
Análisis del Sector del Taxi en Andalucía. Contextualización en España y Europa

Elvira Maeso González

Directora de la Cátedra de Gestión del Transporte de la Universidad de Málaga

Guadalupe González Sánchez

Investigadora de la Cátedra de Gestión del Transporte de la Universidad de Málaga

Javier Caballero Blanca

Investigador de la Cátedra de Gestión del Transporte de la Universidad de Málaga

SUMARIO: 1. Introducción. 2. Objetivo. 3. Marco Normativo. 3.1. Administración Central. 3.2. Administración Autonómica. 3.3. Administración Local. 3.4. Transporte accesible. 4. Comparativa del Sector del Taxi en distintas ciudades europeas. 4.1. El sector del Taxi en España . 4.1.1. Organización del sector. 4.1.2. Operativa de solicitud de servicio. 4.1.3. Sistema tarifario. 4.1.4. Servicio de taxi adaptado. 4.2. El sector del taxi en otras ciudades europeas. 4.2.1. Organización del sector. 4.2.2. Operativa de solicitud de servicio. 4.2.3. Sistema tarifario. 4.2.4. Servicio de taxi adaptado. 5. Análisis comparativo. 5.1. Marco Normativo. 5.2. Organización del sector. 5.3. Operativa de solicitud de servicio. 5.4. Sistema tarifario. 5.5. Servicio de taxi adaptado. 6. Conclusiones. 7. Bibliografía.

1. INTRODUCCIÓN

Los cambios en las circunstancias económicas, los hábitos de transporte o las innovaciones tecnológicas influyen en la movilidad y las necesidades de transporte de la sociedad.

El sector del taxi, como parte integrante del sistema de transporte público de las ciudades, debe saber adaptarse a estos cambios buscando, de manera simultánea, la optimización del servicio ofrecido y la calidad percibida.

Para ello es necesario reconsiderar los aspectos normativos, funcionales, laborales, económicos y empresariales orientándolos hacia la modernización del sector.

2. OBJETIVO

En este trabajo se hace una revisión y análisis del sector del taxi en materia de normativa, organización, operativa de solicitud de servicio, sistemas tarifarios y servicios

de taxi adaptado. Este análisis de la situación actual en distintas ciudades españolas y europeas permite identificar oportunidades de mejora para garantizar la adecuada prestación del servicio, teniendo en cuenta el necesario equilibrio entre calidad y rentabilidad del mismo.

3. MARCO NORMATIVO

3.1. Administración Central

En el sector del taxi intervienen las distintas administraciones, Central, Autonómica y Local, cada una de las ellas con competencia directa en determinados aspectos.

A continuación se recogen las principales políticas, normas y leyes de ámbito nacional desarrolladas con influencia en el sector; agrupadas según se refieran al Transporte, el Tráfico, la Metrología, la Homologación de taxímetros, tarifas múltiples e indicadores luminosos, la Homologación de vehículos e Inspección Técnica y el Régimen de Trabajo.

Transporte	
REAL DECRETO 763/1979, de 16 de marzo (BOE nº 89 de 13 de abril).	Reglamento nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros.
REAL DECRETO 635/1984, de 26 de marzo (BOE nº 79 de 2 de abril).	Garantía de prestación de servicios mínimos en materia de transportes por carretera.
LEY 7/1985, de 2 de abril (BOE nº 80 de 3 de abril).	Regulación de las Bases del Régimen Local.
LEY 16/87, de 30 de julio, (BOE nº 182 de 31 de julio). Actualizada noviembre 2006. (Modificada por: L 13/96, L 66/97, RDL 6-98; RDL 4/2000; L 14/00; L 24/2001, L 29/2003 y por L 39/2003.	Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).
LEY ORGANICA, 5/87 de 30 de julio, (BOE nº 31 de 28 de agosto).	Ley de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.
REAL DECRETO 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE nº 241 de 8 de octubre). Modificado por RD 858/1994, RD 1136/97, RD 927/98, RD 1830/99 y RD 1225/2006. Parcialmente derogado por L 13/96.	Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (ROTT).

Transporte (continuación)	
REAL DECRETO 366/2002, de 19 de abril (BOE nº 110 de 8 de mayo).	Modificación parcial del Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres. Juntas Arbitrales del Transporte. Funcionamiento, Diciembre 2003.
RESOLUCIÓN de 8 de febrero de 2007, de la Dirección General de Trabajo (BOE nº 49 de 26 de febrero).	IV Convenio colectivo nacional para el sector de Auto-Taxis.
ORDEN FOM/2039/2008, de 3 de julio (BOE nº 168 de 12 de julio).	Revisión de las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera.
ORDEN FOM/2182/2008, de 22 de julio (BOE nº 179 de 25 julio).	Régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.
ORDEN FOM/2180/2008, de 22 de julio (BOE nº 179 de 25 de julio).	Cláusula de actualización automática de precios de los transportes públicos de viajeros por carretera.

Tráfico	
REAL DECRETO 772/1997 (BOE nº 135 de 6 de junio). (Modificada por RD 64/2008, 25-01).	Reglamento de Conductores.
LEY 19/2001, del 19 de diciembre (BOE nº 304 de 20 de diciembre).	Ley de seguridad vial.
REAL DECRETO 318/2003, de 14 de marzo (BOE nº 82 de 5 de abril). REAL DECRETO 318/2003, de 14 de marzo (BOE nº 82 de 5 de abril).	Modificación del Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, RD 320/1994, para adaptarlo a la Ley 19/2001 de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial RDL 339/1990, de 2 de marzo.
REAL DECRETO 1428/2003 (BOE nº 306 de 23 de dic). (Modificado por RD 965/2006 1-09)	Reglamento General de circulación.
LEY 17/2005, de 19 de julio (BOE nº 172 de 20 de julio).	Ley de regulación del permiso y la licencia de conducción por puntos.
Real Decreto 64/2008, de 25 de en (BOE nº 23 de 26 de enero).	Modificación del Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.

Metrología	
LEY 3/1985, de 18 de marzo (BOE n° 67 de 17 marzo). Modificada por RDL 1296/1986, L 13/1996 y L 66/1997	Ley de Metrología.
REAL DECRETO LEGISLATIVO 1296/1986, de 28 de junio (BOE n° 155 de 30 junio).	Control metrológico CEE. Modifica Ley 3/1985, de normas reguladoras y se establece el control metrológico.
REAL DECRETO 597/1988, de 10 de junio (BOE n° 142 de 14 de junio).	Regulación del control metrológico CEE
SENTENCIA 100/1991, de 13 de mayo (BOE n° 145 de 18 junio).	Sobre la Ley de Metrología.
SENTENCIA 236/1991, de 12 de diciembre, (BOE n° 13 de 15 de enero 1992).	Sobre los Reales Decretos de desarrollo de la Ley de metrología. Conflictos positivos de competencia 44/86, 48/86, 49/86, 50/86, 64/86 y 1602/88, frente a los reales decretos 1616/1985, sobre control metrológico; 1617/1985, sobre laboratorios de verificación metrológica; 1618/1985, sobre registro de control metrológico, y 579/1988, de 10 de junio, que regula el control metrológico CEE.
RESOLUCIÓN de 16 de junio 2005, del CEM (BOE n° 180 de 29 julio).	Establecimiento de los precios públicos que han de regir la prestación de servicios metrológicos.
REAL DECRETO 584/2006, de 12 de mayo (BOE n° 126 de 27 de mayo).	Determinación de la estructura, composición y funcionamiento del Consejo Superior de Metrología.
REAL DECRETO 1342/2007, de 11 de octubre (BOE n° 257 de 26 octubre).	Aprobación del Estatuto del Centro Español de Metrología.

Homologación de taxímetros, tarifas múltiples e indicadores luminosos	
ORDEN de 13 de septiembre de 1978 (BOE n° 223 de 18 septiembre).	Homologación de indicadores luminosos de taxímetros de tarifas.
ORDEN de 17 de julio de 1978 (BOE n° 176 de 25 de julio).	Disposición de normas complementarias para el uso de tarifas múltiples en los contadores taxímetros.
AENOR (1996). UNE-EN 50148:1996. Asociación Española de Normalización y Certificación. Madrid.	Taxímetros eléctricos.
REAL DECRETO 889/2006, de 21 de julio (BOE n° 183 de 2 de agosto).	Regulación del control metrológico del Estado sobre instrumentos de medida (Taxímetros).
ORDEN ITC/3709/2006, de 22 de noviembre (BOE n° 292 de 7 de diciembre).	Regulación del control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros.

