

# DIARI DEL TAXI

## Aprovades les normes d'homologació del "nou taxi"

L'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) ha aprovat la nova normativa d'homologació dels vehicles destinats al servei de taxi. Aquesta reglamentació és molt més rigorosa que la vigent i regularà, entre d'altres mesures tècniques, l'alçada interior del vehicle, la mida dels seients i la separació entre seients davanters i posteriors.

Una segona part de normes d'homologació, que encara està en estudi, regularà els tipus de tapisseria i recolzacaps dels seients, la mida del tauler de control, la col·locació del taxímetre i material per recobrir el terra, així com diversos detalls de l'exterior del vehicle. L'objectiu final és aconseguir una millora pels usuaris quant a comoditat i la creació del *nou taxi*, amb nova imatge, molt més uniforme.

### L'usuari, més selectiu

La normativa s'ha elaborat basant-se en els resultats de diferents estudis encarregats per l'EMT sobre l'ús del taxi a Barcelona, que indiquen que des de fa un temps l'usuari del taxi s'ha tornat molt més selectiu i, fins i tot, deixa d'agafar alguns models concrets per la incomoditat que suposen.

Segons un portaveu de l'EMT, la normativa respon igualment a les preferències de l'usuari i a les tendències del taxista, que està fent un esforç considerable per utilitzar vehicles de primera, més confortables, més espaiosos i ràpids. Segons els estudis fets, l'augment del nivell de vida dels últims anys ha influït considerablement en la resposta de taxistes i usuaris.

### Expectatives de millora

L'administració, segons el mateix portaveu, l'única cosa que fa amb la promulgació de

la nova normativa és recollir les expectatives de millora que hi ha tant entre els taxistes com entre els usuaris, fer que a Barcelona s'imposi un model de vehicle gran, del tipus dels que circulen per Londres i implantar el *nou taxi* abans del 92, la fita que es presenta com

el gran repte ciutadà.

Un dels aspectes més interessants que suposa la nova reglamentació és que les portes s'hauran de poder obrir en un angle superior a l'actual, que permeti un fàcil accés a les places posteriors. Molts dels cotxes que funcionaven fins fa

poc impedien l'accés lliure als seients posteriors, sobretot de les persones d'edat avançada o amb impediments físics.

La normativa que hauran de complir els taxis per passar l'homologació contempla també les distàncies que hi ha d'haver entre els seients

davanters i posteriors, un dels aspectes que comprometen més la comoditat dels passatgers, i l'alçada entre el terra i la porta del cotxe. Això suposarà que per entrar-hi no caldrà aixecar el peu més de trenta centímetres.

Les noves normes no

implicaran que un taxi que deixi de complir-ne algunes no pugui passar l'homologació. La retirada de circulació només es farà efectiva quan el vehicle incorri en quatre o més irregularitats.

