

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

del

AÑO XXII
NÚMERO 241
Septiembre 2016



Taxi 'eco': un futuro + limpio

**Antonia Camacho,
premio a toda una
vida como taxista**

**El taxi tendrá
su propio
Consejo Regional**

www.gacetadeltaxi.com



Regeneración, reinención, revolución

Vuelta al curso tras un verano combativo y difícil para el sector, que ve como los piratas todavía campan a sus anchas en muchas zonas de nuestro país, especialmente en aquellas con alta concentración de turismo. Aunque de un tiempo a esta parte las administraciones se han puesto manos a la obra y han atajado el problema a base de multas e inmovilizaciones, queda mucho trabajo por hacer y son los propios taxistas los que han decidido pelear por lo que es suyo.

Pero también apuestan por la regeneración, afeando el comportamiento a los malos compañeros que, aprovechándose del desconocimiento y valiéndose de la picaresca, empañan la imagen de todo un colectivo. Cada vez son más los que toman conciencia de que en un mundo totalmente globalizado y con todas las opciones de transporte legal en la palma de la mano, este tipo de actitudes pueden provocar un daño irreparable al sector. Es una nueva generación de profesionales que entiende que son ellos mismos los que, a falta de colaboración externa, deben reinventarse desde los cimientos para preservar su futuro, su vida, valiéndose de nuevas herramientas. Vehículos totalmente ecológicos, apps cada vez más completas, wifi gratis y una exquisita atención al cliente son algunas de las claves para dar un servicio premium a unos clientes a los que hay que fidelizar y que cada vez son más exigentes.

Porque para que el taxi tenga futuro es necesaria una revolución desde dentro que implique a todos los profesionales y hay quienes ya han dado el primer paso.

4. Taxómetro

• Con opinión propia.

6. Primera carrera

• Madrid creará un Consejo Regional para el taxi.



12. Actualidad

• Flota ecológica con servicio PREMIUM.



18. Noticias

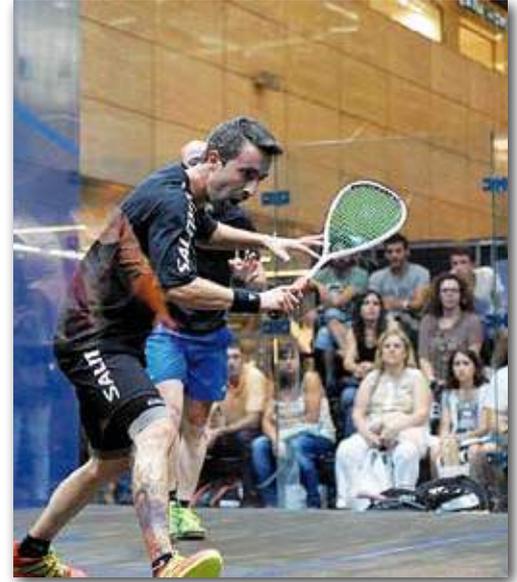
- Presentación oficial de la Feria del Taxi en el Ayuntamiento.
- Malestar en el taxi ante el cambio en las parrillas de El Prat.



- Taxis de Castilla-La Mancha y Córdoba contra la violencia de género.
- 50.000 euros en subvenciones para eurotaxis.

28. A fondo

• Xavi Blasco, taxista y jugador de squash.



32. En Marcha

• Premio a toda una vida a Antonia Camacho, taxista.



34. Homologados

• Vehículos autorizados para el servicio del taxi.

38. gacetadeltaxi.com

• Tablón online.



Año XXII - Número 241 - Septiembre 2016

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18
1º B - Madrid 28045
Tel.: 91 506 24 09 • Fax: 91 506 08 34

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,

Redacción: Javier Izquierdo,

Colaboradores: Germán Ubillos,
redacción@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Imprenta: GRÁFICAS BERLÍN

Depósito Legal: M-17.622-1995



LA GACETA DEL TAXI no se hace responsable del contenido de los artículos ni de las opiniones de sus autores y tampoco necesariamente se identifica con los mismos. Queda prohibida la reproducción total o parcial del material gráfico y periodístico de esta publicación sin la autorización escrita de la editorial.

Paremos el CETA

TITO ÁLVAREZ
ÉLITE BARCELONA

El próximo 15 de octubre es uno de los días más decisivos para los ciudadanos y trabajadores españoles. Por primera vez el sector del taxi hará una movilización con sus hermanos del sector del transporte, ca-

miones, tractores, ambulancias, grúas y todo lo que podáis imaginar algo impensable hace día años y medio cuando empezamos esta aventura que se a convertido en la lucha más dura que me e enfrentado en mi vida.

La verdad es que aunque hemos tenido algunos problemas por el camino siempre hemos salido adelante gracias a que nos hemos apoyado los unos en los otros, con el convencimiento de que la defensa de nuestra profesión y nuestros derechos es lo primordial para que nuestros hijos puedan tener un futuro digno y no lo que las grandes corporaciones y poderes fácticos les están preparando. Esta unión que se está fraguando es otro empujón muy fuerte en la moral de muchos trabajadores del transporte y estoy convencido que está Unión traerá los frutos que todos esperamos desde hace mucho tiempo.



El sector del transporte es el más fuerte estratégicamente y juntos romperemos muros que ahora nos parecen imposibles de parar.

El día 15 de octubre toca parar el CETA, el tratado entre Canadá y la Unión Europea que, de aprobarse, rompería todas las barreras que impiden a las multinacionales convertirnos en sus esclavos y hay que defender su desaparición con uñas y dientes.

Me muero porque lleguen todos los compañeros de todos los rincones de España con sus banderas y sus ganas de lucha como siempre han mostrado desde que los conozco, gente sencilla y gente leal a sus compañeros y profesión estoy seguro que volveremos a vencer, esta vez al CETA no podrán vender nuestras vidas sin que pongamos resistencia y lo vamos a demostrar.

¿Qué es el CETA?

Debido a su gran parecido, el CETA, "Acuerdo Integral de Economía y Comercio" en sus siglas en inglés, es conocido como el TTIP canadiense. Un tratado de comercio e inversiones entre la Unión Europea y Canadá cuyas negociaciones concluyeron en 2014 y que se encuentra ahora mismo pendiente de ser ratificado por el Consejo Europeo y el Parlamento Europeo. Sin embargo, a diferencia del TTIP, que sí hay tenido más visibilidad durante su tramitación, el CETA ha pasado totalmente desapercibido. Por este motivo, desde organizaciones como "No al TTIP" señalan que de nada serviría tumbar el TTIP si el CETA saliera adelante. Primero, porque llevaría exactamente a lo mismo que el TTIP: una bajada generalizada de los estándares europeos con la consiguiente disminución de protección laborales, sociales, ambientales o culturales. Segundo, las multinacionales estadounidenses utilizarían el CETA a través de sus filiales canadienses para tener acceso al mercado europeo, una especie de caballo de Troya de un TTIP fallido. Además, su implementación abriría una puerta trasera a los tribunales de arbitraje privados que tanta polémica han despertado en el TTIP (y llamados ahora ICS). Pero el CETA, explican, también atentaría contra los derechos laborales y los servicios públicos.

Más información en noalttip.org

Asignatura pendiente

ANTONIO OLMO TAXISTA DE MADRID



Después de las vacaciones, comienza el nuevo curso escolar. Para el sector del taxi también, entre otros motivos porque nos hemos dejado asignaturas pendientes de años pasados, cuando suspendimos el famoso artículo 21 de la ley Ómnibus y que, año tras año seguimos arrastrando, aumentando cada vez el número de autorizaciones VTCs, en este verano sobre todo.

Madrid	1-01-2015	1192 VTCs	España	3474	VTCs.
Madrid	1-01-2016	1553 VTCs	España	4296	VTCs.
Madrid	16-08-2016	1928 VTCs	España	4627	VTCs.

Lo peligroso del asunto es que se está acelerando el proceso de adjudicación vía tribunales y quedan miles por salir. En unos años saturarán el mercado, participando todas ellas en una puja al mejor postor y mercadeando con vehículos que después de adjudicarse simplemente se dan de baja de esa autorización. A lo mejor es momento de pedir a la administración una regulación la cual debiera salir de nuestras Aso-

ciaciones. Es tal el bloqueo institucionalizado en el sector que a día de hoy seguimos sin tener ninguna hoja de ruta, sin contar que estamos enfrentados los unos con los otros y divididos somos más débiles. Pongo un ejemplo: a día de hoy existen compañeros que siguen defendiendo que el artículo 21 de la ley Ómnibus no es perjudicial para el sector del taxi.

Toda esta competencia que nos ha surgido de un sector de coches de lujo, que al bajar las exigencias de los mismos están realizando un servicio paralelo al taxi, nos tiene que hacer reflexionar. ¿Qué coches tienen? ¿Cómo captan a los clientes? ¿Qué servicio prestan? ¿Qué tarifas aplican?

Hay un dicho en el sector desde siempre: "¡Para trabajar! El coche más barato. Si se recauda lo mismo..." Pero eso ya no es así. Hay que ser coherentes e intentar invertir en mejores vehículos, ya que cada euro invertido es cliente que no perdemos. ¿Cuántos años dura un vehículo? Dividelo en esos años y daríamos una mejor imagen. Las VTCs a comprar vehículos de lujo, que para eso fueron creadas.

¡VIVAN LOS NOVIOS!

[@Faat_Fedetaxi](#) Que mejor forma de empezar una relación que ir en [#taxi](#) en uno de los días más felices de tu vida!

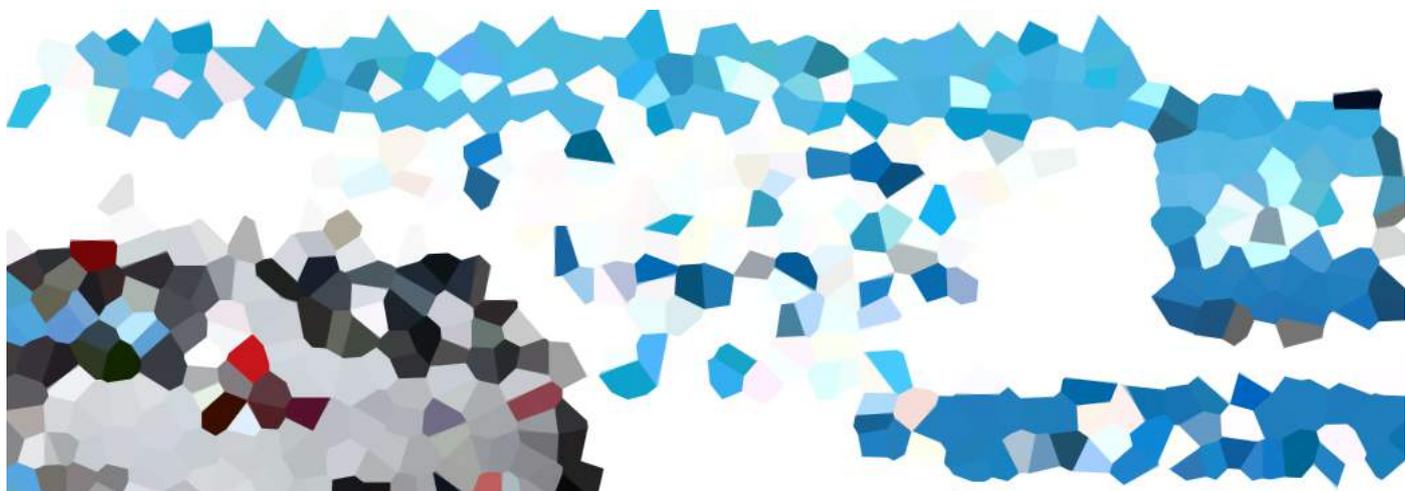
REGULACIÓN VALENCIA

[@LuisPerezGonz13](#) la regulación de agosto ha sido un acierto para la amplia mayoría de los profesionales queremos que se quede siempre

VIOLENCIA DE GÉNERO

[@s_fuentes!](#) Comprometidos con la sociedad día a día. Bonito ejemplo de [@Pidetaxi_CO](#) "Quien ama, no mata ni maltrata"

[@ManuelGNaharro](#) La implicación de todos es imprescindible, NO a la violencia de género.



El taxi decidirá sobre su futuro del Taxi

Por unanimidad de todos los partidos políticos que conforman la Asamblea de Madrid, se aprobó un pacto que tiene como objetivo primordial impulsar el taxi de cara al futuro. Un acuerdo que fue defendido en el estrado por Daniel Viondi, diputado madrileño del PSOE, para quien es vital la evolución del taxi ante las nuevas realidades de mercado.



Daniel Viondi, diputado del PSOE en la Comunidad de Madrid.

La creación de un Consejo Regional del Taxi para sentar las bases del presente y futuro del sector, desarrollar un marco normativo para las VTCs y evitar que las leyes del taxi se incluyan en leyes de acompañamiento que no permiten ser debatidas, son las tres principales medidas que abarca el acuerdo de mínimos al que llegaron todos los grupos políticos de la Asamblea de Madrid el pasado mes de julio.

Este acuerdo fue impulsado a través de una moción llevada a cabo por el Partido Socialista, obligando en cierta medida al gobierno regional a debatir sobre el taxi y a evitar una posición contraria del resto de la cámara. Con esa herramienta que permite la ley, Daniel Viondi defendió esta batería de medidas, cuyas negociaciones han llevado meses, y que ahora explica a los lectores de La Gaceta del Taxi.

Gaceta del Taxi.- Más allá del tinte histórico del acuerdo y la trascendencia que puede

tener esta batería de medidas aprobada en la Asamblea, ¿qué puede significar realmente esto para el futuro del taxi?

Daniel Viondi.- El taxi está en un punto donde, o evoluciona sin perder su esencia ante las nuevas realidades del transporte urbano, o corre el riesgo de verse sometido a las nuevas formas de actuar de parte de la mayoría de los consumidores y usuarios. Si no evoluciona vería reducida su competitividad ante los nuevos medios que están creciendo en las grandes ciudades europeas. Madrid, como región metropolitana, tiene retos y decisiones que tomar en este sentido. En los últimos años hemos visto florecer la figura de las VTCs y el taxi lo ha entendido como un adversario, como un enemigo, y nosotros lo que hemos querido traer a la Asamblea es una fórmula de

convivencia donde el taxi, desde nuestro carácter proteccionista del servicio, pueda volver a competir y pueda evolucionar. El taxi tiene ahora la capacidad, que probablemente en

“Queremos que el consejo sea un órgano consultivo y vinculante”

el nuevo Consejo Regional

otras ocasiones no se le ha dado, de opinar y decidir sobre su propio futuro. Para ello tiene que empezar a trabajar de forma más conjunta.

G.T.- Para poder trabajar de manera conjunta, propusieron la creación del consejo regional, ¿cuál sería su principal funcionalidad?

