



**Zaragoza**  
AYUNTAMIENTO



**REVISIÓN PLAN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE  
ZARAGOZA**

**INFORME PROPUESTAS – TAXI**

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>1.</b>	<b>ESTADO ACTUAL DEL TAXI</b> .....	<b>4</b>
1.1.	<b>El control de las condiciones de trabajo en el transporte por carretera</b> .....	<b>4</b>
1.1.1.	Aplicabilidad en el sector del Taxi .....	5
1.2.	<b>Modelo único de Taxi</b> .....	<b>6</b>
1.2.1.	Normativa referencia de aplicación .....	6
1.2.2.	Situación de partida.....	7
1.2.3.	Posibilidad de implementación en su Ordenanza .....	7
1.2.3.1.	Ámbito Práctico.....	7
1.2.3.2.	Marco Jurídico.....	8
1.2.3.3.	Conclusiones .....	9
1.3.	<b>Estudio de la Cámara de Comercio e Industria de Zaragoza (2007)</b> .....	<b>9</b>
1.4.	<b>ESI - Estudio sobre la Estimación de la indemnización por “lucro cesante” en el sector del taxi de la ciudad de Zaragoza (2014)</b> .....	<b>9</b>
1.5.	<b>APATZ - Estudio sobre el impacto de la nueva movilidad urbana (2014)</b> .....	<b>9</b>
1.6.	<b>APATZ - Estudio sobre el sector del taxi en Zaragoza (2017)</b> .....	<b>10</b>
<b>2.</b>	<b>DIAGNÓSTICO</b> .....	<b>11</b>
2.1.	<b>Oferta</b> 11	
2.2.	<b>Accesibilidad Universal</b> .....	<b>13</b>
2.2.1.	Taxi adaptado .....	13
2.3.	<b>Comparativa con otras Ciudades</b> .....	<b>14</b>
2.4.	<b>Normativa Municipal</b> .....	<b>15</b>
2.5.	<b>Plan Sectorial</b> .....	<b>16</b>
2.6.	<b>Aproximación Económica</b> .....	<b>18</b>
2.7.	<b>Conclusiones</b> .....	<b>18</b>
2.7.1.	Problemas.....	18
2.7.2.	Oportunidades.....	19
<b>3.</b>	<b>OBJETIVOS</b> .....	<b>20</b>
3.1.	<b>Objetivos generales</b> .....	<b>20</b>
3.2.	<b>Objetivos específicos</b> .....	<b>20</b>
<b>4.</b>	<b>PROPUESTAS</b> .....	<b>21</b>
4.1.	<b>Red de cargadores eléctricos para Taxi (TX.01)</b> .....	<b>21</b>
4.1.1.	Justificación .....	21
4.1.2.	Objetivos .....	21
4.1.3.	Descripción de la medida .....	22
4.2.	<b>Homologación de un solo vehículo auto-taxi (eléctrico y accesible) (TX.02)</b> .....	<b>26</b>
4.2.1.	Justificación .....	26
4.2.2.	Objetivos .....	26
4.2.3.	Descripción de la medida .....	26
4.3.	<b>Taxi Turístico (TX.03)</b> .....	<b>29</b>
4.3.1.	Justificación .....	29
4.3.2.	Objetivos .....	30
4.3.3.	Descripción de la medida .....	30
4.4.	<b>Ampliación y unificación tarifaria (TX.04)</b> .....	<b>31</b>
4.4.1.	Justificación .....	31
4.4.2.	Objetivos .....	31
4.4.3.	Descripción de la medida .....	31
4.5.	<b>Convenio de colaboración Ayuntamiento - sector Taxi (TX.05)</b> .....	<b>32</b>
4.5.1.	Objetivos .....	32
4.5.2.	Descripción de la medida .....	32
4.6.	<b>Acompañamiento de género (TX.06)</b> .....	<b>33</b>
4.6.1.	Objetivos .....	33

4.6.2. Descripción de la medida .....	33
<b>4.7. Valoración económica aproximada.....</b>	<b>34</b>
<b>5. INDICADORES DE EVALUACIÓN.....</b>	<b>35</b>

**INDICE DE TABLAS**

Tabla 2.1. Número de licencias Taxi. 1994-2016.....	11
Tabla 2.2. Número de licencias Taxi por mil habitantes.....	14
Tabla 4.1. Valoración económica aproximada .....	34
Tabla 5.1. Indicador - % de licencias accesibles.....	35
Tabla 5.2. Indicador – Nº personas en lista de espera (taxi accesible).....	35
Tabla 5.3. Indicador – Nº personas usuarias atendidas .....	35
Tabla 5.4. Indicador - % de taxis eléctricos .....	36
Tabla 5.5. Indicador – costes a las personas usuarias por la ampliación del punto de retorno.....	36
Tabla 5.6. Indicador – Nº incidencias por cambio tarifario .....	36
Tabla 5.7. Indicador – Nº agresiones de género detectadas y evitadas .....	37

**INDICE DE GRÁFICOS**

Gráfico 2.1. Número de licencias Taxi. 1994-2016.....	11
Gráfico 2.2. Paradas de taxi en Zaragoza .....	12
Gráfico 2.3. Paradas de taxi en Zaragoza (Detalle zona Centro) .....	12
Gráfico 4.1. Distribución paradas taxi .....	21
Gráfico 4.2. Distribución paradas taxi VS centros administrativos.....	22
Gráfico 4.3. Distribución paradas taxi VS centros de cultura y ocio.....	23
Gráfico 4.4. Distribución paradas taxi VS centros deportivos .....	23
Gráfico 4.5. Distribución paradas taxi VS centros educativos .....	24
Gráfico 4.6. Distribución paradas taxi VS centros sanitarios.....	24
Gráfico 4.7. Distribución paradas taxi VS grandes superficies .....	25
Gráfico 4.8. Propuesta puntos de recarga -paradas taxi .....	25
Gráfico 4.9. Ejemplo modelo único de taxi .....	28
Gráfico 4.10. Bus turístico Zaragoza .....	29
Gráfico 4.11. Ejemplo publicidad campaña taxi contra violencia de género .....	34

## 1. ESTADO ACTUAL DEL TAXI

El sector del Taxi es una parte sustancial del mercado de transporte de personas viajeras por carretera. **En Europa**, con niveles relativamente altos de motorización privada y sistemas de transporte público altamente competitivos, **la industria del taxi emplea a más de un millón de personas**; una cifra que representa el 8% de los empleos en el transporte europeo<sup>1</sup>.

La naturaleza del negocio, caracterizada por su estructura empresarial atomizada -elevado número de trabajadores/as autónomos/as, supone un reto a la hora de adoptar cualquier mecanismo o iniciativa de control de la actividad profesional. Cabe recordar en este punto que el Taxi, si bien responde a pautas de organización laboral eminentemente privadas, es un servicio al público, con un marcado interés general.

### 1.1. El control de las condiciones de trabajo en el transporte por carretera

A raíz de la adhesión de España a la Unión Europea, el sector del transporte por carretera viene generando en los últimos años un amplio acervo normativo, consistente en la ordenación y regulación de la jornada de trabajo y de los descansos en la prestación de la actividad de transporte tanto de mercancías como de personas, con relación a la satisfacción de los siguientes objetivos fundamentales:

- Proteger la salud y la seguridad de los trabajadores/as móviles del transporte por carretera.
- Mejorar las condiciones de seguridad vial.
- Armonizar las condiciones de competencia en la prestación de servicios de transporte entre los diferentes estados miembros.

En el ámbito de la Unión Europea, el tiempo de trabajo de los denominados trabajadores/as móviles está regulado en la Directiva 2002/15/CE, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo, conducción y descanso de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

En el párrafo 1 del artículo 2 de la referida Directiva europea se concreta el ámbito de aplicación de la misma:

- "La presente Directiva se aplicará a los trabajadores/as móviles empleados por empresas establecidas en un Estado miembro y que participen en actividades de transporte por carretera incluidas en el Reglamento (UE) n° 3820/85 (...)"

En el artículo 3 se define lo que se entiende por trabajador/a móvil:

- "(...) cualquier trabajador/a que forme parte del personal que se desplace (...) al servicio de una empresa que efectúe, por cuenta ajena o propia servicios de transporte de personas viajeras o de mercancías por carretera".

---

1 IRU. Facts and Figures on Taxi Transport in Europe

- La transposición de la directiva al ordenamiento jurídico nacional se efectúa mediante el REAL DECRETO 902/2007, de 6 de julio, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores/as que realizan actividades móviles de transporte por carretera, complementado con Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores/as autónomos/as que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

Para profundizar algo más en la cuestión, es preciso atender al contenido del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

### 1.1.1. Aplicabilidad en el sector del Taxi

La industria del Taxi no está sujeta al mismo grado de control que otros sectores o ámbitos ligados a la conducción profesional. Así, mientras que la Unión Europea decidió armonizar una parte del sector para garantizar una competencia igualitaria entre los estados miembros en la conducción de vehículos pesados, paralelamente excluyó a la industria del taxi –mercado interior- del campo de aplicación de la normativa, y por lo tanto de la regulación de los tiempos de trabajo, conducción y descanso de los trabajadores/as móviles.

Ahora bien, lo anterior no quiere decir que los estados no puedan regular el sector del taxi como estimen conveniente. Por razones de protección social y/o de seguridad vial (que son competencia de los estados miembros) las administraciones públicas competentes (ya sean ayuntamientos o comunidades autónomas) pueden aprobar la legislación que consideren oportuna, y que bien podría tomar como referencia los tiempos de conducción y descanso del reglamento europeo de referencia.

El Taxi, por tanto, sería susceptible de ser sometido, mediante la aplicación de normativa sociolaboral, a la regulación y control de las condiciones de trabajo y descanso de los trabajadores/as móviles que realicen actividades de transporte por carretera. El control de la actividad profesional podría ejercerse mediante la instalación y utilización de aparatos tacógrafo en los vehículos –tal y como se viene realizando en la actualidad en otros ámbitos profesionales- o por cualquier otro dispositivo técnico con funcionalidades equivalentes.

A resultas de todo lo anterior, es factible un Sistema de control de los tiempos de trabajo y descanso en el Taxi de Zaragoza, en línea con el modelo implantado en otras ciudades y regiones europeas, de conformidad con los objetivos de mejora de la protección social, la seguridad vial y las condiciones igualitarias de competencia en los transportes urbanos.

En cualquier caso, la regulación de los tiempos de conducción será consensuada con las Asociaciones profesionales, habida cuenta de las diferencias existentes con el transporte por carretera.

## 1.2. Modelo único de Taxi

### 1.2.1. Normativa referencia de aplicación

Con respecto al estudio que nos ocupa, resulta de aplicación una amplia normativa, a tener en cuenta:

- Carta Europea de Autonomía local de 15 de octubre de 1985.
- Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de septiembre de 2007 por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.
- Directiva 70/156/CEE (LCEur 1970, 15).
- Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.
- Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE, consolidado según Tratado de Lisboa)
- Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.
- Constitución Española.
- Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
- Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.
- Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT).
- Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.
- Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.
- GOBIERNO DE ARAGÓN, Ley 5/2018, de 19 de abril, del Taxi.
- Ordenanza del Taxi de Zaragoza (revisión).

## 1.2.2. Situación de partida

La legislación contempla la **posibilidad** tanto de establecer un modelo único así como establecer una serie de requisitos o características que deben ser cumplidos por los vehículos que van a adscribirse a licencia.

En este sentido, hay que tener en cuenta que las competencias en materia de Taxi están atribuidas a las Comunidades Autónomas, por lo que es el propio Gobierno de Aragón quien puede, mediante Leyes y Decretos, dictar y, en su caso, modificar cuantas disposiciones resulten necesarias para el desarrollo y aplicación.

En el ámbito de estudio se considera la ley del taxi 5/2018 de 19 de abril.