Homologación de vehículos e Inspección Técnica	
REAL DECRETO 2140/1985, de 9 de octubre (BOE nº 277 de 19 noviembre).	Normas de homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.
REAL DECRETO 2042/1994, de 14 de octubre (BOE nº 275 de 17 de noviembre).	Regulación la Inspección Técnica de Vehículos.
REGLAMENTO Nº 94. (BOE nº 27 de 31 enero 2003).	Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que concierne a la protección de los ocupantes en caso de colisión frontal.
REGLAMENTO Nº 95. (BOE nº 27 de 31 enero 2003).	Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que concierne a la protección de los ocupantes en caso de colisión lateral.
REAL DECRETO 711/2006, de 9 de junio (BOE nº 147 de 21 de junio).	Modificación de determinados RD relativos a la inspección técnica de vehículos (ITV) y a la homologación de vehículos, sus partes y piezas, y se modifica, asimismo, el Reglamento General de Vehículos, aprobado por RD 2822/1998, de 23 de diciembre.
ORDEN ITC/2536/2006, de 26 de julio (BOE nº 184 de 3 de agosto).	Regulación del soporte electrónico para la tarjeta ITV y se modifican los anexos 10 y 11 del RD 2140/1985, por el que se dictan normas sobre homologación de tipos de vehículos, remolques, semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.
REAL DECRETO 224/2008, de 15 de febrero (BOE nº 69 de 20 de marzo).	Normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.
ORDEN ITC/1620/2008, de 5 de junio (BOE nº 141 de 11 junio).	Actualización de los anexos I y II del RD 2028/1986, normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, partes y piezas.

Régimen de Trabajo	
ORDEN TAS/1622/2007, de 5 de junio (BOE nº 136 de 7 de junio).	Regulación de la concesión de subvenciones al programa de promoción del empleo autónomo.
LEY 15/2007, de 3 de julio (BOE nº 159 de 4 de julio).	Defensa de la Competencia.
LEY 20/2007, de 11 de julio (BOE nº 166 de 12 de julio).	Estatuto del trabajo autónomo.
ORDEN TAS/3553/2007, de 30 de noviembre (BOE nº 293 de 7 de diciembre).	Modificación de la Orden de 24 de septiembre de 1970, por la que se dictan normas para la aplicación y desarrollo del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

3.2. Administración Autónoma

De acuerdo al artículo 5 de la LEY ORGANICA 5/87 de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, respecto a los servicios de transporte público discrecional de viajeros, mercancías o mixtos, prestados al amparo de autorizaciones cuyo ámbito territorial exceda del de una comunidad autónoma, se delegan en la comunidad autónoma las siguientes funciones:

- El otorgamiento de autorizaciones para la prestación de dichos servicios.
- La convalidación de la transmisión de las autorizaciones mediante la correspondiente novación subjetiva de las mismas.
- El visado periódico de las autorizaciones.
- El establecimiento en su caso de tarifas de referencia, así como de tarifas obligatorias de carácter máximo en cuanto a los tráficos de corto recorrido que se efectúen íntegramente dentro del ámbito territorial de la comunidad autónoma, al amparo de las autorizaciones a que se refiere este artículo siempre que el estado no haya establecido con carácter general en relación con las mismas tarifas máximas obligatorias. Asimismo, en relación con los servicios de transporte público de viajeros en vehículos de menos de diez plazas incluido el conductor, se delega la fijación de las correspondientes tarifas, dentro de los límites establecidos por la administración de transportes del estado.
- La revocación o condicionamiento de las autorizaciones.
- El establecimiento de prestación de servicios mínimos, previsto en el artículo 94.2 de la ley de ordenación de los transportes terrestres.
- Cuantas actuaciones gestoras sean necesarias para el funcionamiento de los servicios y no se reserve para sí el estado.

No se entienden comprendidos en la presente delegación los servicios de transportes discrecionales de viajeros, mercancías o mixtos prestados dentro de una comunidad autónoma, al amparo de autorizaciones, de ámbito o radio intracomunitario que la misma haya podido crear mediante disposiciones propias dictadas al amparo de su correspondiente estatuto.

De ámbito estrictamente autonómico encontramos la LEY 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. (BOE nº 145 de 18 de junio). (BOJA nº 99 de 27 de mayo).

3.3. Administración Local

La Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local (Ley 7/1985 de 2 de abril, en su artículo 25.2.11) reconoce que los municipios ejercerán en todo caso las competencias en los servicios de transporte urbano en materia de transporte público de viajeros, de acuerdo con los términos de la legislación del estado y las comunidades autónomas.

Cada localidad desarrolla una Normativa adaptada a sus necesidades en materia de regulación del taxi. Generalmente el ayuntamiento establece una Ordenanza Municipal con la pretensión de clarificar y completar el panorama normativo que afecta a la prestación del servicio de taxi en la ciudad. Aspectos como los vehículos, el otorgamiento de nuevas licencias, la transmisión de licencias, la extinción de licencias, el registro municipal de licencias, el permiso municipal de conductor, los conductores, la excedencia, la prestación del servicio, el régimen sancionador, etc. deben quedar perfectamente regulados por estas ordenanzas.

3.4. Transporte accesible

En España, el acceso al transporte de personas con discapacidad está regulado por la Ley 51/2003 de 2 de diciembre sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. Esta Ley garantiza la igualdad de oportunidades promoviendo medidas de accesibilidad necesarias para que todas las personas accedan a los recursos, espacios y servicios de la ciudad.

El desarrollo de la misma es el Real Decreto 1544/2007 de 23 de Noviembre por el que se regulan las condiciones de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para las personas con discapacidad, en cuyo artículo 8 se dispone:

1. “En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, conforme al anexo VII. Los titulares de las licencias solicitarán voluntariamente que su taxi sea adaptado; pero si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se conceden que su autotaxi sea accesible”.
2. “Estos autotaxis prestarán servicio de forma prioritaria a las personas con discapacidad, pero, en caso de estar libres de estos servicios, estarán en igualdad con los demás autotaxis no adaptados para dar servicio a cualquier ciudadano sin discapacidad”.
3. “Lo establecido en los anteriores apartados 1 y 2 se planificará por los ayuntamientos antes del año desde la entrada en vigor de este real decreto. La ejecución de lo establecido en dichos dos subapartados no podrá superar los diez años, tras la entrada en vigor de este real decreto”.

4. EL SECTOR DEL TAXI EN DISTINTAS CIUDADES EUROPEAS

En este epígrafe se recopila información sobre aspectos que conforman el sector del taxi como su organización, número de licencias, operativa de solicitud de servicio, sistema tarifario y servicio de taxi adaptado. Se realizan dos análisis comparativos,

el primero entre ciudades españolas y el segundo entre importantes ciudades europeas que pueden servir de referencia.

4.1. El sector del Taxi en España

Para el análisis del sector en España se han elegido las siete capitales más habitadas, en 2008, Madrid, Valencia, Barcelona, Sevilla, Zaragoza, Málaga y Murcia; junto con el resto de capitales andaluzas (Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva y Jaén).

4.1.1. Organización del sector

El sector del taxi en España se encuentra constituido por autónomos (titulares de licencia). Generalmente no está permitida otra disposición por la que puedan acceder a él otros agentes económicos con mayor capacidad financiera.

No obstante, la prestación del servicio de taxi no siempre es llevada a cabo por el titular de la licencia, ya que el vehículo puede ser operado por otra persona. Aparece así la figura del asalariado. Los motivos que llevan al titular de la licencia a contratar a un asalariado pueden ser:

- Poder explotar el servicio en régimen de doble turno.
- Cubrir periodos de baja del titular.
- Explotar una licencia heredada por una persona sin el permiso municipal.

