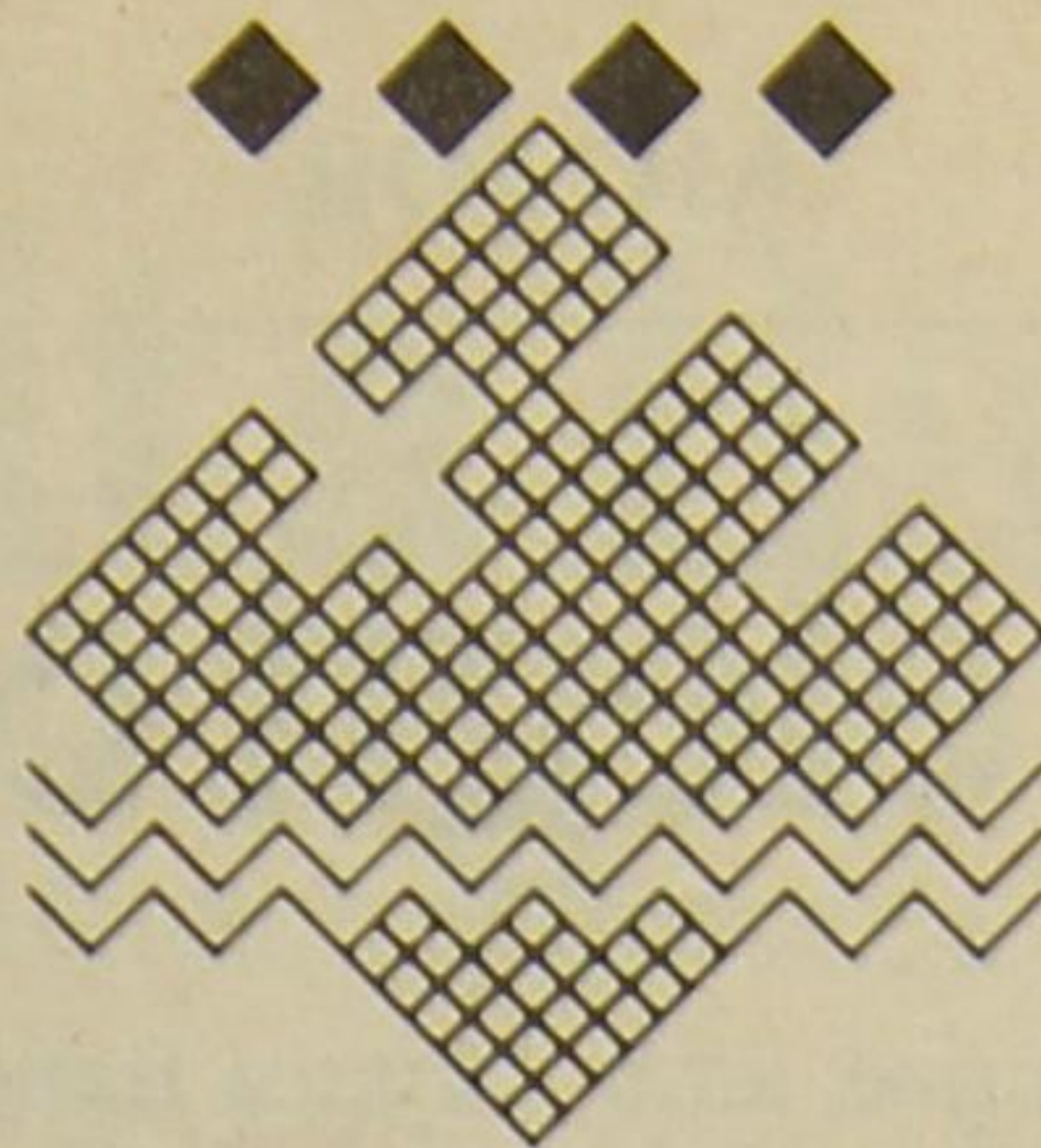




Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport



Número 0039

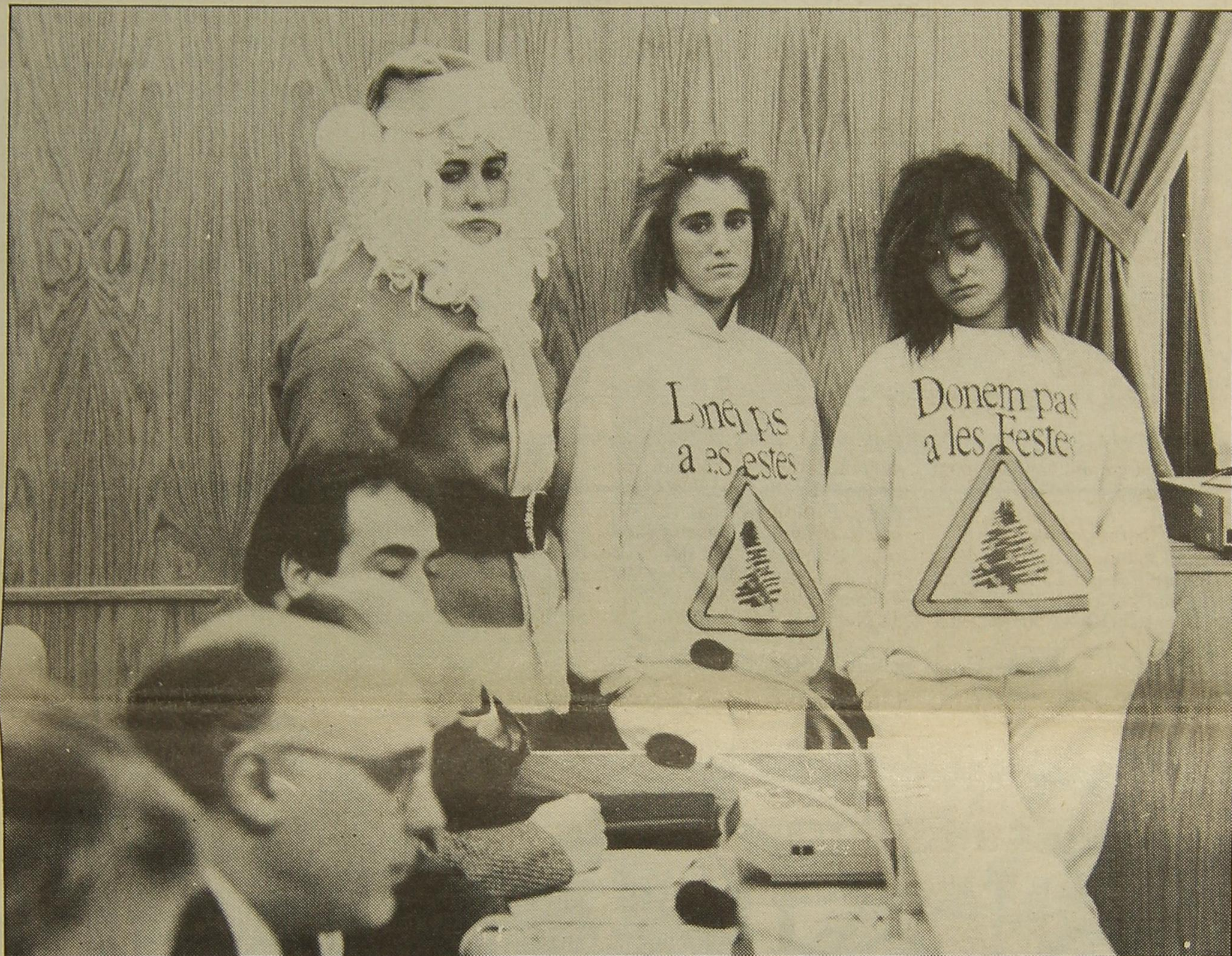
DIARI DEL TAXI

Les restriccions de trànsit duraran fins al dia 31 de desembre

El lema de la campanya és el mateix que es va utilitzar el 87

Les mesures volen incrementar la utilització del transport públic

El taxi és un dels principals protagonistes de la campanya municipal



La campanya "Donem pas a les festes" va ser presentada el dia 9 i durarà fins al 31 de desembre

El sector del taxi ha acollit "amb satisfacció" la campanya

L'Entitat del Transport edita un fullet per potenciar el taxi

Promoció de la utilització del taxi com a transport per anar a comprar

Els Reis de l'Orient, el metro i el taxi, protagonistes d'un espot

El taxi de Barcelona i àrea metropolitana va agafant, a mesura que s'acosten les festes de Nadal, més protagonisme dins la campanya municipal *Donem pas a les festes*. Barcelona aposta pel transport públic. Aquesta campanya, que va ser engadada per l'Ajuntament de Barcelona el dia 10 de desembre, i que durarà fins al 31 de desembre, preveu (vegeu el **DdB** de dissabte passat, dia 10) les restriccions de trànsit al centre de la ciutat en una zona compresa entre els carrers Mallorca, passeig de Sant Joan, carrer Comerç, passeig Colom, Paral·lel, les tres rondes i Urgell.

