

taxi
LIBRE

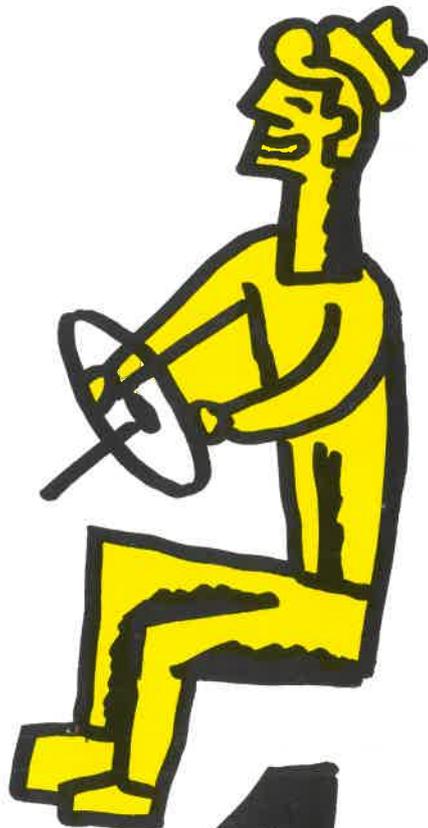
ESPECIAL
ELECCIONES
BARCELONA



1

TAXI

=



1

CONDUCTOR

Elecciones en el taxi

Un nuevo reto

El próximo 17 de mayo los taxistas tenemos una nueva cita con las urnas: las elecciones para determinar qué sindicatos serán los interlocutores de la Administración durante los cuatro años que vienen. En las votaciones siempre hay vencedores y vencidos; de ellas siempre resultan los sindicatos representativos y el resto. En esta ocasión, sin embargo, queremos que

sólo uno que se ha mantenido desde 1972 con una estructura consolidada y un programa coherente y de trabajo continuado, el STAC.

Porque nosotros no creemos en los milagros sino en el día a día. Porque no queremos confiar en quien promete demasiado: el que gana con estas premisas comienza a retroceder, pierde la confianza de los taxistas, y acaba desapareciendo, como ha pasado

hace cuatro años los que hicieron creer al mundo del taxi que lo imposible era posible.

Cualquier medida de reconversión debe pasar necesariamente por eliminar el doble turno, es decir, Un taxi = Un conductor. Si una asociación afirma que va a eliminar licencias, que primero diga de dónde sacará el dinero. Y después, que plantee la solución al problema de los ilegales; porque, ¿de qué

batalla.

¿Y la amortización de licencias? Tampoco es una cosa nueva. En 1983 se amortizaron 109 licencias. Si la Corporación no hubiese parado el proceso porque lo consideraba demasiado lento ahora ya tendríamos 250 licencias amortizadas. Y a ello decimos, ¡basta! No somos cangrejos; no queremos dar un paso adelante y dos atrás.

Hace cuatro años fuimos la segunda fuerza más votada de Barcelona. La elección del taxista nos quitó armas de lucha y nos supeditó a los planteamientos del sindicato mayoritario. No obstante, el STAC ha cumplido con muchos de sus objetivos: tarifa 1 nocturna, nuevas paradas, tarifa 2 en todo el área metropolitana —cuando las esperanzas se concentraban en conseguir desde el río Besòs hacia arriba, nosotros empujamos hasta el Llobregat—, sistema tarifario negociado por tres años... Por tanto, ¿ha sido positivo el trabajo de cuatro años del STAC? Sí, muy positivo. Y lo será más si, vosotros, compañeros, nos dais vuestro voto.

Ya es hora de hacer que la Administración sea efectiva, de reivindicar desde una posición contundente la infinidad de temas que tenemos pendientes con ella. ¡Unámonos! ¡Votad STAC!



haya un único vencedor: el colectivo del taxi. Para conseguirlo sólo hay un camino: que los sindicatos que obtengan más votos sean verdaderamente representativos; que se apoyen en el voto real de 11.000 taxistas que pasan la mayor parte de cada día con las manos en el volante. En el mundo del taxi hay muchos sindicatos, pero

con las quince, diecisiete o dieciocho asociaciones del taxi que hemos ido dejando por el camino desde que comenzamos nuestro camino.