En cuanto al dimensionamiento de los servicios de taxi, el indicador utilizado tradicionalmente como criterio básico en las ciudades españolas es la contingentación, o lo que es lo mismo, el índice de licencias por cada mil habitantes censados.

De la comparación de este índice según datos del año 2008 (ver tabla 1), se observa que las ciudades con mayor número de taxis por cada mil habitantes son Barcelona (3,83), Sevilla (3,22), Madrid (3,00), Zaragoza (2,65), Málaga (2,53) y Granada (2,36).

Entre las ciudades con menor índice de contingentación están Cádiz (1,76), Huelva (1,75), Valencia (1,66), Córdoba (1,54), Almería (1,49), Jaén (0,97) y Murcia (0,66).

4.1.2. Operativa de solicitud de servicio

La operativa de solicitud del servicio de taxi disponible actualmente en todas las ciudades va desde la tradicional señal directamente al paso del taxi por la calle, a la solicitud en las paradas habilitadas, hasta su llamada telefónicamente.

Tabla 1. Oferta de taxis en ciudades españolas en 2008

(Fuente: cgrtransporte a partir de datos de ayuntamientos, IMT Málaga e INE)

	Licencias	Población (1/01/2008)	Índice licencias/1.000 habitantes
Almería	280	187.521	1,49
Barcelona (1)	10.483	2.734.687	3,83
Cádiz	224	127.200	1,76
Córdoba	500	325.453	1,54
Granada	560	236.988	2,36
Huelva	259	148.027	1,75
Jaén	113	116.417	0,97
Madrid (2)	15.646	5.215.445	3,00
Málaga	1.432	566.447	2,53
Murcia	286	430.571	0,66
Sevilla	2.253	699.759	3,22
Valencia (3)	2.944	1.774.350	1,66
Zaragoza	1.767	666.129	2,65

(1) Se refiere al ámbito de la EMT

(2) Se refiere al área de prestación conjunta, Madrid + algunos municipios limítrofes

(3) Se refiere al ámbito de actuación de la EMT

La reserva vía Internet ya se encuentra implantada en Córdoba, Madrid, Málaga y Valencia y está prevista próximamente en Jaén.

Recientemente, Jaén y Madrid han sido pioneras al incorporar la posibilidad de solicitar el taxi a través de una aplicación informática para teléfonos móviles de última generación como iphone, android y blackberry.

4.1.3. Sistema tarifario

El análisis de los sistemas tarifarios se ha realizado a partir de las tarifas urbanas vigentes en el año 2008 y 2009 en las ciudades seleccionadas, estructurándolas sobre cuatro conceptos básicos: servicio mínimo, bajada de bandera, kilómetro recorrido y hora de espera.

Se recogen datos referentes a suplementos (aeropuerto, equipaje, etc.) y se distinguen distintos periodos (laborables diurnos, laborables nocturnos y festivos), definiendo además el periodo horario que abarcan las tarifas diurnas y nocturnas para cada ciudad. Dicha información queda plasmada en las tablas 2 y 3.

Respecto a los suplementos, cada ciudad fija gran variedad, siendo los más comunes por bulto o maleta, que varían desde 0,34 € en Huelva hasta 1 € en Barcelona, por origen/destino en Estaciones/Aeropuertos/lugares de interés y suplementos aplicables en periodos especiales, ya sean fiestas/ferias u horarios especiales, como los servicios nocturnos.

Tabla 2. Suplementos en Tarifas urbanas vigentes en ciudades españolas en 2008 (Fuente: cgttransporte a partir de datos de asociaciones y ayuntamientos)	
CIUDAD	Suplementos
Almería	Aeropuerto 3,50 €. Espera en estaciones 0,49 €. Equipaje 0,46 € y 0,49 € los sábados de 15:00 a 22:00h.
Barcelona	Entrada/salida al aeropuerto 3,10 €. Salida aeropuerto tiene una carrera mínima de 15,00 €. Maleta o similar de dimensiones superiores a 55x35x35 cm. 1,00 €. Salida muelle adosado 2,10 €. Salida Fira Barcelona, Gran Vía Montjuic, L'Hospitalet 2,10 €. Animales domésticos 1,00 €. Noches especiales (20:00 a 8:00h.) 23/VI - 24/VI; 23/IX - 24/IX; 24/XII - 25/XII; 31/XII - 1/I, 3,10 €.
Cádiz	Equipaje 0,44 €. Recogida en la estación de ferrocarril 0,69 €. Entrada en dique, astilleros, espigones de La Caleta y Punta San Felipe, puerto de la Zona Franca, muelle pesquero y comercial 0,88 €. Fines de semana de carnaval, Semana Santa, días de Navidad y de Año Nuevo un suplemento del 20% sobre la tarifa correspondiente.
Córdoba	Salida de estación 0,34 €. Por cada maleta o bulto de más de 60 cm. 0,46 €. Retorno por cada Km. recorrido en tarifa día 0,67 €. y en tarifa noche y festivos de 0,84 €. Aeropuerto 7,30 €. Días de feria de 22:00 a 6:00h. tienen suplemento del 25% sobre la tarifa noche y festivos. Sábados, Domingos y festivos de 22:00 a 6:00h., suplemento del 25% sobre tarifa noche y festivos.
Granada	Salida de estaciones, 0,42 €. Recinto de la Alhambra, 3,45 € durante la tarifa día y 4,30 € durante la tarifa noche y festivos. Por cada maleta o bulto de más de 60 cm. 0,42 €.
Huelva	Por cada maleta o bulto similar 0,34 €. En las fiestas Colombinas de 14:00 a 22:00h. se aplica la tarifa noche y festivos y de 22:00 a 6:00h. la tarifa noche y festivos más un suplemento de 18%. Los días 24 y 31 de diciembre desde las 22:00 hasta las 6:00h. del día siguiente se aplica la tarifa noche y festivos más un suplemento del 18%.
Madrid	Origen o destino en aeropuerto de Barajas, incluso interiores del recinto, 5,25 €. Origen en estaciones de autobuses y ferrocarril, o en sus accesos, desde zona reservada para taxi con señal indicadora complementaria 2,75 €. Origen o destino en el recinto del Parque Ferial Juan Carlos I (IFEMA) 2,75 €. Viajes en Nochebuena y Nochevieja que finalicen entre las 22 h. y las 6 h. del día siguiente 6,50 €.
Málaga	El servicio mínimo con origen Aeropuerto tiene coste de 14,50 € en laborable diurno y de 18,12 en laborable nocturno y festivos. Origen/destino aeropuerto 5,50 €. Los servicios en horario de 00,00h. a 7,00h. todos los días, un suplemento sobre la tarifa 2 de 2,00 €. Los servicios con destino Puerto (muelle) 1,00 €. Por cada bulto o maleta (superior a 60 cm.) 0,45 €.

Tabla 2. Suplementos en Tarifas urbanas vigentes en ciudades españolas en 2008 (cotinuación) (Fuente: cgrtransporte a partir de datos de asociaciones y ayuntamientos)	
CIUDAD	Suplementos
Murcia	Recogida estación de ferrocarril y puerto 0,85 €. Recogida en aeropuerto 3,10 €. Maletas y bultos 0,35 €. Animales de compañía (excepto perros lazarillos) 0,80 €.
Sevilla	Entrada/salida al aeropuerto tiene carrera mínima de 19,73 € en la tarifa día y de 22,00 € en la tarifa noche y festivos. Por cada maleta, bulto o conjunto de bultos de más de 60 cm. 0,42 € (incluido en la tarifa aeropuerto). Días de Feria de Abril y Semana Santa, de 21:00 a 7:00h., incremento del 25% sobre la tarifa correspondiente. Salida estación de Santa Justa, 1,20 €. Viernes, sábados y visperas festivos de 22:00 a 6:00h. 1,90 € (excluido en la tarifa aeropuerto). Aeroclub de Tablada, Puerto del Batán, Abonos Sevilla, Astilleros y Esclusa 0,86 €. Ida al Camping Sevilla, control de vuelo del Aeropuerto y CASA San Pablo 4,09 €.
Valencia	Origen aeropuerto 3,80 €. Origen estación marítima 2,50 €.
Zaragoza	Salidas aeropuerto 4,70 €. Salidas Feria de Muestras 3,12 €. Salidas de Estación Delicias 1,50 €. Fiestas del Pilar (excepto festivos) 0,65 €. Nochebuena y Nochevieja de 22:00 a 8:00h. 2,00 €. Ocupación de maletero o Baca (excepto sillas de minusválidos o cochecitos de niños), 0,65 €. Animales domésticos 0,63 €.

