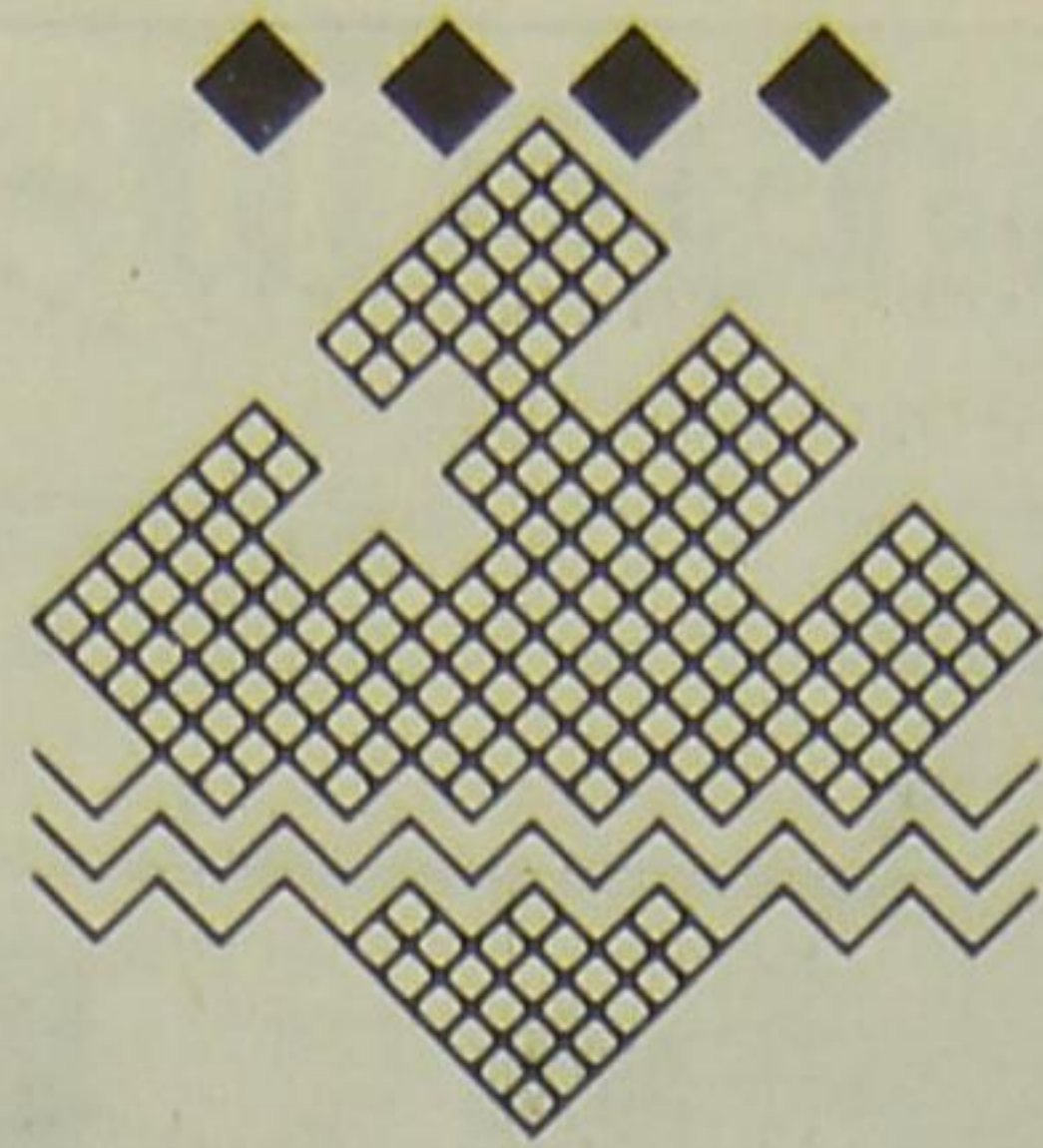
 Edita: Entitat Metropolitana del Transport

Numero 0010



# DIARI DEL TAXI

El 26% dels usuaris de l'àrea metropolitana de Barcelona pensen que el taxi és el vehicle més idoni per fer amb rapidesa gestions de treball. En aquest cas, s'aprecia la comoditat de no haver de buscar aparcament

Desplaçar-se a la feina és una de les causes per agafar un taxi

Tres de cada deu ciutadans de l'àrea metropolitana de Barcelona utilitzen el taxi una vegada el mes per desplaçar-se. La majoria dels viatges estan relacionats amb motius de treball, ja sigui per fer gestions administratives o per cobrir el trajecte entre el seu domicili i el lloc de treball.

Un 12% dels usuaris utilitzen el taxi un o dos cops al mes, un 8% tres o quatre cops al mes i un 9% una vegada a la setmana. La resta fa servir aquest mitjà de transport menys freqüentment, segons les dades d'un estudi de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) per conèixer els hàbits dels usuaris del taxi a la zona A (tarifa mínima).

#### Altres motius

A part dels motius de treball, l'estudi destaca que les altres causes més destacades per la utilització del taxi són les visites al metge o els desplaçaments a centres hospitalaris o ambulatoris, les anades i tornades a aeroports i esta-



Un 42% dels usuaris prefereix dirigir-se a la parada més pròxima per agafar un taxi

el temps esperant un autobús o fent els recorreguts que separen les parades i estacions dels transports públics del lloc on l'usuari es vol dirigir. En resum, assenyalen com a avantatge el fet de poder estalviar temps.