El protagonisme que a poc a poc va assolint el taxi com a transport públic dins aquesta campanya es reflecteix en els anuncis televisius que s'emeten per promocionar la campanya municipal. En una primera fase, els anuncis televisius mostren la parella protagonista, un matrimoni que utilitza el transport públic per desplaçar-se per Barcelona, ell el metro i ella l'autobús, per anar a recollir el nen a l'escola. Com a imatge de fons de l'espot apareixen dos taxis.

Protagonistes "reials"

En la segona fase de la campanya publicitària apareixeran els protagonistes reials

El taxi, transport clau per "donar pas a les festes"

de l'espot: els tres Reis de l'Orient. A l'espot que avui s'emetrà per primera vegada per televisió, un Rei Mag agafa el metro per assistir a la reunió on han de preparar

l'estratègia per repartir els regals, un altre agafa un taxi i el tercer agafa el seu cotxe particular. Evidentment, el que agafa el cotxe particular arriba tard a la cita.

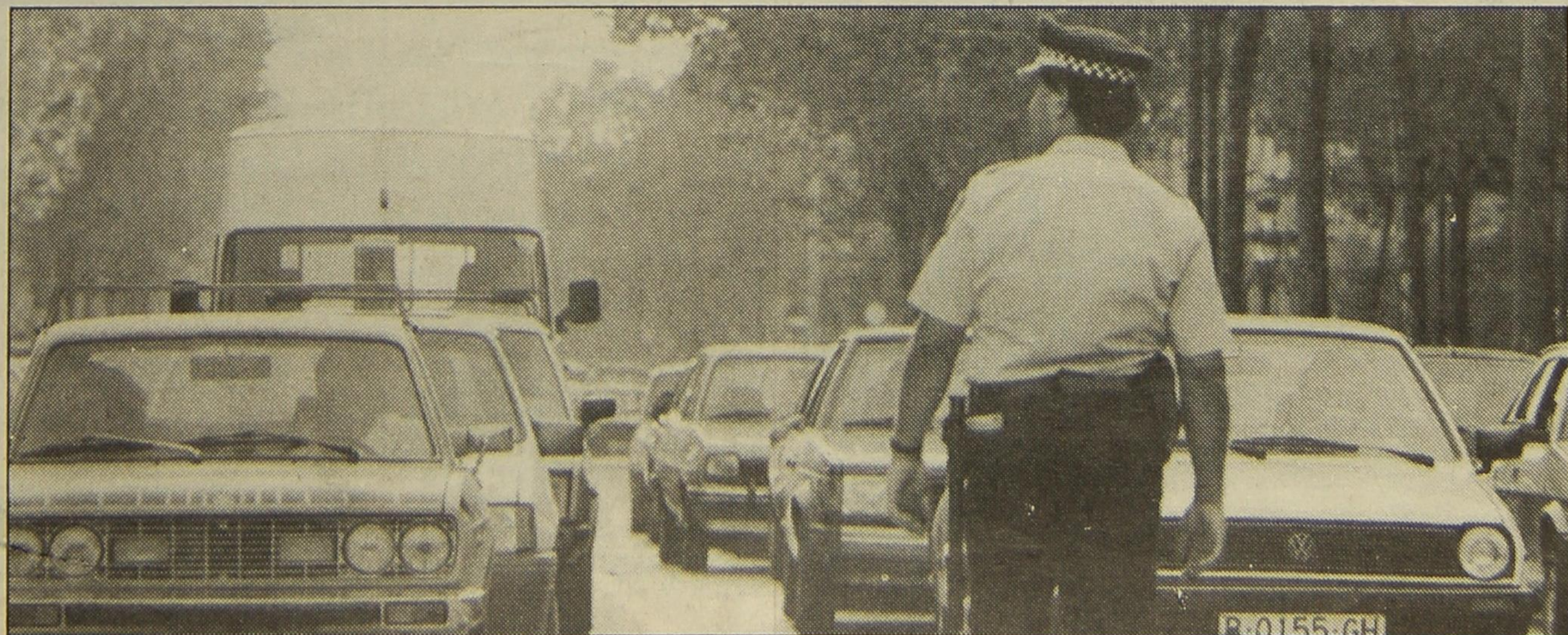
Aquest espot, igual que tota la campanya municipal, ha tingut molt bona acollida en el sector del taxi. Fonts de diferents sindicats i col·lectius de taxistes han

assenyalat que "pels taxistes de Barcelona és un èxit que se'ns reconegui com a transport públic i que, a més, siguem protagonistes en un dels espots".

