



**GRADO EN ECONOMÍA  
CURSO ACADÉMICO 2013/2014**

**TRABAJO FIN DE GRADO**

**TÍTULO**

**REGULACIÓN ECONÓMICA EN LA INDUSTRIA DEL  
TAXI: EL CASO DE LA CIUDAD DE SANTANDER  
ECONOMIC REGULATION IN THE TAXI INDUSTRY: A  
CASE STUDY ON THE CITY OF SANTANDER**

**AUTOR: ÁLVARO DE BEDOYA CORNEJO**

**TUTOR: PEDRO ÁLVAREZ CAUSELO**

**CONVOCATORIA DE OCTUBRE**

**FECHA: 09/10/2014**

## **ÍNDICE**

<b>RESUMEN</b>	<b>2</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>3</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>4</b>
<b>2. CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DEL SECTOR</b>	<b>5</b>
2.1 Organización de la prestación del servicio del taxi	5
2.2 La regulación del sector: formas y fundamentos económicos de la misma	6
2.2.1 Regulación de la entrada	7
2.2.2 Regulación de las tarifas	11
2.2.3 Otras formas de intervención	12
2.3 Ejemplos de regulación en países del entorno	13
2.4 Un nuevo modelo: el transporte colaborativo	16
<b>3. EL SECTOR DEL TAXI EN LA CIUDAD DE SANTANDER</b>	<b>18</b>
3.1 La demanda. Dimensión territorial del servicio	18
3.2 La estructura del transporte en Santander	19
3.3 La normativa y regulación del taxi en la ciudad de Santander	20
3.4 La oferta del servicio. Licencias y tarifas	22
3.5 Los operadores	25
3.5.1 Estructura empresarial y asociados	25
3.5.2 Las relaciones laborales	26
<b>4. CONCLUSIONES</b>	<b>28</b>
<b>5. BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>31</b>

## **RESUMEN**

En el presente trabajo se procede a definir las características económicas del sector del taxi en función de las distintas formas en que se organiza la prestación del servicio.

Igualmente se estudia la regulación del sector partiendo del alto intervencionismo de las Administraciones y exponiendo los argumentos a favor y en contra en relación a las limitaciones establecidas en las condiciones de acceso (licencias), al precio del servicio (tarifas) y las que afectan a la calidad y seguridad en su prestación. Se recogen diferentes tipos de regulación existentes en otros países del entorno, así como la reciente aparición de los modelos colaborativos de transporte.

En otro apartado, el objeto es analizar la situación del sector en la ciudad de Santander, describiendo las condiciones de la demanda y de la estructura general del transporte de la misma, la normativa de aplicación, las condiciones esenciales de la oferta, centrándose en un análisis de las tarifas y de las licencias y en la organización del sector.

Por último, se reflejan las conclusiones alcanzadas y la proposición de medidas para mejorar la situación del sector.

## **ABSTRACT**

The present study proceeds to define the economic characteristics of the taxi industry according to the different ways in which the service is organized.

Similarly, sector regulation is studied based on the high public intervention, exposing arguments for and against the limitations in access conditions (licenses), the price of the service (rates) and those that affect to the quality of the service and to passenger's safety. Different types of regulation that exist in other countries as well as the new collaborative transport model are collected.

In another section, the aim is to analyze the situation of the sector in the city of Santander, describing the terms of demand, city's transport structure, actual regulation, organization of the sector and essential terms of the supply, focusing on an analysis of the price and the access to the sector.

Finally, we will expose the conclusions reached, as well as a number of possible measures to improve the situation on the taxi industry.

## 1. INTRODUCCIÓN

Estudiar el sector del taxi como actividad económica tiene un interés específico al proyectarse en el mismo peculiaridades organizativas y regulatorias actualmente sujetas a un profundo debate. La vigente situación se confronta con una tendencia más procompetitiva y con novedosas alternativas de transporte, todo ello en relación con la profunda crisis económica que le afectan profundamente.

La mencionada singularidad tiene su origen en que el mercado del taxi está fuertemente intervenido por la Administración condicionando, de forma absoluta, la oferta y la demanda. Simultáneamente existe una tendencia de las autoridades de la competencia que requieren una mayor flexibilidad y limitación en la presencia regulatoria de la Administración.

En este trabajo se plantean dos grandes objetivos. El primero, es conocer mejor las peculiaridades de la industria del taxi, analizando las características estructurales que condicionan la forma en que se organiza la prestación del servicio y, en particular, los fundamentos que motivan que sea un sector tan regulado. Igualmente se estudiarán las diferencias regulatorias entre países y ciudades y, de manera especial, los efectos de las medidas desregulatorias introducidas en algunos países de nuestro entorno.

El segundo objetivo es conocer la realidad del sector del taxi en Santander. Partiendo del trabajo ya realizado de revisión de la literatura y de análisis de la forma en que se organiza la prestación del servicio, se analiza la situación y problemática del sector en dicha ciudad. Para ello se estudia la normativa relevante y la información disponible prestando especial atención al punto de vista de los agentes involucrados, en concreto del Ayuntamiento y de las asociaciones de taxistas.

Además de esta Introducción y del apartado de Conclusiones, el trabajo consta de dos capítulos que se corresponden con cada uno de los dos objetivos mencionados.

## **2. CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DEL SECTOR**

### **El taxi en el sistema de transporte urbano**

El taxi, junto con el autobús colectivo, el metro en las grandes ciudades y el vehículo propio, son los transportes más empleados para desplazarse dentro de las ciudades. La bicicleta, también es un medio común en regiones como el norte de Europa o las Islas Británicas.

Metro y autobús son medios de transporte mucho más económicos, e incluso en ocasiones, el metro puede ser más veloz, ya que su desplazamiento no viene condicionado por la situación del tráfico. Sin embargo, tanto autobús como metro, tienen la desventaja de tener puntos de recogida y destino fijos, pudiendo obligar a un desplazamiento anterior o posterior al del servicio. El vehículo propio es más económico en el margen (esto es, si nos fijamos en el coste marginal y no tenemos en cuenta los costes fijos de adquisición y mantenimiento del vehículo) que el taxi, aunque con la desventaja de tener que encontrar e incluso pagar por un lugar de aparcamiento.

El taxi, por lo tanto, es un medio de transporte más caro a priori que sus posibles alternativas dentro del sistema de transporte urbano, pero presenta una serie de ventajas en términos de flexibilidad, rapidez y comodidad.

### **2.1 Organización de la prestación del servicio de taxi**

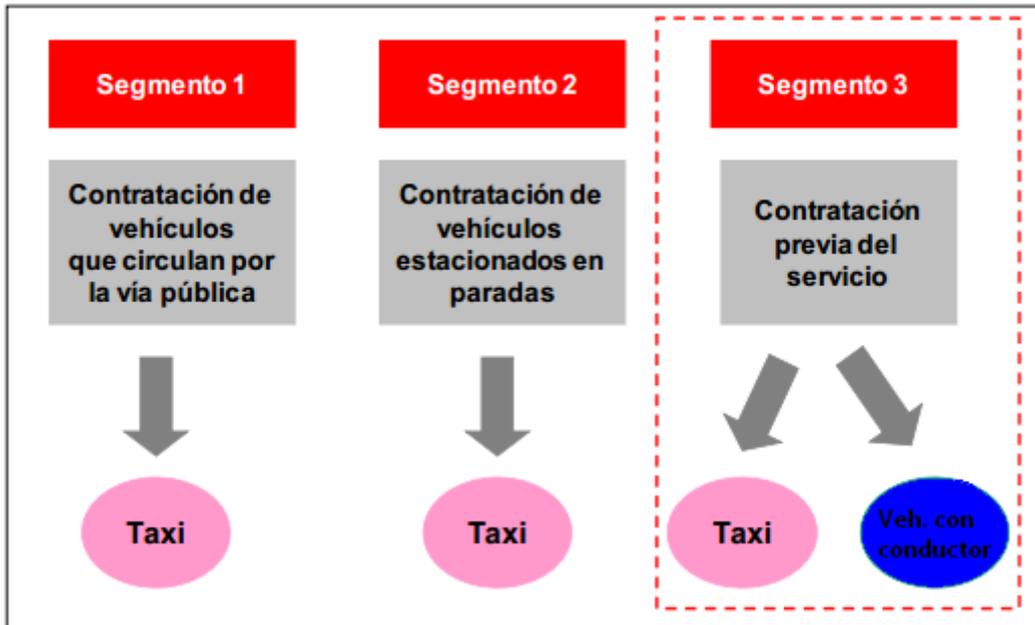
El taxi suele estar considerado como un servicio público cuya prestación se deja en manos de agentes privados, pero sometido a una fuerte regulación (aunque con grandes diferencias entre países e incluso entre ciudades de un mismo país, en cuanto al grado y la forma de regulación). En este apartado queremos revisar los argumentos que están detrás de las distintas formas de regulación y el margen de actuación de la iniciativa privada dentro de ese marco regulatorio.

Una primera característica relevante del sector en relación con la organización del mismo tiene que ver con la forma en que se contrata el servicio, pudiendo distinguir tres *segmentos* de mercado:

- 1.- Contratación directa de vehículos que circulan por la vía pública.
- 2.- Contratación en zonas habilitadas (*paradas*).
- 3.- Contratación anticipada.