Els viatges per anar de compres augmenten un 10% els dissabtes

contrapartida tindrà més dificultats per trobar clients sempre que aquests tinguin la possibilitat d'agafar taxis lliures en circulació. En canvi, un taxista que sempre s'està movent acostuma a recórrer més quilòmetres sense passatge però també fa més carreres.

#### Agitació viària

Des del punt de vista de l'usuari, és més avantatjós i còmode trobar un taxi lliure a qualsevol punt, però en contrapartida la circulació indiscriminada de vehicles crea una agitació de taxis lliures que contribueix a incrementar la congestió vial i la contaminació del medi ambient urbà.

En un dia típic laborable (de dilluns a divendres) es realitzen a la zona A un total de 151.000 carreres, de les quals 133.000 (88%) es fan durant el període d'aplicació de la tarifa 1 o diürna i les 18.000 restants (12%) durant el període nocturn, amb tarifa 2. Del total de les carreres, únicament el 5% passen els límits entre les zones A i B.

## Tres de cada deu usuaris agafen un taxi un cop al mes

està considerat com el vehicle idoni per realitzar amb rapidesa gestions de treball. En aquest cas s'aprecia la comoditat de no haver de buscar aparcament ni haver de perdre el temps esperant un autobús o fent els recorreguts que separen les parades i estacions dels transports públics del lloc on l'usuari es vol dirigir. En resum, els usuaris assenyalen com a avantatge el poder estalviar temps.

El 18% i els 16% dels usuaris pensen que el taxi serveix per anar de casa a la feina i al metge, respectivament. Si durant els dies feines només un 10% agafa el taxi per sortides d'oci (anar al cinema, restaurants, espectacles o bars), durant les nits i els caps de setmana aquest percentatge arriba fins i tot a doblar-se. També els dissabtes, els desplaçaments per anar de compres arriba fins al 25% dels viatges, mentre que durant la setmana és del 15%.

#### Qualitats del servei

Els motius de l'elecció del taxi com a mitjà de transport són, en la majoria dels casos, per les qualitats intrínseques del servei: comoditat i rapidesa. A més un 20% i un 15% dels usuaris l'utilitza perquè no

hi ha altra alternativa de transport o per impossibilitat física respectivament. La causa de l'elecció varia sensiblement al llarg del dia i, sobretot, durant la nit la meitat dels enquestats en el treball de l'EMT respon que agafen un taxi perquè no tenen altre mitjà de transport.

L'única diferència apreciable entre els dies laborables i els festius és que els dies feiners es registra un lleuger augment en el nombre d'usuaris que utilitza el taxi perquè no té altra alternativa. La variació, d'altra banda, és lògica si es té en compte que durant la nit i els dies festius es redueix apreciablement l'oferta de autobusos i metro de l'àrea metropolitana.