No prometemos autopistas gratis, ni créditos a fondo perdido de las entidades bancarias, ni suprimir 4.000 licencias, ni jubilación a los cincuenta años. No tenemos una varita mágica ni tampoco la tenían

servirá suprimir un determinado número de licencias cuando, en la práctica, la flota continuará doblada? ¿Qué va a hacer el STAC como primera fuerza sindical? Imponer a la Administración la base de la reestructuración del taxi: Un taxi = Un conductor. No es una innovación; es una realidad en otras ciudades. Una realidad que funciona. En Mataró ya ganamos esta

MIGUEL TOMÁS
PRESIDENTE DEL STAC

Paradas y circulación son temas claves para los cuatro años que vienen. ¿Por qué? Porque vamos a aumentar la velocidad comercial del taxi presionando para mejorar el carril bus-taxi. El coche particular invade constantemente el carril y la Guardia Urbana no interviene; hay que poner freno a esta situación y además es preciso crear nuevos carriles bus-taxi, que son insuficientes, sobre todo para llegar al centro de Barcelona desde el extrarradio de la ciudad -Esplugues, Cornellà, etc. Hasta ahora el STAC es el único que se ha preocupado por las para-

del autobús. El Ayuntamiento de Barcelona aprovechó la campaña Operació Nadal para habilitar veinte paradas más, solicitadas desde hacía tiempo por el Sindicato. En el Hospitalet, que era uno de los puntos en los que había más deficiencias, hemos arrancado de la Administración siete paradas muy necesarias. Asimismo, conseguimos paradas en Sant Just, Santa Coloma, etc. Sabemos que todavía faltan muchas. Y sabemos que hay un gran número de paradas, que existen, pero que no han sido reconocidas; vamos a hacer que sean tenidas en cuenta. Sin embargo, la lentitud de la Administración se convierte en un lastre; las paradas que solicitamos en mayo-junio de

Guardia Urbana una actuación eficaz frente a la invasión que hacen los particulares en las paradas. Estas deberían ser puntos de actuación

sin que sea necesario el requerimiento previo del taxista.

¿Otros problemas? Los atascos, especialmente en el centro de Barcelo-



Circulación y paradas

Más velocidad comercial para el taxi

das. Nuestra política es la de llevar a la Administración cualquier reivindicación sobre ellas; vamos a conseguir que las paradas del taxi sean tratadas con el mismo respeto que las

1993 las aprobaron en septiembre-octubre y comenzaron a pintarlas en diciembre. Y, por supuesto, todavía no han terminado. También ha llegado el momento de exigir a la

inmediata por parte de la autoridad. Hemos realizado estudios sobre el nivel de ocupación, y es realmente alarmante. Conseguiremos que la grúa retire los coches de las paradas prioritarias

na. Conseguir la entrada restringida al centro es una utopía por la que seguiremos luchando. Entretanto, estamos por la promoción de campañas disuasorias para que el usuario no tome el coche privado. El último ejemplo ha sido la Operació Nadal que, aunque no significó una solución global, ha incluido por primera vez al taxi junto a los transportes públicos. Obtenemos resultados. Pero con vosotros a nuestro lado, luchando como un solo hombre, obtendremos el éxito. ¡Votad STAC!

