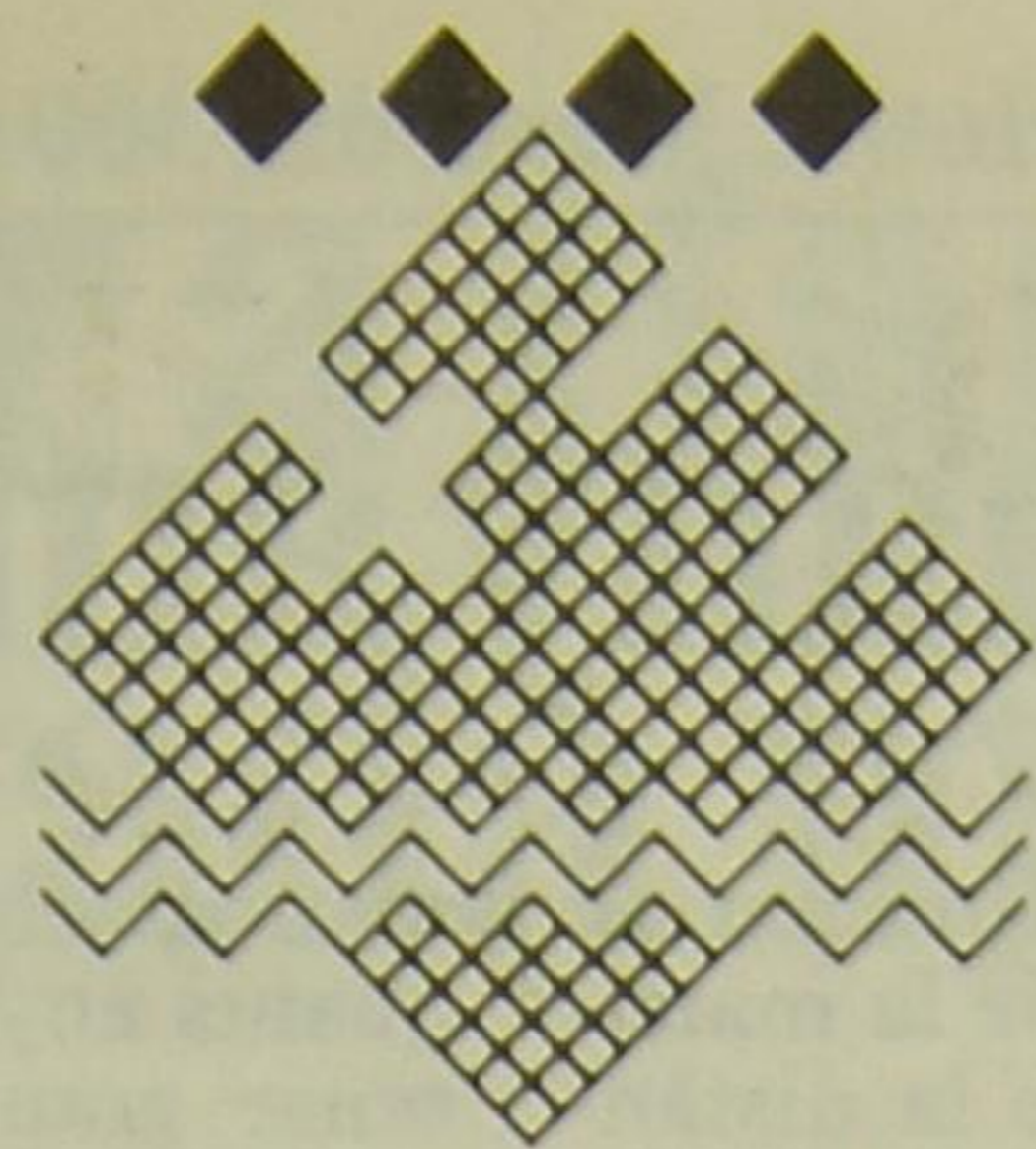


Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

Número 0037

DIARI DEL TAXI

Perfil del conductor de Barcelona

El perfil del conductor de Barcelona, elaborat pel Gabinet d'Estudis Aplicats per encàrrec de l'àrea de Transports i Circulació de l'Ajuntament de Barcelona, correspon al d'una persona insolidària, disposada a aparcar "on pugui", i contrària a pagar les multes que li posen per aquest motiu. Per damunt de tot, aquest prototip de conductor té por que li retirin el permís de conduir. Aquest subjecte veu en el cep el màxim "representant repressiu" i ho considera un càstig que no soluciona en absolut cap problema circulatori.

La Guàrdia Urbana, com a cap visible de l'administració local a l'hora de regular i sancionar el trànsit, ocupa el primer lloc a la gradació de culpabilitats. A continuació hi situa els conductors d'autobusos i els taxis. Al tercer lloc hi ha els altres conductors i, en últim lloc, la culpa recau damunt el propi "jo".

En relació amb el fet de si a Barcelona es condueix bé o malament, s'ha vist que la majoria de la població enquesta pel Gabinet d'Estudis Aplicats considera que "ells" condueixen bé i que la circulació a Barcelona és, amb tot, correcta.

Aparcar on es pugui

El 43% dels enquestats pel Gabinet d'Estudis Aplicats es mostren partidaris de "aparcar on es pugui". Malgrat tot, segons l'estudi, l'aparcar és el factor més molest a l'hora de circular per Barcelona, mentre que la por a les multes o al cep ocupen els últims llocs.

Hi ha, segons l'estudi, una acceptació generalitzada a "saltar-se" la llei pel que fa als aparcaments sempre i quan "no es perjudiqui". Es considera que ha d'haver-hi més permissivitat pels apar-

caments que no perjudiquin, encara que es faci més lent el trànsit, i més duresa en aquells que realment ho fan, com és el cas dels cotxes estacionats gual, en un carrer estret, etc...

Contra la grua

El 87% de les 1.769.478 multes imposades per la Guàrdia Urbana el 1987 corresponien a denúncies per mal aparcament. Només una de cada tres arriba finalment a pagar-se. L'enquesta reflec-

teix que el conductor barceloní no considera "digna" aquesta sanció i la troba "injustificada i injusta".