Atendiendo el horario en el que se aplican las distintas tarifas, tabla 3, casi todas las ciudades aplican la tarifa de día de 06:00 a 22:00 de la mañana, algunas como Madrid de Lunes a Domingo, aunque la mayoría para sábados, domingos, festivos y fiestas propias aplican la tarifa de noche o una tarifa específica.

Por otra parte, según un estudio reciente del Instituto Municipal del Taxi en Málaga sobre las tarifas urbanas de taxi en 60 municipios españoles en el año 2009, y considerando una carrera de 5 Km. en las ciudades que nos ocupan, puede realizarse la siguiente comparación, ver tabla 4.

Si nos fijamos en el ranking de las ciudades en la simulación del precio de una carrera de 5 Km con tarifa diurna, podemos comprobar que las ciudades andaluzas se encuentran entre los puestos 5 y 13, es decir entre las más económicas, destacando Madrid, Barcelona y Murcia en este orden como las más caras. En la simulación en horario nocturno Málaga ocupa el primer lugar como ciudad más cara, estando el resto de las ciudades andaluzas entre los puestos 7 y 13.

Tabla 3. Horarios tarifas en ciudades españolas en 2008
(Fuente: cgtransporte a partir de datos de asociaciones y ayuntamientos)

Ciudad	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	01h	02h	03h	04h	05h	
Almería																									
Barcelona																									
Cádiz																									
Córdoba																									
Granada																									
Huelva																									
Jaén																									
Madrid																									
Málaga																									
Murcia																									
Sevilla																									
Valencia																									
Zaragoza																									
Comentarios adicionales:																									
Barcelona. Tarifa sábados, domingos y festivos de 00:00 a 24:00h.																									
Córdoba. También Tarifa noche festivos y feria.																									
Granada. Tarifa noche sábados, domingos, Día de la Cruz (6:00-6:00), 24 y 31 dic, Feria y Semana Santa.																									
Huelva. Tarifa Noche sábados, domingos y festivos de 00:00 a 24:00h.																									
Jaén. Tarifa día sáb. 6:00-15:00h. T. noche festivos, feria de junio y octubre, Semana Santa, Navidad y Reyes.																									
Madrid. Tarifa día de lunes a domingo..																									
Málaga. Tarifa noche en festivos, Feria de Agosto y Semana Santa.																									
Murcia. Tarifa domingo y festivos de 00:00 a 24:00h.																									
Sevilla. Tarifa sábados, domingos y festivos de 00:00-24:00h, Feria de Abril, Semana Santa y 24 y 31 diciembre.																									
Zaragoza. Tarifa noche en sábados, domingos y festivos, 24 y 31 de diciembre.																									
																							Tarifa Día		
																							Tarifa Noche		

4.1.4. Servicio de taxi adaptado

Dentro del servicio de taxis en una ciudad cabe destacar los vehículos adaptados al transporte de personas con discapacidad, para dar respuesta a su demanda de desplazamiento y ofrecer un mejor servicio a este colectivo.

Como se ha mencionado anteriormente en España, el acceso al transporte de personas con discapacidad está regulado por la Ley 51/2003 de 2 de diciembre sobre

Tabla 4. Simulación de una carrera de 5 Km. según tarifas urbanas vigentes en 2009
(Fuente: cgtransporte a partir de datos del Instituto Municipal del Taxi de Málaga)

CIUDAD	TARIFA 1 (DIURNO)						TARIFA 2 (NOCTURNO+SUPLEMENTO NOCHE)					
	Carrera Mínima	Bajada Bandera	Km. recorrido	Hora de espera	Carrera de 5 Km.	Ráaking	Carrera Mínima	Bajada Bandera	Km. recorrido	Hora de espera	Carrera de 5 Km.	Ráaking
Almería	3,26	1,25	0,65	17,07	4,50	12	4,06	1,55	0,84	21,31	5,75	12
Barcelona	7,00	2,00	0,86	18,60	6,30	2	7,00	2,00	1,10	18,80	7,50	4
Cádiz	3,20	1,26	0,63	17,09	4,41	13	3,99	1,56	0,81	21,34	5,61	13
Córdoba	3,45	1,34	0,70	18,04	4,84	10	4,32	1,67	0,88	22,55	6,07	9
Granada	3,64	1,38	0,75	19,11	5,13	7	4,54	1,73	0,94	23,89	6,43	8
Huelva	3,19	1,35	0,70	18,20	4,85	9	3,88	1,57	0,88	21,88	5,97	10
Jaén	3,25	1,28	0,71	17,56	4,83	11	4,04	1,56	0,88	21,91	5,96	11
Madrid (1)	4,70	2,05	1,06	18,10	7,35	1	4,85	2,20	1,16	18,35	8,00	3
Málaga	3,48	1,42	0,84	18,47	5,62	5	4,35	3,77	1,03	23,09	8,92	1
Murcia (2)	3,20	1,70	0,85	16,80	5,95	3	4,80	2,55	1,25	25,20	8,80	2
Sevilla	3,24	1,19	0,83	18,01	5,34	6	4,06	1,45	1,01	22,54	6,50	7
Valencia	3,81	1,40	0,90	16,93	5,90	4	6,00	1,90	1,04	19,35	7,10	6
Zaragoza	2,47	1,52	0,69	19,69	4,97	8	3,29	2,29	1,03	29,53	7,44	5

(1) No tienen el concepto de servicio mínimo, por lo que se aplica la bajada de bandera +2,5 por precio/km.
 (2) No han variado las tarifas con respecto al año anterior
 Se considera tarifa 1 la tarifa diurna y tarifa 2 la nocturna.
 Velocidad supuesta por encima de la velocidad de cambio de arrastre, por lo que no afecta el parámetro "hora de espera".
 Se han considerado las tarifas más próximas al centro de la ciudad, sin considerar suplementos en servicios a la periferia.
 Han sido tenidos en cuenta los suplementos asociados a horario nocturno o en domingo, pero no los aplicables a festivos distintos.

Tabla 5. Oferta de taxis adaptados en ciudades españolas en 2008
(Fuente: cgtransporte a partir de datos de los respectivos ayuntamientos)

	Licencias PMR	Licencias totales	% Licencias PMR de las totales
Almería	1	280	0,36
Barcelona (1)	69	10.483	0,66
Cádiz	2	224	0,89
Córdoba	16	500	3,2
Granada	7	560	1,25
Huelva	1	259	0,39
Jaén	4	113	3,54
Madrid (2)	104	15.646	0,66
Málaga	39	1.432	2,72
Murcia	42	286	14,68
Sevilla	16	2.253	0,71
Valencia (3)	13	2.944	0,44
Zaragoza	22	1.767	1,24

(1) Se refiere al ámbito de la EMT
 (2) Se refiere al área de prestación conjunta, Madrid + algunos municipios limítrofes
 (3) Se refiere al ámbito de actuación de la EMT

igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. En el Real Decreto 1544/2007 de 23 de Noviembre por el que desarrolla la Ley se regulan las condiciones de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para las personas con discapacidad, en cuyo artículo 8 se dispone que en todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados.

A continuación se recopila información sobre el número de taxis adaptados en las ciudades estudiadas. También se calcula el porcentaje que representan estos vehículos frente al parque total de vehículos de taxi en cada ciudad.

En la tabla anterior se observa que la ciudad que posee mayor número de taxis adaptados es Madrid, con 104 vehículos. No obstante, en relación con el número de licencias totales, la ciudad que ofrece más taxis de este tipo es Murcia, con un 14,68%, ya que de las 286 licencias, 42 están adaptadas. Le siguen Jaén (3,54%) y Córdoba (3,2%).