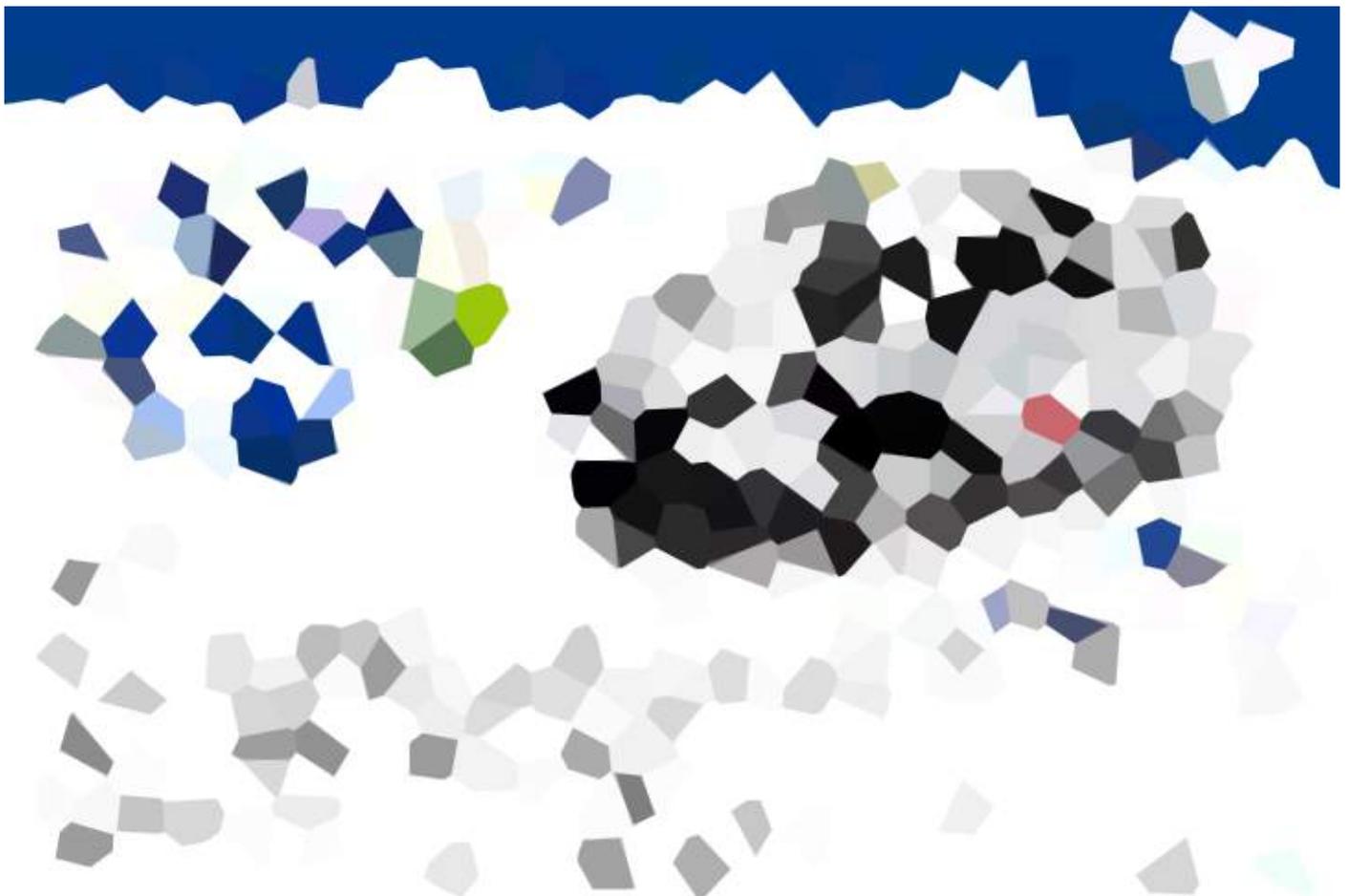
D.V.- El taxi es un sector muy heterogéneo, con muchísimas particularidades y entendemos que tiene que empezar a haber diálogo entre las partes, pero también tiene que haber un mayor diálogo con las instituciones que al final son las que legislan, controlan e impulsan. Esa faceta le toca desarrollarla, a nuestro juicio, a la Comunidad de Madrid. El taxi ya no es

El PSOE propone limitar las VTCs en proceso judicial con sentencia favorable

solamente competencia del Ayuntamiento de Madrid y una serie de municipios que están adheridos al área, es la Comunidad y es una de las cosas que le dijimos al gobierno regional de Cristina Cifuentes, la que tiene que asumir una capacidad de encuentro entre las partes. Para ello hemos propuesto la creación del Consejo regional del taxi.

En un principio hablaron sólo de estudiar su creación, dado que ya existe el Comité

Madriño del Transporte; pero vemos que ese Comité no tiene la funcionalidad que a nosotros nos gustaría. Por eso pedimos la creación de un consejo regional, porque sería un órgano que tendría, no ya solo el carácter de órgano de encuentro, sino que tendría también un carácter consultivo. El carácter consultivo, incluso si se le pudieran dar tintes vinculantes, sería un gran paso. Esto supondría dar al sector del taxi, a los representantes de los taxistas y, a su vez, a los grupos políticos, herramientas para llegar a acuerdos y lanzar medidas para la evolución del taxi y su competencia con respecto a otros medios. No me haré -to de decir que las involuciones en el siglo XXI no existen. El taxista no puede involucionar, y la mejor forma de evolucionar es





La Asamblea votó por unanimidad la creación del Consejo Regional.

hacerlo en colaboración con las administraciones, en colaboración con todos los grupos y entre ellos mismos.

G.T.- Cuando se refiere al consejo regional, ¿éste vendría a ser como una herramienta donde el taxi, una vez que tenga una idea sobre una modificación de una regulación o normativa, pueda acudir a él como lugar de debate previo a los ámbitos legislativos?

D.V.- Este país siempre se ha dotado de órganos para determinados sectores, y más éste con el que todos tenemos un cierto carácter proteccionista y que necesita de un espacio de consenso y de vinculación. Precisamente queremos un órgano que sea consultivo y vinculante, donde haya diversidad de opiniones, puesto que no se va a hacer siempre lo que diga el taxi, ya que al final gobernar es un conflicto de intereses de muchas partes y los partidos tienen que mediar entre todas esas circunstancias.

Cohabitación sí, deslealtad no

G.T.- Hablaba anteriormente de las nuevas realidades de mercado. Una de ellas es la proliferación de las VTCs y la demanda de un mayor control que piden los taxistas sobre su actividad, ¿qué incluye el acuerdo al respecto?

D.V.- La idea del Partido Socialista al respecto es clara: el taxi debe cohabitar sin que haya una competencia desleal de unos contra otros. Actualmente las VTCS están limitadas, tienen unas 1.820 licencias y casi 7.000 en proceso judicial. Sabemos que de esas 7.000 muchas provienen de peticiones que en su momento

hizo la Federación Profesional del Taxi de Madrid. Nosotros lo que hemos pedido es que las VTCs cuenten con un marco regulatorio. Nos dicen que ya existe ese marco regulatorio que está en el ámbito estatal, pero entendemos que Madrid no se puede tratar como Málaga o Albacete. Madrid es la capital, con un área metropolitana que supera casi los 6 millones de personas y, por tanto, somos especiales ¿Qué hemos propuesto nosotros y que ha aceptado el resto de grupos? Limitar las autorizaciones a las que estén en proceso judicial y que tengan una sentencia favorable. Limitar el crecimiento es importante porque si ya hemos roto la regla de proporcionalidad de una VTC por cada treinta taxis, y estamos prácticamente en 1/10 y abrimos más la puerta, el sector del taxi se vería en una equiparación de 1/1 con precios distintos, horarios distintos y con prestación de servicio de distinta forma, ocasionándole un gran riesgo. Las VTCs tienen sus derechos, pero el PSOE es un partido que cree en los marcos regulatorios, en la economía de mercado con una regulación de por medio.

G.T.- ¿Sería posible modificar la Ley de la Comunidad de Madrid para que se puedan regular en el ámbito autonómico las licencias VTC's?

D.V.- La ley 20/1998 de Gobernación y Coordinación del Transporte Urbano es la clave. Nosotros en la moción pedimos que se reforme esa ley. Ahora bien, no queremos una reforma que venga a través de lo que popularmente se conoce como Ley de acompañamiento de los presupuestos; ley que todo gobierno utiliza para introducir

una serie de modificaciones, eliminando cualquier tipo de debate para que salgan adelante. Queremos una ponencia abierta, invitando a todos aquellos que creamos que pueden aportar su visión a la hora de hacer esa reforma, y que en esa reforma haya un consenso entre todos los partidos políticos. Si algo tenemos en esta legislatura es que ya no hay mayoría absoluta. Cada grupo político está obligado a establecer acuerdos con consensos. Sabemos que a día de hoy hay que poner un stop al tema de las VTCs, para que podamos acordar ese marco con el taxi y que no se vean como dos rivales que se enfrentan, sino como dos figuras complementarias.

G.T.- Una de las maneras por las que se evitaría esa concesión continua de licencias sería que la propia Comunidad de Madrid please por los recursos abiertos, ¿verdad?

D.V.- A día de hoy, reconocido por la propia Consejería de Transportes, hay 18 recursos de casación en el Tribunal Supremo con el asunto de las VTC's. Hay hasta 7.000 que están en fase de proceso judicial. Tristemente el contencioso-administrativo en este país, tal y como está la justicia, se va a más de cuatro años y hasta una media de cinco años. Nosotros estamos en la línea de que cuando se vayan resolviendo los recursos, la Comunidad debe actuar desde una posición donde se intente respetar al máximo el 1/30. Si hay algún recurso que concede licencias y considera que está ajustada a derecho, pues se dará, pero no podemos llegar a un escenario de 16.000 licencias de taxi y 14.000 de VTC. Esto al final es un debate que plantean algunas empresas como Uber o Cabify cuando hablan del pastel. Es una frase que he escuchado mucho durante los últimos meses. La diferencia es que algunos creen que el pastel se va a hacer más grande y el taxi considera que el pastel está más o menos ya establecido. No vamos a cuestionar cuánto de grande es el pastel, sino que queremos que todo el mundo pueda comer de él.

“El taxi debe cohabitar” con otras formas de transporte



La complejidad del servicio público

Manuel Sánchez y Alberto Matas, coordinadores del Grupo Taxi-PSOE Madrid, estuvieron presentes en la entrevista con Daniel Viondi, compañero al que también tuvieron la oportunidad de preguntar sobre algún aspecto relacionado con el sector del taxi madrileño. Una de las principales demandas es la posibilidad de que el taxi sea declarado como un servicio público. Ante esto, el diputado de la Asamblea de Madrid, explicó los pros y, sobre todo, los contras que podría acarrear tal decisión. "No es una puerta que esté cerrada, pero hay que tener en cuenta que es muy compleja desde el ámbito de la independencia como autónomo del taxista, que se vería controlado por la administración", explicó. "Es un deseo que nos consta que existe por parte de ciertos sectores en el taxi, pero dar la cobertura de servicio público conlleva a que la actividad privada quede regulada y estén fijados los costes de beneficio".

"Queremos que el taxi tenga voz"

G.T.- Cuando se conoció este acuerdo, también se habló de que en esa batería de medidas se incluía la identificación de las VTCs, ¿será la medida que se aplique con mayor inmediatez?

D.V.- El consejero del Gobierno Regional nos habló de que prácticamente estaba ya y que a la vuelta de la esquina lo vamos a tener. Es un avance que la propia VTC tenga un distintivo con el que pueda operar. De hecho, es bueno para el propio intrusismo que pueda haber dentro de ese sector. La VTC no es un enemigo para nosotros, sino que se trata de algo que debe cohabitar. A mí se me trasladó por parte de las asociaciones de VTC que ellos también tienen intrusismo. Operan VTC de otras comunidades autónomas en la propia Comunidad de Madrid, por lo que ellos quieren también que haya ese marco.



Viondi junto con Manuel Sánchez y Alberto Matas, coordinadores del Grupo Taxi-PSOE Madrid.

G.T.- El taxi madrileño tiene una gran dependencia normativa del Ayuntamiento, ¿qué papel jugará el Gobierno municipal en todo este acuerdo?

D.V.- En nuestra petición para la creación del Consejo Regional, hemos pedido que

se incluya al Ayuntamiento y la Federación Madrileña de Municipios, dado que hay 40 municipios adheridos al área. Como Grupo Socialista, le vamos a trasladar al Ayuntamiento la necesidad de que empiece a moverse y a trabajar en el mundo del taxi. Han pasado muchos gobiernos municipales, con años y años de gobierno del PP que hablaban mucho del taxi y al final siempre estaban en acciones que no fomentaban el taxi. Cuando no había competidores más o menos se sobrellevaba, pero ahora hay competidores. Al gobierno municipal lo que le solicitamos es que sea parte actora, que opine, acuda y hable, pero el marco regulatorio lo debemos dar desde la Comunidad de Madrid. Queremos que esté en el Consejo para que tenga voz, y si no tiene, le forzaremos a que la tenga.

G.T.- ¿Qué posición ejercerá a partir de ahora su partido y usted, para que se cumpla el acuerdo una vez que ha sido firmado?

D.V.- Queríamos que el taxi por fin entrase en la cámara de la Asamblea de Madrid y ahora queremos que tenga un desarrollo. Nuestro empeño es que en estos tres años que quedan de mandato, el taxi tenga un futuro hecho y que sean los taxistas los que se impliquen en su propio futuro. Hemos dado el primer paso, obligar al Partido Popular de Madrid a hablar del taxi, y también hemos conseguido que el resto de grupos opinen y hablen, tanto Podemos como Ciudadanos. A partir de este momento vamos a velar porque este acuerdo se cumpla y que el gobierno que votó a favor de esta moción lo lleve a cabo.

G.T.- ¿Antes del fin de la legislatura en la Asamblea se adoptarán las medidas incluidas en el acuerdo?

D.V.- El compromiso es que en 2017 se desarrolle la modificación de la ley. Espero que dentro de un año tengamos aprobada una reforma de la ley y esté fijado y claro el marco regulatorio de las VTC's y que dentro del taxi se esté llevando a cabo ya un plan de modernización de futuro para los próximos 10 o 15 años. Ese fue el deseo expreso del partido socialista en su moción, y eso que tuvimos que rebajar nuestras pretensiones para llegar al histórico acuerdo al que por fin hemos llegado.

Javier Izquierdo





“Nos hemos quedado sin gran p ganado a pulso”

Entrar en un vehículo eléctrico o híbrido con wifi gratis es, desde hace cuatro años, una realidad en Barcelona gracias a Taxi Ecologic. Una flota que ofrece un servicio de calidad respetuoso con el medio ambiente. Ahora, también vía app tal y como ha explicado en esta entrevista uno de los socios fundadores, Pedro Barrera. El objetivo, fidelizar clientes y evitar que se vayan a otras formas de transporte donde han encontrado lo que el taxi no ha sabido darles. Hasta ahora.



Pedro Barrera, socio fundador de Taxi Ecologic.

Un servicio de calidad en vehículos ecológicos es lo que ofrece Taxi Ecologic desde hace cuatro años en Barcelona y otros puntos de Cataluña. Convencidos de que ofrecer lo mejor al usuario es fundamental para mantener la cartera de clientes, éstos también pueden solicitar taxi a través de su aplicación móvil más cómoda y ágil, con todas las garantías, tal y como nos explica su fundador, Pedro Barrera. Él, junto a José Sánchez, ambos taxistas de Badalona, decidieron apostar por un servicio diferente y exclusivo.

La idea, explica en esta entrevista, es crecer en servicios, si bien reconoce que recuperar lo que el taxi, en general, ha perdido en los últimos años, es muy complicado. “Quien prueba una cosa y le gusta, acaba volviendo”, asegura Barrera, que cree que ofreciendo un servicio premium como el suyo ayuda a fidelizar clientes y evitar que opten por otras formas de transporte.

