

INFORME DETALLADO SOBRE LA NECESIDAD DE UNA NUEVA ESTRUCTURA TARIFARIA EN EL SECTOR DEL TAXI DEL AMB



Élite Taxi Barcelona

Sergi Cutillas, economista.

20 de octubre de 2024



Agradecimientos

Elite Taxi quiere expresar su sincero agradecimiento a la Asociación Empresarial del Taxi, y a Taxi Ecologic, por su colaboración y generosos aportes de datos y razonamientos que han sido una ayuda fundamental para la realización de los análisis incluidos en este informe. La valiosa información proporcionada por sus equipos ha permitido desarrollar una visión más precisa y fundamentada de los costes operativos y la distribución de los trayectos del sector del taxi en Barcelona. Su contribución ha sido esencial para proponer una estructura tarifaria más justa y sostenible.

Consideramos que es importante agradecer también al socio de Elite, que gracias a su espíritu crítico, valiosos razonamientos, recursos económicos, y fuerza empujan para realizar tareas como este informe, que, a pesar de parecer rutinarias y burocráticas, son necesarias para mejorar nuestro entendimiento de cómo funciona el sector, y para realizar propuestas que mejoren tanto la calidad de los servicios prestados como la sostenibilidad económica del taxi del AMB.



Contenido

Agradecimientos	3
Introducción	5
Análisis de los costes	7
Una observación no teórica sino empírica de la realidad	8
El problema de las subidas indiscriminadas y desproporcionadas de las primas de seguros	12
Prácticas de vinculación de seguros.....	13
Beneficio razonable insuficiente	14
Estructura tarifaria	17
Sobre el tipo de carreras que realiza el taxi del AMB	17
Análisis de la propuesta del IMET	25
Externalidades positivas del servicio de taxi	26
Propuesta de Elite Taxi de una nueva estructura tarifaria	29
Conclusión	31
Bibliografía	33



Introducción

Este informe tiene como objetivo justificar la necesidad urgente de una revisión tarifaria en el sector del taxi de Barcelona. El Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) ha presentado recientemente una propuesta de subida del 4%, basada en unas estimaciones de costes que infravaloran los costes reales de operación en 2024. Sin embargo, tras un análisis profundo, hemos identificado que el incremento de costes, especialmente en seguros, carburante y mantenimiento, es mucho mayor.

En concreto, este informe se apoya en datos reales proporcionados por flotas de más de 450 taxis, lo que nos ha permitido obtener una imagen más precisa de la situación económica del sector. La Asociación Empresarial del Taxi, por ejemplo, reporta un incremento del 42% en los costes operativos, lo que contrasta con el 4% estimado por el IMET. Entre los aspectos más alarmantes destacan las primas de los seguros de responsabilidad civil, que han experimentado incrementos de hasta un 100% anual, mucho más elevados que el 19,8% estimado por el IMET. Este comportamiento, ligado a prácticas oligopolísticas de las aseguradoras, representa una amenaza directa para la viabilidad económica de los taxistas en Barcelona.

Además, se critica duramente la metodología del IMET, que incluso con su estimación del 4%, al realizar los cálculos con base en los datos reales de casi 90.000 trayectos proporcionados por Taxi Ecologic, resulta en una subida efectiva de apenas 3,6%, lo que subestima los costes reales y agrava la situación económica del sector.

Por estas razones, proponemos una nueva estructura tarifaria que refleja de forma más precisa los costes y la distribución de los trayectos. Nuestra propuesta incluye un incremento tarifario del 5,8%, basado en los estudios de costes actuales y distribuciones reales. Además, plantea una mayor progresividad en la tarifa, donde los trayectos cortos (menores de 5 km) y los primeros 15 minutos de espera sean más costosos, mientras que los trayectos largos mantendrían las



tarifas actuales. Esto permitiría repartir mejor los ingresos entre un mayor número de carreras y taxistas, mejorar la distribución de la renta dentro del sector, y desincentivar los trayectos cortos innecesarios que generan externalidades negativas como la congestión, el ruido y la contaminación.

En este contexto, una revisión a fondo del sistema tarifario no solo es necesaria, sino también un acto de justicia económica, social y ecológica.



Análisis de los costes

Durante la primavera de 2024 se realizó un proceso de revisión de la metodología de cálculo de las tarifas. Este método, estima que el taxista trabaja un total de 1.912 horas anuales, a una media de 19,68 km/h en jornadas de 8 horas de trabajo efectivo, realizando al año 37.647 km. Esta es la media teórica que sirve también para realizar el cálculo de amortización del vehículo, así como de mantenimiento, lo da un horizonte de amortización de 9 años, a pesar de que el IMET sabe y admite en el mismo informe que la vida útil de un vehículo es de 7 años.

Los ingresos se calculan a partir de una pequeña muestra no significativa estadísticamente, de apenas 60 taxistas, que ofrece los ingresos medios por hora de actividad.

Es decir, la jornada reflejada de 8 horas, menor que la que realizan la mayoría de los taxistas, los gastos de mantenimiento y la amortización, basados en estas 8 horas, así como los ingresos poco representativos no permiten precisar bien qué está sucediendo con las finanzas del sector.

Además, la estructura de costes deja fuera otros factores como por ejemplo los seguros que los taxistas tienen que realizar para obtener el seguro obligatorio que les exige el regulador o las inversiones necesarias en el domicilio para cargar un coche eléctrico. Tampoco tiene en cuenta que la mayoría de los taxistas pagan a sus empleados retribuciones por encima del mínimo establecido por convenio que se toma de referencia en el cálculo del IMET.

Todas estas realidades que el modelo teórico del IMET no captura hacen que año tras año se generen largas discusiones y hasta conflictos entre los taxistas, que intentan que la administración entienda su realidad y haga esfuerzos para generar mecanismos de corrección de todos estos costes no computados, y el IMET, que aborda el tema desde el encorsetamiento de su metodología basada en medias aritméticas y realidades administrativas teóricas, que a pesar de ser rigurosa



técnicamente, no es suficientemente flexible para explicar la realidad con sus desviaciones y sesgos estadísticos, y con sus costes fuera del ‘horario oficial’ y de ‘convenio laboral’.

Una observación no teórica sino empírica de la realidad

Dado que la metodología aplicada por el IMET, que sobre el papel es rigurosa técnicamente, no acaba de casar con la realidad observada por los taxistas de Elite Taxi, hemos procedido a intentar calcular los costes con una muestra lo más grande posible. Para ello hemos solicitado a la Asociación Empresarial del Taxi, empresa de transporte de taxis con una flota numerosa de más de 450 vehículos y taxistas, que nos facilite los datos de costes en el mismo formato que el usado por el IMET.