Cada uno de estos tres segmentos presenta características diferentes que, como veremos, afecta a las necesidades de regulación. Además, hay que tener en cuenta que el peso de cada uno de estos tres segmentos varía mucho en función de parámetros como el tamaño de las ciudades.

Señalar la singularidad de que en el segmento 3 el taxi compite de forma directa con el servicio de alquiler de vehículos con conductor, también sometido a una intensa regulación por la Administración.



**Figura 1: Los segmentos del sector.**

Fuente: Autoridad catalana de la competencia.

En general, la intervención administrativa del servicio del taxi se concreta en la existencia de una normativa reguladora que contiene numerosas restricciones, las cuales inciden tanto en las condiciones de acceso, como en el ejercicio de la actividad y que se pueden agrupar en tres categorías:

- Limitaciones a la entrada a través del establecimiento de licencias.
- Regulación de las tarifas.
- Otro tipo de regulación dirigido a mejorar los niveles de calidad y seguridad en la prestación del servicio.

Pasamos a continuación a analizar con detalle cada una de estas formas de intervención, aunque prestando especial atención a los dos primeros tipos, esto es, a lo que podríamos llamar la *regulación económica*.

## **2.2 La regulación del sector: formas y fundamentos económicos de la misma**

La intervención de la Administración en el sector del taxi se fundamenta en garantizar el interés público para la consecución de un nivel óptimo de calidad en la prestación del servicio y el equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio, lo que se concreta en la limitación del número de autorizaciones de la actividad y el

establecimiento de tarifas obligatorias. Igualmente se justifica la regulación en conseguir la universalidad, la accesibilidad y el respeto de los derechos de los usuarios.

El modelo regulatorio de intensa intervención y restricciones a la iniciativa privada es el que caracteriza la organización del sector en España. El mismo, tiene su contraposición en el modelo que incentiva la competencia en el mercado del taxi que, sin renunciar a la necesidad de garantizar la calidad del servicio, pretende la flexibilización en las limitaciones de acceso a sector y la fijación de unas tarifas de referencia que posibiliten la competencia en el precio.

Un fundamento relevante de la fuerte regulación es que la Administración asume una posición de proximidad hacia los intereses de los empresarios (los titulares de las licencias) frente a los consumidores con causa en que la afectación negativa de éstos por las condiciones reguladoras, se dispersan porque son un gran número e incurrir en un coste pequeño, mientras que el grupo de beneficiados, los titulares de las licencias, son un pequeño grupo cohesionado cuyas ganancias dependen en gran medida de la regulación. En esta situación los reguladores tienden a ceder ante la presión de los taxistas, proponiendo tarifas más altas y controles de entrada.

Igualmente el modelo regulatorio en el sector del taxi está actualmente condicionado por la situación de crisis económica general que reduce la demanda y por la aparición de modelos alternativos (unos ya plenamente regulados, como el arrendamiento de vehículos con conductor) que procuran facilitar transportes con automóviles mediante la interrelación directa entre ciudadanos o con la intervención de empresas que intermedian.

La crisis económica está fundamentando la iniciativa de los empresarios del sector de requerir un incremento de la regulación al considerar que la oferta está sobredimensionada. Así pretendiendo la adopción de medidas para reducir la oferta, como amortización de licencias, la limitación del doble turno, la instauración de turnos de trabajo obligatorios, la fijación de un número máximo de horas de circulación de los vehículos, la imposición de días de descanso o de vacaciones adicionales.

A continuación procedemos a analizar las tres categorías restrictivas en la regulación del sector, recogiendo argumentos a favor y en contra de su contenido.

### **2.2.1 Regulación de la entrada**

El establecimiento de un número máximo de operadores, afectará a todo aquel individuo que desee iniciar una actividad económica en el sector, que a pesar de cumplir las exigencias de la normativa se le impide el acceso al mercado y de

permitírsele, bajo la condición de realizar un gran desembolso económico para adquirir así una licencia.

Desde una perspectiva económica, la regulación del número de licencias es la única área importante para garantizar un servicio eficiente en el mercado de taxis. (OCDE, 2007)

Esta restricción tiene también un efecto sobre el consumidor, que tendrá un mayor tiempo de espera para adquirir un taxi, así como, un aumento de las tarifas derivado del aumento del coste de la licencia, pudiendo llegar a obligarle a decantarse por la utilización de otro medio de transporte.

Uno de los mayores problemas que tienen que afrontar los reguladores es la falta de información y la ausencia general de reglas objetivas para tomar la decisión de cuál es el número de taxis adecuado para el mercado. Además esta información debería ser revisada y actualizada frecuentemente.

Para tratar de entender cuáles son los motivos que llevan a la regulación del número de licencias en el sector, nos centraremos en dos aspectos claves al respecto, la productividad del sector y el ya mencionado en relación a los precios de las licencias.

#### La productividad en el sector del taxi

Han sido varios los economistas que han estudiado la productividad del sector del taxi tratando de buscar el punto óptimo de oferta. Entre ellos podemos destacar a Schaller (2005) y Ho (1993), que propusieron diferentes modelos al respecto.

A efectos de productividad, los defensores de no incrementar el número de taxis lo fundamentan en que si el número de taxis aumenta, la productividad de los recursos destinados a cada taxi se reducirá porque a mayor número de taxis menor número de kilómetros recorridos por cada uno y porque, en relación a los costes fijos, si se produce una libre entrada en el mercado éstos aumentarán.

En sentido contrario, la OCDE (2007), afirma que si el número de taxis aumenta, se incentivará la demanda al reducirse para los usuarios el tiempo de espera.

Otro argumento relacionado con la productividad para el supuesto de aumentar el número de taxis es que se produciría un desvío de otros medios de transporte público más económicos hacia el sector del taxi (Shreiber, 1975), que incrementaría su competitividad respecto a aquéllos.

## El precio de las licencias

La mayoría de los mercados de taxi con restricciones se caracterizan por otorgar las licencias con carácter perpetuo y, en consecuencia, posibilitando su transferencia, lo que las sitúa como un bien cuyo valor quedará fijado por las reglas del mercado.

Al respecto, han aparecido varios analistas que han puesto de relieve problemas que surgen como resultado de este libre intercambio de licencias. Uno de ellos es que restringir durante un largo periodo la entrada de nuevas licencias en un determinado mercado lleva a que las existentes adquieran un valor muy elevado. Así se provoca una gran oposición a posibles reformas de la normativa en el sector y hace que los intentos de llevar a cabo esa reforma, dando una compensación a los propietarios de licencias, se haga muy cara.

Existe evidencia empírica de que la restricción de la oferta tiende a aumentar a lo largo del tiempo, reduciendo poco a poco el número de licencias por habitante. Al reducirse esta proporción los segmentos 1 y 2 del mercado, ofrecerán un peor servicio, solo mejorable con la entrada de nuevas licencias. El tercer segmento, sin embargo, se vería reforzado por aquellos que ofrezcan un servicio de vehículo con conductor al percatarse de las deficiencias en la oferta.

Un efecto de la restricción en la entrada de nuevas licencias es un progresivo aumento de su valor en los modelos regulatorio en los que son transmisibles y tienen un valor negociable.

La OCDE (2007) ejemplifica al respecto dos ciudades australianas. En la ciudad de Brisbane, por cada 10.000 habitantes, en 1960 había 19.8 taxis, mientras que en el año 1999 se redujo a 9.8 taxis por cada 10.000 habitantes. O en Melbourne, pasó de 12.3 en 1951 a 9.6 en 1995. Como hemos dicho, esta restricción ha tenido también un efecto sobre el valor de las licencias. En Melbourne se incrementaron su valor en un 76% en 15 años, entre 1989 y 2004.

Lo mismo ha ocurrido en otras grandes ciudades, Schaller (2005) afirma que el número de licencias ha permanecido estable desde que se regulase el sector en 1930 en ciudades como Boston o Chicago entre otras, con los correspondientes incrementos en el precio de las licencias a lo largo del tiempo.

Además, desde un punto de vista económico, es inevitable observar que el elevado precio de las licencias aumenta drásticamente los costes de un taxi. Estos costes adicionales se ven reflejados en un aumento del precio y una disminución de la demanda. El aumento de los precios lleva a una baja e ineficiente tasa de utilización de los taxis y a un nivel de bienestar poco eficiente.

Sin embargo, hay que señalar que esta tendencia de aumento del precio de las tarifas no es universal. La OCDE (2000) mostró una serie de ciudades de los Estados Unidos y otros cinco países que tenían unos precios de licencias más próximos al de equilibrio. Entre ellas había varias que no tenían regulación de entrada, aunque Teal y Berglund (1987) y Price Waterhouse (1993) indicaron que el precio de las licencias en

estas ciudades antes de la desregulación estaba mucho más próximo al de equilibrio que en la mayoría de mercados con entrada regulada. Por lo tanto, será más sencillo el proceso de desregulación si previamente el mercado tiene unos precios de licencia próximos al óptimo.