## 1.2.3. Posibilidad de implementación en su Ordenanza

Partiendo de la base que la actual ordenanza está derogada y se está elaborando una nueva que recoja el futuro del taxi, la implantación de un modelo único y su ordenación deben tener en cuenta dos factores, de índole práctico y de índole jurídica, relacionados entre sí:

### 1.2.3.1. Ámbito Práctico

Existen obstáculos a la hora de implementar un modelo único, los cuales deben ser tenidos muy en cuenta, ya que estos obstáculos serán esgrimidos por todos aquellos sectores que se opongan.

- Todos los fabricantes afectados por esta posibilidad ejercerán una notoria presión, pues el mercado podría verse alterado de forma significativa a favor de un sólo fabricante, con la consecuente y posible intervención de la CNMC en virtud de Ley de Garantía de la Unidad de Mercado, así como la intervención de otros sectores o intervinientes en el mercado.
- Los/las taxistas también pueden manifestar que, no sólo carecerían de facultad para elegir el vehículo que crean más adecuado, sino que también se verían obligados a cambiar de vehículo poseyendo ya uno, aunque esta cuestión puede encaminarse mediante la adopción de medidas transitorias y paulatinas de sustitución de vehículos.
- Las personas destinatarias del servicio pueden verse igualmente afectados/as, pues el incremento del coste del ejercicio de la explotación como consecuencia del incremento de los costes derivados a su vez de la existencia de un solo fabricante puede verse traducido en un aumento de las tarifas. Asimismo, carecerían de elección en cuanto al vehículo que prefieren utilizar, sin poder elegir ni modelos ni gamas.

Por todo ello, debido al gran impacto que inevitablemente causaría un modelo único de taxi, a la hora de redactar su contenido, éste se debe realizar con extrema cautela y apoyándose siempre en el interés general ya mencionado, en una repercusión positiva al consumidor en cuanto a precio y calidad, seguridad de consumidores/as y operadores/as, así como tratar de repercutir lo menos posible tanto a los que ejercen la actividad como a los sectores que dependen de ella.

### 1.2.3.2. Marco Jurídico

Debemos tener en cuenta lo siguiente:

- **Normativa europea:** el principal riesgo lo compone el principio de la libre competencia, aspecto que se debe cuidar especialmente a la hora de redactar el precepto que regule el modelo único de taxi. Este principio, está recogido en el artículo 106 del Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea y en la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.
- **Normativa estatal:** dado que carece de competencias en materia de transporte urbano, debemos prestar atención a la Ley de garantía de la Unidad de Mercado, de carácter estatal. Por una posible impugnación con base en la alteración o limitación del mercado.
- A este respecto, revisar el procedimiento seguido ante el Tribunal Supremo (recurso número 1/438/2017) siendo el recurrente la CNMC en relación con las autorizaciones VTC, la cual manifiesta vulneración de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado. Este procedimiento, cuando se resuelva, puede otorgar ciertos indicios de cómo proceder a la hora de regular el modelo único del taxi y con qué aspectos se han de tener especial cuidado, aún así, ya se desvela que la posible impugnación del modelo único irá encaminada por la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado así como otras normas de competencia de carácter comunitario.
- **Ley de garantía de la Unidad de Mercado:** en principio no resulta de aplicación, no obstante, será el Tribunal Supremo quien dilucide este asunto, ahora en conflicto y asimismo, casi con seguridad este argumento va a ser esgrimido en caso de impugnación en relación con su artículo 5.
- En este sentido, la redacción de un modelo único de taxi deberá motivar el interés general que persigue para cubrirse de posibles impugnaciones. A este respecto, el interés general queda definido en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre:  

11. «**Razón imperiosa de interés general**»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de consumidores/as y personas destinatarias de servicios y de los trabajadores/as, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.

Este punto justifica la necesidad de regulación de un modelo único, especialmente:

1. La seguridad y la salud de los consumidores/as, de las personas destinatarias de servicios y de los trabajadores/as (vehículos más seguros).
2. La protección del medio ambiente y del entorno urbano (vehículos más limpios).

### 1.2.3.3. Conclusiones

La posible actuación por parte del Ayuntamiento de Zaragoza para regular el establecimiento de un modelo único en la forma que estimara conveniente puede encaminarse vía Ordenanza.

No obstante, deben tenerse en cuenta una posible impugnación vía limitación y alteración de la competencia (esencialmente el Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea, Directiva 46/2007, de 5 de septiembre y la Ley de Garantía de la Unidad del Mercado).

Por ello, la redacción del modelo único debe estar de acuerdo con lo expuesto, siempre manifestando y motivando el hacer prevalecer el interés general de los agentes dependientes del sector, de los/las consumidores/as y del mercado.

### 1.3. Estudio de la Cámara de Comercio e Industria de Zaragoza (2007)

- En relación al número de licencias, no existe una detección de escasez ni un desequilibrio que requiera un aumento, salvo picos concretos que se pueden producir en fin de semana, habida cuenta de que no se detecta descontento por parte de usuarios/as, y los niveles de rentabilidad pueden considerarse normales.
- Por tanto, las medidas a tomar afectan a sábados y festivos, adoptando refuerzos como solución de partida.
- Las paradas de taxi son un problema que no satisface ni a taxistas ni a usuarios/as. Procede centrar esfuerzos en la planificación y el cuidado de las que polarizan o pueden polarizar la actividad.
- Las emisoras de radio taxi tienen un excelente comportamiento y así lo ponen de manifiesto los usuarios/as.
- La adopción de nuevas aplicaciones tecnológicas será fundamental de cara a futuro.

### 1.4. ESI - Estudio sobre la Estimación de la indemnización por “lucro cesante” en el sector del taxi de la ciudad de Zaragoza (2014)

- La conclusión final es que para una recaudación media diaria de 141€, siendo los costes medios diarios de 33€, el excedente medio diario de un taxista representativo es de 108€.

### 1.5. APATZ - Estudio sobre el impacto de la nueva movilidad urbana (2014)

- La llegada del tranvía ha conseguido captar un buen número de usuarios, procedentes del autobús y del taxi.
- La reordenación del transporte urbano (tranvía, autobús, giros prohibidos, carriles bici,...), no ha favorecido ni al autobús ni al taxi.
- El taxi es un servicio bien valorado, pero con una connotación negativa por la tarifa que percibe el usuario.
- La observación in situ del tráfico en zonas clave de la ciudad permite apreciar que sólo uno de cada tres Taxis circula alquilado y que, además, el nivel de ocupación es desigual

en función de la dirección del Taxi, siendo menor cuando se dirige hacia una zona con calles cortadas o giros prohibidos.

- La mayoría de ciudadanos de Zaragoza está a favor de una movilidad compartida que permita que los distintos medios de transporte puedan utilizar de forma racional y ordenada los carriles exclusivos que tienen algunos otros medios.
- Para diseñar una movilidad urbana, que favorezca al ciudadano, hay que intentar compatibilizar en armonía todos los medios de transporte públicos y privados.
- La tendencia en Europa es la de facilitar la convivencia de los distintos medios de transporte en la ciudad. Con sentido común, garantizando la seguridad y sin exclusiones.
- Muchos ejemplos en ciudades del sur, centro y norte de Europa demuestran que la movilidad compartida es posible, siempre que se adopte en cada caso una solución particular acorde a la configuración urbana de cada ciudad y a las costumbres y preferencias de movilidad de sus ciudadanos.

### 1.6. APATZ - Estudio sobre el sector del taxi en Zaragoza (2017)

- El sector del Taxi vive en estos días uno de sus momentos más delicados por los efectos de la crisis económica, la reconfiguración de la movilidad urbana y la aparición de nuevos competidores. Esta situación es compartida en Europa, en España y en Zaragoza.
- Este escenario obliga a una reflexión y reestructuración del sector, como ya ha puesto de manifiesto la confederación Fedetaxi a escala nacional, siendo una de las medidas barajadas una "retirada controlada" de licencias a largo plazo ante la situación de "sobreoferta".
- Atendiendo al caso de Zaragoza y a la normativa vigente, el sector del Auto-Taxi en Zaragoza está sobredimensionado ya que la Ordenanza Municipal marca un límite de 1 licencia por cada 400 habitantes censados y el actual ratio es de 1,08, lo que en términos numéricos indica que habría un exceso de 124 licencias.
- La foto actual en Zaragoza nos muestra a un colectivo taxista que trabaja menos días pero más horas que hace cinco años, que tarda más en alquilarse, que hacen menos carreras y que sus ingresos han descendido un 18%.
- Según APATZ, la asociación zaragozana de los taxistas, antes de la llegada del tranvía guardaban fiesta cada día 177 taxis entre lunes y viernes, mientras que ahora son 532, es decir un 200% más, lo que supone que cada día un 30% de la flota no sale a trabajar por exceso de oferta o falta de demanda.
- Mientras que el colectivo taxista cifra en 294 las licencias a rescatar, los ciudadanos a favor de la retirada de licencias consideran que habría que retirar 105.
- El colectivo taxista se siente en inferioridad de condiciones respecto al resto de medios de transporte públicos.
- El caso de otras ciudades demuestra que las Administraciones públicas responsables de la ordenación del sector son conscientes de que el taxi es un medio de transporte necesario y por ello ya se han puesto manos a la obra y están empezando a tomar medidas y a involucrarse económicamente en apoyo del colectivo.
- El sector del Taxi necesita ayuda pero también necesita ayudarse a sí mismo. Todo parece indicar que nada volverá a ser igual y el sector debe adaptarse y redimensionar su oferta.

## 2. DIAGNÓSTICO

El taxi es un modo de transporte público no colectivo, de alta disponibilidad y nivel de servicio, ya que su uso es posible durante las 24 horas todos los días del año. En la ciudad de Zaragoza el servicio de taxi se solicita en la propia vía a petición del usuario/a, en alguna de las 63 paradas habilitadas para taxi o bien por reserva telefónica.

### 2.1. Oferta

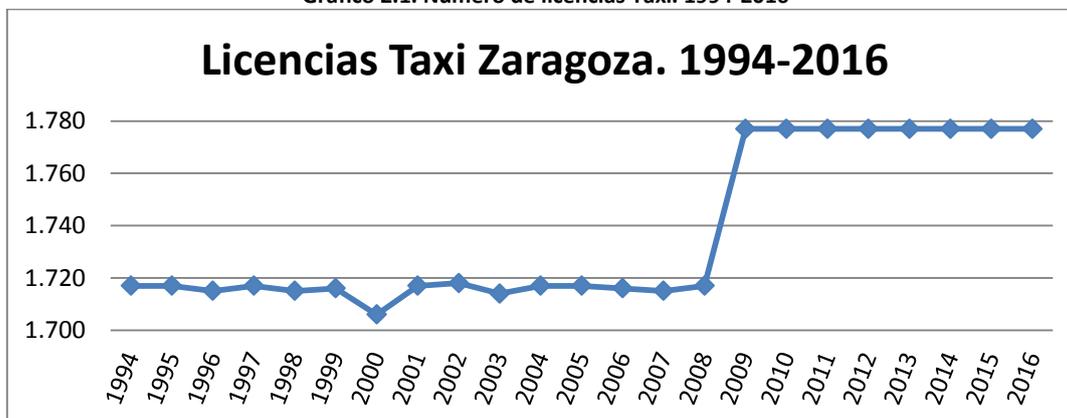
La evolución del número de licencias de taxi en la ciudad de Zaragoza apenas ha mostrado variaciones desde 1994, cuando de acuerdo a la estadística del INE (Turismos de servicio público con disponibilidad de taxímetro), estas han pasado de 1.717 en 1994 a 1.777 en 2017. El mayor aumento se dio entre 2008 y 2009, con un incremento de 60 licencias debido a la celebración de la Expo, cuestión que podría plantear la necesidad de una revisión de las actuales, en algún momento, ante un posible sobredimensionamiento existente, si bien es cierto que en este tiempo la oferta de transporte público colectivo ha aumentado y eso también es un condicionante a tener en cuenta.