Tabla 1. Comparativa de los costes del IMET con los costes de la Asociación Empresarial del Taxi.

	2023	IMET 2024	IMET 2024 (var %)	Grupo Garrido 2024	Grupo Garrido 2024 (var %)
COSTES DIRECTES					
Carburante	3.678,7	3.962,5	7,7%	6.017,8	63,6%
Mantenimiento y reparación	2.669,1	2.765,2	3,6%	3.004,1	12,6%
	6.347,8	6.727,7	6,0%	9.022,0	42,1%
COSTES INDIRECTES					
Salario	16.539,7	16.953,2	2,5%	16.953,2	2,5%
Seguridad Social	5.458,3	5.594,8	2,5%	5.594,8	2,5%
Amortización de vehículo y sistema tarifario	3.485,6	3.583,8	2,8%	5.170,0	48,3%
Seguros	1.791,7	2.145,9	19,8%	4.255,3	137,5%
Impuestos	939,5	939,5	0,0%	5.221,83	455,8%
Párquin	1.372,7	1.405,2	2,4%	2.667,0	94,3%
Costes de radioemisora	969,5	1.024,9	5,7%	3.595,3	270,9%
Administración y gestión	407,5	418,5	2,7%	499,8	22,6%
	30.964,4	32.065,8	3,6%	43.957,1	42%
TOTAL	37.312,2	38.793,5	4,0%	52.979,0	42%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IMET y de la Asociación Empresarial del Taxi.



Los datos de la Asociación Empresarial del Taxi muestran una realidad muy distinta que la capturada por la metodología del IMET. No pretendemos que se piense que la muestra estudiada no puede tener sus sesgos respecto al universo estadístico, es decir la totalidad de taxistas. Somos conscientes de que el funcionamiento de las flotas empresariales varía en algunos aspectos respecto al comportamiento de los taxistas autónomos que explotan su propia licencia. Sin embargo, estos son los mejores datos agregados con los que contamos dada la falta de datos agregados disponibles en abierto ofrecidos por las administraciones en relación con el taxi. Además, a pesar de ser conscientes de los posibles sesgos, la muestra estadística muestra una desviación muy importante respecto a los costes presentados por el IMET, desviación que consideramos demasiado grande como para explicarse solamente por las posibles diferencias que existan entre los modelos de explotación de los taxistas autónomos que trabajen su propia licencia y las flotas de taxi que cuenten con múltiples licencias, taxis y empleados.

Concretamente, observando los costes directos vemos que el IMET estima un aumento del 7,7% en el coste del carburante, mientras que la Asociación Empresarial del Taxi reporta un 63,6% respecto a las cifras de 2023. Esta diferencia es notable y puede deberse a distintas a que el sistema de medias aritméticas no recoja que los precios del combustible han estado altamente volátiles durante el año, lo que podría hacer que la estimación del IMET no reflejen ni la variabilidad de costes dentro del sector ni tampoco la variabilidad temporal que se produce durante el año.

En relación con el mantenimiento y reparación el IMET proyecta un aumento del 5%, mientras que la Asociación Empresarial del Taxi observa un 12,6% en su propia contabilidad, a pesar de contar con talleres propias que en principio permiten ahorrar en costes de mantenimiento. Es posible que el IMET subestime la necesidad de servicios más frecuentes en taxis que tienen un uso intensivo por encima de los 37.647 km anuales del modelo teórico aplicado, como parece ser el caso de la Asociación Empresarial del Taxi.



Si analizamos los costes indirectos, la Asociación Empresarial del Taxi asume la misma subida por convenio en Salarios y Seguridad Social, del 2,5%, lo cual refleja los incrementos salariales y ajustes en la seguridad social que ya son conocidos.

Sin embargo, respecto a la amortización de vehículo y sistema tarifario el IMET predice un 2,8% de aumento, mientras que la Asociación Empresarial del Taxi ve un 48,3%. Esta diferencia podría deberse a una mayor inversión por parte de flotas grandes en tecnología y renovación de vehículos. Además, el IMET calcula la amortización en 9 años, a pesar de que la vida de los vehículos en una flota empresarial es de entre 5 y 7 años. Los costes en vehículos y nuevas tecnologías de una flota como la Asociación Empresarial del Taxi muestran las tendencias del mercado y las presiones competitivas a las que un negocio que quiere ser viable económicamente está sometido. Estas inversiones, necesarias para estar al día a nivel tecnológico y de calidad en los vehículos, no pueden ser consideradas excesivas o superfluas, sino que deben ser consideradas necesarias y positivas para que el sector del transporte de viajeros continúe siendo de excelencia, por lo que no pueden ser omitidas y penalizadas en las tarifas. El IMET podría estar aplicando una visión más conservadora y generalizada, sin tener en cuenta los ciclos de renovación tecnológica y de vehículos que experimentan las flotas más eficientes y con mayor perspectiva de negocio.

Cuando observamos los seguros, el IMET refleja un aumento del 19,8%, una cifra elevada pero aún muy inferior al 137,4% de la Asociación Empresarial del Taxi, que en la actualidad paga 4.255,3 euros de prima por cada póliza de seguro. La cifra del IMET podría no estar considerando la evolución de las primas en el sector, ni tampoco la distribución estadística de las primas, que posiblemente presente una forma con colas gruesas en las que hay taxistas con primas muy económicas y una parte muy importante y creciente del sector enfrentándose a primas muy por encima de la media aritmética observada.



Cuando analizamos los impuestos, el método utilizado por el IMET para calcularlos incluye el impuesto de circulación basado en una media de los municipios donde tributan el 75% de los vehículos, así como el cálculo del IRPF y el IVA basados en el sistema de módulos. Sin embargo, esta metodología presenta importantes limitaciones, ya que no contempla el régimen de estimación directa, que aplica a los titulares de tres o más licencias, lo que afecta de manera significativa los cálculos de aquellos que tributan en este régimen.

El hecho de basar los cálculos únicamente en el sistema de módulos subestima los impuestos reales que deben pagar los taxistas en situación de estimación directa, lo que resulta en una proyección imprecisa de los costes fiscales. Esto es especialmente problemático en un sector donde los márgenes son reducidos, y las obligaciones fiscales pueden variar ampliamente según el régimen tributario de cada titular. Además, el hecho de utilizar un promedio de los municipios para el impuesto de circulación no necesariamente refleja la realidad fiscal de cada operador, que podría estar sujeto a impuestos más altos en municipios con tasas mayores.

