

Màfies i intrusisme professional enterboleixen aquest sector del transport públic

'Taxi connection'

Les màfies que controlen la compra-venda de llicències del taxi i els conductors que alternen la feina en altres llocs amb les hores extra al volant són dos dels problemes d'aquest sector a València i a Barcelona. Per culpa d'uns pocs, el col·lectiu de taxistes té mala fama.

El sector del taxi a les grans ciutats, com ara València i Barcelona, és un món tancat i competitiu. Entrar-hi a treballar és molt difícil, ja que els ajuntaments han congelat des de fa temps la concessió de llicències. Al taxi, són molts els qui hi treballen i també molts els qui sobren. Concretament, a València, hi ha prop de 3.000 taxistes, i a Barcelona, uns 11.000. Segons la Federació Sindical del Taxi de València, que té 1.200 afiliats, en aquesta ciutat sobren més de mil llicències. A Barcelona, tots els sindicats coincideixen en la necessitat de reduir el parc fins als 8.000 cotxes.

La crisi econòmica i la particularitat laboral del taxi (no hi ha cap normativa per regular els horaris de treball) han convertit el sector en un camp on el tràfic il·legal de compra-venda de llicències i l'intrusisme són realitats permeses per l'administració.

A banda de la crisi econòmica, que afecta tots els sectors laborals, hi ha un altre mal que fa estralls entre els taxistes. És l'intrusisme, és a dir, la gent que té una altra feina i que, a més, fa hores extra al taxi. Aquesta pràctica, a banda de ser una competència deslleial, està prohibida per la llei, ja que la professió de taxista exigeix la dedicació exclusiva. La pluriocupació, molt comuna en el sector, ha estat denunciada pels sindicats.

Segons informacions de taxistes que han preferit no donar el seu nom, a València hi ha policies nacionals i xofers d'alts càrrecs que es dediquen a treballar amb un taxi. La seua condició laboral de funcionaris els permet de tenir hores lliures per a traure uns suculents diners extres. Aquesta gent no cotitza com a autònoma a la Seguretat Social, encara

que té la llicència. Un altre tipus d'intrusisme és el practicat per determinats propietaris de tres o quatre taxis que mantenen la seua flota sense cotitzar a la Seguretat Social. Els que funcionen legalment paguen una quota de prop de 25.000 pessetes mensuals, més o menys un terç del salari mitjà. Aquesta competència deslleial ha estat insistentment denunciada per les organitzacions sindicals, però l'administració ha mantingut una política d'ulls clucs.

Segons Miquel Tomàs, president del Sindicat de Treballadors del Taxi de Catalunya (STAC), "a Barcelona hi ha uns 800 titulars de llicències que treballen en l'administració o en empreses privades i el cap de setmana fan il·legalment hores al taxi". Tomàs assegura que "l'administració és conscient d'aquesta situació, però malauradament no fa res per evitar-ho". Per afrontar aquest problema, el STAC exigeix que l'Entitat Metropolitana del Transport de Barcelona (EMT) prenga mesures en l'assumpte. Per Miquel Tomàs, "és imprescindible que es facen inspeccions rigoroses per tal d'aclarir si tots els taxistes tenen la documentació en regla", una demanda compartida pel president de la Federació Sindical del Taxi de València, Félix Cañego.

Les dues organitzacions defensen que l'adminis-



La pluriocupació, tot i estar prohibida pe la llei, és molt comuna en el sector del taxi.

RAFA GIL



Els taxistes estan notant especialment la crisi econòmica, sobretot a causa de l'intrusisme i de l'excés de cotxes en les grans ciutats.

RAFA GIL

tració demane als conductors els TC1 i TC2 (fulls de nòmina) dels 12 mesos als assalariats quan el cotxe passe la ITV (Inspecció Tècnica de Vehicles). No obstant això, Miquel Tomàs adverteix que aquesta no és l'única mesura que s'hi pot aplicar: "Hem detectat que molt sovint la gent es dona de baixa de la Seguretat Social després de passar la revisió". Altres mesures d'inspecció proposada pel STAC són: compulsar amb la SS tots els titulars de llicències per saber si n'hi ha cap que cotitze en una empresa diferent; comprovar si els titulars de llicència que estan jubilats reben la pensió per aquest concepte o exploten alhora la llicència mitjançant assalariats i, finalment, enumerar quantes llicències són utilitzades sota poders notariais, i la seua abolicció.

