

La lluita pel poder que no veu el ciutadà

Taxis: molts i mal avinguts

El taxi, a Barcelona, és un món complex, individualitzat i a vegades agressiu. Tot i l'acord de tranquil·litat del sector amb vista als Jocs del 92, els interessos que mou el taxi són diversos i importants, i les lluites de poder entre les distintes associacions són una constant en el sector.

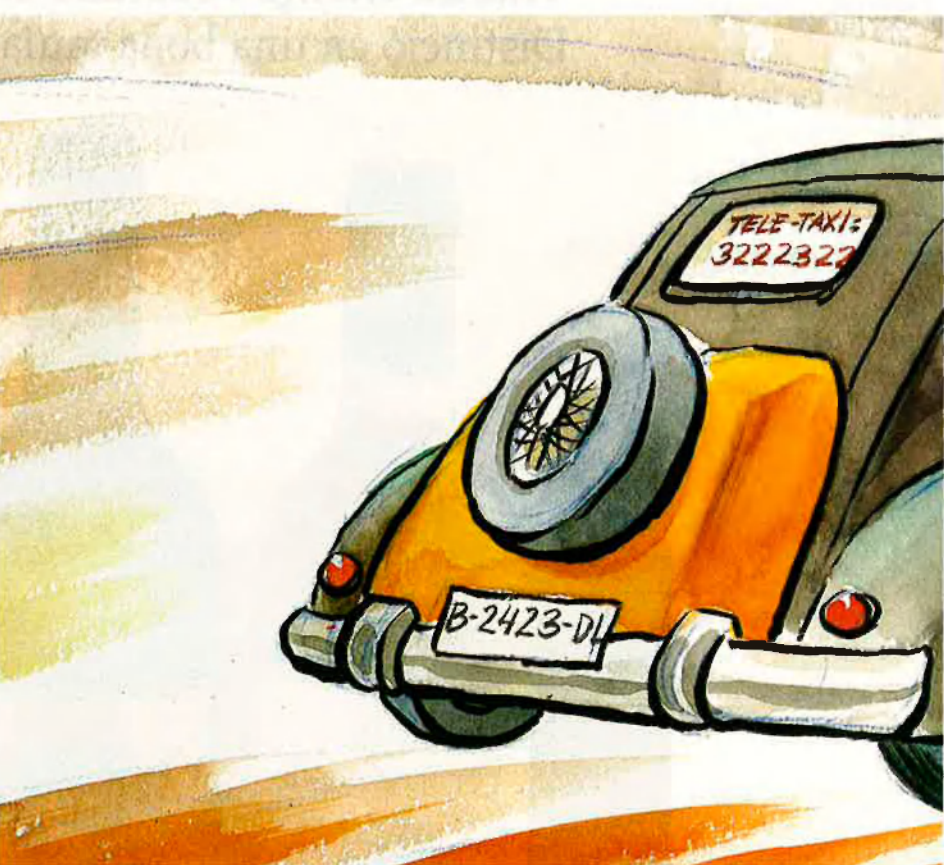
Pels dies 25 i 26 del mes passat, a Barcelona, hi havia prevista una vaga de taxistes. La incidència de la vaga entre els 11.000 professionals del taxi de la capital catalana va ser inapreciable. El sindicat que la va convocar, ASTAC-Espanya, és minoritari dins del sector i està considerat com un dels més radicals del món del taxi.

Paral·lelament a la convocatòria de vaga, entraven en vigor les noves tarifes del taxi, aprovades per unanimitat el 31 d'octubre d'enguany pel ple de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT). Les noves tarifes significaven un augment del 13'8% respecte a les vigents, molt per sobre de la inflació prevista (5%) però també molt per sota de les demandes dels taxistes (un 35%).

La pujada de tarifes va ser consensuada per les quatre associacions majoritàries del taxi; és a dir, el Gremi Unió de Taxistes (GUT), el Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya (STATC), el Sindicat de Taxistes Autònoms de Barcelona (STAB) i l'Associació d'Empresaris del Taxi (AET).