Si nos fijamos en las cifras de la contabilidad de la Asociación Empresarial del Taxi vemos que el coste anual en impuestos es de 5.221,8 euros, es decir, un 455,8% superior al calculado por el IMET. En consecuencia, es fundamental que el IMET adopte un enfoque más amplio e inclusivo que considere tanto el sistema de módulos como la estimación directa, con el fin de reflejar con mayor precisión las obligaciones fiscales reales del sector.

En cuanto a los costes de parquin y otros costes de operación, la Asociación Empresarial del Taxi reporta un incremento del 94,3% en costes de parquin, en comparación con el 2,4% proyectado por el IMET. Esto podría ser debido a diferencias en las tarifas de estacionamiento o cambios en las políticas de gestión de estacionamiento para flotas grandes. El IMET podría estar usando una media



generalizada que no refleja los problemas específicos de estacionamiento en zonas de alta demanda en Barcelona.

En resumen, nuestra estimación de 52.797 euros, 42% superior a la del IMET, se basa en datos empíricos directos, basados en la operativa de una flota con 450 vehículos. A pesar de que este tipo de operadores pueden estar más expuestos a fluctuaciones de costes específicos de grandes flotas, la diferencia es tan sustancial respecto a la estimación del IMET que debe ser tomada en cuenta. El modelo de estimación de costes del IMET podría estar subestimando el impacto real de factores como el combustible, mantenimiento, seguros y amortización, especialmente en grandes flotas. Esto podría llevar a proyecciones no alineadas con la realidad operativa de compañías como la Asociación Empresarial del Taxi. Una revisión más precisa y adaptada a distintos tamaños de operadores podría ofrecer una imagen más precisa de los costes proyectados para 2024.

El problema de las subidas indiscriminadas y desproporcionadas de las primas 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 de las aseguradoras 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.

Actualmente, el taxi se enfrenta a unas subidas escandalosas de las primas de los seguros. Actualmente, el coste anual promedio de los seguros de responsabilidad civil para un taxi en Barcelona se sitúa alrededor de los 3.000 euros.



Sospechamos que existe una estrategia de concertación de precios para subir las primas de los seguros al sector, que es un sector cautivo que necesita los seguros de responsabilidad civil para trabajar. Lastimosamente, no podemos probar que existe tal estrategia, aunque si que vemos indicios de estrategias de concentración, como la aparición de corredurías de plataforma financiadas por los mismos inversores que financian a las flotas de VTC.

Estos seguros están generando dificultades económicas serias a muchos taxistas y algunos de ellos se han visto en la situación de no conseguir un seguro y tener que parar la actividad por un periodo dilatado de tiempo.

En las reuniones de trabajo para revisar la metodología de tarifas esto ya se comunicó, y se detectaron errores en el método de seguimiento del IMET de las primas. Queremos que finalmente se incorporen las desproporcionadas subidas en los costes operativos y se puedan así reflejar en las tarifas de 2025.

Prácticas de vinculación de seguros

Además de las subidas desproporcionadas que están realizando las compañías de seguros, estas a menudo emplean una estrategia de agrupar o vincular varios productos de seguros para los operadores de taxis, aprovechando su poder de mercado y la necesidad esencial de un seguro de responsabilidad civil para ejercer la profesión de taxi. Esta práctica tiene implicaciones importantes para los taxistas, afectando tanto a la estructura de costes de sus operaciones como a la equidad del mercado de seguros.

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 rendimientos de los taxistas. En segundo lugar, el coste adicional impuesta por los 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 del IMET, solicitando una investigación a la Autoritat Catalana de la Competencia, como ya se comentó en las sesiones de trabajo de la revisión de la metodología del cálculo. En segundo lugar, cabe considerar este hecho para incorporar estos costes adicionales a las tarifas.

Hay que adaptar la actualización de tarifas a la realidad para reflejar estos costes del mundo real e implementar medidas regulatorias para proteger a los operadores de taxis de las prácticas de explotación, para que el sector del taxi pueda mantener su viabilidad y continuar ofreciendo un servicio público de manera efectiva.

Beneficio razonable insuficiente

Para establecer el beneficio empresarial razonable se utiliza como referencia el concepto de rentabilidad económica neta sobre activos de las pequeñas empresas publicado por el Banco de España (no microempresas).



El Banco de España calcula este concepto anualmente por las empresas españolas en su publicación "Informe de la Central de Balances sobre los resultados de las empresas no financieras". Esta publicación tiene una periodicidad anual, y se hacen informes trimestrales. Concretamente, la referencia será la rentabilidad económica sobre activos de las pequeñas empresas después de impuestos, ya que estos se han considerado como un coste y ya se han imputado a tarifas.

Como activo se utilizado el valor de la licencia, ya que corresponde a la inversión que no se ha amortizado, y equivale a lo que, en términos de contabilidad, serían los fondos propios.

La revisión se haría anualmente en función de los datos del Banco de España sobre rentabilidad empresarial, utilizando el último año publicado. Como valor de la licencia se utilizará el precio medio de transacción de licencias de los últimos 5 años.

Esto supone que para una media de valoración de alrededor de 110.000 euros se considera razonable un beneficio anual de alrededor de un 4,5%, es decir, de 4.950 euros obtenidos por el taxista, beneficios que se añadirían a los salarios contemplados en los costes. Es decir, se supone que un taxista debe vivir en los 16.953 euros del salario teórico del convenio, más el beneficio razonable de 4.950 euros anuales, lo que da un total de 21.903 euros aproximadamente.

Esta cifra no es suficiente para cubrir sus necesidades básicas ni para compensar los costes operativos que deben asumir. Esta situación se ha visto agravada por el aumento del coste de la vida en ciudades como Barcelona, que ha escalado en los últimos años debido al incremento de los precios de vivienda, servicios y productos básicos.