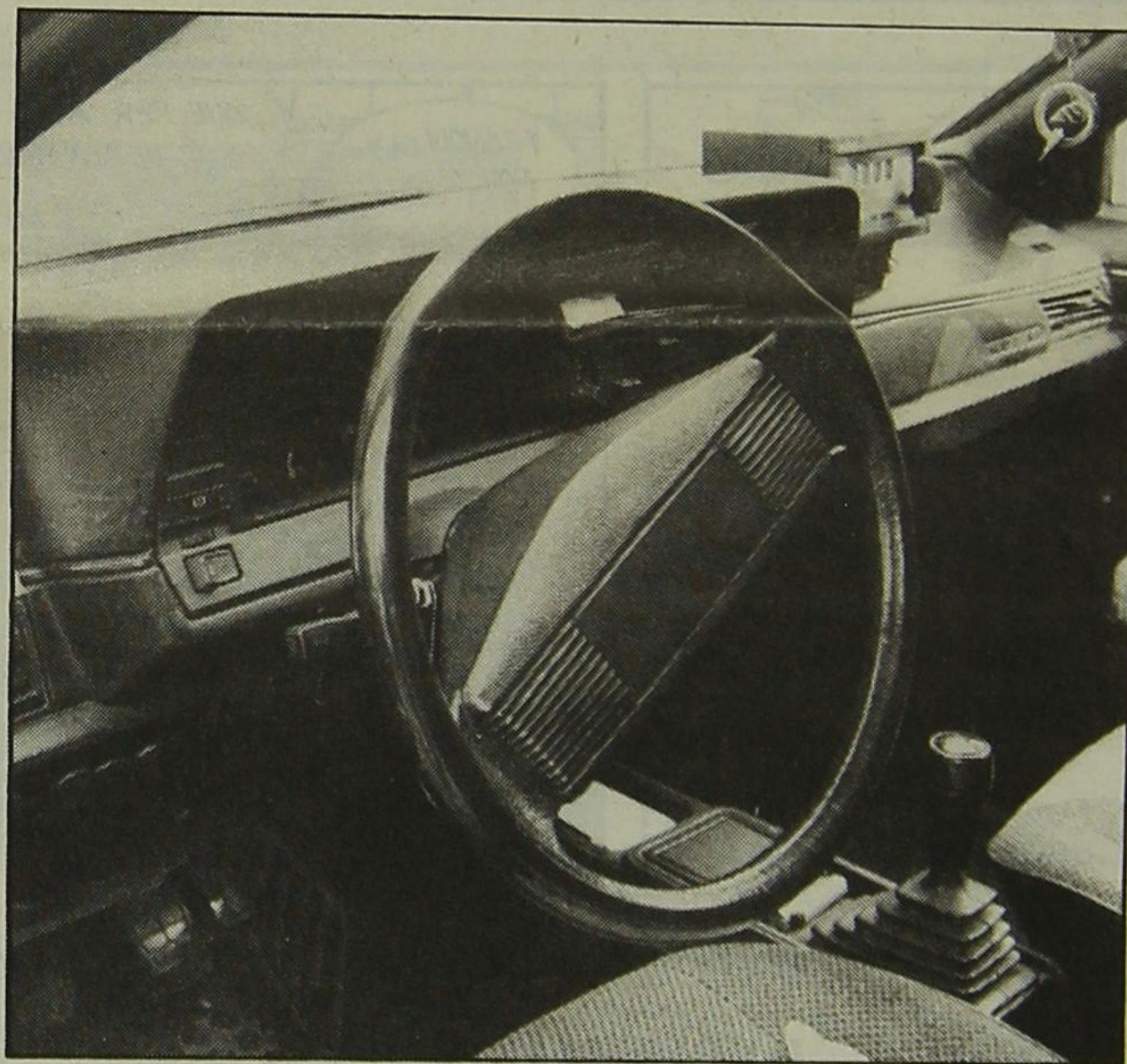
Aquesta és la situació en què es troben actualment els models Fiat Uno, Opel Corsa i Seat Ibiza. Si els vehicles compleixen totes les noves normes menys una podran continuar al carrer durant tres anys i fins a dos anys si presenten dues irregularitats. Si incompleixen tres normes només podran circular durant un any.

Si els fabricants d'automòbils resolen els inconvenients que presenten alguns models, principalment mesures internes i distribució d'espai, no hi haurà cap problema per passar l'homologació, segons han assenyalat fonts de l'Entitat Metropolitana del Transport.

La nova normativa afectarà tots els taxis dels municipis que formen part de l'Entitat Metropolitana del Transport i els de les nou poblacions que han quedat excloses de l'EMT, malgrat que van formar part de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

### Nova imatge

Els cotxes que es veuran més afectats per la nova normativa i que actualment serveixen com a taxi seran els models Seat Ronda i Talbot Horizon, però l'entrada en vigor de la normativa serà progressiva i no immediata. Una altra de les mesures que està en fase d'elaboració és la durada de la vida del taxi. Segons els primers estudis, es limitarà a vuit anys. Fins ara la durada d'un taxi no està limitada i únicament ha de passar la Inspecció Tècnica de Vehicles.



Les noves normes per l'homologació dels taxis són molt més rigoroses que les vigents. Es regularà, entre d'altres, l'alçada interior del vehicle, la mida dels seients i la separació entre seients davanters i posteriors. En una segona fase es regularà la col·locació del taxímetre i el tipus de tapisseria, entre d'altres aspectes. L'objectiu final és la creació del *nou taxi*, amb una imatge molt més uniforme que no pas ara.



## MOTOR

## Importació paral·lela de vehicles: una ganga o una estafa?

Els alts preus que continuen tenint els vehicles, cotxes i motos d'importació dins el mercat espanyol han permès el desenvolupament d'una xarxa d'importadors paral·lels que venen els mateixos cotxes a uns preus bastant més baixos que els que posen els importadors oficials. Gràcies a l'entrada a la Comunitat Econòmica Europea, els aranzels duaners seguiran baixant fins que desapareguin, l'any 1992.

La plena homologació amb la resta dels països de la Comunitat Econòmica Europea suposa que un particular es pot convertir en importador d'aquella marca que desitgi. Es pot fer de dues maneres.