A pesar de l'acord sobre la pujada de tarifes, les diferències entre aquestes organitzacions són molt acusades. I encara més si tenim present que actualment a l'àrea metropolitana de Barcelona hi ha, pel cap baix, onze associacions més dins del món del taxi; i diem pel cap baix perquè recentment se n'han dissolt unes altres set. I això sense tenir present les divuit emissores de ràdio-telèfon, ni les diverses cooperatives del sector.

A aquest panorama s'ha d'afegir que en les eleccions sindicals del maig de 1990 només va acudir a les urnes un 60% dels professionals del taxi, i que el percentatge d'afiliats a les diverses associacions del sector no arriba al 20%. Els quatre sindicats esmentats -GUT, STATC, STAB i AET- aglutinen el 90% de l'adscripció sindical, i gairebé tots es-



tan vinculats amb emissores de ràdio-telèfon, cooperatives i gestories, i tenen acords comercials amb empreses del sector del taxi i de l'automòbil.

Com es pot deduir el món del taxi, a Barcelona -i sense que hi hagi paral·lelisme amb cap altra ciutat de l'estat-, és profundament complex, individualista i, a vegades, conflictiu. Per aquest motiu -i fem una mica d'història- es van convocar les eleccions sindicals del maig de 1990. L'Entitat Metropolitana del Transport necessitava uns interlocutors sindicals representatius del sector, que possibilitessin les converses entre l'entitat pública i els portaveus de les associacions. Abans de les eleccions, com es recordarà per l'impacte públic que va tenir, hi

havia hagut una vaga de taxis de tres dies. Aquesta vaga, del 10 al 13 de gener de 1990, havia estat especialment virulenta, i un grup de taxistes *exaltats* havien agredit diversos periodistes de TV3 i Antena 3. Això, i el clima de crispació anterior i posterior a la vaga, havia fet ineludible la necessitat d'unes eleccions que ajudessin a posar una mica d'ordre en el sector del taxi.

Les eleccions, al juny del mateix any, van donar un resultat sorpresa, que en el seu moment va inquietar les autoritats de la mateixa EMT. La raó va ser que un nou sindicat, el Gremi Unió de Taxistes (GUT), havia aconseguit més d'un 42% dels vots (2.452), cosa que el situava com l'associació amb més pes específic

dins del col·lectiu. El segon sindicat més votat –i considerat com el *gran perdedor* de la consulta– fou el Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya (STATC), amb 1.076 vots; un vot més que el Sindicat de Taxistes Autònoms de Barcelona (STAB) que en va assolir 1.075; i gairebé el doble que l'Associació d'Empresaris del Taxi (AET), que en va obtenir 522.

Els representants d'aquestes quatre organitzacions formen la Comissió de Sindicats del Taxi, que es reuneix periòdicament amb dirigents de l'Entitat Metropol-

Això és fàcil d'entendre si tenim present que, diàriament, el sector del taxi mou un cabdal de diners que oscil·la entre 100 i 150 milions de pessetes, i que al seu voltant, sobretot pel que fa a la indústria de l'automòbil i les empreses auxiliars, hi ha un important teixit econòmic i comercial. Per aquesta raó, el recel mutu entre els diversos sindicats és evident, i també les desqualificacions personals i globals, que arriben fins al límit en què poden arribar a ser lesionats els propis interessos.

En aquest context, una de les persones

gia de piquets per fer reeixir la vaga.

El GUT també té una presència important a Santa Coloma, gràcies a la compra de l'emissora Tele-Taxi, SA, una de les més significatives del sector. La voluntat d'aquest sindicat és ser majoritari en totes les zones de l'àrea metropolitana de Barcelona. Cap de les altres associacions no acaba d'entendre prou bé les raons que han portat el GUT a la seva situació de privilegi, i les conjectures sobre el seu ràpid ascens són múltiples i heterogènies. Des d'altres sindicats, però, es pensa que el GUT ha de tenir "algú al darrere".

