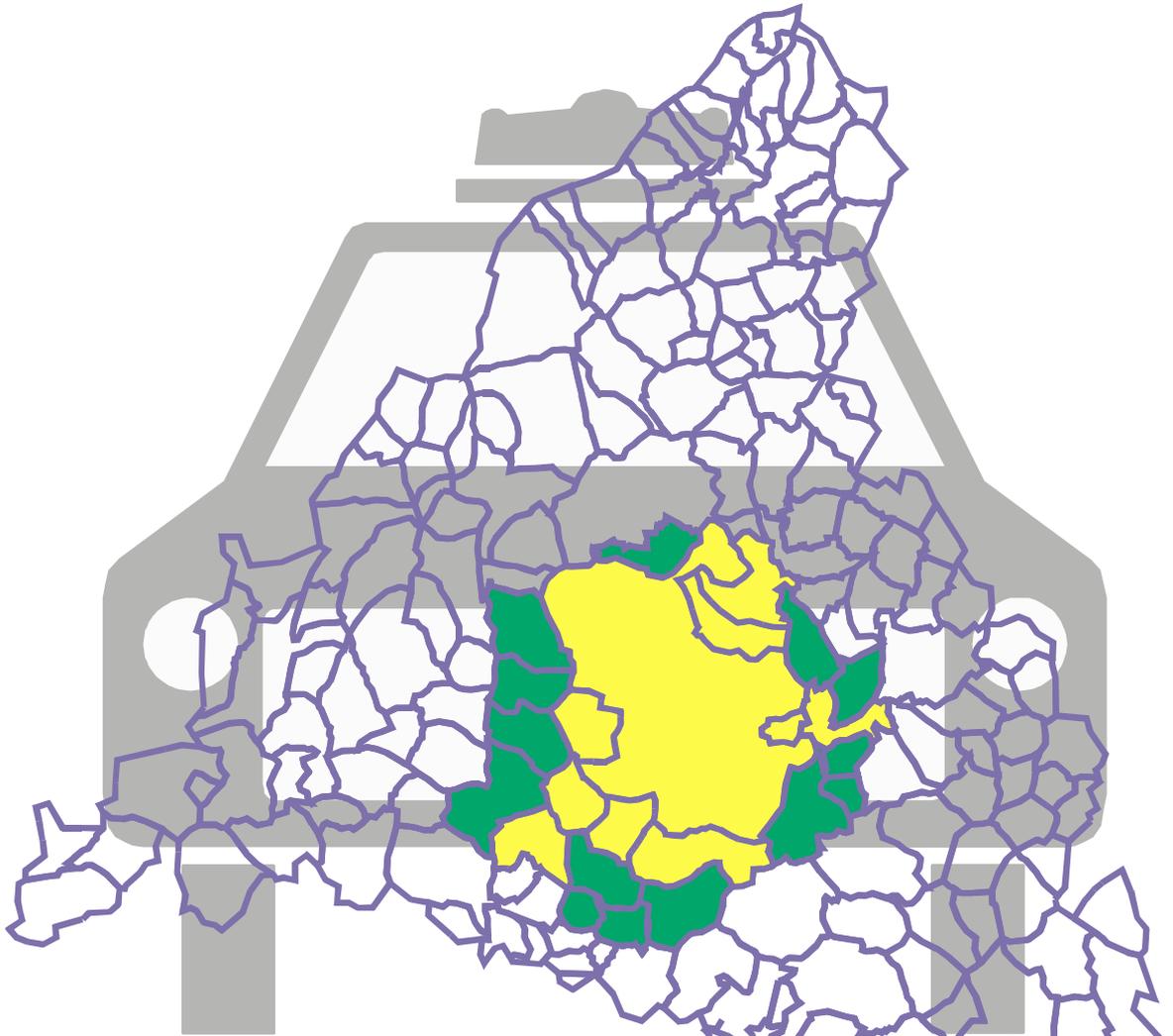




Ayuntamiento de Madrid



LIBRO BLANCO DEL TAXI

EN EL

ÁREA UNIFICADA DE MADRID

Documento de Síntesis

Julio, 1996

TAR YE
GRUPO CONSULTOR



Índice

	Pág.
1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS	1
1.1. PLANTEAMIENTO GENERAL DEL PROBLEMA	1
1.2. OBJETIVOS DEL LIBRO BLANCO DEL TAXI	2
1.3. METODOLOGÍA DE TRABAJO	3
1.4. EL TRABAJO Y SUS FASES	3
2. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR	7
2.1. ASPECTOS FUNCIONALES. PRODUCTIVIDAD Y PRODUCCIÓN	7
2.1.1. Índices de productividad	7
2.1.2. Días anuales de trabajo	7
2.1.3. Taxis disponibles en servicio	10
2.1.4. Horas de trabajo de un taxi	12
2.1.5. Tiempo libre y tiempo ocupado	12
2.1.6. Carreras diarias por taxi	14
2.1.7. Carreras diarias realizadas por todos los taxis	14
2.1.8. Carreras anuales	14
2.1.9. Kilómetros diarios recorridos por el conjunto de los taxis	16
2.1.10. Kilómetros diarios recorridos por taxi	16
2.1.11. Kilómetros anuales	18
2.1.12. Cuadro resumen	18
2.2. ASPECTOS ECONÓMICOS. DISTORSIONES DEL MERCADO	20
2.2.1. Tarifas. Comparación con otras ciudades	20
2.2.2. Ingresos de la explotación	22
2.2.3. Gastos de explotación por vehículo	23
2.2.4. Cuenta de explotación	24
2.2.5. El mercado de licencias	28
2.3. ASPECTOS DE CALIDAD DE SERVICIO. TIEMPO DE ESPERA A UN TAXI LIBRE EN LA CALLE	29
2.3.1. Oferta de servicio	29
2.3.2. Calidad de servicio	35
2.4. LA DEMANDA. TIPIFICACIÓN DE LA CLIENTELA E IMAGEN DEL SERVICIO	35
2.4.1. Número de viajeros	35
2.4.2. Matriz de orígenes y destinos	37
2.4.3. Tipificación de la demanda	39
2.4.4. La imagen del servicio	41
2.5. DATOS BÁSICOS	42
3. DIAGNÓSTICO	46
3.1. EL TAXI COMO ELEMENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE MADRID	46
3.2. RELACIÓN OFERTA/DEMANDA. CALIDAD DE SERVICIO Y SITUACIÓN ECONÓMICA DEL SECTOR	47
3.2.1. Relación oferta/demanda	47
3.2.2. Calidad de servicio	49
3.2.3. Situación económica de la explotación	49
3.2.4. Evolución en los últimos años	49
3.2.5. Valoración final	50



3.3.	PRINCIPALES PROBLEMAS ACTUALES	52
3.3.1.	Planteamiento general	52
3.3.2.	Problemas derivados del no cumplimiento de las normas actuales	53
3.3.3.	Problemas derivados de la falta de adecuación de las normas actuales	53
3.3.4.	Problemas derivados de la escasez de recursos administrativos	55
3.4.	EL PUNTO DE VISTA DEL USUARIO	55
4.	PROPUESTAS DE FUTURO	56
4.1.	PLANTEAMIENTO GENERAL DE LAS PROPUESTAS	56
4.1.1.	Tipos de propuestas según a quién van dirigidas	56
4.1.2.	Esquema conceptual de las propuestas	56
4.2.	LA DUALIDAD REGULACIÓN-DESREGULACIÓN	57
4.2.1.	Planteamiento general	57
4.2.2.	Argumentos a favor y en contra	57
4.2.3.	Las mayores ventajas de la contingentación. El "contrato social"	58
4.2.4.	Inconvenientes de la contingentación a suprimir	59
4.3.	ENUMERACIÓN DE LAS PROPUESTAS	59
4.3.1.	Propuestas dirigidas al Ayuntamiento de Madrid	59
4.3.2.	Propuestas dirigidas al Sector	63
4.4.	PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE MADRID	64
4.5.	PROPUESTAS DIRIGIDAS AL SECTOR	81



INDICE DE GRÁFICOS	PÁG.
Gráfico 2.1. Carreras por taxi-hora	8
Gráfico 2.2. Duración de las carreras	8
Gráfico 2.3. Tiempo entre carreras	8
Gráfico 2.4. Longitud de las carreras	8
Gráfico 2.5. Recorrido vacío entre carreras	9
Gráfico 2.6. Velocidad de las carreras	9
Gráfico 2.7. Taxis en servicio	11
Gráfico 2.8. Porcentaje de tiempo ocupado	13
Gráfico 2.9. Carreras todo el parque	15
Gráfico 2.10. Taxis en servicio y carreras en día laborable	15
Gráfico 2.11. Porcentaje de kilómetros ocupados	17
Gráfico 2.12. Precio de las licencias	30
Gráfico 2.13. Evolución del número de licencias	31
Gráfico 2.14. Evolución del número de licencias por cada 1.000 habitantes	33
Gráfico 2.15. Ocupación media de los taxis	36
Gráfico 2.16. Viajeros totales por hora	36
Gráfico 2.17. Viajeros totales por período	38
Gráfico 2.18. Evolución retribución anual (PTA 95)	51



1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

1.1. PLANTEAMIENTO GENERAL DEL PROBLEMA

El Servicio de Taxi constituye en el área de Madrid uno de los elementos del sistema de transporte público metropolitano en el que desempeña un papel específico en orden a la consecución del objetivo general de disminuir la presión del tráfico privado sobre el viario urbano y a aumentar, por tanto, los niveles de calidad de vida en la ciudad.

Como tantas otras actividades, el Sector del Taxi ha venido experimentando en las últimas décadas la influencia de una serie de factores que han afectado a la movilidad general y que han ido modificando paulatina, pero sustancialmente, la demanda de servicio. Así, factores como el aumento de la motorización, las mejoras introducidas en los servicios de transporte colectivo, los cambios de hábitos de la población en cuanto a jornadas laborales o la mejor organización territorial de los servicios sociales, han determinado una cierta tendencia a la baja del mercado de viajes, en general, y de los servicios de taxi, en particular, lo que ha obligado a este Sector a ir adaptándose a las nuevas situaciones.

En los últimos años, el marco general en el que se desenvuelve la actividad del Sector ha sufrido las consecuencias negativas del cambio de tendencia en el ciclo económico, que de épocas de crecimiento, como la segunda mitad de la década de los ochenta, ha pasado a la situación de recesión que ha venido caracterizando los últimos cuatro años. Ello ha determinado un descenso general de la actividad económica y una reducción significativa de la demanda de transporte, con la consiguiente repercusión en los servicios de taxi.

En estas circunstancias, el Sector ha venido trasladando su creciente inquietud y preocupación por el rumbo de su actividad profesional, lo que ha generado una cierta sensación de que la situación actual es difícil y de que se impone la adopción de medidas de reorganización del servicio.

En este proceso, el Sector está requiriendo la intervención del Ayuntamiento de Madrid a quien ha sugerido y planteado una serie de propuestas de reducción de servicio, entre las que destacan la amortización de licencias, el establecimiento de turnos de trabajo o la limitación del número de conductores de los taxis, así como otras referentes a la constitución de un Área de Prestación Conjunta o el establecimiento de zonas tarifarias.

Es preciso señalar, también, que ninguna de estas medidas suscita la aprobación unánime del conjunto del Sector, sino que, antes al contrario, existe una amplia variedad de criterios, lo que ha provocado la aparición de un debate sobre el particular dentro de los propios profesionales del taxi, con opiniones encontradas y, en ocasiones, de carácter incompatible.

Ante todo ello, el Ayuntamiento de Madrid ha decidido elaborar un Libro Blanco que reconsidere los contenidos funcionales, económicos, empresariales y laborales de la actividad del Sector y aborde un proceso de reflexión sobre cuáles deben ser las características óptimas de este servicio para desempeñar su función con la máxima eficiencia y poder, de esta manera, diseñar una imagen de futuro y establecer las actuaciones a corto y medio plazo que permitan alcanzar tal situación.



1.2. OBJETIVOS DEL LIBRO BLANCO DEL TAXI

El Libro Blanco del Taxi en el Área Unificada de Madrid se ha planteado, por tanto, con la finalidad principal de ayudar a definir cuál es el modelo de Sector que mejor ha de permitir a este servicio desempeñar su función dentro del sistema de transporte público y afrontar con garantías las nuevas situaciones de futuro, resolviendo los problemas y desequilibrios actuales.

Desde el punto de vista de la prestación del servicio, intervienen en el Taxi tres tipos de agentes diferentes: la Administración municipal titular, los operadores y otras Administraciones con competencias en la materia.

En el bien entendido de que cada uno de estos agentes juega un papel y ha de asumir sus propias responsabilidades, el Libro Blanco está orientado a la Administración Municipal titular del servicio para que:

- Defina los elementos de su política sobre este sector y ponga en marcha las medidas que son de su competencia.
- Impulse y promueva las actuaciones correspondientes a los otros dos agentes, estableciendo cauces para que los operadores adopten las decisiones que les competen y recomendando a las demás Administraciones las modificaciones que se estimen necesarias.

Resulta fácil comprender que el proceso que haya de abrirse tras la presentación de este trabajo viene caracterizado por una componente política de importancia, que escapa al alcance y contenido del Libro Blanco.

En este sentido, el Libro Blanco ha de entenderse como un documento técnico de trabajo que habrá de permitirle al Ayuntamiento fijar su posición inicial en un debate abierto con los demás agentes intervinientes, orientado a la transformación y modernización de este Sector.

Teniendo en cuenta este esquema, el fin anteriormente expuesto da lugar a la formulación de ocho objetivos operativos concretos que el estudio se ha propuesto alcanzar:

- I. Analizar la función de los servicios de taxi y el papel que les corresponde dentro del sistema de transporte público metropolitano.
- II. Identificar los problemas actuales que impiden el máximo aprovechamiento social de las potencialidades del Sector.
- III. Proponer las medidas de mejora y modernización del servicio necesarias para su máximo aprovechamiento como modo de transporte urbano y metropolitano.
- IV. Definir las medidas de viabilidad y reestructuración necesarias para sanear la situación económica del Sector, garantizando, a su vez, una calidad del servicio acorde con las exigencias e la sociedad actual.
- V. Mejorar la ordenación y regulación del mercado laboral afecto al servicio, así como aumentar el nivel de profesionalidad de los conductores de taxi.



- VI. Mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, como garantía de la máxima eficacia laboral y de funcionamiento del servicio.
- VII. Adecuar el Servicio de Taxi a la realidad metropolitana actual, redefiniendo los límites territoriales de su competencia y estableciendo fórmulas viables de aplicación.
- VIII. Definir las modificaciones legislativas y normativas necesarias para proporcionar una base jurídica adecuada al conjunto de propuestas anteriores.

1.3. METODOLOGÍA DE TRABAJO

La realización de un trabajo como el que aquí se recoge ha exigido disponer de información suficiente y fiable sobre la situación actual del Sector, lo cual reviste especial dificultad en este caso, al tratarse de un Sector muy atomizado, con más de 15.000 explotaciones, que tradicionalmente se muestra poco permeable y en el que no resulta sencillo conocer sus parámetros de funcionamiento.

- **Trabajos de campo**

Por este motivo, el Libro Blanco ha contemplado un primer grupo de trabajos destinados a recoger información sobre el taxi en Madrid y a tipificar esta actividad en las dimensiones funcional y económica con la mayor precisión y objetividad posibles. A ello se ha dedicado un gran esfuerzo, lo que ha consumido buena parte de los recursos totales empleados en el conjunto del trabajo. Como actividades especialmente singulares y de carácter novedoso en España cabe destacar dos en especial: el seguimiento directo de la explotación durante 1.200 horas distribuidas en 400 vehículos diferentes y la realización de una encuesta a usuarios.

De esta forma se ha asegurado la mayor objetividad posible en el proceso de toma de datos, lo que ha permitido fundamentar las propuestas sobre una base informativa muy ajustada a la realidad.

. **Trabajos de gabinete**

La información obtenida en los trabajos de campo, junto con la experiencia y el criterio profesional del equipo técnico asignado al estudio, ha sido la base sobre la que se han fundamentado los análisis, valoraciones y propuestas realizados.

1.4. EL TRABAJO Y SUS FASES

Para la consecución de los objetivos anteriores el trabajo se ha estructurado en tres grandes fases que incluyen, además de este capítulo inicial de planteamiento general, otros 15 capítulos diferentes:

A. ANTECEDENTES. MARCO JURÍDICO Y NORMATIVO

- 1. Caracterización general del Sector del Taxi.
- 2. Estudios realizados por el Ayuntamiento de Madrid.
- 3. Estudios realizados en otras ciudades españolas.
- 4. Marco jurídico y normativo de aplicación.



B. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

5. Recogida de datos y trabajos de campo.
6. Oferta de servicios. Licencias y calidad de servicio.
7. Estructura empresarial y aspectos sociolaborales
8. Vehículos y dimensión tecnológica del servicio.
9. Aspectos funcionales.
10. Aspectos económicos.
11. Dimensión territorial del servicio.
12. La demanda.
13. Aspectos jurídicos y normativos.

C. DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS DE FUTURO

14. Diagnóstico
15. Propuestas de futuro.

Se recoge a continuación una descripción somera del contenido de cada fase.

A. Antecedentes. Marco jurídico y normativo

Dadas las singularidades que caracterizan a este Sector, se describe primeramente en sus rasgos más fundamentales la situación general del Sector del Taxi en España, analizando su evolución, principales problemas y soluciones adoptadas, constituyendo, por tanto esta caracterización el marco en el que inscribir la situación del Sector en Madrid que se aborda en las fases siguientes del estudio.

Seguidamente, se concreta la situación en otras ciudades a partir de los antecedentes y estudios sobre la materia disponibles. De particular interés resulta un estudio sobre la situación del Sector en la Comunidad de Madrid llevado a cabo en 1988 conjuntamente por la Comunidad Autónoma y el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Para completar una primera fase de conocimiento del marco en el que se inscribe la actividad del Sector en Madrid, y después de la caracterización general del Sector a nivel nacional y de la descripción detallada de la situación en otras ciudades, se analiza el marco jurídico y normativo vigente que regula la actividad del Sector, así como sus perspectivas de evolución y desarrollo.

B. Análisis de la situación actual

Se inicia con un conjunto de labores de recogida de información y de tareas de campo. Ya se ha señalado cómo esta fase resulta inexcusable en un trabajo como éste, debiendo dedicarse una parte significativa del esfuerzo a la investigación de las pautas de funcionamiento del Sector. Se trata, por tanto, de obtener la información básica de los diferentes agentes responsables, ya pertenezcan a la administración municipal o al propio Sector, tanto en su dimensión corporativa, como empresarial o de operador.

Seguidamente, se realiza un estudio detallado de la situación actual para desvelar los parámetros de funcionamiento del Sector y de su situación empresarial y económica.



En este sentido, esta fase del trabajo analiza los siguientes aspectos:

- Oferta de servicio. Licencias y calidad de servicio.
 - * Número de licencias. Licencias por habitante.
 - * Indicadores de la calidad de servicio.
- Estructura empresarial y aspectos sociolaborales.
 - * Operadores y empresas
 - * Características básicas
 - * Empleos en el Sector
 - * Perfil del trabajador-tipo
 - * Condiciones de trabajo
- Dimensión tecnológica del servicio.
 - * Características del parque.
 - * Elementos y garantías del sistema tarifario.
- Aspectos funcionales.
 - * Organización general del servicio
 - * Jornadas y tiempos de trabajo.
 - * Niveles productivos (carreras y km recorridos).
- Aspectos económicos.
 - * Ingresos de la explotación.
 - * Gastos de la explotación.
 - * Transmisión de las licencias. Valor de mercado.
- Dimensión territorial del servicio.
 - * Extensión del área de servicio
 - * Paradas de taxi
- La demanda.
 - * Aspectos cuantitativos.
 - * Perfil del cliente-tipo.
 - * Imagen del servicio
- Aspectos jurídicos y normativos.
 - * Legislación vigente
 - * Normas aplicables
 - * Perspectivas de futuro
 - * Competencias municipales

C. Diagnóstico y propuestas de futuro

Tras el análisis anterior, la última fase del trabajo realiza un diagnóstico de la situación actual y diseña la imagen de futuro del Sector, definiendo las características óptimas de cada uno de los aspectos que integran la prestación del servicio y que, básicamente, se concentran en torno a tres elementos principales: la Administración, los operadores y los clientes.



Por último, las propuestas de actuación constituyen el producto final del estudio, en el marco de la orientación de la política sobre el Sector que, a corto y medio plazo, deberían emprender los responsables de la Administración Municipal para alcanzar la imagen de futuro anteriormente citada y optimizar la adecuación de la oferta a la demanda, rentabilizando al máximo la utilización de recursos que la prestación del servicio supone.



2. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR

El Libro Blanco ha analizado con todo detalle el conjunto de aspectos que integran e influyen en la actividad del Sector. De todos ellos se refieren a continuación los relativos a la producción, a la economía de la explotación, a la calidad del servicio y a la demanda, como elementos del servicio cuyo análisis y valoración han sido objeto de una especial atención en el trabajo, dados el desconocimiento existente inicialmente sobre ellos y su gran importancia a la hora de juzgar los posibles desequilibrios existentes.

2.1. ASPECTOS FUNCIONALES. PRODUCTIVIDAD Y PRODUCCIÓN

2.1.1. INDICES DE PRODUCTIVIDAD

Seguidamente se relacionan los valores medios para el conjunto del Sector de los principales indicadores de la productividad en la situación actual (véanse gráficos 2.1 a 2.6).

Variable	Laborable	Sábado	Festivo
Carreras por taxi y hora	1,89	1,74	1,58
Duración de las carreras (minutos)	12,54	10,36	10,66
Tiempo de espera entre carreras (minutos)	19,55	25,78	27,95
Longitud de las carreras (km)	4,65	4,42	4,91
Recorrido vacío entre carreras (km)	4,07	4,37	3,80
Velocidad de las carreras (km/h)	22,56	25,34	27,81

Los taxis hacen cada hora de trabajo un promedio de 1,89 carreras en laborables, 1,74 en sábados y 1,58 en festivos (con valores decrecientes según el tipo de día), con una duración de las carreras de 12,54 minutos, 10,36 minutos y 10,66 minutos y un tiempo entre carrera y carrera de 19,55 minutos, 25,78 minutos y 27,95 minutos (valores crecientes según el tipo de día).

El recorrido medio de las carreras es de 4,65 km en laborables, 4,42 km en sábados y 4,91 km en festivos. Se trata de recorridos más bien cortos, consecuencia, posiblemente, de los niveles tarifarios del taxi.

La velocidad media de las carreras asciende a 22,56 km/h en laborables y aumenta en sábados hasta los 25,34 km/h y en festivos hasta los 27,81 km/h.

2.1.2. DÍAS ANUALES DE TRABAJO

Contando con el sistema de descansos obligatorios y con que cada taxi no trabaja durante otros 20-25 días laborables al año (10-15 días por vacaciones y otros 10 días por averías, etc.), ni durante 2 sábados ni 2 domingos (por vacaciones), el número anual de días de trabajo es el siguiente:



LIBRO BLANCO DEL TAXI EN EL ÁREA UNIFICADA DE MADRID
Documento de Síntesis

GRÁFICO 2.1

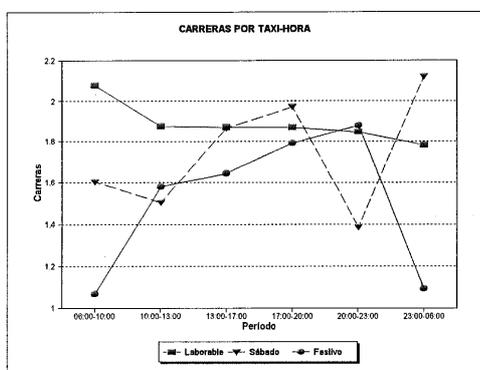


GRÁFICO 2.2

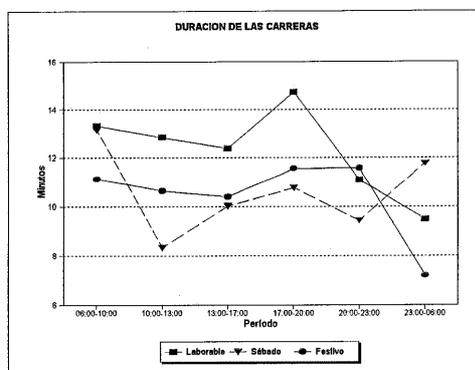


GRÁFICO 2.3

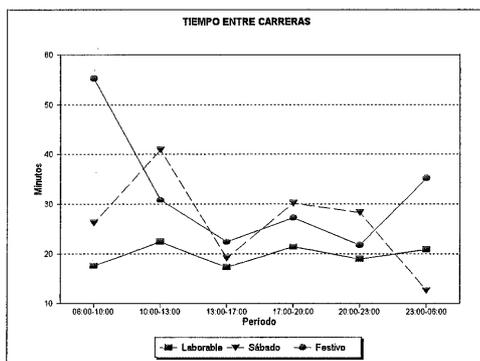


GRÁFICO 2.4

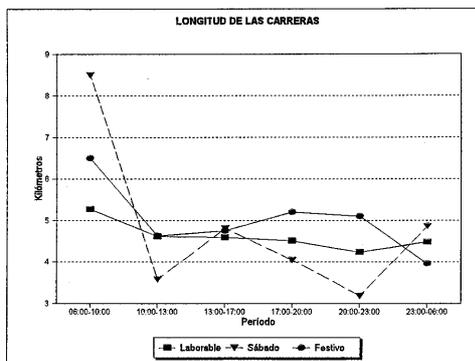




GRÁFICO 2.5

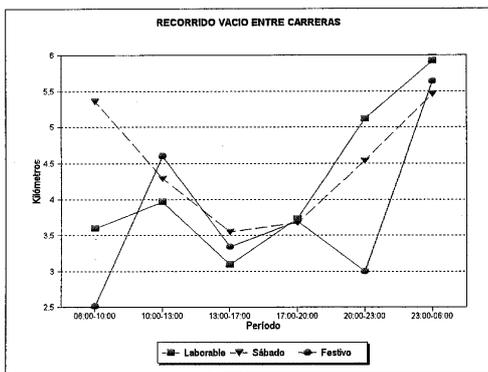
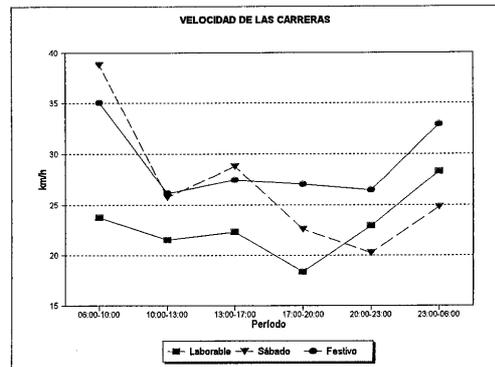


GRÁFICO 2.6





Tipo de día	Días trabajados por taxi
Laborables	183,2
Sábados	28,8
Festivos	34,1
Total	246,1

2.1.3. TAXIS DISPONIBLES EN SERVICIO

Contando con el sistema de descansos obligatorios y con los días de vacación y fuera de servicio, puede calcularse el número de taxis disponibles para el servicio en laborables, sábados y festivos.

