



REPENSANDO LA METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE TARIFAS EN EL SECTOR DEL TAXI DEL AMB

Informe de análisis de los retos y oportunidades en relación con la metodología de cálculo de las tarifas del taxi en el Área Metropolitana de Barcelona

Elite Taxi

Realizado por Sergi Cutillas,
economista.

Índice

Introducción.....	4
Deficiencias de la estructura de costes del IMET:	6
Los costes de la intermediación en el sector del taxi	7
Propuesta de límites a las comisiones de comisión:.....	8
Prácticas de vinculación de seguros	9
Salarios reales del sector	11
Comisiones bancarias e intereses.....	11
Reducción de propinas debido a los pagos electrónicos	12
Limpieza del vehículo.....	12
Dispositivos digitales y servicios de internet	12
Mayores costes de los vehículos nuevos	12
Inversión en infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.....	13
Adaptaciones regulatorias.....	14
Rentabilidad del capital.....	15
Falta de inclusión de las variaciones intra-anales	17
El IPC general que debe utilizarse para evitar una volatilidad innecesaria es el índice IPC subyacente.....	18
Encuesta al sector	21
Conclusiones de la encuesta	25
Comparativa de modelos tarifarios en el mundo	26
Análisis de los métodos de actualización de tarifas: a favor de métodos híbridos o mixtos para el ajuste de tarifas.....	28
Enfoques híbridos: una solución equilibrada	29
Conclusiones para seguir avanzando.....	30
Comparativa de sistemas tarifarios de distintas ciudades:	31
Análisis de las distintas tarifas.....	32
Conclusiones de la comparativa de sistemas tarifarios.....	33
Análisis del funcionamiento de la tarifa 3	34
Conclusiones: deficiencias y posibles mejoras en la metodología de cálculo tarifario	36
Bibliografía	38

Introducción

En el cambiante panorama de la movilidad urbana, los servicios de taxi siguen siendo un componente crucial de los sistemas de transporte público en todo el mundo. Sin embargo, las metodologías empleadas para calcular las tarifas de los taxis han sido objeto de un mayor escrutinio, lo que ha llevado a una reevaluación de su idoneidad para reflejar los verdaderos costes de las operaciones de taxi. Este informe se embarca en un examen crítico de la metodología de cálculo de tarifas que se utiliza actualmente en el Área Metropolitana de Barcelona, identificando las principales deficiencias y proponiendo vías de mejora. Para enriquecer este análisis, se presenta un estudio comparativo de las tarifas de taxi de varias ciudades del mundo, que ofrece información valiosa y puntos de referencia que podrían informar sobre posibles modificaciones en el sistema tarifario del AMB.

El objetivo principal de este análisis comparativo no es solo poner de relieve las disparidades en las metodologías de cálculo de tarifas entre las diferentes jurisdicciones, sino también subrayar la importancia de adaptar los sistemas tarifarios a las realidades económicas contemporáneas y a los retos operativos a los que se enfrentan los operadores de taxis. Al examinar las estructuras tarifarias en ciudades como Nueva York, Londres, Tokio, Sídney y Singapur, nuestro objetivo es extraer lecciones e identificar las mejores prácticas que podrían aplicarse al contexto de Barcelona, asegurando así un sistema tarifario más equitativo y sostenible.

En el centro de nuestra discusión se encuentran varios aspectos críticos que se han abordado de manera inadecuada en el enfoque actual de cálculo de tarifas del AMB. Estos incluyen la inclusión integral de los costes operativos, que van desde el mantenimiento de los vehículos y las primas de seguros hasta el impacto financiero de las comisiones de las plataformas digitales y las adaptaciones regulatorias. Además, el análisis profundiza en los efectos de la inflación sectorial y en los costes de capital asociados a la operación de taxis, incluyendo la adquisición de licencias y el cambio hacia el vehículo eléctrico, que conllevan mayores inversiones iniciales y gastos corrientes.

Este informe aboga por una revisión sistemática de la metodología de cálculo de tarifas, haciendo hincapié en la necesidad de un enfoque ponderado e inclusivo que capture con precisión todo el espectro de costes incurridos por los operadores de taxis. A través de la

participación de las partes interesadas y la adopción de medidas regulatorias destinadas a fomentar la equidad en el mercado, proponemos un marco para el ajuste de tarifas que se alinea con los principios de transparencia, sostenibilidad y equidad.

Al presentar este análisis comparativo y destacar las deficiencias del sistema tarifario actual, nuestro objetivo es catalizar un diálogo constructivo entre los responsables políticos, los operadores de taxis y el público. Este diálogo es esencial para desarrollar una metodología de cálculo de tarifas que no solo garantice la viabilidad de los servicios de taxi, sino que también contribuya a los objetivos más amplios de movilidad urbana y sostenibilidad ambiental.

En conclusión, es evidente la necesidad imperiosa de revisar y reformar la metodología de cálculo de tarifas en el sector del taxi del AMB. Al basarse en comparaciones internacionales y abordar las deficiencias descritas, existe una oportunidad significativa para mejorar la equidad y la eficacia del sistema de tarifas, lo que en última instancia beneficiará a los operadores, los consumidores y el AMB en general.

Deficiencias de la estructura de costes del IMET:

En Barcelona, el método de actualización de tarifas para los servicios de taxi se basa en la actualización de una tabla de costes a la que se le aplica el IPC sectorial de cada categoría de costes de esta tabla. Este enfoque, basado básicamente en la ley de desindexación de los precios, si bien está diseñado para reflejar los cambios en los costes relacionados con la operativa de taxis, es demasiado simple y deja fuera elementos importantes de los costes del taxi.

Tabla de costes del taxi en el AMB:

COSTOS DIRECTES	Cost 2022	Cost 2023	% increment
Carburant	4.098,83	4.029,30	-1,7
Manteniment i Reparació	3.217,86	3.405,93	5,8
TOTAL	7.316,69	7.435,23	1,6
COSTOS INDIRECTES	Cost 2022	Cost 2023	% increment
Salari Net	16.136,29	16.539,70	2,5
Seguretat Social	5.325,17	5.458,30	2,5
Amortització Vehicle i sistema tarifari	2.972,44	3.256,76	9,6
Assegurances	1.665,76	1.791,66	7,6
Impostos	976,95	939,54	-3,8
Parking	1.336,45	1.372,68	2,7
Costos radioemissora	446,29	471,56	5,7
TOTAL	28.859,35	29.830,20	3,4
TOTAL COSTOS	36.176,04	37.265,43	3,0%

Fuente: AMB, Instituto Metropolitano del Taxi

El análisis del método de actualización de tarifas en el AMB revela que no se han tenido en cuenta por completo varios costes críticos y contemporáneos asociados con la operación de un servicio de taxi. Estos factores pasados por alto pueden tener un impacto significativo en la sostenibilidad financiera y la competitividad de los taxistas del Área. Examinemos estos puntos individualmente, discutiendo sus implicaciones y estimando su coste potencial:

Los costes de la intermediación en el sector del taxi

La llegada de operadores de plataformas digitales como Uber, Free Now, Bolt y Cabify ha introducido un cambio significativo en la dinámica operativa del sector del taxi en Barcelona y a nivel mundial. Estas plataformas, si bien ofrecen una mayor visibilidad y acceso a clientes potenciales, tienen su propio conjunto de implicaciones financieras para los operadores de taxis tradicionales. Una de las principales preocupaciones son las tarifas de intermediación que cobran estas plataformas, que se han convertido en un elemento de coste sustancial que antes no se contabilizaba en las operaciones tradicionales de taxi.

Los operadores de plataformas digitales suelen cobrar una comisión sobre las tarifas pagadas por los pasajeros, lo que puede reducir significativamente los ingresos netos que reciben los taxistas. La tasa de comisión estándar en la industria ronda el 15% de la tarifa del consumidor. Este modelo de intermediación introduce una capa adicional de carga financiera sobre los operadores de taxis, lo que afecta a su rentabilidad global.

Teniendo en cuenta unos ingresos totales medios de 50.000 euros para un operador de taxis, una tasa de comisión del 15% para los operadores de plataformas se traduce en 7.500 euros en comisiones de intermediación anuales. Esta cifra contrasta fuertemente con los 471 euros anuales de intermediación contemplados anteriormente por el AMB en sus cálculos de actualización tarifaria. La discrepancia pone de manifiesto un descuido significativo en la contabilización de los costes reales asociados al aprovechamiento de las plataformas digitales para las operaciones del servicio de taxi.

La subestimación de los costes de intermediación en el cálculo de las tarifas socava la sostenibilidad económica del taxi. A medida que las plataformas digitales se vuelven cada vez más integrales para la prestación de servicios de taxi, el modelo financiero de los operadores de taxis debe evolucionar para reflejar estos costes adicionales. La metodología actual de actualización de tarifas, al no compensar adecuadamente las tarifas de intermediación, corre el riesgo de hacer que las operaciones de taxi sean financieramente inviables.

Para garantizar la viabilidad y competitividad continuas del sector del taxi, es imperativo revisar el método de actualización de tarifas para incorporar los verdaderos costes de intermediación. Esta revisión debe tener en cuenta las comisiones que cobran las plataformas digitales, garantizando que los operadores de taxis puedan mantener la

rentabilidad a pesar de estas tarifas. Al alinear los ajustes de tarifas con el panorama operativo en evolución, los servicios de taxi pueden continuar prosperando frente a la dinámica cambiante del mercado y los avances tecnológicos.