En cambio, las ciudades que ofrecen un menor servicio de taxis adaptados son Valencia (0,44%), Huelva (0,39%) y Almería (0,36%). Éstas dos últimas ciudades disponen de un solo vehículo adaptado.

4.2. El sector del Taxi en otras ciudades europeas

En este epígrafe se recopila información sobre el taxi en destacadas ciudades extranjeras como Londres, Berlín, Roma y París. Para su análisis se estudian idénticos aspectos a los ya analizados para las ciudades españolas, es decir aquellos aspectos relacionados con la organización del sector, la operativa de solicitud de servicio, el sistema tarifario y el servicio de taxis adaptado.

4.2.1. Organización del sector

En Europa encontramos varios ejemplos en los que el sector del taxi se encuentra organizado por empresas. Éste es el caso de Londres, en el que existen empresas que gestionan las licencias de los tradicionales taxis negros (black taxis) y otras que lo hacen de los denominados minitaxis (taxicabs). Respecto a los primeros la mayoría de los taxistas son auto-patronos aunque también hay licencias en manos de propietarios de flotas que a su vez las alquilan a un conductor. En Berlín, la mayoría de las licencias pertenecen a trabajadores autónomos aunque también las hay que son propiedad de empresas; en Roma, pertenecen a trabajadores autónomos o a trabajadores agrupados en cooperativas.

En cuanto al número de licencias, en Londres, hay alrededor de 20.000 licencias de taxis negros y 25.000 licencias de conductores de taxi (Transport for London, 2009).

Las licencias y el carnet de taxista los concede la Policía Metropolitana. Algunas escuelas privadas tienen autorización para impartir las clases que permiten superar el examen de acceso a la condición de taxista. En el caso de los minitaxis, el número de licencias no está controlado por las autoridades. No obstante, todos deben poseer una licencia para circular del Transport for London en el parabrisas frontal y en el trasero. Generalmente pueden transportar 4 pasajeros, aunque hay algunos de hasta 7 plazas.

Berlín cuenta con unas 7.000 licencias de taxis (Berlin.es, 2008). Mientras que en Roma, en 2006 se decretó la liberalización del sector del taxi, para lo que el gobierno propuso la medida de conceder tantas licencias como fuesen solicitadas además de otorgar el derecho para que las empresas privadas ejercieran el servicio público de transporte. Así se pasó de contar 5.823 licencias de taxis a las 7.400 actuales (Taxiprofesional, 2008). Esta nueva reglamentación introduce algunas limitaciones para el titular de la licencia que quiera expandir o rentabilizar su negocio. Un único taxista no puede tener varios asalariados; en cambio, sí lo puede hacer una cooperativa u otra estructura empresarial, pudiendo acumular las licencias que deseen. Para que un taxista pueda hacerlo debe crear su propia empresa y solicitar las licencias que desee explotar. Incluso se pueden crear consorcios de empresas de taxis. Estas sociedades que agrupan pequeñas y medianas empresas son consorcios que se pueden unir pudiendo reunir a muchos taxistas. Las normas permiten al taxista vender la licencia una vez haya trabajado cinco años en la profesión. El precio de la licencia ha caído de 200.000 euros a alrededor de 120.000 como consecuencia del gran aumento del número de licencias.

En París, el Prefecto de Policía se encarga de regular el número de licencias de taxi en función de un indicador económico anual. En vigor desde 2001, este indicador se calcula a partir de datos como el número de pasajeros en estaciones y aeropuertos, el número de habitantes en el territorio, el número de noches de hotel, etc. En 2006, había en París 15.300 licencias de taxi. Estimándose en más de 190.000 carreras al día, lo que representa 350.000 personas transportadas diariamente sobre la zona de servicio de los taxis parisinos (Fnat, 2008).

En general en Londres, se produce muy poca intervención de las autoridades en el sector del Taxi, lo que se traduce en carencias a nivel estadístico, por ejemplo en cuanto al número de taxis que trabajan de noche, y en la inexistencia de restricciones legales respecto a turnos o número de horas trabajadas.

En Berlín o Roma, el servicio de taxi depende del Ayuntamiento. En Berlín, los taxis pueden circular sin restricciones las 24 horas del día y por todo el centro y la periferia de la ciudad. En Roma es el Ayuntamiento el que establece y aprueba las tarifas, aunque la Región tiene también competencia sobre la organización del servicio. En Roma los taxis tienen establecidos cuatro turnos de trabajo, estos son: mañana, medio día- tarde, noche y media-noche. Este último, es un turno de refuerzo de la noche y trabajan desde las 17 a las 2h. Hay veinte grupos organizados para realizar

estos turnos, divididos por el número final de la licencia. Cada grupo lo forman 400 taxis aproximadamente en cada turno. Los números de las licencias son de color rojo (impares) y verde (pares).

A pesar de que en Francia, en general, los taxis son también competencia de los ayuntamientos, en París se aplica un régimen especial gracias al cual se han podido agrupar diferentes municipios, cediendo la autoridad administrativa al Prefecto de Policía. Los organismos profesionales, los ayuntamientos, los prefectos y los consejos generales de los departamentos, en algunos casos, han de ser consultados previamente. Una unidad de la policía de paisano inspecciona el servicio. La "Fédération nationale des artisans du taxi" (FNAT) es la única organización profesional de ámbito nacional, cuya representatividad está reconocida por las autoridades públicas francesas. Cuenta en la actualidad con 15.000 miembros y representa a más de 30.000 taxis, o sea los dos tercios de la profesión. Su implantación sobre el conjunto del territorio francés resulta de una política de escucha de las necesidades y aspiraciones de los autónomos del taxi.

En general, los taxis se organizan en centrales de radio y ofrecen un servicio puerta a puerta, funcionando las 24 horas del día. Según el boletín municipal de la ciudad de París del 13 de enero de 2009, la jornada de trabajo diario se limita a 11 horas tanto para los autónomos como para los asalariados, con posibilidad de dos descansos al día (denominados "cortes") cuya duración total acumulada no puede exceder de las 3 horas. Asimismo, la duración de cada descanso no puede ser inferior a media hora.

Finalmente destacar que el conocimiento de idiomas del taxista está cada vez más valorado en el sector dado que el turismo es un componente básico de su actividad. Así, en Berlín muchos taxistas manejan el inglés y está previsto que, al menos para los que hacen los recorridos hacia y desde los aeropuertos, sea obligatorio en el futuro. También en París alrededor de 150 taxistas están autorizados a llevar el distintivo que les acredita como conocedores de otras lenguas, especialmente inglés, alemán, castellano e italiano.

4.2.2. Operativa de solicitud de servicio

En las cuatro ciudades es posible solicitar un taxi telefónicamente, parándolo directamente en la calle o en las paradas habilitadas, que generalmente se ubican en puntos estratégicos como aeropuertos, estaciones de tren, metro, autobuses, etc. a excepción de los minitaxis londinenses, que únicamente pueden solicitarse por teléfono o bien en las oficinas de minitaxis situadas en la mayoría de las calles comerciales principales, pudiendo reservarse un día antes o en el mismo momento en que se necesita. Además, en Berlín y en París es posible la reserva del servicio vía Internet.

4.2.3. Sistema tarifario

En Londres las tarifas del taxi negro son fijadas por el Departamento de Transportes del Gobierno y se revisan anualmente en función del incremento del índice de precios. El taxímetro calcula la tarifa máxima que puede cobrarse en función de la hora del día, la distancia recorrida y la velocidad del taxi. Los taxistas deben aceptar cualquier servicio de hasta 12 millas (20 millas si es desde el aeropuerto de Heathrow), o de hasta una hora de duración, siempre que el destino previsto se encuentre en los distritos de la ciudad (dentro del Gran Londres), no estando obligados a aceptar una carrera si el destino está fuera del Gran Londres. La tarifa de tal viaje puede ser negociada entre el taxista y el cliente.

A continuación se muestran las tarifas vigentes del taxi negro en Londres en 2008 (Public Carriage Office, 2008). Las tarifas y los tiempos de viaje pueden ser superiores a los mostrados si existen retrasos o mucho tráfico.

