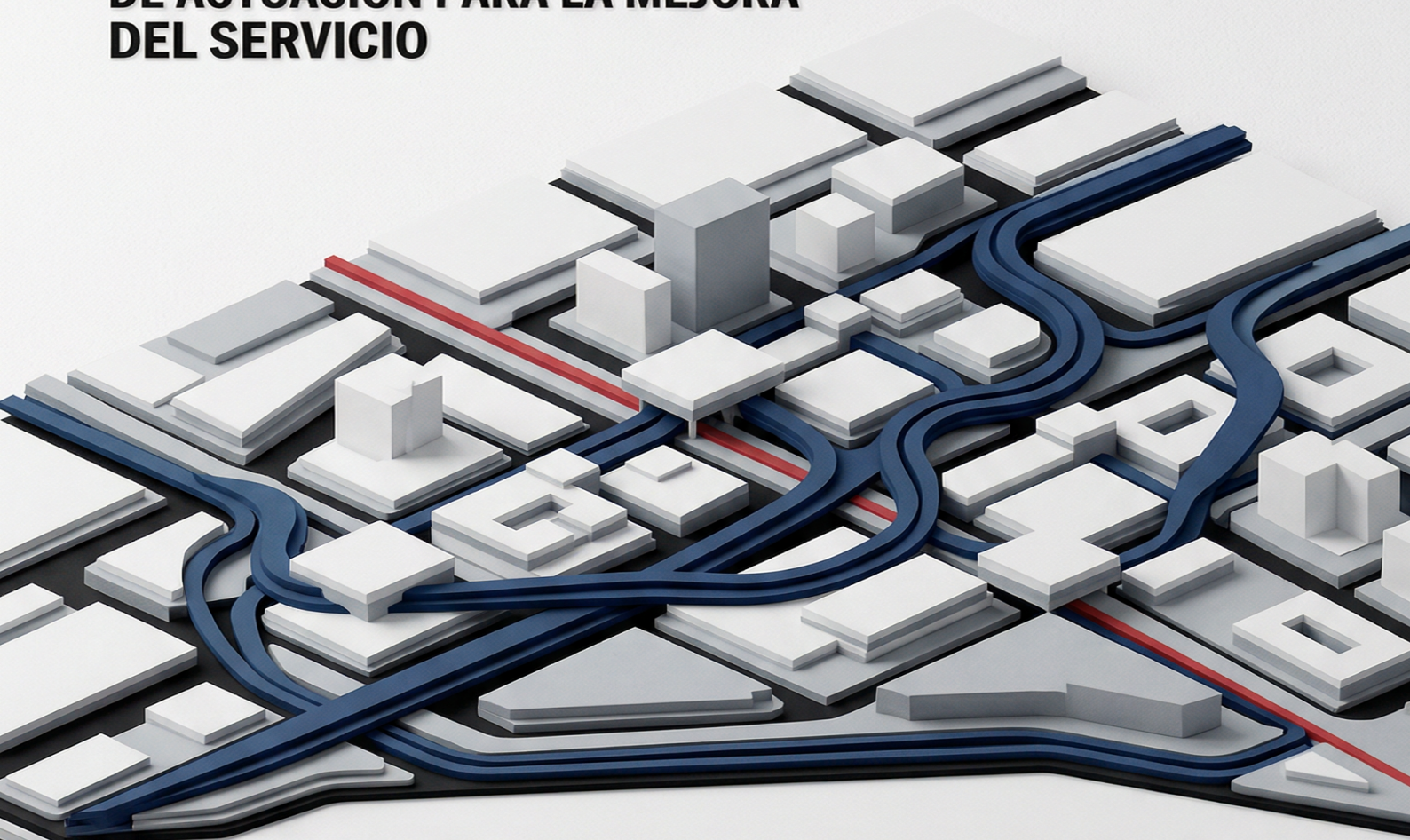


SISTEMA DEL TAXI EN JEREZ DE LA FRONTERA

**DOCUMENTO EJECUTIVO
DIAGNÓSTICO, ESTRUCTURA TERRITORIAL,
ANÁLISIS OPERATIVO Y PROGRAMA
DE ACTUACIÓN PARA LA MEJORA
DEL SERVICIO**



**UN ESTUDIO INTEGRAL PARA COMPRENDER, MEDIR Y TRANSFORMAR
EL TAXI COMO POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD URBANA**

**AYUNTAMIENTO DE JEREZ DE LA FRONTERA
ESTUDIO TÉCNICO DE MOVILIDAD Y SERVICIO PÚBLICO CONTORNO S.A.**





¿ QUE SE ESTA PLANTEANDO ?

El estudio plantea una idea central sobre un servicio del taxi que debe pasar a entenderse como un sistema **gobernable, medible, explicable y coordinado**, cuyo propósito es dar al Ayuntamiento una base técnica para tomar decisiones estables, justificables y útiles, capaces de mejorar la respuesta del servicio allí donde la ciudad más lo necesita.

La cuestión principal es únicamente **cómo responde realmente el sistema** en los momentos, lugares y situaciones críticas, por eso el estudio se centra en detectar dónde aparece la escasez, cuándo se vuelve más visible y por qué ocurre: si responde a problemas de organización, incentivos, diseño urbano, accesibilidad o falta de coordinación institucional.

El objetivo operativo se organiza en **cuatro ejes**. El primero es la **disponibilidad**, entendida como capacidad real de respuesta en noches, fines de semana, eventos, estación, hospital y otros puntos sensibles. El segundo es la **calidad**, que implica reducir desorden, incertidumbre y variabilidad en la experiencia del usuario. El tercero es la **accesibilidad**, para que el servicio sea realmente utilizable por todas las personas y no solo una aspiración formal. El cuarto es la **coordinación**, es decir, la integración del taxi con movilidad, espacio público, policía local, turismo, accesibilidad y gestión de eventos.

El estudio incluye la observación del servicio en su funcionamiento cotidiano, la experiencia del usuario, los tiempos de espera, la lógica de paradas, la captación en calle, la relación con nodos urbanos y una lectura económica orientada a incentivos y escenarios. A la vez, deja fuera aquello que no aporta capacidad directa de decisión municipal, como auditorías contables individualizadas, casos aislados o desarrollos tecnológicos de detalle.

Metodológicamente, el análisis se apoya en **tres planos de evidencia**: el marco técnico y bibliográfico, la documentación institucional y el debate público, y la percepción estructurada de actores. La clave está en la **triangulación** entre esas tres miradas. Cuando coinciden, el diagnóstico gana solidez; cuando divergen, aparecen señales valiosas sobre problemas de medición, comunicación o interpretación.

Por último, el capítulo propone trabajar con **lectura por rangos, validación por capas y trazabilidad**, para que cada hallazgo pueda vincularse con evidencia concreta y cada propuesta se traduzca en una medida verificable. Así, el estudio no se queda en la descripción del problema: construye una base para gobernar el servicio con mayor rigor, menor improvisación y mejores condiciones de diálogo entre Ayuntamiento, sector y ciudadanía.