Pel president de la Federació Sindical del Taxi de València, Félix Canego, cal regular un calendari del taxi, "per posar fi a aquesta il·legalitat". Canego proposa que "s'estableixca un dia de festa a la setmana, com hi ha a Barcelona, i que el cap de setmana tan sols treballen la meitat dels taxistes". A més, Canego defensa la posada en marxa de tres torns (matí, tard i nit) per treballar al taxi. "Nosaltres pensem -afegeix- que amb aquestes mesures l'intrusisme estaria totalment controlat en pocs mesos".

ELS 'CAPOS' DEL VOLANT

Un altre mal que pateix el món del taxi

és l'existència d'una petita màfia que controla la venda de llicències. Aquestes, tal i com figura en l'article 17 del reglament del taxi, són intransferibles i només es poden vendre en cas de mort, herència, jubilació, retirada del carnet o pel fet d'estar un any treballant com a assalariat. A València, per poder gaudir del permís d'explotació d'un taxi, cal pagar dues taxes: una de 56.000 pessetes a l'Ajuntament, i una altra de 60.000 pessetes a la Conselleria d'Hisenda. Aquesta quota representa el 4% del milió i mig de pessetes en què està valorada la llicència d'un taxi. A Barcelona, la taxa és de 350.000 pessetes i s'abona a l'Entitat Metropolitana del Transport, òrgan creat per les Lleis d'Ordenació Territorial de Catalunya en l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.

La transferència de llicències, encara que oficialment no es reconeix, ha potenciat l'existència d'un *mercado negro*, on el preu de venda oscil·la entre els 4 i els 6 milions de pessetes. La compra es fa, generalment, de particular a particular, encara que venedor i comprador han de passar, en un alt percentatge dels casos, per *finestra*. A València, aquest mercat està en mans de quatre taxistes, coneguts de tots, que saben qui s'ha de jubilar o qui vol deixar de treballar o entrar en el sector. Són els *capos* del volant i qualsevol operació de compra-venda és ràpidament coneguda per ells. L'impost que cobren a les dues parts interessades és d'u-

nes 100.000 pessetes, tot i que la quota depèn sempre de l'import de la transacció comercial.

Josep A., de quaranta anys, casat i amb dos fills, treballava fa sis mesos al sector de la fusta. Fart de ser un assalariat, va decidir fer camí per lliure i convertir-se en taxista. "Vaig comprar la llicència a un veí meu que s'havia de jubilar. L'operació em va costar uns 6 milions de pessetes. El preu va ser molt alt, a vegades s'han arribat a pagar més de 7 milions de pessetes. No obstant, ara, amb la crisi econòmica, la cotització d'una llicència al mercat negre no supera els 4 milions de pessetes". Josep va tenir sort i es va salvar de pagar als

capos l'impost pertinent, encara que ho intentaren amb insistència. "Jo vaig fer l'operació sense cap mediació, encara que em va trucar a casa més de mil vegades un intermediari per a convèncer-me que li comprara la llicència a ell perquè el preu era més barat, un milió i mig menys". La comissió que aquest personatge li demanava era de 80.000 pessetes.

Aquestes operacions són reconegudes oficialment pels sindicats, tot i que tampoc no les neguen. Hi ha, doncs, un silenci tàcit que permet als *capos* dominar el mercat de compra-venda de llicències. A més, els representants sindicals justifiquen la seua inhibició afirmant que no hi ha al reglament del taxi cap punt que assenyale el preu de venda d'una llicència.

D'altra banda, asseguren que "aquestes operacions són el resultat de la confluència de l'oferta i la demanda". El fet, encara que ells es neguen oficialment a reconèixer-ho, és que la gran quantitat d'assalariats que hi ha a València i a Barcelona ha facilitat aquest mercat il·legal. Pels taxistes, els culpables d'aquesta situació són els ajuntaments, que, mitjançant la seua inoperància, faciliten l'existència d'aquest mercat negre. No obstant, el silenci que mantenen els sindicats també ha ajudat a consolidar el tràfic il·legal de llicències.

Vicent Lafora