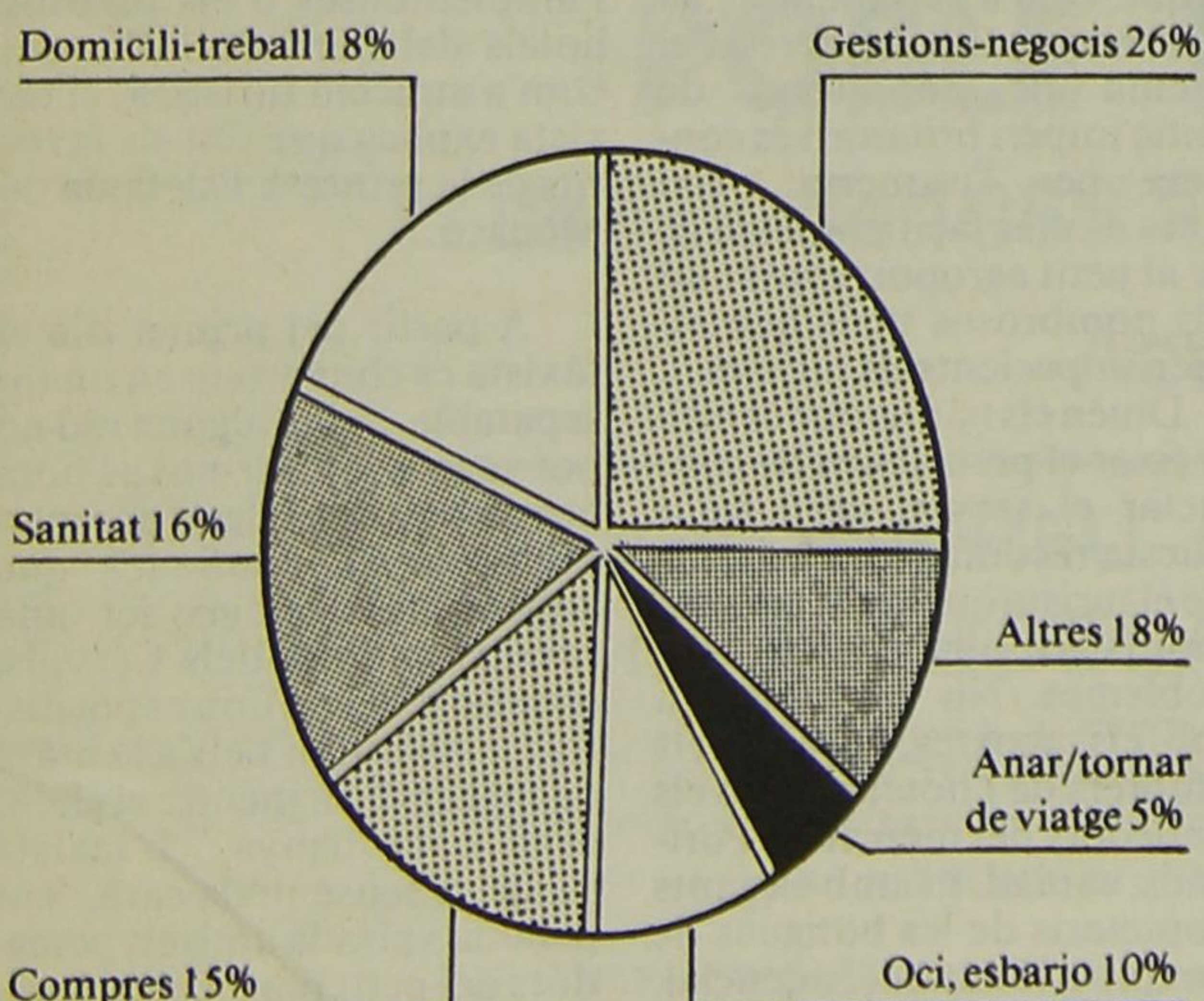
#### Anar a la parada

La majoria dels usuaris (el 82%) actua passivament davant del taxi. És a dir, espera que el taxi passi per les proximitats d'on es troba i el para. Un 42% prefereix dirigir-se a la parada més pròxima i un 5% telefona a una emissora de ràdio-taxi o a la mateixa parada. L'ús de ràdio-taxi s'intensifica durant la nit, fins a arribar a una incidència del 10%.

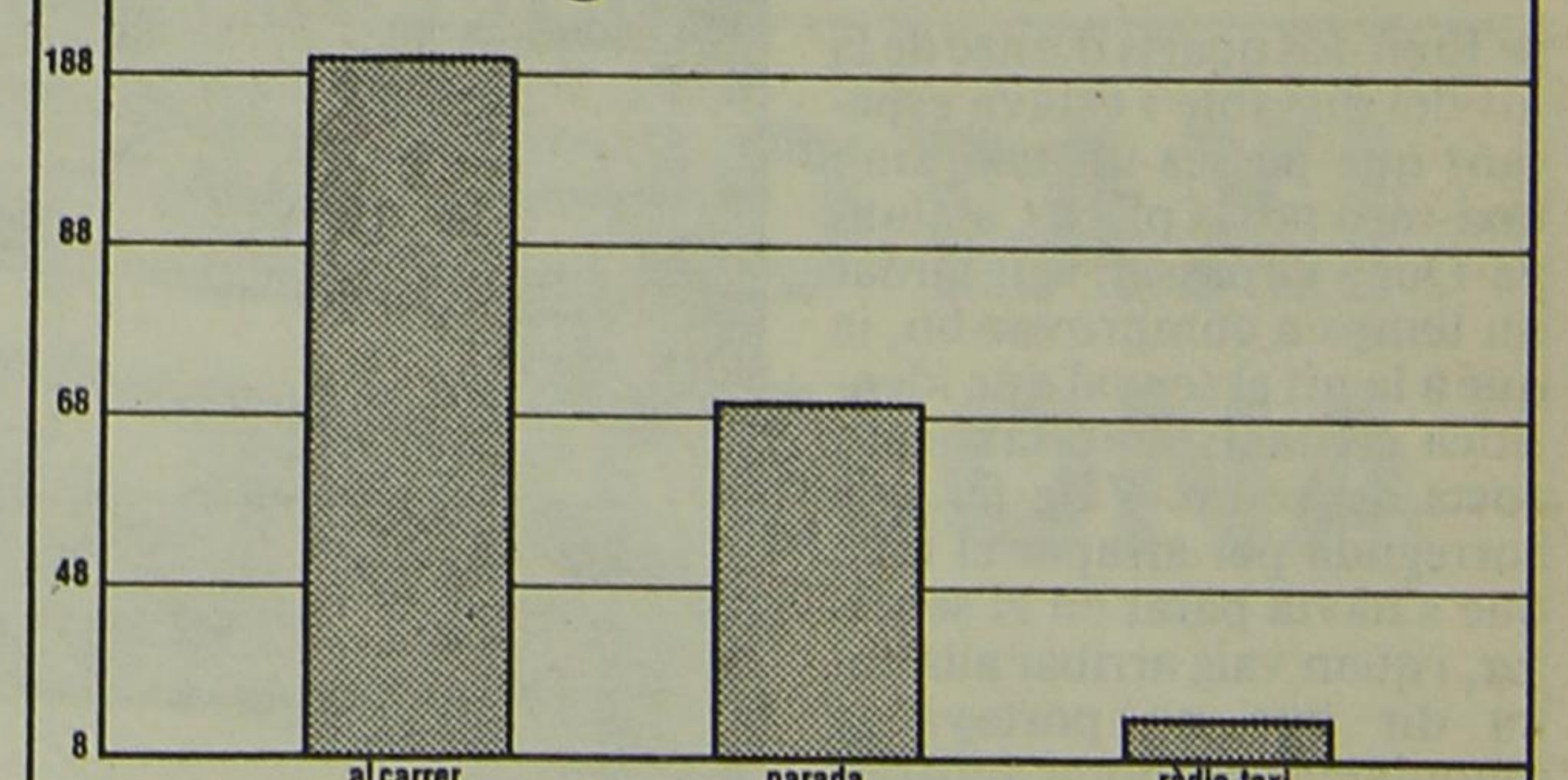
Segons l'estudi, totes dues situacions comporten diferents

formes de treballar pel taxista. Si opta per esperar a les parades, el taxista pot optimitzar el nombre de quilòmetres que realitza sense passatge, però en