Per reforçar aquesta campanya municipal, l'Entitat del Transport ha editat un fullet en què es fa publicitat dels avantatges del taxi com a mitjà de transport ràpid, còmode, eficaç i "sense problemes d'aparcament". En aquest sentit, fonts de l'Entitat han assenyalat que s'intenta reforçar la idea que el taxi és el millor mitjà per desplaçar-se al centre de Barcelona i tornar a casa carregat amb els típics regals nadalencs. "És evident, que si es compra un arbre a la Fira de Sant Llúcia, és molt més fàcil tornar a casa amb taxi que no pas amb autobús o metro", han assenyalat fonts del sector.

Anar a comprar

Segons fonts de l'Entitat del Transport, aquest fullet vol destacar particularment que el taxi disposa de cinquanta quilòmetres de carril especial per desplaçar-se amb rapidesa i vol potenciar-lo com el millor transport una vegada s'han fet totes les gestions i les compres en el centre de Barcelona. "En el cas de les compres, el ciutadà es pot sentir temptat per la idea d'utilitzar el seu vehicle particular en comptes del transport públic. Per això, dins de la mateixa campanya és reforçar la idea del taxi", han assenyalat les mateixes fonts.



La Guàrdia Urbana vigilarà el compliment estricte de les restriccions de trànsit

MOTOR

El Fiat Tipo, elegit cotxe de l'any

El Fiat Tipo ha sigut escollit cotxe de l'any 1989 per un jurat internacional integrat per 58 periodistes representants de la premsa del motor de disset països europeus. És la 26 ocasió en què s'atorga aquest guardó, que ha guanyat molt prestigi els últims deu anys, fins al punt que es considera que fa pujar un 15% les vendes del cotxe guardonat.

El jurat, que entre els paràmetres per establir judicis i puntuar té molt present la relació valor-preu, ha centrat l'atenció en un dels segments més venuts del mercat automobilístic, la categoria dels cotxes familiars d'uns quatre metres de llargària.

El Fiat Tipo, que va obtenir 356 vots en la puntuació final (cada jurat disposava de 25 vots que obligadament havia de repartir entre cinc models), ha vist recompensada la seva proposta innovadora i futurista, que ha donat com a resultat l'habitabilitat més gran de la seva categoria, entre d'altres virtuts.

El gran derrotat

Per darrera del Fiat Tipo van quedar l'Opel Vectra, amb 261 punts, el renovat Volkswagen Passat, amb 194 punts, i el BMW Serie 5, amb 178 punts. No s'ha d'oblidar que els criteris del premi tendeixen a afavorir el

Scotxe de tothom per damunt de automòbils meselitistes.

El Renault 19, directíssim rival del Fiat Tipo, va ser el gran derrotat de la votació,

ja que va quedar cinquè, amb només 165 punts. Ni tan sols els vots dels jurats francesos el col·locaven en primer lloc.

El conservadorisme de la

marca francesa ha perjudicat així el seu nou model, que, tot i les gegantines inversions que la Renault ha fet per preparar el seu llançament,

no destaca en res i va ser considerat molt anodí pels periodistes especialitzats.

Precedit pel Alfa-Romeo 164 (98 punts), el primer cotxe

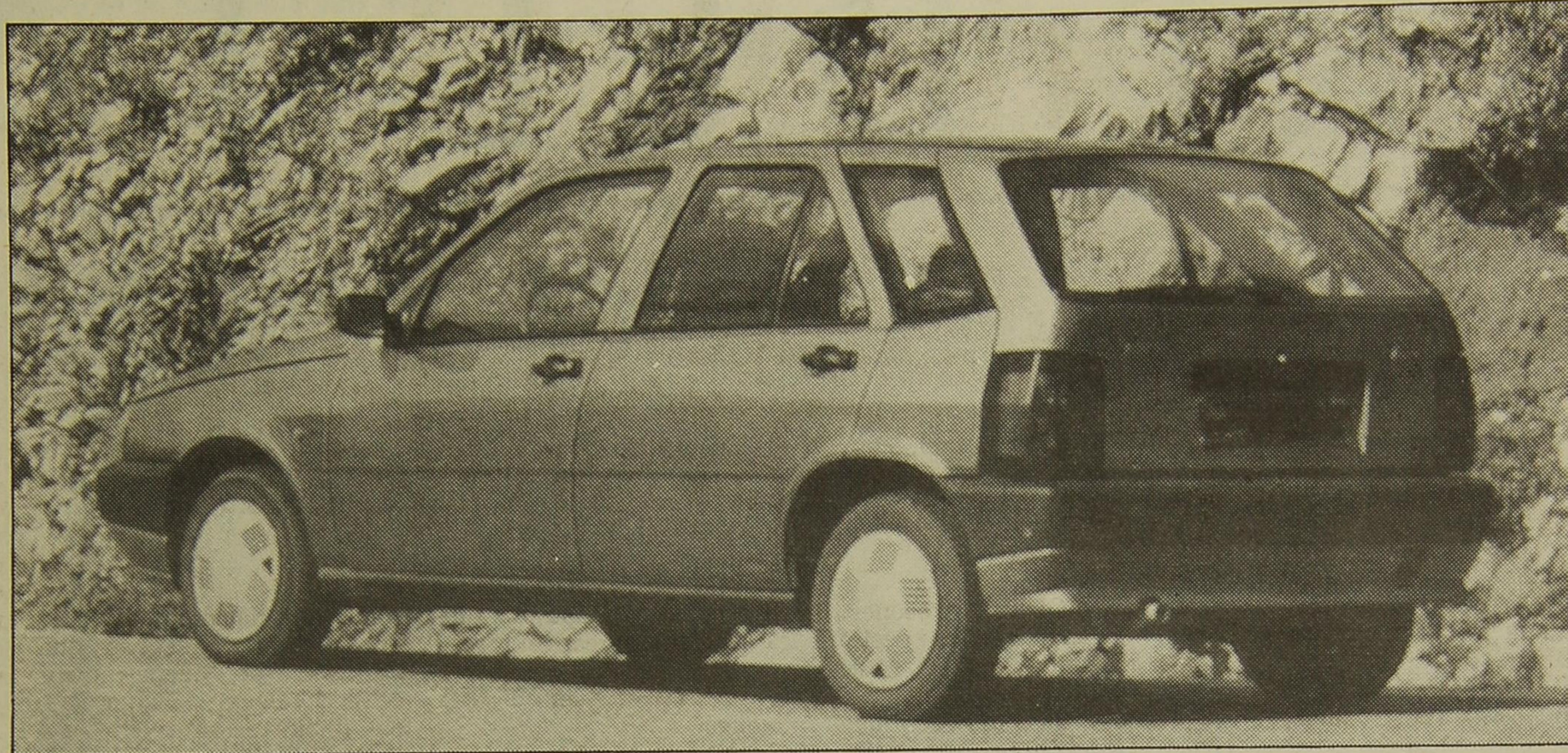
japonès, l'Honda Civic, apareix en setena posició, amb noranta punts. Per simples raons de gust o costum, la composició europea dels jurats potser ha influït en els llocs ocupats pels japonesos: al suec Volvo 440 -fabricat en Holanda, per cert-, vuitè amb 48 punts, el segueixen els Mitsubishi Galant, Toyota Carina II, Mazda 121 i Mitsubishi Colt/Lancer, amb 29, 24, 6 i 1 punt, respectivament.