- Tarifa 1: De lunes a viernes (6:00-20:00 h).
 - 1 milla (5-12 min): £4,40-£8,00
 - 2 millas (8-15 min): £6,80-£10,60
 - 4 millas (15-30 min): £11,00-£18,00
 - 6 millas (20-40 min): £17,00-£27,00
 - Entre Heathrow y el centro de Londres (30-60 min): £40,00-£70,00
- Tarifa 2: De lunes a viernes (20:00-22:00 h), sábados y domingos (6:00-22:00 h)
 - 1 milla (5-12 min): £4,60-£8,00
 - 2 millas (8-15 min): £6,80-£10,60
 - 4 millas (15-30 min): £12,00-£18,00
 - 6 millas (20-40 min): £18,00-£27,00
 - Entre Heathrow y el centro de Londres (30-60 min): £40,00-£70,00
- Tarifa 3: Todas las noches (22:00-6:00 h), Festivos lunes-viernes (20:00-22:00 h), sábados y domingos (6:00-22:00 h)
 - 1 milla (5-12 min): £4,80-£8,00
 - 2 millas (8-15 min): £7,40-£11,60
 - 4 millas (15-30 min): £14,00-£21,00
 - 6 millas (20-40 min): £23,00-£32,00
 - Entre Heathrow y el centro de Londres (30-60 min): £40,00-£70,00

Existe una tarifa mínima de £2,20 en todo momento y no se aplican suplementos por equipaje o pasajeros adicionales. Aunque sí se tienen en cuenta suplementos, que deben añadirse al taxímetro al inicio de la carrera, en los siguientes casos:

- Reservas telefónicas: hasta £2,00.
- Aeropuerto de Heathrow: £2,00 por todos los viajes que se inicien en el aeropuerto con destino dentro del Gran Londres.

- Navidad/Año Nuevo: £4,00 por cada viaje realizado entre las 20:00 horas del día 24 de diciembre y las 6:00 horas del día 27 de diciembre, o entre las 20:00 horas del 31 de diciembre y las 6:00 horas del 2 de enero de 2009.

Algunos taxis aceptan tarjetas de débito o crédito, normalmente con un sobrecargo del 10 al 15% de la tarifa marcada por el taxímetro. El taxista tiene el derecho a cobrar al cliente hasta £40,00 en concepto de limpieza siempre que sea necesario retirar el taxi de servicio para su limpieza.

En cuanto a los minitaxis, una alternativa más barata a los taxis negros, no llevan taxímetro, por lo que es recomendable acordar un precio con el taxista antes del viaje. Las tarifas son fijadas por las compañías de minitaxis, normalmente se establece un precio por milla, unos £2.50 aproximadamente y un precio mínimo de £5 por servicio. Al igual que los taxis negros, los minitaxis pueden costar más por la noche y en días festivos.

La tarifa del taxi en Berlín es obligatoria para todas las compañías de taxis, y se estructuran de la siguiente forma (Berlin.es, 2008):

- Precio inicial: 3,00€ (incluyendo 0,10€ del primer tramo).
- Precio por kilómetro: 0 a 7 kilómetros: 1,58€.
- A partir de 7 Km.: 1,20€.
- Precio por tramo: 0,10€.
- Tiempo de espera: 24,00€/hora.
- Extras: de 5 a 8 personas: 1,50€/persona.
- Pago sin efectivo (tarjeta de crédito o otro medio): 0,50€.
- Equipaje asegurado: 1,00€ por bulto.

No existe diferencia en cuanto a precio si se toma un taxi en la parada, si se detiene en la calle o si se solicita vía telefónica o Internet. El precio inicial del servicio es siempre de 3,00€. En ese precio está contenido el costo del primer tramo del recorrido (0,10€). Si se solicita el servicio por teléfono, el taxímetro comienza a contar justo a la hora concertada, una vez en el lugar acordado.

Además existe una tarifa especial (Kurzstreckenpauschaltarif) para recorridos cortos de hasta 2Km. la cual debe solicitarse al ingresar al taxi siempre que se haya tomado en la calle. Este servicio tiene un coste fijo de 3,50€. Si se sobrepasan los 2km, el taxímetro cambia automáticamente a la tarifa regular.

Las tarifas del taxi en Roma aumentan en horario nocturno, los domingos y días festivos. A continuación se muestran las tarifas vigentes desde enero de 2008 (Dipartimento VII – Politiche della Mobilita`, 2008).

- Tarifa inicial:
 - Días laborables (de 7:00 a 22:00 horas): 2,80€.

- Domingos y festivos (de 7:00 a 22:00 horas): 4,00€.
- Noches (de 22:00 a 7:00 horas): 5,80€.
- Tarifa por tiempo:
 - Para velocidad menor a 20 Km./h, se aplica un incremento de 0,10€ cada 19.2 segundos, teniendo como máximo 23,70€ por hora.
- Tarifa por distancia:
 - Dentro de Roma, para velocidades superiores a 20 Km./h, el precio es de 0,92€/km.
 - Fuera de Roma, para velocidades superiores a 20 Km./h, el precio es de 1,52€/km.

Los viajes con origen/destino aeropuerto tienen una tarifa predeterminada de 40,00€ en el aeropuerto Fiumicio/Mura Aureliane y de 30,00€ en el aeropuerto Ciampino/Mura Aureliane.

También se aplican una serie de suplementos en algunos casos:

- Equipaje. El primer bulto es gratuito. Para bultos adicionales de dimensiones superiores a 35x25x50 cm., 1€ cada uno.
- Taxi solicitado telefónicamente.
 - Si la llegada del taxi está prevista en 5 min. desde la llamada, 2€.
 - Si la llegada del taxi está prevista en 10 min. desde la llamada, 4€.
 - Si la llegada del taxi está prevista en más de 10 min. desde la llamada, 6€.
- Viajes con origen en la estación Termini, 2€.
- Vehículos con capacidad superior a 4 viajeros, 1€ por cada pasajero a partir del quinto en adelante.

Además existe una tarifa que reduce el importe que marca el taxímetro en un 10% para los viajes hacia los hospitales romanos y para las mujeres que viajan solas desde las 21:00 hasta la 1:00 horas.

En cuanto a las tarifas de taxi en París son actualizadas y aprobadas por el Ministerio de Economía, teniendo en cuenta la opinión de las organizaciones profesionales. Las tarifas aprobadas para 2009 son las siguientes (Fnat, 2008):

El taxímetro empieza siempre a contar desde 2,20€ en adelante. Debajo del cartel iluminado de los taxis, se encuentran tres luces de distintos colores, que indican la tarifa a aplicar (A: blanca, B: naranja, C: azul), dependiendo del horario y la zona.

- Tarifa A: zona urbana, lunes-sábado (10:00-17:00 h): 0,89 €/Km y 27,90 €/hora.
- Tarifa B: zona urbana, lunes-sábado (00:00-10:00 h y 17:00-24:00 h), domingos y festivos (7:00-24:00 h); zona suburbana, lunes-sábado (7:00 a 19:00 horas): 1,14 €/Km. y 32 €/hora.

- Tarifa C: zona urbana, domingos (00:00-7:00 h); zona suburbana, lunes-sábado (00:00-7:00 y 19:00-24:00 h), domingos y festivos (00:00-24:00 h): 1,38 €/Km. y 30,30 €/hora.

Además se aplican suplementos en algunos casos:

- A partir del segundo bulto de equipaje: 1€ por bulto.
- A partir de la cuarta persona: 2,95€ por persona adulta.

4.2.4. *Servicio de taxi adaptado*

En Londres todos los taxis negros son accesibles para las sillas de ruedas y la mayoría cuentan con una variedad de ayudas para los viajeros discapacitados, como rampas, asientos giratorios, escalón intermedio, asas de sujeción, cinturón de seguridad para asegurar la silla de ruedas durante el viaje, etc. Además, los taxistas deben aceptar perros guía sin cargo adicional. En cambio, los vehículos de minitaxis suelen ser turismos y normalmente no están adaptados para transportar sillas de ruedas. No obstante, al realizar la reserva se puede solicitar un vehículo más grande donde poder alojar la silla de ruedas.

En Berlín, la empresa Funk Taxi Berlín posee vehículos adaptados especialmente equipados para transportar a personas con discapacidad.

