

Les vagues enfrenten els taxistes de Barcelona

Tres sindicats minoritaris de taxistes de Barcelona tornaran a paraitzar l'àrea metropolitana el 31 de gener. Volen que les tarifes augmentin un 18% entre el 2006 i el 2008. Els sindicats majoritaris no secunden la vaga: la consideren política i pensen que fa més mal que bé, tant a la imatge dels taxistes com a la seva butxaca.

Una dona que porta la seva filla, amb febre, a l'hospital és obligada a baixar del taxi per un membre del piquet informatiu dels taxistes en vaga, situat a prop de plaça de Catalunya. És el dilluns 10 de gener. Aquest desagradable incident és més que una anècdota, segons Miquel Tomàs, secretari general del Sindicat del Taxi de Catalunya, un dels col·lectius que no ha secundat aquesta vaga ni dona suport a la que està convocada per al pròxim 31 de gener. Tomàs afirma que "el grup de radicals" que impulsa aquestes vagues –i forma els piquets informatius– és el mateix que després perjudica la imatge i l'economia dels taxistes barcelonins amb tàctiques fraudulentas, com ara estafar els turistes que arriben a la improvisada estació d'autobusos del passeig de Sant Joan –parada on arriben els viatgers procedents de l'Aeroport de Girona–. Tomàs assegura que el taxista que va obligar la dona i la nena malalta a baixar d'un taxi el 10 de gener té en el seu històric quatre expedients per cobrament indegut. Ara, a més, té una denúncia oberta per aquest incident.

Aquesta vaga –la quarta en dos mesos– és convocada per l'Agrupació de Taxistes Independents (ATI), el Gremi Unió de Taxistes i el sindicat Avant-Taxi. José María Soto, president de l'ATI, explica a EL TEMPS que la vaga es fa per pressionar l'Institut Metropolità del Taxi (IMET) perquè aprovi un augment de les tarifes del 18% escalonada en tres anys.

La pujada de les tarifes del 2005, però, ja la va fixar –en un 5,1%– i aprovar el novembre passat l'IMET, i els taxistes les

apliquen de fa dies. "Ara es tracta –explica Soto– de pressionar perquè s'obri la negociació del 2006."

Als sindicats majoritaris del sector, el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), la Federació Catalana del Taxi i l'Associació Empresarial del Taxi, els sobta que, a principi d'any, es promoguin vagues per pressionar la negociació, tenint en compte que, tradicionalment, aquestes negociacions s'entaulen cap a final d'any. Miquel Tomàs, de l'STAC, creu que aquestes vagues "no són econòmiques sinó polítiques".

Tomàs explica que l'augment de tarifes d'aquest 2005 és, en realitat, superior al 5,1%, perquè també s'ha ampliat l'horari de tarifa nocturna en dues hores: això vol dir que aquesta tarifa –més cara– es podrà aplicar durant més temps i que els ingressos mitjans del col·lectiu de taxistes augmentaran un 3,5% més, segons els càlculs de l'STAC. "Gràcies al fet d'haver negociat aquesta ampliació de la tarifa T-1 –diu Miquel Tomàs–, la pujada real de tarifes és del 8,6%." Amb aquesta estratègia, els taxistes han aconseguit que augmentin els seus ingressos sense que els consumidors visualitzin l'augment real de tarifes i, per tant, baixi la demanda. Tomàs argumenta que la vaga és política "perquè econòmicament cada dia de vaga produeix un perjudici en el sector del taxi d'1,23 milions d'euros, tenint en compte que cadascun dels 8.200 taxis que treballen cada dia perd, com a mínim, uns 150 euros". Tenint en compte que ja s'han fet quatre dies de vaga, les pèrdues per al sector augmentarien fins a 4,9 milions d'euros. A aquestes pèrdues

cal sumar, segons Tomàs, la reducció de la demanda que provoca cada jornada de vaga: "Cada dia que fas vaga obligues els clients a buscar un transport públic per anar, per exemple, a l'Aeroport. És possible que, així, acostumis aquest client a optar per un sistema alternatiu de transport i que després et costi recuperar-lo." El fet és que, segons Tomàs, des de la primera vaga, el mes de desembre passat, la demanda s'ha reduït un 20%. A més, les vagues i els incidents que es produeixen en cada convocatòria afecten sens dubte la imatge de tot el sector del taxi.

"Crec –rebla Tomàs– que aquesta és una vaga política. Suposo que l'objectiu és erosionar el pacte d'esquerra de l'Ajuntament de Barcelona."

