

Un transport ciutadà, ràpid, còmode, però molt costós per l'economia de l'usuari

## ¡ Taxi !

Utilitzar un cotxe-taxi per desplaçar-se per Barcelona, Mallorca o València té els seus avantatges i inconvenients, però cadascuna de les tres ciutats ofereix un servei que respon a les seues peculiaritats. Aquest informe posa en relleu els aspectes positius i negatius del sector.

**E**l gest d'alçar el braç per donar el senyal d'aturada a un taxi és el mateix en qualsevol ciutat del món. Quan es puja al vehicle la cosa canvia, començant per la baixada de bandera que marca la quantitat inicial i mínima del servei o *cursa* al llenguatge professional. En les tres ciutats triades per realitzar aquest informe, Barcelona, València i Mallorca, s'han detectat diferències considerables, sobretot en els preus. A Barcelona són 225 pessetes les que aparèixen al taxímetre només entrar el client per acomodar-se dins del cotxe, mentre que a València i Mallorca és de 100 pessetes la quantitat màxima per la *baixada de bandera*.

Ja en marxa, el client i el taxista inicien una curta o llarga *aventura*, amb *el tic tac* del comptador, pels cada vegada més trajectes urbans intransitables. Les crítiques sobre la caòtica circulació són comunes en les tres ciutats d'aquest sondeig. "Manquen estructures viàries i places d'aparcament", se sent dir de la boca dels consumidors del servei taxi i també en les opinions dels taxistes.

Després de tot, el client sempre arriba a la seua destinació, però a l'hora d'abonar la factura, es presenten particularitats diferents en cada ciutat. València disposa de tres tarifes, segons el recorregut i si es tracta de dies laborals o festius. Alguna cosa molt pareguda succeix a Mallorca, i a Barcelona regeixen dues tarifes amb tres variants la primera, i dues la segona.

Anar amb les mans buides o dur *bultos* de qualsevol tipus, maletes, paquets... són circumstàncies que poden modificar d'una manera sorprenent la quantitat final per pagar. A Barcelona el *gosset* que acompanya el seu amo dins del taxi (es tracta d'un servei discrecional) paga un suplement de 100 pessetes. Ni València ni Mallorca contemplan aquesta sobrecàrrega en les seues tarifes i cadascú és lliure de fixar la compensació per acceptar



Manquen estructures viàries i places d'aparcament, segons els taxistes i els usuaris.

RAFA GIL

animals en la cursa.

Les llicències per a gaudir del permís d'explotació d'un taxi, totes sense excepció atorga els ajuntaments que avaluen i amplien el nombre segons el creixement demogràfic de la ciutat. Existeix allò que es nomena *mercat negre* i que els propis taxistes utilitzen l'eufemisme de *transmissió voluntària* i que implica contractes privats mitjançant molts milions de pessetes, de cinc a vuit segons el lloc d'aquestes transaccions.

No n'hi ha cap normativa per a regular els horaris diaris de treball, però sí que hi ha l'obligació d'un dia de descans setmanal per cada cinc de faena.

Amb la celebració dels llocs olímpics del 92, Barcelona ha promogut una *Escola de Taxi* d'on surten graduats, aquells que superen els diferents cursos sobre història de la ciutat i aprenentatge d'idiomes. Una iniciativa que a la llum dels seus resultats podria aparèixer en altres ciutats de dintre o fora dels Països Catalans.

### UNA HORA 1.600 PESSETES

A València, que té una població d'aproximadament 1.100.000 persones, té un número de llicències proper a les 3.000 —concretament 2.934. La *baixada de bandera* és de cent pessetes, mentre que la taula de tarifes va des de les 58 pessetes per kilòmetre que correspon al recorregut per ciutat fins a les 1.600 pessetes que val un hora d'espera en un dia de festa, i està estructurada segons el dia, laborable o festiu, i segons la zona, ciutat o zona metropolitana. A la carretera el quilòmetre costa 41 pessetes, per tant, a mode d'exemple, anar de València a Barcelona pot costar unes 29.000 pessetes, tenint en compte que, encara que no es torne es té que pagar igualment el viatge de tornada al taxista.

Les llicències són generalment intransferibles, encara que hi ha excepcions: mort, herència, estar cinc anys al servei, etc. Aquestes transferències de llicèn-

cies, encara que ofiçialment no es reconega, creen un *mercat negre*, encara que Jesús López, que és president de l'Associació Gremial de Taxistes Valencians, preferisca en aquests casos parlar de llei de l'oferta i la demanda per explicar aquesta situació, i no pas de *mercat negre*. Aquesta associació, segons el seu president, agrupa 2.400-300 d'elles a l'àrea metropolitana- de les 2.943 totals.