Segona vegada en deu anys

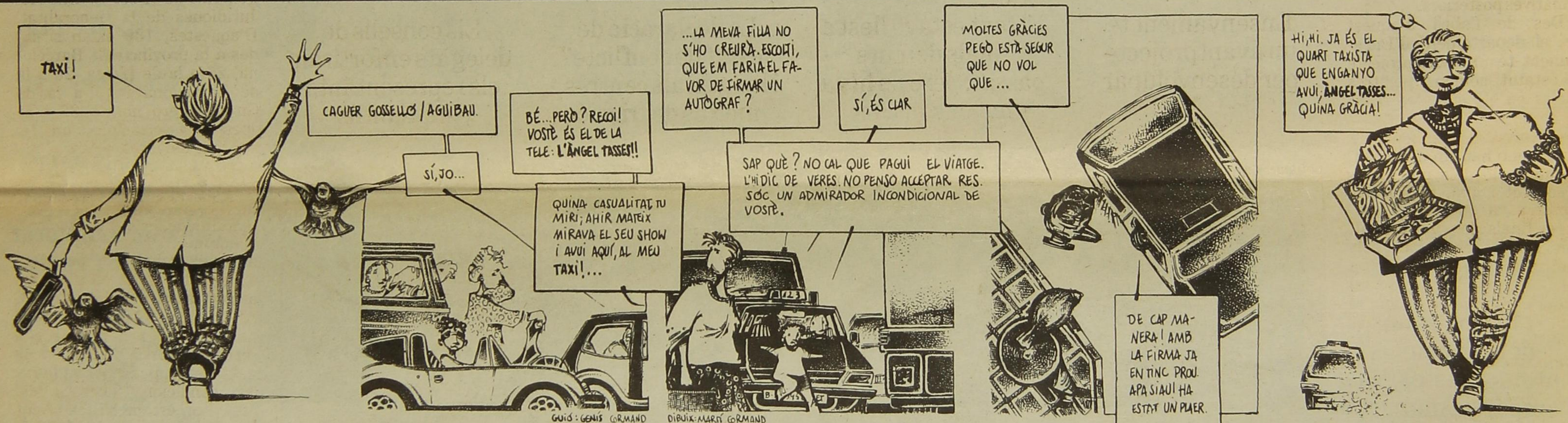
En els últims deu anys del premi, és la segona vegada que és premiada la marca de Toró, un dels gegants europeus de l'automòbil.

L'any 1984, davant de rivals com el Peugeot 205 i el Volkswagen Golf, va ser escollit cotxe de l'any el Fiat Uno. Aquest model, del qual s'han venut fins avui tres milions i mig d'exemplars, va iniciar la gran recuperació comercial i tècnica de la marca italiana, ara consolidada amb el Tipo.

El 1987, un altre grup automobilístic en plena recuperació, el francès PSA (Peugeot-Citroën-Talbot), va col·locar dos dels seus nous models en primer i segon lloc del premi: el Peugeot 405 i el Citroën AX. El premi al cotxe de l'any sembla, doncs, una aposta pel futur i la innovació.



El jurat que va elegir el Fiat Tipo va tenir molt en compte a l'hora de puntuar la relació valor-preu



LA BÚSTIA DEL TAXI

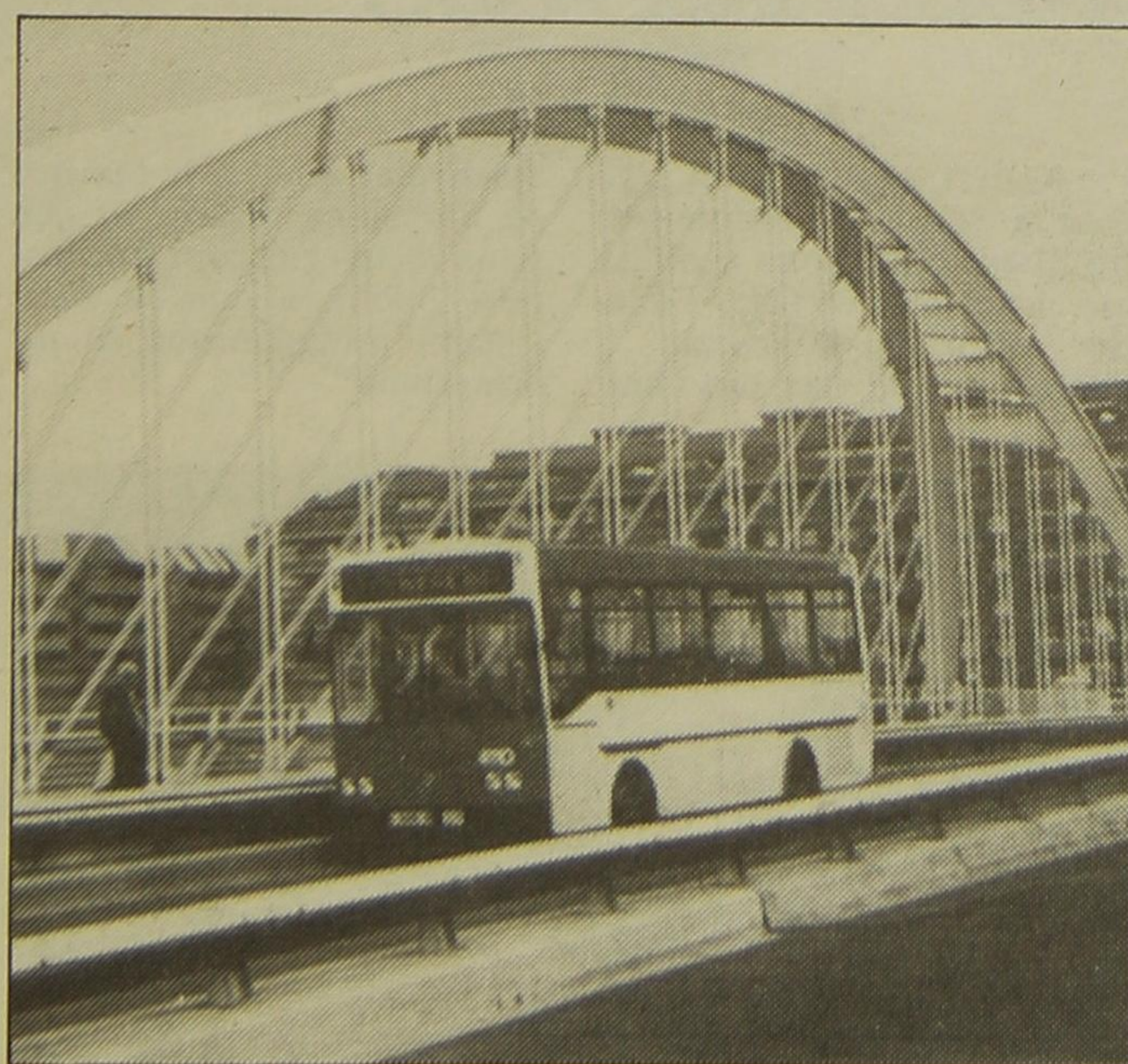
Les cartes destinades a la bústia del taxi no han de superar les trenta línies mecanografiades. Han d'estar firmades i hi ha de constar la població del remitent, així com el domicili i el DNI. Podran ser