Tabla 2.1. Número de licencias Taxi. 1994-2016

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1.717	1.717	1.715	1.717	1.715	1.716	1.706	1.717	1.718	1.714	1.717	1.717
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.717	1.716	1.715	1.717	1.777	1.777	1.777	1.777	1.777	1.777	1.777	1.777

Fuente: INE

Gráfico 2.1. Número de licencias Taxi. 1994-2016



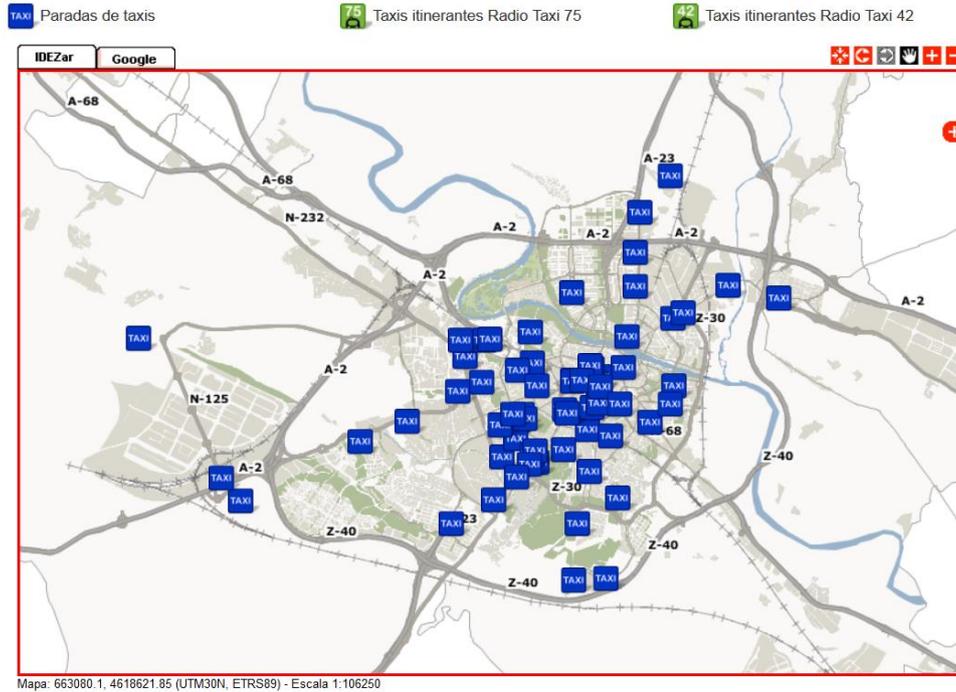
Fuente: INE

Esa revisión del número de licencias actuales, que indique si el ajuste de la oferta y demanda es adecuado, debe hacerse en el marco de un estudio propio del sector del Taxi, habida cuenta de todos los factores a tener en cuenta y las repercusiones derivadas de las decisiones que se tomen, en caso que las conclusiones indiquen una reducción del número actual de licencias.

La siguiente ilustración muestra la localización de las paradas de Taxi en la ciudad de Zaragoza, observando una mayor cobertura en el centro de la ciudad y junto a los principales

equipamientos (centros sanitarios, centros comerciales, estaciones de ferrocarril, entornos comerciales principales de los barrios tradicionales, etc.).

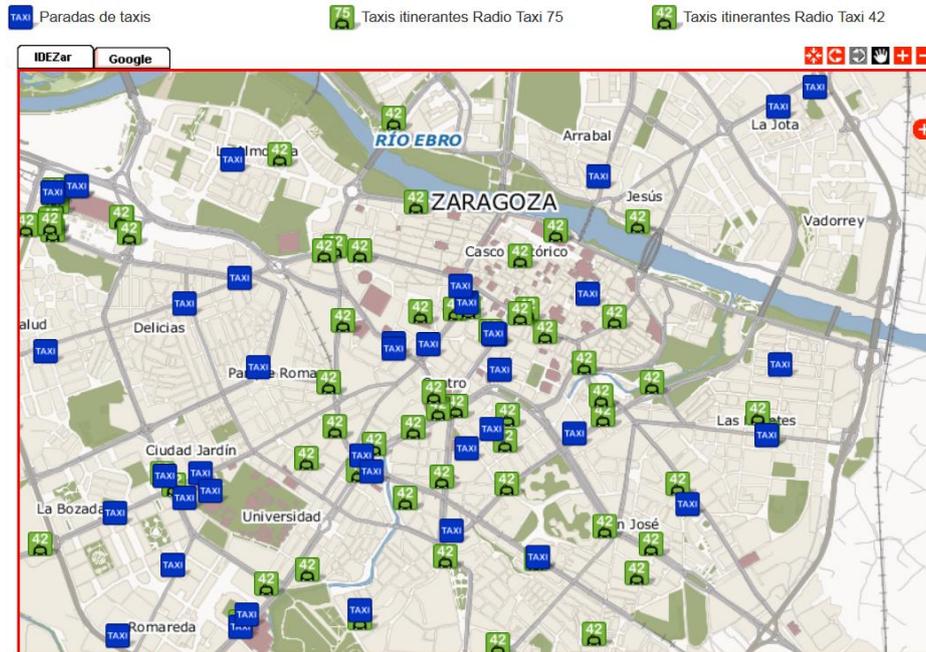
**Gráfico 2.2. Paradas de taxi en Zaragoza**



Mapa: 663080.1, 4618621.85 (UTM30N, ETRS89) - Escala 1:106250

Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza, 2017 (<http://www.zaragoza.es/ciudad/viapublica/movilidad/taxi/>).

**Gráfico 2.3. Paradas de taxi en Zaragoza (Detalle zona Centro)**



Mapa: 678968.32, 4611777.91 (UTM30N, ETRS89) - Escala 1:26875

Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza, 2017 (<http://www.zaragoza.es/ciudad/viapublica/movilidad/taxi/>).

De las licencias actualmente existentes, 1.777, de lunes a viernes guardan descanso 532 licencias, cifra que se debe al efecto crisis. Esta cifra, dependiendo de la evolución del mercado en el futuro, se podría volver a valores previos a la crisis, aproximándose a los 177 vehículos, si bien, el incremento en los servicios de transporte público (Tranvía, BIZI,...) hace que no se llegue a alcanzar esta cifra.

El descanso en fin de semana no ha variado y descansan cada fin de semana (sábado y domingo) el 50% de la flota.

Se debe señalar la renovación de la flota de Taxi llevada a cabo en los últimos años hacia vehículos menos contaminantes, fundamentalmente híbridos, motivado en gran medida por el ahorro de combustible. No obstante, es necesario asimismo tomar medidas para que el conjunto de la flota evolucione hacia vehículos menos contaminantes (híbridos o eléctricos puros), ante lo que las asociaciones de taxistas están demandando ayudas para reconvertir la flota. En ello, cabe que el Ayuntamiento de Zaragoza replantee la homologación de vehículos, las condiciones de las ayudas y cualquier otra medida que favorezca la migración de la flota a vehículos no contaminantes.

## 2.2. Accesibilidad Universal

El mantenimiento de ámbitos urbanos consolidados, así como el diseño de nuevos espacios, deben tener en cuenta el objetivo principal basado en servir a las personas, sea cual sea su condición y capacidad, en este caso en materia de movilidad. Esto es la accesibilidad universal, el diseño de espacios que mejoren la movilidad y accesibilidad para todas las personas ofreciendo igualdad en este sentido. Esto incluye, en lo que respecta al taxi:

- Dotar de los mismos niveles de accesibilidad universal para ofrecer igualdad en la capacidad de movimientos dentro de la ciudad, lo que supone la mejora continua de los servicios de taxis adaptados (transporte público no colectivo), así como en los servicios de autobuses urbanos, medios ferroviarios y tranviarios (transporte público colectivo).

### 2.2.1. Taxi adaptado

El servicio de taxis adaptados es uno de los proyectos en marcha en la actualidad que tiene como objetivo proporcionar un número suficiente de taxis adaptados para aquellas personas con movilidad reducida que lo necesiten mejorando la calidad de vida y los servicios que recibe el colectivo de personas con movilidad reducida (PMR). Este es un hecho y una puesta en valor que se ha trasladado desde CERMI Aragón, y que debe ser reconocido.

El servicio de taxis adaptados es uno de los proyectos en marcha que tiene como objetivo proporcionar un número suficiente de taxis adaptados para aquellas personas con movilidad reducida que lo necesiten, mejorando la calidad de vida y los servicios que recibe el colectivo de personas con movilidad reducida. Este es un hecho y una puesta en valor que se ha trasladado desde CERMI Aragón, y que debe ser reconocido. El proyecto comenzó hace 6 años y ha pasado de los 17 taxis adaptados iniciales a 79 en la actualidad, siendo el objetivo alcanzar de 89. El número de vehículos adaptados realmente ha comenzado a incrementar a partir de la puesta en marcha del servicio de Taxi Accesible. El Ayuntamiento ha impulsado desde hace años subvenciones para ayudar a los/las taxistas a acometer las modificaciones necesarias en los vehículos para tal fin. Este servicio se está fomentando en la actualidad con el objetivo de que sea una alternativa al servicio de autobús PMRS existentes. La persona usuaria

puede llamar a un taxi adaptado a la hora y lugar convenido, y realizar el tipo de viaje según el tipo de utilización.

Este servicio se está fomentando en la actualidad con el objetivo de que sea un complemento a los servicios de autobús específicos para personas con movilidad reducida existentes. Las personas usuarias pueden así, llamar a un taxi adaptado en la hora y lugar que más le convenga, y realizar el tipo de viaje según el tipo de utilización.

El coste de los viajes en estos taxis es menor para las personas con movilidad reducida, similar al coste del autobús PMRS con Tarjeta bus (0,74 euros). Si la carrera no supera los 10 euros en días laborables y de 12 euros en sábados, domingos y festivos; esos 0,74 euros serán el coste para el usuario. Si lo superara, debería cubrir sólo la diferencia a partir de los 10 euros (ó 12). Para ello el Ayuntamiento de Zaragoza bonifica al usuario/a la carrera con las limitaciones establecidas en los bonos que se asignan, conforme el uso que realiza habitualmente (estudios, trabajo, asistencia médica, etc.) y la limitación ya comentada de 10 y 12 euros conforme el tipo de día. Podría plantearse la posibilidad de que el servicio de PMR fuera asumido en su totalidad por el taxi, si así el coste para las arcas municipales fuera menor.

Para los años 2017 y 2018 el Ayuntamiento de Zaragoza ha establecido convenios con la fundación DFA para la gestión de los usuarios/as y con la Cooperativa de Taxis, en el que se establece la forma de atención a las personas usuarias que tienen unas especificidades concretas respecto la asistencia en subir al taxi, la bajada de bandera, etc. Por su parte, el Ayuntamiento aporta 500.000 euros para 2017 y 700.000 euros en 2018 para bonificar a los usuarios/as.

El número de personas usuarias actual de este servicio es de 408, con un incremento medio de 10 al mes. El proyecto del Taxi Adaptado es un proyecto “win-win” donde todas las partes se benefician. Los/las taxistas, al disponer de más clientes y con mayor asiduidad; los/las usuarios/as, porque disponen de un mejor servicio más personalizado; y el Ayuntamiento, porque el coste por uso en comparación con el del Autobús PMRS es menor a la mitad. Por otro lado, aún no se ha alcanzado el 5% establecido como flota de taxis accesibles mínimas, aunque es probable que se alcance conforme crezca el número de personas usuarias de taxi accesible.

### 2.3. Comparativa con otras Ciudades

En relación con otras ciudades españolas, la siguiente tabla muestra, por un lado, la evolución del número de licencias en los últimos años, así como el dato poblacional, para así obtener el ratio de licencias por cada mil habitantes.