LUIS BERBEL
BARCELONA

La crisis ha hecho que las vacas flacas no se limiten al sector, sino a toda la sociedad. Y cada uno intenta tirar adelante como puede; a veces sin querer darse cuenta de que ahoga al que lo rodea. Hoy el intrusismo es el cáncer del taxista: las furgonetas particulares que se dedican a transportar gente o a llevar el per-

Me hice taxista el día 30 de junio del año 1970 y recuerdo que mi primera carrera, de Cerdanyola a Montcada, costó 40 pesetas. Desde entonces las cosas han cambiado mucho; ha habido días buenos y días malos. El día de hoy es la crisis, que comenzó a golpear con fuerza al sector en agosto del año pasado y que a principios de este ha agravado la precariedad del taxista

El principal problema de la comarca del Vallès es que hay demasiadas manos al volante para tan poca demanda. Y además, que nos quitan el trabajo.



tados sin pensar que muchas veces sería más barato llamar a un taxi. Por otra parte, cada localidad cuenta con sus problemas añadidos:

- Montcada no tiene parada. Hay un espacio para dos taxis con un teléfono a 50 m que no

- En Ripollet se agrandó la parada, pero un espacio para cuatro coches sigue sin solucionar el problema.

- En Cerdanyola, tras conseguir la parada que va del paseo de Santa Ana hasta el puente, nos vemos obligados a luchar constantemente con los particulares que la invaden, privando de su espacio al taxi.

El intrusismo, la poca colaboración de los ciudadanos de a pie, la indiferencia de las autoridades... Todo ello es posible porque no estamos unidos, porque hemos tomado la decisión de estar solos ante el peligro. Y yo digo, olvidemos nuestro individualismo y trabajemos juntos para conseguir algo mejor. ¡Votad STAC!

Vallès Occidental Demasiados taxistas y demasiados intrusos

vallesano. El principal problema de la comarca del Vallès es que hay demasiadas manos al volante para tan poca demanda. Y además, que nos quitan el trabajo.

sonal de las fábricas, las instituciones que no están declaradas y que tienen en marcha flotas de furgonetas y coches particulares... Incluso la Cruz Roja prefiere contratar servicios concer-

se oye desde el puesto. Además, este espacio reservado constantemente está lleno de coches particulares. Para Montcada hemos solicitado una parada en la estación del tren.

ANDRÉS ÁLVAREZ
VALLÈS OCCIDENTAL

Propuestas STAC

Conductor
El STAC va a ser logar que todos los taxis de Barcelona sean conducidos por una persona titular o un asalariado. La reestructuración del sector empieza con más de 2.000 taxis que están en un turno las 24 horas, sin conductores. El sector del taxi está en crisis por falta de personas a trabajar, con lo que se quedan los coches. Somos el único sindicato que está generando puestos de trabajo en la actualidad?
Exámenes para hacerse taxista. Los exámenes de examen ya están saturados desde enero.
Los diarios siguen apareciendo con «se necesitan taxistas». Después de las elecciones, ya ha iniciado la recogida de firmas para luchar por el taxi.
Un conductor asalariado y no traumática, de forma que un asalariado se dé de baja no se le penalice en este puesto.

8

Revisión única de la ITV
Equiparación con el resto de Europa. Asimismo, solicitamos que las revisiones de los taxis se realicen en los locales de Ciutat Vella.

9

Impuesto unificado de circulación
El STAC va a trabajar en esta línea. No puede ser que cobrando todos las mismas tarifas, tengamos diferentes impuestos de circulación.

10

Más carriles para el taxi
Reivindicamos carriles metropolitanos para que podamos acceder desde cualquier población al centro de Barcelona. Hemos de conseguir una mayor velocidad comercial.

11

Más paradas de taxi
También exigimos a la Guardia Urbana que actúe decididamente contra el coche particular que ocupa los espacios reservados al taxi.

12

Por un representante en el IMET
Los sindicatos que surjan de las elecciones han de tenerlo. No puede ser que la Administración cuente con los sindicatos sólo para lo que le interesa. Queremos intervenir en todos los temas relacionados con el taxi.