Marco de gobernanza del taxi

Del diagnóstico a la decisión pública





¿Cómo SE HA ENFOCADO?

La metodología parte de una idea esencial, donde la ciudad expresa sus problemas por episodios, pero las decisiones públicas necesitan organizarse por mecanismos, por eso, el trabajo separa deliberadamente la lógica de entrada de la lógica de salida. La entrada recoge la realidad tal como aparece en reuniones, observación de calle, entrevistas y documentos; la salida reorganiza ese material para convertirlo en una diagnosis útil, trazable y orientada a la acción.

Este enfoque evita un error frecuente, reproducir literalmente las quejas, escenas y percepciones tal como fueron dichas. Cuando eso ocurre, el resultado suele ser un inventario que describe el malestar, pero no ayuda a decidir. En el servicio del taxi, una afirmación como “faltan taxis” puede esconder causas muy distintas: picos de demanda, desajustes de turnos, paradas mal organizadas, fricciones en nodos, problemas de información al usuario, incentivos débiles o fallos de coordinación. La diagnosis debe ir más allá del síntoma visible y ordenar la lectura desde las causas que gobiernan el sistema.

Para hacerlo posible, la metodología se apoya en tres piezas conectadas. La primera conserva el registro de entrada y las evidencias, manteniendo contexto, actor, lugar, momento y situación operativa. La segunda funciona como una matriz de transformación que traduce observaciones cotidianas a mecanismos diagnósticos con reglas explícitas. La tercera convierte todo ello en un producto público, redactado con claridad, lógica causal y capacidad real para sostener decisiones municipales y sectoriales.

La lectura resultante se adapta a la complejidad del taxi en Jerez, trabajando por escenarios, escalas territoriales, distancias cortas y largas, nodos funcionales, franjas horarias y momentos de alta demanda, así, una escena de caos en estación, aeropuerto, hospital o feria no queda reducida a una anécdota, sino que se interpreta como un fenómeno relacionado con demanda, operación, intermodalidad, regulación, gobernanza o conflicto social.

La escritura de la diagnosis combina dos registros a la vez. Por un lado, explica el mecanismo que produce el problema; por otro, conserva la escena reconocible donde ese problema se hace visible para usuarios, profesionales y responsables públicos. De ese modo, el diagnóstico no pierde rigor técnico, pero tampoco pierde contacto con la experiencia real de la ciudad.

El resultado es una herramienta que ofrece tres garantías fundamentales.

1. Garantía de evidencia, porque cada afirmación puede rastrearse hasta observaciones concretas.
2. Garantía de coherencia, porque conecta causas, lectura del sistema y futuras medidas.
3. Y garantía de comunicabilidad, porque permite explicar decisiones de forma clara y socialmente comprensible sin renunciar al rigor.

Así, la diagnosis deja de ser una acumulación de testimonios y se convierte en un instrumento de gobierno capaz de traducir la voz de la ciudad en decisiones públicas defendibles.

BLOQUE A. BASE DOCUMENTAL



NO INCLUYE PRENSA, RRSS O PERCEPCIÓN CIUDADANA

BLOQUE B. PARA QUÉ SIRVE

FUNCIÓN JURÍDICA:
JUSTIFICAR INTERVENCIONES



FUNCIÓN TÉCNICA:
DEFINIR VARIABLES



FUNCIÓN INSTITUCIONAL:
ACLARAR COMPETENCIAS



FUNCIÓN COMUNICACIONAL:
SOSTENER LENGUAJE COMÚN

BLOQUE C. CÓMO SE TRANSFORMA



BLOQUE D. QUÉ PERMITE DIAGNOSTICAR



BLOQUE E. VALOR METODOLÓGICO

-
- TIEMPOS DE ESPERA
 - COBERTURA TERRITORIAL
 - DISPONIBILIDAD
 - RESPUESTA ADAPTADA
 - PATRONES DE CONTROL
 - COMPORTAMIENTO DE LA FLOTA
 - FRICCIONES EN NODOS

“LA DOCUMENTACIÓN NO SOLO DESCRIBE EL SISTEMA: PERMITE MEDIRLO, EXPLICARLO Y SOSTENER DECISIONES PÚBLICAS CON RIGOR.”



¿QUE OPINAN LOS EXPERTOS?

Está apartado reúne y ordena la base bibliográfica y documental que sostiene el diagnóstico del servicio de taxi en Jerez de la Frontera. Su función es fijar el marco formal y técnico sobre el que después se apoyan los indicadores, el trabajo de campo, la lectura territorial y la propuesta de medidas. En un servicio donde el debate público suele activarse por episodios puntuales, tensiones visibles o comparaciones rápidas, la documentación oficial aporta estabilidad: permite distinguir entre lo normado y lo interpretado, entre lo exigible y lo deseable, y entre una obligación administrativa y una decisión de política pública.

La base documental reúne normas, ordenanzas, tarifas oficiales, resoluciones administrativas, planes municipales y documentos técnicos con incidencia directa sobre el taxi. No incorpora prensa, redes sociales ni percepción ciudadana, porque cada fuente cumple una función distinta y debe leerse con reglas diferentes. La norma fija límites y obligaciones; el documento técnico define procedimientos y criterios; las capas sociales expresan fricciones, expectativas y vivencias. Mantener estos planos separados fortalece el diagnóstico y evita mezclar evidencias de naturaleza distinta.

La metodología transforma ese conjunto de documentos en una lectura diagnóstica operativa. Primero delimita el corpus y prioriza fuentes oficiales o técnicas de nivel autonómico, municipal y administrativo recurrente. Después clasifica cada documento según su vigencia y su capacidad real de condicionar el servicio actual. A continuación extrae los contenidos con impacto operativo, traduciendo obligaciones jurídicas y procedimientos administrativos en variables observables. Finalmente, depura redundancias, jerarquiza los hallazgos y los ancla territorialmente a la ciudad real, de modo que cada punto se relacione con lugares, nodos y situaciones concretas de Jerez.

Esta lectura permite identificar los componentes que mejor explican el funcionamiento del sistema: la diferencia entre licencias registradas y taxis realmente operativos en calle, el cuello de botella en la incorporación de conductores habilitados, la organización laboral del sector, el visado anual como radiografía del control municipal, la adaptación de la flota a la Zona de Bajas Emisiones, la disponibilidad real de taxis adaptados, el rendimiento de paradas y puntos de recogida, la operación en eventos de alta demanda, la sostenibilidad económica de recorridos tipo, la digitalización y la tensión estructural del centro histórico.

Su valor principal está en convertir normas y procedimientos en variables concretas de diagnóstico. Lo más interesante es que además de incluir los textos, traduce cada obligación o condición en algo medible en la ciudad, como tiempos de espera, cobertura territorial, disponibilidad por franjas, respuesta del servicio adaptado, patrones de control, comportamiento de la flota o fricciones en nodos sensibles. Así, el estudio gana solidez y puede sostener decisiones públicas con método, coherencia y capacidad de explicación ante sector, responsables municipales y ciudadanía.