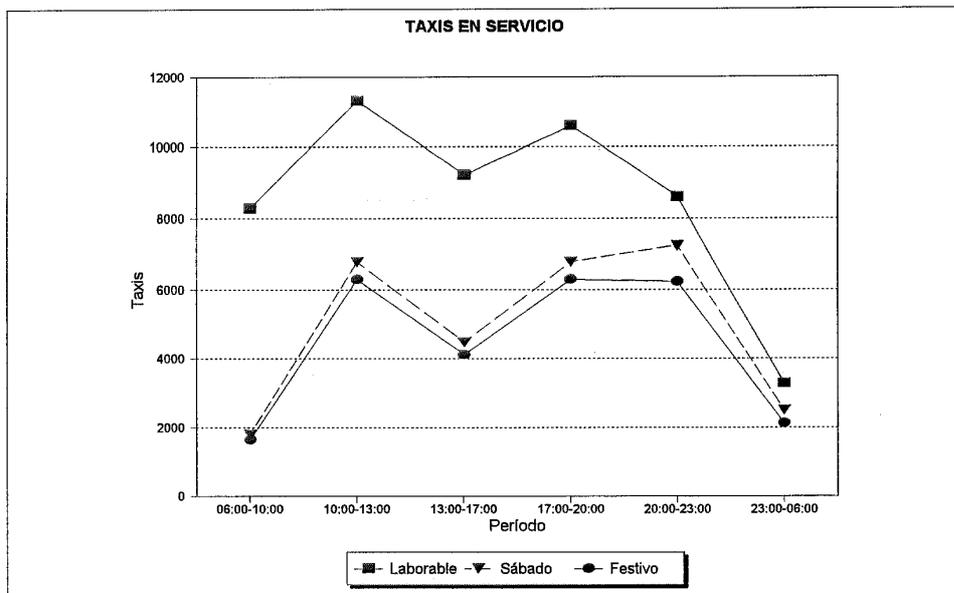
A su vez, teniendo en cuenta las proporciones de taxis que trabajan en sábados y festivos se calcula también el número de taxis en servicio cada día (véase gráfico 2.7):

Día	Taxis aptos en un día			Taxis en servicio en un día		
	Total	Un turno	Dos turnos	Total	Un turno	Dos turnos
Laborable	11.800	8.000	3.800	11.800	8.000	3.800
Sábado	14.850	10.060	4.790	9.700	6.571	3.129
- Descanso (trabaja a partir 20:00 h)	7.425	5.030	2.395	2.574	1.744	830
- No descanso	7.425	5.030	2.395	7.126	4.827	2.299
Festivo	14.850	10.060	4.790	8.500	5.758	2.742
- Descanso (trabaja a partir 20:00 h)	7.425	5.030	2.395	1.760	1.192	568
- No descanso	7.425	5.030	2.395	6.740	4.566	2.174

En laborables prestan servicio 11.800 taxis en total (8.000 en régimen de un turno y 3.800 en dos turnos). En sábados, el número de taxis en servicio se reduce un 18% con respecto a los laborables y desciende a los 9.700 (6.571 con un turno y 3.129 con dos turnos) y en festivos los taxis funcionando se reducen un 28% con respecto los laborables y un 12% en relación con los sábados, disminuyendo hasta los 8.500 (5.728 con un turno y 2.742 con dos turnos).



GRÁFICO 2.7





2.1.4. HORAS DE TRABAJO DE UN TAXI

Las horas de trabajo de un taxi son las siguientes:

Día	Nº de días	Horas diarias un taxi		Horas anuales un taxi		
		Un turno	Dos turnos	Un turno	Dos turnos	Taxi medio
Laborable	183,2	12,9	22,2	2.363	4.067	2.913
Sábado	28,8	9,0	14,3	259	412	308
- Descanso (trabaja a partir 20:00 h)	7,1	6,0	6,0	43	43	43
- No descanso	21,7	10,0	17,0	216	369	265
Festivo	34,1	9,2	14,7	314	501	374
- Descanso (trabaja a partir 20:00 h)	7,1	6,0	6,0	43	43	43
- No descanso	27,0	10,0	17,0	270	459	331
Total	246,1			2.936	4.980	3.595

Estos valores indican que los taxis trabajan en Madrid alrededor de 3.000 horas anuales los de un turno y 5.000 h anuales los de dos turnos. El 80% de esas horas las realizan en laborables los de un turno y el 82% los de dos turnos.

El elevado número de horas anuales de trabajo de los taxistas es una característica tradicionalmente inherente a su actividad, al igual que ocurre en otras muchas actividades económicas que se fundamentan en trabajadores autónomos (por ejemplo, los bares y cafeterías).

Cabe pensar, por tanto, que ésta es una característica evidentemente negativa, pero que se ve superada por otras positivas (de independencia jerárquica y funcional, libertad de horarios, expectativas de justificación de unas ciertas retribuciones, etc.), lo que explicaría que anualmente existan 700 personas dispuestas a entrar en este Sector en las condiciones citadas y pagando un precio de 7 M PTA por ello.

2.1.5. TIEMPO LIBRE Y TIEMPO OCUPADO

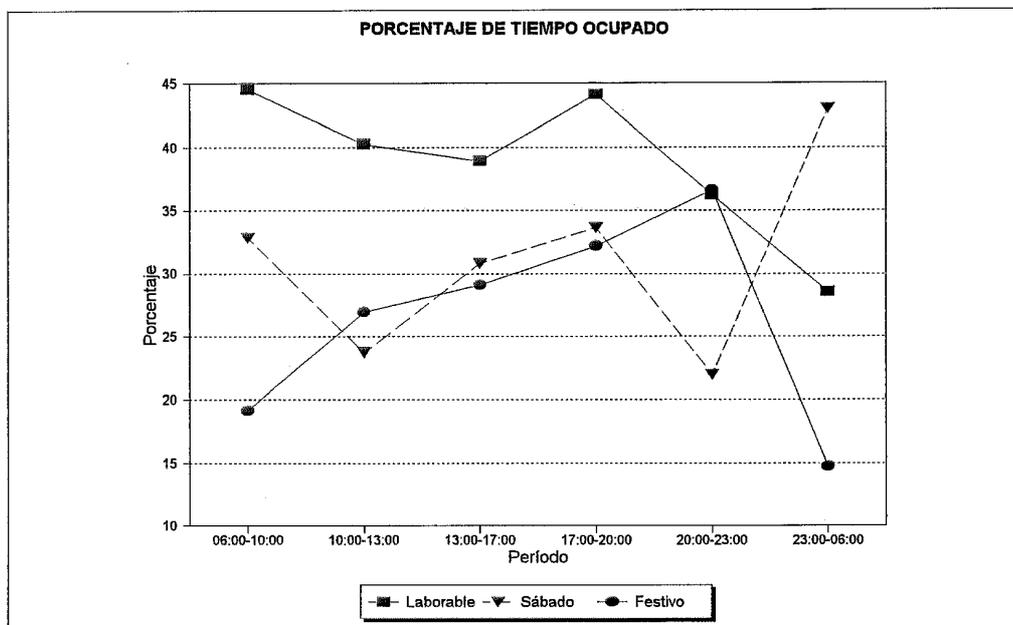
Las proporciones de tiempo ocupado frente a tiempo total son (véase gráfico 2.8):

Porcentaje de tiempo ocupado	Laborable	Sábado	Festivo
	39,4	30,4	27,8



La distribución por períodos presenta en laborables un máximo absoluto a primeras horas de la mañana (de 6:00 a 10:00 h, con el 44,5%), existiendo otra punta muy similar por la tarde (de 17:00 a 20:00 h) con el 44,2%.

GRÁFICO 2.8





Los dos períodos intermedios a esos dos son períodos valle (con un descenso algo más acusado el mediodía que por la mañana), con ocupaciones del 40% y 38%. A partir de las 20:00 h la ocupación desciende hasta valores del 36,2% de 20:00 a 23:00 h y del 28,6% (el mínimo absoluto) por la noche, de 23:00 a 6:00 h.

Los sábados y festivos las ocupaciones en tiempo son, en general, significativamente inferiores a las de laborable. A primeras horas de la mañana la ocupación en festivos es muy pequeña (del 19,1%). De 10:00 a 20:00 h las ocupaciones en esos dos tipos de día son bastante similares. De 20:00 a 23:00 h los domingos la ocupación asciende hasta niveles parecidos a los de laborable (descendiendo por el contrario la ocupación en festivos), mientras que en horas nocturnas es en sábados cuando la ocupación asciende por encima incluso de la de laborables, mientras que la de festivos se reduce hasta el 14,8%.

2.1.6. CARRERAS DIARIAS POR TAXI

Teniendo en cuenta los valores anteriores y el número de horas de servicio de los taxis, se puede calcular el número diario de carreras por vehículo como se indica a continuación:

Taxi	Laborable		Sábado		Festivo	
	Horas	Carreras	Horas	Carreras	Horas	Carreras
Un turno	12,9	24,4	9,0	15,7	9,2	14,5
Dos turnos	22,2	42,0	14,3	24,9	14,7	23,2

2.1.7. CARRERAS DIARIAS REALIZADAS POR TODOS LOS TAXIS

Teniendo en cuenta el número de taxis en servicio en cada período se puede obtener el número de carreras totales por tipo de día (véase gráfico 2.9).

Carreras diarias todo el parque	Laborable	Sábado	Festivo
	349.651	183.435	149.300

Por su parte, el gráfico 2.10 recoge la distribución horaria del número de carreras realizadas en día laborable por el conjunto del parque y compara estos valores con los del número de taxis en servicio.

Ambas curvas representan formas prácticamente iguales, lo que, de un lado, puede explicarse por el hecho de que se trata de un servicio discrecional a la demanda, aunque, de otra parte, también revela una buena adecuación de la oferta a la demanda a lo largo del día.

2.1.8. CARRERAS ANUALES

A partir de los valores diarios se obtiene un total de 101,726 M de carreras anuales realizadas por el Sector del Taxi en Madrid.



GRÁFICO 2.9

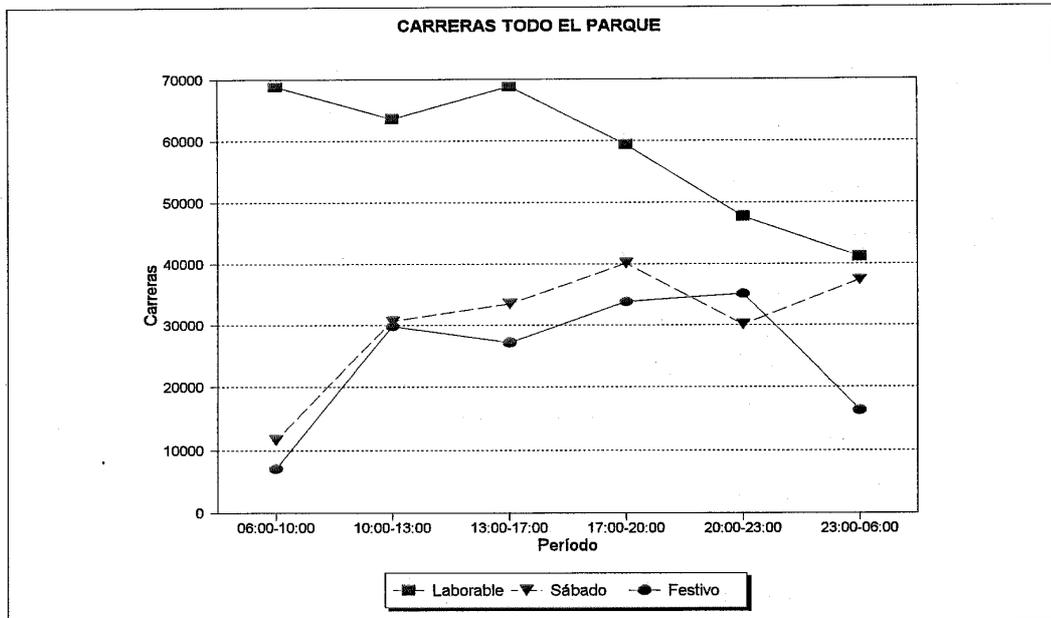
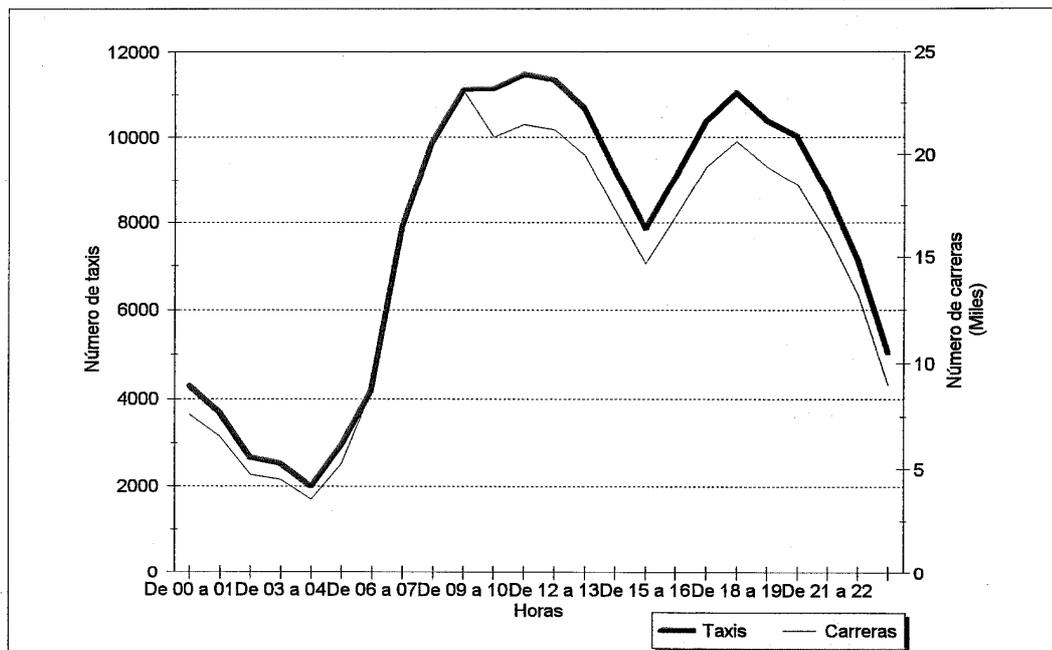


GRÁFICO 2.10

TAXIS EN SERVICIO Y CARRERAS EN DÍA LABORABLE





2.1.9. KILÓMETROS DIARIOS RECORRIDOS POR EL CONJUNTO DE LOS TAXIS

El número de kilómetros ocupados y en vacío recorridos diariamente por todos los taxis, puede expresarse como sigue:

Kilómetros recorridos por todos los taxis				
Día	Totales	Ocupado	Vacío	% ocupado
Laborable	3.050.072	1.627.437	1.422.635	53,36
Sábado	1.611.032	810.033	800.999	50,28
Festivo	1.300.400	732.612	567.788	56,34

Los porcentajes de kilómetros ocupados frente a kilómetros totales resultan ser del 53,4% en laborables, 50,3% en sábados y 56,3% en festivos. El gráfico 2.11 recoge una representación de la distribución por períodos.

2.1.10. KILÓMETROS DIARIOS RECORRIDOS POR TAXI

- *Taxi medio*

Los kilómetros ocupados y en vacío recorridos diariamente por el taxi medio son los siguientes:

Kilómetros taxi medio				
Día	Totales	Ocupado	Vacío	% ocupado
Laborable	258	138	121	53,36
Sábado	166	84	83	50,28
Festivo	153	86	67	56,34

El promedio de kilómetros recorridos en laborable por el taxi medio es de 258 km (con un 53,36% de ocupación), en sábado 166 km (con un 50,28% de ocupación) y en festivo 152 km (con un 56,34% de ocupación).

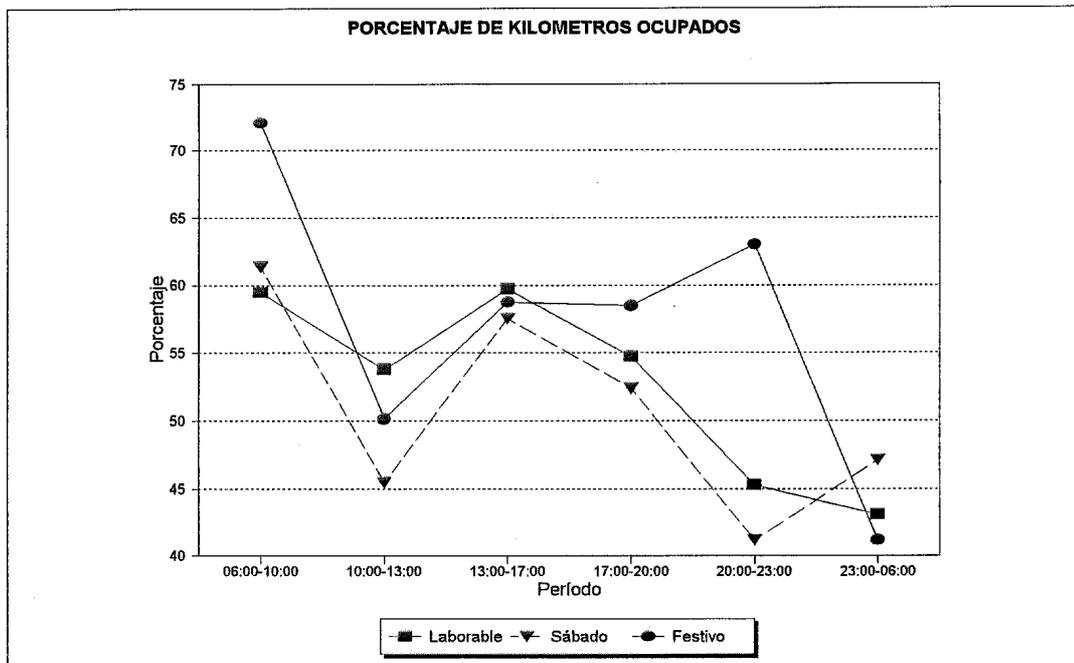
- *Taxis de 1 y 2 turnos de trabajo*

Los kilómetros diarios totales recorridos por los taxis con 1 y 2 turnos de trabajo son los siguientes:

Taxi	Km diarios totales					
	Laborable	% ocup.	Sábado	% ocup.	Festivo	% ocup.
Un turno	212	53,4	138	50,3	126	56,3
Dos turnos	366	53,4	219	50,3	202	56,3
Taxi medio	258	53,4	166	50,3	152	56,3



GRÁFICO 2.11





2.1.11. KILÓMETROS ANUALES

- **Todo el parque**

Los kilómetros anuales recorridos por el conjunto del parque son 887,769 M.

- **Kilómetros anuales por vehículo**

Dividiendo el valor anterior por 15.500 taxis resulta un promedio de 57.275 km/año por taxi que, a su vez, puede descomponerse como sigue:

Taxi	km anuales totales
Un turno	46.682
Dos turnos	79.520
Taxi medio	57.275

2.1.12. CUADRO RESUMEN

Seguidamente se incluye un cuadro resumen que recoge los principales valores referidos a los aspectos funcionales del Sector.

A. Índices característicos			
Índice	Laborable	Sábado	Festivo
Carreras por taxi y hora	1,89	1,74	1,58
Duración de las carreras (minutos)	12,54	10,36	10,66
Tiempo de espera entre carreras (minutos)	19,55	25,78	27,95
Longitud de las carreras (km)	4,65	4,42	4,91
Recorrido vacío entre carreras (km)	4,07	4,37	3,80
Velocidad de las carreras (km/h)	22,56	25,34	27,81



LIBRO BLANCO DEL TAXI EN EL ÁREA UNIFICADA DE MADRID
Documento de Síntesis

B. Tiempo de trabajo				
Variable	Laborable	Sábado	Festivo	Total
Días de trabajo por taxi	183,2	28,8	34,1	246,1
Horas diarias de trabajo				
* 1 turno	12,9	9,0	9,2	
* 2 turnos	22,2	14,3	14,7	
Horas anuales de trabajo				
* 1 turno	2.363	259	314	2.963
* 2 turnos	4.067	412	501	4.980
Taxis en servicio	11.800	9.700	8.500	
* 1 turno	8.000	6.571	5.758	
* 2 turnos	3.800	3.129	2.742	
Porcentaje de tiempo ocupado	39,4	30,4	27,8	

C. Producción				
Variable	Laborable	Sábado	Festivo	Total
Carreras diarias por taxi				
* 1 turno	24,4	15,7	14,5	
* 2 turnos	42,0	24,9	23,2	
Kilómetros totales diarios				
* 1 turno	212	138	126	
* 2 turnos	366	219	202	
Porcentaje de km ocupados	53,4	50,3	56,3	
Kilómetros anuales por taxi				
* 1 turno				46.682
* 2 turnos				79.520



2.2. ASPECTOS ECONÓMICOS. DISTORSIONES DEL MERCADO

2.1.1. TARIFAS. COMPARACIÓN CON OTRAS CIUDADES

- *Conjunto nacional*

Las tarifas vigentes en Madrid durante 1995 sitúan a esta ciudad en los puestos siguientes de la clasificación nacional (55 ciudades).

Tarifa normal en laborable (1995)	Lugar en clasificación nacional	PTA 1995		
		Madrid	Media española	Diferencia (%)
Bajada de bandera	18º	170	147,8	15,0
Kilómetros	18º	80	76,4	4,7
Hora de espera	40º	1.650	1.723,8	-4,3
Precio carrera-tipo laborable (sin suplementos)		675,0	641,0	5,3

- *“Grupo de los siete”*

Reduciendo la comparación al llamado “grupo de los siete” (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga y Bilbao), se obtiene:

Tarifa normal en laborable (1995)	PTA 1995		
	Madrid	“Grupo de los siete”	Diferencia (%)
Bajada de bandera	170	141,6	20,1
Kilómetros	80	77,4	3,4
Hora de espera	1.650	1.809,3	-8,8
Precio carrera-tipo	675,0	647,3	4,3

- *Evolución 1988-95*

De acuerdo con el estudio realizado en 1988 por el Ministerio de Transportes y la Comunidad de Madrid, las tarifas del taxi en Madrid han evolucionado de la forma siguiente:



Tarifa (PTA)	1988	1995	Variación (%)	Variación IPC (%)
Bajada de bandera	90	170	88,9	
km recorrido	40	80	100,0	47,4
Hora espera	1.040	1.650	58,7	
Carrera media en laborable (sin suplementos)	417	686	64,5	

Como puede apreciarse, todos los conceptos tarifarios han experimentado un fuerte aumento en el período 1988-95, en niveles significativamente superiores al aumento del índice de precios al consumo en ese mismo período. Como resultado final de todo ello, el precio de la carrera media ha ascendido un 64,5% frente al 47,4% del IPC.

- **Conclusión**

Las tarifas del taxi en Madrid resultan actualmente del orden de un 5% más caras que en el conjunto nacional y que en el llamado "grupo de los siete", lo cual no ha de extrañar ya que en los últimos 7 años han experimentado un crecimiento de 17 puntos por encima del IPC (para juzgar mejor este crecimiento puede tenerse en cuenta que el combustible ha experimentado una subida en ese mismo período de 12,2 puntos por encima del IPC y que el precio de los vehículos lo ha hecho 19,8 puntos por debajo):

Producto	Precio (PTA)		
	1988	1995	Variación (%)
Carrera media	417	686	64,5
Gas-oil	55	87,8	58,6
Renault-21	1.575.000	2.010.000	27,6
IPC			47,4

La evolución de estos precios ha de plantearse, por tanto, con una gran dosis de reflexión para no radicalizar a la demanda en este aspecto (con ciertos niveles de precio, la elasticidad de la demanda es tal que una bajada de tarifas podría producir un aumento de la recaudación).