Tabla 2.2. Número de licencias Taxi por mil habitantes

Ciudad	Población 2017	Nº Licencias Taxi 2016	Nº Licencias Taxi 2015	Nº Licencias Taxi 2017	Taxis/1000 hab
Madrid (*)	5.295.779	15.723	15.723	15.723	2,97
Barcelona (*)	2.490.710	10.523	10.523	10.523	4,22
Valencia (*)	1.491.992	2.911	2.911	2.843	1,91
Sevilla	689.434	1.981	2.110	1.971	2,86
Zaragoza	664.938	1.777	1.777	1.777	2,67
Málaga	569.002	1.432	1.432	1.432	2,52

Fuente: INE

(\*) Área de Prestación Conjunta.

Como se puede apreciar, el número de licencias es estable en las ciudades analizadas. Únicamente en Sevilla se ha producido un leve descenso en el último año respecto de 2016.

En cuanto al ratio obtenido de número de licencias por cada mil habitantes, oscila entre el 1,91 de Valencia y el 4,22 de Barcelona. Considerando todas las ciudades, la media se sitúa en 2,86, si bien hay que destacar la cifra de Barcelona, muy superior al resto, que hace que esa media se incremente. Si calculamos la media sin tener en cuenta el valor de Barcelona, la media se sitúa en 2,58. Atendiendo a estas dos cifras de referencia, el ratio obtenido en Zaragoza se sitúa entre medias de estas dos cifras, con 2,67 licencias por cada mil habitantes, en orden de magnitud de Sevilla y Málaga, ciudades que en población son similares.

## 2.4. Normativa Municipal

El Reglamento Municipal del Servicio Urbano de Autotaxi de Zaragoza fue aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento 29 de febrero de 2008 y publicado en el BOPZ (Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza) nº 55, el 08 de marzo de 2008.

Jurídicamente se basa en:

- La Ley de Bases Reguladora del Régimen Local, en cuyo artículo 25.2.II y el artículo 4.1
- La Ley de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón, aprobada el día 31 de diciembre de 1998, artículo 6.1
- (\*) La actual Ordenanza ha quedado derogada por la Ley del taxi 5/2018 de 19 de abril.

El Reglamento se estructura en siete capítulos:

- Primero, disposiciones generales, relativas al objeto, principios básicos y aspectos competenciales.
- Segundo, regula pormenorizadamente el régimen jurídico de las licencias, como título constitutivo de la posición jurídica del taxista y de su relación con el Ayuntamiento y con el servicio público.
- Tercero y cuarto, regulan, respectivamente, el permiso municipal de conductor y los vehículos, en términos sustancialmente similares a los de la Ordenanza anterior.
- Quinto, relativo a la explotación de la actividad, reintroduce la posibilidad de contratación de conductores/as asalariados/as, o personas autónomas colaboradoras, en su caso, con el objetivo claro de dotar al sector de un medio flexible para poder ajustar la oferta del servicio a las naturales fluctuaciones de la demanda.
- Sexto, dedicado a la prestación del servicio, incorporando una regulación detallada de derechos y obligaciones tanto de taxistas como de usuarios/as, con la que se pretende facilitar el más adecuado y correcto desarrollo del servicio, eliminando dudas que puedan ser origen de malentendidos y conflictos.
- Séptimo, contiene el régimen de infracciones y sanciones, adaptado a las novedades legislativas y jurisprudenciales aparecidas en estos últimos años, así como a la subsanación de aquellos aspectos de la regulación anterior que en la práctica de su aplicación se habían revelado fuente de problemas. El resultado de todo ello es una sustancial mejora técnica de la regulación, aspecto básico para garantizar la eficacia misma del Reglamento en su conjunto.

En cuanto a su adaptación o revisión, merece la pena incidir en los siguientes puntos:

- La posible inclusión de un aumento de la capacidad de los mismos, en cuanto al número de ocupantes, pasando a 7 o incluso 9. El propio sector del taxi ha solicitado la homologación de los vehículos de 7 plazas. Esta posibilidad de aumento del número de plazas deberá estar recogida en la nueva Ordenanza.
- La posible inclusión de un sistema de verificación y control del horario de servicio.
- La inclusión de sistemas de seguimiento de flota por parte del Ayto., conectado al Centro de Control de Tráfico.
- La inclusión de tecnologías de motorizaciones limpias y no contaminantes.
- La inclusión de las posibles ayudas o subvenciones municipales para alcanzar un 100% del parque de vehículos taxis limpios (cero emisiones).
- La posible inclusión en cuanto a tarifas cerradas para itinerarios turísticos o de especial interés. Al respecto, la ley recientemente aprobada ya contempla la flexibilidad de tarifas.
- La adecuación de los límites de retorno para garantizar mayor cobertura poblacional a las zonas periféricas de la ciudad, habida cuenta de los tiempos de viaje y necesidades detectadas de movilidad por parte de usuarios/as.

## 2.5. Plan Sectorial

El vigente Plan Sectorial del Taxi fue emitido por la M.I. Comisión de Servicios Públicos y data del año 2001, lo que implica la necesidad de una revisión o actualización lo antes posible, considerando que la nueva Ordenanza contemple todos los aspectos de dicho Plan de 2001.

Para la redacción del Plan se tuvieron en cuenta los diversos estudios elaborados sobre el Sector y, en particular, los elaborados por el Centro Politécnico Superior de Ingenieros y por el Dpto. de Contabilidad y Finanzas de la Universidad de Zaragoza.

El objeto fundamental de dicho Plan, tal y como se redactó, es mejorar la calidad del servicio al ciudadano así como las condiciones económicas y laborales de los profesionales del taxi.

Contempla una buena distribución del servicio a través de las paradas y recorridos, a través de normas que lo faciliten; así como vehículos que reúnan todas las necesidades que precisa el servicio en cuanto a comodidad y seguridad y desarrollo de un sistema de bono-taxi que economice en la medida de lo posible la utilización del taxi, todas ellas tendentes a que la ciudadanía disponga de un transporte público de mayor calidad.

En relación a las Actuaciones recogidas en él, de forma resumida se muestran a continuación las relacionadas con las afecciones a la movilidad circulatoria:

- **Paradas:** La redistribución y redimensionamiento de las paradas de taxi constituye una necesidad estructural de este servicio público de transporte urbano basándose en:
  - un número adecuado de paradas y una correcta ubicación de las mismas en función de las necesidades de la ciudadanía.

- deben estar señalizadas en función de tráfico rodado y conocimiento de su ubicación por parte de usuarios/as.
  - el Ayuntamiento, bien por sí mismo o en colaboración con otros organismos deben potenciar la difusión y el conocimiento por parte de la ciudadanía de la ubicación de las paradas de taxi, haciendo campañas publicitarias institucionales de fomento de la utilización del transporte público urbano de Pasajeros/as.
  - el sector del taxi se compromete a la ocupación de las paradas de forma habitual y continuada.
  - el número de paradas debe dar cobertura al 20% de los vehículos, según la ratio establecida en el art. 34.1 de la Ordenanza Municipal
  - (\*) El Nuevo Plan Sectorial estudiará contemplar la posibilidad de creación de nuevas paradas.
- **Giros:** de cara a potenciar el transporte público, en coherencia con las actuales tendencias estratégicas y de diseño del modelo de ciudad, uno de los instrumentos operativos es el permitir a los vehículos de transporte público determinados giros, prohibidos al tráfico privado. Todo ello, naturalmente, sin menoscabo alguno de la seguridad vial. (\*) El Nuevo Plan Sectorial estudiará contemplar la posibilidad de incrementar progresivamente todos los giros a libres y ocupados, así como desde la segunda línea de tranvía, si se llegara a hacer.
  - **Carriles Bus-Taxi:** Por los mismos motivos expuestos en el apartado anterior, la existencia de carriles de circulación reservados exclusivamente a los vehículos de transporte público es fundamental para la potenciación del mismo. Si bien es cierto que no debe darse el mismo tratamiento al transporte público colectivo que al taxi, en cuanto que el primero, al transportar en cada vehículo un gran número de personas es el que contribuye fundamentalmente a la reducción de la intensidad del tráfico. Medidas a adoptar:
    - Todos los taxis, tanto libres como ocupados, y sin restricción de horario, podrán circular por los carriles bus cuyo sentido de circulación sea el mismo que el del resto de los carriles de la vía.
    - Por los carriles bus en contradi dirección podrán circular, sin limitación de horario, los taxis ocupados.
    - Los taxis libres podrán circular por los carriles bus en contradi dirección en horario nocturno, de 22,00 a 6,00 horas.
    - Carriles Bus-Taxi a crear:
      - Avda. de América, Fernando el Católico, Avda. Pirineos, G. Gómez de Avellaneda y M<sup>ª</sup> Zambrano, Puente de la Almozara, Pso. María Agustín (entre Plaza Europa y Portillo), Avda. de Madrid (entre paso a nivel y Portillo), Conde Aranda, Coso, Gran Vía
  - **Acceso a calles peatonales:** se dará en las condiciones siguientes:
    - En aquellas calles en que esté permitida, según la señalización viaria existente, la entrada de vehículos para acceso a fincas o de residentes, o para acceso a garajes o legalizado.
    - Únicamente los taxis ocupados que vayan a dejar a las personas viajeras en la calle peatonal, así como los requeridos mediante radio-taxi para recoger a la persona viajera en la misma.

## 2.6. Aproximación Económica

De los datos aportados por representantes de las principales cooperativas del taxi de Zaragoza se obtienen las cifras siguientes que nos dan una idea, siempre aproximada, del marco económico del sector en la ciudad (Fuente: Asociación Provincial de Auto-Taxi de Zaragoza), en base a la experiencia:

- La media del número de servicios diarios oscila entre 18/20, siendo ligeramente superior en los fines de semana 30/33 servicios, debido a que el 50% de la flota guarda descanso.
- Los kilómetros que se realizan diariamente varía dependiendo de la forma de trabajar, es decir si es taxista habitual de ubicarse en paradas o por el contrario es taxista que mayoritariamente desarrolla su trabajo circulando. En este último caso la media de kilómetros diarios esta en 200 kilómetros.
- Establecer un importe medio por carrera no es muy acertado ya que las variaciones en los importes son altas pudiendo ser desde una carrera con importe mínimo de 3,00 euros hasta una carrera cuyo destino sea Valdespartera, Santa Isabel o similar cuyo importe puede ser 10/12 euros. Los servicios más habituales son distancias medias con un importe de 5/6 euros.
- En cuanto a la inversión por vehículo, los precios de un vehículo para el servicio de taxi oscilan entre 14.000 a 24.000 euros dependiendo de los modelos. En el tramo inferior están vehículos de la marca Citroën, Dacia, Skoda y en el tramo superior, vehículos de Toyota, vehículos adaptados para discapacitados, etc., y en un tramo superior a los importes señalados, pero de manera minoritaria están Mercedes y Lexus.

## 2.7. Conclusiones

### 2.7.1. Problemas

- Insuficientes taxis accesibles y lista de espera para entrar en el Taxi Accesible, ya que de las 1.777 licencias sólo unas 79 corresponden a taxis accesibles, no cumpliéndose el mínimo establecido por la normativa del 5% de las licencias. Todo ello a pesar de las continuas subvenciones otorgadas por el Ayuntamiento para la adaptación de los taxis. Esto indica que se debe incentivar al sector para que sea atractivo el cambio a un vehículo adaptado. Además, el Ayuntamiento ha establecido el Taxi Accesible como forma de facilitar la movilidad a personas con movilidad reducida severa y medio alternativo al bus. Actualmente unos 400 usuarios/as disfrutan de este servicio de bonificación, pagando por su parte el coste de un billete sencillo de autobús: 0,74€ o menos si disponen de otra bonificación, con un límite por carrera de 10€ en laboral y 12€ en festivo. Existen en espera unas 150 personas. Este sistema puede sustituir en gran medida el servicio de autobús PMRS ya que el coste del Taxi Accesible llega a ser inferior a la mitad por viaje realizado, con un nivel de satisfacción para las personas usuarias mucho mayor.