El sector del taxi es especial a la hora de proteger el bienestar de los taxistas que ya se encuentran trabajando ya que, en la mayoría de las economías de mercado, se rechaza la idea de que se restrinja la entrada al mercado para proteger a los que ya se encuentran explotándolo. En términos generales, las economías de mercado rechazan el planteamiento de que el acceso a una actividad deba limitarse con el fin de preservar la situación de los ingresos de quienes ya son partícipes de la misma.

El mercado del taxi, mientras esté regulado, se trata de un mercado cíclico, es decir, se pueden diferenciar demandas punta y valle a lo largo del año, sin embargo, si se desregulase, perdería esta característica. Si el mercado está abierto, en periodos de alta demanda, entrarían nuevos taxistas al mercado, reduciendo el incremento de las tarifas recaudadas por los taxistas que ya estaban operando. Al finalizar este periodo, esos taxistas que entraron, volverán a salir. Así, los ingresos del taxista serán mucho más uniformes a lo largo del año.

Los argumentos para justificar un número fijo de licencias es que no existe una demanda insatisfecha, que permite garantizar una oferta de taxis adecuada y mantener la calidad del servicio, evitar las largas jornadas de trabajo de los taxistas, reduce la congestión del tráfico, la polución ambiental y promueve la utilización del transporte público, previene la acumulación o congestión de vehículos en las zonas de espera habilitadas y protege el valor de las licencias.

Respecto a la inexistencia de demanda y que por tanto el nivel de la oferta es el adecuado, no es un argumento aceptable desde la óptica de la competencia para limitar el número de operadoras ya que deben ser los propios mecanismos del mercado los que ajusten oferta y demanda y no la Administración con su actuación. Así una de las principales críticas de los consumidores en relación con el servicio del taxi es la escasa oferta existente en determinadas zonas y franjas horarias.

Por otra parte, no siempre se tiene en cuenta la demanda latente, formada por aquellos usuarios que muy probablemente harían uso del servicio de taxi si hubiera una mayor disponibilidad de vehículos, con la consecuente disminución del tiempo de espera o a un precio inferior que se ajustara a sus necesidades.

Con relación al mantenimiento de la calidad del servicio, ésta se alcanza a través de la fijación de determinados estándares de calidad, objetivos y proporcionales, que los operadores deben cumplir y mediante el establecimiento de procedimientos para verificar su cumplimiento.

En cuanto al argumento de que la eliminación del número fijo exigiría a los taxistas realizar jornadas de trabajo más largas para compensar la pérdida de ingresos por el

descenso de clientes, hay que decir que existen otros mecanismos reguladores menos restrictivos. En el caso de los asalariados a través del derecho laboral. En el caso de los autónomos, la normativa reguladora del servicio del taxi puede establecer el número máximo de horas que puede realizar un conductor, que no fijar el número máximo de horas por licencia ya que tiene que ser el titular de la misma el que decida si quiere explotar al máximo la licencia y contratar a un asalariado.

El impacto que tendría un aumento del número de taxis sobre la congestión del tráfico y sobre la polución, es otro argumento generalmente utilizado por los que no desean la libre entrada en el sector. Se basan en el hecho de que un mayor número de taxis, conlleva que haya más vehículos rodando, más kilómetros y durante un período de tiempo mayor.

Sin embargo, también hay argumentos que tratan de demostrar que, debido a que la flota de taxis en una ciudad acostumbra a representar un porcentaje muy pequeño de los vehículos que ruedan por ella, el impacto de un aumento en el número de taxis no influiría significativamente en un aumento de la congestión y contaminación de la ciudad.

Respecto a la necesidad de evitar la acumulación de taxis en zonas de esperas habilitadas, no hay evidencias que ello se haya producido donde se ha eliminado el número fijo y, si sucediera el propio mercado encontraría soluciones (creación de nuevas paradas, los taxis irían a zonas donde hay poca oferta...).

Y por último, respecto a la protección del valor de las licencias, se trata de un valor artificial consecuencia de la restricción y no de los méritos empresariales de su titular. Por lo tanto, quienes defienden la liberalización no lo consideran un factor clave.

### **2.2.2 Regulación de las tarifas**

Tradicionalmente el fundamento de una regulación tarifaria ha sido la necesidad de proteger al consumidor ante posibles prácticas tarifarias abusivas. De no existir esta regulación, el cliente, debido a la falta de información, tendrá una gran desventaja a la hora de negociar el precio del trayecto, especialmente en los segmentos 1 y 2 del mercado, cuando debe tomar el taxi en el acto y de no llegar a un acuerdo, esperar a otro disponible, pudiendo ser el tiempo de espera una incertidumbre.

En el tercer segmento el cliente tiene una mayor capacidad de elección del servicio, al poder realizar una contratación previa con un precio cerrado que le satisfaga. Hay que tener en cuenta el coste de oportunidad de este proceso de búsqueda. Si el cliente deseara contratar un vehículo para ese mismo momento, volvería a quedar en una posición mucho menos ventajosa debido a la necesidad inmediata del servicio.

La OCDE, en su informe sobre el taxi del año 2007, manifiesta que, el control de los precios tiene como objetivo limitar la capacidad de los operadores presentes en el mercado para generar rentas monopolísticas. El control sobre los precios es significativamente menos necesario en mercados abiertos, pues los operadores no pueden beneficiarse de una posición de monopolio.

Ciertamente la necesidad de proteger al consumidor frente unos precios abusivos puede justificar la existencia de regulaciones tarifarias, pero también es necesario tener en cuenta los problemas que este tipo de medidas pueden causar al funcionamiento competitivo del mercado.

Ya hemos mencionado con anterioridad que el precio de las tarifas en los mercados regulados está fuertemente vinculado con el valor que adquieren las licencias, llegándose a producir el mencionado círculo vicioso en el que el aumento de las tarifas provocará un aumento del valor de las licencias, lo que a su vez hará que haya presión por parte del sector para subir el precio de las tarifas y así sucesivamente.

### **2.2.3 Otras formas de intervención**

En general, estas restricciones inciden sobre aspectos del taxi muy diversos, como la superación de determinadas pruebas por los conductores, el tipo o características de los vehículos o la fijación de determinada indumentaria de los taxistas. Y ello para alcanzar objetivos como la salvaguardia y seguridad de los pasajeros, conductores y del resto de usuarios de la vía pública, la accesibilidad, sobre todo en relación con las personas con problemas de movilidad y la protección medioambiental.

Para los usuarios, los aspectos relacionados con la calidad y la seguridad, tanto del conductor como del vehículo, son muy importantes. Sin embargo, no tiene la capacidad para conocer, en el momento de contratar los servicios, esencialmente los segmentos 1 y 2, algunos aspectos sobre la seguridad del vehículo (estado de conservación o si se encuentra correctamente asegurado) o la competencia técnica del conductor. Y dado que en el mercado del taxi la tasa de repetición no es elevada, el que los usuarios no puedan valorar estas cuestiones podría ser utilizado por los operadores para minimizar gastos en estas materias, sobre todo cuando la consecución de un determinado nivel de calidad implica costes adicionales.

La calidad en el sector podemos relacionarla también con la libre entrada al mercado. La mayor competencia en el mercado reduciría los estándares de calidad del vehículo y de su mantenimiento. Además, los taxistas contratados podrían no tener habilidades tan desarrolladas como los conductores veteranos del sector o estar menos preparados para atender al cliente (por ejemplo con deficiencias en el idioma), todo ello, con el fin de reducir los costes del vehículo.

Hay estudios en ciudades de los Estados Unidos que muestran que la supresión de las restricciones de calidad y de entrada en el mercado al mismo tiempo, producen una pérdida de calidad en el servicio.

Sin embargo, desde un punto de vista teórico, puede haber más razones para mantener un nivel alto de calidad en un mercado desregulado que en uno regulado. Con causa en que al existir una mayor oferta una forma esencial de ser competitivo, esencialmente en el segmento 3 (contratación anticipada) será ofrecer mejor calidad al usuario.

### **2.3 Ejemplos de regulación en países del entorno**

Como muestra de las distintas formas que presenta en la práctica la regulación del sector, vamos a presentar en esta sección algunos ejemplos de países de nuestro entorno.

Los modelos regulatorios se determinan en función al grado de libertad de entrada al mercado y a la libertad existente para fijar las tarifas. La OCDE, en su informe sobre el taxi de 2007, indica que en los países que restringen el acceso al mercado del taxi el número de taxis tiende a permanecer relativamente estático, las licencias adquieren un valor importante y la oferta no es capaz de satisfacer la demanda existente.

En general, cuando se produce una desregulación del acceso al mercado del taxi se produce un incremento de la oferta, tiene lugar una diversificación de la misma y es habitual que las autoridades competentes apliquen medidas para asegurar que se mantenga un servicio de calidad y garantizar el cumplimiento de la normativa.

A continuación, a partir de un informe de la Autoridad Catalana de la Competencia (2012) describimos diferentes alternativas reales empleadas para regular el sector.