LO NORMADO VS. LO DESEABLE

NORMAS Y
REGLAMENTOS

ORDENANZAS

TARIFAS

RESOLUCIONES

PLANES

DOCUMENTOS
TÉCNICOS

FUNCIÓN JURÍDICA

FUNCIÓN TÉCNICA

FUNCIÓN INSTITUCIONAL

FUNCIÓN COMUNICACIONAL

PARA QUÉ
SIRVE ESTA BASE

CÓMO SE
TRANSFORMA

DELIMITACIÓN DEL CORPUS

CLASIFICACIÓN

EXTRACCIÓN DE IMPACTOS

CONVERSIÓN EN VARIABLES

JERARQUIZACIÓN

OFERTA
REAL

CONDUCTORES
HABILITADOS

CONTROL
MUNICIPAL

CONTROL
MUNICIPAL

LABORAL

FLOTA
Y ZBE

EVENTOS

ACCESIBILIDAD

SOSTENIBILIDAD
ECON.

DIGITALIZACIÓN

Tiempos de espera

Cobertura

Disponibilidad

Servicio Adaptado

Control

Flota

Nodos Sensibles

“La documentación no solo describe el sistema: permite medirlo, explicarlo y sostener decisiones públicas con rigor.”



¿QUE OPINA LA GENTE?

En este apartado se reúne la lectura cualitativa de los principales actores que conviven con el taxi en Jerez y transforma sus percepciones en señales útiles para el diagnóstico. No busca sumar opiniones, sino identificar patrones, tensiones y coincidencias entre miradas distintas del mismo sistema. Empresarios, sector del taxi, asalariados, vecinos, personas con movilidad reducida y Policía Local observan problemas diferentes, pero cuando esas observaciones convergen aparece una prioridad clara; cuando divergen, surge una hipótesis que debe contrastarse con datos y trabajo de campo.

La lectura empresarial sitúa el taxi como una pieza clave de accesibilidad económica y de competitividad urbana. Desde ACOJE, la principal preocupación se concentra en la baja disponibilidad nocturna, la tardanza en recogidas, la debilidad de los canales de acceso, la falta de recursos digitales y la mala señalización de las paradas. También aparecen como problemas la atención insuficiente a personas mayores y con movilidad reducida, la escasez de taxis adaptados, la débil intermodalidad con el autobús y la necesidad de coordinación entre taxi y comercio. Esta mirada conecta movilidad con experiencia urbana, consumo y reputación del centro.

La visión del sector, especialmente desde Tele Taxi, introduce un diagnóstico más estructural. Se insiste en la dualidad entre cotidiano y eventos, en la necesidad de reestructurar la operación, en la dependencia del taxi respecto al mal funcionamiento del autobús, en la complejidad territorial de Jerez y sus pedanías, y en la conveniencia de pensar el sistema con criterios de gobernanza, cooperación intermunicipal y flexibilidad operativa. También aparecen cuestiones como el relevo generacional, la falta de conductores, la autorregulación de descansos, la sostenibilidad económica, la accesibilidad y la posibilidad de ampliar licencias de forma progresiva y revisable.

La lectura desde movilidad reducida subraya el punto más sensible del sistema: la accesibilidad no se vive como comodidad, sino como derecho. Aquí los problemas clave son la escasez de taxis adaptados, los largos tiempos de respuesta, la debilidad de centralita y canales de acceso, la cobertura insuficiente en barriadas y pedanías y la presión adicional que genera un transporte colectivo poco accesible.

La Policía Local aporta la lectura operativa del espacio urbano: paradas vacías, tardanza en pedanías, insuficiencia en noches y fines de semana, tensión en madrugadas y eventos, y conflictos de convivencia en el viario. En conjunto, el texto dibuja un sistema tensionado por disponibilidad, organización, accesibilidad, integración modal y gestión territorial, pero también una base sólida para construir decisiones más precisas, compartidas y verificables.

PERCEPCIÓN

**EMPRESARIOS
Y COMERCIO**

Accesibilidad
económica
y reputación

**HIPÓTESIS
DIAGNÓSTICAS**

**VECINOS
Y BARRIOS**
Cobertura territorial

**MOVILIDAD
REDUCIDA**
Accesibilidad como derecho

**POLICÍA
LOCAL**
Orden urbano y convivencia

NOCHES
Y FINES DE
SEMANA

EVENTOS:
PRUEBA DE
ESTRÉS

DÉFICIT DE
ACCESIBILIDAD

FALTA DE TAXIS
ADAPTADOS

TARDANZA N
RECIGUAD.
EN PESANCADOS

**PERCEPCIONES
DISTINTAS,
SEÑALES
CONVERGENTES**

TARDANZA
EN RECOGIDAS

COBERTURA
DESIGUAL EN
PEDANÍAS

FALTA DE
CONDUCTORES

CONTRASTE CON DATOS

**LECTURA
ESTRUCTURAL**

Operación
Integración modal
Organización de turnos
Gobernanza

**DECISIONES
PÚBLICAS
PRECISAS**

**EL TAXI EN JEREZ
DEBE LEERSE
COMO UN
SISTEMA URBANO
COMPARTIDO**



¿CUAL ES EL RELATO PUBLICO?

Este texto revisa cómo la prensa, los comunicados municipales y las redes han construido el relato público del taxi en Jerez entre 2023 y 2026, con un objetivo claramente diagnóstico: identificar qué problemas aparecen de forma recurrente, qué causas probables los explican y qué variables conviene medir antes de proponer soluciones. No toma los titulares como pruebas concluyentes, sino como señales que ayudan a distinguir entre síntomas visibles y mecanismos reales del sistema.

La revisión muestra un sector sometido a tensiones intensas y periódicas, especialmente en picos de demanda asociados a Feria, Navidad, zambombas y otros eventos. En esos momentos, la conversación pública se concentra en esperas, colas y sensación de falta de taxis, aunque el análisis sugiere que detrás suelen mezclarse varios factores: falta de conductores, saturación de canales de acceso, problemas de diseño espacial en paradas y nodos, limitaciones de productividad por tráfico y una oferta operativa inferior a la cifra nominal de licencias. Por eso, la recomendación central es separar licencias, conductores, turnos, canales de solicitud y capacidad real de producción en hora punta.

A partir de 2025 emergen tres grandes líneas de tensión. La primera es económica: la subida de los seguros aparece como un problema estructural que afecta rentabilidad, renovación de flota y continuidad del servicio en franjas menos atractivas. La segunda es operativa: la falta de relevo y de conductores se presenta como un cuello de botella más importante que el número de licencias. La tercera es urbana: la estación, las paradas céntricas y los eventos muestran que parte del mal funcionamiento se explica por el diseño del espacio, la disciplina de tráfico y la interacción con otros modos.

Junto a esas tensiones, aparecen también líneas de mejora. La accesibilidad con taxis adaptados se consolida como un eje sensible y de alta legitimidad pública. La digitalización, especialmente mediante WhatsApp, se presenta como vía para reducir llamadas perdidas, ordenar demanda y mejorar trazabilidad. Y el taxi a demanda en barriadas rurales introduce una dimensión de cohesión territorial que amplía el papel del servicio más allá del centro urbano. Estas líneas permiten construir un relato institucional menos defensivo y más orientado a resultados medibles.