- En cuanto al Taxi Accesible, los/las usuarios/as demandan que este servicio no establezca una limitación respecto a la edad a la que se ha sobrevenido la discapacidad. Actualmente está limitado a personas con discapacidad anterior a los 65 años. Conforme aumente la flota de taxis accesibles estas limitaciones se podrán reconsiderar. No obstante, actualmente existe lista de espera de personas que cumplen los requisitos, en parte por la limitación presupuestaria y en parte por la insuficiencia de taxis adaptados.
- Es posible que haya un desfase entre el número de licencias de taxi actuales y su demanda real.

### 2.7.2. Oportunidades

- Impulso del Taxi Adaptado reduciendo el servicio Bus PMRS.
- Con el objetivo de alcanzar 89 taxis adaptados, el Ayuntamiento tiene previsto impulsar subvenciones para acometer las modificaciones necesarias en los vehículos. También podrían ser cambios reglamentarios.
- Es el momento de llevar a cabo una revisión del número de licencias actuales de taxi, que indique si el ajuste de la oferta y demanda es adecuado, debe hacerse en el marco de un estudio propio del sector del Taxi, habida cuenta de todos los factores a tener en cuenta y las repercusiones derivadas de las decisiones que se tomen, en caso que las conclusiones indiquen una reducción del número actual de licencias.
- Se debe reflexionar sobre la irrupción e injerencia en el sector con los Vehículos de Transporte con Conductor/a (VTC), que ha provocado un gran malestar en el sector por la posible competencia desleal que pudiesen ejercer. De momento, el Ayuntamiento de Zaragoza no tiene control posible sobre este nuevo servicio público, ya que es controlado y autorizado por la Comunidad Autónoma, si bien, de alguna forma se han de reglamentar los transportes de vehículo de alquiler con conductor, por ejemplo, mediante una licencia urbana.
- Esta nueva competencia ha hecho que el sector se plantee una modernización y adecuación del servicio de autotaxi a las necesidades de los/las usuarios/as.
- La tendencia a futuro pasa por vehículos de eficiencia no contaminante, híbridos, gas, eléctricos.
- Garantizar la seguridad e integridad de las personas usuarias y, específicamente de las mujeres, para evitar agresiones machistas.
- Al mismo tiempo, mejorar el servicio ofrecido, tanto para conductores/as, como para usuarios/as.

### 3. OBJETIVOS

#### 3.1. Objetivos generales

Vistos los puntos anteriores, y vistas las propuestas seleccionadas y agrupadas relacionadas con el TAXI, los Objetivos Generales que se deben perseguir con las propuestas se resumen en:

- SSA1 Disminuir el número de vehículos privados circulando.
- INT1 Planteamiento Sistémico entre todos los modos de transporte.
- ACC1 Accesibilidad Universal al Sistema de Movilidad.
- ACC3 Equidad social en el acceso al Sistema de Movilidad.
- EFI3 Vehículos menos contaminantes.
- EFI4 Fomentar el uso de energías limpias y renovables.

#### 3.2. Objetivos específicos

Y por su parte, los Objetivos Específicos derivados son:

- Extender el sistema de taxi accesible al máximo número de usuarios/as. (10% licencias de taxi PMRS, 100% de los solicitantes).
- Enlazar la estrategia de electrificación de los vehículos privados con la de los vehículos de transporte público, colectivo y no colectivo.
- Minimizar las emisiones contaminantes hasta alcanzar una flota vehicular de transporte público 100% cero emisiones.
- Mejora de señalización en el servicio Taxi, incluida la de los cargadores eléctricos
- Proporcionar a la ciudad de Zaragoza una imagen en cuanto a la movilidad realizada en sus vehículos Taxi, que sea representativa al igual que sucede con la de otras ciudades a nivel mundial: Nueva York, Tokio, Londres,...
- Garantizar la accesibilidad universal
- Complementar este tipo de servicios de bus turísticos, con el de taxis turísticos y orientarles hacia un nicho de mercado de usuarios/as cuyas necesidades y características socioeconómicas pueden encajar más con el servicio prestado por este último.
- Garantizar unas prestaciones de servicio de superior calidad a las de un bus turístico y a un precio competitivo.
- Aumentar los ingresos y las rentabilidades del sector del taxi, con este nuevo servicio, y garantizar además la no eliminación de licencias en vigor.
- Dar mayor cobertura a la población de las zonas periféricas de la ciudad, mejorando el servicio actual que cuenta con tres emisoras que operan en la ciudad, más las App existentes.
- Realizarlo en un marco de transparencia en cuanto a la aplicación de las tarifas.
- Reducir la flota vehicular municipal, racionalizando recursos y optimizando los tiempos de utilización de los disponibles.
- Aumentar la demanda en el sector del Taxi, con un perfil de personas usuaria concreto, que también tiene ciertas necesidades de desplazamientos diarios.

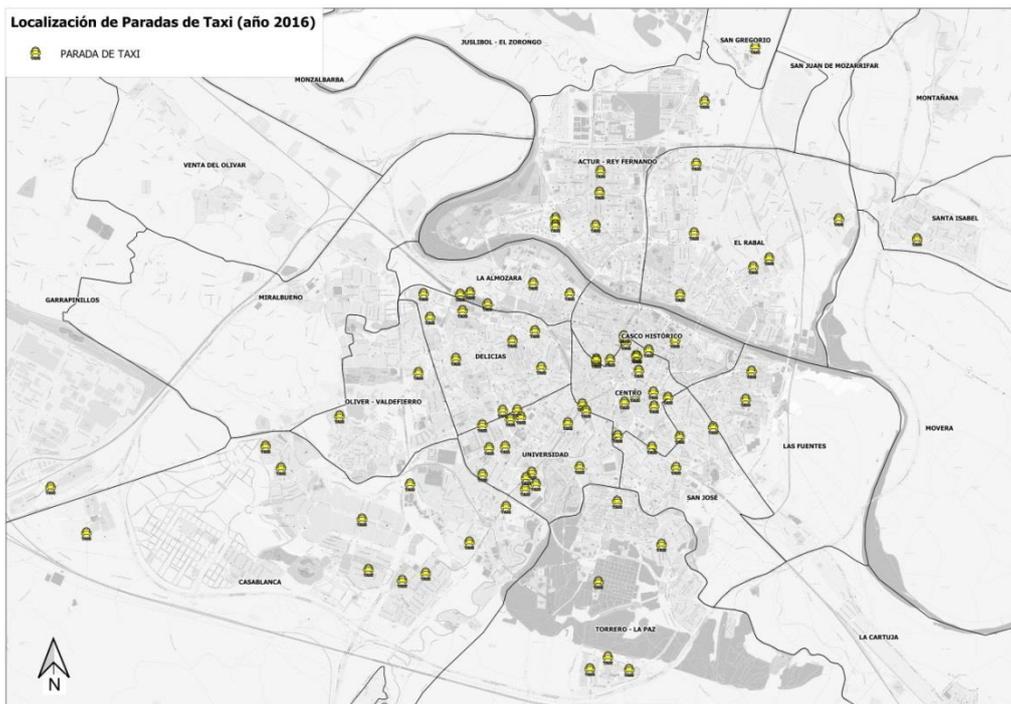
## 4. PROPUESTAS

### 4.1. Red de cargadores eléctricos para Taxi (TX.01)

#### 4.1.1. Justificación

La siguiente imagen muestra la distribución de las paradas de taxi en Zaragoza. Como se aprecia, existe cierta distribución no homogénea en la ciudad, habida cuenta de las necesidades de demanda en cada zona:

Gráfico 4.1. Distribución paradas taxi



Fuente: Elaboración propia (información municipal)

La hibridación en los últimos años, en cuanto a los vehículos adscritos al servicio del Taxi es una realidad, que en un futuro inmediato derivará en la electrificación de toda la flota de vehículos, apuntando hacia un modelo de sostenibilidad urbana a nivel mundial.

#### 4.1.2. Objetivos

- Enlazar la estrategia de electrificación de los vehículos privados con la de los vehículos de transporte público, colectivo y no colectivo.
- Minimizar las emisiones contaminantes hasta alcanzar una flota vehicular de transporte público 100% cero emisiones.
- Mejora de señalización en el servicio Taxi, incluida la de los cargadores eléctricos

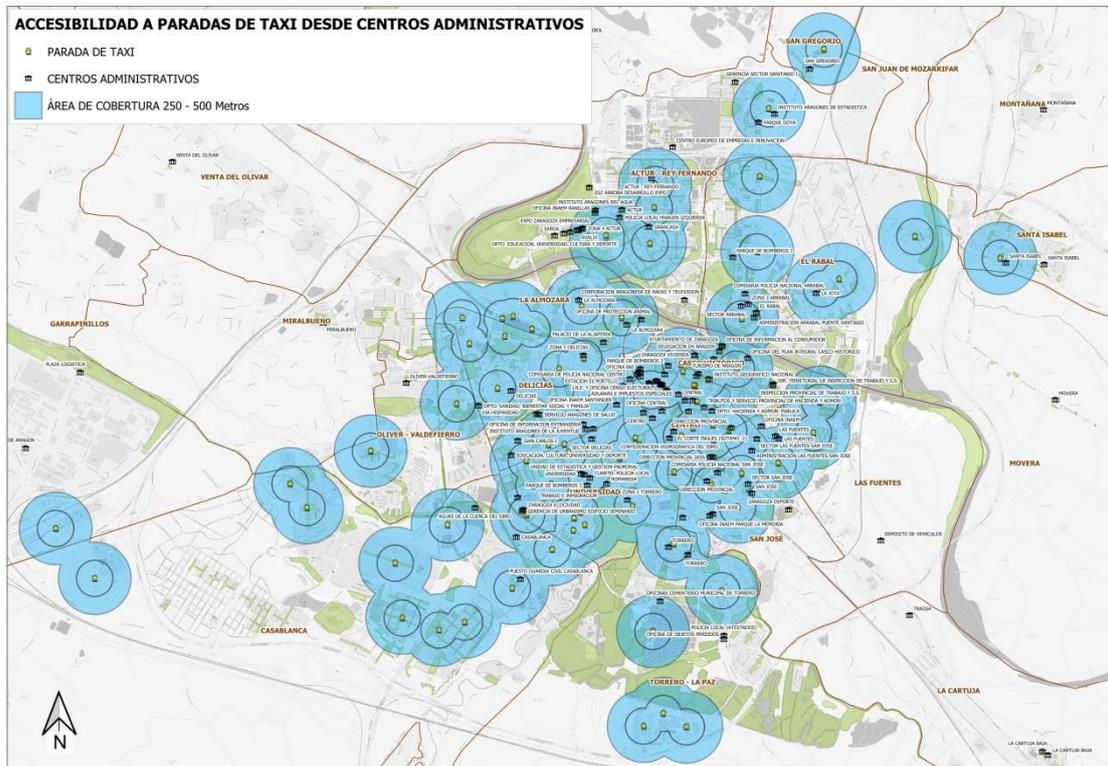
### 4.1.3. Descripción de la medida

En base a lo anteriormente indicado, se deberán distribuir una serie de puntos públicos de recarga atendiendo a la relación entre las paradas de taxi y los principales centros o zonas de viajes, según la tipología de dichos centros (educativos, asistenciales, administrativos,...), los cuales serían consensuados con el sector del taxi.

Las siguientes imágenes sirven para realizar un análisis de aproximación a las posibles ubicaciones atendiendo a las demandas de estas zonas.