#### Irlanda

Existe un libre acceso al mercado, cualquier persona que cumpla con los requisitos establecidos en la normativa puede acceder al mercado, previo pago de la correspondiente tasa por la expedición de la licencia (6.300 euros). Los requisitos que debe cumplir previamente el titular de la licencia son: tener el permiso de conducir vigente, disponer de un seguro, presentar un certificado de no tener deudas de naturaleza fiscal o tributaria y un certificado de idoneidad expedido por la policía. Las licencias son otorgadas por una única autoridad de ámbito nacional, tiene una validez temporal de cinco años y pueden ser objeto de transmisión, a pesar de no existir limitación cuantitativa, aunque se plantea prohibir porque la transmisión permite evitar los controles sobre la idoneidad de los titulares.

Tiene establecida una única área tarifaria a nivel nacional, aplicándose un régimen de

tarifas máximas, cuya estructura pretende asimilarse a los precios en un mercado competitivo.

Uno de los aspectos más significativos de la normativa irlandesa es la importancia que otorga a la calidad en la prestación del servicio, tanto en lo referente a la calidad del vehículo (requerimientos mínimos de capacidad, accesibilidad, confort y seguridad), conductores (deben superar una prueba que engloba aspectos relativos al mercado y al área concreta donde desarrollará la actividad) y calidad del servicio (línea de información para los consumidores, equipo de inspectores; vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, registro sobre centrales de reserva...).

Los efectos de la eliminación de las restricciones es el aumento de la oferta global, la demanda aumentó significativamente, la profesionalización de la industria, una reducción del tiempo de espera, un consumidor más instruido y una disminución de las cargas administrativas. Además la oferta de taxis es cada vez más variada (taxis a tiempo parcial) y ha aparecido una competencia por precio que beneficia al consumidor, pero que también es vista como una consecuencia negativa de la liberalización.

#### Suecia

Existe libertad de acceso para todos los que cumplan los requisitos establecidos por la normativa y libertad en la fijación de los precios (no existen tarifas máximas, únicamente con el fin de evitar situaciones de abuso a los usuarios, los operadores están obligados a informar del precio del servicio con carácter previo a su prestación). Además el mercado tiene ámbito nacional.

Los efectos de la eliminación de las restricciones es que ha aumentado la accesibilidad de los usuarios, con una mayor disponibilidad de vehículos.

#### Reino Unido

En primer lugar mencionar que la regulación del sector depende de las autoridades locales, por lo que existen diferencias según la zona del país.

En cuanto a las regulaciones cuantitativas, inicialmente había localidades que han establecido contingentes máximos y en otras, entre ellas Londres, no hay número fijo de taxis. Posteriormente el Gobierno británico determinó que, por regla general, no podía ser considerado beneficioso para los consumidores impedir la entrada al mercado de un operador que cumpliera con los requisitos fijados por la normativa y que si no existía un motivo específico que lo justificara, debían suprimir la restricción cuantitativa. Respecto a la regulación tarifaria pueden establecer una tarifa máxima o una tarifa fija.

En cuanto a los efectos de la apertura del mercado, fue la disminución del tiempo de

espera y una pérdida de eficiencia productiva para los taxistas que tenían que trabajar más horas para mantener el nivel de ingresos anterior.

Con más precisión en el análisis, la pérdida de la eficiencia productiva tiene causa real en no haberse eliminado las restricciones tarifarias junto a las cuantitativas y es que su interrelación es primordial. Siendo cierto que la restricción cuantitativa estimula la entrada de nuevos operadores en el mercado aumentando significativamente la oferta, si las relativas a los precios se mantienen (aunque sean precios máximos) el resultado es que se acaba produciendo un exceso de oferta y los operadores tienden a aplicar estos precios máximos y no precios inferiores. Por ello, sólo la conjunción de la eliminación de restricciones cuantitativas y de precios produce un mercado competitivo en el que el exceso de oferta comportaría una disminución gradual de los precios de los servicios y la oferta y la demanda llegaría, de forma autónoma, a un punto de equilibrio.

### Países Bajos

La estructura del mercado del taxi en los Países Bajos se divide en dos grandes segmentos. El primero, el que comprende los servicios de taxi contratados previamente por Administraciones Públicas para la realización de itinerarios regulares, con un peso del 65% en el término medio de todo el país, con especial incidencia en las zonas no urbanas. Y el segundo, el que incluye los subsegmentos de los vehículos que circulan por la vía pública, los estacionados en las paradas y los reservados o contratados previamente por particulares.

La actual regulación del servicio se concreta en que no hay restricciones cuantitativas a la entrada de nuevos operadores, se están aplicando políticas destinadas a aumentar la calidad de los servicios (exámenes para los conductores, establecimiento de una marca de calidad, número máximo de horas de trabajo continuas para un mismo conductor), los precios de los servicios son fijados libremente, pero existe una tarifa máxima que pretende evitar prácticas abusivas; es un mercado nacional, los taxis están obligados a pertenecer a un órgano de resolución de quejas y arbitrajes y diversos organismos se encargan de la supervisión y control de la actividad.

En el marco actual se ha producido un incremento muy importante del número de operadores, los precios aumentaron por encima del IPC, pero en línea con el crecimiento de los costes y mejoró la disponibilidad de vehículos.

### Italia

Tradicionalmente en Italia ha sido un sector fuertemente intervenido, habiendo existido una importante oposición a los intentos de reforma del sector.

Los Ayuntamientos son las autoridades competentes para regular sobre el número de licencias, los requisitos y condiciones para su otorgamiento, los criterios para la

determinación de las tarifas, las modalidades de desarrollo del servicio y el tipo de vehículos.

En general, las regulaciones relativas al servicio del taxi establecidas a nivel local se concretan en: establecimiento de un número fijo de operadores, fijación de tarifas y establecimiento de turnos para garantizar la disponibilidad de vehículos a cualquier hora del día.

En 2012 se planteó una reforma del sector que preveía la creación de una nueva autoridad competente a nivel nacional que tendría competencias para adaptar el nivel de oferta y por lo tanto otorgar nuevas licencias, mayor libertad en la fijación de las tarifas, ampliación de los ámbitos territoriales de actuación y mejorar la calidad de las prestaciones.

El sector se opuso fuertemente, sobre todo por los efectos que comportaría en el valor de las licencias y consiguió que la nueva autoridad competente se mantuviese como órgano encargado del control y vigilancia del sector, pero perdió la competencia relativa al aumento del número de licencias a otorgar. Se ha establecido que los Ayuntamientos y las regiones deben respetar en su actuación una serie de objetivos entre los que destaca el aumento de la competencia mediante el incremento del número de licencias y permitir una mayor libertad en la fijación de las tarifas.

## **2.4 Un nuevo modelo: el transporte colaborativo**

El sector del taxi se enfrenta, en este momento, a una nueva problemática, la actividad de empresas organizadas que intervienen en el sector del transporte generadoras de actividad económica y que mediante el uso de la tecnología ponen en contacto a particulares (conductores) con otros particulares (usuarios) que se benefician mutuamente y a cambio cobran un precio (un porcentaje de la transacción entre aquéllos).

Así actúan aplicaciones como UBER, cuya tesis es que no está sujeta a la normativa de transporte, que es una empresa de tecnología que ofrece soluciones a la movilidad urbana y que no se dedica al transporte de viajeros, que no tiene coches ni conductores en plantilla, limitándose a poner en contacto a particulares para que se beneficien mutuamente.

Estas aplicaciones han creado un gran rechazo del sector del taxi, que está ejerciendo de forma unánime una fuerte presión ante la Administración, al considerar que realizan una actuación ilegal sin someterse al régimen de autorización administrativa y sin cumplir la normativa tributaria, laboral y de seguridad social lo que les permite un importante ahorro de costes y ofrecer un precio más competitivo.

Entendemos que es factible, sin someterse a regulación, el transporte colaborativo cuando se establece como una relación directa entre particulares organizándose para minimizar gastos porque, en este supuesto, no hay actividad económica. Cuestión distinta es la problemática creada por modelos como el de UBER, que ha removido el sector del transporte urbano, con intervención de las autoridades europeas de la competencia y de Gobiernos nacionales y Administraciones locales.

Así podemos hacer a varios ejemplos, por ejemplo en Madrid, donde la administración ha abierto expediente sancionador a UBER por prestar la actividad de transporte de viajeros sin licencia. También en la comunidad de Cataluña está planteado cambiar la ley del taxi para inmovilizar los vehículos de UBER. En Alemania, tras que hace unos meses se prohibiese temporalmente el transporte solicitado a través de la aplicación, ahora competencia ha manifestado que se debería liberar el taxi debido a la influencia que UBER está teniendo en el país.

Consideramos que esta actividad requiere de un inmediato tratamiento normativo, posiblemente incorporándola en el segmento 3 (contratación anticipada) y estableciendo las limitaciones y exigencias análogas a las que soportan los operadores actuales en dicho segmento.