En conjunto, el texto propone usar prensa y redes como sensores de percepción, no como diagnóstico final. Su valor reside en detectar patrones repetidos, episodios críticos y cambios de fondo, y luego convertirlos en variables simples: taxis operativos por franja, tiempos de asignación y llegada, llamadas perdidas, cobertura PMR, coste de seguros, demanda por canal y rendimiento en eventos. Así, la conversación pública deja de ser una suma de impresiones y puede empezar a sostenerse sobre hechos comparables y decisiones más rigurosas.

2023

DEBATE VTC

**2024**

ACCESIBILIDAD

**ENE 2025**

CONFLICTO SEGUROS

**PRIMAVERA 2025**

FERIA,

REFUERZOS INTERMUNICIPALES

**FINALES 2025**

WHATSAPP, CAOS EN ESTACIÓN

**2026**

TAXI A DEMANDA RURAL

**PRINCIPALES TENSIONES DETECTADAS**

SUBIDA DE SEGUROS



DIFERENCIA FLOTA NOMINAL/OPERATIVA



PICOS DE DEMANDA POR EVENTOS



FALTA DE CONDUCTORES Y RELEVO

SATURACIÓN DE LLAMADAS



CONFLICTO EN PARADAS



DIFERENCIA FLOTA NOMINAL/OPERATIVA



ACCESIBILIDAD PMR



COBERTURA RURAL, DEMANDA



TENSIÓN TARIFAS CONTENIDAS, COSTES



INFLUENCIA MARCO VTC Y REFUERZOS

**LECTURA DIAGNÓSTICA**

CONDUCTORES

TURNOS

CANALES

PRODUCTIVIDAD

DISEÑO ESPACIO

DEMANDA EVENTOS

ACCESIBILIDAD

COSTES ESTRUCTURALES

VARIABLES A MEDIR

TAXIS OPERATIVOS



PETICIONES CANAL



TIEMPO ASIGNACIÓN



TIEMPO LLEGADA



LLAMADAS PERDIDAS



COSTE ANUAL SEGURO



COBERTURA PMR



RENDIMIENTO ESTACIÓN



INTENSIDAD EVENTOS



DEMANDA RURAL

INTERPRETACIÓN

DETECTAR PATRONES REPETIDOS



IDENTIFICAR EPISODIOS CRÍTICOS



ANTICIPAR PROBLEMAS REPUTACIONALES

LAS REDES SIRVEN COMO RADAR DE PERCEPCIÓN, PERO LAS CONCLUSIONES DEBEN VALIDARSE CON DATOS.

EL RELATO PÚBLICO DEL TAXI MEJORA CUANDO LA CIUDAD DEJA DE DISCUTIR IMPRESIONES Y EMPIEZA A MEDIR HECHOS.



¿QUE MODELO DE ANALISIS?

Ahora se transforma la percepción sobre el servicio de taxi en Jerez en una lectura técnica basada en indicadores medibles, comparables y verificables. Su propósito es pasar del relato subjetivo a la evidencia empírica, observando cómo funciona realmente el sistema según franjas horarias, zonas, nodos, tipos de día y situaciones de estrés. Para ello se construye una batería de indicadores simples, obtenidos mediante observación directa, cronometraje, aforos, llamadas y solicitudes simuladas, encuestas y registro contextual de fenómenos como tráfico, eventos o alteraciones del entorno.

El análisis muestra que el sistema puede funcionar de manera razonable en condiciones de equilibrio, pero presenta fragilidades claras cuando la demanda se concentra en ciertos momentos y lugares. La primera tensión es la brecha entre capacidad administrativa y operación efectiva: aunque existen 178 licencias, el número medio de taxis activos se sitúa en torno a 107, con variaciones importantes según el día. Esa diferencia reduce previsibilidad y deja al sistema sin margen suficiente en picos de demanda.

La segunda tensión es espacial y temporal. La oferta visible se concentra sobre todo en estación y centro, mientras periferia y, sobre todo, pedanías muestran una disponibilidad muy baja. Esto explica parte de la desigualdad territorial y de la necesidad de anticipación en los desplazamientos fuera del núcleo central. Por franjas, mediodía y noche aparecen como momentos especialmente sensibles: baja presencia en parada, mayor dependencia del teléfono y más riesgo de saturación.

La tercera tensión se sitúa en el acceso. El sistema depende de forma muy intensa del canal telefónico, que concentra la mayoría de las solicitudes. Cuando ese canal se congestiona, aparecen llamadas perdidas, peticiones sin asignar y una “cola invisible” que degrada la experiencia antes incluso de que el taxi haya sido enviado. El tiempo medio de espera puede ser aceptable en equilibrio, pero se dispara en eventos, noches críticas y escenarios territoriales más frágiles. La diferencia entre tiempo de asignación y tiempo de llegada permite entender mejor dónde se produce la fricción: en la entrada al sistema, en la coordinación o en el posicionamiento espacial de la flota.

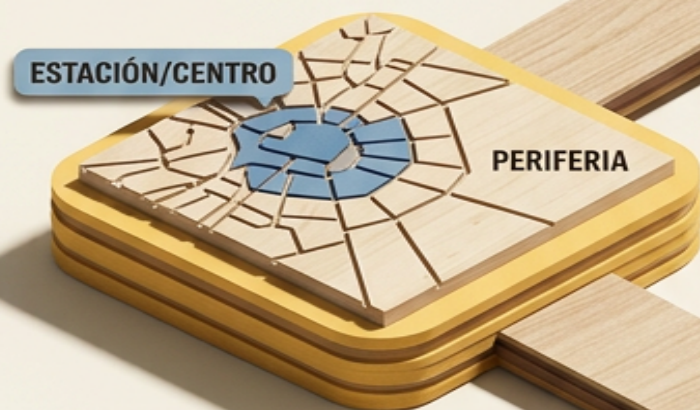
La accesibilidad y la calidad del servicio se interpretan como resultados del conjunto del sistema, no como atributos aislados. Aquí aparecen como factores decisivos la organización laboral, la cobertura de turnos, la disponibilidad PMR, la cooperación intermunicipal, la digitalización funcional, la integración urbana de las paradas y la capacidad del sistema para sostener orden, seguridad y fiabilidad en situaciones de estrés. En conjunto, el texto permite identificar prioridades de gestión más precisas y construir un diagnóstico defendible, trazable y útil para tomar decisiones por franja, por zona y por escenario.