"No hi ha un horari concret ni tampoc un calendari determinat -ens comenta Jesús López. El treball gaudeix d'una llibertat total, com qualsevol treball autò-

nom. Les úniques regulacions en aquest sentit són les que fan referència a les vacances o als dies festius, als quals l'ajuntament regula el servei perquè no es produeca una desantenció de taxis a la ciutat. Altres aspectes de la situació laboral dels taxistes fan referència a les *baixes* per malaltia, accident, etc. En aquest sentit cal destacar que fins que la malaltia no es prolongue per damunt dels 15 dies el taxista no té dret a rebre cap ajuda. Fins i tot, si no arriben als 35 anys tampoc tenen dret a indemnització.

Un altre aspecte que preocupa els ta-

xistes és el tema de la inseguretat. La delinqüència es centra, segons ha comentat a EL TEMPS Jesús López, "en robatoris, sobretot a nadal i estiu". El col·lectiu de taxistes es mostren *acovardits* per aquesta conflictivitat, encara que no s'ha donat incidents molt importants a València, segons ens ha declarat el seu representant. Aquesta situació es podria millorar, segons Jesús López, "aplicant la llei amb més força", cosa que provoca que el taxista tinga por a denunciar davant possibles represàlies. Membre de la policia municipal i el delegat del govern s'han reunit de vegades amb el col·lectiu de taxistes, però només s'han produït alguns serveis especials i no cap acord global.

"El servei de taxi no és car, però sí està mal utilitzat -comenta el senyor Lopez. La consideració del consumidor que aquest servei és car ve donada per qüestions externes al propi servei i que, segons el seu representant, correspon més a "la caòtica circulació de València, la manca d'unes infraestructures viàries, les dificultats d'aparcament, etc", que a deficiències pròpies del sector en qüestió. Malgrat tot, els usuaris pensen que el servei no té la qualitat desitjada i, segons Francina Vilardell, vice-presidenta de l'Associació Valenciana de Consumidors i usuari, "quan més els necessites no els tens. A més, l'estat intern del taxi -sobretot tapisseria- no és l'adequat, i només el servei de ràdio-taxi funciona



Sembla quehi ha un mercat negre de llicències.

RAFA GIL



#### Tarifes- València

baixada de bandera: 100ptes.  
 Tarifa 1, recorregut per la ciutat: 38pt/Km.  
 Tarifa 2, recorregut pels voltants 79 ptes/Km.  
 Tarifa 3, recorregut per ciutat en dies de festa \*2 ptes./Km.  
 Hora d'espera:  
 Tarifa 1: 1220ptes  
 Tarifa 2: 1310 ptes  
 Tarifa 3: 1600 ptes

#### Tarifes -Palma de Mallorca

Baixada de bandera: 100 ptes.  
 Tarifa A: dia feiner de sis del

matí a les deu del vespre: 55 ptes/Km.  
 Tarifa B: que correspon a dissabte de les 16 hores fins les 6 del dilluns: 75 ptes./Km.  
 Tarifa C: pels recorreguts fora



del casc urbà, però dins del terme municipal: 90 ptes/Km.  
 Suplements:  
 -A l'aeroport: 300 ptes.  
 -Al port: 230 ptes.  
 -Al Castell de Bellver: 70 ptes.  
 -Al Puig de Na Burguesa: 300 ptes.  
 -maleta o *bulto*: 60 ptes.

#### Tarifes- Barcelona

Baixada de bandera: 225 ptes  
 Hora d'espera: 1440 ptes.

#### Zones:

A-3: laborables 6-22 hores: 60 ptes/Km  
 A-2: laborables 22-6 hores, dissabte i festius 6-22 hores: 83 ptes/Km.  
 B-2: laborables 6-22 hores:



83 ptes./Km.  
 B-1: laborables 22-6 hores, dissabte i festius 0-24 hores: 93 ptes./Km.  
 A-1: la Tarifa 1 s'aplicarà en el període nocturn (22-6 ho-

res) a la zona A en les següents nits:

-nit del 24 al 25 de desembre  
 -nit del 25 al 26 de desembre  
 -nit del 31 de desembre al primer de gener.  
 -nit del 5 al 6 de gener.  
 -nit del 23 al 24 de juny.  
 -nits de dissabte a diumenge.

#### Suplements:

-aeroport: 200 ptes.  
 -Estació Ferrocarri: sortida d'estació: 155 ptes.  
 -maleta (55X35X35 cm): 75 ptes.  
 -gossos (discrecional): 100 ptes.

#### Ubicació de zones:

-Zona A: Hospitalet de Llobregat, Sta. Coloma de Gramanet, St. Adrià del Besós, Barcelona i Badalona.  
 -Zona B: la resta de l'Àrea Metropolitana.

## Llicències blanques i negres

**M**algrat que oficialment no es reconeix l'existència d'un *mercat negre* de llicències, diferents sectors dels taxistes ens han reconegut que, per diferents qüestions i circumstàncies es produeix aquesta situació.