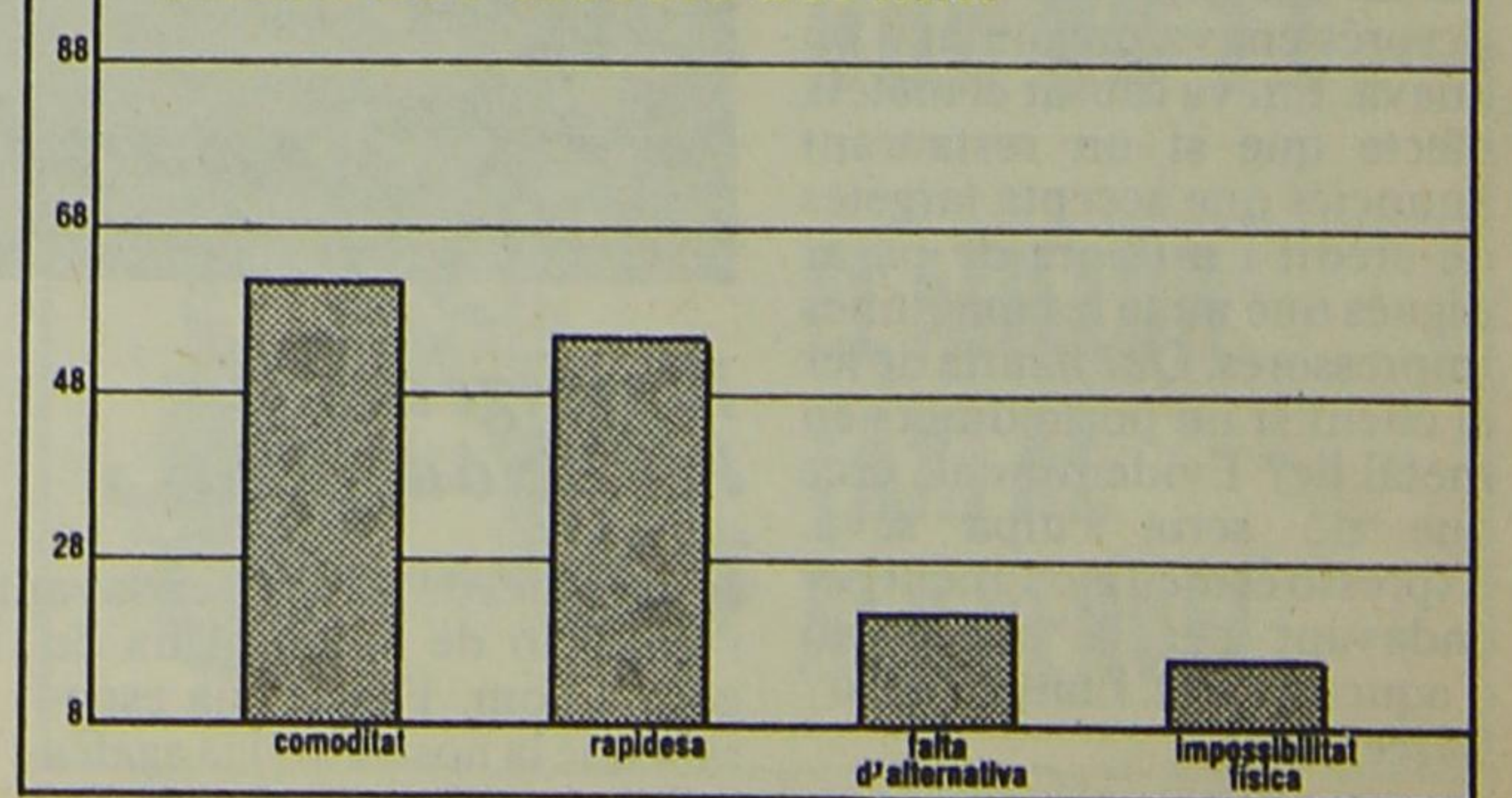
### Motius dels viatges en taxi



### Manera d'agafar un taxi



### Causa de l'elecció del taxi



## MOTOR

# Catalunya tindrà un circuit de proves per cotxes i motos

A Catalunya aviat hi haurà un circuit perquè els fabricants de cotxes i motos puguin provar els seus nous models abans que arribin a les botigues. Aquest circuit servirà per les diferents proves que hi puguin fer les universitats interessades.

Les administracions central i autonòmica, la Universitat Politècnica i alguns dels constructors instal·lats a Catalunya han signat fa poc un acord per portar a terme la construcció d'un gran centre d'investigació que prepararà tècnics dedicats a la automoció.