A todo ello cabe añadir la incertidumbre y la pérdida de ingresos que está generando la competencia desleal de plataformas como Uber y Cabify, que operan bajo un marco regulatorio mucho más laxo y no tienen que afrontar los



mismos costes y regulaciones que los taxistas tradicionales. Mientras que los conductores de taxi están obligados a pagar licencias elevadas, seguros caros, cumplir con mantenimiento regular y operar bajo estrictas normativas, los VTC (Vehículos de Transporte con Conductor) disfrutan de menores restricciones y costes, lo que genera una asimetría regulatoria que erosiona directamente los márgenes de los taxistas. Esto les obliga a trabajar más horas simplemente para compensar la pérdida de ingresos provocada por esta desigualdad en el mercado.

El concepto de beneficio razonable, según el Banco de España, establece que el beneficio debe ser suficiente para permitir una rentabilidad sostenible a largo plazo, asegurando que el negocio pueda operar y mantenerse. En el caso de los taxistas, este beneficio razonable ha sido calculado en torno a un 4%, una cifra extremadamente baja en comparación con otras industrias y sectores. Este porcentaje es significativamente inferior a los niveles de rentabilidad que están ofreciendo los mercados de capitales u otros sectores empresariales, donde las tasas de retorno pueden situarse fácilmente en 8% o más, dependiendo de las inversiones y la industria.

Este desequilibrio no solo afecta la capacidad de los taxistas para competir en un mercado en el que ya enfrentan competencia desleal, sino que también infravalora el trabajo, el riesgo y los costes asociados con la prestación del servicio de taxi. Los bajos márgenes de beneficio de los taxistas, que a menudo oscilan en torno al 4%, no son suficientes para compensar las horas de trabajo, los gastos fijos y las inversiones necesarias, como la compra de vehículos o la adaptación a tecnologías más sostenibles, como los coches eléctricos, cuyo éxito y viabilidad aún están en duda a largo plazo debido a los altos costes iniciales y las fallas técnicas.



Estructura tarifaria

Sobre el tipo de carreras que realiza el taxi del AMB

Para poder analizar bien si la propuesta del IMET materializaría el porcentaje de incremento propuesto, es necesario estudiar el tipo de carreras que realiza el sector en su longitud, tiempo de espera en el que funciona la tarifa por tiempo, así como las tipologías de tarifa 1, 2 y 4. Asumiremos que la tarifa 3 es neutra, reproduciendo de forma precisa las tarifas 1 y 2, a pesar de que esto es discutible como ya sabe el IMET y se ha visto en múltiples ocasiones. Sin embargo, para nuestros propósitos de análisis, partiremos de este supuesto que da crédito al sistema vigente.

Para poder realizar este estudio se contactó con Taxi Ecologic, a quién se solicitaron datos de las carreras realizadas a través de su emisora para poder realizar el estudio. Taxi Ecologic, después de filtrar aquellos datos correspondientes a carreras que finalmente no se realizaron y datos en los que las tarifas saltan de una a otra, nos presentó datos de 87.531 trayectos realizados de las tarifas 1 y 2. Estos datos nos permitieron analizar el tipo de trayectos que se realizan, con sus distancias en kilómetros, su duración, la duración en minutos de cada trayecto en que el taxímetro ha funcionado con la tarifa de tiempo, y, finalmente, los datos de precio real marcado por el taxímetro en cada carrera.

Esto nos ha permitido observar las distribuciones estadísticas de las tarifas en cuanto a su distancia, como se aprecia en las tablas y diagramas siguientes.

Tabla 2. Frecuencias por tramos de 1 km de trayectos con tarifa 1.

Distancia de los trayectos	Número de trayectos	Número de trayectos acumulados	% de trayectos del rango	% acumulado
0	0		0,00%	0,00%
1	1049	1049	1,83%	1,83%
2	5578	6627	9,74%	11,58%
3	8056	14683	14,07%	25,65%

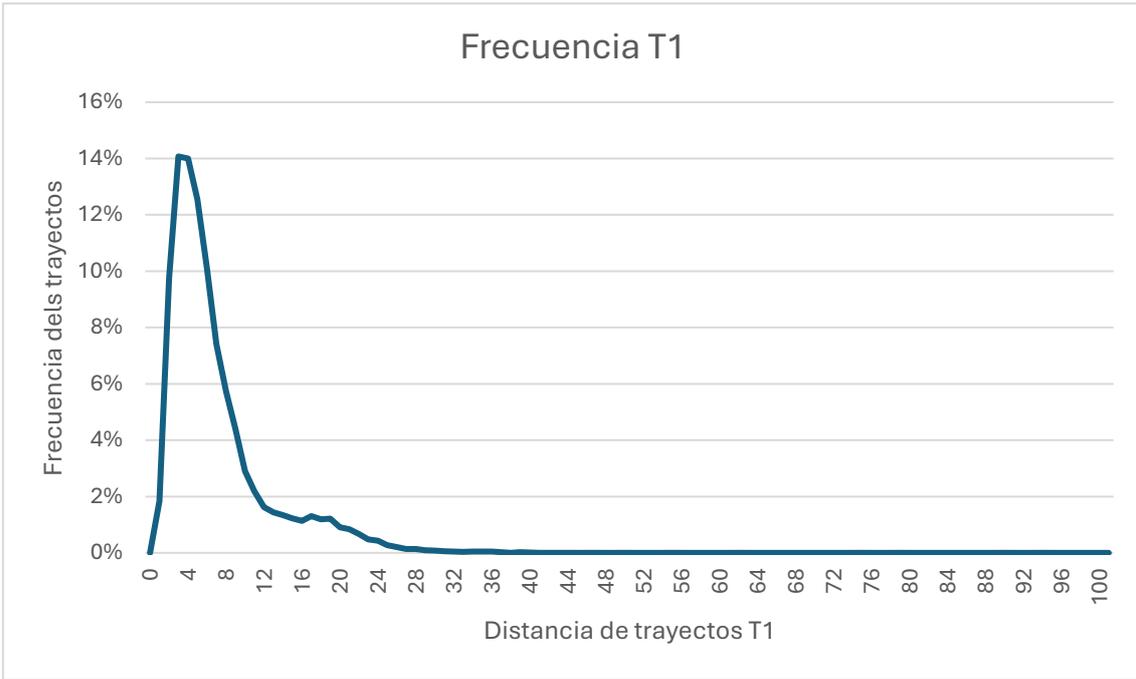


4	8016	22699	14,00%	39,65%
5	7181	29880	12,54%	52,20%
6	5767	35647	10,07%	62,27%
7	4244	39891	7,41%	69,68%
8	3281	43172	5,73%	75,42%
9	2527	45699	4,41%	79,83%
10	1662	47361	2,90%	82,73%
11	1250	48611	2,18%	84,92%
12	927	49538	1,62%	86,54%
13	826	50364	1,44%	87,98%
14	766	51130	1,34%	89,32%
15	704	51834	1,23%	90,55%
16	650	52484	1,14%	91,68%
17	748	53232	1,31%	92,99%
18	680	53912	1,19%	94,18%
19	693	54605	1,21%	95,39%
20	519	55124	0,91%	96,29%
21	478	55602	0,84%	97,13%
22	381	55983	0,67%	97,80%
23	275	56258	0,48%	98,28%
24	245	56503	0,43%	98,70%
25	159	56662	0,28%	98,98%
26	120	56782	0,21%	99,19%
27	78	56860	0,14%	99,33%
28	77	56937	0,13%	99,46%
29	50	56987	0,09%	99,55%
30	43	57030	0,08%	99,62%

Fuente: Elaboración propia con datos de Taxi Ecologic.