La rentabilidad económica de la explotación hay que buscarla, por tanto, más que en la práctica continuada de subida de los precios, en la mejora de la competitividad, con el consiguiente aumento de ingresos por la estimulación de la demanda y la disminución de los costes por la racionalización de la gestión y búsqueda de economías de escala.



2.2.2. INGRESOS DE LA EXPLOTACIÓN

Seguidamente se recogen los valores característicos relativos a los ingresos de la explotación:

A. Valores unitarios			
Indice	Laborable	Sábado	Festivo
Recaudación por hora total trabajada (PTA)	1.429	1.209	1.386
Recaudación por carrera	730,24	669,15	852,11
* Taxímetro (%)	92,4	91,8	77,9
* Suplementos (%)	7,6	8,2	22,1

B. Valores diarios por taxista			
Recaudación diaria por vehículo (PTA)	Laborable	Sábado	Festivo
*1 turno	17.818	10.506	12.356
* 2 turnos	30.670	16.662	19.769

C. Valores anuales por taxista				
Recaudación anual por vehículo (M PTA)	Laborable	Sábado	Festivo	Total
*1 turno	3,37	0,32	0,43	4,12
* 2 turnos	5,80	0,50	0,70	7,00

D. Valor anual todos los taxis				
Recaudación anual todos los taxis (M PTA)	Laborable	Sábado	Festivo	Total
*1 turno	35.377	3.299	4.555	43.231
* 2 turnos	29.001	2.493	3.476	34.970
Total parque	64.378	5.792	8.031	78.201



2.2.3. GASTOS DE EXPLOTACIÓN POR VEHÍCULO

Seguidamente se detallan los gastos de la explotación por vehículo descompuestos en fijos y variables:

Gastos de explotación (M PTA 1995) (*)	
Conceptos básicos	
Fijos	
* Amortización y gastos financieros (**)	0,43
* Seguro	0,23
* Gastos administrativos	0,04
* Gastos de personal (sólo en vehículos con asalariado)	1,59
Variables	
* Combustible (PTA/km)	6,13
* Lubricantes y otros (PTA/km)	2,00
* Reparaciones (PTA/taxi) (según encuesta a taxistas)	175,469
* Imprevistos (%)	10,00
Valores por vehículo	
Fijos	
* 1 turno	0,70
* 2 turnos (incluido el coste del personal asalariado)	2,29
Variables	
* 1 turno	0,61
* 2 turnos	0,90
Fiscales	
* 1 turno	0,06
* 2 turnos	0,12
Totales	
* 1 turno	1,37
* 2 turnos (incluido el coste del personal asalariado)	3,31

(*) Los gastos de explotación no incluyen la retribución del titular de la licencia, que se obtiene como diferencia entre ingresos y gastos de la explotación.

(**) Se adoptan valores iguales en vehículos de 1 y 2 turnos de trabajo, dada la escasa diferencia en la vida media de los vehículos (encuesta a taxistas)



2.2.4. CUENTA DE EXPLOTACIÓN

- **Valores obtenidos**

Los valores anteriores permiten establecer la siguiente cuenta de explotación del Sector:

Cuenta de explotación anual (M PTA)	Vehículos con 1 turno	Vehículos con 2 turnos
Ingresos de explotación	4,12	7,00
Gastos de explotación	1,37	3,31
Resultado (retribución titular licencia)	2,75	3,69

- **Retribución que puede justificar el titular de la licencia**

La retribución que puede justificar el titular de la licencia, por su propio trabajo puede expresarse en los términos siguientes:

Retribución de los taxistas	Vehículos con 1 turno	Vehículos con 2 turnos
Valor anual (M PTA)	2,75	3,69
Valor mensual (12 mensualidades)	229.000	308.000

Por tanto, un taxista con vehículo trabajando en régimen de un sólo turno justifica unos ingresos brutos anuales de 2,75 M PTA equivalentes a un salario de 229.000 PTA/mes en 12 mensualidades. En los vehículos con dos turnos de trabajo esos valores ascienden a 3,69 M PTA/año y 308.000 PTA/mes.

- **Comparación con años anteriores**

La comparación de estos valores con los que se obtuvieron en el estudio realizado por el Ministerio de Transportes y la Comunidad de Madrid en 1988 es la siguiente:

Retribución anual del titular	Vehículos con 1 turno	Vehículos con 2 turnos
Libro Blanco (1995)	2,75	3,69
Estudio Ministerio-Comunidad (1988)	1,80	2,20
Variación 1988-1995 (%)	52,80	67,70
Variación IPC 1988-1995 (%)	47,4	



De acuerdo con estos valores, lo que un taxista puede justificar como retribución bruta anual por su trabajo ha experimentado en el período 1988-95 un aumento del 52,8% en vehículos con un turno de trabajo y del 67,6% en vehículos con dos turnos de trabajo. Ambos valores resultan significativamente superiores al aumento del IPC en esos siete años y parecen estar condicionados en gran medida por el 64% de aumento del precio de la carrera media en laborable en ese mismo período.

Esta valoración hay que relativizarla, sin embargo, por el hecho de que se estén comparando cantidades que puede que no sean del todo homogéneas en cuanto a la fuente de información y metodología de cálculo utilizadas, aunque resulta bastante reveladora en cuanto a la evolución de la marcha económica del Sector.

Refiriendo este análisis a los últimos años se obtiene:

Año	Retribución anual del titular (PTA)
1993	2.493.000
1994	2.075.000
1995	2.156.000

1994/1993	0,832
1995/1994	1,039
1995/1993	0,865

Es decir, en 1994 el beneficio de la explotación descendió un 16,8% respecto de 1993. En 1995 se recuperó un 3,9% y el balance final del período 1993-95 es de una pérdida de beneficio del 13,5%.

Estos resultados muestran una tendencia decreciente (salvo un pequeño repunte observado a partir del segundo trimestre de 1995) que en términos de facturación del Sector representan un descenso acumulativo anual del 5,3% en el período 1992-95 (23% en el conjunto del período).

- **Retribuciones obtenidas en otros estudios**

La comparación de los valores calculados en este estudio con los obtenidos en otros estudios sobre el Sector del Taxi realizados en España en los últimos años ofrece los siguientes resultados:



Beneficio de la explotación	M PTA corrientes	M PTA de 1995
Murcia (1985)	0,70	1,30
Pamplona (1986)	1,7	2,8
Madrid (1988)		
Un turno	1,8	2,7
Dos turnos	2,2	3,2
Vigo (1989)		
Un turno	2,2	3,1
Dos turnos	3,1	3,7
Murcia (1994)		
Un turno	1,7	1,8
Dos turnos	2,5	2,6
Madrid (1995)		
Un turno	2,8	2,8
Dos turnos	3,7	3,7

En pesetas constantes, y salvando las diferencias metodológicas de cada estudio en particular, se observa que los resultados de Madrid en 1995 se encuentran en la misma línea que los resultados del estudio en 1988 (en pesetas de 1987) y que los del estudio de Pamplona. A su vez, son inferiores a los resultados del estudio de Vigo y superiores a los de los dos estudios de Murcia.

A la vista de estos valores puede concluirse que los resultados de Madrid en 1995 se encuentran en un lugar intermedio, acaso más del lado del extremo alto (Vigo y Pamplona) que del extremo bajo (Murcia).

- **Retribuciones en profesiones similares**

La pregunta de ¿cuánto ha de ganar un taxista? es una de las claves principales sobre las que descansa el principio general de dimensionamiento de la oferta, referido al justo equilibrio entre la calidad del servicio y la rentabilidad económica de las explotaciones.

Un taxista es, en principio, una persona que, dentro de sus posibilidades profesionales, ha optado libremente por esa actividad y en muchas ocasiones, incluso, pagando un precio relativamente alto (el precio de la licencia) por acceder a dicha profesión. Desde este punto de vista sería un error trasladar el debate al terreno del mercado de los asalariados en el sector transporte de



viajeros, ya que no existe ninguna interrelación funcional ni dependencia entre ambos y cada uno (como autónomo o asalariado) presenta sus singularidades propias.

Sin embargo, el análisis comparado con las retribuciones de los asalariados en el sector del transporte de viajeros puede constituir una referencia válida y digna de ser tenida en cuenta a la hora de valorar las retribuciones que la cuenta de explotación permite justificar a los taxistas de Madrid.

Seguidamente se recogen algunos valores de referencia:

Retribución bruta anual (1995) (M PTA)	
Conductor EMT	2,66
Conductor Metro	2,80
Conductor Ayuntamiento Madrid	2,95
Conductor autobús empresa privada	1,85
Taxista de Madrid (1 turno de trabajo)	2,75
Taxista de Madrid (2 turnos de trabajo)	3,69

Las cantidades correspondientes a los cuatro tipos de asalariados referidas en el cuadro son cantidades brutas anuales con la jornada laboral oficial y sin considerar ningún plus de antigüedad.

Las cantidades correspondientes a los taxistas son también cantidades brutas anuales.

Para que la comparación no se vea influida por el diferente tratamiento de los costes de Seguridad Social en trabajadores asalariados y autónomos, se han calculado los valores siguientes descontando las cantidades correspondientes a la Seguridad Social:

Retribución bruta anual sin Seguridad Social (1995) (M PTA)	
Conductor EMT	2,50
Conductor Metro	2,63
Chófer Ayuntamiento Madrid	2,77
Conductor autobús empresa privada	1,74
Taxista de Madrid (1 turno de trabajo)	2,39
Taxista de Madrid (2 turnos de trabajo)	3,33

La retribución horaria, debido al muy diferente número de horas anuales de trabajo, resulta ser la siguiente: 917 PTA/h para titulares con 1 turno de trabajo, 1.230 PTA/h para titulares con 2



turnos de trabajo y un abanico entre 1.028 PTA/h - 1.639 PTA/h para los asalariados considerados.

Los valores correspondientes al Sector del Taxi están condicionados por el carácter autónomo de su actividad, al igual que está ocurriendo en un buen número de actividades urbanas diferentes (comercio, bares, cafeterías, etc.), que de una situación muy satisfactoria a primeros de los años 90 han pasado a una situación peor en la actualidad (con reducción del número de empleados, con aumento del número de horas de trabajo de los propietarios que, en ocasiones han de comprometer al resto de la familia para sacar el negocio adelante, y con disminución de los márgenes comerciales), lo que ha llevado a la desaparición de buen número de negocios de este tipo.

Sin que, como ya se ha indicado, la comparación tenga otro valor que el de la mera referencia orientativa, estos valores sitúan la retribución justificable por los taxistas en una posición de la que no cabe deducir ninguna consecuencia de carácter negativo para los profesionales del taxi de Madrid.

- ***Lo que opinan los propios taxistas***

De la encuesta a taxistas se desprende que la retribución neta mensual (con 14 pagas) que debería poder justificar un taxista asciende a 250.000 PTA. Añadiendo a este valor 30.000 PTA en concepto de Seguridad Social y teniendo en cuenta un 10% de IRPF, resultaría una cantidad bruta anual en torno a los 4,3 M PTA.

Este valor puede ser asumible entendiéndolo como valor-objetivo cuya consecución se plantea el taxista, pero queda fuera de toda realidad económica razonable, lo cual no ha de extrañar dado que se trata de una pregunta formulada directamente al interesado.

Únicamente en la ciudad de Vigo se estarían obteniendo, de acuerdo con el estudio citado, resultados económicos de la explotación de ese orden de magnitud. Sin embargo, hay que tener en cuenta que en 1990, como consecuencia de dicho estudio, el Ayuntamiento de la ciudad inició un expediente para la concesión de 100 nuevas licencias.

2.2.5. EL MERCADO DE LICENCIAS

En Madrid, el fenómeno de la compraventa de licencias adquiere una especial relevancia. La Ordenanza Municipal (de 1979) se refiere a este aspecto en unos términos que, de hecho, dan lugar a dos situaciones diferentes:

- El traspaso de licencia por cese de actividad puede realizarse a partir de los 5 años de antigüedad a un conductor asalariado con una antigüedad mínima de 1 año.
- El traspaso de licencia por jubilación o fallecimiento puede realizarse a un conductor asalariado sin que éste tenga que acreditar una cierta antigüedad mínima como tal.

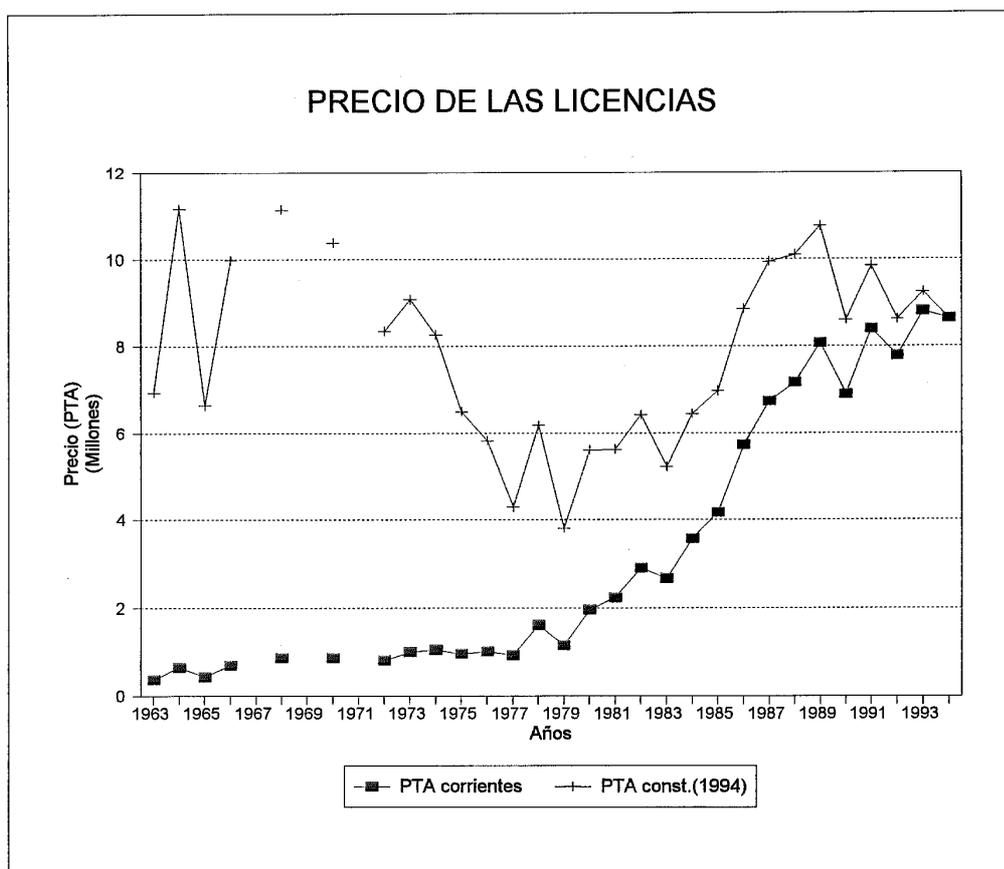
El precio, en el primer caso, ronda los 7,5 M PTA y, en el segundo supuesto, los 8,5 M PTA.



Teniendo en cuenta que anualmente se producen del orden de 700 transferencias, puede afirmarse que el mercado de compraventa de licencias de taxi mueve en Madrid alrededor de 5.500 M PTA al año.

A partir de la encuesta a Taxistas puede analizarse la evolución del precio de las licencias desde 1963 (fecha que corresponde a la compra más antigua detectada en la encuesta) hasta 1994. Los valores resultantes en pesetas de cada año y en pesetas constantes de 1994 figuran representados en el gráfico 2.12.

GRÁFICO 2.12



1967, 1969 y 1971 sin datos



En pesetas constantes se observa, en primer lugar, un período de 16 años (1963-79), con una tendencia decreciente desde los 10 M PTA hasta los 4 M PTA (en este período tuvieron lugar los grandes aumentos del número de licencias de finales de los 60 y años 70). A continuación se aprecia un segundo período de 10 años (1979-89) con una tónica ascendente hasta recuperar el nivel inicial de 10-11 M PTA (coincide este período con el de contingentación del número de licencias). Finalmente se observa un tercer período de 5 años (1989-94), con una tónica descendente, desde los 10 M PTA hasta los 8,5 M PTA (aunque se trata de un período bastante corto, en el que la tendencia negativa puede quedar absorbida por una tendencia general de signo opuesto dentro de un período más amplio, coincide con los momentos de desaceleración y recesión económica experimentados en los últimos años en España).

Dado el origen de esta plusvalía, que reside en la colectividad (contingentación de licencias y aumentos tarifarios), se entiende que la persistencia de este mercado no resulte económicamente justa. Realmente, esta situación supone que el coste de la regulación se distribuye entre un mayor número de personas que los beneficios derivados de la misma, dando lugar a una transferencia de rentas no deseable desde el sector público al privado, con una reducción del excedente del consumidor.

En cualquier caso, éste es un indicador de la marcha del Sector y de sus expectativas económicas que constituye un apoyo objetivo para enjuiciar de manera imparcial la situación en cada momento, al igual que puede ocurrir con el precio de los traspasos en otro tipo de actividades económicas.

2.3. ASPECTOS DE CALIDAD DE SERVICIO. TIEMPO DE ESPERA A UN TAXI LIBRE EN LA CALLE

2.3.1. OFERTA DE SERVICIO

- *Valores absolutos*

El Área Unificada de Madrid acumula un total de 15.505 licencias de taxi, que sirven a un conjunto poblacional de 10 municipios con 4.009.709 habitantes (población de hecho según el censo de 1991):

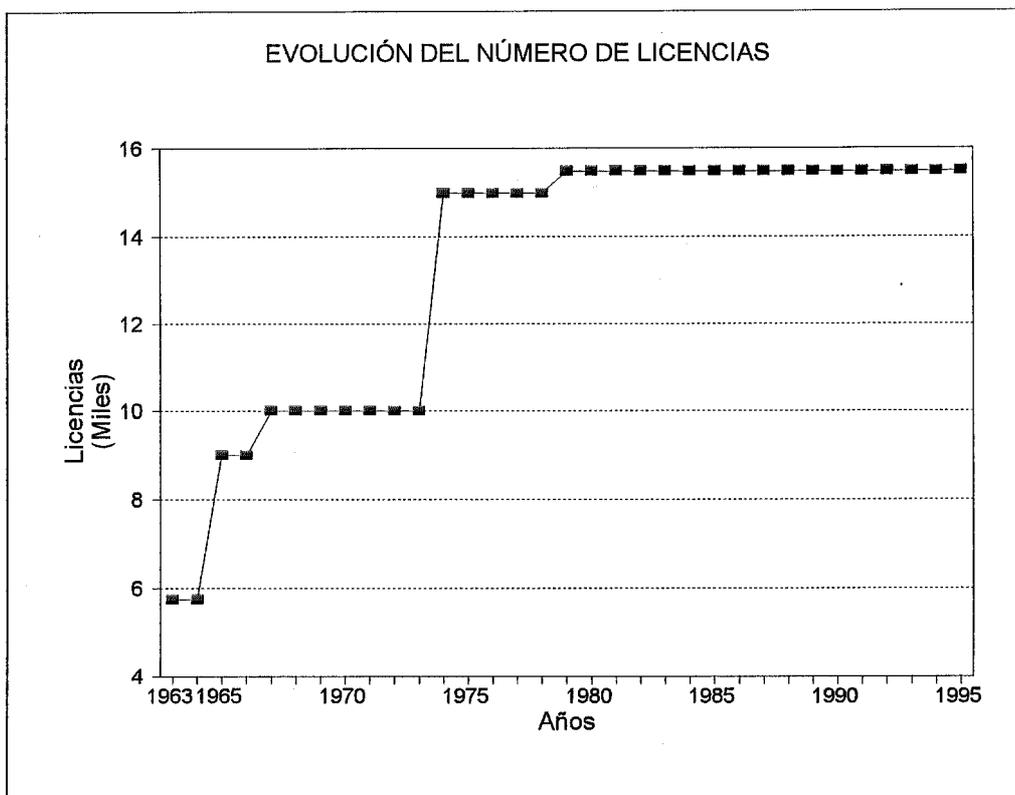
Área Unificada (15.505 licencias)	Población de hecho (Censo 1991)
Madrid	3.084.673
Alcobendas	78.916
Alcorcón	140.245
Coslada	73.844
Getafe	139.500
Leganés	171.907



Área Unificada (15.505 licencias)	Población de hecho (Censo 1991)
Móstoles	193.056
Pozuelo de Alarcón	48.297
San Fernando de Henares	25.477
San Sebastián de los Reyes	53.794
Total	4.009.709

Seguidamente se presenta la evolución temporal del número de licencias, referida a los años en los que este número varió (véase gráfico 2.13).

GRÁFICO 2.13





Año	Licencias	Aumento (%)
1963	5.750	-
1965	9.000	56,52
1967	10.000	11,11
1974	15.000	50,00
1979	15.500	3,33
1985	15.505	0,03

En los últimos 32 años el número de licencias ha pasado de 5.750 a 15.505, es decir, se ha multiplicado por 2,7. Los aumentos más notables se han registrado en 1965 (de 5.750 a 9.000 licencias, es decir, un 56,5%) y en 1974 (de 10.000 a 15.000 licencias, es decir, un 50%).

Sobre la oferta de servicio pueden realizarse, no obstante, algunas consideraciones en orden a una mayor precisión. Teniendo en cuenta el sistema de descansos obligatorios (que suponen reducir en un 20% el número de licencias en la calle en día laborable) y el número de vehículos que doblan turno de trabajo (según valores que se recogen en los capítulos 8 y 9 siguientes) se obtiene un total de unas 190.000 horas de servicio en laborable, como valor más indicativo de la oferta de servicio disponible.

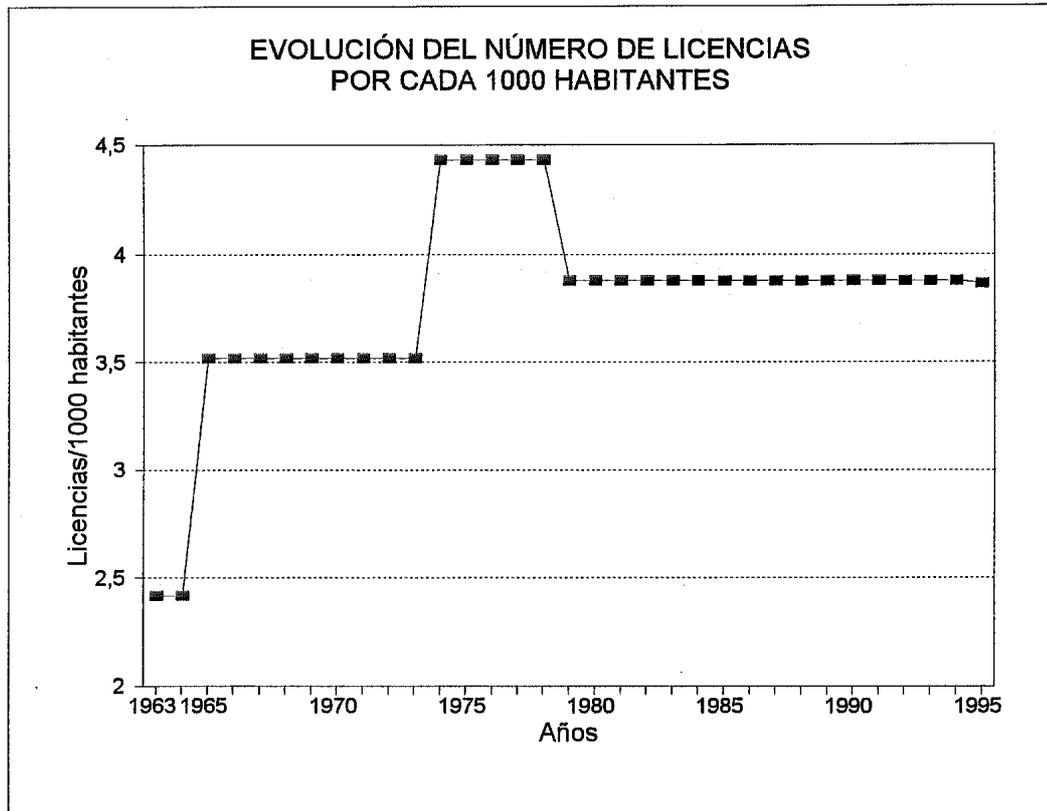
- **Valores relativos**

El Área Unificada de Madrid presenta un índice relativo de 3,867 licencias por cada 1.000 habitantes. Este índice ha de tomarse como meramente orientativo de la relación existente entre la oferta y la demanda, ya que, aun siendo la población una de las variables más influyentes en la demanda, no es la única, teniendo una importancia variable según los casos, pero siempre significativa, otros aspectos y, sobre todo, los relacionados con los niveles de actividad económica.