Les parts implicades s'han associat en un patronat que potenciarà l'Institut d'Investigació. Aplicada de l'Automòbil, que fins ara tenia una activitat bastant reduïda. En un futur bastant pròxim, abans del 1991, el laboratori disposarà d'un complex de pistes de tres quilòmetres d'allargada i d'un d'allargada, que costarà

uns 1.500 milions de pessetes. Les empreses interessades fins avui en el projecte, Seat, Nissan Motor Ibérica, Derbi i Enasa-Pegaso, aportaran segurament més de la meitat del valor de les obres de construcció.

El futur laboratori s'instal·larà en un nou edifici que costarà 1.200 milions i s'encarregarà de verificar la qualitat dels vehicles i dels components d'acord amb les normes internacionals. Precisament, aquest últim sector està en plena expansió i s'ha enfrontat durant molt temps a aquesta important manca.

### Fortes inversions

Les necessitats de la indústria automobilística necessiten fortes inversions. Una de les més importants és la que fa referència a la construcció d'unes pistes de proves, o d'un circuit, on poder provar els prototips dels vehicles que hauran de conduir els futurs conductors pel carrer.

Quan un conductor es compra un cotxe nou no està



L'exigència de l'usuari obliga les marques a fer molts milers de quilòmetres

estrenant un model amb zero quilòmetres. Totes les fàbriques tenen un equip de conductors especialitzats que s'en-

carreguen de descobrir els possibles errors de construcció o de disseny que puguin presentar els nous models. Des de

molt temps abans que els cotxes arribin a les botigues aquests especialistes han estat fent molts milers de quilòme-

tres pel carrer o en pistes tancades.

La imatge d'una fàbrica envoltada de pistes de proves és normal a les grans fàbriques del món. La competència aferrissada i la cada cop més elevada exigència dels usuaris no perdonen. Un petit defecte de fabricació que hagi passat els controls de qualitat ja no s'admet.

### Nivells de qualitat

Fins fa poc no era inusual que això passés. La mala fama que els cotxes Seat van tenir en altres temps ha canviat. L'usuari i el grau de qualitat que imposen els socis alemanys de Volkswagen obliguen a fer quilòmetres i més quilòmetres fins a aconseguir uns nivells de qualitat homologables amb els de la competència de la resta d'Europa.

Un altre camp d'aplicació que tenen els circuits de proves és el de la competició. Molta gent recordarà encara el tràgic accident que va tenir el pilot valencià Ricard Tormo quan provava la seva Derbi de curses pels carrers de Martorelles. Un cotxe el va envestir. El fet de poder disposar d'unes instal·lacions adequades i, és ben clar, tancades al trànsit permeten uns nivells de seguretat que no es donen d'una altra manera.

TAXI!



## 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 correguda inútil

► Eren dos quarts d'onze de la nit del dissabte i estava esperant que passés un taxi amb taxi-card per la plaça Catalunya. Quan va passar, vaig tardar un temps a comprovar-ho, ja que a la nit el senyal que identifica els taxis amb taxi-card costa de veure. Vaig fer una correguda per atrapar el taxi, que s'havia parat en el semàfor, i quan vaig arribar allà em va dir que no portava la maquineta per cobrar amb targeta. (Sort que l'hi vaig preguntar abans!). Sospitosament després em va preguntar a on anava. Em va causar el mateix efecte que si un restaurant anunciés que accepta targetes de crèdit i a l'hora de pagar digués que no té les màquines impressores. Què hauria de fer el client si no porta diners en metàl·lic? Evidentment, crec que no seria culpa seva. Expresso el meu agraïment per endavant per la publicació d'aquesta carta. **Lluís Vilaró / Barcelona.**



### El viatge des de l'estació de Sants

► Tres dies de festa per endavant i l'estació de Sants plena de gom a gom. Fèiem cua esperant que la nostra amiga agafés

l'últim tren cap al nord. La cua anava lenta i començava a estendre's el pànic, pensant que potser després no hi hauria lliures i la nostra amiga hauria de passar tota la nit asseguda, veient avor-

rida les estacions de Saragossa, Castejón i després Pamplona fins a arribar a Sant Sebastià.

Algú va oferir pagar un taxi a mitges fins a Madrid. Bé, aquest no era exactament el tracte. El personatge que rondava la cua era un taxista que havia d'anar per qüestions familiars fins a Extremadura i s'oferia a portar passatgers al preu que els costaria el bitllet de tren.

Evidentment, el tracte era avantatjós per totes dues parts. El passatger feia un viatge més còmode i ràpid pels mateixos diners i el taxista amortitzava el viatge. No hi havia ningú que estigués interessat en el tracte, perquè potser tots es dirigien al nord, o potser no van tenir temps de decidir-se. Un senyor que també feia cua l'havia anat a denunciar per competència deslleial a Renfe i ara els vigilants jurats de la companyia avançaven amenaçadors cap al taxista extremeny, que va tocar el dos amb la cua entre cames. **Maria Eugènia Villasante / Barcelona.**

## EL RODAMÓN: Maurici

# Un guia per recórrer l'illa paradisiàca

A l'illa Maurici, situada a la costa est de Madagascar i en ple oceà Índic, pel turista espanyol o de qualsevol país europeu que no sigui la Gran Bretanya la millor manera de moure's és amb taxi, molt més pràctic que llogar un cotxe perquè, com a país membre de la Commonwealth, ha heretat el sistema de conducció de l'antic imperi britànic i es condueix per l'esquerra. Així doncs és més fàcil només arribar al petit aeroport agafar un dels nombrosos taxis que esperen impacients els turistes.