Si el método de actualización de tarifas continúa pasando por alto estos costes cambiantes, es imperativo que las autoridades de taxis intervengan directamente para mitigar el impacto financiero en los operadores de taxis. En aras de la coherencia y para garantizar la sostenibilidad económica de los servicios de taxi, podría considerarse un enfoque regulador para limitar las comisiones cobradas por estas plataformas.

Propuesta de límites a las comisiones de intermediación:

Para abordar la discrepancia entre los costes reales de intermediación y los contemplados en los cálculos de tarifas, las autoridades de taxis deben considerar la implementación de un tope a las tarifas de comisión que pueden cobrar las plataformas digitales. Una propuesta razonable podría ser limitar estos gastos a un máximo de 150 euros al mes. Este tope aliviaría significativamente la carga financiera de los operadores de taxis, garantizando que los costes del uso de las plataformas digitales sigan siendo manejables y no socaven la rentabilidad de sus operaciones.

Establecer un límite a las comisiones no solo proporcionaría un alivio financiero inmediato a los operadores de taxis, sino que también fomentaría una relación más equitativa y equilibrada entre los proveedores de servicios de taxi y los operadores de plataformas digitales. Garantizaría que los beneficios de la digitalización en el sector del taxi se compartan de manera más equitativa, promoviendo un ecosistema más saludable que valore la contribución de los servicios de taxi tradicionales.

La implementación de un tope de comisión requeriría una cuidadosa consideración y colaboración entre las autoridades de taxis, los operadores de plataformas y los proveedores de servicios de taxi. Esto podría implicar:

- Establecer límites regulatorios claros sobre las estructuras de comisiones.
- Supervisión y aplicación periódicas para garantizar el cumplimiento del límite máximo de las tasas.
- Proporcionar un mecanismo transparente para resolver disputas relacionadas con las comisiones.

Al limitar las comisiones a un pequeño porcentaje o a un tope fijo, las autoridades del taxi pueden salvaguardar la integridad financiera del sector del taxi frente al aumento de los costes de intermediación. Esta medida, al tiempo que garantiza la adaptabilidad y competitividad de los servicios de taxi tradicionales, también fomentaría una integración más sostenible de las plataformas digitales en el panorama de la movilidad urbana.

Prácticas de vinculación de seguros

Las compañías de seguros a menudo emplean una estrategia de agrupar o vincular varios productos de seguros para los taxistas, aprovechando su poder de mercado y la necesidad esencial de un seguro de automóvil dentro de la profesión del taxi. Esta práctica tiene implicaciones significativas para los taxistas, afectando tanto a la estructura de costes de sus operaciones como a la equidad del mercado de seguros.

Los seguros de automóviles para taxis no solo son cruciales por razones legales y operativas, sino que también están sujetos a precios que están significativamente por encima del promedio del mercado. Este precio más alto refleja el mayor riesgo percibido asociado con la operación de taxis, incluido un mayor kilometraje, horarios de operación extendidos y el transporte de múltiples pasajeros. Sin embargo, la estrategia de fijación de precios va más allá de la evaluación de riesgos, explotando el mercado cautivo de los operadores de taxis que no tienen más remedio que contratar un seguro para sus vehículos. Estos seguros pueden llegar a menudo a superar los 2.000 euros anuales.

Las compañías de seguros suelen combinar los seguros de coche con otros tipos de seguros, como los seguros de vida, bajo la premisa de ofrecer un paquete completo a los operadores de taxis. Si bien esto puede presentarse como una conveniencia o una propuesta de valor agregado, es una práctica común que aprovecha el poder de mercado de las compañías de seguros. Los taxistas, que necesitan el seguro de automóvil esencial para operar legalmente, se ven obligados a comprar productos de seguros adicionales que pueden no estar directamente relacionados con sus necesidades operativas. Esta práctica de agrupación da como resultado mayores costes generales de seguro para los operadores de taxis, que no se consideran en el método tradicional de cálculo de costes operativos y ajustes de tarifas.

Las implicaciones de estas prácticas de seguros son dobles. En primer lugar, el elevado coste del seguro de automóvil para los taxis impacta directamente en los costes operativos, reduciendo los ingresos netos de los operadores de taxis. En segundo lugar, la carga financiera adicional impuesta por los productos de seguros combinados infla aún más los gastos operativos, sin que se tenga en cuenta la correspondiente en las metodologías de actualización de tarifas.

Para abordar estas cuestiones, puede ser necesaria una intervención reguladora para garantizar la equidad y la transparencia en el mercado de seguros para los operadores de taxis. Entre las posibles medidas podrían figurar:

- **Regulación de la vinculación de seguros:** implementar regulaciones para evitar que las compañías de seguros vinculen los seguros de automóviles esenciales con productos de seguros no relacionados, lo que permite a los operadores de taxis elegir solo las coberturas que necesitan.
- **Precios transparentes:** exigir precios claros y transparentes para los seguros de automóviles adaptados a los taxis, asegurando que las primas estén alineadas de manera justa con el perfil de riesgo real de las operaciones de taxis.
- **Consideración en los ajustes de tarifas:** incorporar el coste real del seguro, incluidas las primas de los productos combinados que los operadores de taxis están obligados a comprar, en el proceso de actualización de tarifas.
- **Suscripción de concierto con aseguradoras por parte del AMB,** como titular del otorgamiento de las licencias, ofreciendo de forma pública una póliza de seguros el seguro obligatorio, así como el de responsabilidad civil.

En conclusión, reconocer y abordar las prácticas de fijación de precios por encima del mercado y la agrupación de seguros son pasos cruciales para garantizar un entorno operativo justo y sostenible para los operadores de taxis. Al adaptar los métodos de actualización de tarifas para reflejar estos costes del mundo real e implementar medidas regulatorias para proteger a los operadores de taxis de las prácticas de explotación, el sector del taxi puede mantener su viabilidad y continuar sirviendo al público de manera efectiva.

Salarios reales del sector

El método de actualización tarifaria basa sus cálculos en los acuerdos de salario mínimo y no en los salarios reales del sector, que pueden ser más altos debido a la experiencia, la calidad del servicio o las horas de trabajo. Esta discrepancia significa que los ajustes de tarifas pueden no reflejar con precisión los costes laborales reales involucrados en la prestación de servicios de taxi.

Actualmente, los costes laborales anuales estimados según el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) son de 16.539.7 euros, lo cual refleja el salario mínimo sectorial. Sin embargo, la retribución real a los empleados se sitúa por encima de esta cifra, siendo esta de alrededor de 20.000 euros anuales.

Comisiones bancarias e intereses

No tener en cuenta las comisiones bancarias y los intereses de los préstamos pasa por alto gastos importantes. Además del préstamo principal para la compra de una licencia de taxi, otras obligaciones financieras incluyen préstamos para vehículos y comisiones bancarias operativas, que pueden variar, pero afectan significativamente los ingresos netos.

La instalación obligada por ley de los TPV conlleva también un gasto inicial y de comisiones bancarias, que varía según la entidad. Cabe recordar que, el artículo 128 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y el artículo 11 del Reglamento EC/974/98 establecen que los billetes y las monedas emitidos por el Banco Central Europeo y los bancos centrales nacionales son el único dinero de curso legal en la Unión Europea. Por lo tanto, la ley primaria de la UE establece que el dinero en efectivo es el dinero de mayor rango ante la ley y el único oficial. La sentencia reciente del TJUE en relación con los casos C-422/19 y C-423/19 deja claro que es obligatorio aceptar el dinero en efectivo como pago de bienes y servicios, tanto por parte de la administración como de los agentes económicos privados, salvo en excepciones muy puntuales. Siendo así, la administración debería incorporar tales costes al cálculo de las tarifas o, alternativamente, facilitar medios de pago digitales gratuitos o sufragar los generados por la obligación que establece a los taxistas de cobrar en medios de pago privados, que va asociado a un coste adicional.

Reducción de propinas debido a los pagos electrónicos

El cambio hacia los métodos de pago electrónicos y digitales ha llevado a una reducción de las propinas, tradicionalmente una parte importante de los ingresos de un taxista. Este cambio en el comportamiento de los consumidores, si bien aumenta la comodidad, no se ha tenido en cuenta en los ajustes de tarifas, lo que podría conducir a una disminución de los ingresos generales de los conductores.

Limpieza del vehículo

El coste de mantener un vehículo limpio e higiénico se ha vuelto aún más crítico debido a los estándares de salud y seguridad, especialmente después de COVID-19. La limpieza y desinfección regulares son necesarias, pero incurren en costes adicionales que no se tienen en cuenta en los ajustes de tarifas.

Dispositivos digitales y servicios de internet

La necesidad de dispositivos digitales como tabletas o teléfonos inteligentes, esenciales para la navegación, las aplicaciones de transporte y la comunicación, representa un costo operativo adicional. Estos dispositivos, junto con su mantenimiento, planes de datos y actualizaciones periódicas, contribuyen a la estructura general de costes.