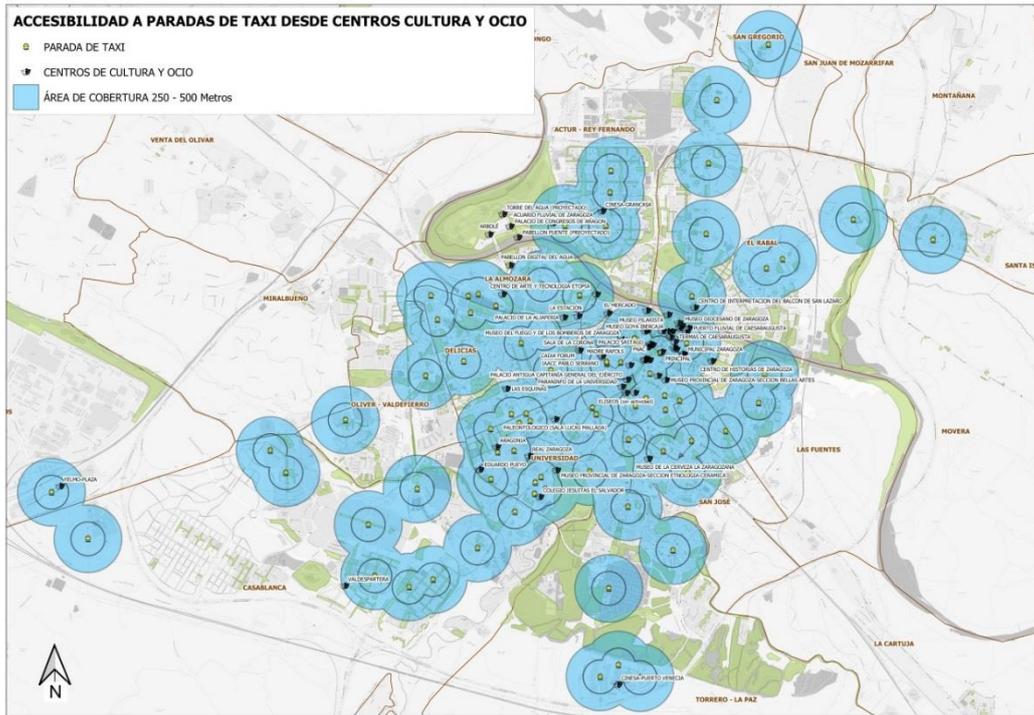
A tal efecto se han comparado la distribución espacial de las paradas de taxi, alrededor de las cuales se ha dibujado una zona de cobertura de 250 y 500 metros, con la ubicación de los diferentes centros de atracción en base a su tipología (Administrativos, Culturales, Educativos, etc.). De esta forma vemos si las paradas atienden a las principales demandas de viajes, y por otro lado, nos dan una idea de las posibles ubicaciones de los puntos de recarga, las cuales se ven en el último plano de esta colección.

**Gráfico 4.2. Distribución paradas taxi VS centros administrativos**



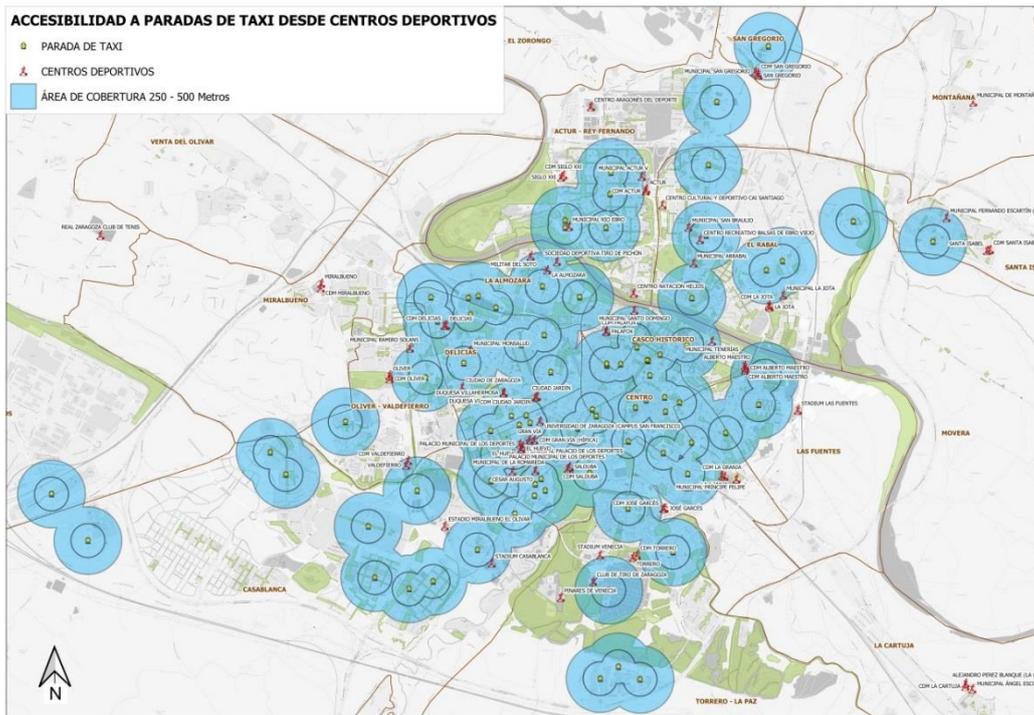
Fuente: Elaboración propia (información municipal)

Gráfico 4.3. Distribución paradas taxi VS centros de cultura y ocio



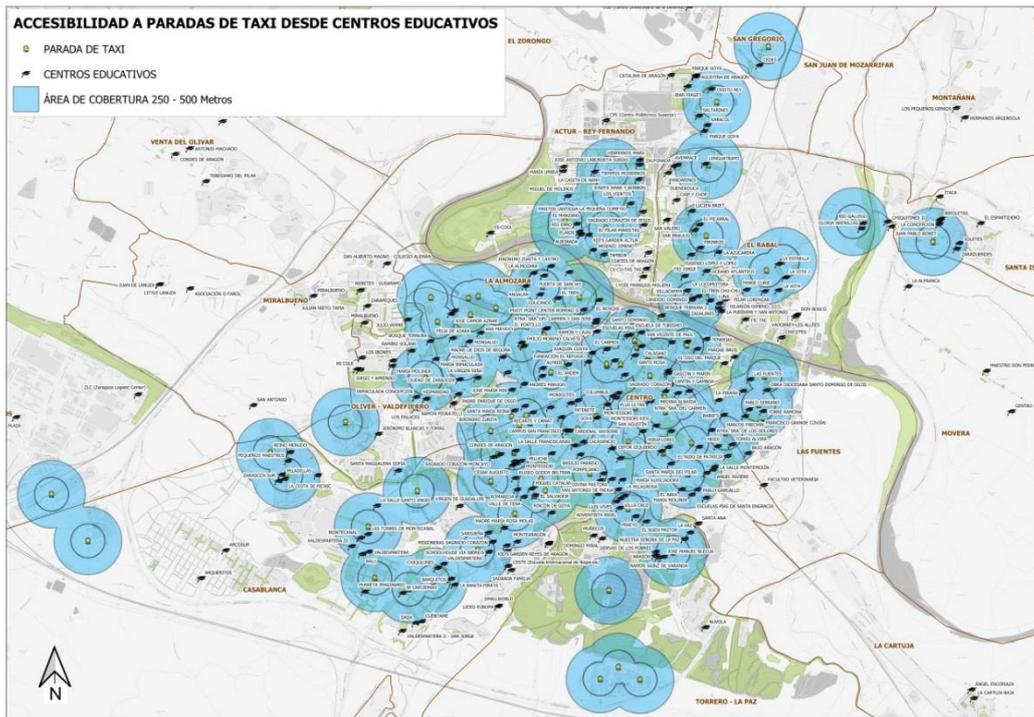
Fuente: Elaboración propia (información municipal)

Gráfico 4.4. Distribución paradas taxi VS centros deportivos



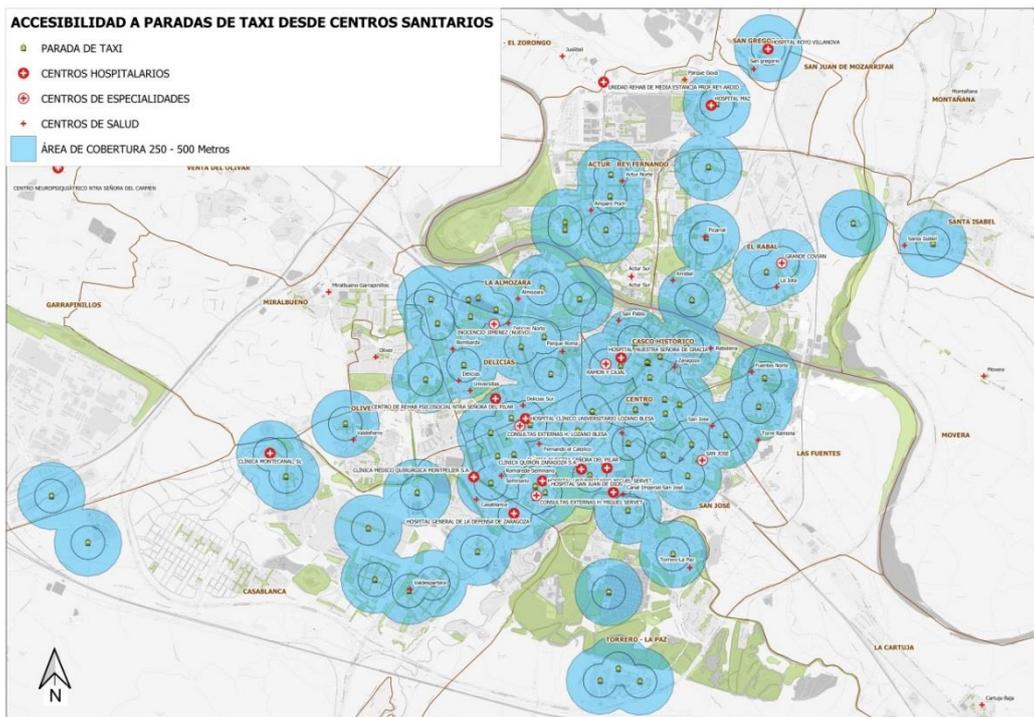
Fuente: Elaboración propia (información municipal)

Gráfico 4.5. Distribución paradas taxi VS centros educativos



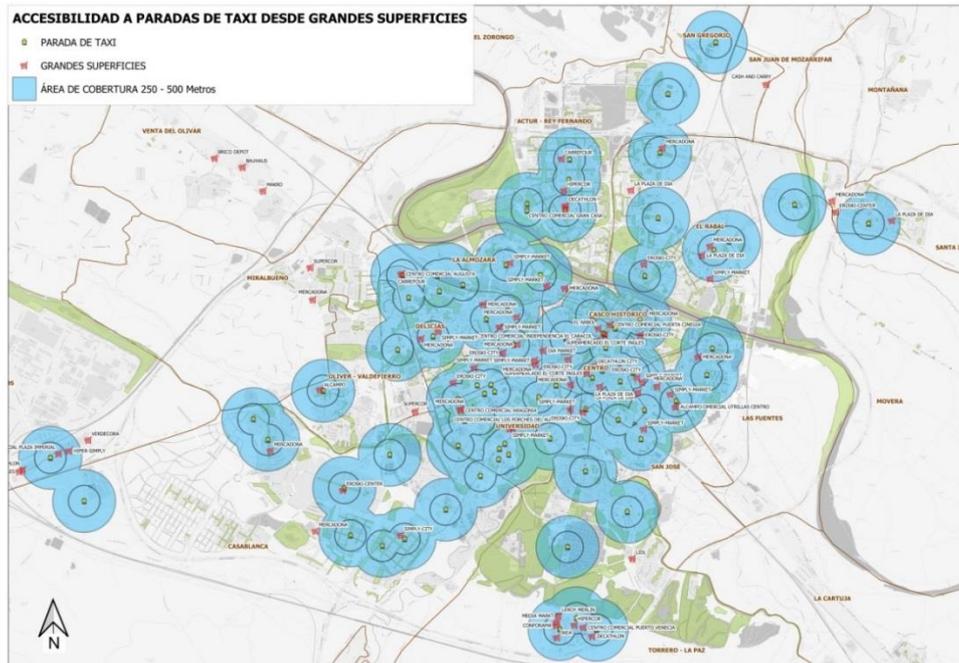
Fuente: Elaboración propia (información municipal)