Respecte a les actuacions de la grua, les respostes resulten certament agressives. Un 60,9% dels homes entrevistats i un 44,4% de les dones es mostren contraris a la grua, en què veuen "un element negatiu, odiat", encara que, paradoxalment, la consideren "un mal necessari".

El conductor de Barcelona considera la pèrdua del

permís de conduir com la mesura coercitiva més forta "perquè suposa la pèrdua de la possibilitat de conduir". El cep provoca en el conductor de Barcelona sentiments negatius, "ja que no soluciona el problema de la circulació i s'evidencia com un pur càstig repressiu" que potencia la imatge d'una Guàrdia Urbana "capritxosa i ineficax".

L'estudi quantifica en uns 6.000 els conductors que insisteixen a provocar retencions de trànsit i s'atreixeixen

a obtenir amb el seu vehicle un pas de vianants o condueixen amb risc per la integritat seva i de la resta de conductors i vianants. Aquests són els més propensos, segons l'estudi, a les paraules fora de tot i a la irritació.

Cotxe malmès

El risc que el cotxe pugui ser malmès o espatllat és pel conductor tipus molt més coercitiu que qualsevol mena de senyalització o mesura que tingui com a funció la

solidaritat social. El conductor no es comporta, en cap moment, amb la solidaritat social, sinó amb un interès personal.

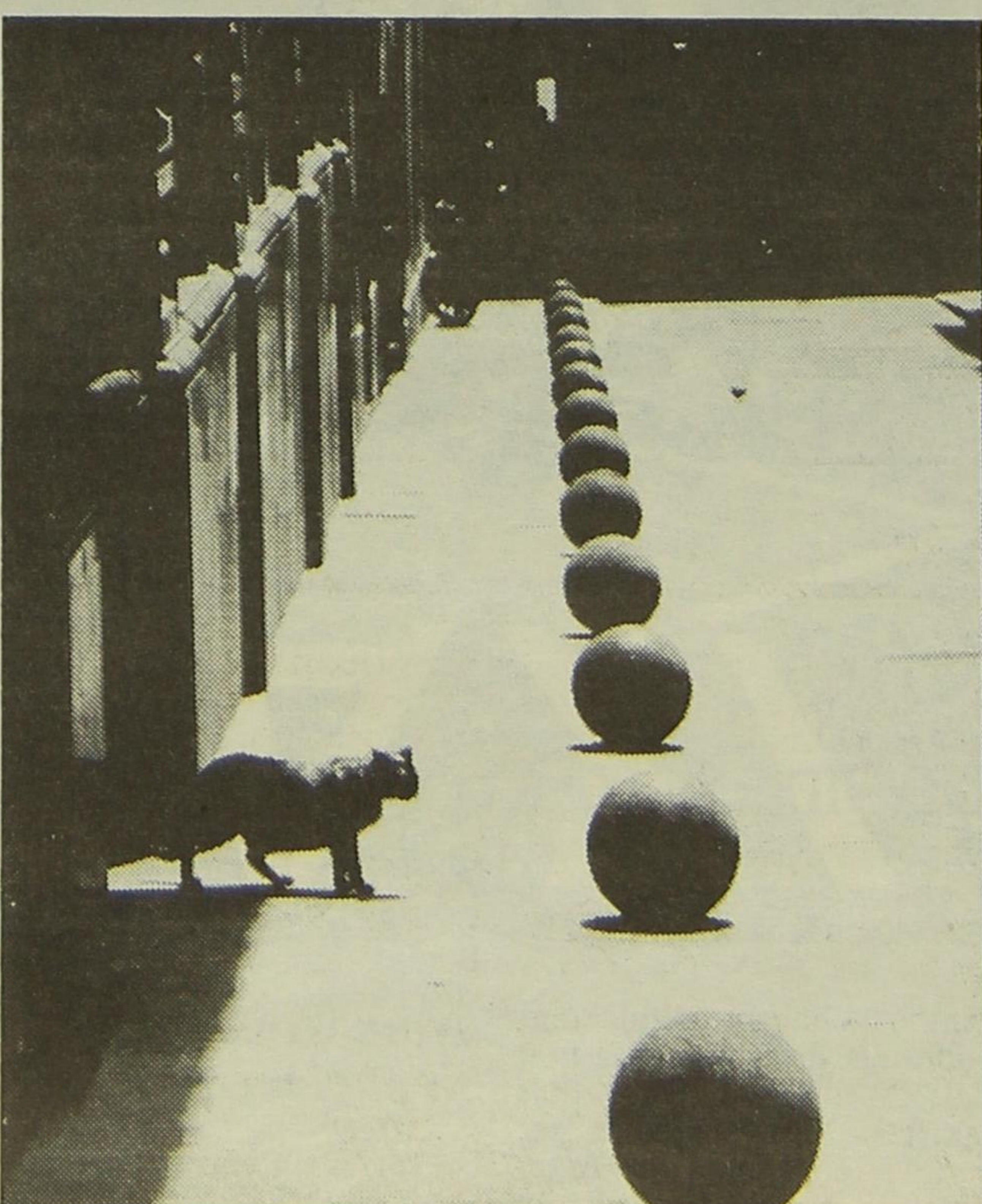
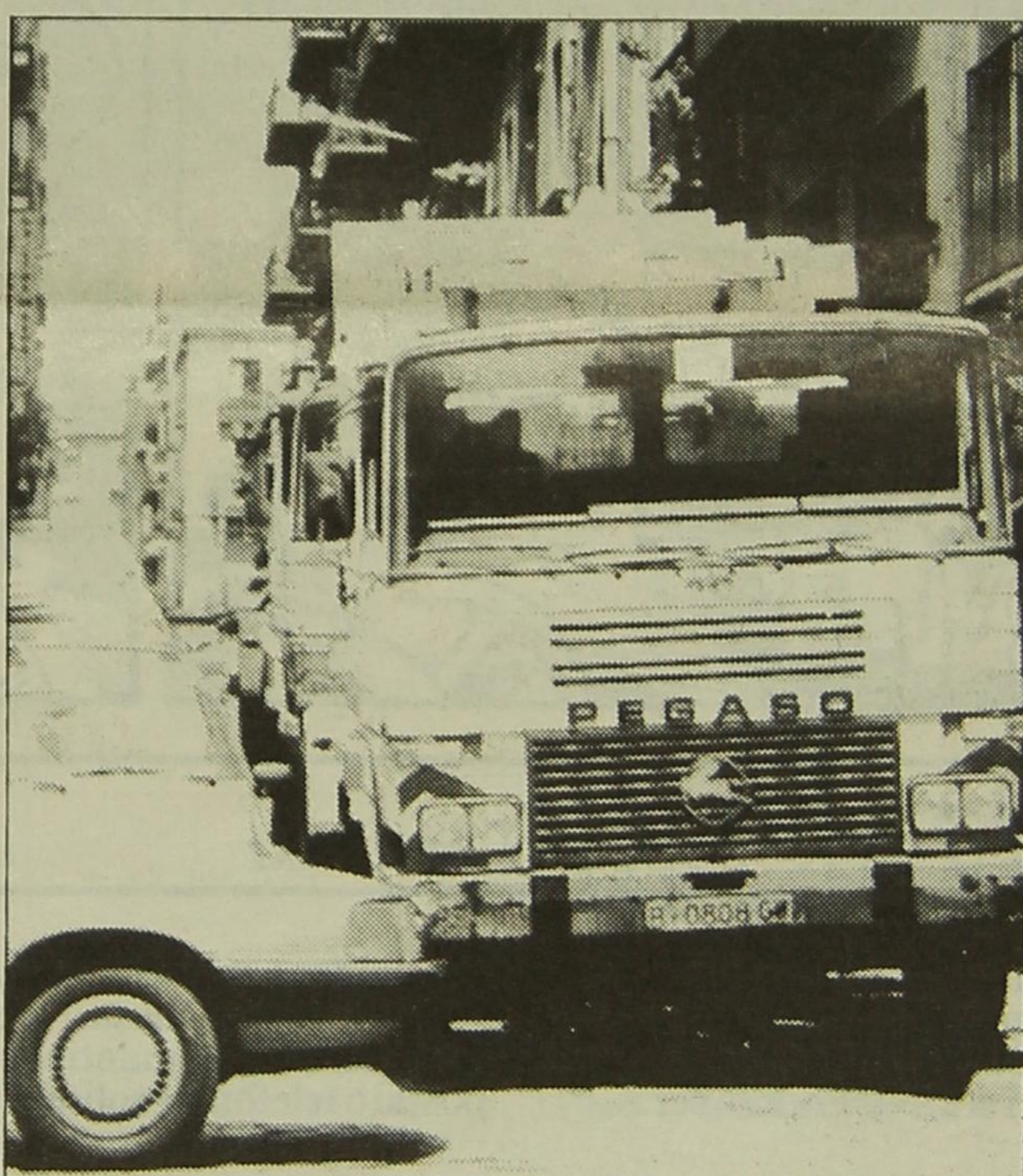
El conductor de l'estudi té una edat situada entre els 30 i 35 anys, pertanyent a la classe mitja, té estudis mitjans o superiors, desenvolupa la seva activitat professional en càrrecs mitjans o alts en petites empreses i té més de tres denúncies per infraccions de trànsit.