La evolución del índice de licencias por habitante en Madrid ha sido la siguiente (valores referidos únicamente a los años en que se modificó el número de licencias) (véase gráfico 2.14):



GRÁFICO 2.14



Año	Licencias	Población de hecho	Licencias/1.000 hab.
1963	5.750	2.378.934	2,417
1965	9.000	2.558.583	3,518
1967	10.000	2.866.728	3,488
1974	15.000	3.386.440	4,429
1979	15.500	3.995.393	3,879
1995	15.505	4.009.709	3,867



En todo caso, el índice de licencias por habitante admite una matización que altera su valor nominal disminuyéndolo en función de que debido a la organización del servicio, de lunes a viernes operan en Madrid 4/5 del total de licencias, al haberse establecido un día de libranza obligatoria para todas las licencias dentro de esos cinco días. Por este motivo, el índice efectivo desciende a 3,093 licencias/1.000 habitantes.

- **Comparación con “grupo de los siete”**

Comparando el índice de licencias por cada 1.000 habitantes con el llamado “grupo de los siete” y teniendo en cuenta el sistema de descansos que determina el número de taxis efectivamente disponibles para el servicio en la calle un día laborable, se obtiene:

Ciudad	Licencias (1995)	Poblac. de hecho (Censo 1991)	Licencias/ 1.000 hab.
Madrid (1)	12.404	4.009.709	3,093
Barcelona (2)	8.720	3.100.000	2,813
Valencia	2.899	1.193.200	2,430
Sevilla (3)	1.925	704.857	2,731
Zaragoza (4)	1.603	622.371	2,576
Málaga (5)	1.097	534.683	2,052
Bilbao (ciudad)	619	367.929	1,682
Total	29.267	10.532.749	2,779

- (1) 15.505 licencias totales con un día de descanso semanal de lunes a viernes.
(2) 10.900 licencias totales con un día de descanso semanal de lunes a viernes.
(3) 2.310 licencias totales con un día de descanso semanal de lunes a sábado.
(4) 1.717 licencias totales con un día de descanso quincenal de lunes a domingo.
(5) 1.324 licencias totales con un día de descanso semanal (excepto lunes y viernes).
(6) 774 licencias totales con un día de descanso semanal (lunes a viernes)

Desde este punto de vista Madrid registra un índice de 3,093 licencias por cada 1.000 habitantes, que resulta ser un 10,7% superior al índice medio del grupo (2,793 licencias/1.000 habitantes).

Sin embargo, aspectos como la población flotante, los índices de actividad económica, la oferta de ocio, etc., son lo suficientemente importantes en Madrid, en particular, y en el resto de ciudades, en general, como para absorber y explicar las diferencias relativas puestas de manifiesto por los valores anteriores.

2.3.2. CALIDAD DE SERVICIO

La relación entre la oferta y la demanda que acaba de ser analizada puede expresarse en términos de calidad de servicio mediante el tiempo de espera a un taxi libre en la calle.

De acuerdo con los resultados de las mediciones realizadas, los valores medios por distritos céntricos y periféricos y su comparación con los obtenidos en unas mediciones similares realizadas por el Ayuntamiento de Madrid en 1990 son los siguientes:



Variación del tiempo medio de espera a un taxi libre en la calle 1991-1995	
Distritos 1 a 10	-67,2% (1,86 min./0,61 min.)
Distritos 11 a 21	-37,9% (3,7 min./1,07 min.)
Total Madrid	-53,8% (1,9 min./0,85 min.)

El tiempo medio de espera a un taxi libre en la calle ha descendido en el conjunto de los 21 distritos municipales un 53,8%, habiendo pasado de 1,9 minutos en 1991 a 0,85 minutos en 1995.

Se observa, además, una mayor reducción en el centro urbano (donde se concentra la mayor parte de taxis) que en los distritos periféricos, donde se producen algunos casos, como los de Villa de Vallecas y San Blas, en los que el tiempo de espera a un taxi libre en la calle ha aumentado notablemente.

De acuerdo con estos valores y en términos de facilidad para tomar un taxi en Madrid en día laborable normal puede juzgarse la calidad del servicio como muy positiva. Naturalmente, éstos son valores medios en días normales que no recogen las situaciones especiales en días concretos, a horas concretas y en circunstancias concretas (lluvia, por ejemplo) en los que las dificultades para encontrar un taxi libre se incrementan notablemente, siendo precisamente entonces cuando más valora el usuario la calidad del servicio.

2.4. LA DEMANDA. TIPIFICACIÓN DE LA CLIENTELA E IMAGEN DEL SERVICIO

2.4.1. NÚMERO DE VIAJEROS

- *Valores relativos*

La ocupación media de los taxis y el número de viajeros por hora registran los valores siguientes (véanse gráficos 2.15 y 2.16).

Variable	Laborable	Sábado	Festivo
Viajeros/carrera	1,30	1,57	1,57
Viajeros/h (todos los taxis)	18.901	11.963	9.796

En laborables, la ocupación media de los taxis asciende a 1,30 viajeros por carrera. En sábados y festivos, ese valor asciende un 20,8% situándose en 1,57 viajeros por carrera.

Por períodos, se observa una cierta tendencia según la cual la ocupación media de los taxis aumenta conforme avanza el día, haciéndolo más deprisa en sábados y festivos que en laborables.

La distribución de los viajeros por hora para el conjunto de los taxis recoge la influencia de las puntas y valles de cada día, apreciándose que en sábados y festivos, siendo días con valores horarios inferiores a los de laborables, existe una cierta tendencia según la cual la demanda horaria va creciendo conforme avanza el día (hasta las 23 h) y se sitúa en valores similares a los de laborables de 20 a 23 h.



GRÁFICO 2.15

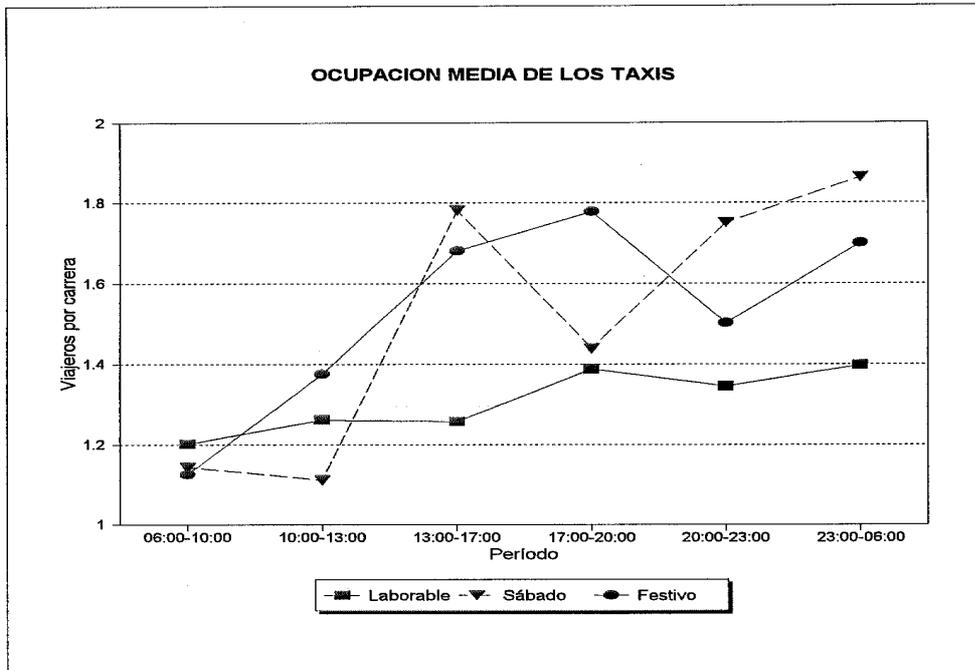
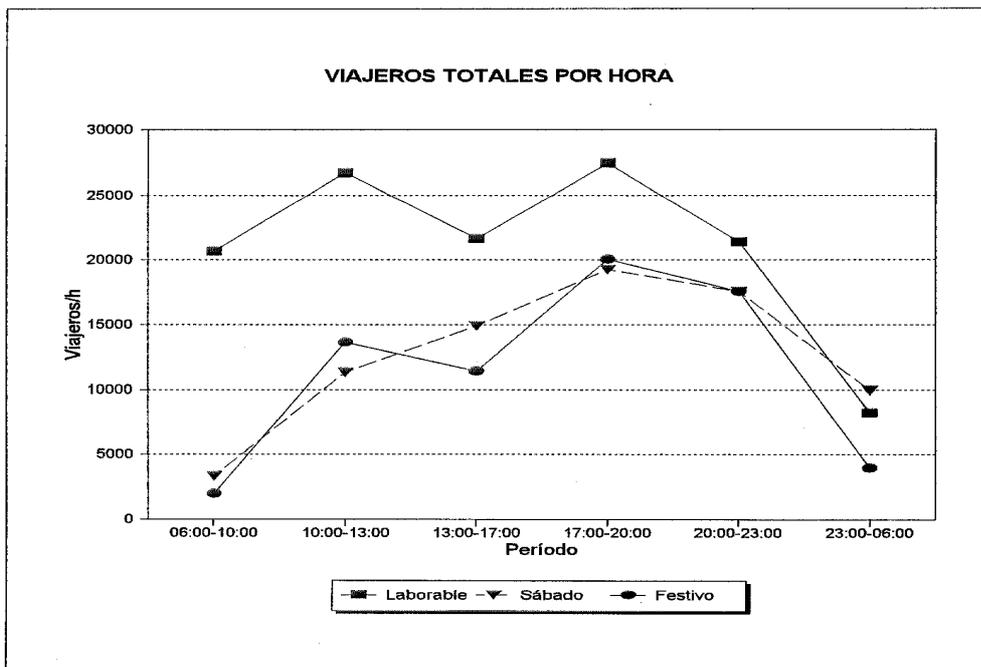


GRÁFICO 2.16





- **Viajeros diarios**

El número de viajeros diarios en el conjunto de los taxis es el siguiente (véase gráfico 2.17):

	Laborable	Sábado	Festivo
Viajeros totales	456.626	287.120	235.110

En laborable, el taxi transporta en Madrid a 453.626 viajeros. En sábados, la demanda desciende un 36,7% y se sitúa en 287.120 viajeros y en festivos la disminución es del 48,7% con un total de 235.110 viajeros.

- **Viajeros anuales.**

Contando con los diferentes tipos de día y utilizando los valores anteriores puede cifrarse la demanda anual de viajes en taxi en Madrid en 137 millones de viajeros.

Este valor es uno de los indicadores de la importancia de este Sector que, pese a tratarse de un sistema de transporte individual, alcanza un valor de viajeros anuales transportados que no resulta en absoluto marginal si se compara con los sistemas de transporte colectivo de la ciudad.

2.4.2. MATRIZ DE ORÍGENES Y DESTINOS

La matriz de orígenes y destinos en porcentaje y expresada de forma abreviada es la siguiente:

Valores en %					
Origen	Destino	Almendra Central	Periferia urbana	Resto	Total
Almendra Central		65,6	18,3	0,3	84,2
Periferia urbana		8,8	7,0	0,0	15,8
Resto		0,0	0,0	0,0	0,0
Total		74,4	25,3	0,3	100,0

El 65,6% de los viajes responden a relaciones Almendra-Almendra. Las relaciones entre la Almendra y la Periferia urbana representan el 27,1% y las del tipo Periferia-Periferia el 7,0%. El 0,3% restante se refiere a relaciones Almendra-Resto.

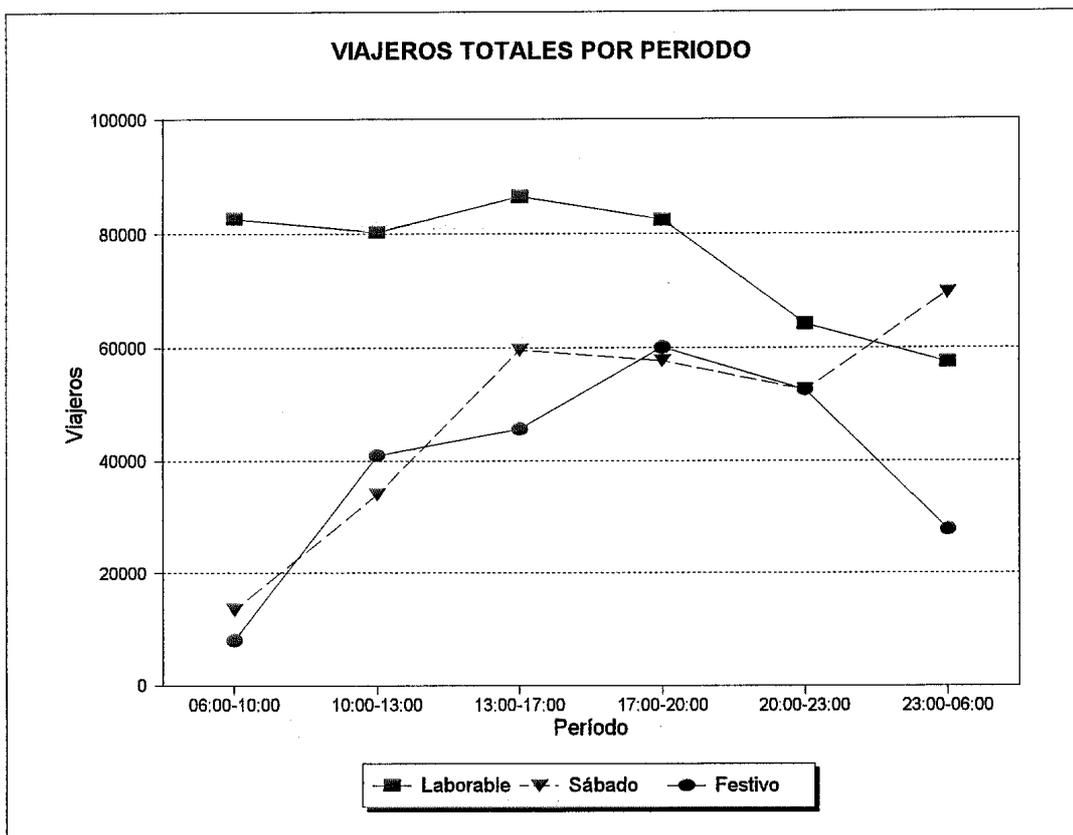
2.4.3. TIPIFICACIÓN DE LA DEMANDA

- **Perfil sociológico básico**

El usuario del taxi en Madrid está formado mayoritariamente por mujeres (con una ligera ventaja en laborable y festivo, que se hace más pronunciada en sábados), con edades comprendidas entre los 19 y 25 años (ese grupo de edad representa más de la mitad de la demanda) y ocupaciones de cuadro superior o medio (con el 40% de la demanda).



GRÁFICO 2.17





- **Motivo del viaje**

En laborable, los tres motivos claramente predominantes son trabajo (30,6%), asuntos personales (24,7%) y gestiones (23,0%). En cambio, en sábado y festivo destacan claramente los motivos asuntos personales y ocio con el 51,6% en sábado y 72,4% en festivo. El motivo compras, dentro de la poca importancia que adquiere, sobresale en sábado (12,1%).

- **Utilización del taxi**

En cuanto a la utilización del taxi, casi el 50% en laborable son usuarios habituales, de los que la mitad son grandes usuarios (más de 5 veces por semana). En sábado y festivo los usuarios habituales descienden ligeramente hasta el 40-42%.

Del orden del 30% de la demanda son usuarios frecuentes (de vez en cuando) y un 20% en laborable y un 26-30% en sábado-festivo son usuarios sólo ocasionales.

- **Combinación con otros modos**

El 75,7% de los usuarios en laborable no combina el taxi con ningún otro modo de transporte. En sábado, ese porcentaje asciende al 82,7% y en festivo desciende hasta el 69,4%. En cualquier caso, es claramente mayoritaria la proporción de usuarios que utiliza el taxi en desplazamientos puerta a puerta.

En cuanto a las combinaciones modales, en laborable destacan el Metro-EMT y el vehículo privado, con el 6,6% y 5,6% de los usuarios respectivamente. En sábado sobresale el bus interurbano (6,4%) y en festivo el bus interurbano y el tren de largo recorrido (5,2% en cada caso), seguramente por la influencia de viajes de vuelta del fin de semana.

- **Por qué no el coche**

Más del 40% de los usuarios del taxi no pueden realizar el viaje en coche, adquiriendo en este caso un pleno sentido la idea de que el taxi es "el coche de los que no tienen coche".

En laborable, destacan, además, de forma clara los problemas de aparcamiento como razón para no utilizar el coche, mientras que en sábado y festivo no se produce una polarización tan acusada, encontrándose el resto de respuestas bastante más repartidas.

- **Por qué no el transporte colectivo**

Más del 40% de los usuarios declara estar utilizando el taxi en lugar del transporte colectivo porque tienen prisa. Esa proporción asciende a más del 50% considerando, también, los casos en los que el transporte colectivo no ofrece una buena comunicación para realizar ese mismo viaje.

La razón siguiente en importancia es la comodidad del taxi con el 21,5% en laborable, el 21,7% en sábado y el 30,3% en festivo.



- **Pago del importe del servicio**

Con el 79,9% en laborable, el 86,2% en sábado y el 91,0% en festivo, es claramente mayoritaria la parte de usuarios que pagan ellos mismos el precio del servicio.

La empresa paga el servicio en el 17,8% de los casos en laborable, descendiendo progresivamente esa proporción en sábado y festivo (7,5% y 6,0%, respectivamente).

La presencia de usuarios a quienes les costea el viaje en taxi la Administración (Seguridad Social u otros organismos) es insignificante.

- **Molestia de mampara protectora**

Más del 70% de los usuarios declaran que no les molesta la mampara protectora y, por el contrario, casi un 30% se siente incómodo con ella (acaso por lo inadecuado de las dimensiones interiores del vehículo).

- **Incapacidad física**

Sólo el 5% de los usuarios de laborable sufre alguna incapacidad física, resultando esa proporción del 6,3% en sábado y 0,8% en festivo.

- **Municipio de residencia del usuario**

La gran mayoría de usuarios reside en Madrid capital (81,1% en laborable, 73,6% en sábado y 80,3% en festivo).

Los usuarios residentes en el resto de la Comunidad Autónoma (en el Área Metropolitana o fuera de ella) son muy minoritarios (7,4% en laborable, 4,4% en sábado y 3,8% en festivo).

Por lo demás, los usuarios de fuera de la Comunidad de Madrid (extranjeros o no) son una parte significativa de la demanda (11,5% en laborable, 22,0% en sábado y 15,9% en festivo).

2.4.4. LA IMAGEN DEL SERVICIO

- **Valoración de ciertos aspectos del servicio de taxi**

Seguidamente se indican las puntuaciones dadas por los usuarios a una serie de aspectos integrantes del Servicio de Taxi.

Aspecto valorado	Puntuación
Calidad vehículos	6,63
Limpieza vehículos	6,47
Cortesía conductores	6,95
Vestuario conductores	6,23
Conocimiento ciudad conductor	7,99



Aspecto valorado	Puntuación
Profesionalidad del conductor	7,18
Tiempo espera en la calle	7,58
Precio	5,30

El aspecto del servicio peor valorado es el precio, seguido del vestuario de los conductores, limpieza de los vehículos, calidad de los vehículos y cortesía de los conductores.

Como aspectos mejor valorados se encuentran el conocimiento de la ciudad por parte de los conductores, el tiempo de espera en la calle a un taxi libre y la profesionalidad de los conductores.

En general, se observa cómo el usuario es tanto más exigente (y concede, por tanto, peores calificaciones a los distintos aspectos valorados) cuanto mayor es su nivel de utilización del taxi. Ello no ocurre, sin embargo, en el precio del servicio que, aún siendo el aspecto peor valorado, la peor calificación corresponde a los usuarios esporádicos y la mejor a los habituales, siendo la calificación de los usuarios frecuentes un valor intermedio entre esos dos.

- **Valoración comparada con otros servicios**

Seguidamente se recogen las calificaciones otorgadas globalmente por los usuarios al taxi y otros servicios conocidos.

Servicio	Calificación
Taxi	7,32
Transporte colectivo	6,14
Telefónica	5,74
Renfe	6,38
Compañía de la luz	6,02
Seguridad Social	4,49

Refiriendo las calificaciones al conjunto de usuarios, el taxi es el servicio mejor valorado, seguido a una cierta distancia por la Renfe, el transporte colectivo y la compañía de la luz. Como servicios peor valorados se encuentran la Telefónica y la Seguridad Social.

Por tipo de usuarios, apenas se aprecian diferencias significativas entre los esporádicos, frecuentes y habituales.

Estos valores indican que el usuario del taxi valora positivamente el servicio que recibe. Ello no ha de extrañar si se tiene en cuenta que quien utiliza el taxi lo hace libre y voluntariamente, existiendo un nivel de "cautividad" muy bajo y, naturalmente, muy inferior al que, por ejemplo, caracteriza la utilización de los servicios de transporte colectivo. Por ese motivo, hay que suponer que quien utiliza el taxi lo hace porque le conviene el servicio prestado y que habrá de ser quien no utiliza el taxi quien tenga una peor imagen de él.



- **Aspectos mejorables según los usuarios**

La buena calificación que otorgan los usuarios al servicio de taxi no obsta para que, cuando se les solicita que manifiesten qué tres cosas mejorarían, exista una polarización hacia aspectos básicos en la determinación y configuración de la calidad del servicio.

Principales aspectos mejorables según los usuarios	
Precio	75,60% de las respuestas
Vehículos	
Conductores	

El precio del servicio y la calidad de vehículos y conductores son aspectos cuya mejora se reclama con mayor insistencia, representando el 75,60% de los aspectos mencionados. Señalan, por tanto, cuál es el camino a emprender para procurar un aumento del atractivo del servicio como modo de desplazamiento en la ciudad.

2.5. DATOS BÁSICOS

En los cuadros adjuntos se reúnen un conjunto de datos básicos que caracterizan la situación actual del Sector.