Con una flota de 300 taxis, desde Taxi Ecologic trabajan, precisamente, por me-

jorar la imagen del sector. Aunque son pocos, “cada compañero que se une es importante, porque nuestros estándares de acceso son muy altos”, son muchas las empresas, públicas y privadas que, como señala el propio Barrera, “viajan de forma muy cool en un vehículo eléctrico negro y amarillo”. Entre ellos el Ayuntamiento de Barcelona, que apuesta por los taxis ecológicos para sus desplazamientos. No obstante, Barrera cree que todavía hay mucho que hacer en el ámbito de la movilidad ecológica, como ampliar el número de puestos de carga para que el taxi eléctrico sea una realidad en el futuro más próximo.

Gaceta del Taxi.- Casi cuatro años después de comenzar a trabajar han decidido ampliar sus opciones y poner en funcionamiento una nueva aplicación móvil. ¿Por qué han dado este paso?

Con la app el servicio no pasa por central pero sí está supervisado

Pedro Barrera.- Porque si en algo se caracteriza nuestro servicio es la calidad en todos los sentidos, y queremos ofrecerlo en todos los aspectos: que una vez que el cliente la atención desde la central sea de proximidad y confianza. Y queremos trasladar este servicio de calidad a otras personas más jóvenes de mente, y que prácticamente lo hacen todo por el móvil con una aplicación muy buena y competitiva.

Además, para nuestros clientes abonados se trata de un sistema blindado, que impide que se realice un uso inadecuado del servicio. Con la app, nuestros clientes abonados pueden utilizar este sistema y no tener que esperar a que se les atienda por teléfono, realizan la petición y reciben un email a su dirección de correo corporativo. Es algo fundamental para nosotros, porque cuando hay un servicio que no se paga, nosotros tenemos que estar muy

te del pastel y nos lo hemos



La flota ha crecido en el último año una tercera parte.

seguros de que pertenece a esa empresa para reclamárselo, porque evidentemente el taxista va a cobrarlo. Con nuestra aplicación es totalmente seguro que los servicios que se despachan están solicitados por la propia empresa.

Los clientes están muy acostumbrados llamarnos, pero estamos interesados en que los clientes cada vez más utilicen este tipo de app para que así las personas que tenemos en la central se encarguen más de la gestión y coordinación del trabajo y que no se limiten solo a coger el teléfono.

“En un año hemos duplicado nuestro volumen de trabajo”

G.T.- Hay muchas aplicaciones en el mercado a día de hoy, ¿cómo funciona exactamente la suya?

P.B.- Es un sistema que permite que el servicio no pase por central pero que sí esté supervisado por ella. Cuando llega una petición por esta vía, ya sea particular

o de empresa, la petición automáticamente se integra en nuestro sistema operativo. Para nosotros es muy importante que el proceso siempre esté supervisado, sin necesidad de que haya una llamada. No obstante, nuestro sistema permite al cliente ponerse en contacto con el taxista sin necesidad de intercambiar sus teléfonos.

Además, ante cualquier tipo de incidencia la central está siempre supervisando el proceso. Antes de que acabe el año queremos incorporar el pago por tarjeta a la aplicación a través de una pasarela de cobro seguro.

El único requisito que solicitamos es el correo electrónico, porque en la atención telefónica aplicamos un filtro muy apurado de las llamadas, porque no decimos a todos los servicios que sí. No nos gustan mentir al cliente cuando no tenemos vehículos o tardará más de lo habitual y si es un cliente habitual, que sabemos que quiere viajar con nosotros, puede esperar 10 minutos. Pero sabemos que ese cliente va a estar ahí y va a esperar.

A través de la aplicación pierdes un poco la vergüenza y no esperas, y deja un mal sabor de boca cuando se van con otro taxi. Es verdad que con la app crecen un poco más los nulos, no mucho, pero por teléfono hay una relación más próxima y de responsabilidad. El correo electrónico sirve de control ante estas posibles situaciones.





Wifi gratis y pago con tarjeta, otras características.

G.T.- ¿Cómo ha sido acogida de la app por parte del profesional como para el usuario?

P.B. - Poco a poco van haciéndose más servicios vía app y nuestra intención es que las llamadas por teléfono sean cada vez menores. Por ese motivo en nuestra locución cuando llaman les recomendamos el uso de la app y les convencemos de que el uso de la aplicación resulta más fácil y completo porque les permite conocer el tiempo que van a tardar, por dónde va el taxi, qué vehículo es.

G.T.- Háblenos de sus clientes. ¿Existe un perfil concreto de quien solicita sus servicios?

P.B. - Nuestros clientes son principalmente a empresas, bien abonados, o empresas que trabajan con nosotros... Pero es verdad que al final corre la voz de quien busca un buen servicio, de calidad, que sabe que va a estar ahí cuando lo necesites.

De un tiempo a ahora cada vez más hay personas de edad avanzada cuyos familia-

res les han pasado nuestra tarjeta y les han trasladado nuestra confianza y estamos empezando a notar el uso de estas personas que necesitan de un taxi para su día a día.

Nuestro teléfono va cogiendo ritmo, por que apenas llevamos 4 años, y ahora estamos creciendo, porque nuestra cartera de clientes no es tan abultada como quien lleva 4 décadas. Ahora con estos clientes particulares que están empezando a crecer queremos seguir esta línea. Pero además, como decía antes, queremos impulsar el uso de la app, a través, por ejemplo, de campañas en redes sociales.

Sin descuentos pero con más calidad

G.T.- Tanto usted como su socio, José Sánchez, son taxistas. ¿Cómo compaginan este hecho con la obtención de la máxima rentabilidad de la empresa?

P.B. - No es fácil, por eso somos una flota de 300 coches, y cada taxista que incorporamos lo celebramos. Nuestra restricción

para acceder a nuestro servicio requiere de la instalación de un sistema de gestión de flotas concreto, llevar polo o camisa y pantalón largo, dar wifi gratuito, pago con tarjeta de crédito incluida la American Express.

A diferencia de otros que ofrecen promociones, nosotros no podemos hacer eso, pero subimos el nivel de calidad. Nos centramos en que el cliente que sube a nuestro taxi y va a pagar 1,70 euros más que en otros, donde la llegada es más baja, sabe que ese dinero de diferencia le compensa por los servicios que se le ofrece. Queremos que le valga la pena y el cliente esté súper contento.

G.T.- ¿Cree que parte del error del taxi en estos últimos años ha sido olvidarse de cuidar al usuario?

P.B. - Está clarísimo, porque si al final nos centramos en los temas estacionales, cada vez hay más actores en el escenario y cada cual coge su pellizquito. Ahora nos nos damos cuenta, pero al final notaremos que nos hemos quedado sin gran parte del pastel y nos lo hemos ganado a pulso. Hay muchas ciudades que viven muy bien en verano, cuando tienen el turismo, y te dicen que te olvides de ellos porque están en temporada alta. Cuando llega la temporada baja vuelven y te piden que cuentes con ellos. Al final ese tipo de actitudes van minando un poco y va dejando mal la imagen del sector. Son muchos los que nos dicen que nos lo tenemos merecido por ser taxistas. No sé si en la lista del odio comenta entre risas- van primero van los políticos y después los taxistas. Lo que es evidente es que hay que ponerse las pilas.



G.T.- Si el taxi “se pone las pilas” como dice y da un servicio de calidad y trata al usuario de una forma prémium, ¿podrá recuperar lo que ha perdido frente a la competencia?

P.B. - Yo creo que lo que hemos perdido no lo vamos a recuperar. Pero aún queda mercado. Lo que está claro es que quien prueba una cosa y le gusta, acaba volviendo, y esos son los clientes que más difícil tenemos de recuperar. Creo que al final el que encuentra una alternativa al taxi y le ha generado confianza, volver a probar con quienes no le han tratado bien, me parece difícil.

Pero yo no quiero darle la vuelta a la situación, lo que nosotros queremos es competir contra quienes ofrecen mucho pero con coches amarillos y negros. Quiero que el cliente se olvide de que está en un taxi y que disfrute de estar con un conductor profesional en un entorno agradable. Tenemos que intentar aprovechar nuestra imagen corporativa, y hasta ahora muchas empresas importantes iban con conductores profesionales pero ahora queda muy cool llegar con un coche eléctrico y que sea amarillo y negro.

G.T.- En cifras, ¿cómo ha evolucionado Taxi Ecologic desde su puesta en marcha?

P.B. - Hemos duplicado nuestro volumen de trabajo en un año, y hemos crecido una tercera parte la flota. Empezamos con 63 y nos quedamos con 25 a los dos meses de estar trabajando. Y habéis vuelto a remontar, con promociones en los coches no pagaban cuotas, y así hemos conseguido ir creciendo poco a poco. En el último mes de julio cerramos con 32.000 servicios,



La falta de puntos de carga rápido, principal obstáculo para el taxi eléctrico.

no es un secreto porque nuestros taxistas lo saben porque les informamos de dónde se hacen más servicios para que ellos lo conozcan.

Apuesta ecológica

G.T.- ¿Cómo nace la idea de crear una flota ecológica?

P.B. - Yo no fui de los primeros en tener un Prius, pero me daban mucha envidia los compañeros que sí lo tenían. Por el cambio automático, porque circulaban sin contaminar... Así que cuando lo compré, ya sabía lo que compraba. Convencí a mi socio José para que se comprara otro y le encantó el

Prius y fue él el que vio una oportunidad en este campo. Y yo, que siempre he sido muy movido en estos temas, le cogí de la mano y me dediqué a fondo a ello.

Pensábamos que seguramente había una serie de empresas que querían un servicio de calidad, con este tipo de vehículos... pero los números se disparaban y tuve que buscar un inversor. Entonces reparé un pequeño proyecto, lo presenté a M Automoción, les gustó mucho y decidieron invertir. Esta la idea de dos taxistas de Badalona que, con una fuerte inversión detrás, ha llegado a donde está ahora. Crece más el trabajo que la flota, que era



algo que queríamos, mejorar la media por servicio. Obviamente necesitamos alguien que tenga capacidad económica potente, no solo a ese nivel, también en la parte de gestión y administración. Yo sé de movilidad, sé montar rutas, pero no tengo ni idea del tema económico, y eso ha provocado que muchas emisoras hayan caído. En nuestro caso, ellos lo gestionan, ellos son los que posibilitan antes de que nos paguen las propias empresas, yo podría haber invertido muchísimo dinero y lo habría perdido todo. Es así de sencillo, cada uno su parcela.

G.T.- ¿Con qué vehículos opera su flota?

P.B.- Trabajamos con taxis híbridos, como son el Prius y el Prius+, y con eléctricos, como el eNV200, el Leaf, que en los países centroeuropeos más adelantados se utiliza mucho, y también contamos en nuestra flota ByD. No tenemos, porque no existe como tal, ningún modelo eléctrico o híbrido adaptado. Pero si hubiera alguno estaríamos encantados de incorporarlo a nuestra flota, si bien a día de hoy el perfil de nuestros usuarios no demanda este tipo de servicios.

“Lo que hemos perdido no lo vamos a recuperar”

G.T.- Además de ayudar al medioambiente, ¿qué más aportan estos vehículos?

P.B.- Los clientes cuando suben a un taxi híbrido y eléctrico alucinan la primera vez, aunque ya están más acostumbrados. Es como viajar en un vehículo diferente, se preguntan qué es y ahí los taxistas vendemos nuestro producto: ahorro energético, menos contaminación. Ellos se dan cuenta de que no están en un vehículo normal, porque la conducción es también mucho más tranquila, más sosegada. No hay cambios de marcha, no hay vibración del motor, el conductor al no tener cambio manual conduce de otra manera, de manera previsor, como cuando conduces en un tráiler. Es una conducción eficiente que hay que añadir como un extra de comodidad

G.T.- Como ha explicado, la mayoría de los taxis son híbridos, ¿qué necesitan las ciudades para fomentar la adquisición de taxis eléctricos?



Huella ecológica

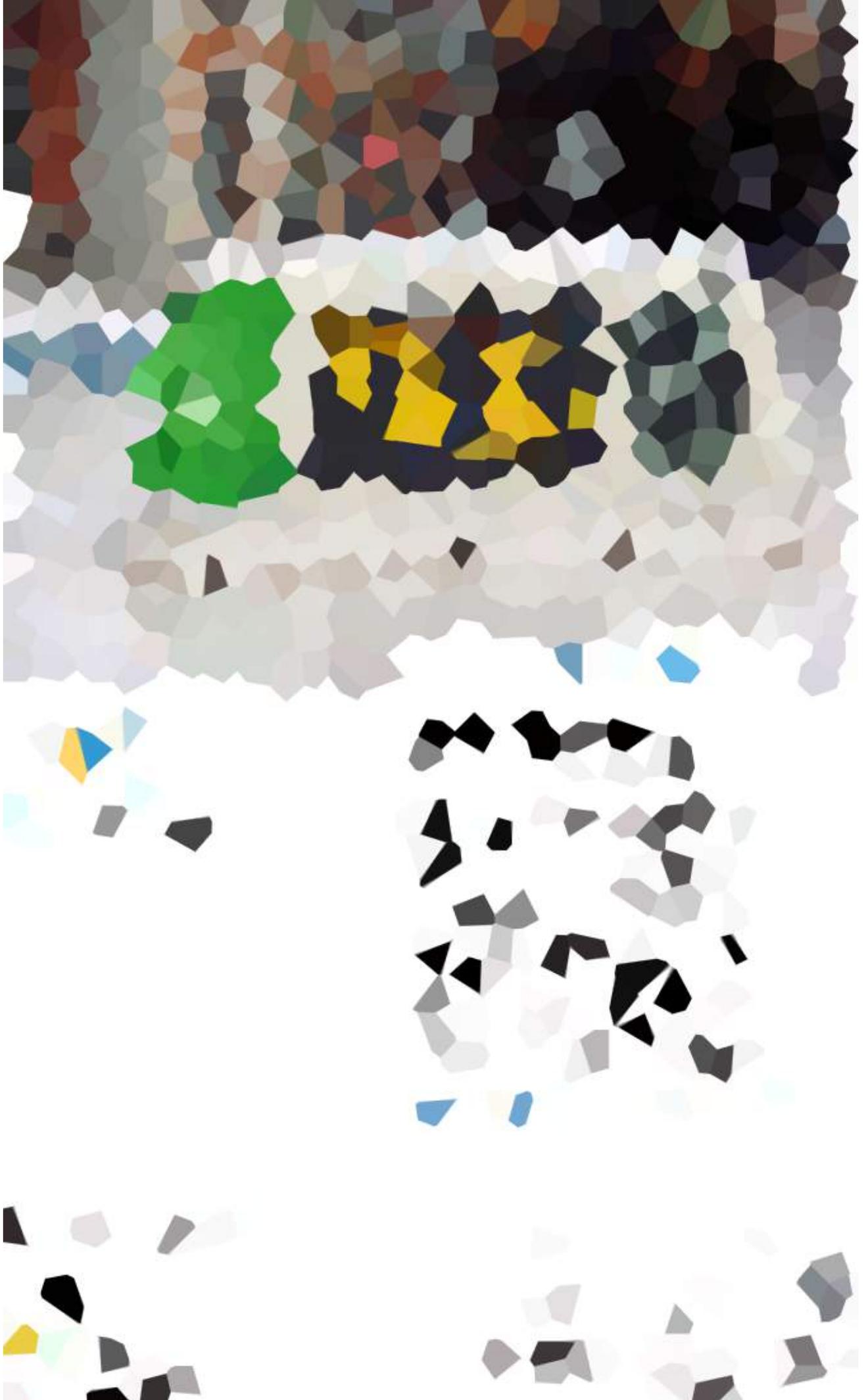
En comparación con una ficticia flota populada con GLP, un combustible ya de por sí muy poco contaminante, de similares características a la de Taxi Ecologic, el ahorro comparativo en emisiones de CO2 sería de más de 300 toneladas desde octubre de 2012. Un dato que, si bien es más aproximado que real, recuerda la importancia de moverse en vehículos cada vez más respetuosos con el medio ambiente. “A nuestros abonados, en su factura mensual, les informamos de cuánto CO2 hemos dejado de emitir. Aunque es algo pequeño, es una forma de contribuir en el cuidado de la ciudad”.