El mètode més directe i que permet obtenir uns preus més avantatjats és fer tots els tràmits, bastant complicats, d'altra banda, personalment. Es tracta de localitzar un concessionari d'automòbils a l'estranger que ens vengui el

cotxe, nou o usat, a un bon preu. A aquest preu s'ha de sumar un divuit per cent d'aranzels i un 33 per cent del valor total d'IVA.

### Vehicles homologats

Un punt a tenir molt en compte és assegurar-se que el vehicle que volem comprar estigui homologat exactament al nostre país. Més d'una persona s'ha endut un bon disgust comprant-ne un a fora a un bon preu i adonar-se, en arribar a la duana, que aquell cotxe no es venia a Espanya.

Per treure els diners del país per la compra, sense perill de ser acusat d'evasió de divises, cal presentar una sol·licitud d'autorització administrativa d'importació. Aquí és, precisament, on s'han detectat algunes trampes. El comprador declara el que costa el vehicle sense necessitat de presentar cap tipus de document. I com que el preu declarat és la base sobre la qual es calcula l'import de l'aranzel i el de l'IVA,



hi ha gent que s'estalvia bastants calerons.

Un dels principals problemes que porta la importació paral·lela de vehicles és la falta d'atenció que dispensen els importadors oficials als cotxes que saben que no han entrat a

Espanya a través de la seva xarxa oficial. Això es pot traduir en retard en la reparació del cotxe, o fins i tot en la negativa a fer-ho. La validesa de la garantia pot ser un inconvenient afegit.

Hi ha societats autoritza-

des que importen cotxes nous de l'estranger per un procediment semblant. Tenen l'avantatge que ofereixen una seguretat al comprador en els aspectes citats anteriorment, però el preu no resulta tan avantatjós. Durant els darrers anys han

Els alts preus d'alguns cotxes importats de luxe han permès durant els darrers anys el desenvolupament d'una xarxa d'importadors paral·lels. Des de l'entrada a la Comunitat Econòmica Europea, els aranzels duaners han baixat i ho seguiran fent fins a l'any 1992, en què desapareixeran. Aquestes empreses tenen un nombre limitat d'unitats per importar i es centren bàsicament en els cotxes de luxe, que són els que donen més marge de benefici. Els principals països amb els quals treballen són la República Federal d'Alemanya i Bèlgica, els que ofereixen uns preus millors. Els cotxes que importen són més d'un noranta per cent de fabricació alemanya (BMW, Mercedes, Audi i Volkswagen).

sorgit diverses empreses que s'hi dediquen, però és ara que les seves vendes comencen a ser significatives. Mentre segueixin baixant els aranzels, la seguretat que el negoci cada any anirà augmentant serà evident.



© J. CODINA.

### LA BÚSTIA DEL TAXI

Les cartes destinades a la bústia del taxi no han de superar les trenta línies mecanografiades. Han d'estar firmades i hi ha de constar la població del remitent, així com el domicili i el DNI. Podran ser resumides o

extractades quan la llargada sigui superior a l'establerta. No es tornaran els originals de les cartes ni es mandindrà correspondència postal o telefònica sobre el seu contingut.

### Una parada en el recorregut

► M'agradaria saber què ha de fer el passatger que utilitza un taxi quan indica al taxista l'adreça on vol anar i aquest s'ha de mirar la guia de la ciutat perquè la desconeix o simplement per comprovar-la amb exactitud. No passa res si aquestes comprovacions només li ocupen uns segons o ho comprova (com m'ha passat a mi) sobre la marxa, entre semàfor i semàfor. Però hi ha vegades (i això a mi també m'ha tocat) que el taxi ha de parar encara que sigui un minut per comprovar on és el carrer que demanem. A vegades la parada no dura un minut sinó dos i, fins i tot, a vegades tres minuts. Hauria de parar el taxímetre? Descomptar-nos el valor d'aquestes petites parades? Tenim dret a protestar els usuaris? El mateix succeeix quan el taxista arriba al punt final de recorregut i no para immediatament el taxímetre sinó que espera que traguem els diners, ens faci el rebut... etc. M'agra-



daria saber a què em puc atènyer en els dos casos. Es pot protestar o simplement la resposta és que el taxista està en el seu perfecte dret? Hi han cops que, per por de fer el ridícul ("total, són pocs

diners" ens diem a nosaltres mateixos), l'usuari calla i aguanta, cosa que no passa a altres països de la Comunitat Econòmica Europea on la legislació en matèria de defensa dels consumidors i usuaris

està molt més avançada. Aprofito l'ocasió per donar l'enhorabona per aquest *Diari del Taxi*. Atentament, Pere Josep González Rovira / l'Hospitalet de Llobregat.