En aquesta relació hi figuren uns 12.000 propietaris de vehicles que tenen l'embargament pendent. Aquesta relació va estar encapçalada per un conductor que els últims quatre anys va ser denunciat 583 vegades per infraccions de trànsit. Quan se li va pendre el cotxe i davant la imminent subhasta d'aquest, el "contumax" conductor va preferir saldar el mig milió de multes i recuperar el vehicle.

Els que preocupen més

Els més preocupants són els 200 conductors que sumen cada any més de 10 denúncies. Són ells, segons l'estudi, els que generen perill per la resta de conductors. No obstant, segons l'estudi, el 50% dels propietaris de vehicles acaben l'any sense cap denúncia i un 25% només té una sanció anual.

L'estudi reflecteix que la possibilitat que el conductor utilitzi el transport públic és molt remota. Entre les infraccions en què es veu més justificada una actitud repressiva es poden citar: saltar-se un semàfor en vermell, la línia contínua, l'aparcar obstructiu i l'excés de velocitat. Al contrari, es considera que hauria de tolerar-se l'aparcar a la vorera o en doble fila, sempre que no perjudiqui la circulació.



Per damunt de tot, el conductor té por que li retirin el permís de conduir

El 43% dels enquestats són partidaris d'aparcar on es pugui

En general, està acceptat "saltar-se" la llei respecte als aparcaments

El 87% de les multes imposades durant l'any passat són per mals aparcaments

El conductor està disposat a aparcar "on sigui", però es preocupa pel risc que el cotxe pugui ser malmès o espatllat

Motor: Mercedes 300 CE

Un alemany amb classe

Mercedes és una de les marques elitistes per excel·lència. Qui té un Mercedes té alguna cosa més que un cotxe d'extraordinaris acabats i millor presència. És un signe d'identitat amb un determinat estatus social. Un Mercedes no necessita ser el més ràpid per demostrar la seva categoria i fer-se notar.

El Mercedes 300 CE és un bon exemple de cupè de bones prestacions amb el segell de la marca alemanya. Si bé no és dels més ràpids de la seva categoria, sí que es tracta d'un dels models més polivalents i aptes per tots els carnets. Això representa que, malgrat les prestacions d'alt nivell, el funcionament, molt suau i precís, està a l'abast de la majoria de conductors. De tot aquell conductor amb un bon saldo bancari, és clar, i amb ganes de fer-ho saber als altres.

Com a casa

L'interior és digne de la sala d'estar de moltes cases i té detalls que donen gran seguretat als ocupants. El cinturó de seguretat, per exemple, es posa automàticament a l'abast del conductor en el moment en què es tanquen les portes. De la mateixa manera, quan aquestes s'obren, els seients davanters, que donen accés a les places posteriors, es desbloquegen ells sols.