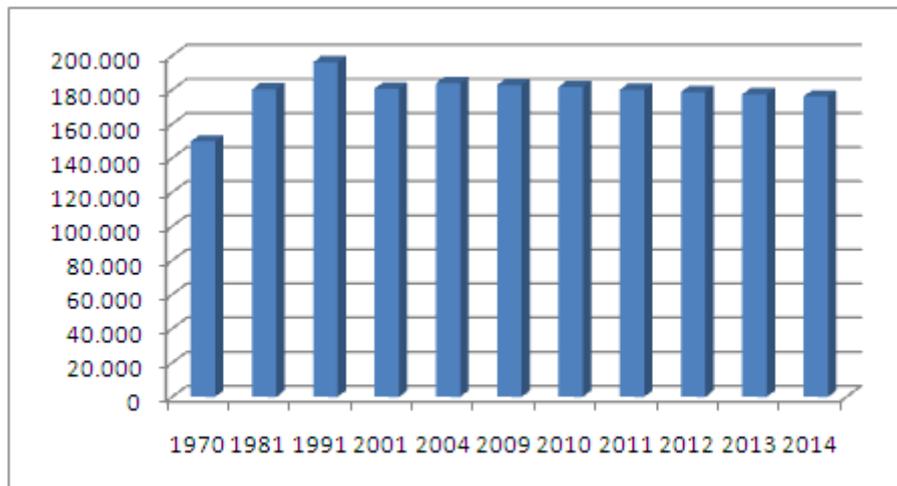
### **3. EL SECTOR DEL TAXI EN LA CIUDAD DE SANTANDER**

#### **3.1 La demanda. Dimensión territorial del servicio**

Santander es una ciudad de 176.074 habitantes (año 2014), con una superficie de 34,76 km<sup>2</sup> y una densidad poblacional de 5.065 hab/km<sup>2</sup>. No es una ciudad de gran tamaño, pero su forma ligeramente alargada, con morfología de península y el buen número de cuevas que tiene, favorece el uso del taxi como medio de transporte, especialmente en trayectos de corto recorrido.

Su climatología viene definida por un clima que la aleja del turismo de masa y prolongado, limitando la presencia intensa de visitantes a los meses de julio y agosto, correspondiendo su tipología a familias con niños pequeños y personas de edad y, en general, con poder adquisitivo medio/alto. Durante todo el año en fines de semana y fiestas se produce la presencia de visitantes con segunda residencia, procedentes de Madrid y Castilla y León y País Vasco en su mayoría y que generalmente también poseen un buen poder adquisitivo.

La población de Santander desde 1981 está estancada, con una leve tendencia, en los últimos años al descenso y envejecimiento. Muy especialmente el alto precio de la vivienda ha provocado el desplazamiento, centrado en la población más joven, hacia en denominado Arco de la Bahía.



**Figura 2: La evolución de la población de Santander**

Fuente: INE.

En contraste, los municipios limítrofes con Santander han aumentado sensiblemente su población, buena parte de la cual, realiza su vida laboral y personal teniendo como referencia esencial a la capital.

El sector del taxi ha transmitido su preocupación respecto al descenso de población en la ciudad, ya que esto supone un descenso de la demanda en el territorio en el que se le permite al sector explotar su licencia, mientras que la oferta se mantiene estable.

### **3.2 La estructura del transporte en Santander**

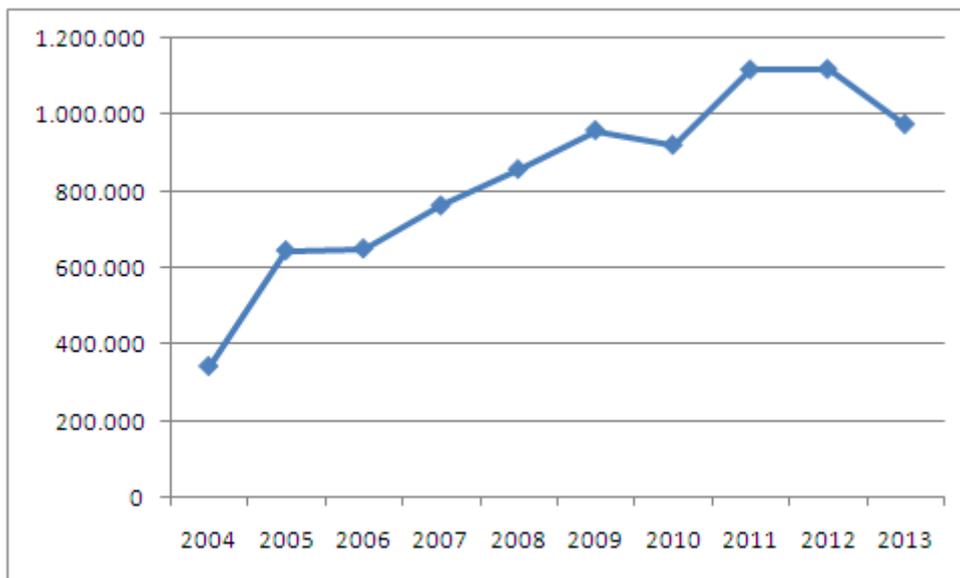
La ciudad cuenta a priori con una situación que propicia una correcta interconexión. Las estaciones de ferrocarril y del transporte por carretera se encuentran en una situación céntrica, además están coordinadas con el transporte municipal facilitando la accesibilidad por medios colectivos a la ciudad y en los desplazamientos internos.

La red de transporte de Santander se fundamenta en los autobuses públicos, titularidad de la empresa municipal Transportes Urbanos de Santander. La red de autobuses, junto con el vehículo privado, es el mayor competidor del taxi en la ciudad. Cuenta con una estructura de 23 líneas, 3 de ellas nocturnas, que otorgan una buena cobertura a las necesidades del servicio, una flota moderna, buena periodicidad y un precio razonable (1,30 euros el billete ordinario, con tarjeta recargable sale a 0,66 euros el viaje y hay precios especiales para jóvenes hasta 25 años, familias numerosas y pensionistas). En 2005 el número de viajes fue de 18.052.554, y en 2011, de 19.501.017 (Transportes Urbanos de Santander).

Además, Santander tiene comunicación con los municipios del área metropolitana mediante las líneas de ferrocarril de Feve y Renfe y líneas de autobuses.

El Aeropuerto de Santander Parayas se encuentra ubicado a 5 kilómetros de la ciudad, en el municipio de Camargo. El Aeropuerto ha tenido un importante desarrollo a partir de 2005, esencialmente por la presencia, apoyada por acuerdos económicos con el Gobierno de Cantabria, de la compañía de bajo coste Ryanair que incrementó de forma exponencial los destinos con precios muy accesibles.

El tránsito de viajeros por el aeropuerto cántabro supone un ingreso directo para los taxistas, por motivos obvios, ya que habrá una mayor demanda de taxis en el propio aeropuerto, e indirectamente, habrá un mayor número de turistas en la ciudad, lo que provocará un mayor número de viajes urbanos por la misma.



**Figura 3: La evolución del número de pasajeros en el aeropuerto de Santander**

Fuente: AENA.

En 2014, hasta agosto incluido, el número de pasajeros es de 553.213, con un descenso del 18,50% en términos interanuales lo que esta ocasionado esencialmente por la supresión de la línea de Ryanair con Madrid. Actualmente operan tres aerolíneas (Iberia/Air Nostrum, Ryanair y Vueling), operando en 17 destinos, 9 nacionales y 8 internacionales con ciudades europeas.

Santander, ciudad marítima, también tiene conexión por Ferry (Brittany Ferries) con la ciudad inglesa de Plymouth. Sin embargo, quienes llegan por este medio normalmente vienen con su propio vehículo e inmediatamente proceden a ir hacia su destino final, que no suele ser Cantabria, por lo que no influye significativamente en la demanda del sector.

### 3.3 La normativa y regulación del taxi en la ciudad de Santander

Para poder llevar a cabo esta sección, el servicio de ingeniería industrial del ayuntamiento de Santander, responsable de las relaciones administrativas con el sector del taxi, nos facilitó información de la que hemos extraído varios de los datos que reflejaremos tanto en este apartado como el siguiente.

La actividad del taxi en España responde plenamente al modelo regulatorio, interviniendo las normativas en todos sus ámbitos (municipal, autonómico y estatal) sobre la necesidad de obtención de licencia para prestar el servicio, fijando, mediante el sistema de tarifas, el importe a satisfacer por los usuarios y las condiciones específicas en que se prestará el servicio.

La Comunidad Autónoma de Cantabria, conforme a su Estatuto de Autonomía, tiene competencia exclusiva sobre los transportes por carretera que transcurren íntegramente por su territorio y de ejecución sobre el transporte de viajeros que tenga su origen y destino en su territorio.

A esta fecha, Cantabria no ha desarrollado legislativamente expresada competencia, por lo que la norma de rango superior a la normativa municipal es la Ley estatal de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus disposiciones de desarrollo.

El pasado mes de julio, el Gobierno de Cantabria ha presentado ante el Parlamento autonómico el Proyecto de Ley de Transporte de viajeros por carretera de Cantabria, que actualmente está en tramitación.

Dicha norma, cuya previsión es que se apruebe sin modificaciones relevantes porque ha venido consensuada con los sectores afectados y asumida positivamente por los grupos de la oposición, mantiene el reiterado criterio regulador/intervencionista y esencialmente habilita a los municipios para que sean ellos quienes, a través de sus Ordenanzas regulen el sector.