Duen els nadius que és millor fixar el preu abans de contractar el servei, però tot i aquesta recomanació val a dir que el turista que visiti aquesta paradisiàca illa tindrà pocs problemes. No en tindrà ni amb els taxistes, ni amb els cambriers de l'hotel ni amb els venedors del mercat de Port-Louis, capital, ni amb elegants propietaris de les botigues de Curepipe, la ciutat residencial, ja que el lema de tots és *No problems in Mauritius*.

El taxista ràpidament s'ofereix a fer-nos de guia. El ma-

teix que ens porta a l'hotel ens proposarà passar-nos a buscar l'endemà per fer una excursió per l'illa i visitar alguns dels petits llacs escampats per tot el territori que assenyalen l'emplaçament de volcans extingits, el jardí botànic de Pamplemousses o els luxosos hotels del nord de l'illa, on, com a atracció turística, el taxista explica que són els favorits de la princesa Estefania de Mònaco.

A partir del primer dia el taxista es converteix en un inseparable. Si per alguna raó no pot venir a recollir-nos a l'hora acordada envia algun parent o un amic de confiança que aquell dia decideix fer una excursió a l'illa dels Cèrvols, (que no n'hi han), on es pot disfrutar del millor peix a la brasa de tot l'Índic i, mentre el client dina o es banya, el taxista s'espera sense mala cara, fent petar la xarrada amb els pescadors del petit port. De tornada a l'hotel, mai hi ha cap problema per parar a fer una fotografia d'aquell paisatge que ens sembla inoblidable.

**"Taxi, posa't guapo"** és el lema de la nova campanya que ha posat en marxa l'Ajuntament de Barcelona conjuntament amb l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) perquè la flota del taxi de la ciutat pugui millorar les condicions del vehicle i pugui oferir un servei de més qualitat als clients.

El programa subscrit el dia 19 entre les dues institucions està avaluat en trenta milions de pessetes (que aporten Ajuntament i EMT a parts iguals) i s'hi podran acollir fins a uns 500 taxistes de Barcelona.

El conveni, que s'inseriu dins la campanya municipal de protecció i millora del paisatge urbà que ja fa temps funciona sota el lema *Barcelona, posa't guapo*, s'adreça cap al millorament de l'equipament dels vehicles en el següent sentit: la instal·lació d'aire condicionat als taxis i la utilització de motors més silenciosos i menys contaminants.

Els interessats s'hauran d'adreçar a la seu de l'EMT (a l'antiga seu de la Corporació Metropolitana, a la Zona Franca) i hauran de fer la corresponent sol·licitud. La subvenció que atorgui l'EMT serà del 50% del cost de la millora que es vulgui implantar.

Així mateix, en aquesta mateixa línia de la millora de vehicles, tres empreses ja han

## L'EMT dóna subvencions per climatitzar el taxi

anunciat un primer nivell de col·laboració que pot ser interessant pels taxistes. En concret, les empreses automobilístiques Renault i Citroën ja han anunciat que incorporaran l'equip de climatització als vehicles nous destinats a taxi

només previ pagament d'un suplement de 50.000 pessetes sobre el valor total del vehicle, en comptes de les 100.000 pes-

setes que costa en l'actualitat. És a dir, que l'aire condicionat s'obté al 50% del seu cost en comprar un cotxe nou d'aquestes marques.

**Vehicles menys contaminants**  
D'altra banda, Butano SA també està perfilant una altra línia de col·laboració amb l'EMT, segons la qual aportarà equips a un preu més reduït que l'habitual de mercat, a fi i efecte que els taxistes puguin implantar amb menor cost el sistema d'alimentació del motor mitjançant el gas líquid de propà. Aquest combustible permet, d'una banda, que els vehicles siguin més silenciosos, cosa que agraeix tant el client com el mateix taxista, que s'hi ha de passar hores a dins, i també que siguin menys contaminants ja que les emissions de SO<sub>2</sub> i CO són molt menors, i això és bo per tothom.

### El 1989, segona fase

La campanya *Taxi, posa't guapo*, que es posa en marxa aquest any amb aquesta dotació de trenta milions, tindrà un caràcter pilot per comprovar el grau d'acceptació entre els professionals i, en cas que resulti bé, l'any que ve hi hauria una segona fase per altres taxis que ho hagin demanat i s'hagin quedat sense subvenció. A part, per l'any que ve unes altres opcions s'afegirien a les actualment ofertes per millorar els vehicles.