P.B.- Puntos de carga rápidos y potentes porque a día de hoy hay pocos. Además, como es lógico, se tienen que compartir con el resto de ciudadanos y es muy difícil que un taxista esté tranquilo durante su jornada laboral cuando sabe que tiene que recargar. Los 25 taxistas que tienen un taxi eléctrico tienen un grupo de WhatsApp para preguntarse si están ocupados o no los cargadores. Ahora mismo la infraestructura de carga no está preparada para que, por ejemplo, haya otros 25 taxistas dispuestos a comprar taxis eléctricos. Esta falta de infraestructura nos ha obli-

gado a modificar nuestras cartografías para que los compañeros puedan estar cerca de sus puntos de carga y, además, poder estar en una zona con trabajo. No me sirve de nada que estén en áreas sin trabajo, cuando lo que me interesa es poder prestar un servicio con estos vehículos. Ahora mientras cargan los tengo ya preparados para trabajar en cuanto puedan

Pilar G. Matorra/Olga Lobo



Presentación oficial de la Feria del Taxi en el Ayuntamiento



Imagen de la última Feria en Madrid, en 2014.

Por primera vez, la Feria del Taxi de Madrid contará con el apoyo explícito del Ayuntamiento y será presentada el 20 de septiembre, en el marco de la Semana Europea de la Movilidad, SEM. Además, el taxi también participará en la exposición divulgativa “Atmósfera Eléctrica” que se celebrará el 18 de septiembre en el Paseo de Recoletos. En ella se podrán conocer de primera mano los vehículos ecológicos que utiliza la administración, la policía municipal, el SAMUR, los agentes de movilidad... El taxi mostrará dos vehículos totalmente eléctricos y uno híbrido.

Dos días después de la exposición, en la sede del Ayuntamiento, se presentará de manera oficial la Feria del Taxi de 2016, que este año se celebra en Madrid y que cuenta por primera vez con el apoyo directo del Consistorio.

Al acto acudirá el director de la Feria, José Antonio Rojas, que estará acompañado por el Director General de Gestión y Circulación, Francisco José López Carmona. En declaraciones a nuestro medio el propio López Carmona explicó que con la celebración de la SEM la Feria del Taxi dispondrá de una importante oportunidad para su promoción, sobre todo este año cuya temática central estará orientada al taxi ecológico. La Feria del Taxi, que cumple su undécima edición, se celebra de forma alternativa en Madrid y Barcelona desde 2006.

Sin taxi por negarse a viajar con una mujer

No querer ir en un taxi porque era una mujer la conductora le salió caro a un usuario que vio como varios taxistas de Madrid, que se encontraban en una misma parada, se negaban a llevarle en sus vehículos tras su negativa. El taxista y escritor Daniel Díaz se encontraba esperando en la misma parada, en segunda posición tras la compañera, y tras ver los hechos se negó a que subiera en su taxi el individuo, tal y como ha contado en su cuenta de Twitter, @simpulso.

El resto de compañeros de la parada también se negaron a prestar el servicio, por lo que el hombre amenazó con llamar a la policía por ante la negativa de los taxistas a prestarle servicio. “Llama, por favor”, le dijimos. Al final se fue andando. Con 40”, relató Díaz. “Hay que acorralar a esa gente. Hay que intentar que, al menos, se sientan incómodos”, manifestó en su cuenta.



Los “tuits” contando la desafortunada historia.

Tras la publicación de los mensajes, han sido muchas las muestras de agradecimiento por el gesto de apoyo mostrado por éste y otros compañeros a la mujer taxista.

Taxistas “hartos” de la mala praxis de algunos compañeros

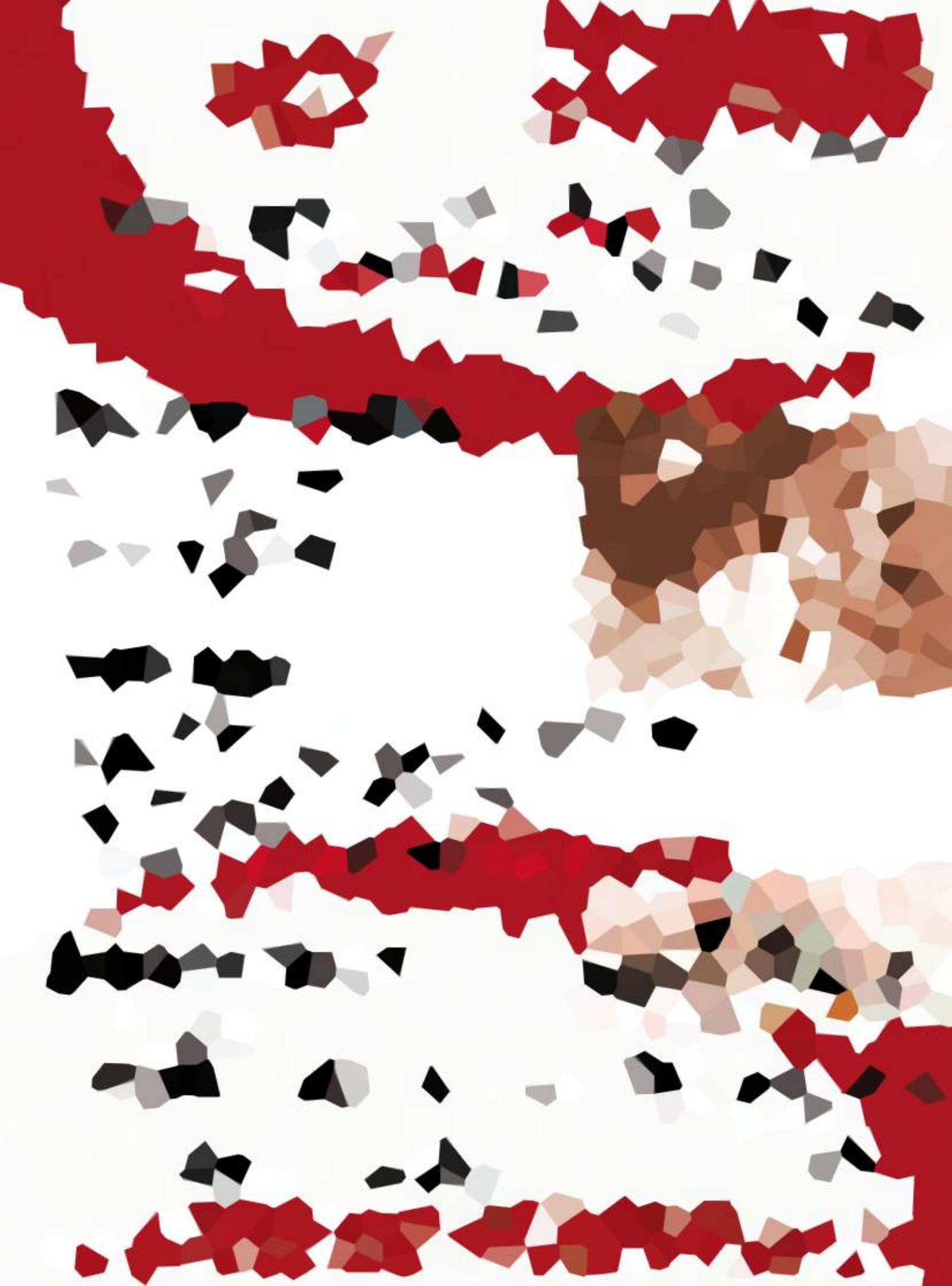
Varios taxistas de Barcelona protagonizaron un escrache en el Puerto Olímpico a quienes, según ellos, no respetan las normas. “Se saltan la parada y se aprovechan del desconocimiento del turista”, explican desde Élite Barcelona, que acusa a estos “malos taxistas” de aplicar tarifas “inexistentes”. “Estamos hartos de que manchen el nom-

bre de todo un sector” y por ello no han dudado en mostrar su descontento con su actitud pegándoles carteles en las ventanillas de los vehículos donde se puede leer #RespetalaParada o #YoRobo. Con esta protesta, que advierten, van a repetir, también quieren mostrar su disconformidad con la administración a quien acusan de pasividad a la hora de proteger al usua-

rio y al sector. Además, critican que con su actitud está permitiendo este tipo de situaciones.



Imagen de la protesta.



Malestar en el taxi ante el cambio en las parrillas de El Prat

Las intenciones de AENA de unificar la zona de espera de taxis (parrilla) de la T1 junto a la de la T2 en el Aeropuerto del Prat, ha provocado la reacción de la Asociación Élite Barcelona que ve innecesario este traslado y considera que la nueva zona habilitada no está en condiciones de acoger a los taxis. El motivo oficial del traslado, según apuntan desde Élite, es que el Ayuntamiento de Viladecans no da permiso a la cantina de la parrilla de la T1. Sin embargo, según apuntan desde la asociación, aún no existe una orden judicial que obligue a los taxistas a abandonar la zona de espera, si bien en la última reunión se les ha informado de la existencia de una sentencia judicial para precintar toda la zona. Aunque en un primer momento, y tras los primeros contactos, desde Élite Barcelona anunciaban cortes en el propio aeropuerto ante lo que consideran “un atropello al taxista”, quieren tener toda la información acerca del proyecto que se



Imagen de las parrillas en Barcelona.

va a llevar a cabo para que, en asamblea, los propios taxistas decidan qué hacer. Las obras, que darían comienzo el 19 de septiembre, obligaría a los taxistas a cambiar su actual localización de espera en el aeropuerto barcelonés, que se trasladaría, según el plan inicial, a la T2. Desde AENA se les ha informado de la intención de crear un nuevo edificio, que incluiría la “cantina”, y de una “pre parrilla” en la que podrían estar los taxis cuando la bolsa estuviera completa.

TaxiMad, vanguardia tecnológica

Ofrecer la más avanzada tecnología a usuarios y taxistas es el objetivo de TaxiMad, una nueva app para el sector madrileño, tal y como ha explicado a nuestro medio Carlos Galisteo, su socio fundador. La rapidez con la que avanza el mercado del transporte de viajeros y la presión de la competencia están obligando al sector a reinventarse y buscar la máxima profesionalización, utilizando las últimas herramientas tecnológicas. Además de esta app, desarrollada por la empresa especializada Autocab, TaxiMad opera con un call center desde el que se atenderán otras ciudades. La idea, según Galisteo, es fomentar el intercambio de usuarios con otros radiotaxis españoles y aumentar así la cartera de clientes de



La app es gratuita

su propia central. “Ahora mismo tenemos mucho trabajo, principalmente con empresas que optan por el taxi para sus desplazamientos, y queremos poder decirles a nuestros clientes que sí, que podemos atenderles. Para ello necesitamos taxistas que quieran trabajar con nosotros y les invitamos a conocer nuestro sistema”, comenta el propio Galisteo. Para ello solo tienen que ponerse en contacto con la empresa, a través de su página web taximad.net, y descargarse de forma gratuita la aplicación para el taxista. “No hay cuota de entrada para trabajar con nosotros. De cada servicio particular cobramos 1,50€ al taxista, mientras que sobre los servicios de empresa, que se facturan a final de mes, cobramos el 10%”. La media de sus carreras es “muy buena. Hablamos de entre 20 y 25 euros por carrera”, confirma el fundador.

Acuerdo con Karhoo

Con la intención de mantenerse a la última en el ámbito tecnológico, TaxiMad ha

15-O, manifestación contra el CETA

Barcelona será el escenario de una manifestación contra el CETA el próximo 15 de octubre. Taxistas se unirán a los transportistas para protestar contra este tratado internacional entre Canadá y la Unión europea que pondría en “peligro de muerte” a muchos colectivos. Élite Taxi Barcelona también se ha querido sumar a esta iniciativa y apoyar al sector de los camiones en sus reivindicaciones ya que la firma del CETA, apuntan, supondría “dar el poder de nuestras vidas a las empresas transnacionales”. La entidad ha anunciado que este encuentro recién mantenido no será el último. De hecho, uno de sus fundadores, Alberto Álvarez, explicó a La Gaceta del Taxi que se mantendrán reuniones también con los sectores del transporte discrecional de viajeros (autobuses) y con el de los tractores catalanes, con el objetivo de unir a todo el sector del transporte y crear así un fuerte lobby de presión. Se esperan unos meses con bastante movimiento reivindicativo, tal y como ha asegurado en un comunicado la propia asociación Élite Taxi Barcelona. “Vamos a demostrarle a los políticos que quieren vender nuestras vidas que el sector del transporte va a ponerse enfrente con toda su fuerza”, afirman desde la entidad barcelonesa.

Para el próximo 15 de octubre ya hay organizada una movilización multisectorial en contra de la impunidad hacia las grandes empresas. “Será una movilización sin precedentes en la historia”, explicó Alberto Álvarez, quien indicó que Élite se encuentra en proceso de adherirse a esa movilización.

firmado un acuerdo de colaboración con una de las últimas aplicaciones que existen para solicitar taxi, Karhoo, tal y como se ha publicado en sus redes sociales. Con presencia en Londres, Nueva York, Singapur y Los Ángeles, se espera el desembarco en España de esta compañía para el próximo otoño.



Madrid no subirá las tarifas del taxi

Aunque todavía no es oficial, todo apunta a que las tarifas del taxi no subirán el próximo año. Según nos ha confirmado Julio Sanz, presidente de Federación Profesional del Taxi, el Ayuntamiento y la Comunidad, que no subirá los precios de los transportes para el próximo año, se habrían mostrado contrarios a incrementar, aunque fuera levemente las tarifas.

No obstante, desde su organización presentaron diferentes alternativas que "si bien en algún punto podrían suponer una subida de los precios, conllevaba una especie de reducción en otros conceptos". Como ejemplo, nos cuenta Sanz que plantearon la posibilidad de beneficiar los servicios de largo recorrido, con un precio más económico a un mayor kilometraje. "De esta manera podríamos haber incorporado en el horario nocturno y festivo una bajada de bandera más elevada". Con esta idea Federación quería "compensar" la implantación del bono social que, según sus cálculos, supondría una rebaja sobre el precio de la tarifa para personas con movilidad reducida. "El Ayuntamiento propone una partida presupuestaria de 1 millón de euros, y falta por determinar la cuantía que destinaría el propio sector. Algo que no está determinado pero que, de llevarse a cabo, incluiría una rebaja en las tarifas, por lo que no estaríamos hablando de compensar, sino de rebajar, y de ahí que exigiésemos esa bajada de bandera nocturna y festiva mayor". Es decir, "el colectivo tendrá que hacer un esfuerzo para compensar esa rebaja que propone el Ayuntamiento".