### Baixada de bandera

► Com a usuari del taxi, vull expressar la meua satisfacció per la notícia que no s'apujaran les tarifes del taxi. Crec que és una decisió encertada de la Corporació Metropolitana de Barcelona. Acaben d'abaixar el preu dels combustibles (gasolina, gas-oil i butà) i hauria sigut força incongruent una pujada. A més, sempre que hi han hagut pujades, he pogut comprovar, amb converses amb els mateixos taxistes, que a ells, la majoria, tampoc els agraden les pujades, perquè pensen que inicialment resten clients, que s'ho pensen dues vegades a l'hora de desplaçar-se amb taxi. Així que la bona notícia és per totes dues parts. Antoni Capdevila Massó / Barcelona.

### EL RODAMÓN: Brussel·les

## A l'aeroport, a 160 quilòmetres per hora

Heu imaginat algun cop agafar un taxi i anar a 160 quilòmetres per hora, per l'autovia de Castelldefels, perquè feu tard a l'aeroport? Dificil, oi? Doncs bé, això que sembla un somni és potser perfectament realitat a la majoria dels països de l'Europa comunitària, on els vehicles que fan el taxi són imponents Volvo i Mercedes.

Molta gent que hagi viatjat a la capital europea per excel·lència, Brussel·les, deu haver pogut comprovar si això és cert. Són pocs els viatgers que fent escala en aquesta ciutat no es veuen obligats per les circumstàncies a agafar un taxi a corre-cuita per arribar a l'aeroport a temps per agafar l'avió. I és que aquesta ciutat està plena de temptacions. Malgrat estar plena de funcionaris avorrits, Brussel·les té la Gran Place i dotzenes de petits restaurants on es pot menjar musclos cuinats de mil i una formes.

Però arribarà l'hora de marxar i agafar un taxi. El millor lloc per trobar-los si no en circulen és qualsevol de les petites places que hi ha pel

centre de la ciutat. Els últims models de Mercedes i Volvo ens esperen per portar-nos a l'aeroport. En un moment, travessarem la ciutat i anem a parar a una mena d'autopista. El taxi arriba fàcilment als 160, sense forçar gaire. Direcció assistida, seients comodíssims. El vehicle va equipat amb una autoràdio últim model per on rep instruccions sobre els llocs on és reclamada la seva presència i per on el taxista va informant sistemàticament de la seva posició per raons de seguretat.

Com sempre, plou sobre Brussel·les, però això no és cap problema. En un tancar i obrir d'ulls ens plantem a l'aeroport. Quan començàvem a trobar-hi el gustet, a això de viatjar en cotxe de *senyors*, de sobte s'ha acabat. El taxista ens indica el preu que costa la carrera. Bé, la broma no ha estat tan cara: una mica més de 2.500 pessetes per fer, com el vent, els més de quinze quilòmetres que separen el centre de la ciutat de l'aeroport.

Daniel Feixas

# Tres vehicles per convèncer el taxista

Tres firmes automobilístiques, Nissan-Motor Ibérica, Austin Rover i Renault, es preparen per subministrar els nous vehicles que respondran a les condicions tècniques de la nova normativa d'homologació que l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) acaba d'aprovar per eradicar la dispersió d'imatge dels 11.000 taxis que circulen actualment per l'àrea metropolitana de Barcelona.

Nissan-Motor Ibérica va presentar dimarts passat el seu model Prairie, que ja funciona a Holanda com vehicle oficial de nombroses institucions governamentals. El Nissan-Prairie, un cotxe amb dimensions de furgoneta petita, és un vehicle polyvalent capaç de combinar la seva utilitat com a eina de treball per ciutat amb el seu ús com a vehicle familiar per sortir per carretera.

## Vehicle funcional

El Prairie s'adequa amb les seves dimensions i el seu petit angle de gir a la circulació urbana. Condicions òptimes que es complementen amb un elevat angle de visió, gairebé 300 graus, i una baixa emissió de fums.

La característica principal d'aquest model és, però, la comoditat pel passatger. El Prairie és un vehicle de fàcil accessibilitat, el passatger hi

puja i no baixa del cotxe com es fa a qualsevol turisme, sinó fàcilment, sense fer cap tipus de moviment forçat, i a més

està dotat d'una zona de passatger llisa i molt espaiosa que, juntament amb la climatització especial del seients de darrera,

dóna un elevat grau de comoditat als usuaris.