En cuanto a los taxis adaptados en Roma, en 1984 el Ayuntamiento instituyó un servicio de transporte por taxi para discapacitados e inválidos a través de convenios con radio-taxi que operan a nivel de la zona de la ciudad. Después se otorgaron más posibilidades estableciendo un servicio de transporte bajo pedido telefónico gestionado por la sociedad Trambus. El Ayuntamiento también entrega un reglamento en el cual se explican las características de las personas que pueden utilizar tal servicio y concede la denominada “mobility card” a dichos usuarios.

La “mobility card” consiste en una tarjeta electrónica de prepago nominal, personal e intransferible. Los titulares de la tarjeta pueden utilizarla únicamente para el pago de los servicios de taxi en las rutas anteriormente comunicadas al Ayuntamiento según diferentes categorías (trabajo y estudio, terapias, actividades sociales, etc.) pudiendo llegar a cubrir hasta un máximo de 1.100 euros por mes. La “mobility card” puede ser utilizada en los taxis convencionales y vehículos especiales de la sociedad de transporte Trambus.

En París, los taxis especialmente equipados para transportar a personas con discapacidad pertenecen a la empresa Taxis G7 Horizon Service, la cual posee más de 5.000 taxis afiliados, siendo la compañía líder en la ciudad, con certificaciones ISO 9001.

El servicio G7 Horizon cuenta con unos treinta vehículos adaptados disponibles

durante todo el año las 24 horas del día en toda la zona Île-de-France (Taxisg7, 2008). Este servicio se solicita vía telefónica, pudiéndose reservar en el mismo momento que se va a utilizar o bien días antes. Además es posible elegir entre dos opciones de vehículo adaptado: con rampa de acceso o con el asiento giratorio. Las tarifas aplicables a este servicio son las mismas que las de un taxi normal.

5. ANÁLISIS COMPARATIVO

5.1. Marco Normativo

Actualmente el sector del taxi se encuentra regulado por diferentes normas y leyes promovidas desde las distintas administraciones, cada una de las cuales tiene competencia en determinados aspectos (transporte, tráfico, metrología, homologación de taxímetros, tarifas múltiples e indicadores luminosos, homologación de vehículos e inspección técnica, régimen de trabajo, etc.). En concreto, son las administraciones locales las que desarrollan sus propias Ordenanzas Municipales según sus necesidades, la cual reglamenta la intervención Administrativa del Ayuntamiento u organismo competente en relación al servicio de taxi, dentro de los límites establecidos por las demás Leyes y Normas vigentes. La no existencia de una normativa que regule todo el sector en su conjunto y en todas las partes del territorio hace que sea confuso y difícil la homologación de medidas o propuestas para la mejora del sector.

5.2. Organización

En España el sector se encuentra configurado por autónomos (titulares de licencia) y asalariados, generalmente no pueden acceder a él otros agentes económicos con mayor capacidad financiera y de inversión, de modo que la iniciativa para la modernización, el desarrollo, la evolución tecnológica y, en definitiva, el aumento de la actividad del servicio se ve muy limitada. También debido a su estructura, el sector se rige por unas normas que difieren bastante a las del resto del sistema de actividades económicas, dando lugar a que conceptos como competencia y gestión para la eficiencia se encuentren prácticamente ausentes. **En este sentido la colaboración entre ayuntamientos/administraciones competentes y asociaciones de taxistas cobra vital importancia a la hora de plantear políticas globales de mejora de la calidad del servicio y hacia la mejora del rendimiento económico.**

La regulación de la actividad de empresas que explotan los servicios de taxi, es una realidad en ciudades como Londres, Berlín o Roma mientras que en las ciudades españolas es minoritaria considerándose ilegal en numerosos municipios.

Destacar la mínima intervención por parte de las autoridades de Londres en el caso

de los taxis negros y que es nula en el de los minitaxis. En cambio, en Berlín y Roma el sector depende directamente de sus respectivos ayuntamientos. Distinto es el caso de París, donde la mayoría de los taxistas pertenecen a la única organización profesional de ámbito nacional reconocida por las autoridades públicas francesas, existiendo un régimen especial en el que se agrupan distintos municipios y que ceden la autoridad administrativa al Prefecto de Policía.

Respecto al número de licencias y a su concesión, **la contingentación es utilizada tradicionalmente por las ciudades españolas para dimensionar los servicios de taxi. Se trata de un indicador obsoleto que debe superar su rigidez para tener en cuenta otros muchos factores influyentes en la adecuación de la oferta a la demanda que acerquen más a la realidad del sector. Se ha comprobado que muchas ciudades extranjeras ya lo han hecho**, como París, donde el Precepto de Policía se encarga de regular el número de licencias de taxi en función de un indicador económico anual calculado a partir de datos como el número de pasajeros en estaciones y aeropuertos, el número de habitantes en el territorio, o el número de noches de hotel. Llama la atención la medida tomada por el Gobierno de Roma de liberalización del sector, en 2006, de conceder tantas licencias como fueran solicitadas sin tener en cuenta ninguna otra consideración.

5.3. Operativa de solicitud de servicio

Es práctica habitual en todas las ciudades estudiadas solicitar el servicio del taxi en las paradas habilitadas, parándolo directamente a su paso por la calle y llamándolo telefónicamente.

Es distinto el caso de los minitaxis londinenses, a los que sólo se les puede contratar telefónicamente o en las oficinas existentes para ello.

La reserva vía Internet está presente cada vez en más ciudades. Este servicio está ya implantado en Madrid, Valencia, Berlín y París y en Andalucía, en Córdoba y Málaga, y lo estará próximamente en Jaén.

Además, algunas ciudades españolas están apostando por las nuevas tecnologías al incorporar la posibilidad de solicitar el taxi a través de una aplicación informática para teléfonos móviles de última generación como iphone, android y blackberry. En este aspecto son pioneras Jaén y Madrid.

5.4. Sistema tarifario

Los sistemas tarifarios normalmente se estructuran basándose en cuatro parámetros: servicio mínimo, bajada de bandera, Kilómetro recorrido y hora de espera, así es básicamente en España.

Sin embargo en otras ciudades como Londres, se incluyen aspectos como la velocidad y el destino. En Berlín y Roma además de las tarifas generales se dispone de tarifas especiales reducidas, en Berlín para carreras inferiores a 2 Km. siempre que se solicite el taxi a su paso por la calle, y en Roma aplicando un descuento del 10% sobre el importe del taxímetro para trayectos hacia hospitales y para las mujeres que viajen solas desde las 21:00 hasta la 1:00 horas. En las ciudades españolas no se han encontrado tarifas especiales reducidas de este tipo.

En algunos casos, la tarifa del viaje puede ser negociada directamente con el taxista. Éste es el caso de los Taxis negros cuando su destino excede el Gran Londres o el de los minitaxis, más baratos que los primeros pero que no poseen taxímetro, si no se aplican las tarifas fijadas por la compañía de minitaxis.

Los suplementos más habituales se aplican por bulto o maleta, oscilando entre 0,34 € en Huelva y 1 € en Barcelona, Berlín, Roma y París; por origen/destino en Estaciones/Aeropuertos/lugares de interés y por periodos especiales, ya sean fiestas/ferias u horarios especiales, como los servicios nocturnos. En Berlín, Roma y París, además de los citados suplementos contemplan otro por personas adicionales a partir de la quinta en los vehículos con capacidad para más de cuatro viajeros, siendo máximos en París donde alcanza los 2,95 €/persona.

5.5. Servicio de taxi adaptado

Todas las ciudades cuentan en mayor o menor medida con servicios de taxis adaptados. En España por ley se exige que al menos el 5% de la flota de taxis esté adaptada antes del año 2018. De las ciudades estudiadas únicamente lo cumple Murcia, con el 14,68% de su flota adaptada. Capitales andaluzas como Jaén (3,54%), Málaga (2,72%) y Granada (1,25%) están por encima de otras ciudades españolas como Zaragoza (1,24%), Madrid (0,66%), Barcelona (0,66%) y Valencia (0,36%). Sin embargo, Huelva (0,39%) y Almería (0,36%) se encuentran por debajo al poseer tan sólo un vehículo adaptado.