+INFO

Indignación tras quedar en libertad un pirata

El pasado 26 de agosto, un conductor 'pirata' agredió a un taxista en la estación de autobuses de Algeciras. Cinco días más tarde fue detenido por la Policía pero rápidamente quedó en libertad. Esto ha indignado, y mucho, al sector del taxi que ha manifestado su

Radio Taxi 033 se queda sin servicio por deudas con Vodafone

La Tras una semana sin poder ofrecer servicios por la suspensión de la red telefónica, Radio Taxi 033 ha vuelto a la "normalidad". Vodafone, proveedor de la emisora, "se vio obligada a interrumpir el servicio debido a una importante deuda acumulada de varios meses a la que la empresa no ha hecho frente", según publicó La Vanguardia. Por su parte, desde Radio Taxi 033 lamentan que la compañía de telecomunicaciones decidiera desconectar todas sus líneas dejándoles sin la posibilidad de continuar con la actividad, a pesar de estar en "negociaciones permanentes", la compañía telefónica. La emisora, que acometió el pasado año una importante renovación tecnológica, da servicio a diferentes municipios a través de su call center, Radio Taxi Central Catalunya. Sin embargo, durante una semana, muchos de ellos se quedaron desconectados lo que les obligó a autogestionarse, cogiendo ellos mismos los servicios telefónicos. Pero este no sería el único problema económico al que está haciendo frente la radioemisora, tal y como refleja la información de La Vanguardia. El pasado mes de julio la empresa presentó un ERE que supuso el despido de diez personas, según el sindicato CNT. Dos meses antes, teleoperadores del radiotaxi se pusieron en huelga para protestar por los retrasos en el pago de las nóminas desde noviembre de 2015. Por otra parte, alguna de las flotas adscrita al servicio de call center de Radio Taxi 033 habría roto su vinculación con esta emisora a principios de este año después de que "desde septiembre de 2015" dejaran de pagar a los taxistas los servicios que hacían a abonados, según denuncia uno de los afectados. Desde Radio Taxi 033 han querido dejar claro que "no ha cesado en su actividad empresarial ni tiene intención de hacerlo" y ha asegurado que ya están contactando con todos sus asociados para darles una solución y que puedan operar con normalidad "de inmediato".



Perfil oficial en Facebook de la emisora.

PREMIADOS METAL LUBE



Julio Priego
Licencia 03450
12 años como taxista



Luis Villalobos
Licencia 03012
Desde 1989 en el sector



César Correa
Licencia 11777
6 años al volante

sorpresa ante tal decisión. Lo más grave de todo, según aseguró el presidente de radiotaxi de Algeciras, Tomás López, en los micrófonos de Cadena Ser, es que el agresor, días más tarde, "estuviera captando clientes en la zona del Marrakech". Los taxistas están indignados puesto que

cada día sufren una competencia ilegal y sienten que "les están quitando el pan" en sus propias narices. "Esta plaga -haciendo referencia a los conductores 'piratas'- es difícil de erradicar, pero no imposible", explicó López al citado medio. "Las administraciones se deben poner de acuerdo y actuar en consecuencia todos".



Taxis contra la violencia de género

Un total de 500 adhesivos, 100 por cada una de las provincias, con el lema "Tu implicación es imprescindible. No a la violencia de género" podrán verse en los taxis de la región tras la firma de un convenio de colaboración entre la Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha y el Instituto de la Mujer.

Por su parte, En Córdoba también se está llevando a cabo una campaña contra la violencia de género, una acción social contra una "lacra" que padece la sociedad española, en palabras de Miguel Ruano, presidente de RadioTaxi Córdoba.

Para Manuel García Naharro, presidente de la Federación castellanomanchega, la ayuda del taxi "puede ser muy útil", generando un impacto "importante" que contribuya a la concienciación y sensibilización de la sociedad ante este grave problema.

Contra la publicidad sexista

Por otro lado, Naharro explicó que gracias a la colaboración que mantiene con el Instituto de la Mujer se espera poder incluir un artículo en el nuevo Reglamento que el sector está preparando para que se prohíba "cualquier publicidad sexista o que denigre a las mujeres" en los taxis. Un reglamento que será el paso previo y formal para que cobre forma el convenio que prepara el Instituto de la Mujer para que las mujeres que han sido víctimas de violencia de género puedan utilizar el servicio de taxi en unos momentos de especial vulnerabilidad.

CTAE, nueva asociación nacional del sector

Confederación de Taxistas Autónomos de España, así es como finalmente se llamará la nueva asociación nacional de taxistas que agrupará a la mayor parte de las entidades de la desaparecida CTE y alguna nueva que, aseguran, se ha unido al proyecto. Un total de 20.000 taxistas estarán representados por esta nueva organización que, explican, trabajará en "la defensa el taxista autónomo y la mejora de las condiciones laborales y sociales del taxista". Al frente de la nueva Confederación estará Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, tras haber sido elegido por unanimidad por el resto de miembros. El que hasta ahora fuera presidente de la CTE, Gabriel Moragues, de la Federación Independiente de Islas Baleares, será vicepresidente alegando "desgaste personal fruto de los años de actividad en primera línea". La junta directiva de esta nueva asociación nacional la completarán Fernando del Molino, de la Confederación de Autónomos del Taxi de la Comunidad Valenciana, al frente de la tesorería, y Olivia Rodríguez, que asumirá el cargo de secretaria y que actualmente es presidenta de la Federación de la Costa del Sol. De acuerdo con los nuevos estatutos, "no habrá más de un cargo en la Junta Directiva por Asociación, no habrá voto de calidad del Presidente y se celebrará un mínimo de una Asamblea anual para mantener lo más informados posible de lo que acontece a todos los afiliados". Entre los temas más inminentes, CTAE ha informado ya que estarán en el contencioso-administrativo presentado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia contra el Ministerio de Fomento por la modificación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres del pasado 20 de noviembre de 2015.



50.000 euros en subvenciones para eurotaxis

El Área de Transporte y Movilidad del Cabildo de Lanzarote destinará 50.000 euros en subvenciones para la adquisición, adaptación o mejora de los vehículos de taxi para el transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida. Los profesionales del taxi cuentan ahora con 30 días hábiles para tramitar sus solicitudes en el Registro General de la institución insular.

Según recoge La Voz de Lanzarote, el presidente y consejero del área, José Juan Cruz, indicó que con estas subvenciones se pretende "compensar el esfuerzo económico que realizan los taxistas". Adaptar los vehículos para el transporte de personas con movilidad reducida conlleva unos altos costes que impiden que muchos profesionales puedan llevarlo a cabo, de ahí la importancia de este tipo de actuaciones de parte de la administración.

"Uno de nuestros objetivos es acercar el transporte público a toda la ciudadanía con independencia de las condiciones sociales o físicas", señaló al citado medio el consejero, con la esperanza de que, gracias a estos 50.000 euros, el servicio del taxi pueda transportar a estas personas lo más pronto posible.

Unalt se integrará en Fedetaxi



Tras varios meses de especulaciones, ya es oficial que en los próximos días Unalt se integrará en Fedetaxi, donde asumirá una vicepresidencia, según informan desde la Federación. Desde hace un año, Unalt se encuentra actualmente presidida por Felipe Rodríguez Baeza, presidente a su vez de la Asociación Madrileña del Taxi, AMT.

Con la incorporación de Unalt, Fedetaxi representará a profesionales de Madrid, Valencia, Andalucía, Baleares, Galicia, Asturias, Cataluña, Castilla y León, Castilla-

La Mancha, Murcia, Extremadura, Canarias, Rioja, Ceuta y Melilla. "Más de 40.000 taxistas" de acuerdo a sus propias cifras, lo que la convertiría en "la mayor asociación de taxistas de España y de la Unión Europea".

Para Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi, es importante que los taxistas autónomos entiendan "que la unión hace la fuerza" y que desde el sector "no van a permitir a Uber y demás plataformas de falsa economía colaborativa arruinen a su profesión y a sus familias". Además, ha calificado

de "imparable" el proceso de unión de las organizaciones taxistas en torno a esta organización y ha animado a otras organizaciones a sumarse a este proyecto. "Fedetaxi tiene sus puertas abiertas".

Por otro lado, la asociación anunció que la entidad se prepara para lanzar una oferta de servicios que dificulte a lobbies y multinacionales monopolizar el servicio del taxi y criticó la "absoluta opacidad" de estas empresas respecto a su red de taxistas proveedores y clientes.



Nuevo rumbo en Gremial Valencia tras la dimisión de su secretario

Según ha informado la Asociación Gremial Provincial de Autotaxi de Valencia, Antonio Haro, hasta ahora secretario de dicha organización, ha presentado su dimisión tras 26 años en dicho puesto. No se han especificado los motivos para su renuncia. El nuevo secretario en funciones, hasta la próxima celebración Asamblea Ordinaria, es José Ramón Giménez. El nombramiento de un nuevo secretario, explican desde la entidad, "significa un cambio de rumbo. Una nueva época para la asociación que va a seguir defendiendo con más intensidad si cabe al taxista autónomo". Desde la Asociación han querido agradecer a Haro "todo su tiempo y empeño para conseguir muchos de los derechos" del taxi valenciano y esperan seguir contando "con su veteranía y su sabiduría"



Antonio Haro
foto de archivo

La conductora 'pirata' arrestada en Ibiza vuelve a operar

El grupo Élite-Corsaris d'Eivissa denuncia que la conductora 'pirata' de nacionalidad rumana que fue detenida por robo y tráfico de drogas ha vuelto a las andadas ofreciendo a los turistas un transporte ilegal.

Este colectivo de taxistas pudo grabar a la mujer captando clientes a las puertas de una conocida discoteca del municipio de Eivissa, su nuevo lugar de trabajo puesto que anteriormente a su detención la mujer se dedicaba a captar clientes en el aeropuerto. La Guardia Civil, en el informe de su detención por robo de un vehículo y tráfico de drogas, ya resaltó que esta persona se dedicaba al transporte de personas sin licencia y era conocida por los agentes. Según informa Nou Diari, los taxistas han vuelto a exigir al Govern balear y al Gobierno Central para que endurezca la ley y convierta las faltas administrativas en delitos penales.

Robos y agresiones para terminar el verano

El final de agosto y el inicio de septiembre ha sido especialmente violento dentro del sector del taxi, con varios robos, asaltos y agresiones en diferentes puntos del país. Uno de los últimos sucesos ocurría en Lugo, donde un taxista sufrió el robo de 1.500 euros que llevaba en su taxi en ese momento. La víctima aseguró a la policía que el autor del robo es uno de los "gorrillas", que gestionan el aparcamiento de forma ilegal, al que se negó a darle dinero y lamentó la falta de policía que controle estas situaciones. En Torrelavega, Cantabria, tres hombres, uno de ellos menor de edad, fueron detenidos por la Guardia Civil como presuntos autores de un atraco a un taxista en Santiago de Cartes, Cantabria. Posteriormente, también habrían robado un supermercado en Torrelavega. Y también la Guardia Civil, aunque en Ibiza, busca a un hombre que amenazó y atacó a un taxista con un cuchillo. Los hechos ocurrieron justo una semana después de que un conductor pirata, también en esta isla, golpeará con un bate a un taxista, en esta ocasión ha sido un cliente el que ha atacado a con un cuchillo al profesional. Por su parte en Navarra, la Policía Foral detuvo el pasado 30 de agosto a una mujer como presunta autora de una agresión a un taxista de Zizur. Además, se le acusa de un presunto delito de amenazas.

INTERNACIONAL

Buenos Aires lanza una aplicación contra Uber

A pesar de que la justicia de Buenos Aires ha impedido operar a Uber, bloqueándole las tarjetas así como otros medios de pago, la empresa californiana sigue prestando servicio de transporte a sus usuarios. Para luchar contra esto, el Gobierno de la Ciudad envió a la Legislatura de la capital argentina un proyecto para elaborar una aplicación gratuita similar a la de Uber, Taxi BA, donde estarían incluidos todos los taxistas y las radioemisoras del taxi. Sin embargo, las empresas de radio-taxi más pequeñas, se calcula que un total de 40, se oponen a esta aplicación gratuita que impulsa el Gobierno de la ciudad ya que aseguran que la llegada de ésta conllevaría su final. La aplicación Taxi BA sería gratuita, por lo que desde ese momento estas empresas no recibirán el dinero del abono que las sostienen. En cualquier caso, todavía es necesario que se apruebe la ley para posteriormente poder llegar a reglamentarla; algo que, según afirma Horacio Perez, representante de la Cámara Empresarial del Taxi de Buenos Aires, "llevará meses". Pero los taxistas de estas empresas pequeñas hicieron una movilización ante la sede de la Legislatura, a la que acudieron unos 500 vehículos y un féretro pintado de negro y amarillo que simboliza la muerte de estas emisoras ante la llegada de la aplicación.

La mayoría de los taxistas, por su parte, ven con buenos ojos la aprobación de esta aplicación gratuita e impulsada por la administración. "Es un sistema moderno, sin costo, que va a permitir competir con Uber", aseguran los taxistas. Además, desde la propia administración de justicia de Buenos Aires explicaron que la aplicación, "va a generar un cambio cultural en la forma de pedir un taxi", al tiempo que indicaron que "el Estado debe trabajar para legislar y modernizarse ante la llegada de empresas ilegales como Uber"

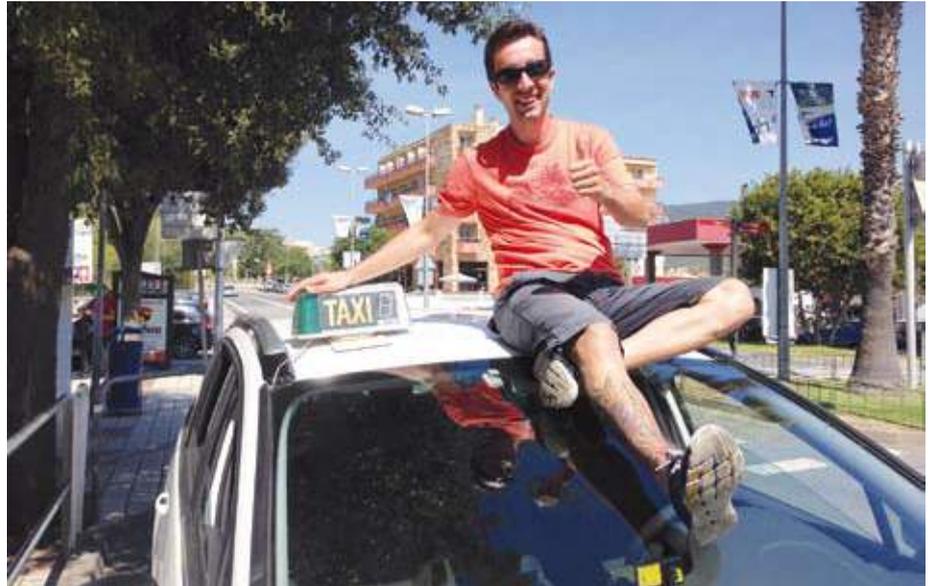
Cabify en Buenos Aires

Otra de las noticias importantes que afectan al taxi de Buenos Aires es que en los últimos días, Cabify ha presentado los papeles para inscribirse y se los han aprobado. En estos momentos, según informa Perez a La Gaceta del Taxi, se encuentran buscando coches y conductores. En un principio, se espera que Cabify opere con vehículos autorizados de alquiler con conductor y no con taxistas. La semana que viene podría suponer el inicio de la actividad de Cabify en la capital de Argentina. Ante esta noticia, algunos grupos de taxistas podrían haber convocado algunas marchas para oponerse a Cabify y a Uber, que sigue llevando a cabo su actividad.