Està dotat d'una mecànica robusta i fiable, col·loca el



El Nissan-Prairie és un cotxe amb dimensions de furgoneta petita

taxista en un lloc de conducció elevat que aconsegueix d'eliminar els angles morts de visió, la qual cosa augmenta considerablement la seguretat. D'altra banda, aporta un sistema doble de combustió, per mitjà de gasolina/gas-oil i per mitjà de gas líquid de propà (GLP). Aquest sistema permet una gran autonomia de desplaçament i la possibilitat de fer servir tots dos tipus de combustible lliurement.

## Metrocab i Espace

La segona opció la presenta la firma anglesa Austin Rover, amb el Metrocab, un vehicle especialment condicionat pel servei de taxi. Aquest cotxe, que actualment equipa el servei de taxi de Londres, és l'únic vehicle dissenyat específicament per desenvolupar el servei de taxi.

La tercera opció és el Renault Espace, un vehicle més pròxim a la furgoneta que no pas al turisme, dotat d'unes grans prestacions d'amplitud i potència que també el fan idoni per desenvolupar el servei públic de transport de viatgers.

A més a més, Emelba va presentar una quarta opció que va ser descartada per la recent suspensió de pagaments de l'empresa. Aquest projecte es limitava a una operació de recarrossatge, per ajustar-se a les noves dimensions que exigirà l'EMT, de xassis i motors de Seat.

## TELÈFONS A MÀ

### Informació a l'usuari

Generalitat:	302 47 00
Ajuntament:	302 00 00
Entitat Metropolitana del Transport:	336 61 61
Telèfon Groc:	336 00 00
Bombers:	080
Guàrdia Urbana:	092
Polícia Nacional:	091
Creu Roja:	205 14 14
Ambulàncies Creu Roja:	300 20 20
Ambulàncies Municipals:	329 77 66
Hospital Clínic:	323 14 14
Accidents de trànsit a la carretera:	352 61 61
Trànsit urbà:	325 03 00
Dipòsit de vehicles:	223 98 69
OCUC:	317 70 10
Aeroport:	379 27 62
RENFE:	322 41 42
Tren a l'aeroport:	379 00 00
Ibèria:	301 92 93
Port de Barcelona:	318 87 50
Patronat de Turisme:	215 44 77
Transmediterrànea:	319 82 12
Oficina Olímpica:	432 19 92
Reial Automòbil:	200 33 11
Objectes perduts:	301 39 23
Ràdio Tràfic:	318 08 70
<b>RÀDIO-TAXI amb servei TAXI-CARD</b>	<b>Ràdio Taxi</b>
Barcelona:	300 38 11
Servei Taxi:	330 08 04
Taxi Mòbil:	358 11 11
Tele-Taxi:	212 22 22
Barna-Taxi:	357 77 55
Barna-Exprés:	322 22 22
Auto-Taxi:	322 11 12

## SALUT: El "footing"

### Córrer és sa, barat, còmode i fàcil

Córrer és barat, còmode i fàcil. No requereix buscar companys per formar un equip ni saber les regles d'un joc determinat. L'equip esportiu per fer *footing* no és car o almenys és molt més barat que el que s'utilitza a altres esports, i és còmode perquè no està subjecte a horaris, sinó que nosaltres mateixos podem buscar el moment més adequat per sortir a córrer.

Cal, però, pendre unes quantes mesures si mai hem fet esport o fa molt temps que no en practiquem. Es recomana començar de mica en mica, no més de deu minuts el primer dia i anar augmentant progressivament. És convenient controlar les pulsacions

sense passar mai de les 150 per minut i procurar que al cap de cinc minuts de repòs hagin baixat fins a reprendre el ritme normal. Les persones que pateixen alguna malaltia de ronyó han d'evitar, en principi, aquest esport.

No és aconsellable córrer fent la digestió però tampoc amb l'estómac buit. Els esportistes d'èlite acostumen a menjar unes tres hores abans, normalment productes rics en hidrats de carboni. La roba ha de ser còmoda, no molt ajustada però tampoc molt folgada, ja que en tots dos casos pot produir freds. És convenient portar unes sabatilles d'esport que tinguin un bon taló per amortir el cop que rep tot el cos.