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.

Places de pàrquing a la ciutat

Per aquest suplement m'assabento que dos de cada tres edificis de Barcelona no tenen pàrquing propi. Amb aquesta dada estadística a la mà, n'hi prou perquè l'Ajuntament decideixi pendre alguna mesura dràstica. Suggerixo l'experiència del Japó, on en algunes ciutats superpoblades, com Tòquio i Osaka, les autoritats municipals prohibeixen als ciutadans comprar-se un cotxe si no demostren que tenen plaça de pàrquing pròpia.

Amb una solució d'aquest estil però que tingués en compte les característiques de Barcelona i s'adaptés més al nostre caràcter, potser s'aconseguiria una ciutat més transitable. **Pere Riura-dor/Barcelona.**



les festes, destinada a fer que els barcelonins utilitzem més el transport públic i oblidem durant uns dies el cotxe dins el garatge. Cada vegada és més agradable viatjar en metro o en

autobús. Hi han més vehicles nous i més vagonets de metro acabats d'estrenar amb aire condicionat i tot.

La gent en parla a la feina o al bar: "Has vist el tren de Sarrià?" o "has pu-

jat en els autobusos nous?". També es comenta que tant el metro com l'autobús són cada cop més puntuals, i si la gent comenta vol dir que la cosa va bé. Almenys aquesta vegada no s'ha d'aplicar allò que diu "que en parlin encara que sigui malament". **Mercè Marin/Barcelona.**

Comportament exemplar

El meu sincer agraïment al taxista, de nom Enric, al qual no vaig poder pagar perquè quan vam arribar al punt de destí em vaig adonar que m'havia deixat la cartera a casa. Ens vam posar d'acord perquè ell passés l'endemà pel meu domicili a cobrar, però vull deixar constància de la seva reacció.

No va desconfiar i en tot moment, veient el mal tràngol que jo estava passant, va intentar tranquil·litzar-me. Actituds com la seva honoren tot el col·lectiu dels taxistes de Barcelona. **Anna Miret/Barcelona.**

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"
Repertori d'obsequis als homenatjats
Ball

◆ HORARI
L'acte s'iniciarà a les 20,30 h.


Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

Donem pas a les festes

Trobo excel·lent la campanya municipal *Donem pas a*

El trànsit a Barcelona

Joan Torres i Carol, regidor de Via Pública

Un dels problemes que més afecten el ciutadà de Barcelona és la mobilitat. Barcelona està unida al seu entorn regional a través de dotze carreteres i autopistes amb un total de 41 carrils, que representen una capacitat màxima d'entrada-sortida de 588.000 vehicles al dia. El trànsit mitjà en un dia laborable és de 538.000 vehicles, és a dir, el 91% de la capacitat màxima.

Les infraestructures urbanes en general i la xarxa viària en particular han vist desbordada la seva capacitat per suportar l'increment als desplaçaments de persones i mercaderies els últims anys. La condició de la nostra ciutat com a centre de serveis complica extraordinàriament els moviments entrada-sortida i determina unes necessitats vials desproporcionades si les infraestructures planificades només haguessin de servir els límits administratius estrictes de la ciutat.

Actuació legislativa

En aquest apartat s'ha d'esmentar l'antiguitat de l'actual Codi de la Circulació. Actualment el Codi està desfasat respecte a les activitats circulatòries habituals. Fa falta, doncs, efectuar una revisió a fons per adequar el Codi a les necessitats reals. Fa falta també contemplar, des del punt de vista de les lleis circulatòries, un nou factor: la seguretat vial. L'àrea de Transports i Circulació en aquest sentit s'ha compromès a situar el factor de la seguretat vial al primer lloc dels seus objectius els anys vinents.

Les taules de desenvolupament d'un país constitueixen un dels indicadors que demostren que la qualitat de

vida no és altra cosa que la seguretat vial. És doncs un factor important i determinant pel municipi. Fer arribar a les escoles l'educació vial farà del nostre municipi un municipi més segur, cosa

que significa que els habitants posseeixen una qualitat de vida elevada.

En aquest marc, l'estratègia planificada és ben simple. Ens trobem amb una xarxa viària interior satura-

da. Es tracta, en definitiva, de desenvolupar dos tipus d'actuació:

Maximitzar la rendibilitat generalitzada de l'oferta de mobilitat actual i generar una nova oferta, tant pel que

fa al viari, en especial accesos, com a l'ampliació de les línies de transport col·lectiu de la perifèria.

Aquesta important vertent de Barcelona, com a ciutat de serveis d'un àmbit

territorial molt més ampli que el que administrativament li correspon, xoca directament amb les disgregades competències que en matèria de transport i circulació posseeixen les diferents institucions territorials afectades, de manera que la problemàtica no està assumida per cap institució des d'una perspectiva global per culpa de divisions administratives alienes a la realitat del trànsit.

Optimitzar l'oferta

Els últims anys s'ha actuat sobre l'optimització de l'oferta i s'han regulat diferents sectors de la demanda. Bàsicament aquesta política s'ha traduït en:

Millora del transport públic, en especial el metro.