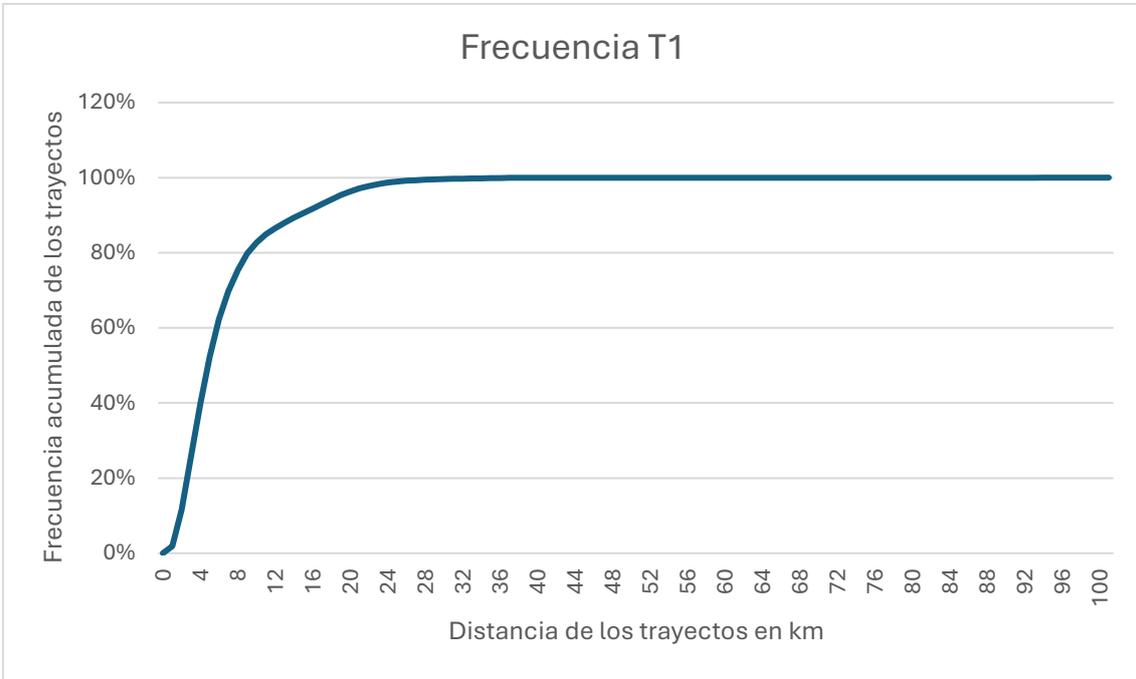
Figura 1. Frecuencias por tramos de 1 km de trayectos con tarifa 1.





Fuente: Elaboración propia con datos de Taxi Ecologic.

Figura 2. Frecuencia acumulada por tramos de 1 km de trayectos con tarifa 1.



Fuente: Elaboración propia con datos de Taxi Ecologic.



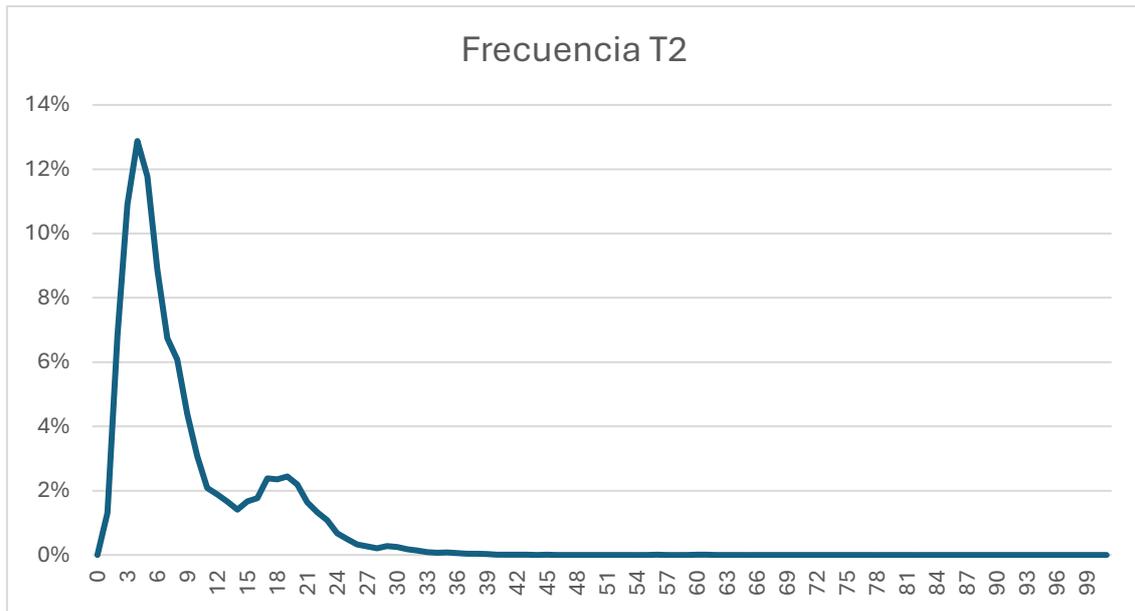
Tabla 3. Frecuencias por tramos de 1 km de trayectos con tarifa 2.