Así, atribuye a estos la competencia para: la regulación, tramitación y otorgamiento de licencias, el ejercicio de las funciones de inspección y sanción y el régimen tarifario, las características técnicas, estéticas y de equipamiento de los vehículos, número de conductores y requisitos exigibles a éstos, condiciones de prestación del servicio, pudiendo establecer normas sobre el régimen de paradas, descansos, servicios obligatorios y demás condiciones que garanticen la adecuada prestación del servicio y su integración en el sistema de transporte en coordinación con los demás modos que lo componen.

El Proyecto plantea una regulación específica que afecta al tratamiento del sector en Santander y su relación con los municipios de su área de influencia, en lo que denomina “Áreas territoriales de prestación conjunta”. Al respecto establece que en las zonas en que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios, de forma que su ordenación adecuada trascienda el interés de cada uno de los mismos y las características de la demanda exija un planteamiento supramunicipal, la Comunidad Autónoma, podrá establecer o autorizar este tipo de áreas en las que los vehículos autorizados de todos los municipios afectados, podrán prestar servicios en todo el área. Para que se pueda crear un área se requiere el informe favorable las dos terceras partes de los municipios a incluir en la misma y que representen, como mínimo, el setenta y cinco por ciento del total de la población del área.

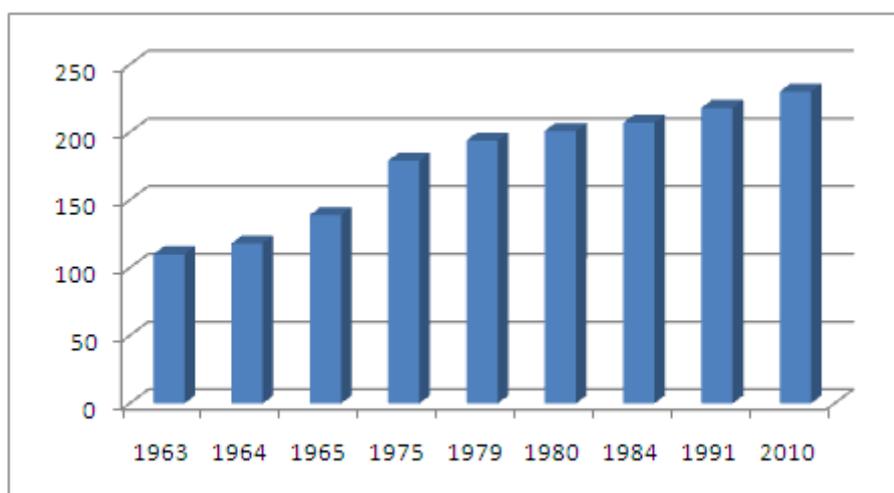
El sector del taxi en Santander se rige por el Reglamento regulador del servicio, aprobado por el Pleno municipal el 28 de mayo de 2009, y que ha tenido una única

posterior modificación, en julio de 2013, para permitir la colocación de publicidad, en forma muy limitada, en los vehículos.

El reglamento regulador del taxi tiene como objetivo garantizar “El derecho de las personas usuarias a disponer de un servicio de calidad, y el derecho de las personas titulares de una licencia a unas condiciones de trabajo y unos ingresos dignos”. Para ello el reglamento hace referencia a la normativa de las licencias y tarifas, que repasaremos más adelante, las condiciones y características de los vehículos, taxímetros y condiciones necesarias que debe cumplir el conductor, con el objetivo de garantizar un servicio de calidad en todas estas facetas. Y también recoge la normativa a seguir a la hora de prestar el servicio y las relaciones laborales entre los titulares y sus asalariados, en caso de tenerlos.

### 3.4 La oferta del servicio. Licencias y tarifas

En la actualidad en la ciudad de Santander hay 230 licencias que permiten ejercer la actividad del sector, de las cuales, en 2010 se otorgaron 12 licencias adaptadas, es decir, que pueden prestar servicio a personas con discapacidades. Estas licencias tienen la obligación de ser explotadas por el propietario de la misma, salvo en circunstancias excepcionales y además se puede recurrir a la contratación de conductores asalariados para así poder realizar varios turnos de la manera más continua posible.



**Figura 4: Evolución del número de licencias en la ciudad de Santander**

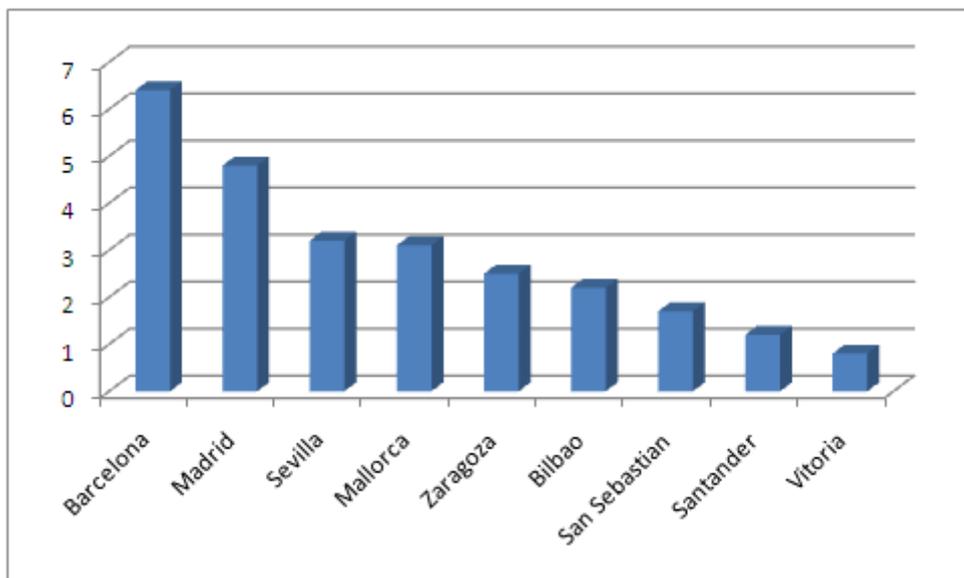
Fuente: Web Radiotaxi.

La creación de nuevas licencias por el Ayuntamiento vendrá determinada por la necesidad y conveniencia del servicio a prestar, analizando y ponderando un conjunto de factores (situación del servicio en calidad y extensión, las necesidades reales de un mejor y más extenso servicio, la repercusión de las nuevas licencias en el conjunto del transporte y la circulación y la satisfacción de las necesidades de taxi adaptado) y

muy especialmente el tipo de extensión y crecimiento de los núcleos de población (residencial, turística ,industrial...), estableciendo, como norma general, su incremento en una por cada aumento de 700 habitantes censados, lo que está en vigor desde la aprobación del Reglamento (26 de junio de 2009) y a aplicar cada tres años al hacerse público el censo oficial.

Como se indicó, la población actual de Santander es de 176.064 habitantes, por lo que la ratio actual es de una licencia por cada 765 habitantes. Para cumplir la ratio de un taxi por cada 700 habitantes tendría que haber 251 licencias. En todo caso, no se ha incumplido la norma referida porque desde su entrada en vigor no ha habido incremento de la población, sino todo lo contrario.

Hemos extraído datos del año 2011 sobre el ratio del número de taxis por cada 1000 habitantes en diferentes ciudades de España. Así realizamos una comparación con el ratio en la en la capital cántabra.



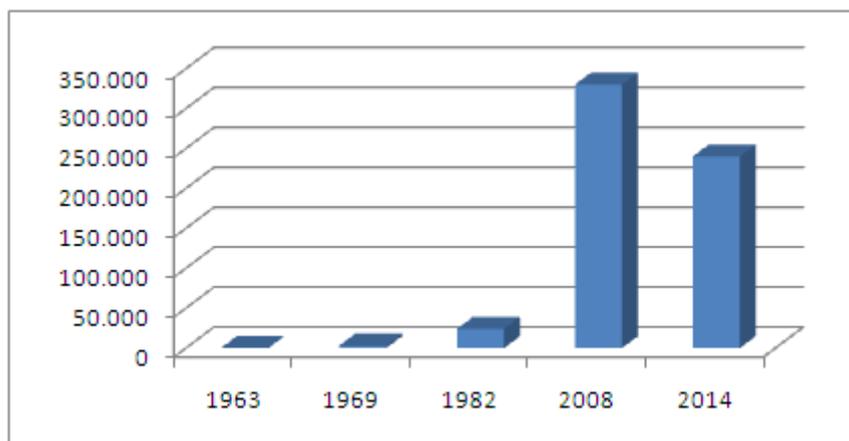
**Figura 5: Dotación de taxis por cada 1000 habitantes**

Fuente: Ministerio de fomento y elaboración propia.

Santander tenía una ratio de 1,2 (179.994 habitantes y 218 licencias). En todo caso, el resultado comparativo requiere de una esencial matización. Para establecer el alcance de la oferta, hay planteamientos reguladores en que se limita el número de días u horas de trabajo o el número de conductores por licencia y en otros, como en Santander, donde no hay limitaciones, con lo que cada licencia se activa en función de la decisión de cada titular, pudiendo estar activa de forma permanente.