El parc de l'Oreneta permet passar un dia a l'aire lliure

## EL PASSEIG DEL DIJOUS

### Un viatge en tren pels més petits

Aprofitant que comença el bon temps, proposem per aquest dijous un passeig pel parc municipal del Castell de l'Oreneta. El parc és justament darrere el monestir de Pedralbes, als primers esteps de la serralada de Collserola, i permet als ciutadans disfrutar d'un dia al aire lliure sense haver de sortir de la ciutat. El recorregut, en taxi des del centre de la ciutat i en condicions normals de trànsit, pot costar unes 700 pessetes. El passeig és ideal, sobretot pels nens, ja que en el parc hi han molts jocs infantils. Recomanem, especialment pels més petits, la visita al parc el primer i tercer diumenge de cada mes, ja que aquests dies fun-

ciona d'onze a una del matí un tren en miniatura que va ser cedit a l'Ajuntament de Barcelona per l'Associació d'Amics del Ferrocarril. Com que som al costat del monestir de Pedralbes, no estaria malament fer-hi una visita.

L'horari del monestir és de dos quarts de deu a una del migdia de dimarts a diumenge i l'entrada costa 85 pessetes, excepte els festius, que és gratis. Per més informació sobre el monestir es pot trucar al 203.92.82. Si ens agafa l'hora de l'aperitiu, podem dirigir-nos a Casa Tomás, al carrer Major de Sarrià. A Casa Tomás, amb el seu ambient típicament estudiantil, serveixen les millors patates braves de Barcelona.

## LA NIT DEL TAXI AL POBLE ESPANYOL

11 de juny de 1988 a partir de les 10 del vespre

Actuació de:

MÀGIC ANDREU - ORQUESTRA PLATERIA  
DIABLES DE SABADELL - CLOSE UP  
I GRAN ACTUACIÓ SORPRESA

Hi haurà grans premis i obsequis per als assistents

Amb l'entrada es tindrà dret a una consumició i a participar en els sorteigs de fabulosos regals que s'aniran realitzant al llarg de la nit.

Per comprar les entrades truqueu al telèfon groc 336 00 00.

PREU ÚNIC: 500 PTES.

## RÀDIOTAXI BARCELONA



Tel.  
**300 38 11**

**EL MILLOR TAXI AL SEU SERVEI**

## LA CARRERA

## "Gafe"

Jo estava deprimida i ell era, si més no, una mica gafe. Em va dir que m'havia d'animar, sortir i veure coses que em distraguessin de la meua melancònia. Va aconseguir arrossegar-me al carrer, fer-me entrar en un taxi i portar-me a veure l'espectacle de Pina Baus. Absolutament adient pel meu estat d'ànim. El seu espectacle pertany a la més pura tradició existencialista, amb trets d'humor, càustic i més negre que una mina abandonada. Els acudits em posen a la boca un rictus somrient i alhora mostruós. Tot plegat, l'espectacle de Pina Baus és com un *déjà vu* oníric perquè, al cap i a la fi, la matèria dels nostres somnis té molt de Pina Baus, Beckett i Ionesco. Quan el pobre noi em truca l'endemà, continuo trista. "No et preocupis -em diu-, ens oblidarem de transcendències depriments i anirem a veure una comèdia frívola". Però el pobre no deixa de perseverar en la mala sort. Agafem un taxi i em porta a veure *Hechizo de luna*. Durant tota la pel·lícula, ni un sol instant deixo de pensar en el que podria i no podria fer la cirurgia per tal de millorar el meu rostre i el meu cos. La meua depressió evidentment empitjora. Merda. Ell, tot bona voluntat, em proposa una copa al Nick Havanna. Entrem tot just quan tanquen. Decididament, ell és gafe. Jo, que ja no puc més, esclato en plors.

Blassa d'Abadies

Javier Gurruchaga és actualment un dels personatges més populars de la petita pantalla. *Viaje con nosotros* ha assolit els primers llocs d'audiència de Televisió Espanyola. En aquest programa, Gurruchaga, polifacètic, fa de presentador, canta, interpreta, actua, juga, escull els convidats, col·labora amb els guionistes... La seva preocupació de sempre és no encasellar-se. I ho aconsegueix.

## "Ara estic francament estressat"

Senyor Gurruchaga: sap que li diuen el Schwarzenegger espanyol?

No m'estranya: deu ser per guapo, no?

-Perguapo i per home dur: sembla que a vostè no li afecten els continus canvis que hi ha a Televisió Espanyola.

