

¿Hacia dónde nos lleva la apertura de taxímetros?

Una definición de la apertura de los Taxímetros acertada sería decir que es «una excepcionalidad en la regulación del descanso de los taxistas de Bilbao». Algo así como la ruptura puntual de los acuerdos que ya hace años se firmaron entre Ayuntamiento y los propios taxistas para que disfrutaran de una mejor calidad de vida.

La contrapartida de esta excepcionalidad, que cada vez es más habitual y ocupando más horas de jornada, se supone que son unos mayores ingresos para cada taxista, que obviamente trabaja más horas.

¿Abrir los taxímetros hace que la cantidad de euros que los taxistas perciben por cada hora trabajada sea mayor que en situación con regulación normal? Imposible saberlo, por mucho que hemos buscado no hemos encontrado ningún estudio al respecto.

En el lado de las instituciones, el asunto de alterar las jornadas de trabajo y descanso ya hace tiempo que viene ocupando su espacio, igual que en los medios de comunicación, sobre todo aquellos en que coinciden los mismos accionistas en los medios, en las empresas tipo UBER y/o en las empresas de seguros.

El Área de Movilidad del Ayuntamiento de Bilbao ya insinuaba hace años que combatir a UBER exigía trabajar más horas, y con la actual campaña contra el taxi la insinuación de que los taxistas trabajan poco y por eso faltan en las calles es permanente.

Con la presión de los accionistas detrás, las instituciones son realistas, saben que el servicio del Taxi goza de prestigio y que si aprietan mucho la resistencia a perder la regulación de su descanso y la posibilidad de conciliar trabajo y vida privada, familiar o de ocio, va a provocar movilizaciones y por eso lo hacen despacio y buscando determinadas colaboraciones.

Resulta chocante que habiendo una fuente de información tan cercana nos extraña que no se haya explotado para hacer estudios claros sobre esas necesidades de las que tanto se habla. Veamos: hoy por hoy todas las emisoras del taxi, empresas y/o asociaciones profesionales, tienen sus sistemas informatizados, de tal forma que sería posible que bajo el patrocinio y con los medios de las instituciones pertinentes se elaborara una estadística sobre los tipos de eventos sociales, las fechas y/o el calendario regular en que se producen picos de demanda.

Bajo la protección legal de una Mesa del Taxi, en cada ámbito administrativo, con las debidas garantías para las emisoras, eso es perfectamente posible... ¿por qué no se hace?

En concreto en Bilbao, donde según el propio Área de Movilidad se reúnen habitualmente con Radio Taxi Bilbao, Teletaxi y otras, y aunque reconocen que no hay actas que muestren quién participa, y a qué acuerdos se llegan, nos preguntamos cómo es posible que este asunto nunca se haya tratado.

Sin embargo, con ocasión al menos de la última apertura de Taxímetros que acababa el pasado viernes 1 de noviembre ha sido de nuevo la propia dirección de la empresa/asociación conocida como «Radio Taxi Bilbao» quien se ha adelantado al propio Ayuntamiento, quien ha hecho una «consulta» entre sus socios, y sobre esa base ha sido el Ayuntamiento quien ha enviado los horarios y

el calendario de apertura de taxímetros. ¿Alguien puede explicarnos qué consulta se puede hacer con conocimiento de causa, mirando los intereses de los taxistas y no otros sin datos de ninguna clase? ¿Tienen estos compañeros que dirigen esta empresa/asociación y la llamada “Federación Vasca del Taxi” una bola mágica para saber lo que va a ocurrir durante esos días? Les llamamos a reflexionar, a parar la inercia de años y a debatir entre profesionales del taxi cuál puede ser nuestro mejor camino en la defensa de nuestros intereses como trabajadores.

Sin duda, si estuviéramos en una situación democrática tendría como colofón, al de unos días, un informe público o al menos para los taxistas, con estadísticas de cómo se ha desarrollado el servicio y quién ha salido beneficiado con dicha apertura. Así los propios taxistas podrían hacer cuentas y planificar su trabajo como autónomos que son, que no funcionarios.

Si nos guiamos por la historia del Taxi de Bilbao tenemos que decir que eso no ha ocurrido nunca, nadie sabe cuál es el resultado de las aperturas de los taxímetros, y hacer un estudio particular de nuestros afiliados no puede hacerse extensible al conjunto de las 774 licencias de la ciudad. Sin ninguna duda eso exige la actuación de las instituciones responsables. A saber, municipios, diputaciones y gobierno autonómico al menos.

UPTA Euskadi, al calor de estos hechos y de la situación general del sector propone las siguientes actuaciones a comenzar con inmediatez para la ciudad de Bilbao, pero que podrían servir adaptándolas a cada caso, para otros municipios:

1. El Ayuntamiento de Bilbao debería convocar a una reunión consultiva a todas las asociaciones, sindicatos y sectores económicos que se ven afectados por el sector del Taxi para hablar de una posible Mesa Municipal del Taxi de Bilbao.
2. Dicha reunión, con un acta de acuerdos desarrollada por los propios medios municipales permitiría la apertura de un debate con los profesionales del taxi sobre las posibles mejoras que el servicio pudiera necesitar, así como elementos de mejora que dichos profesionales necesitan con urgencia, como son mejores tarifas, mejores paradas y más medios en ellas. Y sobre todo, medidas concretas para impedir el robo de ingresos que la actividad ilegal de las empresas modelo UBER siguen practicando en las calles de la ciudad impunemente.
3. Por otra parte proponemos a todas las asociaciones profesionales que tengan afiliados en Bilbao preparar una reunión con el fin de poner en común nuestras preocupaciones y propuestas, y con el acta que surgiera de dicha reunión dirigirnos a todos los taxistas a fin de animarles a participar en este proceso de mejoras de nuestras condiciones de vida y trabajo.