Els instruments, molt clàssics, són de bones dimensions i fiables. L'espai habitable pels passatgers que viatgin al darrera és una

mica més limitat que no en el model berlina de la mateixa gamma, ja que la distància entre eixos és més petita.

El motor, de 2.962 centí-

metres cúbics, ja fa uns quants anys que és al mercat sense grans canvis i l'equipen altres models de la marca. És un sis cilindres en lí-

nia realitzat amb materials lleugers, que equipa injecció electrònica. La potència, una mica per sota de models homònims de la competència,

és de 188 cavalls a un règim de 5.700 revolucions per minut, suficient per fer córrer el 300 CE a 225 km/h. La força del motor es fa notar des de revolucions molt baixes i els avançaments són sempre segurs. Triga només 16.5 segons a accelerar sobre una distància de 400 metres.

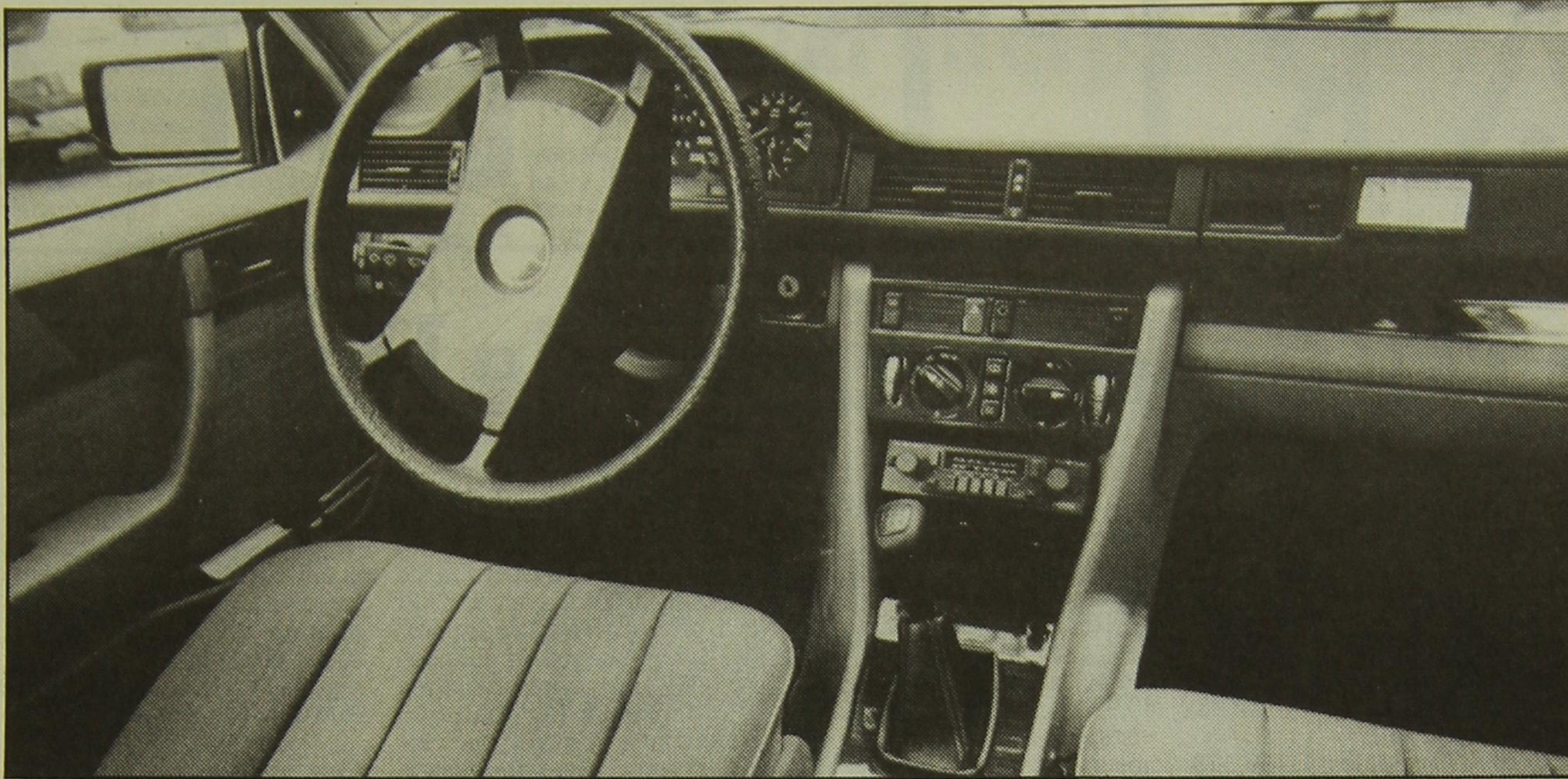
Segur i estable

El consum, com correspon a un cotxe d'aquestes característiques, difícilment baixa dels 10 litres als 100 quilòmetres, siguin quines siguin les condicions d'ús.

El comportament és extremament segur i estable en la majoria de situacions, encara que aquest Mercedes es decanta per traçats amplis i ben asfaltats de carreteres nacionals i autopistes. No hem d'oblidar que és un vehicle que fa més de quatre metres i mig de llargada.

A carreteres dolentes, però, es troba també molt a gust. La suspensió està confiada a la part posterior per cinc braços, que permeten mantenir sempre molt bona alineació en les circumstàncies més difícils. La direcció, molt precisa, assegura que el cotxe vagi exactament per on vol el conductor.

El preu del Mercedes 300 CE és 7.309.281 pessetes, encara que pot pujar bastant més segons els accessoris que es triïn.



L'interior d'aquest Mercedes és digne de la saleta de casa. Els instruments són de bones dimensions i molt clàssics



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 mantindrà correspondència postal o telefònica sobre el seu contingut.

Baixada ràpida de bandera

M'agradaria saber exactament quins són els meus drets quan pujo dins d'un taxi i quan el deixo. Ho dic perquè estic molt tipa d'agafar un taxi -n'agafo molt sovint ja que la meua feina m'hi obliga- i veure, just quan acabo de pujar-hi, que el conductor ja ha baixat la bandera.