**CAPACIDAD
ADMINISTRATIVA**

**OPERACIÓN
EFECTIVA**

107 ACTIVOS / 178 LICENCIAS



**TENSIÓN
ESPACIAL**



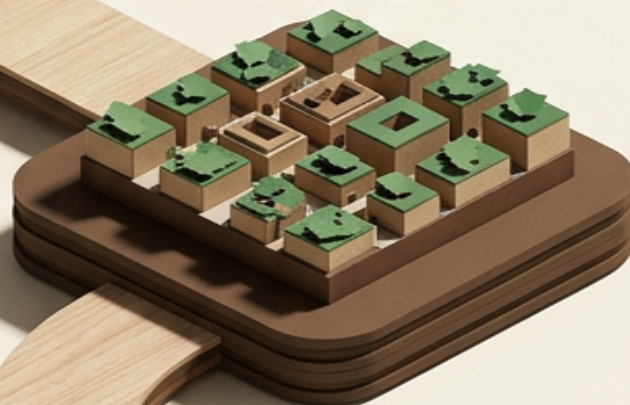
**ACCESO
TELÉFONICO**



**TIEMPOS DE
ESPERA**

PICOS: NOCHES, EVENTOS

**HOJA DE RUTA
TÉCNICA**



ACCIONES INMEDIATAS

REORGANIZACIÓN
OPERATIVA

DIGITALIZACIÓN
Y ACCESO



EL TERRITORIO

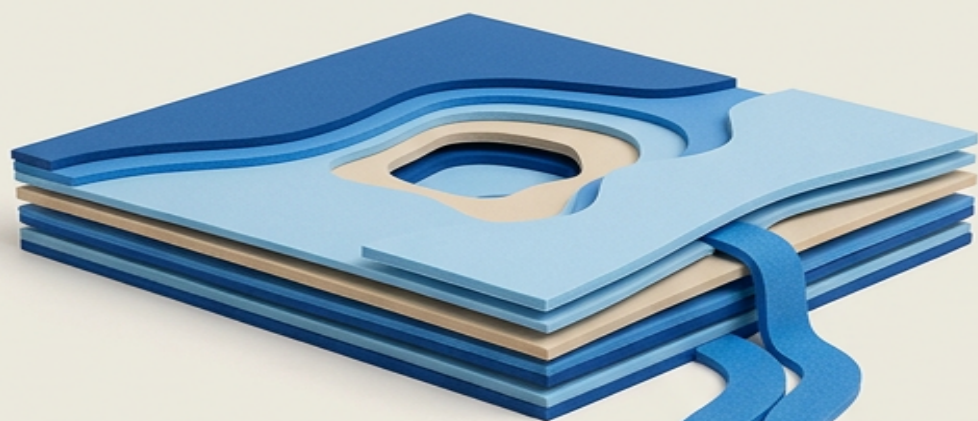
Se analiza la red de paradas de taxi en Jerez desde una lectura territorial integrada, combinando equipamientos, red viaria, densidad de población, coronas de centralidad, cobertura en isócronas, relación con el autobús, grandes atractores y equilibrio entre centro y periferia. La idea principal es que las paradas no deben entenderse como puntos aislados, sino como una infraestructura urbana que conecta destinos, orígenes de viaje, corredores de circulación y necesidades cotidianas de acceso. Su valor depende tanto de la proximidad como de la conectividad, de la visibilidad para el usuario y de la capacidad real de operar sin generar fricción en el espacio público.

La lectura muestra un patrón muy claro: el sistema está fuertemente concentrado en el centro urbano, donde la densidad de paradas, la mezcla de usos y la continuidad peatonal generan una red redundante y relativamente resiliente. En este ámbito central, la prioridad no es tanto añadir nuevas paradas como hacer que las existentes funcionen mejor, cuidando microdiseño, espacio de cola, accesibilidad universal, señalización y convivencia con otros modos. En cambio, en coronas intermedias y periféricas la red se dispersa, los vacíos aumentan y cada error de localización pesa más, porque el usuario depende más de conocer el punto exacto y tolera peor la incertidumbre.

Los grandes equipamientos, la estación, los hospitales, las plazas centrales y ciertas piezas comerciales o empresariales generan nodos de alta sensibilidad que requieren un tratamiento operativo superior. En ellos, la parada debe funcionar como un verdadero dispositivo de gestión: clara, visible, accesible, bien conectada al viario principal y capaz de absorber picos sin bloquear el entorno. La relación con la red viaria aparece como decisiva, porque una parada bien situada pero mal conectada puede ser ineficaz en tiempos reales, mientras que una parada bien integrada en corredores estructurantes mejora captación, redistribución y fiabilidad del servicio.

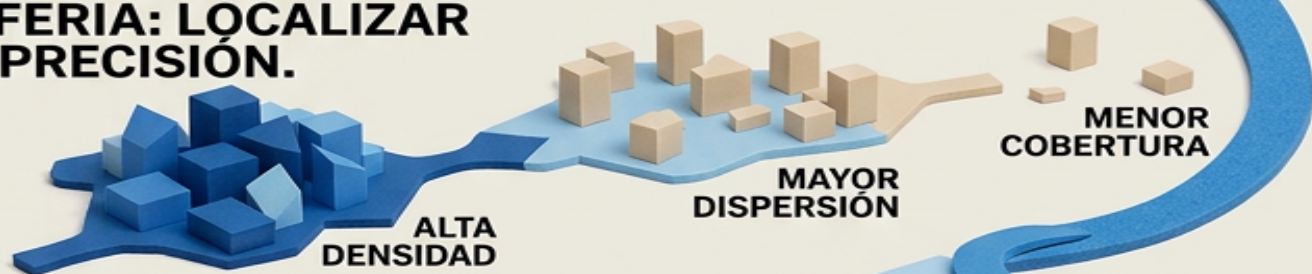
La superposición con densidad de población introduce una lectura estratégica adicional: el sistema no debe responder solo a dónde llegan las personas, sino también a dónde viven. En barrios densos sin puntos visibles de acceso, la percepción cotidiana se debilita y el taxi pasa a sentirse como algo que “pasa” en lugar de algo que “está”. La cobertura en isócronas confirma esa desigualdad: existe un núcleo de accesibilidad razonable, un cinturón de acceso complejo y sectores de extrema dificultad donde el esfuerzo peatonal y la incertidumbre son mucho mayores.

En conjunto, el texto plantea una conclusión clara: la red actual maximiza eficiencia en el centro, pero deja una cobertura mucho más débil en periferias y periurbano. Por ello, la salida más sólida no es homogeneizar todo el sistema, sino combinar una red fija bien optimizada en centralidades y nodos fuertes con soluciones flexibles y selectivas en áreas periféricas, apoyadas en criterios de equidad territorial, conectividad y demanda real.



PATRÓN TERRITORIAL

CENTRO: OPTIMIZAR.
PERIFERIA: LOCALIZAR
CON PRECISIÓN.



CAPAS DE LA RED

COMO PIEZAS QUE
DEPENDEN UNAS
DE OTRAS.



PUNTOS SENSIBLE

SEÑALIZACIÓN. PMR.
CONEXIÓN FLUIDA.



COBERTURA Y EXPERIENCIA

EL TAXI FUNCIONA MEJOR
CUANDO SE COORDINA
CON CENTRALIDADES.