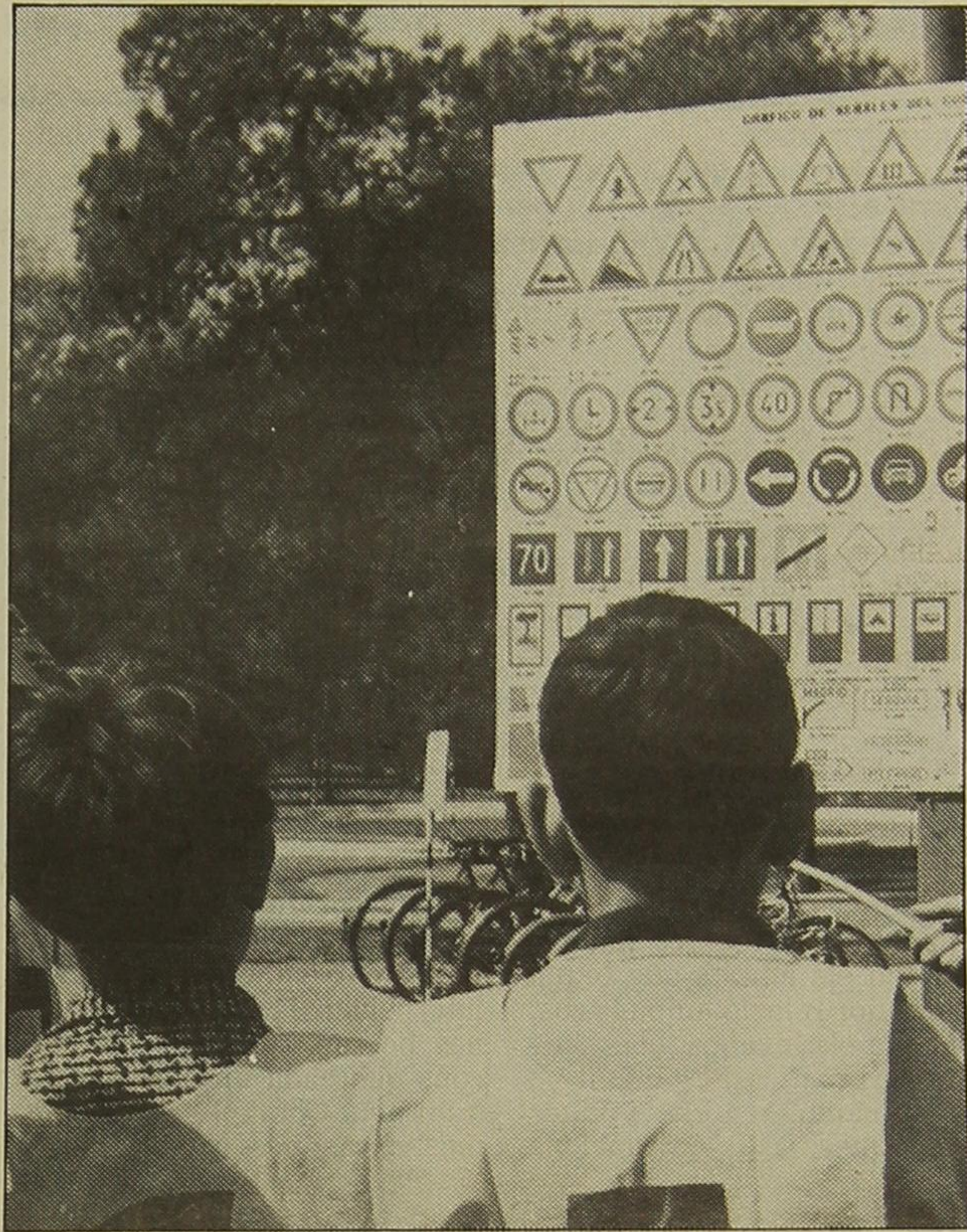
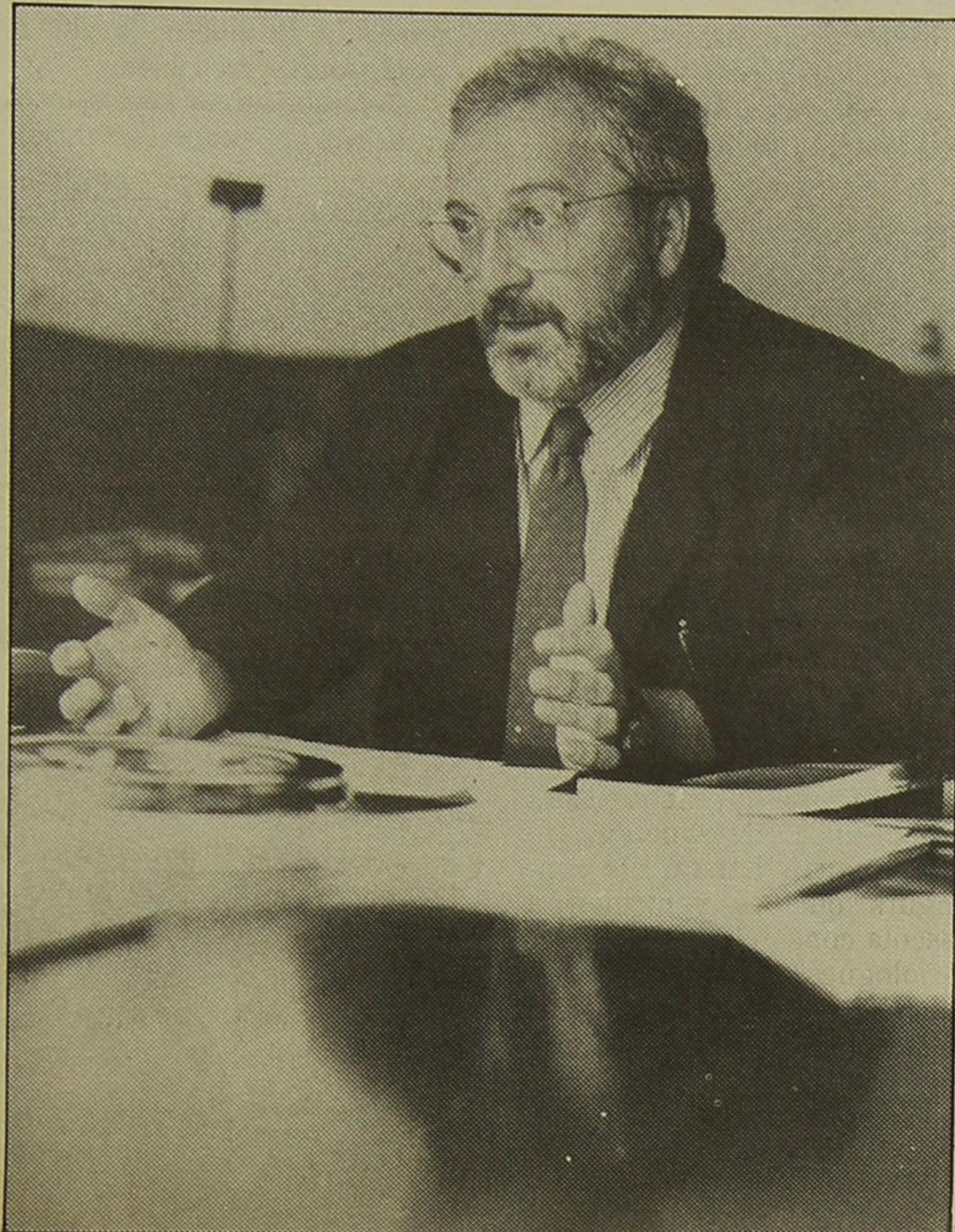
Increment de l'oferta d'aparcaments.