DATOS BÁSICOS. ASPECTOS FUNCIONALES Y ECONÓMICOS

Índice	A. INDICES CARACTERÍSTICOS	
	Laborable	Sábado Festivo
Carreteras por taxi y hora	1,89	1,74 1,58
Duración de las carreteras (minutos)	12,54	10,36 10,66
Tiempo de espera entre carreteras (min.)	19,55	25,78 27,95
Longitud de las carreteras (km)	4,65	4,42 4,91
Recorrido vacío entre carreteras (km)	4,07	4,37 3,8
Velocidad de las carreteras (km/h)	22,56	25,34 27,81

Variable	B. TIEMPO DE TRABAJO		Total
	Laborable	Sábado Festivo	
Días de trabajo por taxi	183,2	28,8 34,1	246,1
Horas diarias de trabajo	12,9	9 9,2	22,1
* 1 turno	22,2	14,3 14,7	36,9
Horas anuales de trabajo	2,363	259 314	2,963
* 1 turno	4,067	412 501	4,980
* 2 turnos	11,800	9,700 8,500	20,300
Taxis en servicio	8,000	6,571 5,758	14,229
* 1 turno	3,800	3,129 2,742	6,929
* 2 turnos	39,4	30,4 27,8	97,6

Variable	C. PRODUCCIÓN		Total
	Laborable	Sábado Festivo	
Carreteras diarias por taxi	24,4	15,7 14,5	40,1
* 1 turno	42	24,9 23,2	66,9
* 2 turnos	212	138 126	350
Kilómetros totales diarios	366	219 202	585
* 1 turno	53,4	50,3 56,3	154
* 2 turnos			46,862
Porcentaje de km ocupados			79,520

D. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN			
D.1. Valores unitarios			
Índice	Laborable	Sábado Festivo	Total
Recaudación por hora total trabajada (PTA)	1,429	1,209 1,386	2,638
Recaudación por carrera	730,24	689,15 852,11	1,386
* Taxímetro (%)	92,4	91,8 77,9	85,1
* Suplementos (%)	7,6	8,2 22,1	14,9
D.2. Valores diarios por taxista			
Recaudación diaria por vehículo (PTA)	Laborable	Sábado Festivo	Total
* 1 turno	17,818	10,506 12,356	30,374
* 2 turnos	30,670	16,662 19,769	50,031
D.3. Valores anuales por taxista			
Recaudac. anual por vehículo (M PTA)	Laborable	Sábado Festivo	Total
* 1 turno	3,37	0,32 0,43	3,79
* 2 turnos	5,8	0,5 0,7	6,5
D.4. Valor anual todos los taxis			
Recaudac. anual todos los taxis (M PTA)	Laborable	Sábado Festivo	Total
* 1 turno	35,377	3,299 4,555	38,676
* 2 turnos	29,001	2,493 3,476	31,497
Total parque	64,378	5,792 8,031	72,170

G. COMPARACIÓN CON AÑOS ANTERIORES		
G.1. Período 1988-95		
Reatribución anual del titular	Vehículos con 1 turno	Vehículos con 2 turnos
Libro Blanco (1995)	2,75	3,69
Estudio Ministerio-Comunidad (1988)	1,8	2,2
Variación 1988-1995 (%)	52,8	67,7
Variación IPC 1988-1995 (%)	47,4	
G.2. Período 1993-95		
Año	Reatribución anual del titular (PTA)	
1993	2,493,000	
1994	2,075,000	
1995	2,156,000	
1994/1993	0,832	
1995/1994	1,039	
1995/1993	0,865	

H. MERCADO DE LICENCIAS	
	5.500 M PTA/año

E. RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN	
Gastos de explotación (M PTA, 1995) (*)	
Conceptos básicos	
Fijos	
* Amortización y gastos financieros (**)	0,43
* Seguro	0,23
* Gastos administrativos	0,04
* Gastos de personal (sólo en vehículos con asalariado)	1,59
Variables	
* Combustible (PTA/km)	6,13
* Lubricantes y otros (PTA/km)	2
* Reparaciones (PTA/taxi)	175,469
* Imprevistos (%)	10
Valores por vehículo	
Fijos	
* 1 turno	0,7
* 2 turnos	2,29
(Incluido el coste del personal asalariado)	
Variables	
* 1 turno	0,61
* 2 turnos	0,9
Fiscales	
* 1 turno	0,06
* 2 turnos	0,12
Totales	
* 1 turno	1,37
* 2 turnos	3,31
(Incluido el coste del personal asalariado)	

F. CUENTA DE EXPLOTACIÓN		
Cta. de explotación anual (M PTA)	Vehículos con 1 turno	Vehículos con 2 turnos
Ingresos de explotación	4,12	7
Gastos de explotación	1,37	3,31
Resultado (retribución titular licencias)	2,75	3,69

(*) Los gastos de explotación no incluyen la retribución del titular de la licencia, que se cubre como diferencia entre ingresos y gastos de explotación.
(**) Se adoptan valores iguales en vehículos de 1 y 2 turnos de trabajo, dada la escasa diferencia en la vida media de los vehículos (empués a taxis)



DATOS BÁSICOS. ASPECTOS DE DEMANDA Y DE CALIDAD DEL SERVICIO

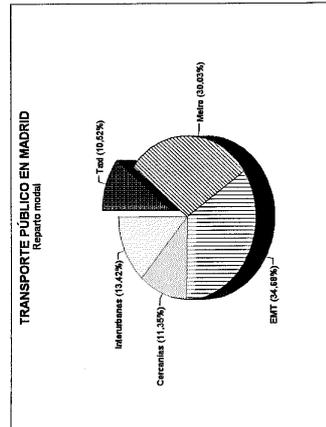
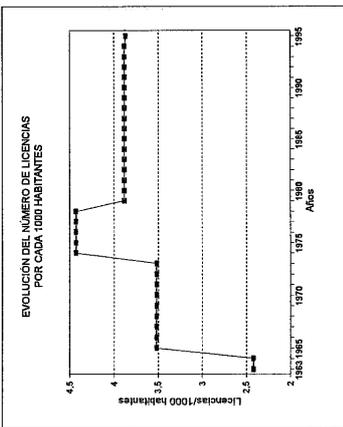
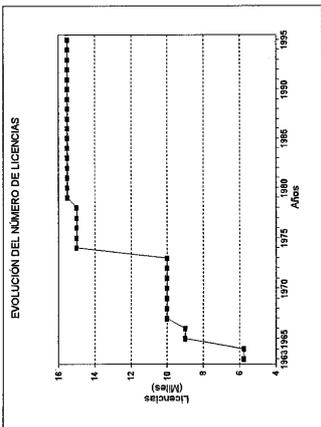
I. EVOLUCIÓN LICENCIAS	
Año	Licencias / Aumento (%)
1963	5.750
1965	9.000
1967	10.000
1974	15.000
1979	15.500
1995	15.505

J. EVOLUCIÓN LICENCIAS/1.000 HABITAN		
Año	Licencias de hecho	Población 1000 hab.
1963	5.750	2.378.934
1965	9.000	2.558.583
1967	10.000	2.866.728
1974	15.000	3.386.440
1979	15.500	3.995.393
1995	15.505	4.009.709

K. TIEMPO DE ESPERA A UN TAXI LIBRE EN LA CALLE	
Año	Minutos
1991	1,90
1995	0,85

L. NÚMERO DE VIAJEROS			
Variable	Laborable	Sábado	Festivo
Viajeros/carretera	1,30	1,57	1,57
Viajeros/h	18.901	11.963	9.795
Viajeros totales	456.626	287.120	235.110

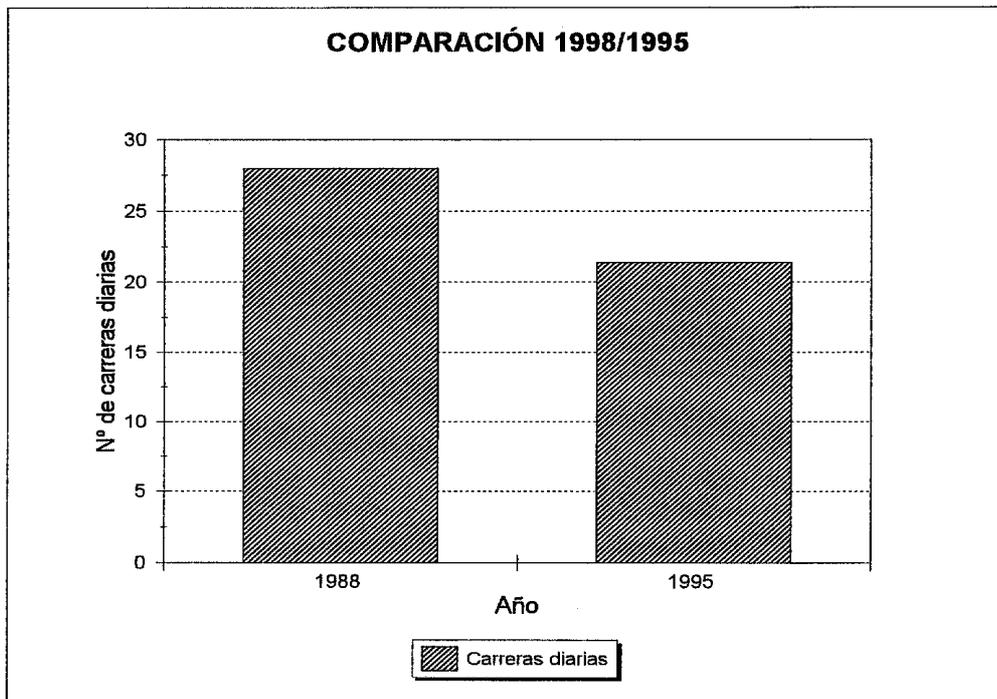
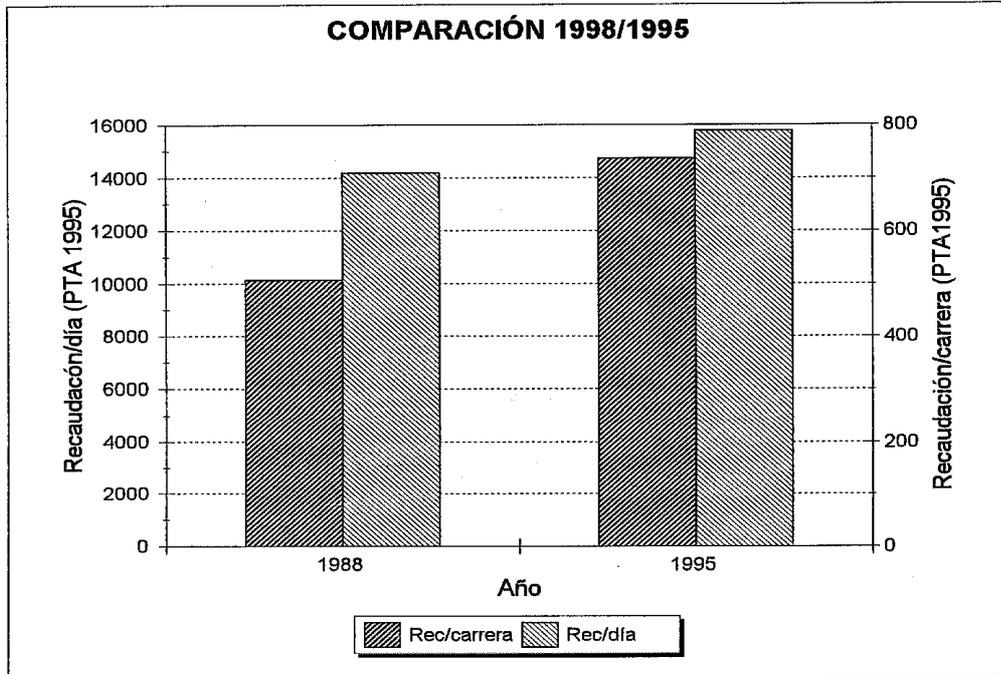
M. MATRIZ O/D					
Origen	Destino	Valores en %			Total
		Almendra Central	Periferia urbana	Resto	
Almendra Central	Almendra Central	65,6	18,3	0,3	84,2
Periferia urbana	Periferia urbana	8,8	7,0	0,0	15,8
Resto	Resto	0,0	0,0	0,0	0,0
T total	T total	74,4	25,3	0,3	100,0



N. IMAGEN DEL SERVICIO	
Aspecto valorado	Puntuación
Calidad vehículos	6,63
Limpieza vehículos	6,47
Cortesia conductores	6,94
Vestuario conductores	6,23
Conocimiento ciudad conductor	7,99
Profesionalidad del conductor	7,18
Tiempo de espera en la calle	7,58
Precio	5,30

O. VALORACIÓN COMPARADA	
Servicio	Calificación
Taxi	7,32
Transporte colectivo	6,14
Telefónica	5,74
Rentfe	6,36
Compañía de la luz	6,02
Seguridad Social	4,49

P. PRINCIPALES ASPECTOS MEJORA-BLES SEGÚN LOS USUARIOS	
Precio	75,60%
Vehículos	de las
Conductores	respuestas





3. DIAGNÓSTICO

3.1. EL TAXI COMO ELEMENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE MADRID

El taxi es en Madrid un elemento del sistema de transporte con una importancia muy superior a la que suele concedérsele, como lo confirman los datos siguientes:

Comparación con el transporte colectivo	Taxi de Madrid (1995)	EMT (1994)	Metro (1994)	Total transporte colectivo (1994)
Empleos directos	20.500	6.000	5.700	11.700
Vehículos-km/año (M)	890	89	86	175
Consumo energético				
* Litros combustible/año (M) ⁽¹⁾	62	47	-	-
* Coste energético (M PTA)	5.500	3.048	4.347	7.395
Facturación anual (M PTA)	78.200	24.200	19.200	43.400
Gastos anuales explotación (M PTA)	29.725	33.500	41.100	74.600
Demanda anual (M viajeros)	137	452	391	843
Recaudación media por viajero (PTA)	570,8	49,86	51,7	50,86
Coste por viajero transportado (PTA) ⁽²⁾	216,97	74,12	105,12	88,49
Ayudas públicas (M PTA/año)	6	8.800	22.500	31.300
Mercado de licencias (M PTA/año)	5.500	-	-	-

(1) Sobre la hipótesis de que todo el parque utiliza gas-oil

(2) No incluye la retribución del titular de la licencia

Comparación con el conjunto del tráfico	Taxi/total tráfico (%)
Parque de vehículos	1
Vehículos circulando por centro	20
Km diarios	20

Es decir, el taxi supera con mucho el conjunto de modos de transporte colectivo en empleos directos (20.500), en vehículos-km (casi 900 M/año) y en facturación anual (casi 80.000 M PTA/año).

Desde el punto de vista del consumo energético es más importante que el Metro y que la EMT.



En cuanto al volumen de su demanda, no es en absoluto despreciable ya que representa del orden del 30% de la demanda de la EMT y del 35% de la demanda del Metro, aun cuando estos dos modos presentan una potencia de transporte muy superior.

El coste por viajero transportado, tratándose de un transporte individual puerta a puerta, es tan sólo el doble del coste por viajero en el Metro y algo menos del triple del coste por viajero en la EMT.

En cambio, el sistema de transporte colectivo le está costando a la colectividad más de 30.000 M PTA/año mientras que el servicio de taxi es costado en su totalidad por el propio usuario.

Finalmente, el mercado de licencias de taxi mueve anualmente del orden de 5.500 M PTA.

Desde el punto de vista del tráfico, la importancia del taxi en Madrid queda fuera de toda duda cuando se observa que, con apenas el 1% del parque automovilístico total, representa del orden del 20% de los vehículos que circulan por el centro urbano y acumula el 20% de los km recorridos diariamente por el conjunto de los turismos en la ciudad.

Sin embargo, esta evidente trascendencia del Sector en el sistema de actividades y de funcionamiento de la ciudad no parece verse acompañada por una preocupación de las autoridades de transporte concordante y en sintonía, que persiga maximizar la eficiencia de los recursos empleados con un máximo aprovechamiento de sus potencialidades como modo de transporte. Es esta falta de atención por parte de la Administración, la que, a su vez, da lugar a una falta de criterios y objetivos en la dirección de la marcha del Sector, donde radica buena parte de los problemas actualmente planteados y que van a ser expuestos en este capítulo.

3.2. RELACIÓN OFERTA/DEMANDA. CALIDAD DE SERVICIO Y SITUACIÓN ECONÓMICA DEL SECTOR

3.2.1. RELACIÓN OFERTA/DEMANDA

En principio, las 15.505 licencias con que cuenta en la actualidad el Área Unificada de Madrid resultan un valor sorprendente dentro del panorama nacional, siendo Madrid la ciudad española que sobresale con diferencia por el número de licencias del taxi.

Teniendo en cuenta los poco más de 4 M de habitantes con que cuentan los diez municipios integrados en el Área, el índice relativo de licencias por cada 1.000 habitantes resulta de 3,867. El sistema de descanso semanal reduce ese valor en un 20% y sitúa el índice de taxis en servicio por cada 1.000 habitantes en 3,093. Este índice también sobresale entre el conjunto de ciudades españolas y entre otras grandes ciudades del mundo desarrollado.

El número de licencias por habitante no es, sin embargo, un procedimiento válido para establecer la relación entre la oferta y la demanda y dimensionar, a partir de él, la oferta de servicio necesaria y el número de licencias más adecuado.

El principio básico en el que han de apoyarse la planificación del Sector y el correcto dimensionamiento de la oferta ha de ser la búsqueda de un justo equilibrio entre la calidad del servicio y la economía de las explotaciones.



Resulta evidente que, desde el punto de vista de la calidad del servicio, la colectividad encontraría un mayor grado de satisfacción conforme el número de licencias fuera mayor y menores las tarifas. Pero esa tendencia ha de ser contrapuesta con la necesidad de contar con un Sector económicamente estable donde los responsables de las explotaciones obtengan una legítima compensación económica a su esfuerzo y dedicación.

El desarrollo de este principio hasta definir criterios prácticos de aplicación no es una cuestión fácil. En España se han llevado a cabo varios trabajos con la finalidad de tratar de explicar la demanda de los servicios de taxi en función de una serie de variables de carácter socioeconómico y de desarrollo, aunque sus resultados no han sido todo lo útiles que hubiera sido deseable.

En un intento de simplificar el máximo estos modelos, suele ser frecuente referirse al índice de licencias por habitante para caracterizar la demanda de servicios de taxi y dimensionar la oferta, toda vez que el valor de la población se revela como una de las variables con mayor capacidad para explicar la demanda.

Aún y todo, esta simplificación debe considerarse claramente insuficiente desde el punto de vista de su utilidad para valorar la relación oferta-demanda, debiendo juzgarse con mucho cuidado las diferencias entre tales índices entre unas ciudades y otras. Una de las principales ventajas de este índice estriba en su facilidad de cálculo frente a expresiones o modelos matemáticos que, aunque mucho más correctos, son difíciles y costosos de obtener. Sin embargo, no por ello ha de caerse en la equivocación de consagrar el índice de licencias por habitante como representación eficaz de la relación oferta-demanda de los servicios de taxi en una ciudad.

Los aspectos más importantes a tener en cuenta a la hora de valorar las diferencias entre la dotación relativa de taxis entre unas ciudades y otras son las siguientes:

- Estructura urbana y distribución de la población.
- Sistema de actividades y actividad económica.
- Sistemas de transporte colectivo.
- Régimen de explotación de los taxis y horas de servicio resultantes.

Por tanto, no da lo mismo que la ciudad tenga una estructura urbana y de distribución de la población u otra, que se registre en ella un nivel de actividad mayor o menor, que su sistema de transporte colectivo resuelva mejor o peor las necesidades de la población y que los taxis se exploten en régimen de uno o varios turnos; a este respecto hay que señalar que en muchas de las ciudades extranjeras donde el número de taxis es comparativamente menor que en Madrid, el sistema de explotación es de 24 h/día, con lo que la comparación en términos de horas de servicio ya no resulta tan desequilibrada.

En todo caso, hay que tener en cuenta que el número de licencias se mantiene invariable en Madrid desde 1979 y que la oferta de servicio efectivo en la calle se ha ido reduciendo con la implantación de un sistema de descanso semanal obligatorio de lunes a viernes y con un sistema de turnos obligatorios los sábados y festivos.



3.2.2. CALIDAD DE SERVICIO

Como ya se ha indicado, constituye uno de los dos elementos a contrapesar en la búsqueda del equilibrio entre oferta y demanda de acuerdo con un criterio técnicamente apropiado para el dimensionamiento de la oferta.

Desde este punto de vista, en Madrid el tiempo medio de espera a un taxi libre en la calle resulta, en condiciones normales, claramente suficiente y compatible con cualquier planteamiento razonable de calidad de servicio, habiéndose reducido a la mitad en el conjunto de la ciudad en el período 1991-1995. Esta reducción no es homogénea, afectando, sobre todo, al centro urbano, donde se están concentrando la mayor parte de los taxis libres, en contra de las zonas periféricas, donde los descensos son menores o donde se han llegado a producir aumentos de los tiempos de espera.

Se considera una iniciativa recomendable seleccionar una muestra de puntos de observación y realizar mediciones periódicas (trimestrales, por ejemplo) para conocer la evolución en el tiempo de este indicador.

En todo caso, este indicador refuerza la idea de que puede ser conveniente la adopción de medidas de regulación de la oferta que reduzcan los tiempos muertos sin afectar significativamente a la calidad de servicio ni a la recaudación de los vehículos. Como más adelante se argumentará, el planteamiento de este tipo de medidas corresponde al propio Sector en el marco de su legítima función de maximizar el rendimiento de los recursos utilizados.

3.2.3. SITUACIÓN ECONÓMICA DE LA EXPLOTACIÓN

Representa el segundo elemento a contrapesar en la aplicación de un criterio técnicamente apropiado para el dimensionamiento de la oferta.

Desde este punto de vista, la situación actual en Madrid se considera razonablemente válida, toda vez que permite a los titulares de las licencias justificar una retribución bruta anual con un valor medio para el conjunto del Sector de 2,75 M PTA en vehículos con un turno de trabajo y de 3,69 M PTA en vehículos con dos turnos de trabajo.

En un marco de racionalidad económica, no parece que puedan calificarse estos valores como insuficientes para retribuir la actividad de los taxistas y, en los casos en que ha podido ser comparada con resultados de otros estudios en ciudades españolas, el balance obtenido no es precisamente negativo para el taxista de Madrid.

De otra parte, en el caso de Madrid, el taxista tiene la posibilidad (inexistente en otras actividades) de transferir su licencia y liquidar recibiendo a cambio una cantidad importante (7-8 M PTA), ya que existe un contingente muy significativo de personas dispuestas a entrar en la industria del taxi en las condiciones actuales, de forma que anualmente se llegan a producir hasta 700 transferencias con un movimiento económico de 5.500 M PTA.

3.2.4. EVOLUCIÓN EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

Lo que, en principio, sí puede constituir un motivo de preocupación para la industria del taxi de Madrid es la evolución de la marcha económica de la explotación en los últimos años, según se



desprende de la comparación de valores de 1993 y 1995 obtenidos del análisis detallado de algunas licencias:

Laborable	1993	1995	Variación (%)
Km ocupados (%)	62,2	56,2	-9,6
Horas ocupadas (%)	46,0	35,8	-22,2
Carreras por hora	1,8	1,5	-16,7
Recorrido medio de las carreras	6	5,7	-5,0
Recaudación por hora total	1.436	1.312	-8,6
Beneficio total anual (vehículos con un turno) (M PTA)	2,493	2,156	-13,5
Precio de las licencias (M PTA)	8,8	7,5	-14,8

Es decir, los índices de producción han descendido en el período 1993-95 entre un 10% y un 20%. En particular, la recaudación por hora trabajada ha disminuido en pesetas corrientes un 9% y el beneficio de la explotación un 14%; en pesetas constantes, las pérdidas aumentan al 17% y 22%, respectivamente. El sostenimiento de esta tendencia regresiva situaría al Sector del Taxi en una posición crítica al cabo de unos pocos años, muy posiblemente antes del año 2.000.

Lo que ocurre es que en las comparaciones realizadas se está partiendo de valores elevados influidos por el inusual ritmo de crecimiento que registró la actividad económica en España en general y en Madrid en particular en el período 1988-92. Por tanto, la evolución en los últimos años no es sino la consecuencia de la normalización de tales índices de actividad y del correspondiente proceso de desaceleración económica, que ha llegado a adquirir tintes regresivos en 1993 y 1994. Las tasas de crecimiento económico actuales y previstas apuntan hacia una estabilización, lo que supondría el mantenimiento de los niveles de rentabilidad actual.

Esta tesis viene avalada por el hecho de que el beneficio de la explotación ha experimentado en el período 1988-1995 un aumento superior en cinco puntos a la variación del IPC (52,8% en vehículos con un turno, frente al 47,4% del IPC). En el gráfico 2.18 adjunto se recoge una representación de la evolución de las retribuciones medias anuales estimadas para un taxista con un turno de trabajo durante el período 1988-95, expresadas en PTA constantes de 1995.

3.2.5. VALORACIÓN FINAL

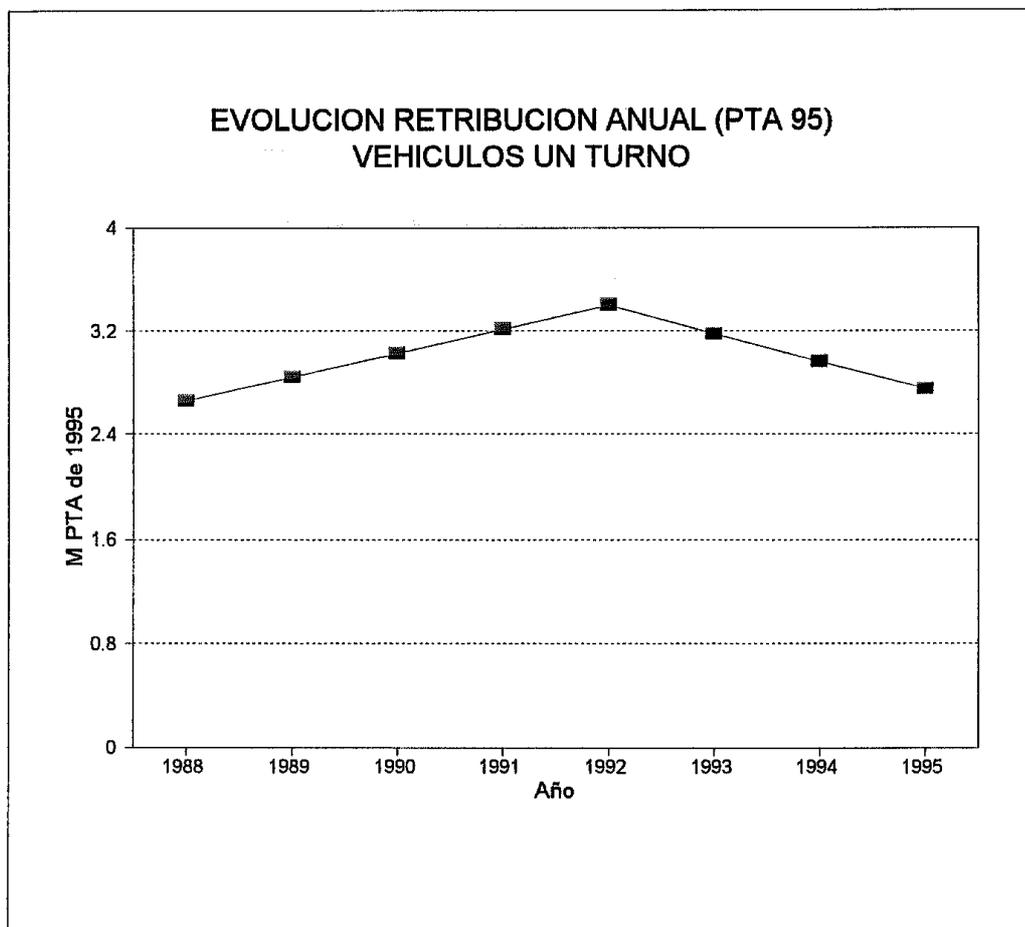
De acuerdo con los valores obtenidos en el trabajo, no parece que exista un desequilibrio significativo entre la oferta y la demanda desde el punto de vista de la rentabilidad económica de la explotación.

Con un enfoque a corto plazo (3-4 últimos años) la tendencia es claramente preocupante, pero con una mayor perspectiva (7-8 años) los resultados económicos actuales son, en pesetas constantes, ligeramente superiores a los de 1988. Es decir, que con resultados económicos



inferiores a los actuales, en 1988 la situación del Sector se juzgaba con mayor benevolencia, no existiendo los tintes de crisis que se perciben ahora desde una buena parte del Sector.