13

El STAC se compromete a luchar contra todos aquellos temas que afecten negativamente al taxi

La quiebra de la compañía Apolo fue el detonante que alertó al taxi sobre la realidad de los seguros. Desde antes de su desaparición la mayoría de empresas aseguradoras se negaban a aceptar al taxi. Ahora estas compañías, obligadas por la legalidad, obligan a su vez al taxista a cubrir con pólizas complementarias este servicio, que es

Soluciones imposibles:
crear una mutua aseguradora que aglutine a todos los taxistas

deficitario para ellas. De esta manera, las cuotas de seguros se han disparado en un 200%; es decir, hemos pasado de pagar 60.000 o 70.000 ptas. a 190.000 o 200.000 ptas. ¿Qué ha hecho el STAC hasta ahora? Hemos movilizad o a la Confederación de Taxis de

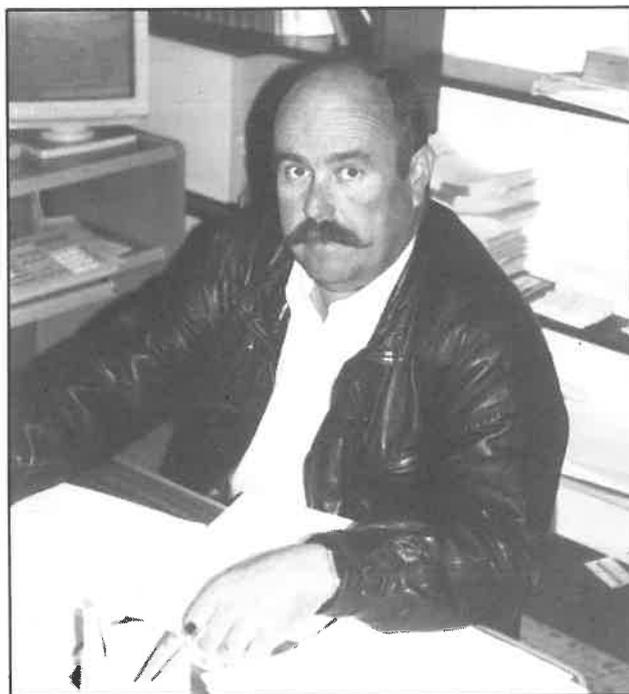
La única solución para los seguros es que la Administración declare al taxi vehículo de siniestrabilidad agravada

España para que lleve el tema a los partidos políticos; a través de la Confederación hemos solicitado a la Dirección

General de Seguros que declare el taxi vehículo de siniestrabilidad agravada para que ello nos permita pagar el seguro real y no los complementos... Soluciones imposibles: crear una mutua asegu-

de ayuda en caso de problemas económicos... Puede funcionar medianamente bien, pero no debe ser un objetivo sino un complemento.

La única solución real la tiene la Administración.



radora que aglutine a todos los taxistas; un toque de realidad advierte de la locura de crear una empresa que ya nace deficitaria. Soluciones parciales: el establecimiento, por ejemplo, de un fondo

Debemos obligarla a intervenir en las compañías de seguros, para que consideren el taxi como un vehículo de siniestrabilidad agravada. Como ya se ha dicho, la Confederación del Taxi de España está

Las cuotas de seguros se han disparado en un 200%

en ello. El STAC, uno de sus pilares, no ha comenzado ahora a luchar por esta consideración. No usa la marca de siniestrabilidad agravada como una propuesta oportunista para conseguir votos. El STAC se está conformando como uno de los únicos interlocutores válidos de la Administración, sea como sindicato de Barcelona, sea como miembro de organizaciones influyentes en el mundo del taxi como la Confederación del Taxi de España o la Confederación Europea del Taxi. Sin embargo continuamos siendo una minoría; si nos organizamos pondremos las bases de un futuro mejor para el taxi. ¡Vota STAC!