Entenc que el taxista hauria de baixar la bandera just en el moment que el client li dona l'adreça exacta d'allà on vol anar, perquè és aleshores quan comença el servei. S'hauria de fer el mateix en relació amb l'arribada al punt de destí.

He observat que alguns taxistes, afortunadament són només una minoria, no paren el taxímetre fins que el client no està pagant la carrera, quan el seu deure, crec, és parar-lo immediatament quan s'arriba al punt final de destí. Suggerixo que, de la mateixa manera que s'indiquen en els taxis les tarifes,



també s'hauria d'informar sobre els drets i deures tant dels usuaris com dels taxistes. Moltes gràcies per endavant. **Maria José Martínez / Santa Coloma de Gramenet.**

Només una mica de paciència

Al carrer Calàbria cantonada amb Gran Via sóc testimoni del grau de consciència civi-

ca que hi ha en aquest país. Un grau força inferior al d'altres països també membres de la CEE. Com deuen saber els lectors d'aquest diari, al carrer Calàbria hi ha la delegació de l'ONCE a Catalunya i per tant és freqüent que molts invidents esperin a la vorera per agafar un taxi.

Normalment van acompanyats d'una altra persona que els ajuda a trobar un taxi lliure. Sabent la dificultat que comporta això pels invidents, trobo incívic que els conductors dels vehicles no tinguin paciència per esperar que el cec pugui al taxi.

L'altre dia vaig presenciar un espectacle vergonyós. Tots els conductors tocant el clàxon com si en aquells segons d'espera els anés la vida, quan tots sabem que a Barcelona els embotellaments per causes molt menys humanes són el pa de cada dia. Jo només vull demanar una mica de comprensió i civisme. Al final, tots en sortiríem beneficiats. **Anna Muné / Sant Boi.**

Festa Gran del TAXI

◆ DIA

19 de desembre de 1988

◆ LLOC

SCALA Barcelona
Passeig de Sant Joan, 47-49
Barcelona

◆ PROGRAMA

Sopar
Espectacle "Scala Gran Carrusel"
Repertiment d'obsequis als homenatjats
Ball

◆ HORARI

L'acte s'iniciarà a les 20,30 h.


Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

Aparcar a Barcelona, cada vegada més difícil

A Barcelona hi ha 162.000 vehicles que no poden aparcar en el seu barri residencial en condicions de legalitat, segons un estudi de Miguel Moll i Lluís Sitjes, consultors de Serveis d'Enginyeria del Transport SA. Aproximadament dos de cada tres vivendes no disposen d'una plaça d'aparcament, segons el mateix estudi.

Aquest dèficit de places residencials o nocturnes provoca, a més de la reducció de la capacitat vial, la il·legalitat del vehicle durant el temps de recerca d'aparcament i converteix els propietaris dels vehicles en infractors nats.

La distribució del dèficit per districtes és desigual i afecta no únicament els districtes antics sinó també els districtes de nova urbanització, destinats a vivendes per classe mitja o mitja baixa. Segons dades del 1986, el districte que presentava un dèficit més gran d'aparcaments era Sant Martí, amb un 21% sobre el total, seguit per Sans-Montjuïc, amb un 15% de dèficit.

Horta-Guinardó i Nou Barris presenten un 14% de dèficit, Ciutat Vella un 9%, Sarrí-Sant Gervasi un 8%, l'Eixample un 7% i les Corts i Gràcia un 3% i un 1% respectivament.

La distribució del dèficit

canvia durant el dia. S'incrementa en algunes zones, principalment al centre, on es concentren els serveis terciaris (botigues, bancs, grans magatzems, restau-

rants...) i es redueix a les zones residencials. El dèficit diürn a Barcelona és motivat principalment pels nombrosos viatges, la majoria laborals, que es fan en el

centre de la ciutat.

Nombre de places

Barcelona disposa de 432.000 places d'aparcament, de les quals un 39% estan

situades a la via pública. El 2,5% de les places de la calçada estan subjectes a regulació temporal i tarifària, sobretot a les zones més terciaritzades de la ciutat.

El 61% de places restants es distribueixen entre els aproximadament 4.000 garatges privats i els més de 800 pàrquings públics. Les quasi 80.000 places dels pàrquings de veïns, en general sense vigilància, tenen una capacitat mitjana inferior a les trenta places.

La situació, segons l'estudi, és especialment conflictiva al centre de la ciutat, on hi ha 30.000 places d'aparcament, de les quals només un 23% corresponen al carrer i les 23.000 restants pertanyen a garatges i pàrquings públics.

La demanda d'aparcament residencial a Barcelona era el 1986 de quasi 595.000 turismes un 7% superior a l'enregistrada el 1980, cosa que suposa una motorització de 350 turismes per cada mil habitants, allunyada encara de la de les grans ciutats d'altres països europeus.

L'estudi assenyala que a Barcelona s'efectuen diàriament prop de cinc milions i mig de viatges, dels quals quasi la meitat corresponen a vehicles privats, i d'aquests pràcticament el 85% corresponen a motius laborals.

L'utilització del vehicle privat es especialment significativa als viatges de gestions i treball. La llarga durada d'estacionament associada a motius laborals comporta el consum d'una bona part de l'oferta d'aparcament existent al carrer.