Destacar el caso de Londres donde todos los taxis negros están adaptados. En Roma existe una tarjeta especial “mobility card” para desplazamientos de las personas discapacitadas, que puede utilizarse tanto en los taxis convencionales como en los vehículos especiales de la sociedad de transporte Trambus. En Berlín y París los taxis adaptados pertenecen a empresas.

6. CONCLUSIONES

Los servicios de taxi en Andalucía están en plena evolución. Como se ha comentado en el texto, en general el sector en España se encuentra configurado por autónomos y asalariados, no pudiendo acceder a él otros agentes económicos con mayor

capacidad financiera y de inversión, por lo que la capacidad para la modernización, calidad y rentabilidad del servicio se ve muy limitada. Por ello, la colaboración entre ayuntamientos/administraciones competentes y asociaciones de taxistas es fundamental. En este sentido, es muy apropiada la iniciativa de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, en julio de 2010, para la aprobación del primer reglamento específico del taxi, que regule todos los derechos y deberes de taxistas y usuarios de este servicio público en la comunidad andaluza. Entre las cuestiones que contendrán prevé la creación del Consejo Andaluz del Taxi, como órgano consultivo y de estudio en materia de servicios de taxi. Se trata de la primera vez que se regularizan todos los aspectos que hacen referencia al sector del taxi en Andalucía, desarrollando la ley 2/2003, de Ordenación de los Transportes de Andalucía, de forma que se adapte a los tiempos y se trate de solucionar la problemática que actualmente afecta al sector. (Infotaxi, 2010).

La utilización en España del tradicional indicador, contingentación o número de licencias por cada mil habitantes censados, para el dimensionamiento de los servicios de taxi, a pesar de ser sencillo y contar con bastante peso en el sector, no es el único ni el más eficaz a la hora de equilibrar la relación oferta-demanda en una ciudad, posee algunas limitaciones como no tener en cuenta la población real del municipio ni las licencias de taxi que realmente están en servicio en la ciudad. Así vemos como otras ciudades consideran además indicadores económicos anuales calculados a partir de datos como el número de pasajeros en estaciones y aeropuertos, el número de habitantes en el territorio, o el número de pernoctaciones en hotel.

También la incorporación de nuevas tecnologías impulsan la modernización del sector, es común ya el uso en Andalucía de los GPS, de los sistemas electrónicos para el pago con tarjeta, y se están modificando los modos de solicitud de servicio de taxi vía web y móvil. Serían deseables las innovaciones, derivadas de la aplicación de las nuevas tecnologías, en vehículos ecológicos (híbridos, eléctricos, biodiesel, etc.) y la gestión global del sector, para lograr los objetivos de un transporte público más sostenible.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Almeritaxi (2008): “Tarifas”. <http://www.almeritaxi.com>
- Ayuntamiento de Málaga (2000): Estudio para la modernización del servicio de taxi en Málaga. Ayuntamiento de Málaga, Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M. Málaga.
- Ayuntamiento de Málaga (2008): Informe acerca de la necesidad de Transporte de Taxi adaptado: consideraciones jurídicas, población destinataria, características de la misma y repercusión. Área de Accesibilidad Universal. Málaga.
- Ayuntamiento de Málaga (2008): Régimen tarifario de servicios urbanos 2008. Área de Movilidad - Instituto Municipal del Taxi. Málaga.
- Ayuntamiento de Málaga (2009): Tabla de tarifas urbanas de taxi en municipios españoles. Año 2009. Área de Movilidad - Instituto Municipal del Taxi. Málaga.

- Berlín.es (2009): “Taxis en Berlín, la experiencia”. <http://www.berlin.es>
- Borm (2007): “Orden de 31 de julio de 2007, por la que se autoriza una nueva tarifa unificada para el servicio urbano de auto-taxis con contador taxímetro en Cartagena, Lorca, Murcia, Los Alcázares, San Javier y San Pedro del Pinatar”. Boletín Oficial de la Región de Murcia, número 185. Murcia.
- Cámara de comercio e Industria de Zaragoza (2007). Estudio sobre la situación del sector del taxi en la ciudad de Zaragoza. Economic Strategies and Initiatives, S.L.. Zaragoza.
- Comune di Roma (2009): “Taxi”. <http://www.comune.roma.it>
- CSAT (2009): “Chambres Syndicale des Artisans du Taxi (Parisien)”. <http://www.artisan-taxi.com>
- FNAT (2008): “Fédération nationale des artisans du taxi”. Francia. <http://www.artisan-taxi.com>
- Fptaximadrid (2008): “Tarifas 2008”. Federación del Taxi de Madrid. <http://www.fptaximadrid.com>
- Funktaxiberlin (2010). “Die Flotte”. <http://funktaxi.wbt-berlin.com>
- IEA (2008): Instituto de Estadística de Andalucía. <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadistica/index.html>
- INE (2008): Instituto Nacional de Estadística. <http://www.ine.es>
- Infotaxi (2010): “Cerrado el acuerdo para aprobar el primer reglamento andaluz del taxi”. <http://www.infotaxi.net>
- Junta de Andalucía (2007): “RESOLUCIÓN de 15 de enero de 2007, de la Viceconsejería, por la que se autorizan tarifas de taxis de Cádiz. (PP.257/2007)”. BOJA núm. 27. Junta de Andalucía. Sevilla.
- Maeso, E., González, G. y Caballero, J. (2009). Estudio del Sector del Taxi en Málaga (2008-2009). Área de Movilidad y Ordenación del Ayuntamiento de Málaga.
- Pleijster, F.; Bruins, A. y Snijders, J.A.H. (2002). Taxi abroad: An inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad. Part I: Analysis Report; Part II: Country Reports. EIM, Small Business and Policy Research. Zoetermeer.
- Radiotaxicórdoba (2008): “Tarifas aprobadas por el Excmo. Ayuntamiento en pleno el día 8 de noviembre de 2007 y en comisión de precios de Andalucía el 3 de diciembre del 2007 con resolución del 20 de diciembre del 2007 por la Viceconsejería y publicado en el BOJA el 29 de enero del 2008. (BOJA N° 20 PAG. 39)”. <http://www.radiotaxicordoba.com>
- Radiotaxijaén (2008): “Servicios. Tarifas vigentes”. <http://www.radiotaxijaen28.es>
- Radiotaxijaén (2010). “Reserva taxis a través de nuestra aplicación móvil”. <http://www.radiotaxijaen.es/>
- Radiotaximurcia (2010). “Información general”. <http://www.radiotaximurcia.com/>
- Sevitaxi (2008): “Tarifas urbanas – 2008”. Asociación Unión Sevillana del Taxi. <http://www.sevitaxi.es>
- STAC (2009): “Breve recorrido por los taxis de las principales capitales del mundo. Sindicat del Taxi de Catalunya”. (publicado en 2003). <http://www.stac.cat>
- Taxibarcelona (2008): “Tarifas urbanas 2008”. <http://www.taxibarcelona.cat>

- Taxigranada (2008): “Tarifas Taxis Granada”. <http://www.taxigranada.net>
- Taxiprofesional (2008). “La mecha de la liberalización se encendió en Italia”.
Revista del Taxi Profesional (27), pp. 10-11.
- Taxiprofesional (2008): “Tarifas urbanas”. Revista taxi profesional.
<http://www.taxiprofesional.com>
- TaxisG7 (2008): “What are TAXIS G7’s commitments in terms of accessibility?”.
<http://www.taxisg7.com>
- Taxivalencia (2008): “Tarifas de Taxi en el Área de Valencia para 2008”.
<http://www.taxivalencia.com>
- Teletaxihuelva (2008): “Tarifas ciudad”. <http://www.teletaxihuelva.es>
- Transport for London (2009): “Taxis and private hire”. <http://www.tfl.gov.uk>
- Unitaxi - Aumat (2008): Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi.
<http://www.unitaxi.es>
- Visitbritain (2009): “Viajar en Gran Bretaña. Taxis”. <http://www.visitbritain.es>
- Zarataxi (2008): “Tarifa Urbana”. Asociación Provincial de Auto-Taxi de Zaragoza.
<http://www.zarataxi.com>