Mayores costes de los vehículos nuevos

El sector del taxi en Barcelona se está moviendo notablemente hacia la electrificación, con una parte importante de la flota compuesta ahora por vehículos eléctricos (VE) e híbridos. Este cambio, si bien es beneficioso para la sostenibilidad ambiental y la calidad del aire urbano, introduce mayores costes iniciales para los operadores de taxis. Los vehículos eléctricos, en particular aquellos que cumplen con los estrictos estándares requeridos para el servicio de taxi, que abarcan calidad, seguridad y sostenibilidad, tienen una prima sobre sus contrapartes con motor de combustión interna.

En promedio, los vehículos eléctricos adecuados para operaciones de taxi pueden ser más caros que los vehículos tradicionales en varios miles de euros. Por ejemplo, la diferencia de precio entre un vehículo estándar con motor de combustión interna y su equivalente eléctrico puede oscilar entre 5.000 y 10.000 euros o más, dependiendo del modelo y las especificaciones requeridas para el servicio de taxi. En algunos casos, especialmente para los modelos de gama alta que ofrecen la autonomía y durabilidad necesarias para el uso en taxis, esta diferencia de precios puede ser aún mayor.

Esta mayor inversión inicial en vehículos eléctricos se traduce en un aumento de los costes operativos para los taxistas y operadores. El método de actualización de tarifas que se emplea actualmente no tiene en cuenta suficientemente esta elevada base de costes. A medida que el sector del taxi en Barcelona continúa adoptando la electrificación, es imperativo que el mecanismo de ajuste de tarifas se revise para reflejar estos costes más altos de los vehículos. De este modo, se garantizaría que los operadores de taxis puedan recuperar sus inversiones en tecnologías de transporte sostenible, apoyando así los objetivos medioambientales de la ciudad sin comprometer la viabilidad financiera del sector del taxi.

Al incorporar los costes adicionales asociados con la compra y operación de taxis eléctricos, los ajustes de tarifas pueden reflejar con mayor precisión las realidades económicas de brindar servicios de taxi modernos y sostenibles. Este ajuste es crucial para mantener un equilibrio saludable entre la sostenibilidad operativa, la responsabilidad medioambiental y la viabilidad económica de los taxistas de Barcelona.

Inversión en infraestructura de recarga de vehículos eléctricos

Para los taxistas que hacen la transición a vehículos eléctricos, la inversión en infraestructura de carga es un coste inicial significativo, junto con los gastos continuos relacionados con el consumo de electricidad. La amortización de estas inversiones a lo largo del tiempo se suma a los costes operativos. Estas inversiones iniciales pueden situarse fácilmente entre 2.000 y 3.000 euros.

Adaptaciones regulatorias

Más allá de los costes inherentes a la compra y operación de nuevos vehículos eléctricos, los operadores de taxis en el AMB también se enfrentan a gastos debido a las adaptaciones regulatorias ordenadas por las autoridades de transporte. Uno de esos requisitos que incurre en costes adicionales es la modificación de las características del vehículo para cumplir con regulaciones específicas, como **alterar los vidrios de las ventanas para hacerlos totalmente transparentes**, incluso cuando vienen tintados u oscurecidos de fábrica originalmente.

El costo de cambiar las ventanas del vehículo para garantizar una transparencia total puede variar significativamente. Este proceso puede implicar el reemplazo del vidrio existente o la aplicación de películas especializadas para alterar el tinte. El coste medio de estas modificaciones puede oscilar entre los 1.000 y los 3.000 euros por vehículo, dependiendo del vehículo y del número de ventanas afectadas.

Estas adaptaciones normativas, aunque son esenciales para garantizar la seguridad de los pasajeros, la visibilidad y el cumplimiento de las leyes locales, representan una carga financiera adicional para los operadores de taxis. Estos costes no se tienen en cuenta en la metodología de actualización de tarifas, pero tienen un impacto directo en los costes de los servicios de taxi.

Además de modificaciones como hacer que los vidrios de las ventanas sean totalmente transparentes, los operadores de taxis en el AMB con vehículos de más de 5 pasajeros, como las furgonetas, también están **obligados a instalar rampas** para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida. Este requisito subraya el compromiso de hacer que los servicios de taxi sean inclusivos y accesibles para todas las personas, alineándose con los valores sociales más amplios y los mandatos legales con respecto a la accesibilidad.

El coste de equipar un vehículo con una rampa para el acceso de sillas de ruedas puede ser sustancial, especialmente para vehículos más grandes diseñados para transportar más de 5 pasajeros. Esto incluye no solo el coste de la rampa en sí, sino también cualquier modificación necesaria del vehículo para acomodar la rampa y garantizar una entrada y salida seguras para los pasajeros con movilidad reducida. El gasto total puede oscilar entre 10.000 € y 15.000 € o más, dependiendo de la complejidad de la instalación y del modelo específico del vehículo.

Estas adaptaciones de accesibilidad, si bien son cruciales para brindar un servicio equitativo a la comunidad, agregan otra capa de carga financiera a los operadores de taxis. El método de actualización de tarifas en vigor no tiene en cuenta explícitamente estas inversiones adicionales necesarias para cumplir con los estándares de accesibilidad. Como resultado, los operadores pueden enfrentar desafíos para recuperar los costes asociados con garantizar que sus servicios sean accesibles para todos los usuarios, incluidos aquellos con baja movilidad.

Reconocer y compensar estas inversiones esenciales es clave para mantener un sector de taxis accesible, compatible y financieramente viable. Este enfoque no solo apoya la capacidad de los operadores para cumplir con las demandas regulatorias, sino que también promueve el objetivo social más amplio de mejorar la movilidad y la accesibilidad para todos los miembros de la comunidad, particularmente aquellos que dependen de los taxis para sus necesidades de transporte debido a los desafíos de movilidad.

Rentabilidad del capital

Garantizar una rentabilidad mínima razonable para la inversión de capital de los taxistas es crucial para atraer y retener la inversión en el sector del taxi. El método actual de actualización de tarifas no aborda explícitamente la necesidad de rentabilidad, lo que podría socavar la viabilidad financiera del sector.

La discusión sobre la rentabilidad del capital en el contexto del sector del taxi en Barcelona requiere un análisis más profundo, especialmente si se tiene en cuenta la gran cantidad de gastos que tradicionalmente no se han incluido en los métodos de actualización de tarifas. Al tener en cuenta estos costes excluidos, que van desde las adaptaciones de los vehículos para el cumplimiento normativo y la accesibilidad hasta los costes iniciales más altos de los vehículos eléctricos y las obligaciones financieras en curso, como los préstamos para licencias de taxi, la rentabilidad neta para los operadores de taxis se reduce notablemente.

Después de cubrir meticulosamente estos gastos operativos y de capital adicionales, una estimación optimista del beneficio para un operador de taxis podría aproximarse a los 5.000 euros al año. Esta cifra surge en un escenario en el que se maximizan todas las eficiencias operativas y los costes se administran cuidadosamente, lo cual puede llegar a

socavar la oferta laboral en el sector y, por otra parte, puede no ser siempre factible en el dinámico y a menudo impredecible mercado de servicios de taxi.

La inversión necesaria para entrar en el mercado del servicio de taxi en Barcelona, debido principalmente al alto precio de las licencias de taxi, supera significativamente los márgenes de beneficio que se pueden conseguir de forma realista. Dado que las licencias de taxi cuestan mucho más de 120.000 euros, el retorno de la inversión (ROI) pinta un panorama sombrío para los operadores actuales y potenciales. Un beneficio anual de 5.000 € sobre una inversión de 120.000 € se traduce en una rentabilidad cercana al 4% anual.

Este retorno de la inversión es modesto, especialmente si se parte de que para que se pueda dar esta rentabilidad se han supuesto unos costes laborales menores a 17.000, cantidad totalmente insuficiente para garantizar la reproducción social de los taxistas. Tampoco se tienen en cuenta los riesgos inherentes al negocio de los taxis, como la fluctuación de la demanda, el aumento de los costes operativos y los posibles cambios normativos. Además, esta rentabilidad no compensa adecuadamente el coste de oportunidad de invertir en el sector del taxi frente a otras vías de inversión que podrían ofrecer mayores rentabilidades con perfiles de riesgo similares o inferiores.

El **escenario de rentabilidad del capital** en el sector del taxi de Barcelona **subraya la necesidad crítica de un método de actualización de tarifas que refleje de forma exhaustiva los verdaderos costes de funcionamiento de un taxi**. Sin una compensación adecuada por sus inversiones y costes operativos, los operadores de taxis pueden tener dificultades para mantener sus negocios a largo plazo. Esta situación podría conducir a una reducción de la calidad del servicio, una disminución en el número de taxis operativos y, en última instancia, una opción de transporte público menos robusta y confiable para los residentes y visitantes de la ciudad.

Garantizar un retorno mínimo razonable de la inversión es esencial para atraer y retener capital en el sector del taxi. Un enfoque revisado de actualización de tarifas que tenga en cuenta todos los costes relevantes y proporcione un margen de beneficio justo podría ayudar a estabilizar el sector, promover la inversión continua en servicios de taxi sostenibles y accesibles, y apoyar la viabilidad económica general de las operaciones de taxi en Barcelona.