El mateix Francisco Galván afirma que el sindicat que lidera és pròxim a Convergència i Unió, i desautoritza a qui situa el GUT en l'òrbita del Partido Popular. Segons Galván, s'associa el GUT al PP perquè un germà seu pertany a aquesta formació política. D'altra banda, com que aquest sindicat va tenir en els seus inicis com a associats uns quaranta taxistes dels anomenats *exaltats* –a qui se'ls vincula a la desapareguda Fuerza Nueva–, no sembla que de moment pugui substraure's a l'etiqueta d'ultradretà.

Francisco Galván té una vintena d'expedients sancionadors de l'Entitat Metropolitana del Transport; tots, per interrompre amb el seu vehicle la filera de taxis de l'aparcament de l'aeroport. Aquestes sancions són típiques dels taxistes que participen en les timbes de cartes que s'organitzen a l'aeroport, ja que mentre juguen, la filera de taxis avança i el seu vehicle l'obstrueix. D'una altra banda, i per a desconcert de les autoritats, el comportament professional i sindical de Francisco Galván, i també dels associats al GUT, és absolutament correcte i fins i tot beneficiós per al sector, aspecte que no s'adiu gaire amb el passat de jugador de Galván ni amb la manera de fer d'alguns antics associats d'aquesta organització.

Quant a les companyies d'assegurances, els aproximadament 2.000 associats del GUT es reparteixen entre la MAFF, la Mútua General d'Assegurances i la Multinacional Aseguradora. Respecte a això, s'ha de tenir present que, per als taxistes, sovint es fa difícil poder contractar una assegurança per al seu vehicle, ja que les companyies els demanen uns preus que doblen o tripliquen el preu d'una pòlissa per un vehicle particular.

La segona associació de la Comissió és el Sindicat de Taxistes Autònoms de Barcelona (STAB). El seu president és

tana del Transport, en concret amb Joan Laporta, director de divisió de l'EMT, i Andreu Nebot, director de Serveis del Taxi d'aquesta mateixa entitat. Així, administració pública i representants sindicals poden negociar amb un mínim de garanties els temes que afecten el taxi, com ara la pujada de tarifes del 31 d'octubre passat.

Tanmateix, l'ordre existent en l'actualitat només repon a una voluntat de totes les parts per mantenir-lo, sobretot a causa de la proximitat dels Jocs Olímpics del 92. Internament, els quatre sindicats de la Comissió són molt distints, tant d'ideologia com de funcionament, i estan en una lluita constant per preservar el seu espai en el món del taxi, i també els seus interessos.

que més rumors aixeca és Francisco Galván, líder del GUT, associació guanyadora de les eleccions, que és titllat de *demagog* pels seus adversaris sindicals. Francisco Galván, impulsor, el 1988, del GUT, prové de l'aeroport, zona on el taxi ha tingut sempre la imatge més negativa. El GUT hi és majoritari, per tant, a l'aeroport, on entra en competència amb l'S-TATC i ASTAC-Espanya. Aquesta última associació, que va ser la que va convocar la vaga fallida dels dies 25 i 26 del mes passat, va ser *marcada* de prop tant pel GUT com pel STATC mentre va durar la convocatòria, a fi que els seus membres –molts d'ells procedents del mateix GUT–, considerats els més *exaltats*, no desenvolupessin una estratè-



Dionisio Gracia, que també és vice-president de la Unió Nacional de Asociaciones Libres del Taxi (UNALT). En l'àmbit estatal, la UNALT és un dels dos grans corrents sindicals en què s'agrupen els taxistes; la UNALT és la que podríem anomenar *conservadora*, i l'altra, la Confederació del Taxi d'Espanya (CTE), té una tendència més d'*esquerra*. Habitualment, a la resta de ciutats dels Països Catalans, la distribució sindical obeeix estrictament a aquests dos corrents; a Barcelona, l'STAB, el GUT i l'AET entren dins de l'òrbita de la UNALT, i el STATC a la de la CTE.