Distancia de los trayectos	Número de trayectos	Número de trayectos acumulados	% de trayectos del rango	% acumulado
0	0	0	0,00%	0,00%
1	396	396	1,31%	1,31%
2	2063	2459	6,81%	8,12%
3	3302	5761	10,90%	19,02%
4	3900	9661	12,88%	31,90%
5	3568	13229	11,78%	43,68%
6	2688	15917	8,88%	52,56%
7	2043	17960	6,75%	59,30%
8	1840	19800	6,08%	65,38%
9	1329	21129	4,39%	69,76%
10	932	22061	3,08%	72,84%
11	630	22691	2,08%	74,92%
12	571	23262	1,89%	76,81%
13	502	23764	1,66%	78,47%
14	427	24191	1,41%	79,88%
15	505	24696	1,67%	81,54%
16	534	25230	1,76%	83,31%
17	722	25952	2,38%	85,69%
18	712	26664	2,35%	88,04%
19	739	27403	2,44%	90,48%
20	664	28067	2,19%	92,67%
21	495	28562	1,63%	94,31%
22	403	28965	1,33%	95,64%
23	327	29292	1,08%	96,72%
24	204	29496	0,67%	97,39%
25	149	29645	0,49%	97,88%
26	98	29743	0,32%	98,21%
27	82	29825	0,27%	98,48%
28	62	29887	0,20%	98,68%
29	83	29970	0,27%	98,96%
30	76	30046	0,25%	99,21%

Fuente: Elaboración propia con datos de Taxi Ecologic.

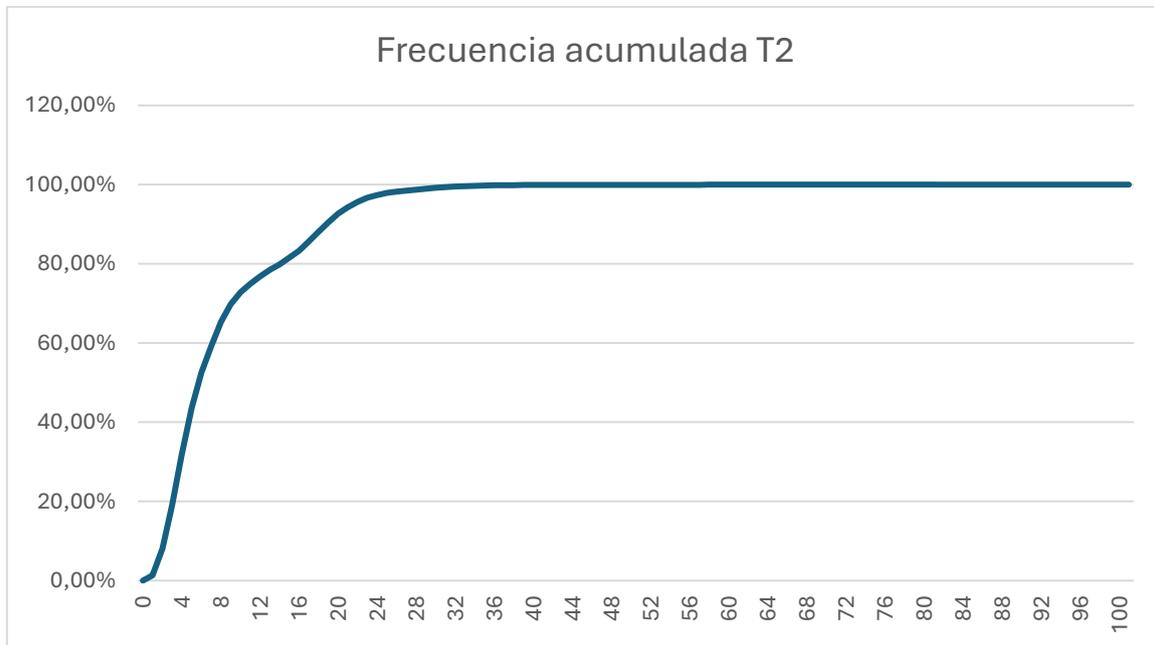


Figura 3. Frecuencias por tramos de 1 km de trayectos con tarifa 2.



Fuente: Elaboración propia con datos de Taxi Ecologic.

Figura 4. Frecuencia acumulada por tramos de 1 km de trayectos con tarifa 2.



Fuente: Elaboración propia con datos de Taxi Ecologic.



Observamos que entre el 40 y el 50% de los trayectos tienen una distancia de hasta 5 km y que entre el 70 y el 80% de los trayectos no superan los 10 km en las dos tarifas. Esto nos indica que el peso de la actividad se distribuye sobre todo en los trayectos más cortos, que suelen ser menos eficientes en términos de costes dado a que tienen menos economías de escala, al generar más tiempos en vacío, velocidades más cortas que consumen más combustible y más tiempos de espera antes y después de activar el taxímetro.

Además, se ha observado que el 65% de los trayectos son de tarifa 1, mientras que el 35% son con la tarifa 2. Los trayectos con tarifa 4 suponen un porcentaje tan pequeño, de alrededor de 0,1% que hemos decidido no incluir su impacto en el análisis, aunque su congelación, por pequeña que sea supone un impacto negativo en el incremento de tarifas.

También se ha calculado el peso de la tarifa de ‘Hora de espera’ sobre el total del precio ofrecido por el taxímetro, el cual se expresa en el diagrama siguiente:

Tabla 4. Tarifa ‘Hora de espera’ en minutos por km, minutos totales y porcentaje respecto al total del precio final de taxímetro según distancia recorrida.

Distancia de los trayectos	minutos de Taxímetro por km recorrido	minutos totales de Taxímetro	% de tarifa de tiempo sobre el total del precio (eje dcha.)
0			
1	4,80	3,88	29%
2	3,14	5,01	30%
3	2,57	6,52	31%
4	2,24	7,89	31%
5	2,09	9,04	31%
6	1,90	10,00	30%
7	1,67	10,83	28%
8	1,46	11,03	26%
9	1,29	11,00	24%

