a su hermana... sin quitarle la vista de encima a ella. Finalmente “le pedía para bailar”.

¡Uff! Cuando la cogía por la cintura, y sonaba *Yesterday*, y la voz de Paul McCartney se oía por los altavoces, y bajaban un poquito la luz, y las mamás miraban asustadas para localizar a sus niñas...

Ha sido y es muy feliz en su matrimonio. Su vida junto a su Pepi del alma ha sido estupenda. “Siempre nos hemos entendido bien y nos queremos mucho”, me dijo, “pero nunca he dejado de recordar a aquella muchacha”. Siempre ha pensado en ella, pero no con rabia de lo que pudo haber sido y no fue, no, con ternura, con añoranza por lo que representaba: la juventud que ya pasó y que hace que nos pongamos melancólicos cuando escuchamos las baladas de los Beatles.

Miguel me comentó (delante de Pepi, ¡eh!) cuánto le hubiera gustado volver a verla...

Pues en el taxi puede pasar cualquier cosa, eso ya lo hemos dicho muchas veces. Un día a Miguel lo para una señora, se sube al coche, lo saluda y le da la dirección a la que quiere que la lleve. Él se la mira por el retrovisor y, de pronto...:

—Perdona, ¿tú te llamas Laia, no?

—Sí, ¿y tú quién eres?

—Pues el panadero de tus 14 años...

La señora hace un gesto de asombro. Miguel le aclara. Ella recuerda. ¡Claro, los veranos en Mongat! Hablan durante el camino. Luego ella le invita a que conozca su lugar de trabajo, su empresa. Siguen hablando, recordando... “Es como si se hubiera parado el reloj de la vida y así, sin más, durante un rato ya no tenemos 65 años, tenemos 15”.

Un día feliz para Miguel. Nadie le puede arrebatarse ya esos buenos momentos. La vida es eso, saber vivir los buenos ratos que te pueda ofrecer. No hay otra cosa, no nos engañemos...

Miguel, Pepi, gracias por compartir con nosotros vuestra historia. Os deseo un montón más de felicidad.



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

 **Àrea Metropolitana de Barcelona**

 **Institut Metropolità del Taxi**



ÀMB+ COHESIÓ

taxímetros Barcino®

Si encara té el mòdul antic, no trigui a renovar-lo!

La Direcció General de Transports de la Generalitat de Catalunya estudia implantar l'any 2010 la tarifa nocturna per als serveis interurbans.

Davant aquesta perspectiva, aconsellem als taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona que encara circulen amb mòdul antic, que es plantegin el canvi i no ho deixin per a última hora.

Si aún tiene el módulo antiguo, no tarde en renovarlo!

La Dirección General de Transportes de la Generalitat de Cataluña estudia implantar en el año 2010 la tarifa nocturna para los servicios interurbanos.

Ante esta perspectiva, aconsejamos a los taxistas del área metropolitana de Barcelona que aún circulan con módulo antiguo, que se planteen el cambio y no lo dejen para última hora.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General del Transport Terrestre

Sr. Miguel Angel Martin López
Gerent
Institut Metropolità del Taxi
Carrer 62, núm. 18 Edifici B
Zona Franca
08040- Barcelona

Benvolgut amic,

La Direcció General del Transport Terrestre té la voluntat d'incorporar a l'aparell taxímetre la tarifa interurbana corresponent als serveis que es realitzen els dissabtes, diumenges i festius, així com també les que es realitzen en horari entre les 20:00 i 8:00 hores. Actualment la retribució addicional en aquests dies i horaris es fa mitjançant l'aplicació d'un suplement a la tarifa interurbana ordinària.

Es tracta d'una mesura que hem ajornat successivament en els darrers anys, però que tenim intenció d'abordar amb ocasió de la propera revisió tarifària, ja que permet un major nivell de garantia i transparència tant per a l'usuari com per al professional del taxi i normalitza el còmput de l'import del servei mitjançant taxímetre amb la resta de recorreguts interurbans i els recorreguts urbans. La proposta compta amb el suport de les Associacions representatives del sector i, al mateix temps, s'estan duent a terme els contactes necessaris amb responsables de l'homologació industrial dels aparells taxímetres als efectes de la més adequada coordinació.

Ben cordialment,

Manel Villalante i Liauradó
Director general del Transport Terrestre

Barcelona, 9 de juliol de 2009

INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI	
Data	15 JUL. 2009 10:22
REGISTRE D'ENTRADA	Document 42409
Núm.	458 Expedient

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques (REN-4v. 1.
Tarradellas)

Número: 03658/38920/2009
Data: 10/07/2009 09:59:37

Registre de sortida

taxímetros Barcino

Carrer d'Àvila, 11
08005 Barcelona

Tel. 93 225 95 89
Fax 93 221 20 99