L'existència d'una quantitat considerable d'assalariats a València —es parla de no menys de 500— facilita l'existència aquest mercat illegal, que pot arribar que es pague 4.500.000 de pessetes per la cessió d'una d'aquestes llicències. "El culpable del *mercat negre* és l'Ajuntament, ens co-

menten fonts pròximes a CCOO. del País Valencià, perquè ells les regalen, i així l'Ajuntament es mostra inoperant, perquè permet aquest mercat negre en que es compren i venen llicències". Un taxista, sobretot si hi és titular de la llicència, i pateix una malaltia que es pot considerar duradera no pot afrontar la situació perquè simplement les despeses de quotes a la seguretat social representen quasi el 40% d'allò que rep com a subsidi. Aquest taxista es veu forçat a vendre i fa cas a les *ofertes* que rep.



satisfactòriament". La senyora Vilardell ens ha declarat igualment que "l'usuari, en contra d'allò que s'ha dit, pot negar-se a pagar quan crega que el vehicle no està en les condicions exigides, encara que s'haja *baixat la bandera*".

### TAXISTES DEL 92 A BARCELONA

La vaga protagonitzada pel sector del taxi a Barcelona, el mes de gener de l'any passat, va ser l'última mostra de mala imatge que en general aquest sector té per a la població de l'àrea metropolitana de Barcelona, segons informa Sílvia Monfort. Aquest fet ha quedat agreujat per l'augment de les tarifes de taxis pel servei i per la picabaralla que mantenen amb els motoristes de la ciutat que envaïxen sovint el carril taxi-bus.

Tot i això, el taxista de Barcelona vol cada vegada més fer de la seva una professió digna i respectada. Actualment més de 1.500 taxistes han passat per l'Escola de Taxi, integrada a "Ciutat Grogga S.A.". Aquesta empresa que no fa un any que està constituïda i que té uns estatuts particulars, està integrada en un 51% per l'Entitat dels Transports de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i en un 49% pels taxistes que són accionistes (actualment 1.000). A 5.000 pessetes l'acció, el taxista pot adquirir un màxim de 10 accions, amb la finalitat de qui no hi hagi grups de pressió.

L'Escola del Taxi, que és precedent a "Ciutat Grogga S.A.", es vol pal·liar la manca de formació adequada del taxista.

D'alguna manera, la fita del '92 ha servit de guspira per a incentivar al sector a millora. Però, de fet, només hi ha una activitat específica orientada de cara als Jocs Olímpics i és el curs de tres mesos de durada per a formar un col·lectiu de taxistes que facin les tasques d'*Informadors Olímpics*. Actualment ja hi ha dues promocions d'Informadors, és a dir, 166 taxistes que informen sobre els fets olímpics. D'altra banda, l'assignatura obligatòria que tot taxista fa en l'escola és la de coneixement de la ciutat, per tal de conèixer el seu entorn i respon a coneixements històrics i turístics. A més s'imparteixen classes de mecànica i d'idiomes, entre els quals s'ensenya fonamentalment el català i l'anglès, tot i que actualment s'està realitzant una experiència pilot en francès.

Segons indica l'entitat hi ha 10.940 metropolitanas de classe A i 212 de la classe C, per a les *limusines*.

EL nombre de viatges diaris realitzats per un taxi és de mitjana entre 25 i 28 serveis, amb un total de 70 milions anuals a la totalitat dels taxis barcelonins. La mitjana del recorregut és de 4 quilòmetres. Des de l'u de gener els preus des de l'aeroport de El Prat fins a la Sagrada Família se situen al voltant de les 1.600 pessetes, al Passeig de Colón i a la Plaça de Catalunya 1.350.

### UN DIA DE DESCANS OBLIGATORI

El nombre de llicències a Mallorca és de 1246 al principi de l'any '91, per una

població de 325.120 persones, segons informacions recollides per Miquel Payeras des de Mallorca. La tarifa reglamentària fixa una taxa de 300 pessetes per anar a l'aeroport de Son Sant Joan, 230 pessetes per al port, al castell de Bellver 70 pessetes i al Puig de Na Burguesa 300 pessetes. Per cada maleta o *bulto* es paga una sobretaxa de 60 pessetes. Les llicències no són tampoc transferibles, però a la pràctica i de forma il·legal hi ha un mercat que s'enmascara.

El taxista mallorquí pot posar-se els horaris que més convenient cregui. L'únic que obliga l'ajuntament és que tot taxi ha de parar un dia de cada cinc. Aquest descans obligatori es controla a través de número de llicència que apareix a la porta del taxi, ja que, segons la seva terminació han d'aturar-se un dia del mes determinat.

Per a Josep Caballero, vice-president de la Unió Cooperativa de Taxis Palma-Ràdio, aquest sector de transport urbà travessa un moment molt problemàtic en quant a la inseguretat. "Pràcticament dia a dia tenim un company que ha estat objecte de robatori o agressió.

Tan habitual és que ja, la majoria, ni denuncien el cas i només ens queda ajudar-nos mútuament entre els companys davant aquestes situacions perilloses". Els preus, Josep Caballero, considera que "no és en absolut car. Si vosté ho observa veurà, entre tres o quatre persones que fagin un recorregut normal dins Palma els sortirà més barat el taxi que el bus".

I. Pellicer/D. Hermosilla