El precio medio de transmisión de una licencia en Santander es de doscientos cuarenta mil (240.000) euros, correspondiendo al Ayuntamiento el 10% del precio del traspaso, sin que pueda ser inferior a 6.000 euros revisable anualmente desde aprobación Reglamento conforme al IPC. Dicho precio tuvo su momento más elevado

en 2008 con una media de 330.000 euros. Las referencias históricas sitúan el coste, en 1963, en 300 euros (50.000 pesetas), en 1969, 3.000 euros (500.000 pesetas) y en 1982, 24.000 euros (4.000.000 de pesetas).



**Figura 6: Precio de las licencias en Santander**

Fuente: El Diario Montañés y ayuntamiento de Santander.

La tarifa es el único ingreso que tiene el taxista, además de las muy limitadas aportaciones que se pueden tener por publicidad. Los taxis en la ciudad de Santander pueden recoger pasajeros en el espacio geográfico perteneciente a la ciudad de Santander y en el Aeropuerto, disponiendo de un total de 30 paradas. Los viajes con recogida o destino al aeropuerto son los únicos que cuentan con un suplemento (6,60€), además de los posibles suplementos por bultos (0,65€ por bulto). Las tarifas también varían en función de si es de día, de noche, un recorrido urbano o interurbano.

**Tabla 1: Precio de las tarifas en Santander**

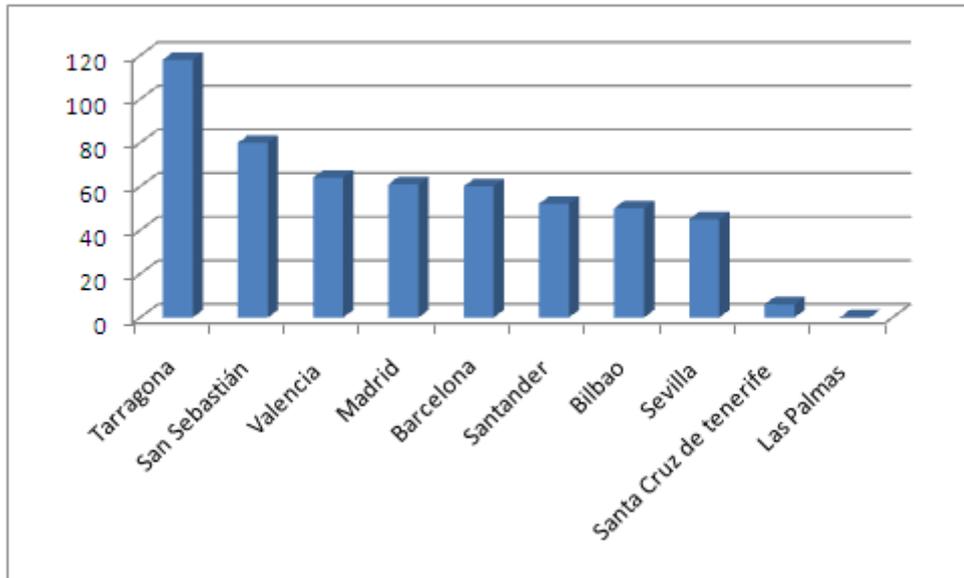
Fuente: Ayuntamiento de Santander.

		€/km recorrido	Servicio Mínimo	Bajada de Bandera	Hora parada
TARIFA 1	Diurna/Urbana	0,92	3,90	1,35	18,00
TARIFA 2	Urbana/Nocturna	1,20	4,90	1,75	23,95
TARIFA 3	Interurbana/Diurna	0,60	2,00	1,35	14,50
TARIFA 4	Interurbana/Nocturna	0,70	3,15	1,65	16,25

**Nota:** Datos en euros.

El aeropuerto cuenta con un suplemento debido a la larga espera que debe realizar un taxista, que ronda la hora. Con el suplemento se garantiza un servicio de taxis de calidad en el aeropuerto, un lugar clave para el impulso turístico que trata de llevar a cabo el ayuntamiento santanderino.

FACUA - Consumidores en acción realizó un estudio, tomando como referencia las tarifas vigentes en julio de 2013, en 44 ciudades y analizando los precios de los recorridos de uno, cinco, diez y quince kilómetros realizados de día, de noche y la noche de fin de semana.



**Figura 7: Puntuación de ciudades representativas**

Fuente: FACUA – Consumidores en acción.

En el mismo se efectúa la clasificación mediante la asignación de puntos, siendo la más cara la que acumula mayor número de puntos (Tarragona, 118 puntos) y la más barata la que menos puntos acumula (Las Palmas, 0 puntos). Santander se sitúa en la media, es la vigésimo octava ciudad más cara de las 44 analizadas, con un ratio de 52 puntos.

### 3.5 Los operadores

#### 3.5.1. Estructura empresarial. Asociaciones

Lo más llamativo en la organización del sector del taxi en la ciudad de Santander es que hay dos asociaciones de taxis. Una de ellas, mayoritaria, es la Cooperativa radiotaxi Santander y Cantabria; la otra es una asociación ACAPIC (Asociación Cántabra de PYMES del taxi) que comercialmente actúa con el nombre de "Teletaxi". Para obtener datos y utilizarlos en este trabajo nos hemos reunido con ambas asociaciones.

Ambos operadores han accedido a reunirse con nosotros y proporcionarnos información relevante sobre su funcionamiento y mantenimiento. Datos con los que hemos constituido este apartado.

La primera de ellas y de mayor tamaño, Radiotaxi, cuenta con una flota de 207 vehículos en Cantabria, de los que 199 operan en Santander, tiene un coste de entrada de unos 23.000€ y un coste mensual de 105,79€. A cambio, disfrutan de numerosas ventajas, ellos mismos compran la gasolina, obteniendo un precio más barato que el del mercado, disfrutan de servicios de lavado más económicos, de

servicios de reparación en taller con una mano de obra muy inferior a la habitual (22€/hora), también tienen distintos servicios administrativos y, lo más importante, se benefician del servicio de telefonía que les permite captar una buena parte de su número diario de clientes.

La segunda asociación, de menor tamaño es ACAPIC, aunque utiliza el nombre comercial de "Teletaxi". Esta cuenta con una flota de 48 vehículos en Cantabria, e los cuales 31 operan en la ciudad de Santander. No se trata de una cooperativa, sino de una asociación y para pertenecer a ella hay una cuota de 140€ mensuales, disfrutando de descuentos en talleres, gasolineras determinadas y otros factores para mantener el coche en un estado adecuado para su uso, al diferencia es que estos servicios son exteriores a la empresa, así como los servicios administrativos, con los que también cuentan.

Los taxis de las dos asociaciones compiten de igual a igual a la hora de captar clientes rodando por la vía pública o estacionados en la parada de taxis. Sin embargo, Radiotaxi, recibe un mayor número de llamadas anuales, obviamente, debido a que su tamaño es mucho mayor. Según los datos proporcionados actualmente reciben unas 600.000 llamadas anuales por parte de Radiotaxi frente a unas 70.000 por parte de ACAPIC. El número de llamadas recibidas se ha reducido en los últimos años, aunque es de destacar que Radiotaxi en el año 2008 llegó a alcanzar el millón de llamadas.

### **3.5.1 Las relaciones laborales**

En el ámbito de las relaciones laborales entre el titular y el asalariado corresponde destacar dos aspectos:

El primero, que al concurrir en la actividad laboral el titular de la licencia y los asalariados, la determinación de los turnos y jornada laboral corresponde al empresario por lo que está en una posición de privilegio para elegir los horarios que estime de mayor interés. Al respecto, en la ciudad de Santander cabe destacar que no hay ninguna normativa que regule un descanso obligatorio, algo que si ocurre en otras ciudades.

La otra singularidad, se refiere a la estructura retributiva. Así, junto al régimen usual de un salario base y complementos fijados en función de circunstancias relativas a las condiciones personales del trabajador, al trabajo realizado o a la situación o resultados del taxi, es usual que se convenga la retribución mediante un pacto de salario global, percibiendo el asalariado un porcentaje de participación sobre la recaudación bruta diaria obtenida en su turno y que suele situarse entorno al 40% de la misma. También se puede establecer un sistema mixto de retribución, que comprende un salario base incrementado por un porcentaje de participación en beneficios.

Igualmente es propio del sector la fijación de un salario mínimo garantizado, que en 2014 y para un conductor a jornada completa, se sitúa en 12.107,94 euros (VII Convenio Colectivo para el sector del auto-taxi - BOE 20/03/14).

Cuestión también referida a la regulación, a efectos de limitar la oferta del sector es la posibilidad, no utilizada en la normativa de Santander, de establecer de forma

imperativa limitaciones de la jornada laboral, días de descanso semanal, de fin de semana o la limitación de que los titulares no puedan tener asalariados salvo en casos excepcionales que les imposibiliten la prestación personal del servicio, como a título de ejemplo se determina en la Ordenanza de Bilbao.