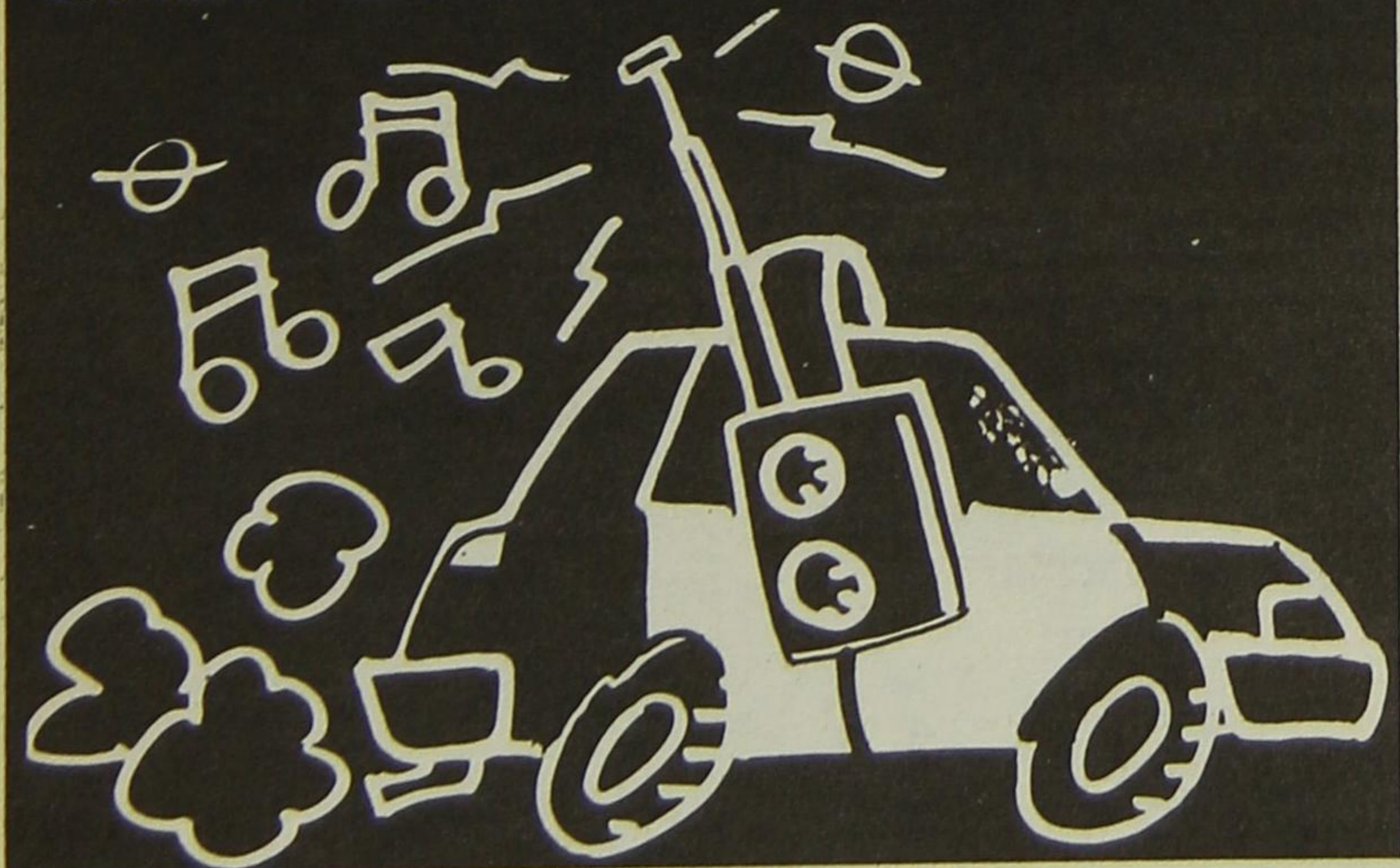
El dèficit de places residencials converteix els propietaris dels vehicles en infractors nats

La ciutat de Barcelona té un dèficit residencial de 162.000 places

Dues de cada tres vivendes no disposen d'aparcaments, segons l'estudi

EL MÓN DEL TAXI

CADA DIA A RÀDIO TRÀFIC



Tot sobre el Taxi i l'usuari. Informació en dies conflictius i aflluència en les parades. Ràdio Tràfic posa el món del Taxi al seu abast.