Gráfico 4.6. Distribución paradas taxi VS centros sanitarios



Fuente: Elaboración propia (información municipal)

**Gráfico 4.7. Distribución paradas taxi VS grandes superficies**

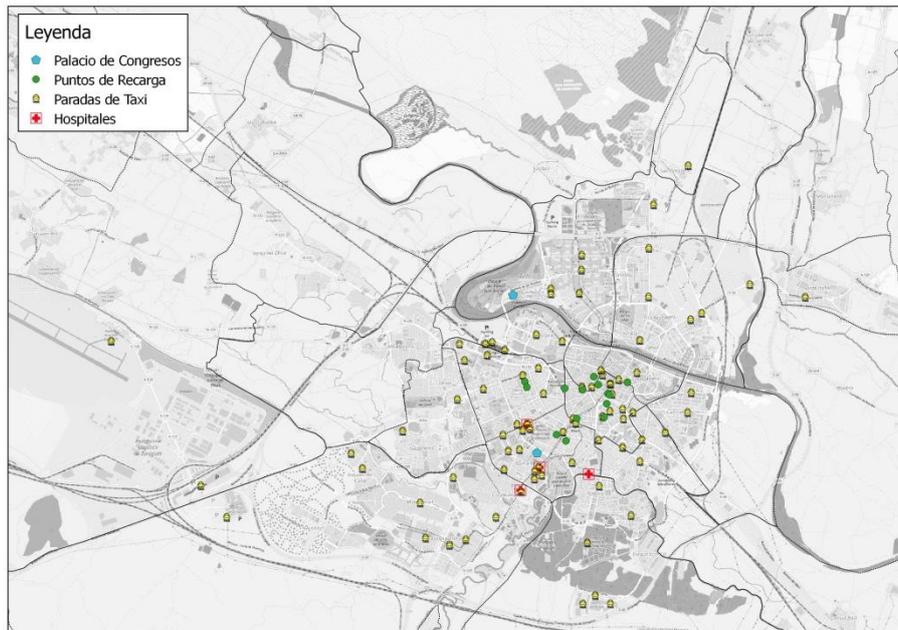


Fuente: Elaboración propia (información municipal)

Las tecnologías a ser implementadas en dichos puntos de recarga se recogen en el apartado correspondiente de Movilidad Eléctrica.

En el siguiente plano se muestra la propuesta en relación a la ubicación de dichos puntos públicos de recarga a los cuales pueden acceder los vehículos Taxi, tanto los de recarga públicos (en 1ª Fase), como en centros de atracción de viajes que disponen de paradas de taxi.

**Gráfico 4.8. Propuesta puntos de recarga -paradas taxi**



Fuente: Elaboración propia (información municipal)

## 4.2. Homologación de un solo vehículo auto-taxi (eléctrico y accesible) (TX.02)

### 4.2.1. Justificación

- Reducción de flota municipal, mediante convenio sector del taxi (objetivo: reducir la edad del parque automovilístico).
- Dotar presupuestariamente las bonificaciones de Taxi accesible, y eléctrico, mediante subvenciones
- Incentivar de forma Normativa, las licencias de taxi para que sean eléctricos y accesibles.
- Reducir el horario de asistencia del autobús PMRS en favor del Taxi Accesible.
- Establecer una reducción de licencias en base a estudios económicos del sector, que incentive la conversión de la flota a vehículos eléctricos accesibles.
- Además, la Comisión europea, acaba de aprobar el paquete de medidas denominado “Europa en movimiento”, que refuerza la apuesta por la competitividad y la optimización energética y de emisiones del sector del transporte por carretera.
- Las restricciones circulatorias a vehículos Eco y Cero, así como los procesos de hibridación y electrificación pura, deben abarcar tanto a los taxis como a los VTC, para garantizar la igualdad de condiciones en el servicio prestado.

### 4.2.2. Objetivos

- Proporcionar a la ciudad de Zaragoza una imagen en cuanto a la movilidad realizada en sus vehículos Taxi, que sea representativa al igual que sucede con la de otras ciudades a nivel mundial: Nueva York, Tokio, Londres,...
- Garantizar la accesibilidad universal

### 4.2.3. Descripción de la medida

El taxi hace ciudad, es lo primero que ven los turistas al llegar a un aeropuerto o una estación, por tanto son parte de la imagen de la ciudad, tal y como sucede en ciudades como Londres, Tokio o Nueva York, en los que se configuran como un icono.

Supone mejorar aspectos para la estandarización del servicio tales como:

- Medioambiente
- Calidad
- Accesibilidad
- Ergonomía
- Confort
- Seguridad
- Comercialización
- Prestación del Servicio
- Innovación y Tecnologías de la Información y las comunicaciones (TIC)
- Etc.

Al respecto, desde alguna asociación del taxi de Zaragoza, recientemente se ha elaborado un manual de buenas prácticas que entregará a todos los socios para tal fin

Las **ventajas** para el colectivo de taxistas parecen claras a todos los niveles (ahorro, mejora de la imagen, mejora en las condiciones aprovisionamientos y mantenimiento, servicio estandarizado, mayor calidad y confort para el cliente, vehículo ambientalmente respetuoso y accesible, etc.), como se ha venido explicando al abordar el posicionamiento de este sector, si bien desde el colectivo de fabricantes no parecen estar tan claras, siendo partidarios los proveedores de vehículos de la situación actual, homologación de mínimos, que ofrece mayores oportunidades y libertad de elección para el taxista.

Entre las **barreras** se encuentran principalmente las reticencias de los fabricantes, siendo este uno de los principales obstáculos para el desarrollo del proyecto de taxi único a juicio de las asociaciones del sector del taxi, mientras que desde el punto de vista de los fabricantes se alude a razones de índole operativo, de producción, de renovación, las **dificultades para incorporar rápidamente innovaciones a un hipotético modelo de taxi único, etc.**, si bien en ciudades como Nueva York o Londres estas cuestiones relativas a la incorporación de mejoras en el vehículo, son actualizadas en los documentos de requerimientos, para su incorporación en la flota llegado el plazo de renovación y su implantación a todos los vehículos siempre que sea viable.

Son claras las dificultades para la implantación del taxi único como en NYC y Londres, a tenor de lo expresado por los fabricantes, pero se abre la vía para avanzar, de manera paulatina y gradual, de forma consensuada con el sector del taxi hacia la mejora de las prestaciones de los vehículos, para transitar hacia un **Modelo de Homologación de Excelencia**, que sería coherente con los pasos dados por el ayuntamiento para disponer de una flota medioambientalmente sostenible y accesible con la iniciativa de los Euro-taxi.

**El Modelo de Homologación de Excelencia** podría ser el camino a seguir, sin perjuicio, de que fruto de la implantación de dicho modelo, se llegará a una situación que pudiera evolucionar hacia alguno de los dos modelos que se encuentran en la órbita del taxi único, según el esquema planteado, probablemente, de manera inicial hacia el taxi único con varias tipologías de vehículos.

Para llevar a cabo esta propuesta, en definitiva, se propone sacar una licitación pública, con una serie de requisitos técnicos vehiculares (eléctrico y accesible), para que diferentes fabricantes de automoción puedan optar al mismo.

Por parte del Ayuntamiento, se contaría con cierto apoyo económico. Actualmente es de 10 mil euros para la adquisición de vehículos eléctricos y de 20 mil euros para eléctricos y accesibles, y se propone llegar a alcanzar un porcentaje del coste del vehículo, en función del concurso público y precio conseguido.

El objetivo final es que en un período de 10 años todos los taxis puedan migrar al mismo modelo, lo que derivaría en beneficios tanto para la movilidad como para la accesibilidad.

Transitoriamente hasta que se pueda llegar a la homologación y modelo de taxi Zaragoza, se mantendrá la incentivación actual de evolución hacia el taxi eléctrico. Se prohibirán los taxis diésel a partir del año 2026 y sólo se podrán matricular **taxis Eco o Cero** a partir de enero de 2019. Igualmente, sería exigible que los vehículos VTC que operen dentro del casco urbano de Zaragoza sean Ecos, híbridos o eléctricos puros, al igual que los taxis, de cara a una ciudad más sostenible medioambientalmente.

Gráfico 4.9. Ejemplo modelo único de taxi

<p><b>MADRID!</b> ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD</p> <p>Subdirección General de Regulación de la Circulación y el Servicio del Taxi Departamento Técnico del Taxi</p>	<p><b>FICHA TÉCNICA MUNICIPAL</b></p> <p><b>NISSAN e-NV200</b> 5 PLAZAS • 1 PWR</p> <p>OCTUBRE 2014</p>
---	---



Fuente: Ayuntamiento de Madrid, ciudad de Nueva York

### 4.3. Taxi Turístico (TX.03)

#### 4.3.1. Justificación

La existencia de un Bus Turístico en la ciudad de Zaragoza es una realidad, cuyo funcionamiento y operatividad ensalza determinados recorridos hacia lugares o zonas de especial interés para el visitante o turista.

El plano siguiente muestra los recorridos y paradas actuales:

Gráfico 4.10. Bus turístico Zaragoza



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza

### 4.3.2. Objetivos

- Complementar este tipo de servicios de bus turísticos, con el de taxis turísticos y orientarles hacia un nicho de mercado de usuarios/as cuyas necesidades y características socioeconómicas pueden encajar más con el servicio prestado por este último.
- Garantizar unas prestaciones de servicio de superior calidad a las de un bus turístico y a un precio competitivo.
- Aumentar los ingresos y las rentabilidades del sector del taxi, con este nuevo servicio, y garantizar además la no eliminación de licencias en vigor.

### 4.3.3. Descripción de la medida

Los pasos a seguir estarían resumidos en las siguientes fases:

- Adecuación de la Normativa para la posibilidad de prestación de este servicio
- Adecuación tarifaria y limitación de los precios:
  - Precios cerrados en función de los itinerarios y paradas planteadas por el usuario, fácilmente visibles en tablas dentro de los vehículos.
  - Precios pactados de antemano entre taxista y usuarios/usuarioas, en el caso de variaciones sobre los itinerarios estándar de partida.
- Control de la prestación por otro tipo de vehículos (tipo VTC), para evitar confrontaciones competenciales, y asignación de penalizaciones o sanciones en tal caso.
- Seguimiento de la propuesta para ver la evolución a corto-medio plazo, a través de indicadores de demanda y calidad del servicio prestado.
- Preparación de un grupo especializado, a través de cursos puntuales, que pusiera en valor este tipo de servicio.
- Refuerzo de este tipo de servicio especializado con publicidad, trípticos en hoteles, oficinas de turismo, agencias de viajes y en ferias de turismo.

## 4.4. Ampliación y unificación tarifaria (TX.04)

### 4.4.1. Justificación

- Evaluar la ampliación de la zona límite de retorno que permita integrar en lo máximo posible los cascos urbanos de los barrios rurales en la zona A. Medida demandada por los acaldes de barrio.
- Señalar la rotonda de la MAZ de diferente manera con el fin de evitar que los taxis cambien la tarifa, considerando que la placa de retorno se encuentra frente a la Academia General Militar.

### 4.4.2. Objetivos

- Dar mayor cobertura a la población de las zonas periféricas de la ciudad, mejorando el servicio actual que cuenta con tres emisoras que operan en la ciudad, más las App existentes.
- Realizarlo en un marco de transparencia en cuanto a la aplicación de las tarifas.