GRÁFICO 2.18





Además, parece haberse producido un cambio importante en la actividad del Sector que ha pasado de realizar “muchas carreras baratas” en 1988 a realizar “pocas carreras caras” en 1995 (con una subida de tarifas en el período 1988-95 del 64,5%, la recaudación media por carrera ha aumentado el 114,1%). Es decir, el tiempo de trabajo ha disminuido (el porcentaje de tiempo ocupado es ahora sólo de poco más del 30%), por lo que parece en cierta medida inevitable la sensación de que hay poco trabajo y que la situación es crítica, aunque, de hecho, la recaudación haya aumentado en pesetas constantes.

Sí sería aceptable, en cambio, el reconocimiento de una situación crítica en la actualidad, en la medida en que se trata de un momento en el que cabe adoptar medidas trascendentes que habrán de representar un profundo cambio en las estructuras y sistemas del Sector.

Ciertamente, la calidad del servicio al usuario, expresada en términos de tiempo de espera a un taxi libre en la calle, es buena, pero también es verdad que el rendimiento económico de la explotación le permite al taxista justificar una retribución por su dedicación razonable y equilibrada dentro de las condiciones generales de mercado de trabajo en España, contando, además, con la posibilidad de liquidar su actividad y obtener entre 7 y 8 M PTA, dado que existe un número importante de personas dispuestas a entrar en la industria del taxi, en las condiciones actuales, pagando por ello esa cantidad (puesto que el número de licencias está contingentado desde 1979).

Ello no obsta, sin embargo, para que se investiguen y apliquen medidas para mejorar el rendimiento económico de la explotación y aprovechar al máximo las posibilidades de los recursos utilizados. En este sentido, un objetivo irrenunciable es el de disminuir el abultado número de horas sin viajeros, reduciendo el número total de horas de servicio de cada taxista, sin que por ello se resientan la calidad ofrecida al usuario, ni el beneficio de la explotación. Los tiempos de espera a un taxi libre en la calle parecen indicar que es posible avanzar en esa dirección racionalizando la oferta y consiguiendo una mejor adecuación a la demanda.

3.3. PRINCIPALES PROBLEMAS ACTUALES

3.3.1. PLANTEAMIENTO GENERAL

Los principales problemas que sufre el Sector del Taxi en Madrid no son debidos tanto a un exceso de oferta, aunque sea posible y deseable racionalizarla y disminuir las horas de servicio de cada taxista, como a una falta de atención por parte de las autoridades de transporte, a la que se añaden las dificultades propias de un Sector tan atomizado como éste y con claras limitaciones de carácter organizativo y de gestión.

Corresponde al Ayuntamiento de Madrid, como administración titular del servicio y responsable último ante el usuario, procurar y vigilar que el servicio se preste en las mejores condiciones posibles, respetando las normas establecidas. Sin embargo, la situación actual dista de esta situación teórica, habiendo ello dado lugar a tres tipos de problemas:

Origen de los problemas del Sector
No cumplimiento de las normas actuales
Falta de adecuación de las normas actuales



Origen de los problemas del Sector

Escasez actual de recursos administrativos
--

3.3.2. PROBLEMAS DERIVADOS DEL NO CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS ACTUALES

Se trata de un conjunto de problemas graves que afectan muy negativamente a la imagen del Sector y que pueden expresarse como sigue:

- a) Ausencia de un sistema municipal de inspección, vigilancia y sanción eficaz que erradique la sensación actual de que “vale casi todo”.
- b) Existencia de un alto nivel de intrusismo profesional con un abultado número de “asalariados ilegales” que representan una forma de competencia desleal, con los consiguientes perjuicios económicos y de conflictividad inducida en el conjunto del Sector. El número de horas de servicio ilegal puede superar el 20% de las horas diarias de servicio del conjunto del Sector.
- c) Existencia de un mercado de trabajo con conductores asalariados en el que no se respetan las normas vigentes, en detrimento de las condiciones de los asalariados.
- d) Existencia de un alto nivel de manipulación fraudulenta del sistema tarifario, con el consiguiente perjuicio para el usuario y de deterioro de la imagen del servicio.

3.3.3. PROBLEMAS DERIVADOS DE LA FALTA DE ADECUACIÓN DE LAS NORMAS ACTUALES

Se trata de un conjunto de problemas, también graves en buena parte, que pueden expresarse como sigue:

- a) El conjunto de la legislación y normativa sobre el Sector y, fundamentalmente, el Reglamento Nacional (cuya competencia corresponde al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente) no tiene capacidad para crear las condiciones necesarias para favorecer la prestación del servicio, dando lugar a los problemas que a continuación se indican.
- b) El Sector se encuentra configurado por auto-patronos con una licencia cada uno, sin que puedan acceder a él otros agentes económicos con mayor capacidad financiera y de inversión, lo que se traduce en la ausencia de iniciativa para la modernización, el desarrollo, la evolución tecnológica y, en definitiva, el aumento de la actividad del servicio.
- c) Ello determina que el Sector se encuentra muy atomizado y muy poco unido desde el punto de vista del planteamiento de políticas globales de mejora de la calidad del servicio y del rendimiento económico de la explotación.
- d) El sistema actual de acceso a la condición de taxista resulta claramente insuficiente para la adecuada formación de estos profesionales, que se encuentran, por tanto, con escasa



preparación para afrontar el reto permanente que representa la prestación del servicio en los términos requeridos por la demanda.

- e) Existe un número de cartillas muy abultado, lo que repercute negativamente en las condiciones del mercado de los asalariados en perjuicio del buen profesional.
- f) Las tarifas del servicio son demasiado elevadas, lo que representa una seria limitación para la utilización del taxi por parte de una bolsa de demanda potencial, que actualmente se orienta hacia otros modos de transporte.
- g) La ausencia de un sistema de zonas tarifarias y la forma de cobro con retornos resultan claramente incompatibles con unos mínimos objetivos de calidad del servicio, produciendo, por el contrario, en los usuarios una sensación de desconcierto y desconfianza hacia el taxista y alentando el fraude y el cobro abusivo.
- h) La ausencia de un Área de Servicio que responda al carácter supramunicipal del fenómeno del transporte en el área de Madrid produce unos desequilibrios territoriales que dan lugar a discriminaciones tarifarias injustas y propician el cobro abusivo.
- i) El parque de vehículos resulta en proporciones significativas poco adecuado para los objetivos de calidad del servicio propios de una gran ciudad. Existe una variedad de modelos demasiado amplia, muchos de ellos son pequeños y la edad máxima admisible (de 10 años) es excesiva.
- j) El equipamiento complementario de los taxis es muy pobre, sobre todo en lo que se refiere a aire acondicionado, emisora de radioteléfono, taxímetro con emisor automático de factura y posibilidad de pagar con tarjeta de crédito.

Además, la existencia de emisoras de radioaficionado, como sistemas de comunicación ajenos a la comercialización del servicio, representan un elemento negativo para la calidad del servicio y para la relación con el cliente.

- k) En particular, la ausencia casi generalizada de mamparas protectoras y de otros mecanismos de seguridad hacen del taxi un objeto fácil de la delincuencia callejera, con un número anual de actos de violencia contra taxistas bastante elevado.
- l) Existencia de un parque muy reducido de vehículos acondicionados para el transporte de personas con minusvalía y movilidad reducida.
- m) La proporción de vehículos con combustibles poco contaminantes (GLP) es muy reducida (28,2%) tratándose de una ciudad tan grande en la que no debería haber problemas de suministro.
- n) Existe un mercado de licencias que mueve en torno a los 5.500 M PTA anuales, no justificable desde el punto de vista económico y que reduce el excedente del consumidor, produciendo un efecto no deseable de transferencia de rentas del sector público al privado.



3.3.4. PROBLEMAS DERIVADOS DE LA ESCASEZ DE RECURSOS ADMINISTRATIVOS

Se refiere a un conjunto de problemas menos graves pero con una incidencia significativa en el seguimiento de la evolución del Sector.

- a) La escasez de recursos humanos por parte del Ayuntamiento de Madrid para el seguimiento y control del Sector dificulta la aplicación de políticas globales y da lugar a situaciones desordenadas, lo que abunda en el mantenimiento de la sensación antes citada de que “vale casi todo”.
- b) La escasez de recursos materiales por parte del Ayuntamiento de Madrid refuerza el efecto negativo anterior y propicia la existencia de un sistema muy poco eficaz de control, con estadísticas poco fiables e insuficientes.

3.4. EL PUNTO DE VISTA DEL USUARIO

El usuario del taxi tiene en Madrid una imagen del servicio positiva y lo valora con una calificación global de notable, por encima del transporte colectivo, de la Renfe y de un conjunto de otros servicios contrastados en la encuesta (Telefónica, Compañía de la luz y Seguridad Social).

En principio, esta posición no ha de extrañar ya que se trata de respuestas de usuarios y en el taxi no existe apenas demanda cautiva, de modo que cuando se utiliza es porque se considera que es la mejor de las opciones posibles, digna, por tanto, de una buena calificación. Serán, seguramente, los no usuarios del taxi los que peor impresión tengan de este servicio.

Más del 40% de los usuarios del taxi declaran que no utilizan el coche porque no lo tienen, adquiriendo pleno sentido la idea de que el taxi es “el coche de los que no tienen coche”.

A pesar de todo, el usuario del taxi de Madrid acusa una gran coincidencia al indicar cuáles son los aspectos que deben mejorarse, refiriéndose el 70% de las respuestas a las tarifas, vehículos y conductores.



4. PROPUESTAS DE FUTURO

4.1. PLANTEAMIENTO GENERAL DE LAS PROPUESTAS

4.1.1. TIPOS DE PROPUESTAS SEGÚN A QUIÉN VAN DIRIGIDAS

Las propuestas que se van a realizar para resolver los problemas anteriores y revitalizar el servicio se orientan en dos direcciones diferentes:

Orientación de las propuestas
Administración municipal
Explotaciones del Sector

Las propuestas dirigidas hacia la Administración municipal tienen por objetivo fundamental procurar el marco normativo y regulador adecuado para crear las condiciones que permitan la máxima eficacia en la prestación y calidad del servicio y establecer los mecanismos necesarios para hacer cumplir las normas. Asimismo, la Administración municipal debe animar y colaborar con el Sector en la mejora de la explotación facilitando todas aquellas medidas que redunden en el máximo aprovechamiento de los recursos empleados.

Las propuestas dirigidas al Sector tienen como principal objetivo señalar actuaciones que mejoren el rendimiento económico de la explotación y aumenten la competitividad, en el marco del mantenimiento de los índices adecuados de calidad del servicio.

Por tanto, se parte de una concepción del Sector basada en la división de funciones:

División de funciones	
Administración	Crear el marco adecuado. Asegurar la calidad del servicio Procurar el cumplimiento de las normas Animar y promover la modernización
Sector	Prestar el mejor servicio posible Rentabilizar la explotación

Es cierto que existen otros esquemas alternativos que implican un mayor grado de intervención de la Administración en las empresas del Sector, señalando cómo ha de organizarse y explotarse el servicio, que están siendo aplicados en otras ciudades. Sin embargo, se considera que el esquema propuesto es el más adecuado en el marco de un sistema de relaciones basado en la libre competencia, como el que corresponde a nuestro entorno sociocultural, siendo el sistema más común en los países de la Unión Europea.



4.1.2. ESQUEMA CONCEPTUAL DE LAS PROPUESTAS

Las propuestas que se van a realizar responden a un esquema conceptual basado en la división de funciones que acaba de ser señalada.

Este esquema se apoya en cinco ideas principales:

Conceptos básicos de las propuestas	
Conceptos objetivo	Competitividad Calidad de servicio
Conceptos instrumentales	Flexibilidad Modernización Profesionalización Contrato social

En definitiva, estas cinco ideas pueden sintetizarse en dos ideas-objetivo principales: competitividad y calidad de servicio.

El plan de actuación se basa, por tanto, en que la mejora de la competitividad y el aumento de la calidad de servicio son los pilares básicos que van a permitir dinamizar la actividad del Sector y modernizarlo, transformándolo en un Sector adecuado a las exigencias de una gran ciudad en los umbrales del siglo XXI.

4.2. LA DUALIDAD REGULACIÓN-DESREGULACIÓN

4.2.1. PLANTEAMIENTO GENERAL

Existen ideas en relación al dimensionamiento de los servicios de taxi que consideran que una respuesta final a esta cuestión debería tener en cuenta la solución de liberalización del mercado de licencias, como alternativa diferente a la intervención y control sobre la cuantía de la oferta de estos servicios. Estas teorías defienden que, posiblemente, el mejor dimensionamiento sea el que proceda de la autorregulación del número de explotaciones en una situación de libre competencia, al igual que ocurre con otras actividades urbanas de muy diferente naturaleza.

Aunque este tema ha producido una fuerte controversia sobre las ventajas teóricas en cada caso, no existe evidencia empírica que constate que la desregulación fuera a ser posible en España y que los efectos que podría producir no serían negativos a largo plazo.

Algunas ciudades de Estados Unidos (como San Diego, Phoenix o Seattle) son ejemplos de mercados no regulados. En Gran Bretaña la regulación sólo afecta a los precios. En nuestro país la entrada en la industria del taxi está contingentada y los precios regulados.

No existe unanimidad entre los distintos autores que han tratado este problema sobre cuál es el tipo de mercado que produce los resultados más satisfactorios, aunque sí existen posturas definidas correspondientes a grupos favorecidos o perjudicados, de acuerdo con la situación existente en cada caso.



4.2.2. ARGUMENTOS A FAVOR Y EN CONTRA

Los principales argumentos a favor de la desregulación son los siguientes:

Argumentos a favor de la desregulación
Las licencias adquieren un valor de mercado porque se obtienen beneficios monopolísticos
La desregulación aumenta la oferta y, por tanto, mejora el nivel de servicio al disminuir los tiempos de espera
Las industrias reguladas se caracterizan por un escaso interés por la innovación

Los principales argumentos a favor de la contingenciación del número de licencias son:

Argumentos a favor de la contingenciación
Se mantiene un buen nivel de calidad de servicio. En industrias sin contingenciar, debido al excesivo número de operadores, la supervivencia económica se plantearía vía reducción de costes.
Se evitan las externalidades derivadas de la mayor congestión viaria en situaciones desreguladas.
La pérdida del valor de las licencias supondría un grave conflicto de intereses, perjudicando la actividad del Sector.

Según afirman algunos autores, la desregulación de la industria no ha demostrado ser un instrumento eficaz que haya supuesto beneficios generales a los agentes intervinientes. Los precios no suelen bajar, las mejoras del nivel de servicio son difíciles de detectar y no se han desarrollado métodos alternativos de utilización del vehículo, es decir, la esperada innovación ha sido prácticamente inexistente. No existe ninguna evidencia de que haya habido grupos de consumidores o productores que se encuentren en una situación mejor, excepto los nuevos industriales, que han tenido la posibilidad de prestar sus servicios en un sector del cual estaban previamente excluidos con la contingenciación de licencias. Sin embargo, incluso para estos últimos, la desregulación no ha sido del todo satisfactoria, ya que algunos no han logrado sobrevivir en este nuevo entorno y, entre los que lo han hecho, otros no han conseguido las ganancias esperadas.

4.2.3. LAS MAYORES VENTAJAS DE LA CONTINGENCIACIÓN. EL “CONTRATO SOCIAL”

Desde un punto de vista práctico, se considera técnicamente más viable el desarrollo de una política sobre el Sector basada en la contingenciación del número de licencias.

Como punto de partida hay que considerar el hecho de que, a excepción del taxi, el resto de modos concurrentes en el mercado del transporte urbano (incluidos los transportes colectivos) ha experimentado mejoras notables, que han supuesto un detrimento de las condiciones relativas



de competencia del Sector del Taxi, resultando, por tanto, necesarias actuaciones de mejora dentro de él.

En un contexto de limitaciones presupuestarias de la Administración se considera más viable y oportuno que tal proceso sea llevado a cabo contando con inversiones del propio Sector, lo que, a su vez, plantea la exigencia de que existan unas condiciones estables en el desarrollo de su actividad.

Todo ello conduce a que el eje de la política a aplicar lo integren la contingentación y las subidas de tarifas, dentro de lo que se ha venido en llamar como un “contrato social”, como elementos con capacidad para dinamizar la iniciativa de las empresas en la dirección de mejora de la calidad del servicio que se pretende conseguir. Asimismo, debería procurarse el control de la oferta de alquiler de vehículos con conductor dependiente de la Comunidad Autónoma de Madrid.

4.2.4. INCONVENIENTES DE LA CONTINGENTACIÓN

La contingentación plantea, sin embargo, dos tipos de inconvenientes: genera un mercado de licencias y rigidiza la oferta.

Ya se ha señalado que el mercado de licencias es una imperfección no deseable de un Servicio de Taxi contingentado porque produce una transferencia de rentas del sector público al privado disminuyendo el excedente del consumidor. Puede amortiguarse su importancia con un control adecuado sobre los permisos municipales para conducir taxis, lo que, a su vez, producirá un efecto positivo en la preparación y formación de los taxistas.

La contingentación plantea, además, el inconveniente de que rigidiza la oferta y dificulta la adecuación entre la oferta y la demanda cuando se trata de reducciones de servicio. Este efecto puede verse significativamente disminuido si se modifica la reglamentación vigente y se posibilita la entrada en el Sector de empresas, como agentes económicos con mayor capacidad para afrontar la modernización de las explotaciones y adecuarse a la demanda en cada momento.

4.3. ENUMERACIÓN DE LAS PROPUESTAS

4.3.1. PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE MADRID

La propuesta básica y fundamental es la de ampliar el Área Unificada y crear una Unidad Administrativa de control y gestión con recursos económicos, humanos y materiales suficientes para llevar a cabo el conjunto de propuestas y reformas realizadas en este trabajo, así como ordenar, regular, vigilar e inspeccionar la actividad del Sector en orden a la consecución de los objetivos de calidad de servicio prefijados.

La segunda propuesta fundamental es la de desarrollo de unas normas y criterios para la modificación del marco regulador actual, en orden a la modernización del servicio.



PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE MADRID	
Actuaciones indispensables. Propuesta básica	
A	Ampliación del Área Unificada y establecimiento de un sistema de zonas tarifarias
B	Constitución de una Unidad Administrativa para el control y gestión del Servicio de Taxi de Madrid
C	Desarrollo de normas y criterios para la modernización del servicio
Desarrollo de la propuesta básica	
1	Ampliación del un Área Unificada y constitución de una Unidad Administrativa para el control y gestión del servicio de taxi de Madrid
2	Creación de un Cuerpo de Inspección de Transportes con los recursos y autoridad suficientes para el control, vigilancia y, en su caso, sanción
3	Diseño de una estrategia tarifaria que incluya el establecimiento de un sistema de zonas tarifarias y consolide el concepto de precio máximo como uno de los recursos para la comercialización del servicio
4	Facilitar la entrada en el Sector de empresas explotadoras y promover la constitución de cooperativas entre los titulares actuales
5	Aplicación de normas restrictivas para la autorización de taxímetros e instalación del sistema tarifario que incluyan: <ul style="list-style-type: none">* Medidas antifraude* Cobro por tarjeta de crédito* Impresión automática de facturas* Incorporación del máximo número posible de conceptos tarifarios, evitando suplementos al margen del contador
6	Aplicación de normas restrictivas para la autorización de vehículos que incluyan: <ul style="list-style-type: none">* Antigüedad máxima menor que la actual* Dimensiones adecuadas (interior y maletero)



PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE MADRID	
	<ul style="list-style-type: none">* Aire acondicionado* Mampara de seguridad* Compatibilidad con las normas de instalación del sistema tarifario* La simplificación y reducción del número de modelos autorizados* La potenciación de los vehículos aptos para el transporte de personas con movilidad reducida
7	Distinción entre la condición de titular y de conductor, con normas y pruebas específicas para alcanzar cada una de las dos condiciones, que incluyen una mayor preparación y aptitud profesional de los taxistas
8	Establecimiento de cursos regulares y permanentes de formación y reciclaje para los actuales taxistas
9	Intensificación del control sobre los permisos municipales y anulación de los inactivos
10	Establecimiento de la tarjeta de profesionalidad para los conductores y control adecuado de la plantilla de asalariados para evitar el intrusismo y la competencia desleal
11	Redacción de normas adecuadas de prestación del servicio que incluyan: <ul style="list-style-type: none">* Limitación de las horas de conducción por conductor* Libertad de elección por parte del usuario del taxi en la parada* Prohibición de instalación de emisoras de radioaficionado* Criterios claros sobre la indumentaria y el aseo personal de los conductores* Criterios claros sobre el cuidado interior de los vehículos* Establecimiento de una cierta cantidad de equipaje sin suplemento* Normas claras para la contratación telefónica del servicio* Regulación de los derechos de los fumadores y no fumadores* Regulación de la explotación publicitaria del vehículo* Mejoras para la adecuada atención de la demanda en el Aeropuerto de Barajas y otros puntos de gran demanda



PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE MADRID

12	Establecimiento de medidas para favorecer la circulación de los taxis y el aumento de la velocidad comercial
13	Mejora del equipamiento de las paradas
14	Promover y estimular al Sector para la adopción de las medidas que competen a los propios taxistas
15	Realización de controles periódicos y rutinarios para el conocimiento de los niveles de calidad del servicio



4.3.2. PROPUESTAS DIRIGIDAS AL SECTOR

Las propuestas dirigidas al Sector se centran, básicamente en la utilización del marco de regulación de su actividad para explotar las licencias en las mejores condiciones de rentabilidad y de servicio. Ello se traduce en la aplicación de dos conceptos fundamentales, competitividad y eficacia en la explotación, de acuerdo con el esquema que se indica a continuación:

PROPUESTAS DIRIGIDAS AL SECTOR	
Propuesta básica	
A	Mejora de las condiciones de competitividad en orden a la captación del mayor número de viajeros posible
B	Aplicación de los sistemas de explotación más adecuados en orden a la rentabilización económica de su actividad
Desarrollo de la propuesta básica	
1	Constitución de cooperativas o unidades empresariales de cierta dimensión
2	Introducción de mejoras y tecnologías avanzadas en la explotación
3	Adopción de sistemas de regulación de la oferta para minimizar los tiempos muertos
4	Adopción de actitudes y normas de comportamiento que aumenten el atractivo del taxi como modo de transporte
5	Apertura a nuevos mercados
6	Ordenar y normalizar la actual situación laboral del personal asalariado (Convenio Colectivo)



4.4. PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE MADRID

1. Ampliación del Área Unificada

- Límites del nuevo Área Unificada

Se trata de ampliar el Área Unificada actual hasta integrar el conjunto de municipios que mantienen una dependencia funcional con Madrid, expresada en términos de relaciones habituales domicilio-trabajo y domicilio-estudios, para suprimir los desequilibrios territoriales existentes. A su vez, la ampliación incorporaría al Sector una importante bolsa de demanda potencia, indebidamente satisfecha actualmente, consistente en unos 500.000 habitantes y un buen número de centros industriales y laborales.

En términos estrictamente numéricos, el índice de licencias por cada 1.000 habitantes se reduciría un 10%, pasando del valor 3,867 del Área actual al valor 3,497 del Área ampliada.