ANTONIO CALER
BARCELONA

Seguros

Por el taxi como vehículo de siniestrabilidad agravada

El voto es el primer paso

Si el sector del taxi nos da su apoyo pondremos a la Administración contra la pared. Podemos hacerlo. Tenemos argumentos, tenemos personal preparado. Tenemos más de 20 años de experiencia en la lucha del taxi. Tenemos lo que hemos hecho, lo que estamos haciendo y lo que vamos a hacer. Prometemos continuar en la brecha, continuar trabajando. Avanzar. Estas elecciones nos encuentran con un balance de cuatro años positivo, con puntos conseguidos y trabajando por los objetivos que todavía no

hemos alcanzado. Y así seguiremos.

Sin embargo, los sindicatos contamos tan sólo con el apoyo de un 20% del total de los taxistas. Es duro pensar que el colectivo del taxi es numeroso, que podría tener un peso, que tiene suficiente voz como para que lo escuchen. Pero que permanece mudo por su falta de organización.

Es el momento de unirse y conseguir que los sindicatos tengan poder de decisión, para afrontar los problemas que se nos vienen encima, para hacer frente a la crisis, a la regulación, al doble turno... Disponemos de las armas para luchar, pero sin el apoyo de los taxistas somos impotentes ante la Administración. Y la Administración lo sabe y se aprovecha de ello. Por eso, lo más importante es que los taxistas participéis en las elecciones, que votéis. Y si dais vuestro voto al STAC, mejor que mejor. No vais a quedar defraudados. ¡Votad STAC!

JOSÉ LUIS QUIROGA



Hablar del taxi, hoy por hoy, es hacer una larga enumeración de problemas. El taxista tiene una vida dura, muy dura, que a veces roza con la esclavitud. Parece que sólo salgamos del taxi para dormir. Nos enfrentamos a la falta de trabajo; a la actitud intolerante de una Administración que no da contrapartidas. Nos enfrentamos con un montón de pagos, el seguro del coche, la cuota de los autónomos, el monto siempre creciente de los impuestos... ¿Y qué nos da la Administración a cambio? Nada.

El intrusismo está en el orden del día, como un goteo que va aumentando a medida que disminuye el trabajo en otros sectores. Este es uno de los compromisos más firmes del Sindicato: luchar contra la competencia desleal. No es un secreto, ni para la Administración, que hay ilegales que cobran el paro, que no pagan la Seguridad Social y que trabajan en el taxi. Los números cantan solos: está comprobado que si se pagan reglamenta-

riamente los impuestos y la cuota de los autónomos, un taxi no da para dos personas. Y hoy se calcula que hay más de tres mil personas a doble turno. ¿Por qué pueden existir, pues? Porque son ilegales. La Administración, sin embargo, se queda con los brazos cruzados. Las soluciones no están a la vuelta de la esquina. No nos dejemos engañar por demagogias, como pasó hace cuatro años. Debemos unirnos en una organización dedicada enteramente a la defensa del colectivo. Para mí este sindicato tiene un nombre: STAC. ¡Votad STAC!

FIDEL NICOLÁS

La Administración no da nada

la remodelación tarifaria, que han sido muy valiosos:

- Primero fue conseguir una tarifa única por la noche y colocar la T-1 para todo el área.

- Este año hemos logrado eliminar la T-3 y dejar sólo dos tarifas. Además, se ha conseguido que sábados y festivos trabajemos con la T-1.

Pero el mayor beneficio para el taxista ha sido este año en que, gracias a que no ha habido cambio de tarifas, se ha logrado que el sector se ahorrara cerca de 40 millones de pesetas. El STAC estuvo desde el inicio en una lucha constante para conseguir lo que finalmente se acordó con la Generalitat, es decir, que no hubiera cambio de tarifas, ni tan siquiera camufladas, como algunas casas de taxímetros hicieron.

INTERVENCIÓN EN EL SISTEMA FISCAL

Debemos pensar que la fiscalidad en el taxi ha sido uno de los temas más difíciles de negociar al encontrarse los sindicatos con una Administración cerrada a cal y canto. A pesar de ello se ha podido avanzar en algunos aspectos, como por ejemplo:

- Este año se ha conseguido que no subieran el IVA, como tenían previsto.