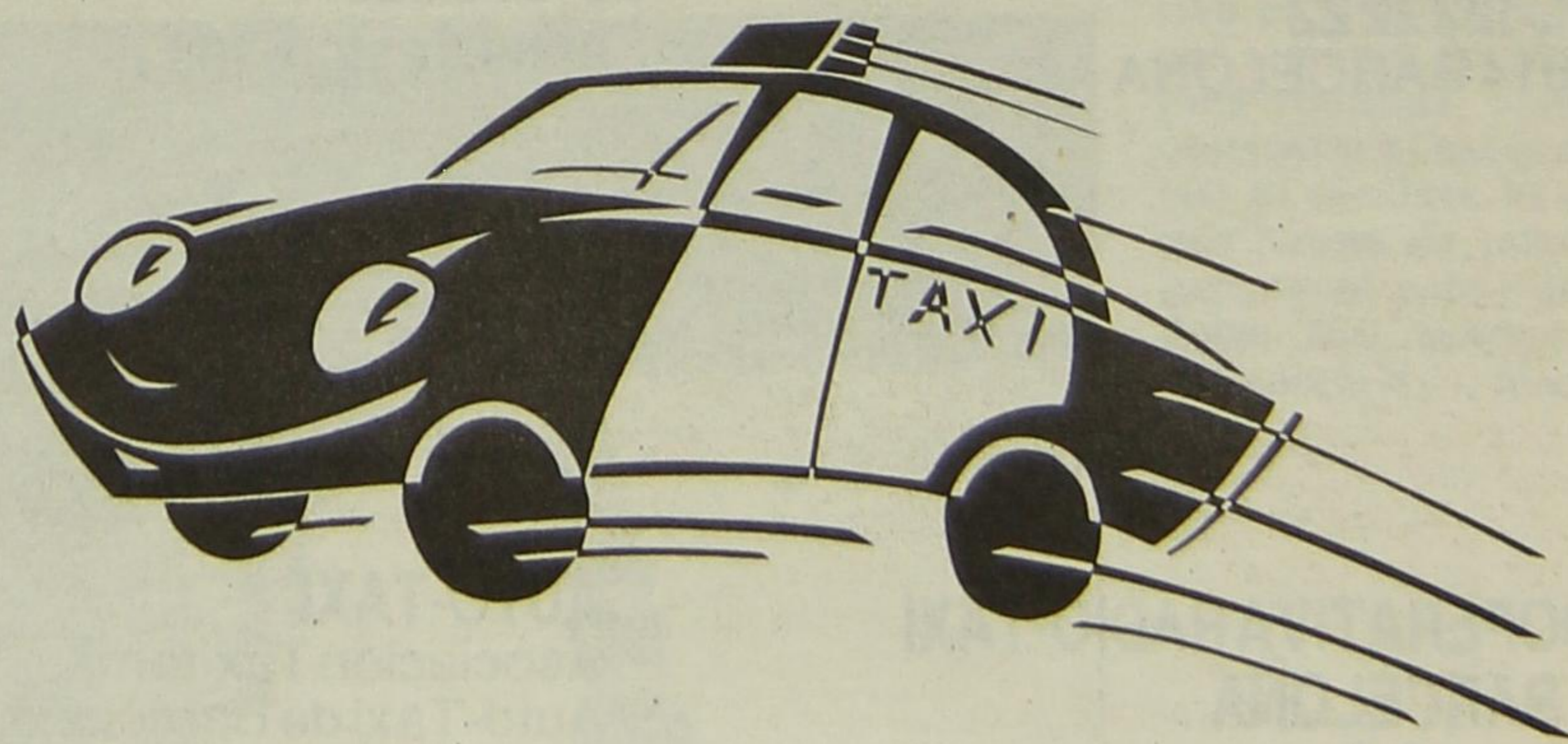


Butlletins del Taxi
Cada dia a les 12,15 i 17,15 h.



RÀDIO TRÀFIC
96.9 FM
BCC BARCELONA CADENA CATALANA

Fem un canvi d'aires.



Taxi, posa't guapo. Informa't al 336 00 00.

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBA

Ajuntament de Barcelona



ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT BARCELONA

LA CARRERA

MERCEDES MILÀ

"Typical"

Des del taxi que em porta suauement per les delicioses avingudes de Montjuïc, la ciutat i el port, des de la muntanya, es veuen esplèndids. I és que hi han coses que, realment, queden afavorides si les veus des de lluny. El taxista s'hi mostra d'acord, i jo prefereixo no esbrinar si el seu acord conté alguna mena d'indirecta respecte al meu humil físic. Espero que no.

Quan em diposita a les portes del nou i enlluernant Poble Espanyol, em dic que el tipisme d'aquest lloc ja no tindrà les implicacions perverses d'èpoques passades. Ara el Poble Espanyol serà una de les coses més catalanes i més freqüentades de què disposarà Barcelona quant a monuments artístics. Això ho certifica la intervenció del disseny modern en la remodelació, perquè hi ha alguna cosa més catalana que les seques (símbol antic) i el disseny (símbol contemporani)? Ho prova també l'afluència, el dia de la inauguració, de moderns i modernes, que venien a veure els canvis produïts.

El millor, sens dubte, és la gran quantitat de locals que hi ha. Sales de teatre, restaurants, galeries d'art, perruqueries i els bars de rigor. Tota una promesa de futurs entreteniments que convertiran un lloc oblidat en un espai viu.

Blassa d'Abadies

Mercedes Milà va començar a fer entrevistes per televisió a principis dels anys setanta. Des dels inicis fins avui, la periodista ha arribat a les cotes més altes de popularitat. En el seu programa *Dilluns, dilluns* de TV3, persegueix, setmana darrera setmana,

arribar al fons dels personatges més famosos. Aguda, clara, punyent i seductora els conquista amb el seu art i la seva professionalitat. "Intento crear una gran comunicació entre el convidat i jo. Si ho aconsegueixo, tot funciona de meravella".

Mercedes, li han donat moltes carbasses a la vida?

-Sí, i ara més que abans.

-Però vostè insisteix.

-A vegades, si la persona m'ha interessat molt, he arribat a anar-hi al darrera fins i tot quatre i cinc anys. Ja veu si en sóc, de constant.

-I què ha de tenir aquesta persona perquè vostè vagi tant de bòlit?

-Principalment ha de tenir moltes coses per dir-me. Ha de ser un personatge profund i atractiu.

-Quan ja ha aconseguit el sí què acostuma a fer?

-Doncs xerrar amb ell una estona llarga per estudiar-lo, per veure com és, com s'expressa, com es mou... Després ja no el torno a veure fins una hora abans, i alheores li explico algunes tècniques bàsiques.

-Estem parlant, naturalment, dels seus entrevistats. Tothom espera que els toqui els punts febles: els adverteix abans, els demana permís, o els agafa de sorpresa?

-Depèn. Amb segons qui et veus obligat a pactar, si no, no et vénen. N'hi ha molts que no tenen cap necessitat de sortir per televisió, i si hi accedeixen és per fer-te un favor. En aquestes circumstàncies estàs en inferioritat de condicions i has de pactar. I no em molesta dir-ho; és un dret del periodista, sempre que no deteriori l'entrevista.

-Tot i així, un cop acabat el programa, algú li ha dit: "Mercedes, oblidi'm!"?

