

**SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA  
MINISTERIO DE TRANSPORTES MOVILIDAD Y AGENDA**

Barcelona, 29 de Octubre de 2020

## **Asunto: Propuestas a la Consulta Pública previa a la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte**

Desde la Sentencia 118/1996 en que el Tribunal Constitucional reconoce a las Comunidades Autónomas la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres que transcurren íntegramente en su territorio ya sea urbano e interurbano se han producido nuevas normativas aparándose en el citado texto jurídico.

Nuevas leyes y reglamentos que siguen definiendo al TAXI como: **“el servicio del TAXI tiene una presencia muy destacada que, históricamente, ha sido vinculada el ejercicio de una actividad privada reglamentada que complementa las prestaciones propias del transporte colectivo” (Ley del TAXI de Catalunya, 19/2003 de 4 de Julio).**

El TAXI siempre ha sido definido como un servicio de interés privado pero de carácter público. Las autorizaciones para el servicio urbano han sido concedidas por los ayuntamientos y para el servicio interurbano han sido las Comunidades Autónomas (CC.AA.) quienes por delegación de la Administración Central les conceden la autorización.

Aún así, las diferentes Administraciones no han tenido en cuenta al TAXI en absoluto a la hora de planificar el transporte de viajeros en sus ciudades, poblaciones o CC.AA. En otros países sí que lo han hecho. Normalmente para complementar un recorrido, para sustituir líneas de autobuses, para continuar trayectos de viajeros donde el transporte escogido no llega, para transporte sanitario (traslado de pacientes no urgentes), para transporte escolar....y así un sinfín de posibilidades en las cuales el TAXI, al menos en España, no ha sido tenido en cuenta lo suficiente de forma mayoritaria.

Tanto las CC.AA. como los ayuntamientos son los órganos que regulan la actividad del TAXI en los diferentes territorios. Bien a través de una ley (en el caso de algunas comunidades) o bien por Reglamentos.

La actividad del TAXI está sujeta a una licencia que dan los ayuntamientos quienes determinan la tarifa (en algunos casos incluso han de ser autorizadas por las Comisiones de Precios respectivas), las condiciones que han de tener los vehículos, los turnos de trabajo, regulan las paradas, los horario. Un servicio totalmente intervenido por los ayuntamientos que garantiza al usuario su seguridad en el correcto cumplimiento de las normas.

Las CC.AA. a través de la aprobación de leyes y Reglamentos son las que crean el marco jurídico, con las transferencias que tienen conferidas por el Estado y por la resolución de la sentencia del constitucional en 1996.

Con la nueva ley de movilidad se quieren crear e introducir elementos, fundamentales para la ciudadanía y enmarcado en los nuevos retos:

- Movilidad para todos.
- Movilidad Segura.
- Movilidad Inteligente.
- Logísticas intermodales inteligentes.
- Movilidad Sostenible y calidad ambiental.
- Movilidad donde la prioridad sea la Salud y la calidad de vida.
- Eficiencia, competitividad y productividad.

En todos estos aspectos, el TAXI ya juega un valor importante pero ha de tener mayor protagonismo si se le incluye en la planificación del transporte de viajeros tanto globalmente como en determinados sectores de ciudades, Áreas Metropolitanas, pueblos y en todas aquellas zonas de Coordinación Municipal que se hayan constituido para mejorar la eficacia de la movilidad.

En España existen cerca de 70.000 TAXIs con una infrautilización que en la inmensa mayoría de ellos no se llega al 50% de los kilómetros ocupados. También, es verdad que la práctica del TAXI se realiza de forma diferente dependiendo de la zona (urbana, rural, turística, montaña...)

El TAXI de la gran ciudad, donde un gran número de servicios se realizan cuando el TAXI circula por las calles (grandes capitales) y el usuario levanta la mano. Pero también existe (en la inmensa mayoría de casos) los TAXIs que están estacionados en las paradas habilitadas para el efecto o bien que les llaman por servicio de radio emisoras o a través de aplicaciones. Otras realidades son los TAXIs de zonas turísticas donde la oferta de TAXIs se acomoda a la demanda y existiendo un número menor de TAXIs o superior según la época del año. También existe, el TAXI rural y el TAXI de Alta Montaña.

**Dentro de estas distintas posibilidades, el TAXI debería estar presente en todas las aplicaciones relacionadas con la movilidad urbana donde figuran las diferentes modalidades de transporte existentes en la ciudad y Áreas Metropolitanas, con los distintos servicios que se ofrecen.**

**Pero el TAXI tiene muchas posibilidades que no se han explotado lo suficiente para la movilidad tanto para complementar otros transportes como para sustituirlos y economizar el erario público**

## **TAXI A LA DEMANDA**

Tal y como hemos mencionado, en España hay cerca de 70.000 TAXIs. Actuando en la movilidad de las ciudades de forma decisiva, en Barcelona se trasladan cerca de 100 millones de personas al año. Pero no existe ningún tipo de coordinación ni planificación con el resto de operadores. Perfectamente, desde el STAC pensamos que deberían estar englobados en la planificación del Transporte de Viajeros de los diferentes ciudades de España y complementar al Transporte en general. Y también para resolver determinados déficits que existen precisamente por las distintas demandas de los usuarios. En determinados casos, incluso, resultaría un ahorro importantísimo para las administraciones. Actualmente se están subvencionando líneas que son totalmente deficitarias. Lo que vulgarmente se dice, pasear chatarra.