El STAC consigue que no haya cambio de tarifas: el sector se ahorra casi 40 millones de pesetas

El aeropuerto fija una sola salida de viajeros y una parada única, con una reserva acorde con el tráfico de viajeros

- Igual ha sucedido con el IRPF. La pretensión de Hacienda era de subirlo un 10% y finalmente aumentó un 1,2%. Además, se ha mantenido una reducción del 9% en el rendimiento neto del impuesto sobre la renta, cosa que quería ser eliminada por la Administración.

- La renovación cada cuatro años de la tarjeta de transporte (con anterioridad se hacía cada año).

EL STAC HA CUMPLIDO
CON SU PROGRAMA
EN UN 80 POR CIENTO

El STAC ha sido un sindicato serio y nunca ha querido engañar a los taxistas con falsas promesas que no pudiera cumplir. Como ejemplo sólo hay que coger el programa que presentó en las primeras elecciones, en 1990, para el área metropolitana de Barcelona y comprobar su grado de cumplimiento.

a) Tarifa 1 para el área metropolitana en servicio nocturno: este punto ha sido superado, pues no sólo se ha conseguido la T-1 nocturna sino también la T-2 para el día en todo el área, y la T-1 también para sábados y festivos.

b) Revisión de la tarifa metropolitana cada 1 de diciembre e implantación del criterio de dos puntos

sobre el IPC anual.

c) Ampliación de los carriles bus-taxi: se ha aumentado considerablemente el número de kilómetros de carril para el taxi.

d) Señalización anual de todas las paradas: se ha ido realizando más o menos de forma anual y cuando no ha habido presupuesto se ha optado por efectuar un estudio y pintar las más deterioradas y las de mayor uso. Asimismo, se ha exigido que las paradas tuvieran la nueva señalización.

e) Autorización del giro de hasta 180 grados: aunque este punto no se ha conseguido, sí que se ha logrado que el taxi pudiera girar en según qué calles no permitidas al coche particular.

f) Una sola salida de viajeros en el aeropuerto y una sola parada, con

El STAC
obtiene la T-1
nocturna
y para sábados y
festivos; y la T-2 diurna
en todo el área

una reserva acorde con el tráfico de viajeros, dotándola de servicios de aseo y cantina. El aeropuerto ya cuenta con una sola parrilla que nutre a las diferentes terminales. Además, tiene unos aseos y una cantina que tienen todavía que mejorar.

g) Señalización de la reserva de la parada del aeropuerto en la plaza de España, donde se detecte la falta de taxis: mientras que esto no se ha realizado tal y como proponíamos, sí que podemos decir que se ha

aprobado la informatización de parada de taxis, cosa que todavía está a medias.

h) Prioridad de acceso a los recintos olímpicos para los taxis: aquí fuimos engañados todos, ya que nos prometieron, cuando estaba todo a medio hacer, que los taxis, en los quince días de la celebración de las Olimpiadas, tendrían prioridad; cosa que no sucedió.

i) Pintado de los colores del taxi a cargo de la EMT: este punto no ha sido logrado, aunque muchas casas de coches ya lo incluyen y suministran el vehículo con el amarillo sin recargo alguno.

j) Ampliación de las subvenciones de butano, aire acondicionado, mampara de seguridad y emisora de radioteléfono: cerca de unos 2.500 taxistas se han beneficiado de subvenciones (pequeñas, eso sí) para la instalación del butano, teléfono y aire acondicionado.

k) Exención impuesto de vehículos de tracción mecánica: este es uno de los puntos en el que se sigue trabajando, por lo menos para la consecución de la unificación del impuesto.

l) Instalación de estaciones de servicio de GLP en las zonas del Besòs, Vall d'Hebró y Baix Llobregat: durante los últimos años se han instalado estaciones en Badalona y Sant Feliu de Llobregat (Baix Llobregat).

El STAC se opone con firmeza a la legalización de las empresas y las flotas



**UN TAXI
UN
CONDUCTOR**

**VOTA
STAC**