### 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
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>	
Ràdio Taxi 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



L'alcalde Maragall i la presidenta de l'EMT, Mercè Sala, van presentar la campanya

### EL PASSEIG DEL DIJOUS

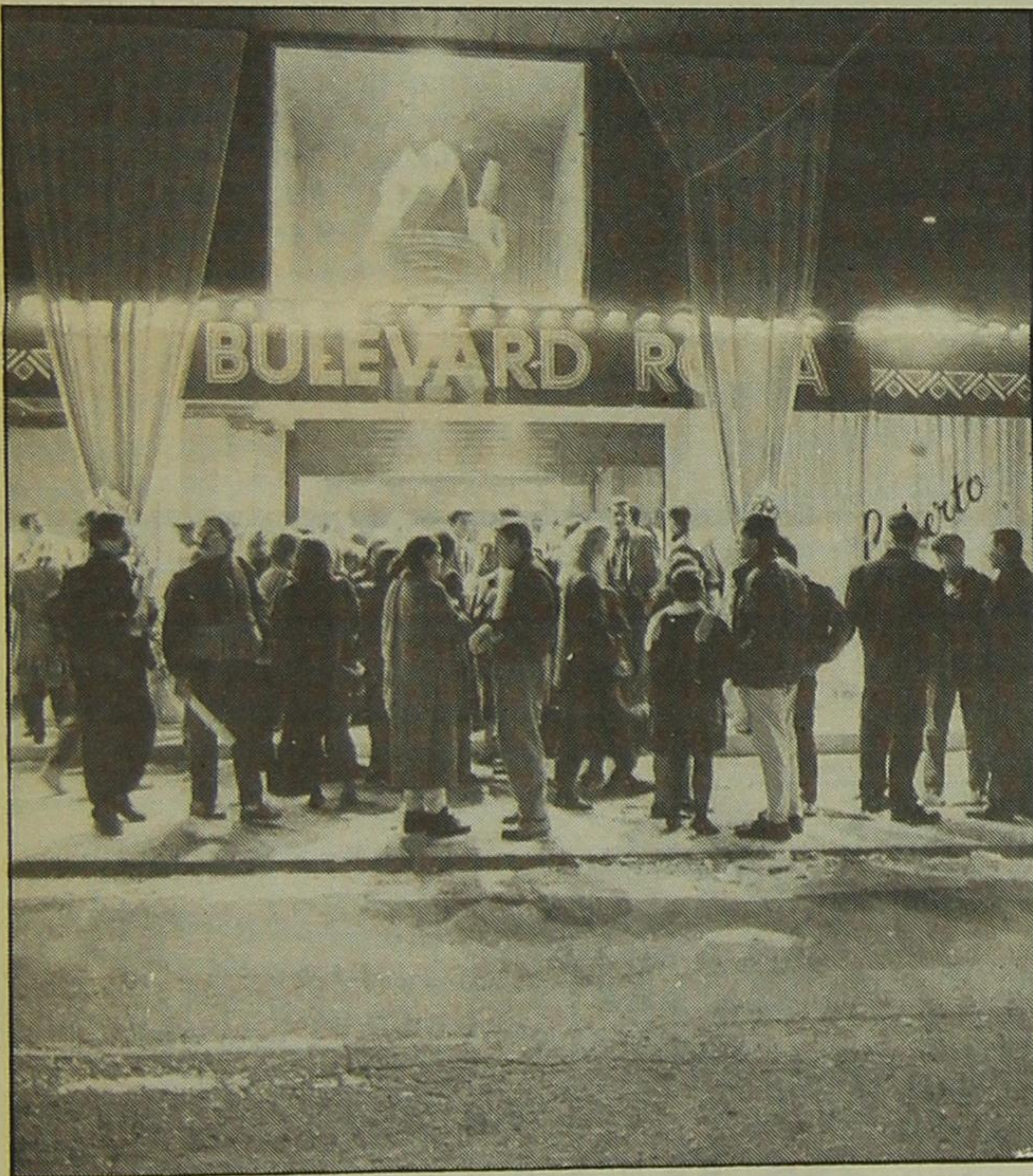
## Anar de compres, més agradable si et porten

Ens trobem en ple boom de les galeries comercials, d'on es pot sortir vestit de cap a peus sense haver de recórrer caminant més de cinc-cents metres. I no només sortir-ne vestit sinó que es pot passar tot el dia entre aparadors suggestius i atractius sense haver de sortir per dinar o anar al perruquer. Tots dos serveis (cafeteries i perruqueries) són a les millors galeries. Utilitzar el taxi és una de les millors maneres d'anar de compres, sobretot perquè evita haver de tornar a casa carregant les bosses i els paquets. El taxi fa molt més agradable anar de shopping, que diuen els britànics.

Les clàssiques són el Bule-

vard Rosa (passeig de Gràcia-València) i el Barna Center, justament al costat. En el mateix passeig de Gràcia, hi han les galeries Halley i les Piú, totes dues amb molt bona oferta de sabateries. Des de fa uns mesos l'oferta del Bulevard s'ha diversificat ja que es va inaugurar el Bulevard Rosa de Diagonal, on es pot trobar roba i accessoris més sofisticats.

Les més més joves són La Avenida (Rosselló-Rambla de Catalunya) i les Via Wagner, (Bori i Fontestà). Però si el públic no vol deixar de sortir a l'aire lliure el millor que pot fer és dirigir-se en taxi fins Portaferriça, on trobarà roba molt més extremada.



Les galeries comercials, un univers per proveir-nos de roba

### ELS NOUS PÀRQUINGS D'URGELL



L'alcalde Pasqual Maragall va recordar, durant la inauguració dels nous pàrquings d'Urgell, l'esforç de l'administració per dotar la ciutat de places d'aparcaments suficients, per fer de Barcelona una ciutat amb menys congestió de trànsit i més habitable.