### 4.4.3. Descripción de la medida

Revisar la delimitación del retorno del servicio, para incluir alguno de los cascos urbanos de barrios rurales, específicamente de los más próximos a la ciudad consolidada.

Se propone que en cualquier caso se definan precio del servicio previamente al mismo, o bien se pactará un precio de antemano al solicitar el taxi, mediante el uso de alguna App, por ejemplo, dando mayor confianza a los/las usuarios/as.

Para la aplicación de las tarifas se tendrán en cuenta las actuales en cuanto al kilometraje y el retorno a ser aplicado en cada caso.

Este tipo de medidas se aplica en otras ciudades españolas (ej. Tarifa aeropuerto Madrid (30€)) y ha sido muy bien acogida, evitando los anteriores problemas ocasionados por tarifas arbitrarias y desproporcionadas.

## 4.5. Convenio de colaboración Ayuntamiento - sector Taxi (TX.05)

### 4.5.1. Objetivos

- Reducir la flota vehicular municipal, racionalizando recursos y optimizando los tiempos de utilización de los disponibles.
- Aumentar la demanda en el sector del Taxi, con un perfil de personas usuaria concreto, que también tiene ciertas necesidades de desplazamientos diarios.

### 4.5.2. Descripción de la medida

Se propone firmar un acuerdo de colaboración entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el sector del Taxi (cooperativas existentes), de tal manera que el personal municipal público pueda acceder a un servicio a la demanda, con unas condiciones prefijadas y consensuadas por ambos actores, dentro del horario oficial establecido por el Ayuntamiento. Y siempre orientado a la utilización de taxis eléctricos o de cero emisiones.

De esta forma, se garantiza que los funcionarios/as incentivan la utilización de tecnologías limpias en sus desplazamientos, se reduce a su vez la flota vehicular municipal con la reducción de costes que supone, y al mismo tiempo, se consigue una cuota de demanda nueva para el sector del Taxi.

El acuerdo municipal entre Ayuntamiento y Sector del taxi puede ser ampliado con otros aspectos como, por ejemplo:

- El control horario y diario del servicio, consensuado con el sector, para evitar abusos de conductores/as incumpliendo días de descanso o doblando turno etc.
- Aprobación de un manual de buenas prácticas.
- Exigencias respecto a terminales de pago y modos de pago
- Aplicaciones de asistencia a usuarios/as.
- Precios cerrados al inicio de la carrera.
- Ajustes de tarifa.
- Vehículo único.
- Subvenciones a eléctricos y adaptados
- Etc.

## 4.6. Acompañamiento de género (TX.06)

### 4.6.1. Objetivos

- Garantizar la seguridad e integridad de las personas usuarias y, específicamente de las mujeres, para evitar agresiones machistas.
- Al mismo tiempo, mejorar el servicio ofrecido, tanto para conductores/as, como para usuarios/as.

### 4.6.2. Descripción de la medida

Relacionada con la violencia de género, de cara a cumplir los objetivos indicados anteriormente, a continuación se describe:

- Como mejora del servicio, los/las taxistas acompañarán (o esperarán) hasta que hayan entrado en el portal, a mujeres y hombres que así lo soliciten, tanto de día como de noche, para evitar que se vean en situaciones de inseguridad, especialmente las mujeres en lo referente a agresiones sexuales en horario nocturno o zonas poco transitadas. Esta medida es un reflejo de la inseguridad que detectan las mujeres respecto al uso del transporte público y que ha sido identificada en las encuestas realizadas durante la fase de Diagnóstico. No obstante, si bien es una iniciativa que está principalmente dirigida a las mujeres, beneficiará igualmente a hombres que también pueden requerir el acompañamiento puesto que pueden correr riesgos en zonas poco transitadas, y a otros colectivos como las personas mayores o las personas con movilidad reducida para evitar cualquier tipo de agresión. Esta medida está en línea con otras ya implantadas en otras ciudades, como Bilbao, que recientemente (junio 2018) aprobó una nueva normativa para favorecer la seguridad de las mujeres con el fin de reducir y evitar las agresiones machistas.
- Derivado del punto anterior, se propone igualmente la impartición de cursos gratuitos a los y a las taxistas, para la Prevención y/o Atención a víctimas de violencia de género, al ser muchas veces los primeros en acudir solicitados por las víctimas. En estos cursos, de entre uno y tres meses de duración, se les dará a conocer los protocolos de prevención del delito, atención y denuncia contra quienes atenten contra las mujeres, principalmente, o detecten alguna situación durante su servicio.
- Por último, se propone que los vehículos taxi (al igual que otros vehículos de transporte público), sirvan para sensibilizar a la sociedad contra la violencia de género, mediante la incorporación de pegatinas, como ya se lleva a cabo en otras ciudades o comunidades autónomas. A continuación un ejemplo llevado a cabo por la Junta de Andalucía:

Gráfico 4.11. Ejemplo publicidad campaña taxi contra violencia de género



Fuente: Junta de Andalucía (Málaga)

Con todo ello se podría configurar un Plan Sectorial de duración equivalente del PMUS donde se recojan las propuestas y los acuerdos con el sector.

#### 4.7. Valoración económica aproximada

La valoración económica de la implantación de estas medidas, en función del tipo y número de las mismas se desglosa a continuación de manera **aproximada**, sin incluir IVA:

Tabla 4.1. Valoración económica aproximada

PROPUESTA	TOTAL
Cargadores eléctricos	Coste incluido en el apartado de Movilidad Eléctrica-
Bonificación taxi eléctrico y accesible (% en función del coste) 15.000€ por vehículo x 1.700 licencias (ejecución en 10 años)	25.500.000 €
Bonificación Convenio Ayuntamiento-Taxi 100.000€ anual x 8 años	800.000 €
Bonificación a las personas que usan taxi accesible 1.000.000€ anual x 8 años	8.000.000 €
TOTAL	34.300.000 €

Fuente: Elaboración propia

## 5. INDICADORES DE EVALUACIÓN

Estos sistemas, podrán y deberán recoger el mayor número de indicadores ya que parten de la información diferentes áreas de actuación.

A continuación se muestran algunos indicadores asociados a las propuestas planteadas:

**Tabla 5.1. Indicador - % de licencias accesibles**

	<b>% DE LICENCIAS ACCESIBLES</b>
<b>Objetivo</b>	Alcanzar el objetivo fijado por el Ayto. en cuanto al número de licencias accesibles, por sexo
<b>Tendencia deseada</b>	Progresivo aumento de este tipo de licencias
<b>Unidad de medida</b>	Número de licencias accesibles/Licencias totales, por sexo
<b>Ámbito espacial</b>	Municipio, límites de la zona Taxi
<b>Periodicidad</b>	Anual
<b>Forma de cálculo</b>	Inventario sobre el total de licencias, y % por sexo
<b>Área responsable</b>	Movilidad
<b>Fuente de información</b>	Cooperativas de taxi

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 5.2. Indicador – Nº personas en lista de espera (taxi accesible)**

	<b>Nº PERSONAS EN LISTA DE ESPERA (TAXI ACCESIBLE)</b>
<b>Objetivo</b>	Minimizar el número de personas solicitantes, por sexo
<b>Tendencia deseada</b>	Progresivo aumento de taxis accesibles
<b>Unidad de medida</b>	Número de personas en lista de espera, por sexo
<b>Ámbito espacial</b>	Municipio
<b>Periodicidad</b>	Anual
<b>Forma de cálculo</b>	Inventario sobre el total de personas solicitantes, y % por sexo
<b>Área responsable</b>	Movilidad
<b>Fuente de información</b>	Ayuntamiento

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 5.3. Indicador – Nº personas usuarias atendidas**

	<b>Nº PERSONAS USUARIAS ATENDIDAS</b>
<b>Objetivo</b>	Aumentar el número de personas usuarias atendidas (taxi accesible y normal), según sexo
<b>Tendencia deseada</b>	Incrementos anuales
<b>Unidad de medida</b>	Número de personas usuarias, por sexo, tipología y totales
<b>Ámbito espacial</b>	Municipio
<b>Periodicidad</b>	Anual
<b>Forma de cálculo</b>	Inventario sobre el total de personas usuarias (% por sexo) y tipología
<b>Área responsable</b>	Movilidad
<b>Fuente de información</b>	Cooperativas de taxi

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 5.4. Indicador - % de taxis eléctricos**

	<b>% TAXIS ELÉCTRICOS</b>
<b>Objetivo</b>	Alcanzar el objetivo fijado por el Ayto. en cuanto al 100% de taxis eléctricos en 10 años
<b>Tendencia deseada</b>	Progresivo aumento de este tipo de vehículos taxi
<b>Unidad de medida</b>	Número de taxis eléctricos/Taxis totales
<b>Ámbito espacial</b>	Municipio
<b>Periodicidad</b>	Anual
<b>Forma de cálculo</b>	Inventario sobre el total de taxis eléctricos
<b>Área responsable</b>	Movilidad
<b>Fuente de información</b>	Cooperativas de taxi

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 5.5. Indicador – costes a las personas usuarias por la ampliación del punto de retorno**

	<b>COSTES A LAS PERSONAS USUARIAS POR LA AMPLIACIÓN DEL PUNTO DE RETORNO</b>
<b>Objetivo</b>	Evitar los costes por ampliación del ámbito de retorno
<b>Tendencia deseada</b>	Igualar los costes actuales
<b>Unidad de medida</b>	Costes (tarifa) al usuario final
<b>Ámbito espacial</b>	Municipio, límites de la zona Taxi
<b>Periodicidad</b>	Anual
<b>Forma de cálculo</b>	Inventario sobre el total de costes aplicados
<b>Área responsable</b>	Movilidad
<b>Fuente de información</b>	Ayuntamiento, Cooperativas de taxi

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 5.6. Indicador – Nº incidencias por cambio tarifario**

	<b>Nº INCIDENCIAS POR CAMBIO TARIFARIO</b>
<b>Objetivo</b>	Minimizar el número de incidencias por este motivo
<b>Tendencia deseada</b>	Igualar o reducir el número de incidencias actuales
<b>Unidad de medida</b>	Número de incidencias producidas por cambio tarifario de aplicación
<b>Ámbito espacial</b>	Municipio, límites de la zona Taxi
<b>Periodicidad</b>	Anual
<b>Forma de cálculo</b>	Inventario sobre el total de incidencias por este motivo
<b>Área responsable</b>	Movilidad
<b>Fuente de información</b>	Ayuntamiento, Cooperativas de taxi

Fuente: Elaboración propia

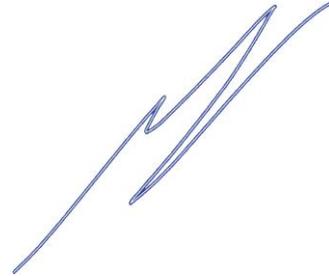
**Tabla 5.7. Indicador – Nº agresiones de género detectadas y evitadas**

	<b>Nº AGRESIONES DE GÉNERO DETECTADAS Y EVITADAS</b>
<b>Objetivo</b>	Minimizar el número de agresiones por violencia de género
<b>Tendencia deseada</b>	Reducir el número de incidencias actuales
<b>Unidad de medida</b>	Número de agresiones por violencia de género detectadas y evitadas, por sexo
<b>Ámbito espacial</b>	Municipio, límites de la zona Taxi
<b>Periodicidad</b>	Mensual
<b>Forma de cálculo</b>	Inventario sobre el total de incidencias por este motivo (% por sexo)
<b>Área responsable</b>	Movilidad, Policía Local
<b>Fuente de información</b>	Ayuntamiento, Cooperativas de taxi

Fuente: Elaboración propia

Zaragoza, a 19 de octubre de 2018

**Por la UTE:**



**D. Jesús Azpeitia**