En resumen, es necesario revisar el método de actualización de tarifas en el AMB para incorporar estos costes contemporáneos e imprescindibles en sus cálculos. De este

modo, proporcionaría un reflejo más preciso de las realidades económicas de la operación de un taxi en el entorno urbano actual, garantizando la equidad tanto para los conductores como para los pasajeros y promoviendo la sostenibilidad del sector del taxi.

Falta de inclusión de las variaciones intraanuales

El método de actualización tarifaria utilizado en el AMB, que se basa en la variación interanual entre el mes en que se actualizan las tarifas y el mismo mes del año anterior, presenta otro problema crítico. Este enfoque no tiene en cuenta las variaciones medias que se producen durante el resto del año. En consecuencia, si los precios han aumentado significativamente a lo largo del año, pero vuelven a sus niveles anteriores justo antes de la actualización anual, este método no incluirá las desviaciones en los gastos que los taxistas sufrieron durante el año. Este descuido puede llevar a una tergiversación de las presiones económicas reales que enfrentan los taxistas, particularmente a la luz de la fluctuación de los costes operativos.

En los últimos años, esta falla en el método de actualización de tarifas se ha hecho cada vez más evidente, con picos de inflación impulsados por diversos motivos como las políticas del Covid-19, el pacto verde de la UE, la guerra en Ucrania y sus sanciones posteriores, la voladura de los gaseoductos ruso-germanos Nordstream y los distintos conflictos en Medio Oriente y África que están afectando de manera abrupta a los precios de las materias primas. Estos eventos han llevado a aumentos esporádicos en los costes que no se reflejan con precisión en el ajuste anual de tarifas. Al basarse únicamente en la variación interanual en el momento de la actualización de las tarifas, el sistema no reconoce la volatilidad económica en tiempo real y su impacto en los costes operativos de los taxistas a lo largo del año.

El hecho de que este método no tenga en cuenta las fluctuaciones de precios intraanuales supone una carga excesiva para los taxistas, que pueden encontrar sus ingresos inadecuadamente ajustados para hacer frente al aumento de los costes inducido por acontecimientos imprevistos. La dependencia de un único punto de datos anuales para los ajustes de tarifas no proporciona un reflejo justo o completo de los desafíos económicos actuales que enfrentan los taxistas. Un mecanismo de ajuste de

tarifas más dinámico, posiblemente incorporando promedios móviles o actualizaciones más frecuentes, podría ofrecer una solución más precisa y equitativa que se alinee mejor con las presiones de costes reales experimentadas por los taxistas.

El IPC general que debe utilizarse para evitar una volatilidad innecesaria es el índice IPC subyacente.

A pesar de que el actual método de cálculo aplica el IPC sectorial basándose en la ley de desindexación, creemos que debería considerarse la utilización del IPC subyacente como indicador económico para actualizar las tarifas, por lo menos de forma ponderada con otros indicadores. Utilizar el índice de inflación subyacente en lugar del Índice de Precios al Consumidor (IPC) general para actualizar las tarifas de los taxistas puede ofrecer varias ventajas. La inflación subyacente excluye elementos volátiles como los precios de los alimentos y la energía, lo que proporciona una medida más estable y predecible de la inflación. Estos son algunos argumentos a favor de utilizar el índice de inflación subyacente para los ajustes tarifarios:

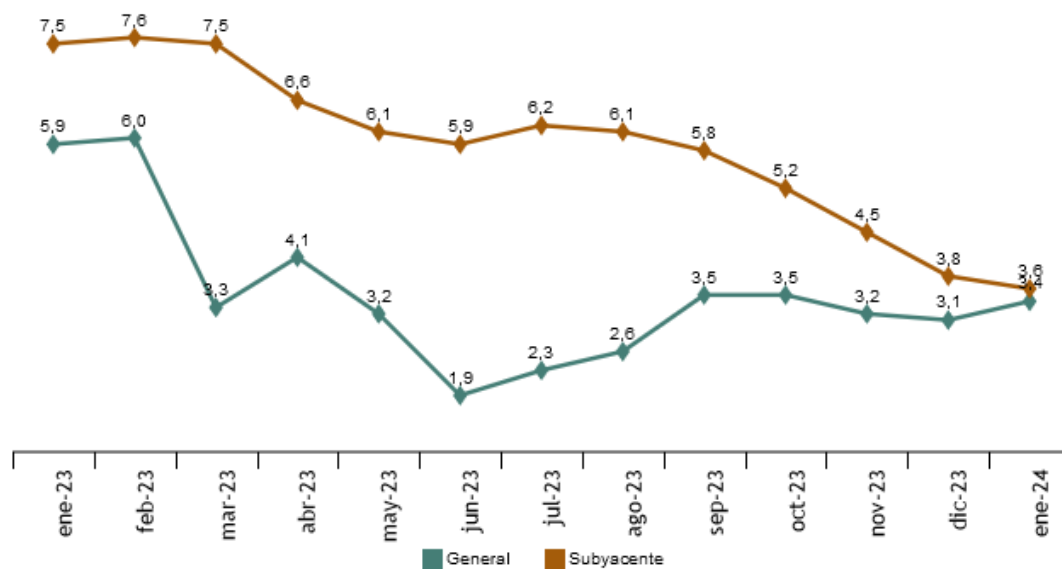
- **Estabilidad y previsibilidad:** la inflación subyacente excluye los precios de los alimentos y la energía, que pueden ser muy volátiles debido a factores como las condiciones meteorológicas, los acontecimientos geopolíticos y los cambios en los mercados internacionales. Al centrarse en los componentes menos volátiles del IPC, la inflación subyacente ofrece una medida más estable y predecible para ajustar las tarifas de los taxis, lo que facilita la planificación financiera tanto para los operadores de taxis como para los reguladores.
- **Refleja las tendencias de la inflación subyacente:** la inflación subyacente se considera un mejor indicador de las tendencias de la inflación subyacente en la economía. Ayuda a comprender las tendencias a largo plazo de los cambios de precios, que no se ven afectadas por las perturbaciones temporales de los precios. El uso de la inflación subyacente para los ajustes de tarifas garantiza que las tarifas se actualicen en función de indicadores económicos sostenibles, en lugar de reaccionar a las fluctuaciones a corto plazo.
- **Alineación con la política monetaria:** los bancos centrales suelen centrarse en la inflación subyacente a la hora de tomar decisiones de política monetaria, ya que proporciona una visión más clara de las presiones inflacionistas dentro de

una economía. Alinear los ajustes de tarifas con el índice que guía la política monetaria puede garantizar que las tarifas de taxi sean consistentes con objetivos y condiciones económicas más amplias.

- **Equidad para los consumidores y los conductores:** al evitar los componentes más volátiles de la inflación, los ajustes basados en la inflación subyacente pueden evitar aumentos repentinos y potencialmente grandes de las tarifas que podrían disuadir a los pasajeros. Al mismo tiempo, garantiza que los conductores reciban una compensación justa, con ajustes de tarifas que reflejen los aumentos constantes de los costes de los bienes y servicios de los que dependen, en lugar de ser penalizados por fluctuaciones en los precios de los alimentos y la energía que están fuera de su control.
- **Proceso de ajuste más suave:** la previsibilidad de la inflación subyacente puede conducir a un proceso de ajuste de tarifas más suave, con menos sorpresas para todas las partes interesadas. Esto puede facilitar una mejor negociación y aceptación de los cambios de tarifas entre los taxistas, las autoridades reguladoras y el público.
- **Mayor resiliencia económica:** el uso de la inflación subyacente ayuda a construir un sector del taxi más resiliente y mejor protegido frente a las perturbaciones externas. Garantiza que los ajustes de tarifas se realicen de manera que apoyen la sostenibilidad a largo plazo de los servicios de taxi, incluso frente a incertidumbres económicas.

En resumen, el uso parcial o total del índice de inflación subyacente para actualizar las tarifas de taxi proporciona un enfoque equilibrado, justo y económicamente sólido. Garantiza que los ajustes de tarifas se basen en medidas de inflación estables y predecibles, se alineen con políticas económicas más amplias y apoyen los intereses tanto de los taxistas como de los pasajeros. Podemos apreciar, que en el último año el índice subyacente se ha situado muy por encima del porcentaje de subida de tarifas del 3,0% decidido por la administración.

Tasa anual del IPC. Enero de 2024. Índice general y subyacente. Porcentaje de variación anual.



Fuente: INE

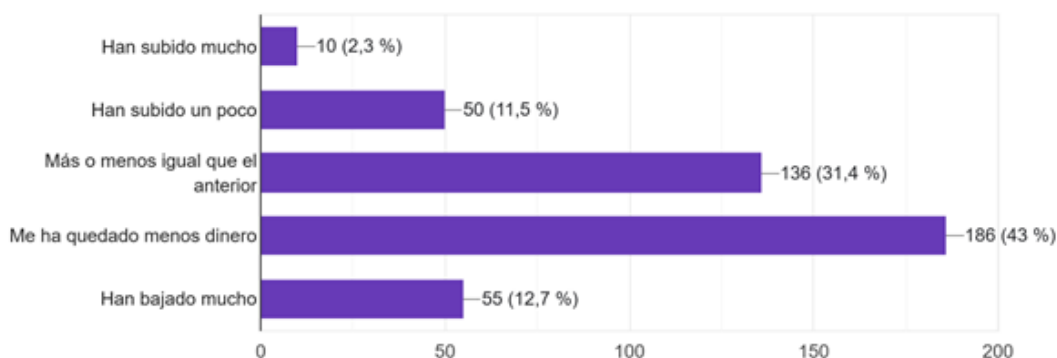
Encuesta al sector

Para contrastar la percepción de los costes incluidos en el cálculo, se ha realizado una encuesta a taxistas del AMB a través de internet, para la que hemos obtenido 433 respuestas.