Cada sindicat fa els seus comptes. El balanç de l'STAC és l'esmentada pujada d'un 8,6% real. José María Soto, de l'ATI, fa uns altres comptes i acusa l'IMET de fer "trampes" en calcular l'augment dels costos del sector, a partir dels quals obté la pujada de tarifes. Segons Soto, l'IMET calcula que els combustibles han augmentat, durant el 2004, un 3,2%, mentre que "les dades del Ministeri de preus dels carburants entre octubre de 2003 i octubre de 2004 –les dades que l'IMET sempre prenien com a referència– marquen una alça del 23%".

Soto creu que l'IMET fa servir una mena d'enginyeria financera plena d'enganys per evitar que les tarifes creixin molt. Un estudi econòmic encarregat per l'ATI assegura que els costos del taxi són un 21% superiors als que calcula l'IMET. Per això conclouen que les tarifes hau-



Un taxi de Barcelona, en venda. Uns sindicats del taxi volen augments importants de les tarifes; altres prefereixen, com s'ha fet, ampliar les hores de tarifa nocturna, la més cara.

Segons l'STAC, l'extensió de l'horari de la tarifa 1, la més cara, significa un augment afegit del 3,5%

rien d'augmentar un 18% per garantir un sou digne per als taxistes i proposen que, entre 2006 i 2008, s'apliqui aquest aug-

ment de manera esgraonada, sense oblidar de sumar-li cada any el corresponent IPC. Soto no creu que aquest augment de les tarifes faci perdre gaires clients al sector. També recorda que l'STAC va demanar un augment del 18% l'any 2003. El president de l'STAC reconeix que ells van fer servir aquella dada per negociar la proposta sobre tarifes que havia fet l'IMET per al 2004, que era del 3%. "La diferència és que nosaltres hem dissenyat alternatives, com l'extensió de l'horari de la tarifa T-1, per aconseguir que pugin els ingressos i que els partidaris de les vagues continuïn fent demagògia amb xifres inflades." Tot i això, no es declara en contra d'una pujada més important de les tarifes, però sí de les reiterades vagues

EL TAXI, CIUTAT A CIUTAT font: Informe de FACUA

Ciutats	Trajecte d'1 km o temps equivalent		Trajecte d'5 km o temps equivalent		Trajecte de 10 km o temps equivalent		Trajecte de 15 km o temps equivalent	
	Tarifa dia	Tarifa nit i festius	Tarifa dia	Tarifa nit i festius	Tarifa dia	Tarifa nit i festius	Tarifa dia	Tarifa nit i festius
Alacant (43 punts)	2,90 €	3,50 €	4,65 €	5,40 €	8,25 €	9,75 €	11,85 €	14,10 €
Barcelona (43 punts)	1,91 €	2,26 €	4,75 €	5,90 €	8,30 €	10,45 €	11,85 €	15,00 €
Castelló (43 punts)	2,90 €	3,50 €	4,65 €	5,40 €	8,25 €	9,75 €	11,85 €	14,10 €
Girona (41 punts)	2,27 €	3,17 €	5,15 €	6,05 €	8,75 €	9,65 €	12,35 €	13,25 €
Palma (34 punts)	2,35 €	2,65 €	4,30 €	6,05 €	7,30 €	10,30 €	10,05 €	14,55 €
Tarragona (80 punts)	3,90 €	5,15 €	7,10 €	8,95 €	11,10 €	13,70 €	15,10 €	18,45 €
València (38 punts)	2,75 €	2,75 €	4,55 €	5,40 €	7,95 €	9,40 €	11,35 €	13,40 €

que comporten pèrdues molt importants per al sector i que minen la imatge dels taxistes.

Tomàs afirma que els sindicats convocants tenen un "nucli radical" format per taxistes que precaritzen el sector amb enganys i pràctiques il·legals: "Els radicals que, els dies de vaga, punxen les rodes dels taxistes que volen treballar o que els llancen ous amb àcid són els mateixos que després paguen comissions a porters d'alguns hotels –perquè els avisen a ells– i que després cobren tarifes abusives als clients. També són els mateixos que, al passeig de Sant Joan, esperen amb el ta-

xímetre apagat turistes incauts als quals cobren quatre vegades més del que val la carrera."

La quarta jornada de vaga va tenir menys seguiment que les tres anteriors i els conflictes entre piquets i taxistes que treballaven es van reproduir a la plaça dels Països Catalans, davant de l'estació de Sants; a l'Aeroport, i a la plaça de Catalunya.