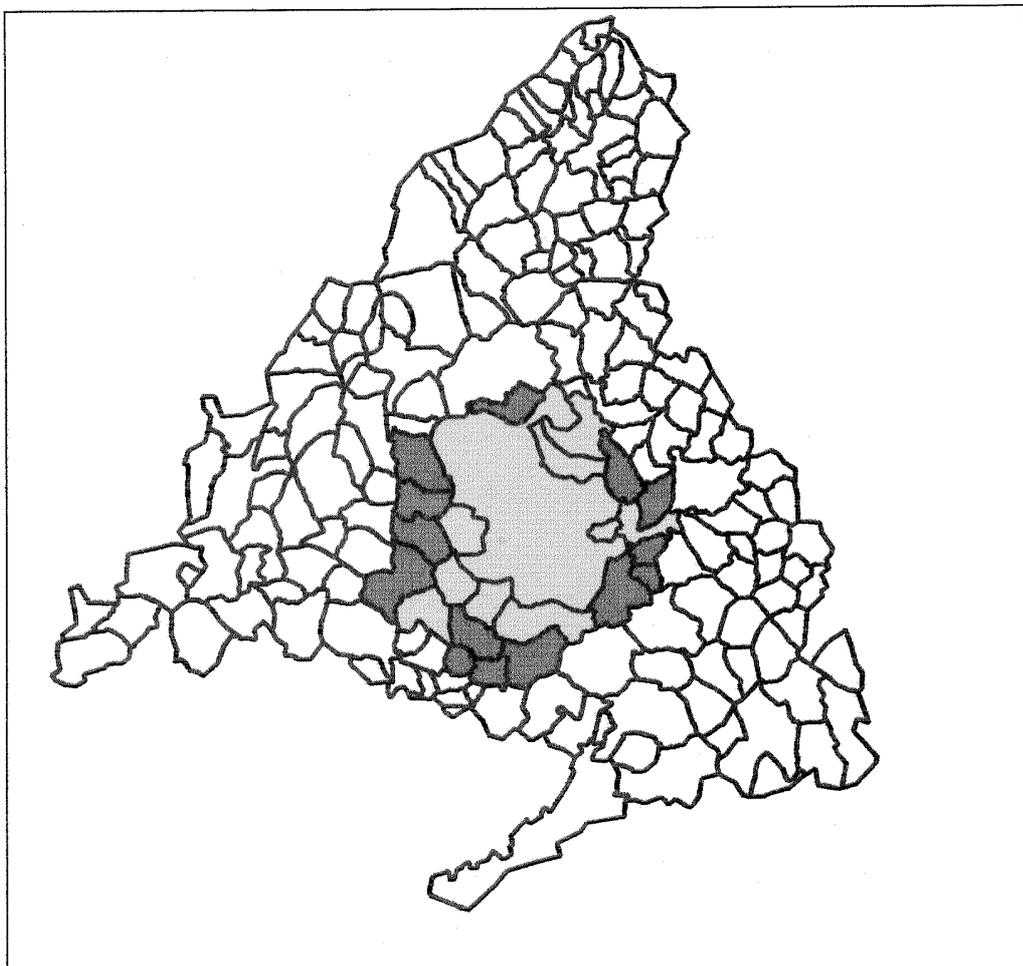
La ampliación debería comprender un conjunto de 14 nuevos municipios según se indica a continuación:

Área Unificada Ampliada			
Municipio	Población de hecho (censo 1991)	Licencias	Licencias/ 1.000 habitantes
Área Unificada	4.009.709	15.505	3,867
Boadilla del Monte	15.984	4	0,250
Fuenlabrada	144.069	22	0,153
Humanes	7.834	4	0,511
Las Rozas	35.211	7	0,199
Majadahonda	33.426	10	0,299
Mejorada del Campo	13.597	7	0,515
Paracuellos del Jarama	4.460	3	0,673
Parla	70.048	16	0,228
Pinto	22.305	12	0,538
Rivas-Vaciamadrid	14.925	3	0,201
Torrejón de Ardoz	82.807	26	0,314
Tres Cantos	27.732	5	0,180
Velilla de San Antonio	2.347	2	0,852
Villaviciosa de Odón	13.143	11	0,837
Total ampliación	487.888	132	0,271
Total Área Unificada ampliada	4.497.597	15.637	3,477

El plano adjunto recoge una representación gráfica de los límites del Área actual y del Área ampliada.



MUNICIPIOS DEL ÁREA UNIFICADA AMPLIADA



Municipios de Área Unificada actual



Nuevos Municipios del Área Unificada Ampliada





- **Gestión de la ampliación**

En principio la ampliación podría llevarse a cabo al amparo del Real Decreto 2025/1984, de 17 de octubre, sobre competencias administrativas en materia de transporte de viajeros en automóviles de turismo, que en su artículo 4§-3 señala que:

“Será en todo caso necesario para el establecimiento de las Áreas de Prestación Conjunta el informe favorable de al menos dos terceras partes de los municipios que se proponga incluir en los mismos, debiendo representar dichos municipios como mínimo el 75 por 100 del total de la población del Área”

En el mismo sentido se expresa el artículo 126.2 del ROTT.

La aplicación de estas normas significa que, en defensa del interés público, puede obligarse a integrarse en el Área a un tercio de municipios con la cuarta parte de la población total. Aunque, en apariencia, pueda parecer que ello pugna con el principio de autonomía municipal consagrado en nuestro ordenamiento jurídico, lo cierto es que el artículo 25.2 de la Ley de Bases del Régimen Local establece con claridad que:

“El Municipio ejercerá en todo caso, competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas en las siguientes materias:

.....
II) Transporte público de viajeros”

En todo caso, parece que la Comunidad Autónoma de Madrid es competente para regular y ordenar estas materias en el ámbito de su territorio de acuerdo con los criterios que considere más oportuno, por lo que se podría reconsiderar esta cuestión y someterla a una regulación específica para Madrid, que tuviera en cuenta los intereses de orden particular que afectan al caso en cuestión.

Desde un punto de vista práctico, se entiende que el procedimiento más adecuado para proceder a la ampliación es el convenio bilateral entre el Ayuntamiento de Madrid y los de cada uno de los municipios que se vayan a integrar. Los elementos básicos de estos convenios serían:

- Las licencias de taxi de los nuevos municipios serán canjeadas por licencias del Ayuntamiento de Madrid.
- La regulación del servicio en todo el área se realizará con la Ordenanza Municipal correspondiente del Ayuntamiento de Madrid.
- Las funciones y competencias en materia de inspección y sanción corresponderán en todo el área al Ayuntamiento de Madrid.

Sobre esta base, la ampliación del Área Unificada debería abordarse de manera inmediata con todos aquellos municipios que estén ya dispuestos para ello. Los municipios que ahora no se integrasen podrían hacerlo en el futuro tras la correspondiente solicitud. A la vista de las respuestas recogidas en la consulta sobre este particular que ha sido realizada en el marco de los trabajos del Libro Blanco del Taxi, puede suponerse como probable que los 14 municipios



antes citados, a excepción del de Torrejón de Ardoz, estarán en condiciones de integrarse en muy breve tiempo en el Área Unificada de Taxis de Madrid.

- **Número de licencias de la nueva área**

El número de licencias del nuevo área sería el que resultase de añadir a las 15.505 licencias del Área Unificada actual las existentes en los nuevos municipios en el momento de la integración.

La regulación del número de licencias en el nuevo área corresponderá al Ayuntamiento de Madrid, como administración depositaria de las competencias en la materia.

En el marco de la propuesta de establecimiento de un “contrato social” recogida en este estudio, debería ofrecerse al Sector un compromiso de estabilización del número de licencias. Tal compromiso debería apoyarse no tanto en el establecimiento de un cupo definido sobre el índice de licencias por habitante (en este sentido, el valor de 2,5 licencias/1.000 habitantes parece ser la referencia numérica manejada más frecuentemente por el Sector), sino a partir de la consideración de la no existencia de carencias de servicio (téngase en cuenta, a este respecto, que el mantenimiento en día laborable de una quinta parte del parque inactivo ofrece un potencial de 3.100 licencias que podrían ser movilizadas antes de la concesión de licencias nuevas).

- **Constitución de una Unidad Administrativa para el control y gestión del Servicio de Taxi de Madrid.**

La ampliación del Área unificada actual debería venir acompañada por la constitución de una Unidad Administrativa para el control y gestión del Servicio de Taxi de Madrid, con recursos humanos, económicos y materiales suficientes (propios o externos) para la aplicación y puesta en práctica de las medidas de modernización y mejora incluidas en el Libro Blanco, así como para un seguimiento permanente de la actividad del Sector en orden a asegurar la calidad de servicio y el cumplimiento de la normativa vigente.

Como ocurre en otros lugares, la financiación de este organismo podría correr a cargo de las tasas por transferencia de licencias, como una manera de reversión a la Hacienda Pública de parte de las plusvalías generadas por la contingentación.

Esta Unidad Administrativa debería impulsar las reformas normativas y legislativas correspondientes para crear el marco más adecuado para la actividad del Sector en el sentido indicado en estas propuestas:

- Nuevo Reglamento Nacional.
- Normas de control metrológico.
- Legislación específica de la Comunidad Autónoma sobre el desarrollo del servicio y la ejecución del control metrológico.
- Ordenanza y normas de ámbito local.

Asimismo, debería procurar la máxima colaboración de otros órganos de la Administración (Seguridad Social, Trabajo, etc.) para optimizar el rendimiento de las medidas administrativas de control sobre el Sector.



2. Creación de un Cuerpo de Inspección de Transportes

Constituye uno de los elementos básicos y específicos de la organización que haya de soportar la constitución de la Unidad Administrativa para el control y gestión antes mencionado.

Su función se considera imprescindible para la reconducción de la situación actual del Sector.

Deberá contar con los recursos humanos, medios materiales y autoridad suficientes para el control, vigilancia y, en su caso, sanción de las actuaciones incorrectas dentro del Sector. Como idea previa para el dimensionamiento de esta plantilla puede pensarse en un total de cinco inspectores de labores de calle y otros dos en las instalaciones fijas para las revisiones periódicas y de sustitución.

3. Diseño de una nueva estrategia tarifaria

- Planteamiento

La política de precios constituye uno de los elementos básicos para la promoción del servicio y en este sentido pueden desarrollarse fórmulas tarifarias que aprovechen al máximo la potencialidad del precio como recurso comercial del mercado.

A lo largo del estudio se han analizado distintas posibilidades en este sentido, incluyendo las más avanzadas, que se apoyan en el concepto de tarifa variable y que necesitan un soporte lógico dentro del taxímetro que desarrolle una serie de funciones específicas, que la tecnología actual es perfectamente capaz de asumir. La variabilidad de la tarifa afectaría, según estas propuestas, a elementos como los siguientes:

- Hora del día. En horas valle se aplica una tarifa más barata que en horas punta.
- Kilómetros recorridos. Conforme el número de kilómetros recorridos es superior, se reduce la tarifa kilométrica.
- Tiempo de recorrido por debajo de la velocidad crítica. Conforme el tiempo recorrido por debajo de la velocidad crítica es mayor, disminuye el precio de la tarifa horaria.
- Lugar donde se toma el taxi. Si el taxi se toma en una parada, la bajada de bandera es superior, para retribuir la espera del taxista, orientándose, por tanto, estos servicios hacia carreras más bien largas. Si el taxi se toma en marcha, la bajada de bandera es más barata, orientándose esos servicios hacia carreras más cortas.

Sin embargo, la aplicación de una estrategia tarifaria como ésta trae consigo dos grandes inconvenientes: aumenta notablemente las posibilidades de cobro indebido e imposibilita por completo el control del precio por parte del usuario.

Que el usuario pueda conocer de antemano, siquiera de forma aproximada, el precio de la carrera que va a realizar parece un objetivo que es razonable plantearle al sistema de tarifas del taxi. En este sentido, lo más adecuado sería la aplicación exclusiva de una tarifa kilométrica, que



podría tener como inconveniente principal el hecho de que los taxistas evitasen las zonas congestionadas por no estar retribuido el tiempo de servicio. Frente a esta consideración estaría la circunstancia de que el centro de la ciudad presenta, por lo general, unos índices de demanda superiores a la periferia, con lo que el punto de equilibrio final, posiblemente fuera razonablemente satisfactorio.

Otra alternativa consistiría en aplicar simultáneamente una tarifa kilométrica (sobre el total de km recorridos) y una tarifa horaria (sobre el total del tiempo de viaje). El inconveniente principal estribaría en la tendencia de los taxistas a prolongar el tiempo de viaje, lo que, acaso, podría ser contrapesado con el establecimiento de una bajada de bandera de cierta importancia para que no compensara prolongar innecesariamente en el tiempo los servicios (lo cual plantea otro tipo de inconvenientes).

Otro de los principios fundamentales en el diseño de una nueva política tarifaria es el de que el precio del servicio ha de venir respaldado en la mayor medida posible por el taxímetro, minimizando el número de conceptos que se cobran al margen del contador.

En cualquier caso, como elemento esencial de la propuesta tarifaria se encuentra el establecimiento de un sistema de zonas tarifarias que acabe con el procedimiento actual de retornos.

- **Propuesta tarifaria**

La propuesta tarifaria se concreta en los puntos siguientes:

- a. Establecimiento de un sistema de zonas tarifarias.
- b. Planteamiento reflexivo de nuevas subidas de tarifas.
- c. Regulación específica del cobro por utilización de radioteléfono.
- d. Racionalización el sistema de suplementos.
- e. Aplicación del carácter de precio máximo en ciertos servicios.
- f. Consideración de un nuevo concepto de tarificación.
- g. Elementos de la propuesta a corto plazo.

a. *Zonas tarifarias.*

La tarificación zonal se considera necesaria para una asignación económicamente justa de los precios. La implantación de una única zona tarifaria traería consigo el establecimiento de un sistema de subvenciones cruzadas no deseable, de manera que los usuarios de zonas céntricas deberían soportar una parte del coste del servicio en zonas periféricas con mayores dificultades para encontrar viajeros.

El establecimiento de un sistema de zonas tarifarias es fundamental para racionalizar la situación tarifaria actual y modernizarla al nivel de otras muchas ciudades españolas, ya que Madrid es la única capital de provincia de España que, pese a que el servicio opera sobre un territorio extenso con dos claras zonas de centro y periferia, no cuenta con este sistema de tarificación.



Deberían establecerse dos zonas tarifarias A y B, con tres niveles de tarifas distintos:

Nivel tarifario a aplicar (1, 2, 3)			
Zona	Laborables		Festivos
	De día	De noche	
A	1	2	2
B	2	3	3

El límite entre las zonas A y B debería corresponder al actual límite de tarifa normal sobre el que se aplica el sistema de cobro de retornos.

Asimismo, se debería incluir un sistema de balizamiento de los límites entre las zonas A y B para que el cambio de régimen tarifario del taxímetro se produjese de forma automática, dificultando, por tanto, la práctica de conductas fraudulentas sobre la materia.

b. Subida de tarifas

El planteamiento de nuevas subidas de tarifas deberá realizarse desde la perspectiva de que la situación actual sitúa el precio del taxi en Madrid por encima de la media nacional y del llamado "grupo de los siete" (del orden de un 5% por encima). Por tanto, habría que vigilar la evolución de los precios para no radicalizar a la demanda potencial en este aspecto y atraer a ciertos segmentos de usuarios actuales del transporte colectivo. A partir de ciertos niveles de precio, la elasticidad de la demanda al precio es tal que un descenso de las tarifas puede aumentar la recaudación.

c. Suplemento por radioteléfono

La utilización del teléfono para la contratación del servicio es un elemento que conviene promover y que habrá de conocer un proceso de evolución y desarrollo significativos a partir de la situación actual, en la que aún no ha alcanzado su plena potencialidad.

Sin embargo, este sistema encuentra serias dificultades en materia tarifaria que pueden resolverse estableciendo un suplemento fijo por la utilización de este servicio (a determinar conjuntamente con los representantes del Sector tras la realización de las pruebas que sean necesarias) que sustituya al precio actual de los recorridos hasta el punto de recogida del cliente.

Con este suplemento, y una vez llegado el vehículo al punto de recogida del cliente, se pondría el taxímetro en marcha, facturándose la espera hasta que el usuario subiera al taxi.

d. Racionalización de los suplementos

El sistema actual de suplementos debe racionalizarse en dos direcciones principales:

- Deben suprimirse los suplementos por nocturnidad y días festivos, pasando a ser computados directamente por el taxímetro, pero con una repercusión sobre el precio en función del sistema de zonas tarifarias antes mencionado. Tal repercusión debe no limitar



el suplemento a una cantidad fija que penaliza excesivamente las carreras cortas, sino que debe estar orientado, principalmente, a aumentar los precios unitarios.

- Debe facilitar gratuitamente el transporte de un mínimo razonable de equipaje, al igual que ocurre en otros sistemas de transporte público.
- Debe, en general, simplificarse al máximo, dejando únicamente los conceptos indispensables.

e. Descuentos comerciales

La comercialización del servicio debería poder aplicar técnicas habituales de descuentos a clientes preferenciales, como un elemento más para estimular la modernización y mejora de la calidad del servicio, así como para captar nuevos clientes. En este sentido, debería ser posible que en contrataciones con empresas y colectivos se pudieran aplicar descuentos sobre la tarifa oficial, que adquiriría, en estos casos, la condiciones de precio máximo autorizado.

De esta forma se podrá competir en mejores condiciones con otras opciones de transporte público individual (vehículos de alquiler con conductor, por ejemplo) y consolidar la relación con clientes estables que darían una base económico-financiera muy interesante para la explotación.

f. Nuevos conceptos tarifarios

Finalmente, en la estrategia tarifaria debería considerarse la posibilidad de modificar los actuales conceptos tarifarios, acudiendo a una estructura que se basara en:

- Bajada de bandera
- Precio mínimo o suplemento de parada para ciertos servicios
- Precio kilométrico.
- Zonas tarifarias variables (sin una definición geográfica concreta, definidas en función del tiempo y la distancia recorrida) con penalización económica de carácter discreto o continuo.

Esta modificación debería consensuarse con el Sector, siendo recomendable que se plantease alguna forma de ensayo al respecto.

g. Elementos de la propuesta a corto plazo

A corto plazo, y sólo mientras se discuten y negocian a nivel de detalle las propuestas anteriores, se recomienda el establecimiento en 1997 del sistema de zonas tarifarias en la forma siguiente:

- Sistema de facturación: tiempo o distancia, como en la actualidad.
- Tipos de tarifas: tarifas 1, 2 y 3 para los recorridos dentro del Área Unificada, según la asignación por zonas y períodos de tiempo realizada anteriormente.
- Tarifa fuera del Área Unificada.



Se parte de la consideración inicial de que es muy conveniente que el cobro de los desplazamientos interurbanos fuera del Área Unificada venga también avalado por un sistema tarifario automático, para lo que el taxímetro habría de admitir una cuarta tarifa para este tipo de viajes.

Sin embargo, para clarificar y facilitar al máximo el control se recomienda que la tarifa de carretera sea la que se encuentre embragada en el taxímetro en el momento de salir fuera del Área Unificada (la tarifa 2 en laborable de día y la 3 en horas nocturnas y en festivo).

Con esta tarifa la factura del viaje se contabilizaría al llegar al punto de destino fuera del Área Unificada, teniendo el usuario derecho al regreso gratuito hasta el límite de tarifa normal o hasta el punto de origen del viaje, si éste se inició en la zona B. El posible tiempo de espera hasta el inicio del regreso sería facturado a la tarifa horaria.

Con los niveles tarifarios que van a ser propuestos a continuación, este sistema es equivalente a una tarifa interurbana de unas 60 PTA/km.

- Niveles tarifarios.

Tarifa	PTA		
	bajada bandera	km	hora espera
1	175	85	1.700
2	175	115	1.700
3	175	130	1.700

- Retornos y suplementos: se suprimen los actuales retornos y los suplementos de nocturnidad y festivos, por quedar incorporados en la tarifa kilométrica aplicada en estos casos.

4. **Modificación de la estructura empresarial del Sector**

Como ya se ha indicado, se considera muy conveniente facilitar la entrada en el Sector de empresas, así como la constitución a partir de las explotaciones actuales de unidades funcionales de cierta dimensión (cooperativas), que aporten una mayor capacidad para el desarrollo, la innovación, la inversión y la competitividad de las explotaciones, reduciendo el nivel actual de atomización, con los consiguientes efectos positivos sobre la consecución de los niveles de acuerdo y de consenso necesarios para la ordenación de la explotación.

En este sentido, al Ayuntamiento de Madrid no le cabe otra posibilidad que la de aplicar de la normativa vigente y, más en particular, del Reglamento Nacional, para, en la medida en que dicha reglamentación lo autorice, poner en práctica este tipo de actuaciones. La propuesta 14, por su parte, se refiere de forma expresa a las medidas de incentivación para el desarrollo del movimiento cooperativo dentro del Sector.



Es previsible que el nuevo Reglamento Nacional deje libertad en la materia a los Ayuntamientos, de manera que el Ayuntamiento de Madrid podrá elaborar su propia política al respecto con una gran capacidad de decisión propia.

5. Aplicación de normas restrictivas para la autorización de taxímetros y del conjunto del sistema tarifario

Esta medida atiende al objetivo fundamental de reducir el fraude y las prácticas de cobro abusivo, amparadas en cierta medida por las posibilidades existentes en la actualidad para la manipulación fraudulenta del sistema tarifario.

La memoria general del trabajo recoge una propuesta detallada de indicaciones e instrucciones al respecto, que se concretan en:

- Acreditaciones necesarias
- Ensayos que ha debido superar el taxímetro
- Tarifas y revisiones tarifarias
- Características físicas de los taxímetros
- Pantalla del visor
- División del taxímetro en compartimentos
- Software. Relación con el transductor de distancias
- Funcionamiento del taxímetro
- Requisitos relativos a las conexiones
- Tornillos pasantes
- Elementos periféricos (emisor automático de facturas, lectora de tarjetas de crédito y de tarjetas monedero)
- Ubicación, colocación e instalación
- Transductor de distancias
- Módulo luminoso indicador de tarifas múltiples
- Conexiones
- Precintos

6. Aplicación de normas restrictivas para la autorización de vehículos

La mejora de la calidad y confort de los vehículos, resulta una medida esencial para elevar la calidad del servicio y aumentar el atractivo del taxi, mejorando sus condiciones de competencia intermodal.

En este sentido se considera conveniente continuar con la política iniciada ya hace años por el Ayuntamiento para restringir las condiciones para la autorización de nuevos modelos en orden a la consecución de este objetivo.

La memoria general del trabajo recoge una propuesta detallada de normas e instrucciones al respecto, que se concretan en:

- Criterios y normas para la autorización de modelos
- Antigüedad máxima de los vehículos
- Equipamiento y color de los vehículos



Además, se debería tender a la reducción del número máximo de modelos autorizados hasta un valor pequeño (no más de cinco, por ejemplo) e impulsar las iniciativas existentes en la actualidad para conseguir la existencia un único modelo de taxi con un coste económico asumible, pero basado (mediante adaptaciones) en una versión básica disponible en la gran mayoría de marcas comerciales de vehículos.

En esencia, este conjunto de normas se resumen en:

- Condiciones de confort (dimensiones, aire acondicionado, adaptación a personas con movilidad reducida, etc.).
- Condiciones de antigüedad máxima (6 años).
- Condiciones de compatibilidad con las exigencias del control antifraude del sistema tarifario.
- Condiciones de seguridad para el conductor (mampara de seguridad).
- Reducción al máximo posible del número de tipos de vehículos diferentes en servicio.

7. Pruebas para el acceso a la condición de titular de licencia y de conductor de taxi

Es uno de los campos que mayor nivel de desarrollo y profundización requiere la situación actual, en orden a mejorar las condiciones de profesionalidad y de formación de los taxistas.

Para ello se propone, en primer lugar, distinguir entre las condiciones de titular de una licencia y de conductor de taxi.

Al titular de la licencia, como responsable empresarial de la prestación del servicio, se le deberán exigir requisitos de solvencia técnica y económica para asumir la responsabilidad de la prestación del mismo y las obligaciones propias de su dimensión pública.

Al conductor de taxi, que podrá ser o no titular de una licencia, se le autorizará a desempeñar su función tras la superación de unas pruebas de aptitud que es preciso actualizar.

Para ello se propone el establecimiento de un sistema de cursos de formación, que financiarán en parte los propios aspirantes, abonando una cantidad en concepto de matrícula. Estos cursos deberán tener la duración adecuada (4-6 meses) e incluir un conjunto de materia capaces de formar buenos profesionales del taxi en su triple dimensión de conductores, conocedores de la ciudad y prestadores de un servicio público.

Se trata, en definitiva, de poner en práctica medidas similares a las que hace ya años estableció el Ministerio de Transportes para racionalizar y actualizar las pruebas para el acceso a la profesión de transportista, o como las que, con bastante mayor despliegue de recursos, se vienen aplicando en Francia y en otros países comunitarios.

Ello requiere, lógicamente una organización de personal y recursos materiales superior a la actualmente existente, encuadrándose esta labor dentro de las de la Unidad Administrativa para el control y gestión del servicio, referido en la primera de las propuestas.



8. Establecimiento de cursos periódicos de formación y reciclaje para los actuales taxistas

Atiende al objetivo general anterior de mejorar la competitividad del servicio aumentando las condiciones de profesionalidad de los taxistas.

Para ello se propone impartir entre los taxistas actuales cursos periódicos de reciclaje y formación profesional para que paulatinamente vayan homologando su capacitación con la de los nuevos conductores formados de una manera más estricta y selectiva.

Todo esfuerzo realizado en esta dirección redundará en un claro beneficio a medio plazo con la mejora consiguiente de las condiciones de competencia intermodal de este servicio.

Ello requiere, lógicamente una organización de personal y recursos materiales superior a la actualmente existente, encuadrándose esta labor dentro de las de la Unidad Administrativa para el control y gestión del servicio, referido en la primera de las propuestas.

9. Intensificación del control sobre los permisos municipales

Se considera ésta como una de las medidas necesarias para racionalizar la bolsa de conductores de taxi disponibles y controlar a la baja el mercado de licencias.

Debería, en primer lugar, realizarse un esfuerzo inicial en la detección de todos aquellos permisos municipales inactivos (actualmente hay registrados más de 71.000 cartillas en total), para proceder a su cancelación y continuar con esta práctica de forma permanente.

Ello requiere, lógicamente una organización de personal y recursos materiales superior a la actualmente existente, encuadrándose esta labor dentro de las del Ente de administración y gestión del servicio, referido en la primera de las propuestas.

10. Establecimiento de una tarjeta de profesionalidad y control de la plantilla de asalariados

Constituye una de las medidas esenciales para combatir el intrusismo profesional y suprimir los elevados niveles de competencia desleal existentes actualmente.

Todos los taxis en servicio deberán llevar en lugar visible para el viajero la Tarjeta de Identificación Profesional del conductor que esté operando el vehículo en ese momento (se adjuntan modelos de contenido).

Esta tarjeta habrá de permitir identificar al conductor del taxi tanto a los usuarios del mismo como a un posible inspector situado fuera del vehículo. Para ello, el anverso y reverso de la tarjeta deberán ser iguales, conteniendo ambos lados la información que en el modelo que se adjunta figura distribuida en dos caras.