“Los taxistas estamos compitiendo en inferioridad de condiciones”

Combinar el taxi con una vida deportiva puede resultar muy difícil. Las horas de entrenamiento posteriores a una larga jornada laboral son inasumibles para la gran mayoría de profesionales del taxi; y esa difícil combinación la ejecuta, día a día, Xavi Blasco, un taxista de Tossa de Mar que aún compite a nivel internacional al squash, deporte para el que necesita, de media, casi unas dieciocho horas de entrenamiento semanales.



El squash es un deporte que tuvo un importante auge a principios de los años 90. Hoy en día, aunque por número de federados no es uno de los menos practicados en España, su importancia se ha visto reducida. Aún así, personas como Xavi Blasco se han podido labrar una buena carrera deportiva jugando al squash, deporte que aún le permite conocer mundo a través de sus competiciones internacionales.

A pesar de haber sido y ser aún un gran jugador de squash, este deporte no otorga una remuneración lo suficientemente grande como para poder vivir exclusivamente de él. Por eso, hace 10 años, nuestro protagonista decidió acceder al mundo del taxi; un trabajo que de una manera especial y por el que está intentando luchar para que tenga un mejor futuro.

La Gaceta del Taxi.- ¿Se podría decir que sigue siendo profesional del Squash?

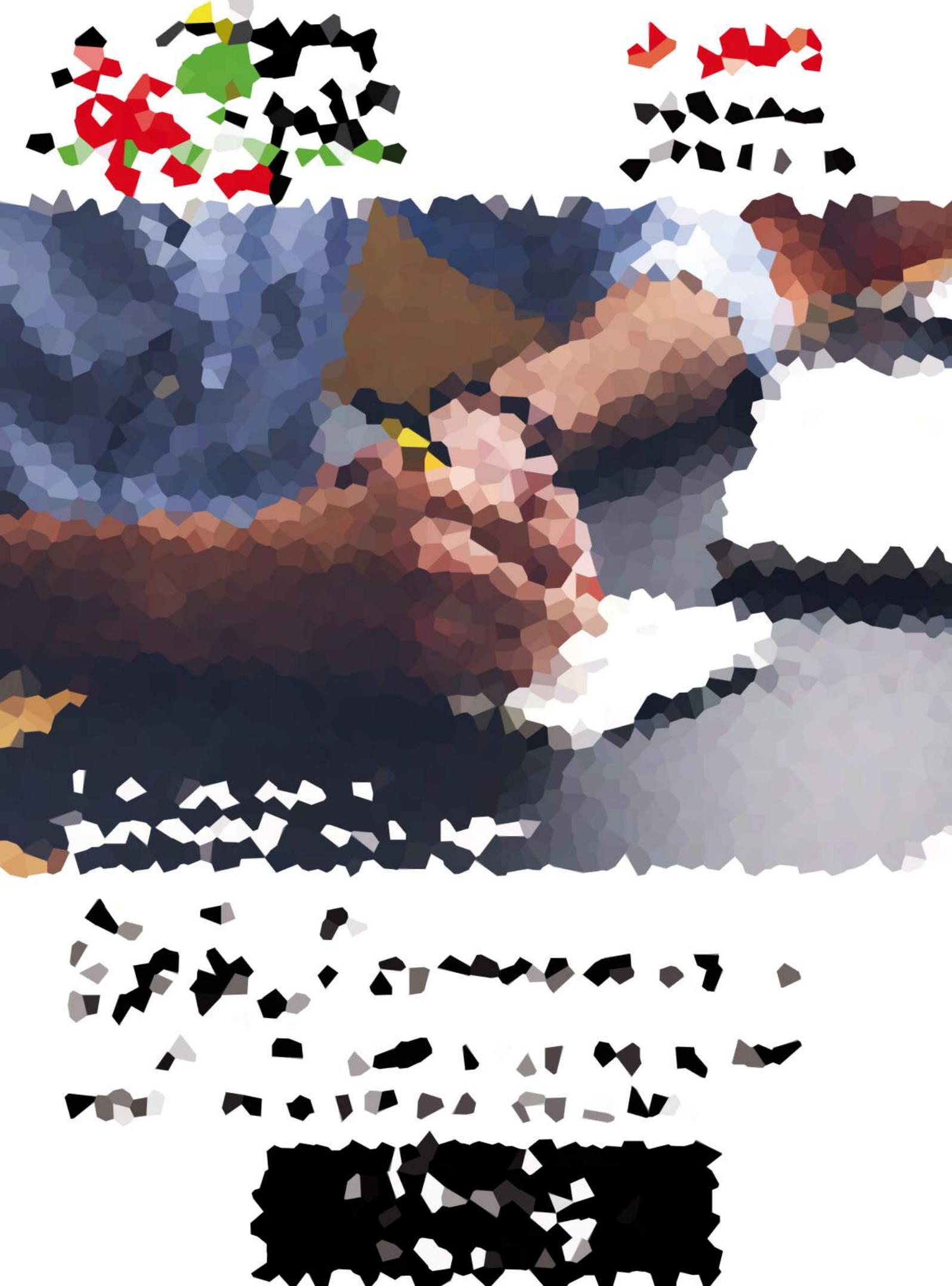
Xavi Blasco.- Lo cierto es que aún juego en el circuito profesional. En verano trabajo más con el taxi y en invierno le dedico un poco menos de tiempo pero se podría decir que sí que juego en el circuito profesional aunque en estos momentos no me puedo ganar la vida jugando al Squash, tengo que trabajar. En cualquier caso también soy monitor de este deporte por las tardes en un club y bueno, con algún torneo se puede decir que gano algo, pero si tuviera que plantearme ahora mismo vivir solo del squash no podría, es imposible.

G.T.- En algún momento de su vida, ¿ha llegado a vivir exclusivamente desde un punto de vista económico sólo de los beneficios del squash?

X.V.-No, en mi caso no.

G.T.- Y los mejores jugadores de Squash, ¿pueden vivir sólo de este deporte?

“Animo a los taxistas a que se cuiden, sobre todo por las características de nuestro trabajo”



X.V.- Si, por supuesto. En nuestro país hay gente que puede ganarse la vida solo con el squash. En España hay un gallego que va el número 11 en el ranking mundial y sí que se puede ganar la vida perfectamente. Diría que los cincuenta mejores jugadores del mundo si que pueden ganarse la vida dignamente jugando.

G.T.- ¿Hace unos años sí que le dedicaba más tiempo al squash?

X.V.- Bueno, tampoco se podría decir que fue así. Dejé unos años de jugar y volví de nuevo a los 27. Ahora estoy jugando muy bien pero como lo dejé tanto tiempo, el máximo nivel desaparece.

G.T.- Actualmente, ¿en cuántos torneos a nivel internacional está participando al año?

X.V.- Ahora mismo, a nivel internacional, estoy intentando participar en unos 10 torneos anuales, pero por el circuito catalán y por el nacional también intento jugar algunos torneos. Son diferentes licencias, diferentes rankings y no se convalidan una cosa con la otra.

G.T.- Tal vez nuestros lectores desconozcan la situación de este deporte en nuestro país, ¿podría explicarnos en qué momento se encuentra el squash?

X.V.- Eso creo que lo puedo hacer bien porque además soy miembro de la Junta Directiva de la Federación Catalana y estoy muy vinculado también en todos los asuntos federativos. El squash en España a finales de los ochenta y principios de los noventa tuvo un boom muy grande. Aquí se jugaba mucho. En esa época se consiguieron muchas licencias hasta el punto de que, incluso, el antiguo rey de España jugaba o personalidades como el propio Carlos Sainz. A principios del año 2000 la fiebre empezó a bajar un poco, empezaron a quitar algunas pistas, pero el squash si-

gue muy vivo. A nivel catalán tenemos 700 licencias y a nivel nacional ahora mismo estamos rondando entre las 2.000 y las 3.000. En este país es un deporte minoritario y, al no ser olímpico y no entrar en los planes estatales, pues el tema económico no mejora y no se pueden recibir ayudas. Estamos luchando a nivel internacional desde hace años para que este deporte sea olímpico.

Apuesta por una vida activa

G.T.- Centrándonos un poco en su figura, ¿cómo lo hace para, después de una jornada en el taxi, tener ganas de llevar a cabo sus entrenamientos?

X.V.- La verdad que es difícil, pero es cierto que me lo combino un poco a mi manera. Lo primordial es que te tienes que

“El taxi me permite entrenar cuando quiero”

marcar un horario. El taxi el problema que tiene es que la gente hace muchas horas, pero también te da esa libertad de decir, ahora me voy a entrenar, ahora vuelvo, etc. En mi caso lo cierto es que no facturo tanto con el taxi como facturan mis compañeros porque tengo que hacer menos horas, pero me permite la libertad de poder ir a entrenar cuando, por ejemplo, alguna mañana me toca hacer un entrenamiento físico y ese tipo de cosas. El taxi, si no tienes la necesidad de hacer muchas horas, te permite poder combinar el entrenamiento con el trabajo. Si un día tengo que trabajar 15 horas porque tengo descanso de entreno las hago sin ningún problema, pero si un día tengo que trabajar algo menos, pues tampoco pasa nada.

G.T.- ¿Cuántas horas le dedica al entrenamiento normalmente?

X.V.- Al día estamos entrenando aproximadamente unas tres horas. Hacemos unas dieciocho horas de entreno a la semana y de taxi, pues también hago lo que puedo. Hoy por ejemplo –se refiere el día en que se estaba realizando la entrevista– he

empezado a las 8 de la mañana y estaré hasta las 17 horas con el taxi.

G.T.- Llevar una vida sana y deportiva es lo aconsejable, ¿ha llegado a crear un efecto contagio entre los compañeros para que se animen a la práctica del deporte?

X.V.- Bueno (risas), la verdad que alguno se va a correr, pero sí que se cuida la alimentación o sale en bicicleta, etc. Este tipo de trabajos te llevan a una vida un poco sedentaria y luego es fácil padecer un poco de sobrepeso porque encima, al estar fuera de casa, no se cuida tampoco muy bien la alimentación. Yo también tengo mi nevera en el maletero, con frutas y productos sanos, e intento cuidarme la alimentación todo lo que puedo. Quiero animar a los taxistas a que se cuiden, sobre todo por las características de nuestro trabajo. Con una horita al día para que, cada uno a su nivel, aproveche para ir a andar, o con la bicicleta, o nadar, sería suficiente.

G.T.- Después de pasar tantas horas durante un día en el taxi, ¿no afecta a la hora de activar muscularmente el cuerpo?

X.V.- Al principio cuesta un poco, pero en mi caso cuando no estoy conduciendo me lo intento tomar como horas de descanso. Intento estirar las piernas al echar el asiento para atrás, por ejemplo. Lo que pasa que el día que estas 10 horas y tienes que ir a entrenar al terminar con el taxi, pues activar el cuerpo y cambiar el chip cuesta un poco. Estoy acostumbrado y me lo intento tomar de la mejor forma posible, porque aunque sea sedentario, hay trabajos como estar en la obra que sí que exigen muscularmente, en cambio el taxi permite realmente descansar cuando estás parado.

G.T.- ¿Hasta cuando tiene pensado seguir compitiendo? ¿Se ha puesto una fecha límite?

X.V.- Tengo 38 años ahora y esto creo que ya está llegando a su fin. Pero como tampoco tengo presión de ganar, puesto que yo no vivo de esto, de momento seguiré. Pienso continuar, si las lesiones respetan, hasta los cuarenta a nivel internacional. Creo que 2017 será mi último año de competición a nivel internacional.

G.T.- Ahora que habla de ese nivel internacional, ¿cuál es el próximo viaje programado para competir?

X.V.- Tengo previsto viajar para competir en Alemania en el mes de septiembre e





iré a Jordania a finales de octubre o principios de noviembre. Hay países en los que el squash es un deporte muy reconocido y por eso tenemos que viajar a ese tipo de lugares.

“Las instituciones deben apoyar más al taxi”

G.T.- Centrándonos ahora en su profesión laboral ¿En qué situación se encuentra el taxi en Tossa de Mar?

X.V.- Bueno, Tossa de Mar es un municipio de costa, aquí en la Costa Brava el trabajo es muy temporal. Cuando verdaderamente se trabaja es ahora en los meses de verano, como en casi todo el sector del taxi. Podríamos estar mejor de no estar tan divididos sectorialmente, pero eso pasa en todo el ámbito nacional. Actualmente estoy más al tanto de todos los problemas que rodean al taxi porque soy presidente de una asociación de taxistas aquí en Tossa de Mar.

G.T.- Y desde un municipio pequeño como en el que trabaja, ¿cómo ve el futuro del taxi desde una perspectiva más global?

X.V.- Mi perspectiva, desde un pueblo pequeño, es que las grandes ciudades, con todo el asunto relativo a la competencia de empresas como Uber, o la liberalización, es que el taxi se encuentra en una situación difícil. Aquí este tipo de problemas no nos llega. Es un sector con un intrusismo laboral muy alto, ya que cualquiera puede ofrecer un servicio ilegal por ejemplo en una furgoneta. Creo que las instituciones deben apoyar más al taxi, a sus trabajadores y la gente de su alrededor, porque nos sentimos indefensos y estamos compitiendo en inferioridad de condiciones. Hilándolo con el deporte, yo quiero competir en igualdad de condiciones. Por eso, cuando vemos a un señor que no paga impuestos y hace el mismo trabajo que tú, y que no ha pasado unos exámenes, pues te da que pensar. Estoy a favor de compartir los gastos, pero en estas empresas está en - terrada un ansia de negocio. La gente de fuera no ve todo esto, es un sector muy complicado, pero creo que vienen tiempos revueltos para el sector de transporte de pasajeros en general. También pienso que es un sector en auge, porque cada vez la gente se mueve más, viajamos más y es más sencillo desplazarse, por lo que el transporte irá a más, pero debe ser regulizado.

G.T.- ¿Cree que una de las respuestas ante esta evolución tan rápida que está viviendo el sector sería la propia unión del taxi?

X.V.- Estoy totalmente de acuerdo. Te puedo hablar como ejemplo de mi municipio, Aquí hay 15 licencias de taxi y la mitad no se hablan con la otra mitad. ¿Cómo queremos arreglarlo si entre nosotros mismos no somos capaces de llegar a un acuerdo y sólo estamos intentando molestar al de al lado? Si encima que ya tenemos bastante fuera, luego entre nosotros nos molestamos, no imagino en qué punto puede este sector arreglarse. La unidad de todos los taxistas es esencial por el bien común, no por el individual de cada uno.

G.T.- Más allá de que crea que realmente puede ser una buena fórmula para luchar contra la competencia, ¿ve realmente posible esa unión aunque sea en cuatro o cinco puntos básicos?

X.V.- Lo cierto es que no lo sé porque lo que veo en el taxi es que cualquiera, al ser autónomo, se piensa que es Florentino Perez, que es un gran empresario. Cada uno mira por lo suyo. La gente debe poner en común cinco o seis ejes y a raíz de ahí ir trabajando sobre eso. Si cada uno va a por libre, así nos irá peor en general. Llevo 10 años con el taxi y lo que yo conozco es igual en todos los sitios, aunque a diferente nivel. Si vamos todos a una será mejor para el sector en general ya que una mejora del sector en general repercutirá positivamente en el ámbito individual. Desgraciadamente la gente sólo quiere facturar y facturar, dando igual las horas, ya que aquí no hay regularización de horarios laborales. Regular este tema es muy importante, sobre todo por nuestra salud y para poder conciliar la vida laboral con la familiar.