## 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.

## RÀDIO TAXI BARCELONA



Tel.  
**300 38 11**

**EL MILLOR TAXI AL SEU SERVEI**

## LA CARRERA

## DOLLY VANDOLL

## Famílies

Si les folklòriques pinten i exposen. Què ho fa que els pintors no muntin quadres flamencs? Se'm va ocórrer en veure les pintures naïf de Lola Flores, aquesta dona polifacètica que diu, però, que allò amb què més disfruta és la família. També aquesta setmana una de les famílies, la del teatre, ens va oferir al mateix temps —el mateix dia i gairebé la mateixa hora— les escenes del *Lorenzaccio* de Josep Maria Flotats i *El Público* de Lluís Pascual i Fabià Puigserver.

En sortir de veure Flotats ens agafa un riure boig de pura indignació i incredulitat. A la sala es sentien badalls i l'ambient durant l'entreacte era totalment advers a la representació d'un *Lorenzaccio* de luxe en qüestió de vestuaris, suntuosos i fabricats a París però poca cosa més. Flotats era absolutament patètic damunt de l'escenari, amb una cantarella que feia sospitar que no sabia massa el que declamava.

*El Público*, en canvi, és un d'aquells muntatges estimulants i savis que potencien i fan entenedor un text difícil i alhora genial. En sortir comentem la jugada en el taxi i el pobre taxista, que ens escolta fer una descripció aproximada de l'amor que es professen les estrelles de l'escenari, no s'ho acaba de creure. La crua realitat de la vida sempre serà la més inversemblant de les pel·lícules.

Blassa d'Abadies

Dolly Van Doll fa 26 anys que recorre el món del *music hall*. La seva popularitat no l'ha canviat. Continua sent tan senzilla com abans de convertir-se en la propietària del Belle Epoque de Barcelona. Assegura que està arruinada i que a vegades li falta força per continuar. La vedette i empresària s'ha donat de termini un any per intentar salvar el local. Si el negoci no va bé, està disposada a tancar

## “M'he arruïnat i podria tancar el Belle Epoque”

Aquesta setmana heu estrenat un nou espectacle, *Collage*. En què consisteix?

—A causa dels grans problemes econòmics que hem tingut, no hem pogut fer un espectacle nou. Per això hem hagut de fer *Collage*, que és un resum dels aspectes més destacats dels espectacles anteriors. A mi m'hauria agradat poder crear una obra nova, però de moment hem de presentar aquest espectacle.

—Segons el que em diu, el problema econòmic és important.

—Econòmicament Belle Epoque mai ha funcionat. Tenim molt nom, molta fama i tothom ens estima. El problema és que l'espectacle s'està morint, en l'actualitat la gent no surt de casa, prefereix quedar-se a veure una pel·lícula de vídeo o se'n va a la discoteca. Jo cada dia necessito mig milió de pessetes per muntar l'espectacle i amb prou feines arribo a cobrir la meitat de les despe-

ses. De moment hem arribat a un acord amb l'Ajuntament de Barcelona per intentar salvar el local. Ens hem donat un any de marge i, si no arriba a funcionar com desitgem, haurem de tancar-lo.

—Què vol oferir a l'espectador amb Belle Epoque?

—En els sis anys que fa que funciona sempre hem procurat que la gent que entri per la porta es trobi un món completament diferent, un món que els faci desconnectar de totes les preocupacions que puguin tenir. Si tinguéssim més diners tot seria més fàcil.

—Els diners no la mouen a continuar?

—En absolut, la prova és que m'he arruïnat. El que em mou a continuar és l'amor a la meva professió, fa 26 anys que treballo en el món del *music hall*. Si no estigués enamorada del que faig, no treballaria durant catorze hores diàries en aquest local. Hi ha dies que, fins i tot, em quedo a dormir dues o tres hores per tal de



Dolly Van Doll

poder continuar treballant. S'ha de ser molt forta per no abandonar.

—Al marge dels diners, hi ha alguna altra cosa negativa dins l'espectacle?

—Jo crec que negatiu pot ser-ho tot, perquè és una feina

—Com definiria el tipus d'espectacle que es fa a Belle Epoque?

—Són molt màgics. Busquem la fantasia al màxim, fins a arribar a la irrealitat. Tot això ho aconseguim amb el vestuari, amb la llum i amb els maquillatges, que són veritables obres d'art.

—L'erotisme hi té un paper important?

—No, sempre hi ha un xic d'erotisme, però és molt tou i en absolut gratis. Mai hem fet un nu integral i mai el farem.

—Fa molts anys que viu a Barcelona. Quan va arribar, va tenir alguna impressió del taxi de la ciutat?

—Sí, em va agradar que tingués el seu propi segell. Aquests colors mai els havia vist en cap altra ciutat. En qualsevol cas, el taxi que més m'agrada és el de Londres, perquè és un cotxe especial. El taxi londinenc té un sabor increïble.

—Canviaria el model de taxi de Barcelona?

—Per una ciutat tan encantadora com és Barcelona, fabricaria un taxi particularment modern. No el faria a l'estil de Londres, que està preparat per una ciutat grisa; em sembla que el pintaria tot de color groc, perquè Barcelona és sol i alegria.

—Vostè és una dona molt vital i activa.

—Sóc una persona que treballa molt, que adoro la meua feina, la meua gent... sóc la mare del meu equip. Lògicament, per treballar en aquest món s'ha de ser molt activa. De vegades crec que les forces em fallen, els anys passen i les facultats es van perdent.

Montse Zapata



## 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



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 0870 - 08002 BARCELONA

I recordi, cada dijous, en el Brusi


  
DIARI DEL TAXI