En primer lugar, hemos preguntado sobre cómo han evolucionado sus ingresos netos en el último año. Un 14% han dicho que sus ingresos han subido, un 31,4% nos dicen que se han mantenido igual, el 43% nos dicen que han descendido y un 12,7% nos dicen que han bajado mucho. Es decir, el 55% de los taxistas expresan que sus ingresos netos son menores que hace 12 meses.

¿Cómo han evolucionado tus ingresos netos el último año (lo que te queda después de pagar todos los gastos?)

433 respuestas

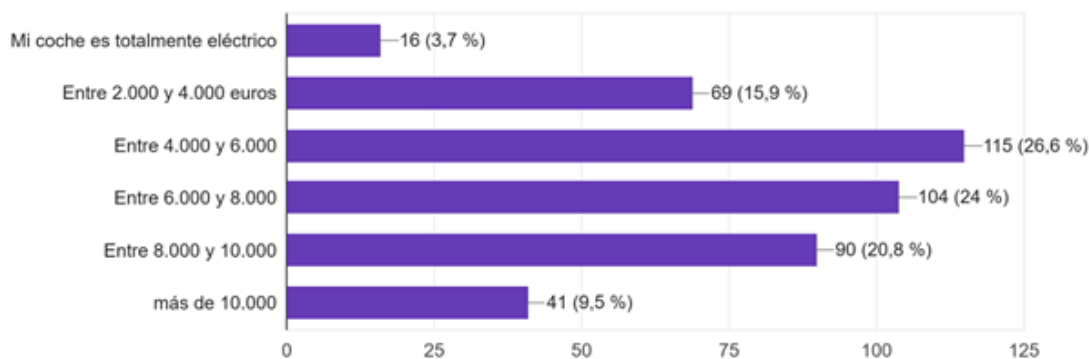


Fuente: elaboración propia

También hemos preguntado a los taxistas sobre su gasto promedio en carburantes. Solo el 20% de los taxistas dicen que su gasto es inferior a 4.000 euros. El resto nos dice que el gasto medio se sitúa por encima de 4.000 euros, con un 26,6% situándolo entre 4.000 y 6.000 euros, un 24% entre 6.000 a 8.000 euros y un 20,8% entre 8.000 y 10.000 euros.

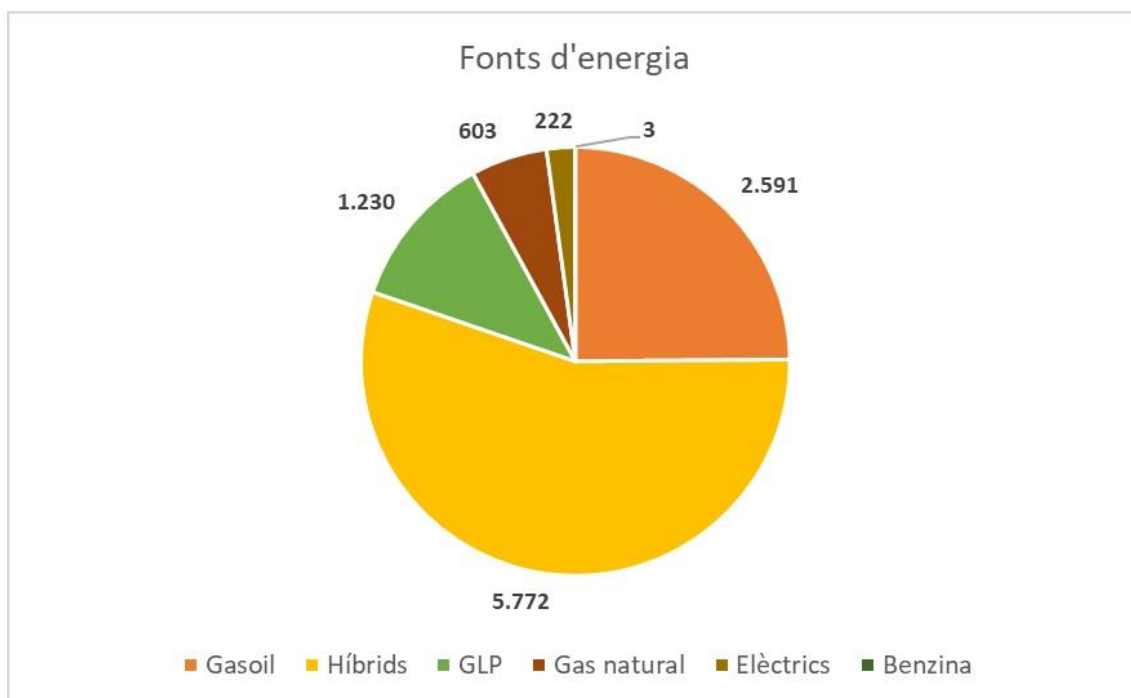
¿Cuánto has gastado en carburante el último año?

433 respuestas



Fuente: elaboración propia

El AMB calcula que un taxi gasta aproximadamente 4.029,30 euros al año de media en carburante. Esto es poco realista si tenemos en cuenta que la mayoría de la flota sigue funcionando con carburantes fósiles y que en el AMB el trabajo suele ser a baja velocidad, que es cuando los vehículos consumen más carburante. A continuación, se pueden ver las fuentes de energía del parque de taxis:

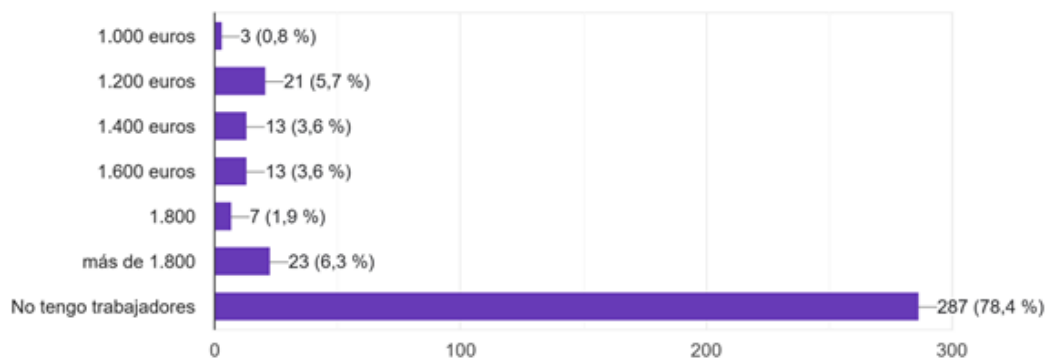


Fuente: Datos abiertos. IMET. 31 de enero 2024.

En cuanto a los trabajadores y sus salarios, la mayoría de los taxistas expresan no tener a ningún trabajador a cargo. Sin embargo, quienes sí lo hacen comunican mayoritariamente que los salarios de sus empleados están por encima de los 16.800 anuales.

Si tienes trabajadores, ¿Cuál es su salario bruto mensual (12 pagas)?

366 respuestas

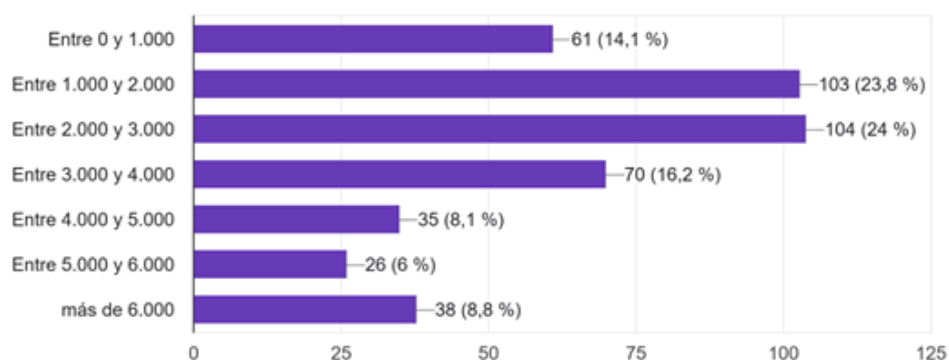


Fuente: elaboración propia

Si nos referimos al mantenimiento y reparaciones del último año vemos que los importes aproximados sí coinciden a grandes rasgos con las estimaciones del AMB, con el grueso de los taxistas expresando que se han gastado entre 1.000 y 3.000 euros en el último año.

¿Cuánto has gastado en mantenimiento y reparaciones el último año?