Javier Izquierdo



Premio ATA 2016

Antonia Camacho, pionera del taxi

Ser la primera mujer taxista de Almería ha tenido recompensa para Antonia Camacho. A punto de jubilarse tras 30 años al volante, ATA le ha concedido el premio a la Mejor Trayectoria Profesional. Con este galardón, Camacho, que reconocer haber pasado unos inicios muy complicados, pondrá un broche de oro a su carrera profesional en un sector poco valorado, muy sacrificado y del que ella siempre se ha sentido muy orgullosa.



Antonia Camacho con su taxi en una imagen actual.

Al otro lado del teléfono, Antonia Camacho estaba feliz por haber recibido un premio por su trayectoria profesional tras casi 30 años al volante de un taxi. Se le notaba al hablar, cuando su timbre de voz, desbordado de alegría, seguramente dibujaba en su rostro una sonrisa amplia, de esas que no entran en la cara. Sin embargo, cuando se enteró de la noticia lloró. “Lloré porque no me podía creer que me escogieran a mí, una persona humilde que trabaja en un oficio muy poco valorado pero muy sacrificado”, nos dice la protagonista de esta historia, que asegura que este galardón es una inyección de optimismo tras una vida muy difícil.

A punto de jubilarse, Antonia recibirá en el mes de noviembre el Premio ATA a la Mejor Trayectoria Profesional. Ella, que fue pionera en el taxi de Almería en el año 1987. Que en 1988 se compró su primera licencia y que, desde entonces, conduce con mucho cariño por las calles de su ciudad. “Este es un reconocimiento a todas las mujeres que trabajamos en oficios que antes se consideraban de hombres”, nos cuenta todavía incrédula porque alguien se hubiera fijado en ella, “una mujer humil-

“Este es un reconocimiento a todas las mujeres que trabajamos el taxi”

de”, que, asegura, lo único que ha hecho ha sido trabajar en una profesión que le encanta.

En enero le pondrá punto y final a su carrera profesional, tras haber cumplido 65 años en agosto. En noviembre le pondrá un broche de oro a su trayectoria como taxista, una historia que tal y como recuerda Antonia tuvo unos inicios “muy difíciles”. Tan “horrorosos”, como ella misma califica, que no fueron pocas las mañanas que se levantaba preguntándose a sí misma por qué había elegido este trabajo y con quién le tocaría lidiar ese día.

Antonia llegó al taxi tras haber trabajado en los hoteles de Almería, “donde te revientan vivo con jornadas interminables”. Su entonces marido trabajaba ya en el taxi y Antonia pensó en sacarse el carné de conducir, “me daba mucho miedo el coche porque perdí un hermano en un accidente

de Almería

de tráfico”, y trabajar en el taxi. Y a pesar de esta circunstancia, Antonia se convirtió en la primera taxista de Almería. Un trabajo que ha desempeñado desde entonces y que rememora cuando le preguntamos por la situación que se encontró al incorporarse a un sector que en aquella época era principalmente masculino.

“En su momento cuando entré a trabajar fue todo muy difícil, hace 30 años el taxi poco tiene que ver con cómo son ahora las cosas, y más en un sector como este”, rememora desde Almería, en la misma parada en la que tantas veces ha esperado clientes. “Era un mundo muy machista y aunque a día de hoy todavía queda algo de eso, he aprendido con el tiempo a no hacerle caso a ese tipo de comentarios”.

Entre clientes y compañeros el machismo estaba muy presente y si bien cree que el sector ha cambiado en estos 30 años, “ahora hay mucho respeto entre los compañeros y los menos abiertos al cambio ya no están”, siempre hay comentarios que ella prefiere no escuchar.

Quedarse con lo bueno

Insiste en que ella es de esas personas que no recuerdan lo malo, porque “quién no ha pasado malos momentos en sus

“Cuando entré a trabajar fue todo muy difícil”

trabajos, incluso compañeros hombres también lo han pasado mal en el taxi”. Pero sí que asegura no haberse callado nunca ante las críticas. “Siempre he sido muy echada hacia delante, y cuando me decían cosas, como en las asambleas en las que me mandaban a fregar platos a casa, nunca me quedé callada”. Antonia tenía claro que nadie iba a obligarla a dejar el taxi, que se convirtió en su pan y en el de sus hijos.

De sus complicados inicios recuerda la falta de compañerismo por parte del resto

de taxistas de la flota, “entonces apenas hablaba con nadie, ahora tengo grandes amistades”, con la que compartía emisora y que, en ocasiones, no dudaban en hablar mal de ella abiertamente. “Tenía dos hermanos trabajando también en el taxi, y les decía que no hicieran caso a lo que decía, que no se enfrentaran a nadie”. Ahora sus hijos, que trabajan con ella y con su ex marido, con quien comenzó en el taxi en 1987, se han sumado a esta gran familia taxista que, como insiste Antonia, le ha dado más cosas buenas que malas.

También se le tuerce la voz, e imaginamos que la sonrisa, cuando recuerda uno de los peores momentos vividos en sus años al volante, una agresión el pasado año y un accidente que casi le cuesta la vida. “El año pasado sufrí una agresión, aunque afortunadamente vino la policía y le detuvieron, me pusieron una llave de buzón en el cuello y ha sido la única cosa que he sufrido yo a nivel de agresión física. Y hace años tuve un accidente de tráfico y no me fui porque no me tocaba. Pero el



Camacho, cuando ser mujer y taxista en Almería era más complicado.

coche quedó siniestro total. Estas son las dos únicas cosas malas que cuento porque el resto, ha sido bonito”.

De lo bueno que le ha dejado el taxi destaca el haber conocido a tanta gente y de seguir disfrutando cada día de ponerse detrás del volante. Un trabajo “muy bonito”, como nos repite durante toda la conversación, feliz de haberse labrado una carrera en un mundo complicado y satisfecha de alcanzar la jubilación habiendo trabajado “con mucho cariño”. “En el taxi he paseado a gente muy famosa en el taxi”, nos explica Antonia, quien enlaza nombres de actores y cantantes como quien recita la tabla de multiplicar. “A Concha Velasco, Joan Manuel Serrat, Víctor Manuel y Joaquín Sabina, que me regaló unas entradas para que fuera a verle”. Se ríe mientras nos cuenta esta anécdota, y suma a su lista de personajes famosos o reconocidos al doctor Carlos Ballesta, que en junio de este mismo año operó en Granada al que es considerado el hombre más obeso de España. Pero junto a los personajes de renombre, nos menciona, si bien de pasada, otras vivencias “muy desagradables” de una época en la que, recuerda, no existía el 061 y el taxi se convertía en muchas ocasiones en una improvisada ambulancia. Como aquella vez que tuvo que llevar a un chico muy joven al hospital con un infarto cerebral. Sin embargo, ella se mantiene firme. “Esas cosas las aparto de mi camino, yo me quedo con lo bueno”.

Sector esclavo

Le cambia la voz, tal vez el único momento durante toda la conversación, cuando habla de sus hijos y de su papel de madre soltera, tras separarse de su marido, aquel con el que empezó a trabajar en el taxi, seis años después de agarrar el volante. “Si hay algo que no me ha gustado del todo es pensar que no les he dedicado todo el tiempo que me hubiera gustado a mis hijos. Cuando me separé quise poder con todo, con la casa, el trabajo, mis hijos, y aunque todo el tiempo libre que tuve se lo dediqué a ellos, siento que me faltaron horas y días”.

Por ello se toma el atrevimiento, ese que nace de personas que han pasado por situaciones similares, de dar consejos a los jóvenes taxistas que ahora entran en el sector. “Lo primero debe ser siempre la familia, porque el taxi trae muchas separaciones”. “No, la mía no, la mía ya estaba

Premios ATA 2016

Además de premiar a Antonia Camacho, la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos-ATA concederá sus respectivos galardones el Consejo General de Colegios de Gestores Administrativos, Premio Autónomo del Año 2016. Fedepesca, premio al fomento al asociacionismo, Europa Press y el Diario Córdoba, como mejor labor periodística y Bankia, mejor iniciativa institucional serán otros de los galardonados en la entrega de premios que se celebrará en noviembre de este mismo año. Desde 2002, la mayor organización de autónomos de España ha querido poner en relieve la labor de personas, instituciones, medios de comunicación y empresas a favor de este colectivo.

rota de antes”, nos explica para darnos a entender que su separación no tiene nada que ver con lo que acaba de decir, pero cree que el taxi es un trabajo “muy esclavo” en el que hay que tener en cuenta las prioridades. “Esto es algo que les he dicho siempre a mis hijos, que primero su familia y después el trabajo”. Ellos le hacen caso, tal vez porque sea su madre, pero otros jóvenes, que recibieron el mismo consejo de esta mujer curtida al volante han vivido en sus carnes el proceso de separación familiar. “Este trabajo ha destrozado muchos matrimonios, porque los horarios el taxi te engancha y te tiras muchas horas y llegas a casa y tu familia no te ha visto en todo el día”.

“El taxi ha cambiado mucho y a mejor”

Sobre la evolución del sector, que ella ha vivido en primera persona, afirma que ha cambiado “mucho y a mejor”. En la parte tecnológica, “ahora llevamos sistemas estupendos que nos hacen más fácil trabajar, con las aplicaciones, los móviles, los whatsapp...el taxi ha avanzado muchísimo” pero también en la humana. “Los compañeros también se han renovado”, nos explica Antonia. “Muchos de los taxistas mayores ya están jubilados, otros ya no están con nosotros y la gente que ha ido entrando durante todos estos años tiene otra actitud, hay muchísimo más respeto entre nosotros, se han conseguido cosas que antes ni se planteaban, como el día de descanso”, añade. Eso sí, el taxi de Almería sigue

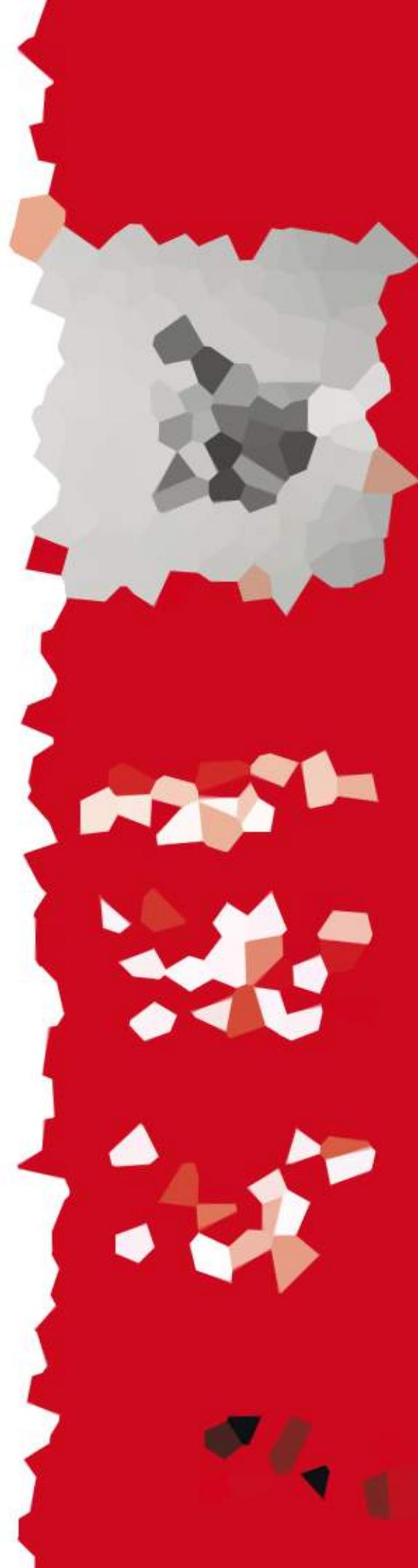


Para la protagonista de esta historia el taxi es una profesión “muy bonita”.

teniendo un déficit de mujeres, contando actualmente con unas 15. “Hace poco se jubiló un compañero y su hija trabajará ahora su taxi, y me dio mucha alegría porque tenemos que ser más mujeres”.

30 años después, la pionera Antonia Camacho recibirá su más que merecido premio a toda una vida dedicada a una profesión difícil y dura para la que esta mujer, a la que únicamente hemos conocido por teléfono, le ha dedicado siempre la mejor de sus sonrisas.

Olga Lobo



Los precios especiales para el taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por parte de fabricantes y concesionarios. La Gaceta del Taxi recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

MADRID

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
 CITROËN			
C - Elysee Seductio GLP	115	1.587	11.610*
C - Elysee Exclusive GLP	115	1.587	11.920*
C - Elysee Seduction HDI Blue	100	1.560	11.280*
C - Elysee Exclusive HDI Blue	100	1.560	11.850*
C4 Picasso HDI Blue	100	1.560	17.180*
C4 Picasso HDI Blue	120	1.560	17.900*
C4 Picasso HDI Blue Aut/Eat6	120	1.560	18.880*
GC4 Picasso HDI Blue	100	1.560	desde 17.990*

*PRECIOS DESDE Y SIN DESCONTAR CAMPAÑA PIVE

Talleres Castillo Telfs. 91 358 02 03 - 91 323 49 89

c) Lezama, 6 / c) Sinesio Delgado, 40 • Madrid

Mosancar Telfs. 91 428 10 60

c) General Ricardos, 152 • 28019 Madrid

 DACIA			
Lodgy laureate Dci 5P	110	1.461	11.534*

*No incluidos gastos preparación taxi ni plan pive.

 MERCEDES			
Viano 2.0 CDI BE	136	2.143	-
Viano 2.2 CDI BE	163	2.143	-
Viano 3.0 CDI BE	224	2.987	-

*Precios con transporte e IVA. No incluye equipamiento taxi.

 NISSAN			
Leaf [eléctrico]	109/80kw	-	12.990*
e-NV200 [eléctrico]	109/80kw	-	19.190*

*Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas institucionales en vigor.

 OPEL			
Zafira Energy	120	1.900	18.700*
Zafira Energy	150	1.900	19.240*
Zafira Cosmo	120	1.900	20.270*

*No incluido IVA ni preparación taxi.

 PEUGEOT			
5008 Access HDI	110	1.598	17.225*
5008 Active HDI	110	1.598	18.350*
5008 Active HDI	150	2.000	19.675*

*Preparación de taxi e IVA incluidos.

Marcas y Modelo	C.V.	C.C.	Euros
 RENAULT			
Grand Kangoo TPMR dCi 5P Eurotaxi	110	1.461	16.000*

*No incluidos gastos de preparación taxi ni plan PIVE. IVA 4%.

Renault Jurado. Telf. 91 725 30 05

C/ Alcalá, 187 - Madrid

 SEAT			
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	115	1.968	25.450
Alhambra TDI CR Ecomotive Ref	140	1.968	26.150
Alhambra TDI CR Ecomotive Style	140	1.968	29.580
Alhambra TDI CR 4WD Ecomotive Style	140	1.968	31.150
León ST TDI CR	110	1.968	-
León ST TDI CR	110	1.968	-
Toledo TDI CR Style	105	1.598	14.750
Toledo TDI CR reference	105	1.598	15.950

 SKODA			
Rapid 1.6 TDi active	115	1.598	12.895*
Rapid 1.6 TDi active + pack active	115	1.598	13.195*
Rapid 1.6 TDi ambition	115	1.598	13.595*
Rapid 1.6 TDi ambition + pack ambition	115	1.598	13.895*
Rapid 1.6 TDi style	115	1.598	14.650*

*PVP con plan PIVE e IVA incluidos para unidades en stock y en VW Finance. No incluye preparación taxi

Motor Tomé, S.A. Telf. 91 329 13 83

Ctra. Barcelona Km. 12,5 C/ Tauro, 27 (Central)

 TOYOTA			
Prius Eco	136	1.800	22.200
Prius Advance	136	1.800	23.000
Prius + Eco	136	1.800	27.575

Comauto Sur Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés

 VOLKSWAGEN			
Caddy Maxi Trend	102	1.598	20.850
Caddy Maxi Trend DSG	102	1.598	22.120
Caddy Maxi Trend	140	1.968	22.720
Caddy Maxi Trend DSG	140	1.968	24.410
Caravelle Comlortline	140	1.968	32.620
Caravelle Comfortline DSG	140	1.968	34.580

Precios con 4% IVA. Vehículos en stock. Sin transformación ni preparación taxi.