CERTEZA



ESFUERZO



BARRERA



LA ECONOMIA

la economía del servicio de taxi en Jerez como una dimensión estructural del sistema, no como un asunto aislado de tarifas. La idea central es que la sostenibilidad económica condiciona directamente la oferta real, la calidad del servicio, la accesibilidad y la continuidad operativa. El taxi funciona con tarifas reguladas, sin compensación pública estable y con ingresos que dependen de transformar demanda en servicios efectivos. Por eso, el equilibrio del sistema no depende solo del precio autorizado, sino de la relación entre actividad, tiempos improductivos, distribución de la demanda, costes fijos y eficiencia operativa.

La estructura tarifaria vigente combina tarifa diurna y nocturna, suplementos por franjas horarias, eventos, servicios especiales, vehículos de mayor capacidad y tarifas fijas para pedanías, barriadas rurales y puntos sensibles. Este esquema intenta adaptar la retribución a un municipio extenso, con núcleos dispersos, demanda desigual y frecuentes retornos en vacío. Sin embargo, la lectura comparada muestra que Jerez mantiene tarifas relativamente bajas dentro del contexto andaluz y estatal, lo que limita el margen de absorción de costes y deja al sistema en una posición de equilibrio frágil.

La presión principal aparece en los costes estructurales: adquisición y renovación de vehículos, combustible, mantenimiento, cotizaciones, financiación y, especialmente, seguros. Estos costes han crecido con intensidad desde 2022 y afectan de forma desigual según el perfil del operador. Los titulares con vehículo amortizado resisten mejor; quienes tienen financiación activa, asalariados o vehículos más recientes operan con mayor vulnerabilidad. Esa diferencia interna es clave, porque explica por qué el sistema puede mantenerse formalmente estable y, al mismo tiempo, funcionar cerca de su límite real.

El texto subraya que la economía del taxi se sostiene por rangos de actividad. En picos de demanda, noches, fines de semana, zambombas, feria o grandes eventos, los ingresos por hora aumentan y compensan franjas ordinarias menos rentables. Ese patrón funciona como un subsidio temporal cruzado, pero también introduce fragilidad: si el sistema falla en esos momentos, se deterioran a la vez economía, disponibilidad y reputación pública. Por eso, suplementos, refuerzos y ajustes tarifarios deben entenderse como instrumentos de estabilización y no solo como decisiones de precio.

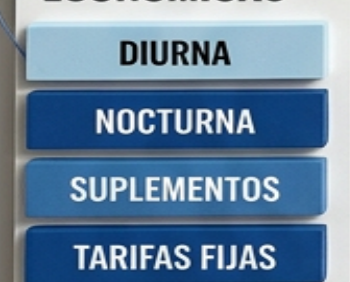
Las implicaciones operativas son directas. Cuando los márgenes se estrechan, cae la oferta efectiva en calle, se debilita la cobertura en franjas difíciles, se ralentiza la renovación de flota, cuesta más sostener accesibilidad PMR, se reduce capacidad para contratar o retener conductores y se vuelve más difícil digitalizar sin tensionar el sistema. En conjunto, este texto aporta una conclusión estratégica clara: la sostenibilidad económica es el suelo que permite que la mejora operativa exista y se mantenga. Gobernar el taxi exige unir tarifas, costes, tiempos, productividad, eventos, cobertura territorial y calidad del servicio dentro de un mismo marco de decisión.



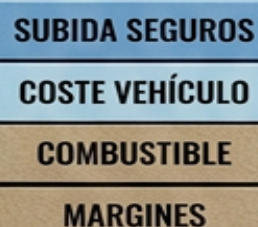
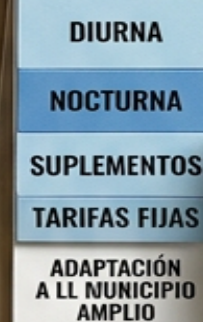
CÓMO FUNCIONA EL EQUILIBRIO ECONÓMICO



ESTRUCTURA TARIFARIA ECONÓMICA

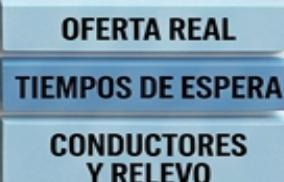


PRINCIPALES TENSIONES ECONÓMICAS



LA SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA NO ES UN APÉNDICE: ES LA CONDICIÓN QUE PERMITE QUE EL TAXI EXISTA Y MEJORE.

IMPLICACIONES ESTRATÉGICAS





LA COMPARATIVA

una comparación andaluza para sacar el debate del taxi en Jerez del terreno de las sensaciones y llevarlo a un marco de decisión más objetivo. La comparación se apoya en cuatro variables que, leídas juntas, permiten entender la posición relativa del sistema: población, renta media, superficie municipal y longitud de la red viaria. La idea central es sencilla: una ciudad no debe evaluarse solo por cuántas licencias tiene, sino por la relación entre su oferta de taxi y la complejidad real del territorio que esa oferta debe cubrir.

La lectura comparativa muestra que Jerez no está especialmente alejada del grupo andaluz en capacidad económica, pero sí aparece claramente desalineada en capacidad de oferta de taxi, sobre todo cuando se introducen variables territoriales. Por población, Jerez presenta una intensidad de oferta por debajo de la media y de la mediana del grupo. Eso ya sugiere una red de taxi relativamente contenida frente a otras ciudades comparables. Sin embargo, el contraste se vuelve mucho más fuerte cuando se analizan superficie municipal y red viaria: Jerez tiene un territorio muy extenso y una red de calles y carreteras muy larga, pero dispone de una densidad de licencias muy baja en relación con esa complejidad espacial.

Esta situación tiene una traducción operativa directa. En un municipio compacto, una cantidad moderada de taxis puede responder con rapidez, encadenar servicios y sostener cobertura eficaz. En un municipio extenso, la misma cifra de licencias rinde menos: aumentan los tiempos de llegada, los kilómetros en vacío, la necesidad de concentrarse en nodos rentables y la fragilidad de la cobertura periférica. Por eso el problema no debe leerse solo como una cuestión de número absoluto de taxis, sino como un déficit de capacidad territorial efectiva. En Jerez, ese déficit se expresa especialmente en periferias, pedanías y momentos de demanda concentrada.

El texto también subraya una cautela importante: una ratio baja no demuestra por sí sola que falten taxis en todo momento. Lo que indica es que el sistema tiene menos colchón para absorber variabilidad. Y esa variabilidad es precisamente la esencia del servicio: horas punta, eventos, llegadas a estación, noches, urgencias, hospital, clima adverso o desplazamientos en barrios alejados. Cuando la oferta relativa es baja y el territorio es exigente, el usuario aprende a desconfiar del servicio, reduce su uso y refuerza un círculo de baja captación, baja fiabilidad y conflicto reputacional.

En conjunto, la comparación sostiene una idea estratégica clara: el caso de Jerez no describe un problema puramente económico, sino un desajuste estructural entre oferta de taxi y complejidad territorial. Desde esa lógica, un refuerzo de capacidad puede justificarse como corrección de equilibrio, siempre acompañado de gestión operativa, mejor asignación por nodos y franjas, y medidas que conviertan las licencias en cobertura real y fiable.