433 respuestas



Fuente: elaboración propia

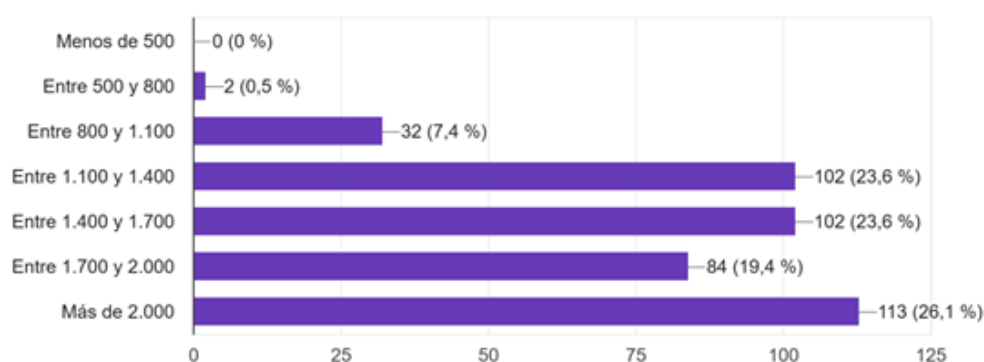
De la misma forma, la estimación del AMB de la amortización del vehículo y el sistema tarifario también coincide de forma aproximada con los resultados de la encuesta, que

ofrecen un resultado de 3.264 euros de amortización del coste del vehículo, el módulo luminoso, taxímetro, etc., periodificados en 10 años.

Cuando les preguntamos cuánto han gastado el último año en seguros vemos que el 45% gasta más de 1.700 euros en asegurar su vehículo y su actividad, mientras que un 23,6% paga entre 1.400 y 1.700 euros y otro 23,6 % paga entre 1.100 y 1.400 euros. Esta partida estaría bastante bien estimada, según las respuestas de los taxistas, si bien no se pregunta por los seguros vinculados mencionados anteriormente en el informe.

¿Cuánto pagas de seguro al año?

433 respuestas



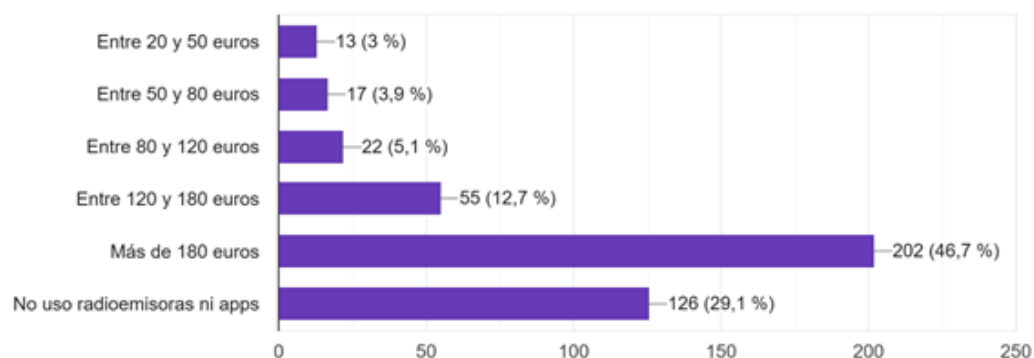
Fuente: elaboración propia

También hemos preguntado a los taxistas cuánto gastan en estacionamientos mensualmente. Éstos nos han respondido que gastan aproximadamente 106 euros. Es decir, nos dicen que gastan 1.272 euros anuales, ligeramente por debajo de lo estimado por el AMB.

Por último, también hemos preguntado a los taxistas cuál es su gasto en cuotas de radioemisoras, comisiones de apps digitales y/u otros sistemas de mediación y/o comunicación. Casi la mitad nos han respondido que se gastan más de 180 euros mensuales, lo que equivale a más de 2.160 euros anuales. Teniendo en cuenta que las empresas de mediación que funcionan con comisiones sobre el precio del 15 o 20%, éste es un resultado bastante razonable teniendo en cuenta que muchos taxistas contratan gran parte de su actividad a través de estas apps.

¿Cuánto gastas cada mes en cuotas de radioemisoras y/o comisiones de plataformas (por ejemplo Free Now)? (si se paga anualmente, dividir el importe anual por 12 meses)

433 respuestas



Fuente: elaboración propia

Conclusiones de la encuesta

En resumen, según la encuesta de 433 respuestas, el método de cálculo del AMB para actualizar las tarifas estaría haciendo perder poder adquisitivo a los taxistas. Este método, estaría infravalorando el gasto en carburante y en radioemisoras y/o apps, situándolos muy por debajo del gasto real de los taxistas.

Comparativa de modelos de actualización de tarifas

Los métodos de actualización de precios para los servicios de taxi varían significativamente entre las diferentes ciudades y países, a menudo reflejando las condiciones económicas locales, los marcos regulatorios y los factores específicos de la industria. Estos son algunos ejemplos de cómo las diferentes ciudades abordan la actualización de las tarifas de taxi:

1. **Ajustes del Índice General de Precios al Consumidor (IPC):** Algunas ciudades ajustan las tarifas de los taxis en función del IPC general, que mide el cambio promedio a lo largo del tiempo en los precios pagados por los consumidores urbanos por una canasta de bienes y servicios de consumo. Este método garantiza que las tarifas de los taxis reflejen los cambios en el costo de vida.
2. **Índices sectoriales:** Otras ciudades utilizan índices sectoriales específicos que rastrean los cambios en los costes directamente relacionados con la operación de taxis, como los precios del combustible, los costes de mantenimiento de los vehículos y las primas de seguros. Este método tiene como objetivo reflejar con mayor precisión las presiones de costes específicas a las que se enfrentan los operadores de taxis.
3. **Enfoques híbridos:** Algunas administraciones utilizan una combinación del IPC general y los índices sectoriales para ajustar las tarifas de los taxis. Este enfoque puede proporcionar un reflejo equilibrado tanto de las condiciones económicas generales como de los costes específicos de explotación de un servicio de taxi.
4. **Mecanismos de ajuste automático:** Algunas ciudades han implementado mecanismos de ajuste automático que ajustan periódicamente las tarifas de los taxis en función de criterios predefinidos, como cambios en el IPC o en los precios de los combustibles. Este enfoque reduce la necesidad de revisión manual y toma de decisiones.
5. **Consulta pública y aportes de las partes interesadas:** Algunas ciudades incorporan procesos de consulta pública y aportes de las partes interesadas, incluidos los operadores de taxis, los conductores y los pasajeros, en el proceso de toma de decisiones para los ajustes de tarifas. Este método garantiza que se consideren varias perspectivas.
6. **Ajustes basados en el rendimiento:** En raras ocasiones, los ajustes de tarifas también pueden tener en cuenta las métricas de rendimiento, como la calidad del

servicio y la satisfacción del cliente. Este enfoque incentiva las mejoras en el servicio, pero es más complejo de administrar.

7. **Comparación con otras ciudades:** En algunos casos, las ciudades pueden comparar sus tarifas de taxi con las de ciudades comparables para garantizar la competitividad y la equidad. Este enfoque puede ser útil en ciudades con gran cantidad de turistas, donde el valor percibido puede afectar las opciones de transporte de los visitantes.

Cada método tiene sus ventajas y desventajas. Es posible que los ajustes generales del IPC no tengan plenamente en cuenta las presiones específicas de los costes a las que se enfrentan los operadores de taxis, mientras que los índices sectoriales pueden ser más volátiles y difíciles de predecir. Los enfoques híbridos y las consultas con las partes interesadas pueden ofrecer ajustes más matizados, pero también pueden ser más complejos y llevar más tiempo de implementación. Los mecanismos automáticos y las revisiones a intervalos fijos ofrecen previsibilidad, pero pueden carecer de flexibilidad en condiciones económicas que cambian rápidamente.

Si bien los detalles específicos sobre los mecanismos de ajuste de tarifas para los servicios de taxi pueden variar y evolucionar con el tiempo, aquí hay una descripción general de las ciudades que se sabe que utilizan los métodos antes mencionados para la actualización de precios. Es importante tener en cuenta que los ejemplos proporcionados pueden no ser exhaustivos o estar completamente actualizados, ya que las políticas y prácticas pueden cambiar.

1. **Ajustes del Índice General de Precios al Consumidor (IPC):**

Ciudad de Nueva York, EE. UU.: Las tarifas de los taxis se ajustan periódicamente en función de una variedad de factores, incluidas las condiciones económicas generales que podrían verse influenciadas por el IPC.

2. **Índices sectoriales:**

Londres, Reino Unido: La Revisión de Tarifas de Taxi con Licencia considera los cambios en los costes específicos de la industria del taxi, incluidos los precios de las piezas, la mano de obra y el combustible.

3. **Enfoques híbridos:**

Tokio, Japón: Las tarifas de los taxis pueden ajustarse en función de una combinación de factores, incluidos los indicadores económicos generales y los costes específicos del sector.

4. Mecanismos de ajuste automático:

Singapur: La Autoridad de Transporte Terrestre tiene directrices que permiten ajustes automáticos de tarifas basados en criterios predefinidos, como los costes del combustible y las tasas de inflación.

5. Consulta pública y aportes de las partes interesadas:

Toronto, Canadá: Los ajustes en las tarifas de los taxis pueden implicar consultas con las partes interesadas, incluidas las aportaciones de los conductores, los operadores y el público.