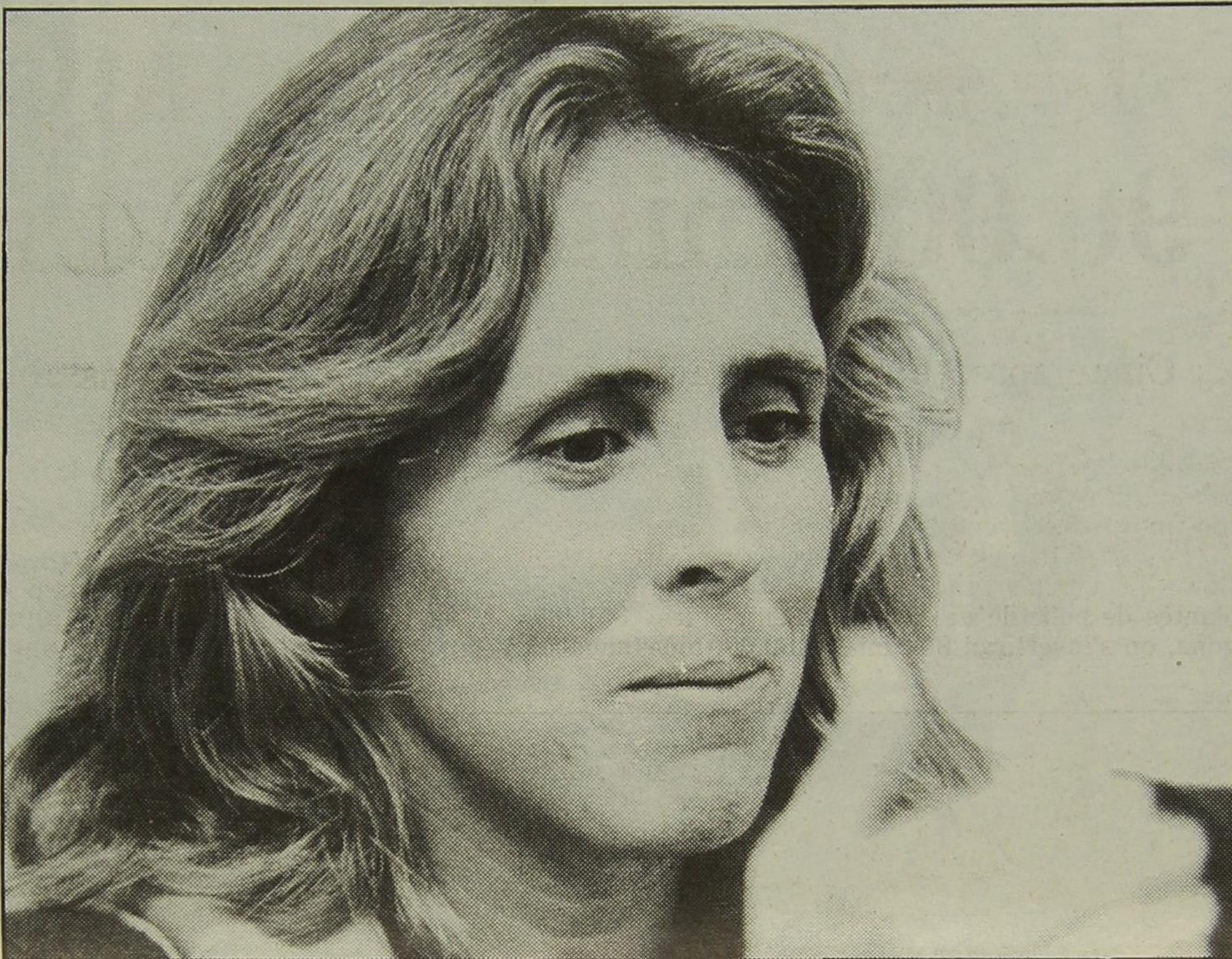
"Em costa trobar dones per entrevistar en el programa"

-El màxim ha estat: "Carai, has arribat molt lluny. M'has fet passar uns moments..."

-Vostè ha dit que s'enamora dels personatges. És aquest el seu punt feble?

-Ja m'agradaria que ho

fos! Per no, fa molts anys que tinc una relació de parella estable. El que passa és que, quan els coneixes tant a



La periodista ha arribat a perseguir cinc anys un personatge per poder-lo entrevistar

fons, arribes a estimar-te'ls i te n'enamores; però d'una altra manera, és clar.

-Vaja, que el seu marit no té per què sentir-se gelós.

-Em coneix prou bé. A més, com que és el productor del programa em té ben controlada.

-Deu ser que no s'adona de com desfà l'entrevistat amb la mirada. Sort que hi ha una taula entremig!

-I molt ben dissenyada, per cert. Em permet tenir-hi els papers i alhora sentir-me molt a prop del personatge. Necessito una certa intimitat amb ell, mirar-li els ulls i captar les seves més mínimes expressions.

-Deu ser per aquesta relació pseudoeròtica que prefereix convidar només personatges del sexe masculí?

-Ara sí que m'ha tocat un punt feble! Aquest tema em té preocupadíssima. O no trobo dones o em diuen que no, com la Teresa Pàmies. Espero que a l'acabar haguem pogut arribar a un equilibri. De moment, haig de reconèixer, i em sap greu, que *Dilluns, Dilluns* és un programa d'homes.

-Una dona taxista no estaria malament.

-Gens malament! A més, quan treballava a Ràdio Barcelona n'havia fet a centenars, d'entrevistes als taxistes. Va ser una relació molt maca que recordo amb molt carinyo. Ho tindrè en compte!

Júlia Jan

BARNA-TAXIS.C.C.L.
Cortada, 16-18 baixos 2a
Tel. 357 77 55
08035 BARCELONA

RADIO TAXI EXPRESS
Berlín, 4 bis 1r. cant.
Tel. 322 22 22
08014 BARCELONA

COOPERATIVA RÀDIO-TAXI DE BARCELONA
Taulat, 19-21 àt.
Tel. 300 38 11 - 300 39 05
08005 BARCELONA

EMPRESSES DE RÀDIO-TAXI AL SEU SERVEI

Targeta Taxi-Card
Servei permanent 24 hores
Sense marcar fins a la porta de recollida
Servei a empreses

AUTO-TAXI
Asociación Taxirama
Auto-Taxi de Barcelona
Hugo de Rocaberti, 6 baixos
Tels. 322 11 12 - 322 07 07
08014 BARCELONA

Busquen farmàcies de torn
Recullen encàrrecs
Acompanyen persones disminuïdes físiques
Acompanyen malalts a diàlisi
Acompanyen escolars

SERVITAXI
Maria Barrientos, 2-4-6
Tels. 330 03 00 - 330 08 04
08028 BARCELONA

TAXIMÓVIL, S.A.
Marqués de Foronda, 28-30
Tel. 358 11 11
08032 BARCELONA

RÀDIO TAXI DE CATALUNYA
Venus, 7, 4t 1a
Tel. 387 10 00
08914 BADALONA

TELE TAXIS A.L.
Manlleu, 1
Tels. 212 22 22 - 212 02 82
08035 BARCELONA

I recordi, cada dijous, en el Brusi

 DIARI DEL TAXI