## 4. CONCLUSIONES

Determinada la organización del sector en sus diferentes segmentos, sus características económicas, con especial incidencia en el análisis de los argumentos a favor y en contra del alcance de la intervención reguladora de la Administración (esencialmente en lo referente al número de licencias y a la fijación de tarifas) y los rasgos definidores de la actividad del taxi en Santander, procedemos a establecer unas conclusiones sobre el presente del sector y la previsión de su evolución.

Dichas conclusiones las articulamos en relación con los objetivos de este trabajo recogidos en su Introducción.

1. En relación con las peculiaridades del sector, sus características estructurales, los modelos regulatorios y su aplicación en España y en los países del entorno, establecemos:

1.1. El sector del taxi está sujeto a la regulación de la Administración. La intervención de esta se puede producir mediante una fuerte intervención que condicione el mercado o propiciar un modelo más favorable a la libre competencia.

1.2. Los modelos regulatorios de los países de nuestro entorno ofrecen variedad de contenidos con preponderancia de los que se identifican por la intervención de la Administración en el acceso al mercado y en la fijación del precio. En ellos el número de taxis tiende a permanecer relativamente estático y las licencias adquieren un valor importante.

En los mercados en que se ha desregulado el sector, se incrementa y diversifica la demanda y la Administración tiene que intervenir de forma intensa para garantizar la calidad del servicio.

1.3. En relación a la organización del servicio es una característica relevante la forma en que se contrata el mismo pudiendo distinguir tres segmentos de mercado: contratación en la vía pública, en zonas habilitadas y de forma anticipada. En este último segmento los taxis compiten con el alquiler de vehículos con conductor.

1.4. La normativa en materia de competencia conduce hacia la exigencia de un mercado más competitivo, lo que conllevará una mayor flexibilidad en el acceso a la prestación del servicio e incluso en el precio.

1.5. La aparición de los sistemas colaborativos de transporte, muy vinculados a las nuevas tecnologías, propiciará, muy posiblemente a corto plazo, la introducción de los mismos en el sistema organizado de la prestación del servicio del transporte urbano.

1.6. Es notorio que en España la normativa que regula el sector del taxi es fuertemente intervencionista en cuanto determina el número de operadores (licencias), el precio del servicio mediante tarifas fijas y las normas esenciales de prestación del servicio.

2. Respecto a la realidad del sector del taxi en Santander, su problemática, organización y modelo regulatorio y propuestas de actuación, indicar:

2.1. La configuración de la demanda se define por una población estancada, con tendencia a la baja frente al incremento relevante del área metropolitana. Los visitantes tienen una presencia intensa y continuada limitada a los meses estivales y esporádica, por segunda residencia, durante todo el año y con buen poder adquisitivo.

2.2. El número de licencias se mantiene estable y el servicio se presta sin limitaciones de horario o descanso, siendo frecuente la prestación del servicio conjuntamente por titulares y asalariados.

2.3. En concreto en Santander en el contexto actual (evolución a la baja de la población, crisis económica, buena dotación del servicio municipal de autobuses, decrecimiento de la actividad del aeropuerto...), no parece aconsejable el incremento de las licencias actuales.

2.4. El sector del taxi debe orientar su acción a conseguir una mejor organización como empresas individuales, como colectivo y tomar decisiones que actúen sobre la demanda y la oferta.

Para ello debe confeccionar, con la intervención de todos los agentes involucrados y en relación con las Administraciones competentes, un Plan de Actuación para modernizar el sector y conseguir la máxima eficiencia y responder a las nuevas demandas de los usuarios y a las ofertas crecientes del mercado del transporte.

En dicho debate, centrándonos fundamentalmente en la ciudad de Santander, en la situación actual de crisis económica y de nuevas alternativas de transporte, entendemos que se habrán de plantear cuestiones como: la conveniencia de regular más el sector en lo referente a horarios de trabajo y jornadas de descanso; ofertar nuevos servicios y captar nuevos mercados, incluyendo al sector en la planificación general que realicen las Administraciones del transporte público; analizar la posibilidad de realizar un área metropolitana de prestación del servicio, incluyendo Santander y los municipios limítrofes; crear servicios combinados de transporte del taxi con autobuses y trenes; potenciar el taxi de empresa y para prestar servicios administrativos, el taxi turístico y para traslado de personas con dificultades de movilidad o para el traslado de paquetería y mercancías.

Igualmente se deberá afrontar la necesidad de un mayor nivel de formación de quienes prestan el servicio, en materia de conocimiento de la ciudad y sus servicios, de su patrimonio y en idiomas.

Y habrá que suscitar un debate esencial: la forma de conseguir unos precios competitivos y que sean transparentes. Evidentemente las tarifas actuales están condicionadas por el alto precio de transmisión de las licencias y por ello hay que analizar cómo replantear esta cuestión si se quiere posibilitar un precio del servicio que, satisfaciendo a los operadores, incremente la demanda.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

AUTORIDAD CATALANA DE LA COMPETENCIA. 2012, *Reflexiones procompetitivas sobre el modelo regulatorio del taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor*, Autoridad Catalana de la Competencia.

AYUNTAMIENTO DE BILBAO. 2004, *Ordenanza municipal del taxi*, Bilbao, Bilbao.

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER [sitio web]. Disponible en: [www.ayto-santander.es/](http://www.ayto-santander.es/) [2014]

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER. 2013, *Reglamento regulatorio del servicio de auto-taxi en el término municipal de Santander*, Término municipal de Santander, Santander.

DELGADO, A. 02/04/2012, *El sector del taxi, más ahogado que nunca*. [ABC [sitio web]]. Disponible en: [www.abc.es/](http://www.abc.es/) [2014].

EL HUFFINGTON POST 04/10/2014, *Cataluña cambiará la ley del taxi para inmovilizar los coches de Uber*. [El Huffington Post [sitio web]]. Disponible en: [www.huffingtonpost.es/06/10/2014/](http://www.huffingtonpost.es/06/10/2014/).

EL PAÍS. 04/10/2014, *Competencia urge a liberar el taxi en Alemania tras la entrada de Uber*. [El País [sitio web]], Disponible en: [www.elpais.com/06/10/2014/](http://www.elpais.com/06/10/2014/).

ESI ECONOMIC STRATEGIES AND INITIATIVES S.L. 2007, *Estudio sobre la situación del taxi en la ciudad de Zaragoza*, Cámara de comercio de Zaragoza, Zaragoza.

ECPANSIÓN 06/10/2014, *Madrid ha abierto expediente sancionador a Uber por prestar la actividad de transporte de viajeros sin licencia* [Diario Expansión [sitio web]]. Disponible en: [www.expansion.com/06/10/2014/](http://www.expansion.com/06/10/2014/).

FACUA – CONSUMIDORES EN ACCIÓN [sitio web]. Disponible en: [www.facua.org/](http://www.facua.org/) [2014].

FACUA.ORG [sitio web] 23/10/2013, *Tarragona, San Sebastián y Pamplona tienen los taxis más caros de las 45 ciudades analizadas por FACUA*. Disponible en: [www.facua.org/](http://www.facua.org/) [2014].

HO, L.S. 1993, *An optimal regulatory Framework for the taxicab industry*, Chinese University of Hong Kong.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE) [sitio web]. Disponible en: [www.ine.es/](http://www.ine.es/) [2014].

LÓPEZ ENANO, V. 14/07/2014, *Los taxistas andaluces se unen contra el intrusismo que sufre el sector*. [El País [sitio web]]. Disponible en: [www.elpais.com/](http://www.elpais.com/) [2014].

MACHÍN, A. 20/05/2012, *Las licencias de taxi cotizan a la baja*. [El Diario Montañes [sitio web]]. Disponible en: [www.eldiariomontanes.es/](http://www.eldiariomontanes.es/) [2014].

MARTÍN HERNÁNDEZ, J.C. 1996, *La industria del taxi: Una evaluación económica de modelos alternativos de regulación.*, Universidad de las Palmas de Gran Canaria.

MINISTERIO DE FOMENTO [sitio web]. Disponible en: [www.fomento.gob.es/](http://www.fomento.gob.es/) [2014].

OCDE 2007, "Taxi services: Competition and Regulation".

PARLAMENTO DE CANTABRIA. 2014, *Proyecto de ley de transporte de viajeros por carretera de Cantabria*, Proyecto de ley, Cantabria, Santander.

PRICE WATERHOUSE. 1993, *Analysis of taxicab deregulation and re-regulation*, International taxicab foundation.

PRIETO, M. 16/09/2014, *UBER puede operar de nuevo en Alemania*. [Cadena SER [sitio web]]. Disponible en: [www.cadenaser.com/](http://www.cadenaser.com/) [2014]

RADIOTAXI SANTANDER [sitio web]. Disponible en: [www.radiotaxisantander.es/](http://www.radiotaxisantander.es/) [2014].

SCHALLER, B. 2005, *Regression model of the number of taxicabs un U.S. cities.*, Journal of public transport.

SHREIBER, C. 1975, *The economic reasons for price and entry regulation of taxicabs*, Journal of transport economics and policy.

TAXI MURCIA. 2013, *Informe del análisis estratégico del taxi.*, Taxi Murcia.

TEAL, R. & BERGLUND, M. 1987, *The impact of taxicabs deregulation in the USA*, Journal of transport economics and policy.