6. Ajustes basados en el rendimiento:

Si bien los ejemplos específicos son raros y más difíciles de identificar debido a la complejidad y variabilidad de la implementación de dichos sistemas, algunas ciudades han considerado la calidad del servicio y los comentarios de los clientes en las decisiones regulatorias que afectan los servicios de taxi. Este enfoque es más teórico y se aplica con menos frecuencia directamente a los ajustes de tarifas.

7. Benchmarking con otras ciudades:

Dubái, Emiratos Árabes Unidos: Aunque no es exclusivamente para los ajustes de tarifas, la Autoridad de Carreteras y Transporte de Dubái supervisa los estándares de servicio y los precios en comparación con otras ciudades importantes para garantizar la competitividad y la equidad.

Análisis de los métodos de actualización de tarifas: a favor de métodos híbridos o mixtos para el ajuste de tarifas

El examen de diversas metodologías para actualizar las tarifas de los taxis con el fin de preservar o mejorar el poder adquisitivo de los conductores revela una gama de enfoques, cada uno con sus propios méritos y desafíos. Desde ajustes basados en el Índice General de Precios al Consumidor (IPC) hasta índices sectoriales, mecanismos de ajuste automático, procesos de consulta pública, ajustes basados en el desempeño y comparaciones con otras ciudades, el panorama es diverso. Sin embargo, surge un argumento convincente a favor de los métodos híbridos o mixtos que utilizan diferentes índices ponderados e incorporan procesos participativos.

Enfoques híbridos: una solución equilibrada

Los enfoques híbridos, como se observa en ciudades como Tokio (Japón), ofrecen una solución matizada y equilibrada para el ajuste de tarifas. Estos métodos combinan indicadores económicos generales con costos específicos del sector, asegurando que los ajustes de tarifas se basen en una comprensión integral tanto de las condiciones macroeconómicas como de las realidades económicas particulares del sector del taxi. Este doble enfoque permite ajustes que responden a las tendencias económicas más amplias y, al mismo tiempo, son sensibles a los costos y desafíos únicos que enfrentan los operadores de taxis.

Las ventajas de los métodos híbridos son:

- 1. Reflexión económica integral:** Al integrar tanto los ajustes generales del IPC como los índices sectoriales, los métodos híbridos garantizan que los ajustes de tarifas reflejen todo el espectro de factores económicos que afectan a la industria del taxi. Esto incluye tanto el costo de vida general como los costos operativos específicos exclusivos de los servicios de taxi.
- 2. Flexibilidad y capacidad de respuesta:** Los métodos híbridos ofrecen la flexibilidad de sopesar diferentes indicadores económicos según su relevancia e impacto en el sector del taxi. Esta adaptabilidad garantiza que los ajustes de tarifas puedan responder de manera más efectiva a las condiciones económicas cambiantes.
- 3. Incorporación de las aportaciones de las partes interesadas:** El aspecto participativo de los métodos híbridos, que incluyen consultas públicas y aportaciones de las partes interesadas, garantiza que el proceso de ajuste de tarifas sea transparente, inclusivo y refleje las necesidades y preocupaciones de los conductores, operadores y consumidores. Este enfoque colaborativo fomenta un sentido de propiedad y aceptación entre todas las partes involucradas.
- 4. Alineación con las mejores prácticas:** El uso de la evaluación comparativa con otras ciudades dentro de un marco metodológico híbrido fomenta la adopción de mejores prácticas y estándares en el ajuste de tarifas. Esta perspectiva global garantiza la competitividad y la equidad, posicionando al sector del taxi para el crecimiento y el desarrollo sostenibles.

Conclusiones para seguir avanzando

Para garantizar la viabilidad y competitividad a largo plazo del sector del taxi en Barcelona y más allá, es recomendable adoptar un método híbrido o mixto para los ajustes tarifarios. Este enfoque no solo aborda las deficiencias identificadas en las metodologías actuales, sino que también abarca la complejidad y el dinamismo de la industria moderna del taxi. Al equilibrar diferentes indicadores económicos, comprometerse con las partes interesadas y aprender de las mejores prácticas globales, las autoridades de taxis pueden desarrollar una metodología de ajuste de tarifas que sea justa, sostenible y adaptable a los desafíos futuros.

En conclusión, el paso a métodos híbridos o mixtos para el ajuste de tarifas representa un paso progresivo para garantizar el bienestar económico de los taxistas y operadores. Reconoce la naturaleza multifacética de las presiones económicas sobre el sector del taxi y ofrece un marco sólido para hacer frente a estos desafíos, asegurando que los servicios de taxi sigan siendo una parte vital y vibrante de las soluciones de movilidad urbana.

Comparativa de sistemas tarifarios de distintas ciudades:

Al analizar las estructuras de tarifas de taxi en diferentes ciudades, incluidas la ciudad de Nueva York, Londres, Tokio, Sídney, Singapur y Toronto, y compararlas con Barcelona, se hace evidente que las tarifas de taxi de Barcelona son relativamente asequibles, especialmente cuando se contrastan con la mayoría de las ciudades enumeradas, con la excepción de Singapur.

Ciudad	Bandera	Por Km*	Hora de espera	Noche/Fin de semana	Otros recargos
Nueva York	€2.76	€2.17/km	+€2.1 punta, +€2,1 congestión	€0.9 noche, €0.9 mejoras	€64 aeropuerto JFK, +\$4.2 aeropuerto La Guardia, +\$18.4 aeropuerto Newark.
Londres	€4.44	€2.9/km	€52.9	No hay	+€4.2 al aeropuerto; la tarifa normal es €65.00 - €122.00
Tokio	€3.07	€2.39/km	€24.53	20% (10pm-5am)	10 % de descuento en trayectos por sobre de €55.21
Sídney	€2.17	€1.38/km	€34.21, +€1.51 punta	€1.64/km	150% con más de 5 pasajeros
Singapur	€2.67	€0.39/km	€13.67, €2.05 punta,	25% (00am-6am)	+€3.42 aeropuerto
Toronto	€2.9	€1,19/km	€21.16, +25% punta	+50%	\$1.36/pasajeros a partir de 4
Barcelona	€2.60	€1.27/km	€25,6	€1.56/km	€4,5 puerto, aeropuerto y 5-9 pasajeros.

Fuente: elaboración propia

Tipos de cambio aplicados son los publicados por el BCE el 27 de febrero de 2024:

- USD/EUR: 1.0856
- GBP/EUR: 0.85620
- JPY/EUR: 163.04
- AUD/EUR: 1,6565
- SGD/EUR: 1,4584
- CAD/EUR: 1,4650

Acceso en: <http://www.ecb.europa.eu/stats/eurofxref/>

Análisis de las distintas tarifas

Comparación de la tarifa base: La tarifa base de Barcelona de 2,60 € tiene un precio competitivo, especialmente si se compara con ciudades como Londres, donde la tarifa base comienza en alrededor de 4.44 €, y Tokio, con una tarifa base equivalente a 3.07 €. Este menor costo de entrada para comenzar un viaje en taxi en Barcelona lo hace más accesible para una gama más amplia de pasajeros.

Costes por km: Los costes por kilómetro en Barcelona, de 1,27 € durante el día y 1,56 € durante la noche/fin de semana, se mantienen en el extremo inferior en comparación con ciudades como Londres, donde la tarifa por kilómetro es de aproximadamente 2,90 € y de Tokio y NY, donde los precios son de 2.39 y 2.17 €, respectivamente. Solo Toronto y Singapur presentan tarifas kilométricas más bajas que las de Barcelona. Esto significa que, para distancias largas, los taxis de Barcelona ofrecen una opción económica tanto para residentes como para visitantes.

Cargos por tiempo de espera: Mientras que los cargos por tiempo de espera en Barcelona se establecen razonablemente en alrededor de 25.6 € por hora, ciudades como Londres y Sídney exhiben cargos por tiempo de espera significativamente más altos, alrededor de 52.9 y 34.21 € por hora, respectivamente. Nuevamente, Toronto y Singapur destacan por tener tarifas de espera más bajas que Barcelona. Según la comparativa general, los taxis de Barcelona son asequibles durante los momentos de mucho tráfico o cuando se hacen paradas durante un viaje.

Recargos adicionales: El enfoque de Barcelona con respecto a los recargos, incluida una tarifa mínima de aeropuerto moderada de 21,00 €, enfatiza aún más la asequibilidad de sus servicios de taxi en comparación con ciudades con estructuras de recargos más complejas y potencialmente más altas.

Singapur como excepción: Singapur destaca como excepción con unas tarifas por kilómetro y de espera notablemente bajas, que se compensan parcialmente con una tarifa de bajada de bandera relativamente elevada. Esto la convierte en la única ciudad en la comparación con tarifas de taxi más baratas que Barcelona. Sin embargo, el entorno económico y normativo único de Singapur contribuye a esta disparidad.

Conclusiones de la comparativa de sistemas tarifarios

En conclusión, Barcelona ofrece una estructura de tarifas de taxi competitiva y asequible que es atractiva en comparación con los costes más altos asociados con ciudades como la ciudad de Nueva York, Londres, Tokio y Sídney. Esta asequibilidad mejora el atractivo de Barcelona como destino turístico y apoya las necesidades diarias de movilidad de sus residentes. Mientras que Singapur presenta un servicio de taxi aún más económico, Barcelona mantiene su posición como una opción accesible y económica entre las principales ciudades del mundo. Esta comparación subraya la importancia de tener en cuenta los niveles tarifarios globales a la hora de evaluar las tarifas de los taxis y su impacto en el coste de la vida y el turismo.