Asimismo, en las revisiones periódicas anuales se controlarán los datos de los conductores adscritos a las licencias, incluyendo el certificado de vida laboral de todos ellos, que deberá ser aportado por los titulares y en el que figuran los períodos de cotización a la Seguridad Social



durante el año, así como los conceptos, actividades y nivel de dedicación por los que se ha cotizado.

Éste es un procedimiento que se ha revelado como eficaz en otras administraciones para evitar el fraude laboral derivado del hecho de que se dé de baja en la Seguridad Social a los conductores asalariados una vez formalizada su inscripción en el registro municipal.

11. Redacción de normas adecuadas para la prestación del servicio

Es necesario establecer unas normas nuevas que se adecúen a la realidad actual del servicio y favorezcan las mejoras de competitividad perseguidas. Estas normas deben referirse a los aspectos siguientes:

* Limitación de las horas de conducción por conductor

Se trata de garantizar la seguridad de los viajeros y la del resto de usuarios de la vía pública, no permitiendo jornadas de trabajo excesivamente prolongadas como las que tienen lugar en ocasiones en la actualidad (18-20 horas).

Teniendo en cuenta las jornadas habituales y los tiempos de descanso se propone un límite máximo de 13 horas diarias de trabajo.

Puede utilizarse un sistema como el que se aplica a los taxistas en París (tipo tacógrafo) o un taxímetro con un número máximo de horas diarias de servicio según el número de conductores dados de alta en esa licencia.

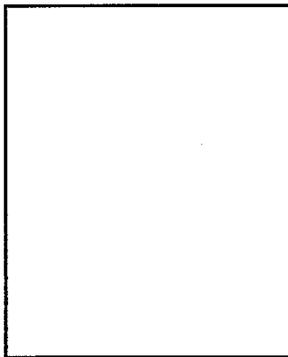
* Libertad de elección por parte del usuario del taxi en la parada

Es esencial para estimular las mejoras de la calidad del servicio y no lesionar el legítimo derecho de elección del que paga.



Ayuntamiento de Madrid

Rama de Policía Municipal, Tráfico e Infraestructuras

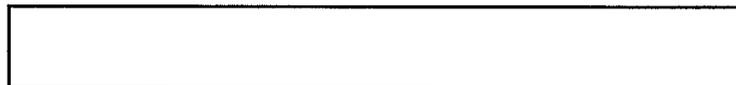


TARJETA DE IDENTIFICACIÓN PROFESIONAL DE CONDUCTOR DE VEHÍCULOS SUJETOS A LICENCIA MUNICIPAL

a) El presente documento deberá llevarse siempre que se esté prestando servicio y colocado en un lugar del vehículo que permita su total y permanente visibilidad por los viajeros.

b) Deberá solicitarse su renovación con dos meses de antelación a la fecha de caducidad, a cuyo fin se presentará la documentación siguiente:

- Instancia de renovación
- Una foto color tamaño carnet (40x40 mm.) En posición frontal y sin gafas de sol.
- Fotocopia de la tarjeta de identificación profesional.





VEHÍCULO

LICENCIA MUNICIPAL 14.907	MATRICULA M-121731
-------------------------------------	------------------------------

CONDUCTOR

D.N.I. 50.350.682
CARTILLA MUNICIPAL
Nº 33.895





Únicamente se mantendría el sistema actual en grandes centros generadores de viajes en taxi (como el aeropuerto o las estaciones ferroviarias), en donde parece necesario que el acceso al taxi se produzca de forma controlada y ordenada.

- * Prohibición de instalación de emisoras de radioaficionado

Atiende, a la supresión de un sistema de comunicación extraprofesional que, por una parte, repercute muy negativamente en la imagen del servicio y, por otra, es la base de ciertas modalidades de intervención fraudulenta en el sistema tarifario.

- * Criterios claros sobre la indumentaria y el aseo personal de los conductores

Resulta necesario ordenar de alguna manera la situación actual exigiendo condiciones mínimas (pantalón, camisa, zapatos, calcetines, etc.) que sean razonables y no puedan considerarse discriminatorias.

- * Criterios claros sobre el cuidado interior de los vehículos

Es importante la exigencia y control de este aspecto, por cuanto afecta de forma significativa a la calidad del servicio.

- * Establecimiento de una cierta cantidad de equipaje sin suplemento

Ya se ha tratado en la propuesta 3 anterior.

- * Normas claras para la contratación telefónica del servicio

En parte ha sido tratado este aspecto (en lo que se refiere a las tarifas) en la propuesta 3 anterior.

También es necesario clarificar la confusión actual sobre cuál es el momento en el que el taxi es contratado (cuando el viajero sube al vehículo o cuando se baja la bandera tras el encargo por radioteléfono), para evitar los conflictos existentes cuando se contratan por teléfono taxis de Madrid desde municipios exteriores al Área Unificada.

La solución debería venir dada por una regulación específica de la Comunidad de Madrid. Entre las dos opciones anteriores, parece más lógica la segunda aunque ello suponga que los taxis puedan cargar viajeros fuera del término municipal si han sido previamente contratados por teléfono.

- * Regulación de los derechos de los fumadores y no fumadores

Debería prevalecer el criterio del viajero frente al del conductor del vehículo, en orden a buscar elementos diferenciales que mejoren la competitividad intermodal del taxi como forma de transporte urbano.



* Regulación de la explotación publicitaria del vehículo

Éste es un aspecto muy debatido en los últimos tiempos. En la medida en que el taxi puede ser objeto de explotación publicitaria y, por tanto, generador de ingresos atípicos que contribuyan al saneamiento de la explotación, puede autorizarse la publicidad.

Esta autorización debería, no obstante ser compatible con la imagen de servicio público, sin que se vea comprometida la facilidad para que el usuario reconozca al vehículo como taxi.

En todo caso, la capacidad económica del taxi como soporte de publicidad exterior es muy limitada, como lo demuestran las bajas tarifas que se aplican en ciudades donde se permite la publicidad, así como el hecho de que hayan sido varias las ciudades españolas que después de autorizarlo lo hayan nuevamente prohibido.

En el caso concreto de Madrid, es muy poco probable que alguna campaña vaya a utilizar más de 2.000-3.000 taxis.

La tarifas que se están aplicando en otras ciudades ronda las 6.000 PTA/mes por utilización de las puertas o de 10.000 PTA/mes si utilizan corpóreos sobre el techo del vehículo (como los de Gallina Blanca).

El espacio disponible en un módulo luminoso integrado que reservara la parte trasera para publicidad de marca podría ser alquilado por no más de 10.000-15.000 PTA/año.

* Mejoras para la adecuada atención de la demanda en el Aeropuerto de Barajas y otros puntos de gran demanda.

Se trata de instalar en una serie de puntos del casco urbano carteles de aviso automático de las necesidades de taxis libres en el Aeropuerto de Barajas, evitando la acumulación inútil de vehículos en las zonas de espera del Aeropuerto (con la consiguiente pérdida de tiempo y de kilómetros para el taxista) o, del lado contrario, el aumento innecesario del tiempo de espera de los viajeros por la no existencia de un número suficiente de taxis.

Esta sistema podría, también, extenderse a Estaciones de Ferrocarril.

12. Medidas para favorecer la circulación de los taxis y el aumento de la velocidad comercial

Responden a la necesidad de evitar que los taxis se vean perjudicados por los conflictos circulatorios del centro urbano, en atención a su consideración como vehículos de un servicio público que, en buena parte está reduciendo el número de usuarios del vehículo privado (más de un 40% del usuario del taxi de Madrid podría utilizar su vehículo privado pero prefiere no hacerlo).

Se trata, por tanto, de actuaciones de los tres tipos siguientes:

- Extensión a los taxis de la red de carriles-bus.



- Aplicación de medidas para mejorar la eficacia de los carriles reservados.
- Autorización para realizar ciertos movimientos no permitidos al tráfico general.

En cuanto a las medidas para mejorar la eficacia de la red de carriles reservados, cabe referirse al estudio sobre el particular llevado a cabo por el Ayuntamiento de Madrid en 1986, en el que, a partir del hecho de que los autobuses debían circular del orden de la mitad de su recorrido teórico en carriles reservados fuera de los mismos, se proponía dedicar de 6:30 a 21:00 horas 18 parejas de motoristas de la Policía Municipal, conectados con cuatro unidades de grúa, al control de la red de carriles reservados, así como mejorar su pavimentación y señalización.

Por lo demás, el aumento de la velocidad de circulación constituye uno de los objetivos permanentes de la política municipal sobre tráfico, por lo que cualquier avance en esa dirección beneficiará dentro del conjunto del tráfico a los taxis en particular.

13. Mejora del equipamiento de las paradas

Se trata de dotar las paradas más importantes de servicios públicos que eviten las carencias e incomodidades de la situación actual.

14. Promover y estimular la modernización del Sector

La mejora y modernización del Sector es una de las funciones que compete desarrollar a los propios taxistas, según el conjunto de propuestas que se realizan en el apartado siguiente.

Sin embargo, la Administración Municipal, conjuntamente con la Regional, deben promover estas medidas y estimular al Sector para que las lleve a cabo. Para ello se propone estudiar un sistema de:

- Desgravaciones fiscales a efectos de la constitución de cooperativas.
- Ayudas públicas y ventajas financieras y fiscales para la renovación del parque, del taxímetro y para la instalación de una mampara de seguridad.
- Asesoramiento técnico en el estudio y análisis de este tipo de actuaciones.

15. Controles rutinarios y periódicos de la calidad del servicio

Se trata de seleccionar un conjunto de puntos representativos del conjunto del Área Unificada y realizar en ellos mediciones periódicas y rutinarias de tiempo de espera a un taxi libre en laborable, sábado y festivo (de día y de noche) para conocer la evolución de este indicador de la calidad del servicio ofrecido al usuario.



4.5. PROPUESTAS DIRIGIDAS AL SECTOR

1. *Constitución de cooperativas*

El Sector debe transformar su actual estructura empresarial constituyendo unidades funcionales de cierta dimensión (cooperativas), que le permitan beneficiarse de la reducción de costes de explotación por las economías de escala correspondientes y aumentar los ingresos de la explotación por la mayor capacidad para afrontar las necesidades de la demanda y para ofrecer mejores y más competitivas condiciones de servicio. Ello le llevará a captar bolsas de demanda potencial mal satisfechas actualmente.

Como ya se ha indicado, este proceso debe ser apoyado por la Administración tanto con ayudas económicas (ventajas fiscales), como por un asesoramiento técnico en el estudio y análisis de este tipo de actuaciones.

2. *Introducción de mejoras y tecnologías avanzadas en la explotación.*

Atiende el mismo objetivo anterior de mejora de la calidad del servicio y aumento de la competitividad para situarse en mejores condiciones frente a otros modos concurrentes en el mercado.

Se trata, básicamente, de tres tipos de actuación diferentes:

- Mejora del parque
- Mejora del sistema tarifario
- Introducción de sistemas de gestión de flotas

La mejora del parque es una actuación inexcusable si se quiere revitalizar y potenciar este servicio.

La mejora del sistema tarifario atiende a la posibilidad de utilizar taxímetros con una mayor capacidad para maximizar el aprovechamiento de los recursos empleados, utilizándolos como un instrumento informático al servicio de la gestión, del que pueda obtenerse información, estadísticas etc. para el control de la explotación o para el propio usuario (clientes con facturación importante). Todo ello, además de las normas municipales sobre autorización de taxímetros que establecen los requisitos mínimos que deben reunir estos aparatos.

Finalmente, la introducción de sistemas de gestión de flotas se considera como una actuación muy importante que, combinada con la de constitución de cooperativas, daría lugar al ofrecimiento de un servicio con unos altos niveles de calidad por la reducción de tiempo de respuesta a las peticiones de la demanda. Estos sistemas, además de asignar automáticamente a cada servicio el taxi que menos tiempo va a tardar en llegar hasta el cliente, permite introducir elementos de calidad como la posibilidad de atender a requerimientos de la demanda en el sentido de facilitar el tipo de vehículo y conductor que específicamente hayan sido solicitados (capacidad, prestaciones, conocimiento de idiomas, etc.).

Ésta es la forma en que se está gestionando el servicio de taxi en el centro y norte de Europa y es la dirección que antes o después habrá de tomar el Sector también en el sur europeo.



La adopción de este tipo de medidas por parte del Sector se encuadra dentro del llamado “contrato social” en el que, como se ha indicado, la Administración asegura, mediante la contingentación, unos niveles de estabilidad de mercado y el Sector ha de corresponder con un esfuerzo de innovación y modernización.

3. *Adopción de sistemas de regulación de la oferta*

- **Planteamiento general**

Una de las atribuciones más características del Sector es la de estudiar y formular medidas de regulación que optimicen el rendimiento económico de las explotaciones. Los efectos de estas medidas serán, en todo caso, juzgados desde la perspectiva municipal para asegurar que se cumplen los objetivos de calidad de servicio y, en caso contrario, promover las medidas necesarias para restituir la calidad perdida.

- **Las competencias municipales sobre esta materia.**

Existe una cierta tendencia según la cual debe ser la administración local quien formule e imponga al Sector las medidas de regulación. Esta tendencia viene avalada por una interpretación en ese sentido del artículo 40 del Reglamento Nacional de 1979 que señala que:

“Las Entidades Locales adjudicadoras de las licencias serán competentes para establecer las medidas de organización y ordenar el servicio en materia de horarios, calendarios, descansos y vacaciones, oídas las Asociaciones Profesionales de empresarios y trabajadores”.

Sin embargo, ello no debe ser así ni desde el punto de vista de la lógica funcional del mercado, ni desde el punto de vista de la capacidad jurídica.

Desde el punto de vista de la lógica funcional de mercado, resultaría sorprendente que fuera la Administración Local quien regulase la actividad de un Sector que presta servicios de carácter discrecional y sobre el que se ejerce una presión externa permanente que se sustancia en unas 700 transferencias de licencias al año con un volumen de negocio de unos 5.500 M PTA.

Al igual que ocurre con el resto de actividades económicas de nuestro sistema social, es el propio Sector el que debe regularse.

Pero es que, además de este planteamiento, según se reconoce en una sentencia del Tribunal Supremo, los Ayuntamientos no tienen competencias ni capacidad jurídica para prohibir la circulación de los taxis.

La memoria general del trabajo recoge un análisis jurídico sobre este particular, que incluye el texto íntegro de los fundamentos de derecho y de la sentencia aludida del Tribunal Supremo.

En concreto dicha sentencia dice textualmente:

... (el artículo 40 del Reglamento Nacional) “se halla orientado a proteger el interés público del servicio de transporte dentro de la ciudad, evitando situaciones de carencia en determinados días u horas, pero sin poder inmiscuirse en cuestiones



organizativas privadas de las propias empresas, ni en si se da o no el cumplimiento de disposiciones de otra naturaleza, cuyo control o vigilancia se halla encomendada a autoridades distintas de la municipal.”

... “los señalamiento de horarios y descansos deben hallarse encaminados a asegurar la presencia de taxímetros en las calles y paradas y no prohibir la circulación de tales vehículos en determinados días y horas”

Cabe concluir, por tanto, que la Administración Municipal no puede ni debe dar cobertura legal o normativa a los mecanismos de regulación de oferta tendentes a disminuir las horas de servicio, sino que ésta es una competencia exclusiva del propio Sector.

- **Los efectos de la erradicación del intrusismo profesional**

Sí es, en cambio, competencia de la Administración velar por el cumplimiento de las normas vigentes y, más concretamente, erradicar el intrusismo profesional existente.

Tomando como base la estimación realizada en el trabajo a partir de las declaraciones recogidas en distintas fuentes (1.500 conductores “semilegales” y 2.500 conductores “ilegales”), un día laborable se producen 43.500 horas de servicio ilegal, lo que, frente a las 187.600 horas totales representa un 23,2%.

La supresión de las 43.500 horas de servicio ilegal equivaldría a la retirada de unas 3.100 licencias con un período de trabajo de 14 horas diarias, lo que representa, sin duda, una gran repercusión en la oferta de servicio disponible.

A estas 3.100 licencias habría que añadir las equivalentes a la reducción de servicio que representa la limitación de horas diarias de conducción por taxista a que se ha hecho referencia anteriormente (cuyo impacto será muy probablemente de importancia significativamente inferior) (se ha estimado en menos de 300 licencias equivalentes).

En términos de recaudación, ello viene a suponer que la recaudación media anual pasaría de 5,0 MPTA/vehículo a 6.3 MPTA/vehículo, con un aumento de unas 100.000 PTA/mes. Contando con que parte de las horas de servicio ilegal se cubrirían, en el caso de un estricto control, con horas legales y con que el nivel de competencia desleal depende de la hora del día, se puede suponer que el intrusismo profesional está perjudicando a los taxistas legales al menos en 50.000 PTA/mes y muy posiblemente en un valor en torno a las 75.000 PTA/mes.

- **Posibilidades de actuación. Opinión del Sector**

A la vista de los resultados anteriores, la adopción de medidas que suprimieran el intrusismo profesional, así como las de limitación de las horas de conducción por taxista, serán equivalentes a una reducción de licencias con un valor nominal de 3.500 y un límite inferior de 2.000. Se entiende, por tanto, que ésta es una primera forma de regulación que, además, viene obligada por la simple exigencia del cumplimiento de la normativa vigente.

Otras posibilidades de actuación para regular las horas de servicio son:

- Rescate de licencias.



- Establecimiento de la regla “1 coche, 1 conductor”.
- Establecimiento de un mayor número de días de descanso al mes.
- Establecimiento de turnos obligatorios de trabajo.
- Establecimiento de un sistema de jornada laboral flexible basado en el taxímetro.

En principio, la encuesta a taxistas ha revelado que no resultará sencillo conseguir un acuerdo global en la materia. Las respuestas en este sentido han sido:

Respuestas (%)			
Propuesta	A favor	En contra	NS/NC
Rescate a cargo del Sector	19,4		
Rescate de licencias con ayuda Administración	38,4		
Rescate de licencias a cargo de la Administración	41,0		
No rescate	1,2		
Más días de descanso	31,8	66,9	1,3
Turnos de trabajo	57,1	38,8	4,1
1 coche, 1 conductor	79,3	19,0	1,7
Limitar horas conductores	9,5	31,0	59,5

El rescate de licencias a cargo de los propios taxistas parece una medida inviable ya que los 40.000 M PTA que aproximadamente costaría amortizar 5.000 licencias repercutirían en casi 4 M PTA/licencia que permanece en actividad. Esta cantidad repartida en 10 años supondría, en pesetas constantes, 32.000 PTA/mes (sin contar los efectos sobre el precio de las licencias que podría tener la aplicación de un plan de compras masivas, lo que, posiblemente, obligaría a arbitrar medidas específicas de regulación de estas operaciones de compra-venta).

Se considera prácticamente imposible alcanzar un acuerdo dentro del Sector para afrontar un proceso de esta naturaleza (que, además, es un proceso a largo plazo (10 años)).

La compra de licencias por parte de la Administración se descarta por un elemental principio de que no deberían dedicarse recursos públicos (de los contribuyentes) para pagar por algo que la propia Administración concedió gratuitamente.

El establecimiento de restricciones de servicio obligatorias encuentra el inconveniente de que es muy posible que no haya argumentos jurídicos suficientes para poder vincular a quienes, en atención a su derecho a explotar la licencia en régimen de plena libertad, no aceptasen el cumplimiento de tales normas. Además, cada uno de los cuatro tipos de medidas particulares que se pueden plantear en este sentido se caracterizan también por:



- “1 coche, 1 conductor”.

Es una norma que rigidiza excesivamente la oferta de servicio, planteando dificultades en el caso de que fuera necesario aumentar las horas de servicio en ciertas horas, días o temporadas.

- Mayor número de días de descanso al mes.

El aumento del número de días de descanso al mes tiene un efecto equivalente a la reducción de 700 licencias por cada nuevo día de descanso.

Es, por tanto, ésta una medida con una importante capacidad para regular la oferta, que encuentra la facilidad añadida de que el Sector ya se encuentra familiarizado con ella (sin que se hayan producido tensiones de importancia).

Se considera una forma de actuación recomendable, incluso de forma transitoria.

- Establecimiento de turnos obligatorios de trabajo.

Es otro tipo de medida recomendable por su capacidad para regular la oferta, su facilidad de control (a cargo de los propios taxistas) y su relativa facilidad para adaptarse a situaciones de mayor demanda que exijan regulaciones diferentes.

- Establecimiento de la jornada laboral flexible.

Se trata de utilizar las posibilidades tecnológicas de los taxímetros, de manera que estén programados para que cada conductor pueda distribuir a su gusto un cierto número de horas de trabajo efectivo (cada hora de reducción sobre las 12 horas actuales equivale a la retirada de unas 1.300 licencias).

Es, sin duda, el mejor procedimiento para la regulación de la oferta, ya que es el más flexible y el que mayor versatilidad presenta para que el propio Sector vaya adecuando la oferta a la demanda conforme ésta se vaya produciendo.

Presenta únicamente el inconveniente de que no podría ser controlado por el propio Sector (lo cual es algo que los taxistas suelen valorar muy positivamente), quedando confiado su cumplimiento a la inviolabilidad del taxímetro. Por este motivo se considera un procedimiento recomendable a medio plazo, cuando se esté en condiciones de garantizar un mayor nivel de protección de los taxímetros.

- **Propuesta de actuación.**

El simple hecho de obligar al cumplimiento de la reglamentación vigente, evitando, por tanto, el intrusismo profesional, unido a la limitación del número de horas de conducción por conductor, podría dar lugar a reducciones de servicios equivalentes a la retirada de licencias con un valor nominal de 3.500 y un límite inferior de 2.000.

Por lo demás, las propuestas de regulación que podría estudiar el Sector se concretan en:



- * Mayor número de días de descanso al mes (cada nuevo día equivale a la retirada de unas 700 licencias).
- * Establecimiento de turnos obligatorios de trabajo (la memoria general del trabajo recoge una propuesta concreta interesante presentada por representantes del Sector).
- * Establecimiento de la jornada laboral flexible (cada hora de reducción de la jornada de los conductores equivale a la retirada de unas 1.300 licencias).

Las dos primeras medidas podrían ser de aplicación inmediata, siendo recomendable, en todo caso, un período de prueba en el que calibrar los efectos sobre la calidad del servicio (medición de tiempos de espera en la calle a un taxi libre) y sobre la economía de la explotación.

La tercera medida, por el contrario, se recomienda sólo a medio plazo (pudiendo sustituir a las otras dos), cuando se esté en condiciones de garantizar un mayor nivel de protección contra la manipulación fraudulenta de los taxímetros.

4. Adopción de actitudes y normas de comportamiento que aumenten el atractivo del taxi como modo de transporte

Representan lo que, bajo la propia iniciativa de los taxistas, puede ser realizado en la misma línea que la señalada por las propuestas 7 y 8 de las realizadas al Ayuntamiento de Madrid.

5. Apertura a nuevos mercados

Todas las medidas anteriormente citadas, tanto correspondientes al Ayuntamiento como al propio Sector, que redunden en una mejora de la calidad del servicio y de las condiciones de competencia intermodal, habrán de tener un efecto de captación de bolsas de demanda potencial insuficientemente satisfechas.

Un claro ejemplo de lo que pueden representar las medidas de este tipo lo ofrece el grupo de Radio Mercedes que ha desarrollado un producto específico de gran calidad con el que está obteniendo resultados económicos significativamente superiores a la media del Sector.

Las medidas de lucha contra el fraude y la regulación de la jornada máxima de trabajo por conductor tendrá, asimismo, un claro efecto de reducción de horas de servicio, con el consiguiente aumento de la recaudación por vehículo.

Además, puede plantearse la apertura específica a nuevos mercados no contemplados en las medidas anteriores. Estos nuevos mercados podrían ser principalmente los dos siguientes:

- Sustitución al servicio nocturno de Metro y EMT, con la implantación de servicios con itinerarios y tarifa fijos y de carácter "semicolectivo", que admitirían la subida y bajada de viajeros con carácter discrecional.

Se basaría en la escasa demanda que registra el sistema de transporte colectivo de Madrid a partir de las 23:33 h, dando lugar a unos costes por viajero transportado fuera de un rango económicamente racional y, por tanto, a unos



déficit de explotación significativos, que podrían evitarse totalmente o en parte con esta medida..

- Sustitución por el mismo procedimiento del servicio de ciertas líneas de la EMT en áreas de población dispersa.

Se trataría de una medida con un efecto de adecuación de la oferta a la demanda similar a la anterior, dando lugar a una reducción de los costes por viajero transportado y de los déficit de explotación.

La profundización en este tipo de medidas no es una cuestión menor y exigiría, además del arbitrio de medidas para permitir el cobro de tarifas fijas por viajero, la coordinación con el Consorcio Regional de Transportes para resolver los problemas referentes a:

- * Definición de la oferta de transporte alternativa.
- * Establecimiento del sistema de explotación.
- * Utilización de los títulos de transporte propios del transporte colectivo (bonos, abonos, etc.).
- * Liquidaciones económicas correspondientes.

6. Ordenar y normalizar la actual situación laboral del personal asalariado

Se trata de acordar y firmar un nuevo Convenio Colectivo que normalice y ordene la situación laboral del personal asalariado (el último convenio firmado data de 1980).