La pròxima jornada de vaga serà el 31 de gener i coincidirà amb la celebració, a Barcelona, de la Passarel·la Gaudí, però els convocants ja n'han programat cinc més, coincidint amb dies festius o esde-

veniments de Fira Barcelona: el 18 de febrer (per al Saló Alimentària), el 8 de març (durant el Saló Internacinal de l'Energia i el Medi Ambient), el 28 de març (el dilluns de Pasqua) i l'11 i el 15 d'abril (per a la fira Construmat).

L'afluència de visitants –i la demanda de taxis– és especialment alta en els casos de les fires Alimentària i Construmat i tot fa preveure que el manteniment de les convocatories de vaga per a aquestes jornades pot agreujar encara més la tensió entre uns taxistes i els altres.

Alex Milian

Els taxis de Barcelona, ni cars ni barats

La complexitat del servei del taxi fa difícil les comparacions entre unes ciutats i unes altres. Tot i això, hi ha centres de recerca, consultories i associacions de consumidors que s'arrisquen a fer comparatives. La FACUA (Federació d'Associacions de Consumidors i Usuaris d'Andalusia) va acceptar aquest repte l'any passat. Segons les tarifes vigents el setembre de 2004, i estudiant el cost dels recorreguts d'1, 5, 10 i 15 quilòmetres o els seus equivalents en temps, en 37 capitals de província de l'estat espanyol, la ciutat més cara, amb diferència, era Tarragona (vegeu el quadre de la pàgina 43). Segons el preu de cada recorregut, els autors de l'estudi sumaven un determinat nombre de punts a la ciutat: Tarragona té 80 punts, la qual cosa la converteix en la que té taxis més cars, mentre que Barcelona –com Castelló i Alacant– en suma 43. Girona fa els mateixos punts que Madrid, 41, la qual cosa implica que els taxis de Barcelona són més cars que els madrilenys, al contrari del que destaquen altres estudis. Però, a més, cal tenir en compte que l'estudi de FACUA no inclou tarifes de dies festius, la qual cosa encarriria més Barcelona, ja que els dissabtes s'hi aplica aquesta tarifa, mentre que els taxis madrilenys només l'apliquen els diumenges. Com s'aprecia al quadre de la pàgina 43, l'estudi –que no inclou Lleida ni cap altra ciutat de les Balears que no sigui Palma– considera que València, amb 38 punts, i Palma, amb 34, tindrien els taxis més econòmics dels Països Catalans. La baixada de bandera dels taxis de Barcelona seria una de les més baixes de l'estat (ara és només d'1,3 euros) i per això els trajectes curts són dels més econòmics, mentre que els llargs s'equiparen a les de les ciutats més cares, sobretot amb la tarifa de nits i festius.

Altres estudis, per contra, consideren els preus dels taxis de la capital estatal més cars que els barcelonins. Aquest és el cas de les dades utilitzades pel Centre d'Innovació del Transport (CENIT), un consorci de la Universitat Politècnica de Catalunya i la Generalitat de Catalunya, en la seva "Metodologia per a l'establiment de les tarifes del taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona i la seva revisió". Segons aquest estudi, el cost d'un tra-



Una parada de taxis de Barcelona buida en l'última jornada de vaga, el 10 de gener.

jecte de 5 quilòmetres costava, l'any 2002, 8,5 euros a Barcelona i 9,8 a Madrid. Els taxis barcelonins són molt barats en comparació amb els d'Amsterdam, on el mateix trajecte costa 14,8 euros, o Viena (15,7 euros), però molt cars en comparació amb els de Bucarest (0,9 euros) o Sofia (2,3 euros). Segons Leif Thorson, un dels redactors d'aquest estudi, el valor de l'informe és que, per primera vegada, es calculen els ingressos dels taxistes, una recerca que només s'ha efectuat, i de manera excepcional, en alguns països europeus. En aquesta ocasió, l'estudi del CENIT servia per a proposar una metodologia de càlcul de revisió de tarifes, però Thorson destaca que "perquè sigui útil cal que es faci un estudi d'aquesta mena o fins més complet encara si volem conèixer a fons el sector del taxi".

Entre els ítems que Thorson considera prioritaris per fer un diagnòstic del sector i millorar-lo, hi ha una bona anàlisi de l'oferta i la demanda –per mirar d'ajustar-les–, i un estudi de les preferències declarades pels clients sobre el servei dels taxistes. *A. M.*