Millora de la regulació del trànsit optimitzant la xarxa de semàfors (Centre de Control).

Inici d'una regulació de l'espai vial: carrils reversibles a la Diagonal.

Ordenació de sectors específics: distribució de mercaderies (càrrega i descàrrega i horaris), aturades i carrils taxi, etc.

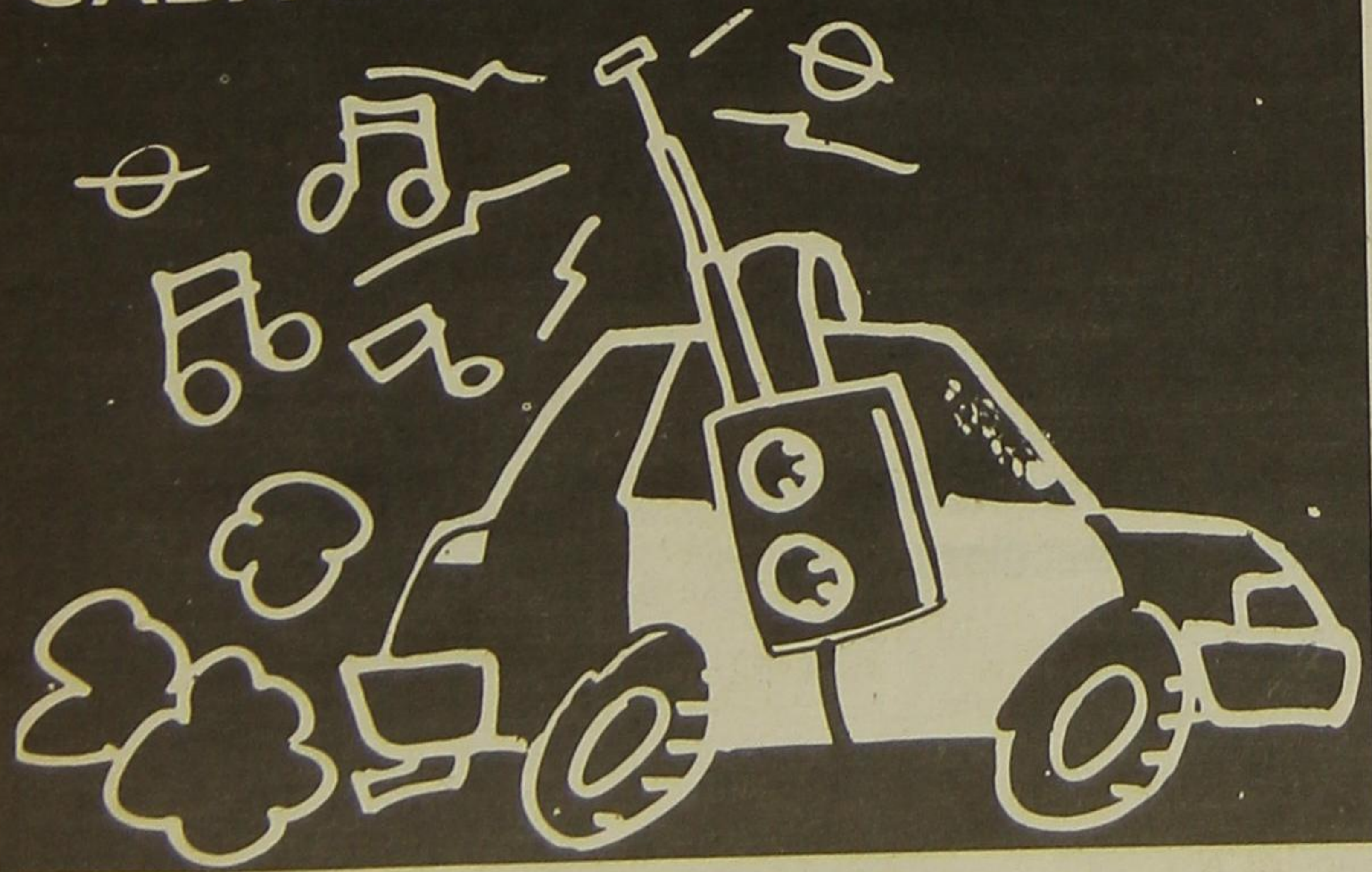
Aquestes actuacions integrades han demostrat la seva eficàcia i la necessitat d'una profundització. És evident que l'increment constant del parc de vehicles, l'augment del nivell de vida de molts ciutadans, la modificació dels hàbits de temps lliure (caps de setmana, ponts, etc.) implica que simultàniament han de considerar-se altres actuacions, que tendeixen a incrementar la capacitat de l'oferta tant als transports públics com als privats.



Per l'autor de l'article, el regidor Joan Torres, fer arribar l'educació viària a les escoles és primordial