És veritat, jo he tingut sempre molt bona acollida a la casa. Des del 1979 estic sortint a televisió, bé com a Gurruchaga, bé com a Orquesta Mondragón. L'any 1985 em van dir si volia col·laborar en cinc programes i ja no em van deixar anar-me'n: n'he fet més de cent! En el meu cas puc ben dir que no m'han afectat ni canvis ni ideologies.

Pel que fa a *Viaje con nosotros*, va ser vostè qui va plantejar el programa o l'hi van oferir?

-Me'l va proposar directament Pilar Miró. Jo no havia pensat -almenys en aquell moment- en un projecte semblant, però l'experiència

de *La Bola de Cristal* i *La Tarde va fer creure a Pilar Miró* que jo podia ser el candidat per un show d'aquest tipus. La idea em va semblar prou bona. A part de cantar, era una ocasió ideal per entrar dins el món de la interpretació i de l'actuació.

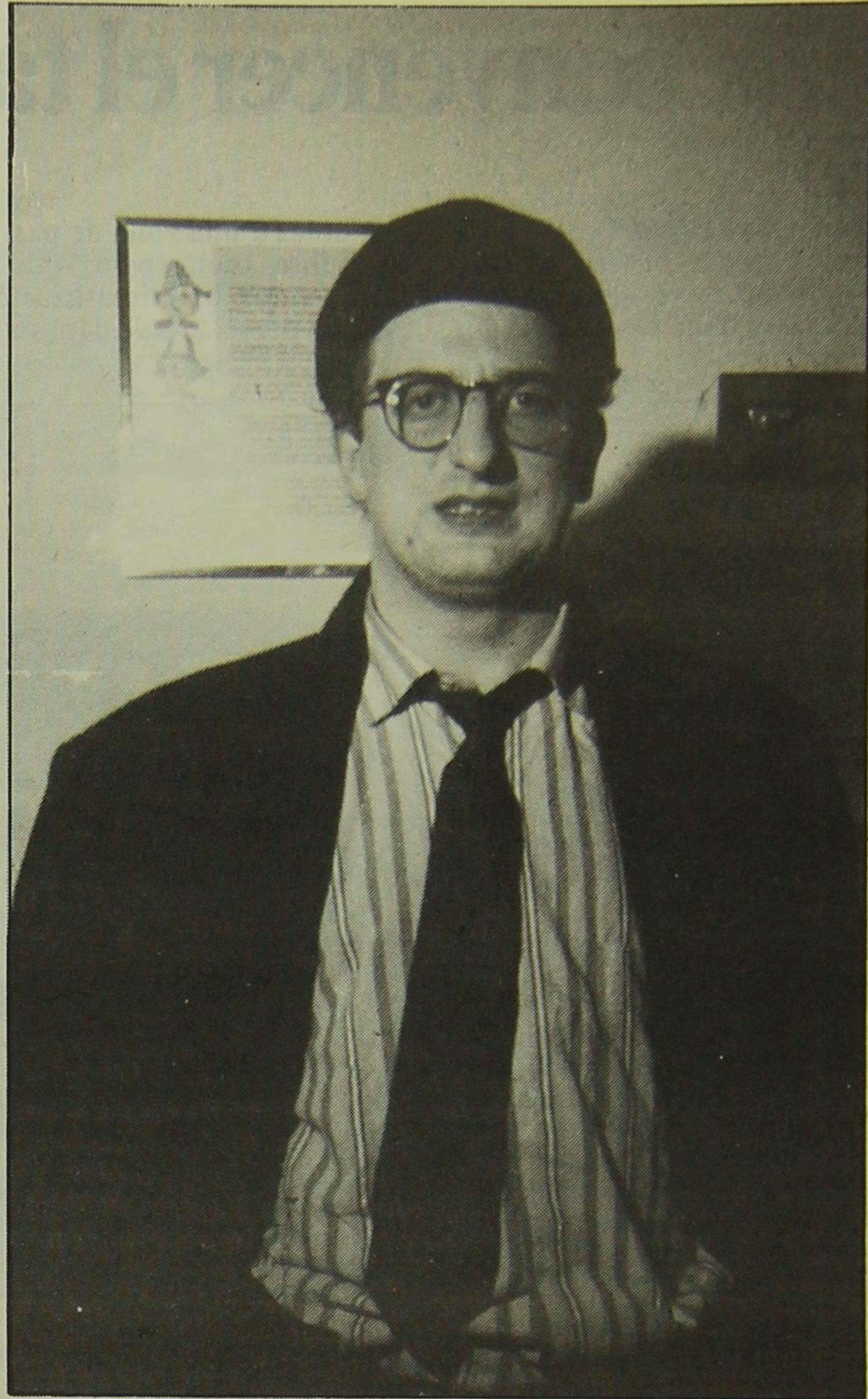
I, a vostè, això li encanta...