Con un transporte a la demanda planificado y digitalizado a través de aplicaciones específica de transporte donde debería entrar el TAXI y de esta manera resolver determinadas demandas que hoy no tienen solución de cara al usuario.

## **TAXI SANITARIO**

Estamos realizando de forma diaria traslados de personas con alguna dolencia, incluso a enfermos crónicos, a algún centro hospitalario, o centro de asistencia médica e incluso a centros de rehabilitación.

Existen determinados pacientes que no necesitan ningún tipo de vehículo medicalizado y que tradicionalmente lo ha realizado el TAXI. Enfermos con tratamientos de Radioterapias, Quimioterapia, Diálisis han sido tradicionalmente servicios realizados por el TAXI. (De hecho todavía lo están haciendo, en determinadas zonas de España).

Igualmente sucede con los servicios de Mutuas de Accidentes Laborales donde el TAXI también están realizando los servicios sin ningún tipo de problema.

La personalización del servicio y en la gran mayoría de los casos, el conocimiento del cliente es básico. Incluso, con una gran profesionalidad, los TAXIistas acompañan al cliente tanto en la recogida en su domicilio como el traslado al centro sanitario.

Pero este tipo de servicio, se está viendo reducido de forma considerable. Con lo que en muchas zonas, sino se mantiene ese servicio, el TAXI puede desaparecer.

El acceso a los concursos está prácticamente negado al TAXI debido a las condiciones en los pliegos de licitación. Para ello es fundamental ese cambio y se reconozca al TAXI para el transporte sanitario no medicalizado y colectivo, cosa que solo sucede en algunas Áreas Sanitarias de España.

Las licitaciones se realizan en lotes globales sin distinción del tipo de paciente. Cuando debería existir esa diferenciación entre transporte sanitario urgente o no; y necesidad de vehículo medicalizado o no. De facto los ambulancias que realizan el transporte colectivo sanitario no son medicalizadas.

En el **TRANSPORTE ESCOLAR** sucede algo parecido donde en muchas zonas del Estado no se contempla el TAXI y tampoco puede acceder a los concursos.

El TAXI puede ofrecer otros tipos de servicios siempre y cuando la normativa sea lo suficientemente flexible:

**TRANSPORTE COLECTIVO** con pago por plaza como sucede en algunas zonas turísticas donde existe limitación a su acceso. Y también como alternativa a líneas de autobús o de otro tipo de transporte, que son claramente deficitarios.

Asimismo debería ser la normativa lo suficientemente flexible para que los TAXIistas pudieran tener cualquier tipo de vehículos de hasta 9 plazas. En la actualidad, la limitación la ponen las propias administraciones locales. De esta manera se está limitando la oferta del TAXI para ofrecer otro tipo de servicios como el turístico, traslado de trabajadores, directivos con vehículos con características especiales...

En definitiva, es necesario **ABRIR** las posibilidades al TAXI para que se vean favorecido tanto a nivel general la movilidad, y a nivel particular el usuario.

En un futuro, que será muy cercano, las grandes ciudades y los centros de las poblaciones con un número determinados de habitantes se van a ver abocados al cierre de su entrada a vehículos privados y particulares. El TAXI también puede jugar un papel importante.

Es necesario habilitar la normativa para hacer las **TARIFAS FLEXIBLES** dentro de los parámetros marcados por la Administración para favorecer la utilización del TAXI por parte del usuario.

El TAXI ya es partícipe de los principios de esta ley de movilidad: sostenibilidad, segura y conectada.

**Sostenible:** cada vez las flotas son más respetuosas con el medio ambiente con un crecimiento de vehículos híbridos, propulsados con GLP y Gas Natural. Los últimos datos del Área Metropolitana de Barcelona (AMB): el 53,46% (5606) de los TAXIs circulan con energías alternativas. De esta forma se participa en la descarbonización del transporte, otro de los objetivos de esta nueva ley de movilidad.

**Segura:** con unos estrictos requerimientos tanto en los vehículos como en sus revisiones y con una alta profesionalidad por parte de los conductores que han de superar diferentes pruebas para obtener la credencial respectiva. Las flotas son muy renovadas. En Barcelona el 71% tiene menos de 5 años.

Conectada: Con las diferentes aplicaciones que dispone las respectivas compañías ofreciendo el servicio a la ciudadanía. Si que es verdad que en este campo, el TAXI se ha de dotar de una aplicación única que fuera abanico del resto de aplicaciones., ofreciendo un servicio completo para aquellas personas que necesiten un TAXI estén donde estén. Aunque, la solución definitiva sería la incorporación definitiva del TAXI en una aplicación marco donde todas las alternativas para la movilidad estuvieran juntas y el usuario pueda escoger. En definitiva el ciudadano ha de ser el centro en las decisiones de la movilidad.

El TAXI se encuentra inmersa en los 8 ejes de actuación diseñados en el documento debate sobre la movilidad y el desarrollo de la nueva ley: movilidad para todos; nuevas políticas inversoras; movilidad segura; movilidad de bajas emisiones, movilidad inteligente; cadenas logísticas intermodales inteligentes donde se puedan enlazar diferentes modalidades de transporte incluida el TAXI para dar un servicio excelentes al usuario.

En Resumen:

El TAXI ha de figurar en la planificación global del transporte de nuestras ciudades y cooperar de esta forma en una movilidad sostenible, segura, inteligente, conectada y eficaz.



Sindicat del TAXI de Catalunya (STAC)