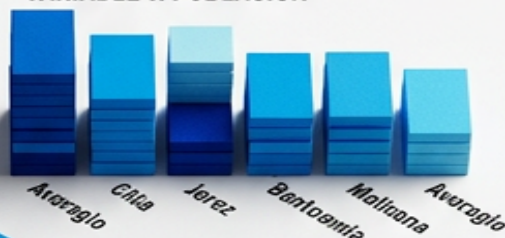
INTRODUCCIÓN OBJETIVA: EL DEBATE DEL TAXI EN JEREZ



SUPERANDO SENSACIONES

OFERTA DE TAXI
POR DEBAJO
DE LA MEDIA

VARIABLE 1: POBLACIÓN



VARIABLE 2: RENTA MEDIA



JEREZ CERCA
DE LA MEDIA
ECONÓMICA

VARIABLE 3: SUPERFICIE MUNICIPAL

SUPERFICIE
MUY EXTENSA

SUPERFICIE
MUY EXTENSA



VARIABLE 4: RED VIARIA



RED VIARIA
MUY LARGA

CONCLUSIÓN: DESAJUSTE ESTRUCTURAL TERRITORIAL

BAJA DENSIDAD DE TAXIS FRENTE A COMPLEJIDAD TERRITORIAL

REFUERZO DE
CAPACIDAD NECESARIO



LA OFERTA

Se aborda la determinación del número óptimo de licencias de taxi en Jerez como una decisión técnica, gradual y vinculada a criterios de servicio público. La idea central es que el dimensionamiento de la flota no puede resolverse solo con una cifra abstracta, sino mediante una horquilla razonada que equilibre calidad del servicio, viabilidad económica del sector, cobertura territorial, accesibilidad y capacidad de adaptación a la movilidad urbana contemporánea. El análisis se apoya en el marco normativo andaluz, en la comparación con ciudades similares y en la realidad territorial y funcional del municipio.

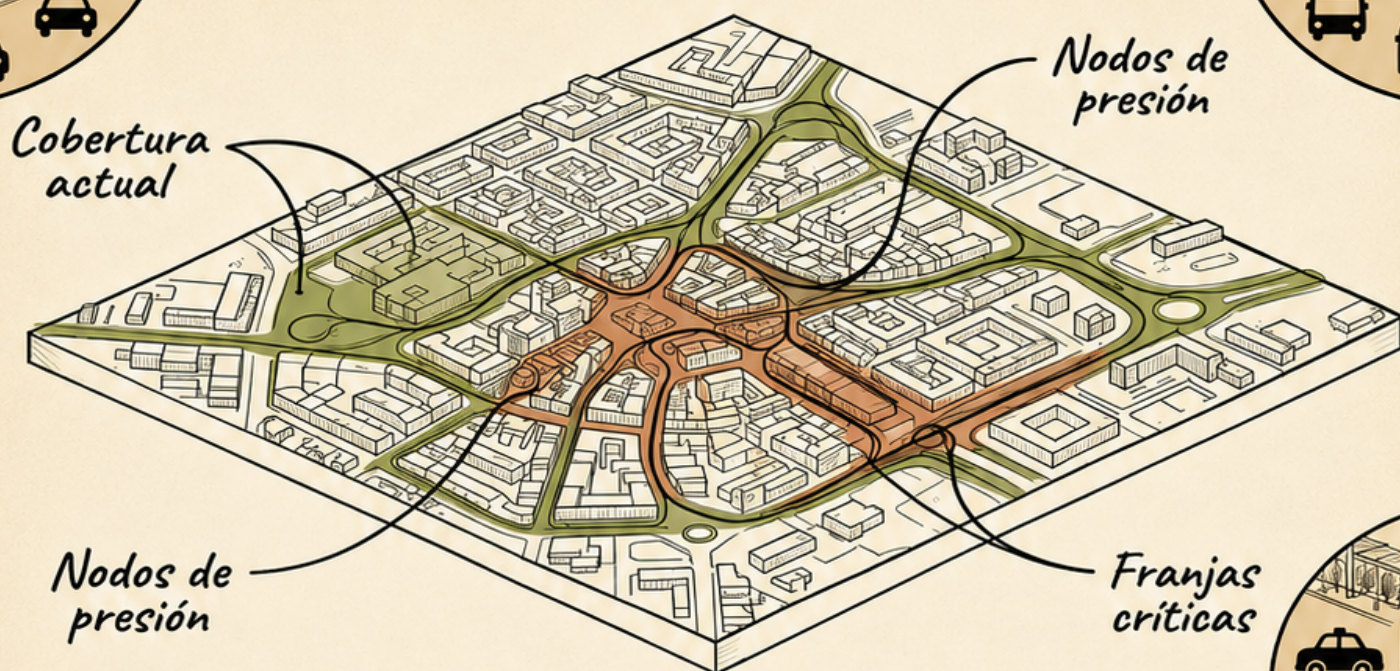
La posición de partida de Jerez muestra un sistema que no puede calificarse como numéricamente insuficiente de forma automática, pero sí con margen claro de mejora. Con 178 licencias y un coeficiente aproximado de 0,83 por cada 1.000 habitantes, la ciudad se sitúa dentro de una banda razonable, aunque por debajo del valor orientativo superior derivado por interpolación normativa, situado en torno a 0,93. Esa diferencia no aconseja una ampliación brusca, pero sí justifica una primera decisión prudente para 2026, con la incorporación de 10 nuevas licencias, hasta alcanzar 188 licencias activas.

A partir de esta lógica, el texto construye una horquilla de planificación con varios rangos. El rango bajo prioriza la rentabilidad y sería coherente con un escenario donde los problemas del sistema fuesen más organizativos que estructurales. El rango medio plantea una estabilización reforzada y encaja con tensiones puntuales, lo que convierte la ampliación inicial de 10 licencias en una medida razonable, situada entre la suficiencia actual y una mejora controlada de la capacidad. El rango alto responde ya a un escenario donde persisten fricciones de cobertura, accesibilidad o presión en nodos y franjas críticas. El rango máximo funciona como techo de referencia, no como meta inmediata, y se reserva para un contexto futuro en el que las mejoras operativas no basten para corregir déficits claros del servicio.