Por lo tanto, el actual nivel tarifario del AMB deja margen a la actualización al alza de las tarifas para igualarse paulatinamente a ciudades globales parecidas a Barcelona.

Análisis del funcionamiento de la tarifa 3

La tarifa 3 es aparentemente moderna porque se ofrece a través de dispositivos electrónicos, pero en términos de cálculo del valor del servicio es un paso atrás, dado que estima de forma más imprecisa que el taxímetro el coste real de la carrera realizada. Esta tarifa ofrece un precio estimando la distancia a recorrer por la ruta óptima en el momento de la contratación. Sin embargo, ésta no tiene en cuenta el tiempo que se tardará en realizar el trayecto, por lo que establecerá el mismo precio sin tener en cuenta si existen congestiones de tráfico.

También es una tarifa que se aplica con el taxímetro marcando 'a cero' euros, lo que se presta a fraudes de diferentes tipos, ya que tanto mediadores como taxistas pueden realizar trampas debido a la falta de control de este sistema por parte del regulador.

Además, la tarifa 3 es anticompetitiva por predatoria perjudicando al resto de servicios de taxi, a los que se pone en riesgo su viabilidad económica por no garantizarse los costes y beneficio razonable.

Por añadidura, tras un oportuno estudio legal, se aprecia su nulidad radical por ser contraria a la Ley 19/2003, de 4 de julio, del taxi, que en su preámbulo fija cómo debe interpretar el articulado del régimen económico del taxi, y dice:

Las prescripciones vinculadas al régimen económico de la prestación de los servicios de taxi son objeto del capítulo IV de esta Ley, que hace referencia al procedimiento para establecer las tarifas urbanas, con la correspondiente remisión a la normativa vigente en materia de precios, y determina la competencia de la Generalitat de Catalunya para fijar las tarifas aplicables a los servicios interurbanos.

Asimismo, a fin de garantizar la correcta aplicación de estas tarifas y que el público disponga de la pertinente información, esta Ley establece las circunstancias en que los vehículos que prestan los servicios de taxi deben estar provistos de un aparato taxímetro que permita en todo momento a los viajeros controlar el precio del transporte.

Y la Tarifa 3 es ajena a la determinación del precio vía taxímetro, por lo que es contraria a la voluntad del legislador.

Y así en el artículo 31, establece que las tarifas deben garantizar la cobertura de los costes del servicio y asegurar el beneficio empresarial, pero la tarifa 3 se fija alzadamente sin justificar la omisión de garantizar ni la cobertura de costes ni el beneficio empresarial, y dice:

Artículo 31 Tarifas

La determinación de las tarifas de aplicación de los servicios urbanos de taxi debe ajustarse a la normativa vigente en materia de precios. Las tarifas deben garantizar en todo momento la cobertura del coste del servicio y asegurar un beneficio empresarial razonable.

Y el artículo siguiente establece la obligación del taxímetro en el vehículo, comprobado, precintado y homologado, lo que no ocurre con la tarifa 3, en fraude de ley, que además no puede ser comprobada por el órgano competente en materia de metrología en cuanto a su establecimiento, y dice:

Artículo 32 Taxímetro

Los vehículos que prestan los servicios de taxi, urbano o interurbano, deben estar equipados con un aparato taxímetro debidamente comprobado, precintado y homologado, cuyo funcionamiento sea correcto, de acuerdo con las normas establecidas por el órgano competente en materia de metrología, con el fin de determinar el precio de cada servicio.

En consecuencia, procedería la interposición de acciones legales para la declaración de nulidad y el ejercicio de acciones penales, en su caso, contra los responsables de este fraude de precios públicos que han causado un perjuicio económico relevante a aquellos taxistas que en base al principio de confianza legítima han aplicado esta tarifa con perjuicios patrimoniales, por no poder recuperar los costes y el beneficio razonable previsto en la ley. Por todos estos motivos, se considera que debería paralizarse de forma inmediata la Tarifa 3.

Conclusiones: deficiencias y posibles mejoras en la metodología de cálculo tarifario

La metodología de cálculo de tarifas para los servicios de taxi en Barcelona, como se ha comentado, presenta varias deficiencias significativas que afectan a la sostenibilidad económica de los operadores de taxis y a la equidad de los precios para los consumidores. Estas deficiencias ponen de manifiesto la necesidad de una revisión y actualización exhaustivas del proceso de actualización de tarifas para garantizar que refleje los verdaderos costes de operar un servicio de taxi en el entorno económico actual. Las principales áreas de preocupación y posibles mejoras incluyen:

1. Inclusión de los costes operativos reales:

La metodología actual no tiene en cuenta adecuadamente toda la gama de costes operativos a los que se enfrentan los operadores de taxis, incluidos los gastos relacionados con el mantenimiento de los vehículos, las adaptaciones normativas, las primas de seguros y el uso de servicios de plataformas digitales. Un enfoque más inclusivo que incorpore estos costes proporcionaría una base más justa para los ajustes de tarifas.

2. Ajuste por inflación sectorial:

Confiar únicamente en un índice sectorial (IPC) para los ajustes de tarifas no capta las presiones económicas integrales sobre los operadores de taxis, en particular las relacionadas con la inflación general y el aumento del costo de vida. La incorporación de una combinación del IPC general y los índices sectoriales podría ofrecer una base más equilibrada y realista para los ajustes de tarifas.

3. Consideración de los costes de capital y rentabilidad:

La metodología de cálculo de la tarifa no tiene suficientemente en cuenta las importantes inversiones de capital necesarias para la operación de taxis, incluida la compra de licencias y vehículos, especialmente los vehículos eléctricos, que están sujetos a mayores costes iniciales y requisitos de adaptación reglamentaria. Garantizar un rendimiento razonable de estas inversiones es crucial para atraer y mantener el capital en el sector del taxi.

4. Impacto de las comisiones de las plataformas digitales:

El auge de los operadores de plataformas digitales ha introducido nuevos costes para los operadores de taxis en forma de comisiones. La metodología actual de cálculo de tarifas debe actualizarse para reflejar estos costes de intermediación a fin de evitar una presión financiera indebida sobre los operadores de taxis.

5. Desalineación de costes de seguros:

La práctica de la agrupación de seguros y la imposición de tarifas superiores a las del mercado para los seguros específicos para taxis, incluidos los productos complementarios obligatorios, supone una carga financiera adicional para los operadores de taxis. La metodología debe revisarse para tener en cuenta el costo real de los seguros, promoviendo la transparencia y la equidad en la fijación de precios de los seguros.

6. Intervenciones regulatorias para la equidad del mercado:

Para hacer frente a los desequilibrios y las prácticas de explotación identificados, pueden ser necesarias intervenciones reguladoras. Estas podrían incluir medidas para limitar las comisiones cobradas por las plataformas digitales, evitar la agrupación obligatoria de seguros y garantizar que los ajustes de tarifas reflejen los costes operativos reales.

Recomendaciones de mejora:

- **Revisión integral de costes:** Realizar una revisión exhaustiva de todos los costes operativos y de capital asociados con los servicios de taxi para actualizar la metodología de cálculo de tarifas en consecuencia.
- **Mecanismo de ajuste de tarifas combinado:** Desarrollar un mecanismo de ajuste de tarifas mixto, que capture mejor los cambios reales en los costes operativos, las condiciones del mercado y las tasas de inflación.
- **Participación de las partes interesadas:** interactuar con los operadores de taxis, los representantes de los consumidores y las empresas operadoras para garantizar que la metodología de cálculo de tarifas sea justa, transparente y refleje los intereses de todas las partes interesadas.

En resumen, abordar las deficiencias en la metodología actual de cálculo de tarifas requiere un enfoque holístico que tenga en cuenta el panorama cambiante del mercado de servicios de taxi. Al realizar los ajustes necesarios, el AMB puede garantizar la

sostenibilidad de su sector del taxi, promoviendo la equidad tanto para los operadores como para los consumidores, y apoyando los objetivos medioambientales y de transporte más amplios de la ciudad.

Bibliografía

Autoridad de Carreteras y Transporte de Dubái. "Benchmarking y Política de Ajuste de Tarifas". <https://www.rta.ae>

Autoridad de Transporte Terrestre de Singapur. "Mecanismo de Revisión de Tarifas de Taxi". <https://www.lta.gov.sg>

Ciudad de Toronto. "Consultas Públicas sobre Tarifas de Taxi". <https://www.toronto.ca>

Comisión de Taxis y Limusinas de la Ciudad de Nueva York. "Proceso de Ajuste de Tarifas de Taxi." <https://www.nyc.gov/tlc>

Gobierno de Nueva Gales del Sur - Transporte para Nueva Gales del Sur. "Revisión Anual de Tarifas de Taxis." <https://www.transport.nsw.gov.au>

Oficina de Transporte del Gobierno Metropolitano de Tokio. "Servicios de taxi y ajustes de tarifas". <https://www.metro.tokyo.lg.jp>

Transporte para Londres. "Licencias y tarifas de taxis y vehículos de alquiler privado". <https://tfl.gov.uk>