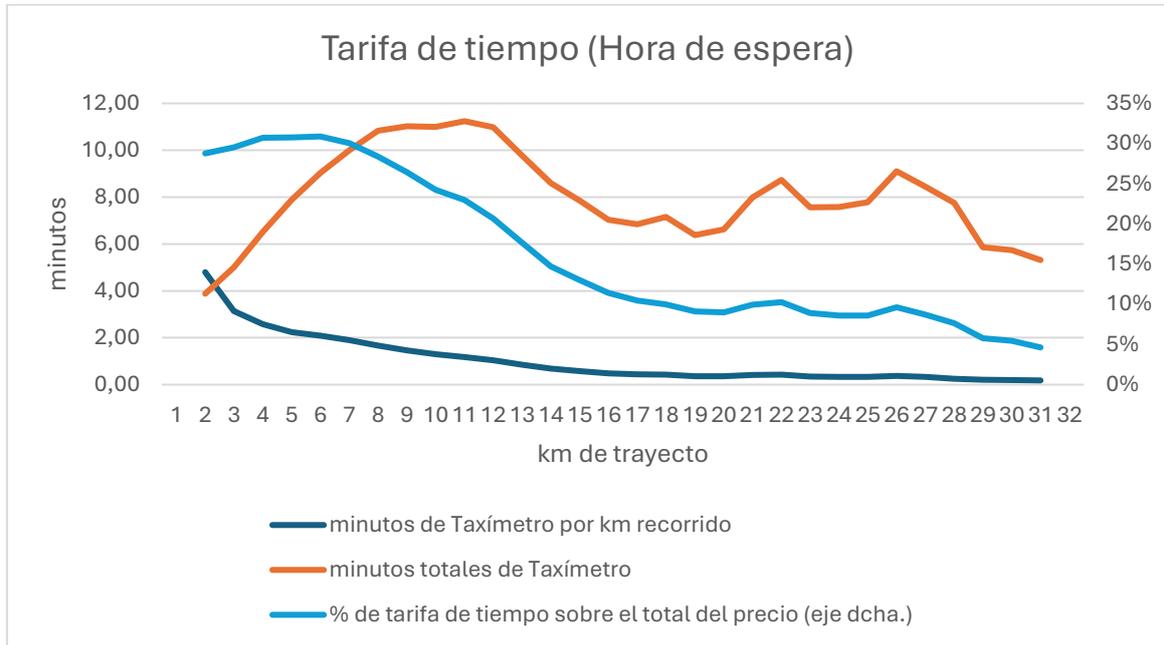


10	1,18	11,24	23%
11	1,04	10,99	21%
12	0,85	9,77	18%
13	0,69	8,60	15%
14	0,58	7,86	13%
15	0,48	7,03	11%
16	0,44	6,84	10%
17	0,43	7,16	10%
18	0,36	6,37	9%
19	0,36	6,62	9%
20	0,41	7,99	10%
21	0,43	8,74	10%
22	0,35	7,57	9%
23	0,34	7,57	9%
24	0,33	7,78	9%
25	0,37	9,10	10%
26	0,33	8,45	9%
27	0,25	7,75	8%
28	0,21	5,86	6%
29	0,20	5,73	5%
30	0,18	5,31	5%

Fuente: Elaboración propia con datos de Taxi Ecologic.



Figura 5. Tarifa ‘Hora de espera’ en minutos por km, minutos totales y porcentaje respecto al total del precio de taxímetro según distancia recorrida.



Fuente: Elaboración propia con datos de Taxi Ecologic.

Se observa que el peso porcentual de la tarifa ‘Hora de espera’ supera el 30% del precio total en trayectos de hasta los 6 km de distancia y cae progresivamente hasta el 18% con trayectos de 12 km y 10% cuando los trayectos son de 16 km, para finalmente llegar el 5% cuando los trayectos alcanzan los 30km de distancia. Esto nos indica que el peso de la tarifa ‘Hora de espera’ es muy relevante para los trayectos cortos, que como hemos visto en las distribuciones mostradas anteriormente son la mayoría. Calculando el peso medio de esta tarifa a partir de las distribuciones de las tarifas 1 y 2, estimamos que el peso promedio de esta tarifa sobre el precio final marcado por el taxímetro es de alrededor del 26% respecto al total.



Tabla 5. Ponderaciones de las distintas tarifas.

Bajada de bandera más kilométrica	Sin 'hora de espera'	Ponderada con 'hora de espera'
Tarifa 1	65,30%	48,32%
Tarifa 2	34,50%	25,53%
Tarifa 4	0,10%	0,07%
Subtotal	100%	
Tarifa 'hora de espera'		26%
Total		100%

Análisis de la propuesta del IMET

La propuesta del IMET para la bajada de bandera es de 2,7 euros, lo que supone una subida del 3,85%, lo cual podría parecer razonable para la activación del servicio. Sin embargo, teniendo en cuenta la distribución de trayectos, donde la mayoría de los viajes son de corta distancia, un aumento tan bajo no refleja suficientemente el impacto que los costes operativos (como carburante y mantenimiento, tiempos muertos y en vacío) tienen en los trayectos cortos. Un aumento más significativo en la bajada de bandera sería más coherente con una política progresiva de encarecer los trayectos más cortos.

En cuanto al coste por kilómetro recorrido en las tarifas T-1 y T-2, se proponen aumentos del 3,94% y 3,85% respectivamente, lo que parece un ajuste bajo dado el aumento del coste del carburante y la distribución de trayectos. Una estructura más progresiva, con precios más elevados en trayectos cortos, permitiría corregir estos sobrecostes.

El IMET también propone un aumento de la tarifa 'Hora de Espera' del 4,3% para las horas de espera en T-1 y T-2, lo cual es insuficiente dado que los tiempos de espera largos no son tan comunes. Podría ser más eficiente crear bandas de tiempo donde el precio suba más en los primeros 15-30 minutos de espera,



ajustándose así a la realidad de los trayectos, tal como muestran las distribuciones.

También hay que tener en cuenta que no se propone ninguna subida para la tarifa 4 ni tampoco para los distintos suplementos, que en el caso del del aeropuerto puede afectar a entre un 5 y un 10% de los trayectos realizados según la temporada. Según nuestros cálculos basados en las distribuciones presentadas en el apartado anterior, la propuesta del IMET supone una subida del 3,6% aproximadamente y no del 4% como dice en su propuesta.

Por tanto, la propuesta es inaceptable por dos motivos; el primero, por ser inferior al 4% propuesto por el mismo Institut; y el segundo, por estar muy lejos de la realidad económica del sector, que, como se ha visto en el apartado de análisis de los costes, refleja unos costes muy superiores al 4% propuesto.

Externalidades positivas del servicio de taxi

El sector del taxi no solo ofrece un servicio de transporte esencial en ciudades como Barcelona, sino que también genera externalidades positivas significativas que deben ser reconocidas y valoradas en la formulación de políticas públicas y en la estructura tarifaria. Estas externalidades son beneficios indirectos que el servicio de taxi proporciona a la ciudad y sus habitantes, mejorando la movilidad urbana, la sostenibilidad ambiental y la accesibilidad para los ciudadanos.