El Sindicat de Taxistes Autònoms de Barcelona està considerat pròxim al PP, tot i que el seu president, Dionisio Gracia, ho nega categòricament. Per a Gracia, el STAB només és un servei del taxi per al taxi, ben allunyat de cap tendència política. Quant a les companyies d'assegurances, els 2.217 associats d'aquesta organització contracten les seves pòlisses, preferentment, a REDDIS Mútua d'Assegurances, DAPA i UNASIR.

La tercera associació del taxi de la comissió és el Sindicat de Treballadors

Autònoms del Taxi de Catalunya (STATC), que és per excel·lència el sindicat d'*esquerra* del taxi. Se'l vincula a les forces polítiques progressistes, en concret al PSUC. Paradoxalment, el STACT va ser el sindicat que des de 1980 va estar sol·licitant a l'EMT unes eleccions sindicals, dutes a terme al maig de 1990, i en les quals fou el *gran derrotat*. El STACT té l'emissora Barna Taxi, i és la segona força sindical a l'aeroport. En l'actualitat, el STACT és objecte d'una querrela per part de 88 taxistes de l'emissora Fono Taxi, en què els reclamen 40 milions de pessetes en concepte d'injúries per una informació en què feien referència a les *máfies* de l'aeroport de Barcelona. Fono Taxi està presidida per Mariano Fernández que, segons s'afirma, guarda una estreta relació amb l'extingida Fuerza Nueva.


El secretari general del STACT és Miquel Tomàs, que també presideix la Confederació Europea del Taxi. El STACT és l'únic sindicat majoritari de Barcelona que s'adsciu a la Conferència del Taxi d'Espanya. Gran part dels aproximadament 1.800 associats del STACT

asseguren els seus vehicles a Apolo, Companyia Anònima d'Assegurances i a REDDIS, Mútua d'Assegurances.

L'últim dels quatre sindicats majoritaris és l'Associació d'Empresaris del Taxi. La problemàtica que els afecta és diferent a la de les altres organitzacions, ja que defensen els interessos dels empresaris; és a dir, de les persones que posseeixen més d'un vehicle i que contracten treballadors perquè els condueixin. La situació actual de l'empresari del taxi és al·legal, ja que es regeix pel reglament de 1979, que va elaborar Rodolfo Martín Villa. Aquest reglament no preveu la possibilitat que una persona posseeixi més d'un taxi i, per tant, els empresaris han de posar els vehicles a nom de familiars seus. Els empresaris del taxi, doncs, ho són de fet però no de dret.

L'AET està considerada pròxima a Convergència i Unió, però Joan Fuentes, líder de l'associació, ho nega amb rotunditat. Segons Fuentes, l'Associació d'Empresaris del Taxi no està vinculada a cap partit polític senzillament perquè cap partit no els ha ajudat en res.

Eduard Company

 El Cangur 136
264 pàgines
edicions
62

LLUÍS RACIONERO

RAIMON O EL SENY FANTÀSTIC

La vida extraordinària i fascinant de Ramon Lull en una novel·la apassionant que recull la seva aventura vital i espiritual.

 El Cangur 137
176 pàgines
edicions
62

PERE CALDERS

TOT S'APROFITA

La imaginació i l'humor personalíssims de Pere Calders en un volum que ofereix una bona mostra del seu talent literari.

 El Cangur 138
288 pàgines
edicions
62

MANUEL DE PEDROLO

S'ALGEN VEUS DEL SOTERRANI

En aquesta novel·la, la vuitena de la sèrie «Tems Obert», Daniel Bastida és un home compromès políticament i socialment, que participa d'una manera activa en els conflictes dels anys seixanta i és víctima de la repressió política.

COL·LECCIÓ UNIVERSAL DE BUTXACA



De venda a totes les llibreries