EL MÓN DEL TAXI

CADA DIA A RÀDIO TRÀFIC



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

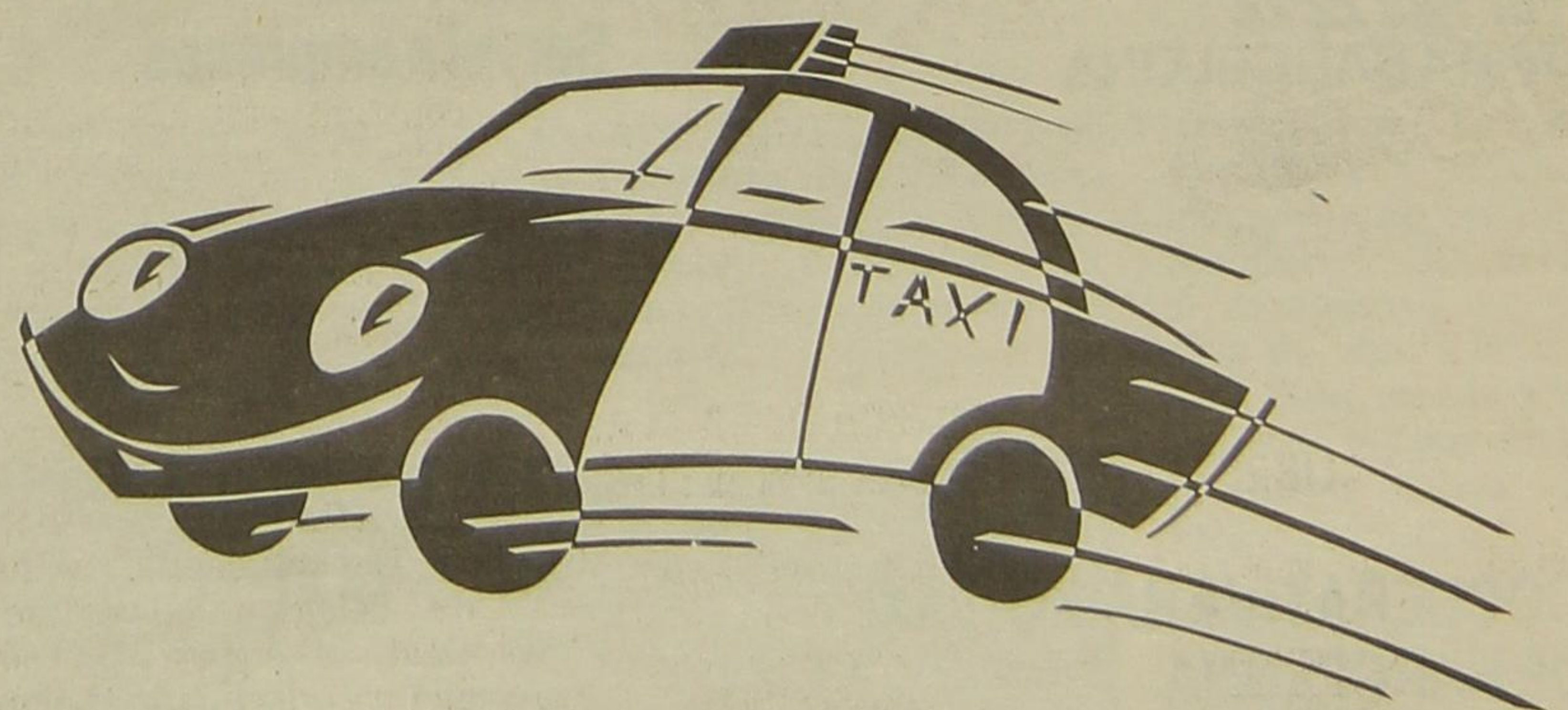


Butlletins del Taxi
Cada dia a les 12,15 i 17,15 h.



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 URBÀ

Ajuntament de Barcelona



ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT BARCELONA

LA CARRERA

Cap d'any

De tot el calendari hi ha un dia que s'espera amb delit: l'1 de gener. Comença amb la bogeria de la festa, els raïms, el gran sopar, el cava, l'alegria, els petons i acaba a la frontera del dia 2 amb una mena de sopor fins i tot més agradable que la festa més esbojarrada.

Hi ha una cosa que no s'ha de fer mai: sortir a celebrar la festa conduint el propi cotxe. És horrorós. La presumpció que els altres conductors han begut en excés posa el cos tens i amoïna. Tu mateix t'adones que et falten reflexos. Aquest dia, mentre escoltem a Stevie Wonder com el *Pepito Grillo* de la nostra consciència dient "Si bebes no conduzcas", tothom hauria d'agafar un taxi. Té tots els avantatges: còmode, ràpid, segur, pots parlar, riure i cantar sense mirar si vénen per la dreta o l'esquerra, si has de cedir el pas o si el semàfor es posa groc.

El taxi ens portarà sense problemes a Bikini, que aquesta nit està més a tope que mai, al macro-Zeleste si no volem trobar ningú, a la selecta festa d'Up & Down o a les privadíssimes que han muntat els nostres amics.

Aquesta campanya municipal que dona pas a les festes, aposta pel transport públic. Hi estem totalment d'acord. És més, aquesta nit som capaços d'agafar un taxi perquè ens porti a la fi del món.

Flàvia Solà

Darrera els famosos de la petita pantalla hi ha una persona, que mima la seva imatge i dirigeix els seus moviments: el realitzador. Ferran Armengol és un d'aquests professionals amb una trajectòria que l'ha convertit en un dels realitzadors més joves i prestigiosos de TVE. El comparen amb el genial Chico Ibáñez Serrador i diuen que està cridat a ser el seu substitut. El seu programa-estrella és *Si lo sé, no vengo*, el concurs dels diumenges. "Poder explicar coses amb imatges -diu Ferran- és el que m'atrau més".

FERRAN ARMENGOL

"A Sant Cugat treballem en condicions pèssimes"

en quines condicions pèssimes treballem.

-Tot i així vostè no sembla cremat com, diuen, estan la

majoria de professionals de Televisió Espanyola.

-Si un dia perdés la il·lusió, me'n tornaria al

poble, a Almenar, a fer de pagès amb el meu pare.

-Digui'm: és cert que els famosos tenen moltes



A Ferran Armengol el comparen amb Chico Ibáñez Serrador

manies a l'hora de posar-se davant les càmeres?

-Si es refereix al fet que et demanen que no els agafis d'un perfil o de l'altre o que no els treguis un primeríssim pla, doncs sí. Però crec que fan bé de cuidar la imatge.

-I vostè què fa? Sempre els complau?

-Normalment ho intento, perquè s'ha d'aconseguir una bona relació entre el realitzador i la gent que hi ha davant les càmeres. També depèn de qui t'ho demana i del temps de què disposes. A vegades això pot significar canviar el guió o repetir una seqüència molt complicada.

-Diuen que Sara Montiel demanava un focus especial per dissimular les potes de gall i les arruges.

-És cert. Però no té tanta importància. Nosaltres som els primers que volem que el personatge quedi bé. Quan són professionals com la Sara Montiel, o com la Rosa Maria Sardà, l'Albert Boadella o el mateix Jordi Hurtado mai hi ha cap problema. Els que en donen són els que, perquè surten una vegada per televisió, ja es creuen que han triomfat i et vénen amb tot tipus d'exigències.

-No em pot explicar cap secret d'algun dels que ha anomenat?

-Doncs, miri, juraria que a Jordi Hurtado no li fa cap gràcia que el concursant sigui més alt que ell.

Júlia Jan

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

EMPRESSES DE RÀDIO-TAXI AL SEU SERVEI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I recordi, cada dijous, en el Brusi

DIARI DEL TAXI