-M'agrada fer de tot: teatre, cine, televisió, cantar, anar de gira amb l'orquestra o gravar discos.

Per cert, què tal l'experiència amb el disc de la Sara Montiel?

-Divina: la Sara i l'experiència. De fet, plegats només cantem una cançó meua, amb lletra de Joaquín Sabina, el *Fúmame, fúmame*. També ella interpreta *La Violetera* amb Montserrat Caballé. És un disc que només li faltava la dedicatòria de Camilo José Cela: "Sara és una de les dones més *calxondes* de l'Occident europeu: gràcies a Déu i sigui dit amb tots els respectes". Així es parla!

## JAVIER GURRUCHAGA



Javier Gurruchaga

El senyor Camilo José Cela també va intervenir en el seu programa, oi?

-Sí, i haig de dir que és un dels personatges que tornaria a convidar demà mateix al programa.

Quin és el *piropo* que li agrada

que li dediqués el senyor Cela?

-Deixi'm pensar... Doncs miri, un de ben senzill: "Javier Gurruchaga, vostè és un *entertainer*. Potser perquè jo em definiria així, com un *entertainer* que no vol deixar de

cantar ni de divertir.

Parlant d'entretènia, no creu que, si es va amb bona companyia, es pot ser millor *entertainer* dalt un taxi, que no conduint un mateix?

-Sense cap mena de dubte. Si vas amb taxi pots parlar, riure, gesticular. A més: imagini's dos amics que acompanyen a casa una senyora. El pobre que condueix està en inferioritat de condicions... En aquest cas és imprescindible agafar un taxi.

Són moltes les vegades que se li fa imprescindible afagar-lo?

-Totes. No tinc carnet. Ja m'explicarà com ho he de fer! A més, no em sedueix gens conduir: prefereixo que em portin.

O sigui que viatge més amb taxi que en globus?

-Li diré un secret: tinc pànic d'anar en globus!

Ja veig que vostè és una persona que li agrada tocar de peus a terra...

-S'ha de tocar de peus a terra si un no vol clavar-se una gleva. És clar que anant en taxi també pots tenir un disgust, però és menys probable. Sóc una persona amb grans inquietuds, ambiciosa en el treball i amb moltes ganes de fer coses: a vegades fins i tot per damaunt les meves possibilitats físiques. En aquests moments estic francament estressat.

Quan es troba així, no té ganes d'agafar un taxi i anar-se'n el més lluny possible?

-Fins ara, quan m'he sentit molt aclaparat per la feina, he preferit quedar-me al llit o anar a fer un passeig pel carrer. Cregui'm, en aquests moments, el que menys ganes tinc de fer és viatjar.

Júlia Jan



**TAXI CARD,**  
**LA FORMA MÉS EFICAÇ**  
**DE CIRCULAR**



Cetramsa

Informació i Promoció del Transport Metropolità

ENTITAT METROPOLITANA  
DEL TRANSPORT

La TAXI CARD és una targeta per pagar el taxi, que constitueix una autèntica innovació a nivell mundial

La TAXI CARD significa la possibilitat de pagament net, còmode i sempre a punt. Permet dotar d'un instrument de treball més a qui es desplaça contínuament per motius professionals. Ajuda a controlar de forma eficaç les despeses de transport a l'empresa. És molt adequada per a viatges imprevistos.

La TAXI CARD fa més rendible el seu temps i la seva capacitat de gestió.

La TAXI CARD té una modalitat -la targeta temporal- que a tots els avantatges descrits, uneix els del prestigi i la comoditat: amb la TAXI CARD temporal vostè podrà obsequiar convidats, congressistes, assistents a fires i convencions, i estalviar temps i diners.

TAXI CARD, la forma més eficaç, ràpida i còmoda de circular per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Per més informació 336-00-00



**RÀDIO TRÀFIC**  
**96.9 FM**

BCC BARCELONA CADENA CATALANA

*La Via Ràpida*

Ajuntament de Barcelona  
Jefatura Provincial de Tráfico  
Reial Automòbil Club de Catalunya  
Cetramsa (Informació i Promoció del Transport Metropolità)

Rambles, 126 - Tel. 318 08 70 - 08002 BARCELONA

I recordi, cada dijous, en el Brusi



DIARI DEL TAXI