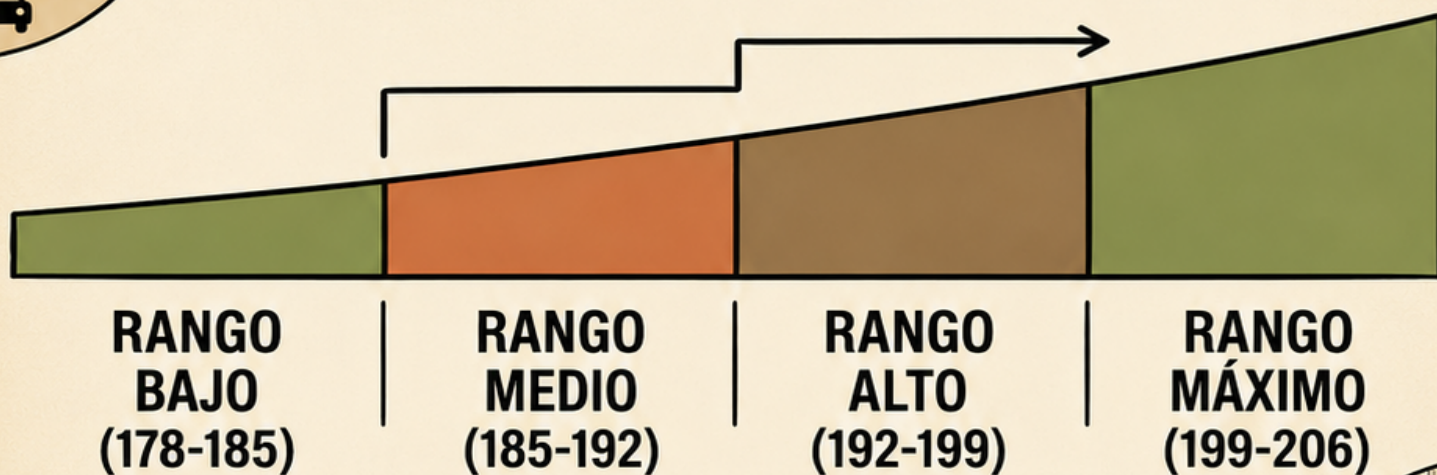
La clave estratégica del texto es que cualquier ampliación debe desplegarse de forma programada. El crecimiento potencial total no se interpreta como una decisión instantánea, sino como una senda de seis años con evaluaciones sucesivas. El primer paso propuesto consiste en una incorporación inicial de 10 nuevas licencias durante 2026, ligada a seguimiento de indicadores concretos: presión en horas punta, cobertura periférica, atención PMR, respuesta en nodos sensibles y percepción ciudadana del servicio. Solo si esos indicadores siguen mostrando tensiones relevantes tendría sentido avanzar hacia rangos superiores.

El texto añade además una dimensión fundamental: la modernización del taxi no depende solo del número de licencias. Debe incluir identidad visual, diseño y legibilidad de paradas, mejor información al usuario, mayor integración con el autobús y un reglamento claro para transmisión y adjudicación de licencias. En conjunto, la propuesta redefine la política de licencias como parte de una estrategia más amplia de modernización, transparencia y fortalecimiento del taxi como pieza visible y confiable del sistema de movilidad urbana de Jerez.

MORFOLOGÍA FUNCIONAL DE JEREZ



ESTRATEGIA DE DIMENSIONAMIENTO



HORQUILLA DE PLANIFICACIÓN

MODERNIZACIÓN DEL TAXI



SENDA DE SEIS AÑOS



LA ACCION

Este texto marca el paso del diagnóstico a la acción pública. Su idea central es que el sistema de taxi de Jerez ya no debe entenderse solo como un conjunto de licencias, tarifas o paradas, sino como una política pública de movilidad que puede organizarse, medirse, corregirse y mejorar de forma progresiva. A partir de esa lógica, se propone un programa de 35 actuaciones articuladas, concebidas no como una lista aislada de medidas, sino como una secuencia coherente en la que cada propuesta responde a un problema previamente identificado y busca reforzar la claridad operativa, la accesibilidad, la cobertura territorial, la calidad del servicio y la capacidad de gobierno del sistema.

El programa se estructura en tres grandes bloques. El primero reúne medidas inmediatas y de bajo coste, pensadas para producir mejoras rápidas, visibles y operativamente útiles. Se trata de actuaciones centradas en ordenar el lenguaje técnico, crear un cuadro de mando por franjas y nodos, mejorar el acceso al servicio a través de la centralita, intervenir de forma táctica en nodos críticos, ajustar turnos en franjas sensibles, reforzar la comunicación con el usuario, mejorar la seguridad en puntos conflictivos, favorecer el relevo generacional, proteger la sostenibilidad laboral y consolidar una cultura de servicio más profesionalizada. Su valor principal es demostrar que una parte sustancial de la mejora no depende solo de invertir más, sino de gestionar mejor, comunicar mejor y seguir mejor lo que ocurre.

El segundo bloque incorpora medidas de reorganización operativa y tecnología básica. Aquí el objetivo es fortalecer la arquitectura interna del sistema para que la mejora no dependa de reacciones puntuales, sino de mecanismos estables de coordinación, trazabilidad y control. En este grupo aparecen propuestas como la oficina de gestión del taxi, la integración de canales de acceso, la organización de eventos, la respuesta prioritaria a PMR, la adecuación escalonada de licencias vinculada a indicadores, la integración con el autobús, la digitalización útil y la consolidación de un modelo híbrido de cobertura. Este nivel representa el paso desde la corrección inmediata hacia una gobernanza más madura y sostenida.

El tercer bloque reúne medidas físicas o de inversión selectiva, centradas en paradas, nodos, espacio público y conectividad. La diagnosis muestra que la calidad del servicio depende también de la forma material de la ciudad: una parada mal ubicada, mal diseñada o mal conectada puede deteriorar el sistema tanto como una mala decisión operativa. Por eso, estas actuaciones se orientan a jerarquizar la red, mejorar microdiseños, reforzar centralidades de barrio y corregir puntos sensibles.

En conjunto, el texto propone una estrategia de transformación gradual, evaluable y acumulativa. No se trata de refundar el sistema desde cero, sino de reforzar sus capacidades reales, corregir sus desajustes y consolidarlo como una infraestructura pública flexible, próxima, accesible y mejor integrada en la movilidad urbana de Jerez.

DIAGNOSIS (EVIDENCIAS, ANÁLISIS, PROBLEMAS OPERATIVOS)

MEDIDAS INMEDIATAS (BAJO COSTE)

QUÉ BUSCA:

- 👤 LENGUAJE COMÚN
- 📊 CUADRO DE MANDO
- 🔄 AJUSTE DE TURNOS
- 🗣️ COMUNICACIÓN
- 📍 SEGURIDAD
- ♻️ SOSTENIBILIDAD
- 👑 CULTURA DE SERVICIO

PROGRAMA DE ACTUACIÓN (MEDIDAS CONCRETAS)

REORGANIZACIÓN OPERATIVA (TECNOLOGÍA BÁSICA)

QUÉ BUSCA:

- 📁 OFICINA DE GESTIÓN
- 🔗 ACCESO MULTICANAL
- 📄 LICENCIAS VINCULADAS
- 💻 DIGITALIZACIÓN ÚTIL
- 🚏 INTEGRACIÓN TAXI-BUS

MEDIDAS FÍSICAS (INVERSIÓN SELECTIVA)

QUÉ BUSCA:

- 🏠 JERARQUÍA DE PARADAS
- 🗺️ DISEÑO URBANO
- 🔌 CONECTIVIDAD
- 📍 COBERTURA DE BARRIO

**LÓGICA DEL PROGRAMA:
CADA MEDIDA RESPONDE
A UN PROBLEMA, EVALUABLE,
ESTRATEGIA ÚNICA**

**RESULTADOS
ESPERADOS:**

- CLARIDAD
- MEJOR ACCESO
- MAYOR COBERTURA
- CALIDAD PERCIBIDA
- CONFIANZA