Germán Ubillos.
Premio Nacional de Teatro

La placita en cuerpo y alma

La placita. ¿Qué sería de mí sin la placita? Ella tiene alma y forma parte de mi vida, de mis sueños. En ella se ha criado y ha ido creciendo mi hija, ella y sus amigas, las hijas de mis vecinas. A ella han bajado los perros siempre prestados que nos dejaban amigos y que mi hija adoraba. A ella hemos descendido en verano y en invierno, cuando el sofoco de la ciudad se hace insoportable y cuando los copos, cada vez más escasos, caen mansamente o revolotean como ángeles alocados.

Aquí he visto pasar a las generaciones, morir a mis padres y a mis seres queridos, nacer nuevos amigos y amigas impagables pues la vida es en sí maravillosa.

La placita tiene árboles frondosos y bancos de madera donde las gentes de edad se sientan a descansar la fatiga de la vida. Había en ella una fuente donde los niños jugaban con pequeños globos de colores que llenaban del líquido precioso. También columpios para los más pequeños que sin embargo de forma sorprendente usaban de vez en cuando los mayores. Por la placita he visto pasar al cura párroco, al panadero y al lechero, y al de los embutidos. Pero la placita no sería placita si no tuviera el bar de Nino y en verano se llena de mesas donde sirven personas extraordinarias al mando de Sergio que es como el director de juego o el entrenador de un gran equipo.

Por la mañana, me acerco a tomar el café – el mejor de todo el barrio – y es entonces cuando saludo a Nino, de voz grave y bondadosa, a veces hemos comido también en su local interior donde vemos el fútbol; y por la noche, cuando se encienden las farolas mi amigo Fernandito hace “¡oh! y ¡ah!” con esa voz inolvidable que poníamos al admirar los fuegos artificiales.

Ahora – cincuenta años después de descubrirla – he subido precisamente de ella y me conmueve ver cómo se va transformando, con una clientela variopinta pero cada vez más numerosa y cosmopolita. Una joven hermosísima con una trenza anudada alrededor de la frente habla con su pareja, un hombre de anchas espaldas joven también como ella. Un poco más allá tres amigas charlan animadamente, llevan las tres sandalias que mueven de vez en cuando, una de ellas lleva la voz cantante y se parece a Simone de Beauvoir.

A mi izquierda, dos parejas con niño, uno de ellos nacido y el otro por nacer, aun en el vientre de su madre. Pienso en el futuro del mundo. Un hombre curtido por los años y el sol bebe cerveza y mira fijamente a la interlocutora que tiene frente a sí. Sé que Nino está de vacaciones pero eso no quita para que la terraza funcione como un Titanic perfectamente engrasado y rodado.

La placita, de noche, a las cuatro o las cinco, cuando salgo fruto de mi mala salud y del insomnio, no existe, pues cobra vida según

van apareciendo sus personajes de cada día, y yo solo soy un testigo, un narrador, muy poca cosa.

Juan Ramón de haberla conocido habría dicho de ella cosas hermosas y profundas, estoy seguro, pues ha sido diseñada por Dios para que sepamos un poco lo que es el paraíso. Pues también atiende a las personas tristes, a los vagabundos, a los alcohólicos y a las viudas, y algún que otro loco, de esos que pululan por todas las plazas de la tierra y que dan precisamente ese sabor inimitable, ese color a este mundo a veces tan anodino.

Al caer de la tarde, sobre todo en verano y en el otoño, cobra ese color especial de los lugares verdes dentro de las grandes ciudades como puedan ser el Prater vienés, o el Tívoli de Amsterdam o Hyde Park en Londres o el Central Park de la ciudad de los rascacielos.



Pero la placita es algo muy especial, algo singular como decía antes, tiene su alma y nos da sentido a todos nosotros, a nuestros afanes y movimientos, es profundamente castiza y galdosiana pero a la vez es internacional pues está rodeada de rascacielos.

Hasta ella han venido amigos de todos los rincones del planeta y sé que cada vez es más famosa, más que cuando la conocí en la década de los setenta del pasado siglo XX, cuando mi padre y yo compramos allí los apartamentos.

Ellos ya no están, hay otras gentes. Me gustaría saber qué será de la placita cuando ya no la vea, si seguirá Sergio y Nino y las ancianas de la parroquia sentadas en los bancos y las mujeres sofisticadas con sus atuendos tomando los gin-tonics, y sobre todo en invierno, si la luz cenital sigue saliendo de las ventanas del Nino proyectándose sobre su superficie solitaria, iluminada solo fantasmagóricamente por las farolas de toda la vida.

TABLÓN TAXI

Busco taxi viernes. Fijo+ combustible. Experiencia 30 años y 53 de edad, seriedad y garage. Jesús Baños. Tel. 633620172 - 622670172 Email: Jesusbanostrejo@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo, a fijo 100€ o a porcentaje. Español 39 años 7 años de experiencia en el sector. Juan Manuel Amor Tel. 664157307 Email: jmanuelaxo1977@gmail.com

Se necesita conductor de taxi para trabajar solo. Libra lunes impar zona Aluche- Carabanchel. Seriedad. Ricardo Tel. 609744084 - 609744084 Email: rrr7359@gmail.com

Chico marroquí 38 años. No fumador y no bebedor con cargas familiar y con experiencia. Busco un taxi para llevarlo solo. Mohammed Tel. 687097572 Email: azauaghe@gmail.com

Se necesita conductor de taxi para trabajarlo solo. Emisora Radio Teléfono Taxi. Zona RivasVaciamadrid. Carmen López. Tel. 678500173. Email: carmen_homer@hotmail.com

Vendo licencia taxi Toyota Prius Eco por jubilación. Libra viernes par. JLS. Tel. 677444579. Email: pilotolanzo@hotmail.es

Busco taxi para trabajar en turno de mañana de 8 a 10 horas. Responsable y con experiencia, tengo 36 años. Zona pªExtremadura. José Enrique Mercader Jiménez. Tel. 666032606. Email: glfdieciseis@gmail.com

Busco conductor de taxi a turno. Alberto Herranz Hernandez. Tel. 657192528. Email: taxivil@hotmail.com

CASTELLÓN Se vende licencia de taxi en Castellón con coche y acciones de radiotaxi. Javier Roig Coll Tel. 657906838. Email: saraytraver@gmail.com

Se necesita conductor de TAXI para llevar el coche el solo. A fijo. Libra el lunes. Josep Fernandez Tel. 630197748. Email: ariafernandezpita@hotmail.co

Se busca conductor para taxi con cartilla de taxista. Coche martes impar, turno noche, no fumador. No es necesaria experiencia. Domingo Mata Tel. 675954999. Email: domingo.67@hotmail.com

Busco taxi a fijo para trabajarlo solo, español 30 años con todos los puntos del carne y experiencia. Gutierrez Moreno Tel. 640115701 - 640115701 Email: 12isi12@gmail.com

Vendo mi Focus particular por 3900 euros. Tdci 1.8 115cv familiar 2007 ivt hasta junio 2017. Cambiada distribucion 189.000 km Valen Tel. 626780404 Email: Grillotaxi@hotmail.com

Busco taxi a fijo, soy de Ecuador, tengo 28 años, responsable, trabajador, no fumador, 7 años en el sector, tengo My taxi...! Christian Aguirre Tel. 633088743 - 637631539. Email: Chrissito@hotmail.com

Conductor de taxi con experiencia se ofrece para conducir taxi como único conductor, encargándose del mantenimiento. Iván Tel. 620250557. Email: Demelsarivancito@hotmail.com

Busco taxi, turno tarde-noche. Tengo 9 años de experiencia. Vivo en Aluche Víctor Mansilla Tel. 664143332. Email: vitin.teky@hotmail.com

Se necesita conductor de taxis zona Hortaleza, tarde noche. Libra martes. App My Taxi. A porcentaje. Marisa Tel. 639088930. Email: marisa_almace@yahoo.es

Si te jubilas y no quieres vender. LLÁMAME. Telf. 609 02 86 67 OFREZCO LA MEJOR RENTABILIDAD.

Particular busca licencia, preferiblemente miércoles. Se valorará con o sin coche. Lorenzo Manuel Tel. 655776950. Email: lorenzoymarialuisa@hotmail.com

Se vende licencia taxi libra lunes impar con Seat Altea con 2 años 160.000 Antonio Lopez Muñoz Tel. 615214747 - 964911502. Email: antomar@hotmail.com

Se necesita conductor de eurotaxi 7 plazas. Turno tarde noche y fines de semana. Zona Arganda, Rivas. Jose Manuel Acevedo. Tel. 657650622 - 657650622. Email: cheverianojmam@gmail.com

Se ofrece conductor de taxi de Madrid, recién sacada la cartilla. 56 años, padre de familia, apuntado al INEM. Zona Hortaleza. José Alba Tel. 636363300. Email: jam_1960@hotmail.es

Vendo licencia taxi por jubilación. Martes impar. 145.000 euros Alfonso Doce Doce Tel. 638275371 - 917338433. Email: alfonsodoce51@gmail.com

Busco taxi jornada completa. 41 años. experiencia. permiso municipal renovado. Vivo zona Oporto. Ganas de trabajar. Fernando García. Tel. 657475826 Email: sirweare@gmail.com

Soy conductor de 35 años y 2 de experiencia, vivo en Coslada y busco taxi para trabajarlo solo, prefiero un Viernes sin mampara. Julián Rodríguez Pariente Tel. 690098276 Email: julianrodriguezpariente@yahoo.

Busco conductor/a taxi de Madrid. Emisora amarilla. Zona norte. Alcobendas, S.S. Reyes, etc. Condiciones a convenir. X impar. Maribel Martín Morgado Tel. 620069643 - 918419231. Email: mapatxe.armenia@hotmail.com

Necesito conductor de taxi. Turno de tarde. libranza miércoles. Vehículo Octavia. Condiciones al 50%. Enrique León Tel. 650432495. Email: evaldeleon@hotmail.com

Compro coche retirado de taxi, autoescuela y/o SP. VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. Telf. 670 91 43 91

Se necesita conductor de taxi para Eurotaxi para trabajar con otro compañero. Vehículo nuevo a estrenar con 6 meses de antigüedad, VW Caddy con emisora de RadioTelefónico (amarillos) mejores ingresos que con taxi solo, buenas condiciones de trabajo. Sergio Pérez Pérez. Tel. 690828644. Email: seyupe83@hotmail.com

Conductor con experiencia busca taxi para todo el día pago fijo diario, Me encargo del mantenimiento del vehículo. Iván. Tel. 620250557. Email: demelsarivancito@hotmail.com

Padre e hijo españoles buscan un lunes para trabajarlo los 2 a fijo o porcentaje preferiblemente con emisora! Gracias! Miguel Tel. 625511302 - 675873819. Email: Brc_vk@hotmail.com

Busco conductor serio y responsable para trabajar el taxi solo, condiciones a negociar. Manuel Fernandez Tel. 661639441 Email: mfanover@gmail.com

Busco taxi para trabajarlo solo, entregaría fijo. 6 años de experiencia no fumador responsable con cargas y 34 años de edad. Jorge Pilapanta Ponce Tel. 622547507. Email: japonce1@hotmail.com

Español 52 años, 11 años experiencia busco taxi para trabajarlo solo a fijo. Experiencia en emisoras Parque Coimbra Móstoles. Julián Simón. Tel. 693648722. Email: juliantqs@hotmail.com

Compro licencia de taxi en madrid se valora el estado del coche y día que libra LMX. Al precio del mercado. Soy particular. Rember p Tel. 674953200 Email: remberperez@hotmail.com

Se vende Licencia de Taxi de Madrid capital por jubilación. Precio a negociar. Manuel Blanco Tel. 638275034 - 600359732. Email: krister@telefonica.net

Conductor busca taxi par, zona sur. Trabajo en el centro de Madrid. Serio y con ganas de trabajar. Javier González Cano. Tel. 665485873. Email: Jcanorosilla@gmail.com

Vendo TAXIMETRO Nitax110, impresora y capilla funcionando todo, por cambio de emisora, pido 350 euros todo. Oscar Valles. Tel. 630259039 Email: Oscarysoco@hotmail.com

Se vende licencia Lunes Impar y taxi Octavia de Mayo 2012 con 150.000 Kms. Gonzalo de la Antonia Tel. 646408178. Email: ismaeldlantonia@hotmail.com

Busco conductor de taxi, puente de Vallas, 12 horas noche, libra lunes, emisora amarilla. Victoriano Alonso Tel. 639156290 - 639658579 Email: alvaroa@telefonica.net

Particular vende por no poder atender licencia. Jueves par. Coche con 6 meses. 163.000 algo negociables. Juan Carlos Escalera Conde. Tel. 648045656. Email: jcescalera@hotmail.com

Vendo licencia taxi Madrid con emisora amarilla, libra viernes impar y coche Prius 5 años por 152.000. Juan Delgado Delgado. Tel. 607973135 - 606711155. Email: luisadpg@hotmail.com

Se vende licencia de taxi por jubilación sin o con coche. Dacia diésel con 6.000km. Viernes impar. Precio: 165000€. Beatriz Coronado. Tel. 657224200 - 916771169. Email: Sujayata@hotmail.com

Compro licencia sola con emisora amarilla por 134.000. Pago hasta 140.000 dependiendo del estado del coche. No viernes. Soy particular. Carlos. Tel. 646644873. Email: mansibola@yahoo.es

Busco taxi jornada completa, fijo diario, con emisora amarilla, dispongo de garage. Incorporación inmediata. Antonio Salamanca. Tel. 619783171 Email: atasmil@terra.es

Conductor de taxi con ocho años de experiencia en el sector y con todos los carnés. 36 años y con familia. David Torrijos. Tel. 671313640 - 918867585 Email: Davidtorrijosolmo@hotmail.

Asalariado compra licencia taxi APC con o sin coche. Pago hasta 140.000 € dependiendo estado coche. Tomás Larrín González. Tel. 628880403 Email: tomaslarrin@hotmail.com

Conductor busca taxi turno mañana (desde las 5 para 8 horas) español, 52 años. Vivo en Aluche. No fumador. Experiencia. Juan Antonio. Tel. 654228861. Email: juanaserr@hotmail.com

Compro licencia martes impar 140.000 euros. Chelo Susavila Galván. Tel. 665449646. Email: cheloc1gcs@gmail.com

Se busca conductor de taxi. Libranza Martes Licencia Impar. Porcentaje 45% Gasoil 50%. Victor Martin. Tel. 653293982. Email: victorramon1993@gmail.com

Busco taxi licencia impar para trabajarlo solo preferible con emisora a porcentaje o fijo. Oscar Diaz Vara. Tel. 675474549. Email: oscarad206@gmail.com