Los taxis contribuyen de manera significativa a la reducción del tráfico al ofrecer una alternativa eficiente al uso del automóvil privado. En lugar de que cada ciudadano utilice su vehículo particular, los taxis permiten que varias personas se desplacen con un solo vehículo a lo largo del día. Este efecto se amplifica en áreas densamente pobladas y con gran actividad turística como Barcelona, donde el uso de taxis en lugar de coches particulares ayuda a descongestionar las calles,



reduciendo los tiempos de viaje y la saturación del tráfico, especialmente en zonas céntricas y durante las horas punta.

Además, los taxis se complementan con el transporte público, ofreciendo un servicio de última milla que mejora la conectividad para los usuarios del metro y autobuses. Esto facilita el acceso a áreas menos conectadas y, a la vez, disuade a los ciudadanos de utilizar coches privados, lo que disminuye la demanda general de espacio en las carreteras.

El sector del taxi está alineándose progresivamente con los objetivos de sostenibilidad ambiental, ya que cada vez más conductores están adoptando vehículos híbridos y eléctricos. Estos vehículos no solo reducen las emisiones de contaminantes atmosféricos, sino que también contribuyen a mejorar la calidad del aire en la ciudad, algo especialmente importante en áreas urbanas con altos niveles de contaminación.

El uso de taxis eléctricos y híbridos en lugar de coches tradicionales a gasolina o diésel ayuda a minimizar el impacto ambiental del transporte, alineándose con los compromisos medioambientales que ha adoptado Barcelona para la reducción de la contaminación.

Los taxis proporcionan un servicio esencial en términos de accesibilidad, particularmente para grupos vulnerables como personas mayores, con movilidad reducida o aquellas que no disponen de vehículo privado. Mientras que el transporte público a veces puede no ser adecuado para las necesidades específicas de estos colectivos (por ejemplo, accesibilidad limitada en ciertas estaciones o falta de flexibilidad en horarios), los taxis ofrecen un medio de transporte fiable, flexible y adaptado a las necesidades individuales.

Esto es particularmente relevante en Barcelona, donde los taxis operan 24 horas al día, proporcionando una solución de movilidad incluso en momentos en que el transporte público no está disponible. Además, muchos taxis están equipados



con accesibilidad para personas con sillas de ruedas, lo que amplía aún más la cobertura para aquellos que más lo necesitan.

Más allá de los beneficios directos en términos de movilidad, el sector del taxi también contribuye a la economía local. Los taxis generan empleo directo e indirecto, no solo para los conductores, sino también para todos los servicios asociados, como talleres de reparación de vehículos, aseguradoras, estaciones de carga para vehículos eléctricos, etc. Además, el dinero generado por los taxis tiende a permanecer en la economía local, ya que la mayoría de los conductores son residentes de la ciudad, lo que contrasta con las plataformas internacionales de VTC, cuyos beneficios a menudo se transfieren al extranjero.



Propuesta de Elite Taxi de una nueva estructura tarifaria

Para reconocer tales externalidades positivas, así como compensar los costes más elevados de los trayectos cortos, Elite Taxi propone una nueva estructura tarifaria innovadora que encarezca los primeros 5km de las tarifas 1 y 2, sin subir el precio de las distancias superiores, encareciendo también los 15 primeros minutos de la tarifa ‘hora de espera’ y bajando el precio de los siguientes 45 minutos, para dejar el mismo precio que en 2024 a partir de la hora.

De esta manera, el taxista podría compensar las ineficiencias propias de los trayectos más cortos, y a la vez, el incremento de tarifas se produciría en un número mayor de trayectos de menor cuantía, repartiendo mejor los ingresos entre un número mayor de taxistas, lo cual mejora la distribución de la renta dentro del sector.

A la vez, esta propuesta incentivaría a los usuarios a evitar trayectos evitables excesivamente cortos, dado que la subida funcionaría de la misma manera que las tasas ecológicas, buscando penalizar aquellos trayectos que tengan alternativas claras como caminar, ir en bici o patinete, o en transporte público de ruta fija. De esta manera, la modificación tarifaria iría en la línea de las razones imperiosas de interés general contempladas por las distintas sentencias del Supremo y el TJUE, que contemplan la posibilidad de intervenir y regular el sector con el objetivo de abordar la contaminación, la congestión, la gestión del espacio público y, en el caso del Supremo, la viabilidad económica del taxi.



La propuesta de Elite Taxi es la siguiente:

Tabla 6. Propuesta tarifaria de Elite Taxi para 2025.

		2024	ELITE 2025	var.
Tarifa 1	Bajada de bandera	2,6	2,9	11,54%
	Euros <5km	1,27	1,36	7,09%
	Euros >5km	1,27	1,27	0,00%
	15 min espera	25,6	27,6	7,81%
	>15 min espera	25,6	24	-6,25%
	>60 min espera	25,6	25,6	0,00%
Tarifa 2	Bajada de bandera	2,6	2,9	11,54%
	Euros <5km	1,56	1,66	6,41%
	Euros >5km	1,56	1,56	0,00%
	15 min espera	25,6	27,6	7,81%
	>15 min espera	25,6	24	-6,25%
	>60 min espera	25,6	25,6	0,00%
Tarifa 4		45	45	0,00%
Suplementos				
	Aeropuerto (entrada/sortida)	4,5	4,5	0,00%
	Estación marítima Moll Adossat (Salida)	4,5	4,5	0,00%
	Fira Barcelona Gran Via Montjuïc 2 (l'Hospitalet)	2,5	2,5	0,00%
	Estaciones de Sants (salida)	2,5	2,5	0,00%
	Vehículos de 7 plazas com más de 4 pasajeros	4,5	4,5	0,00%
	Maleta o similar superior a (> 55 x 40 x 20 cm)			
	Noches especiales (20:00 – 8:00 h)	3,5	3,5	0,00%
Otros conceptos				
	Percepción mínima trayectos origen aeropuerto incluyendo todos los suplementos		21	21
	Percepción mínima trayectos servicio radioemisora		7	7
SUBIDA TOTAL				5,8%



Conclusión

Élite Taxi ha propuesto una nueva estructura tarifaria que busca reconocer las externalidades positivas y compensar los mayores costes de los trayectos cortos. La propuesta consiste en encarecer los primeros 5 km de las Tarifas 1 y 2, mientras que las distancias superiores mantendrían el mismo precio que en 2024. Además, se propone encarecer los primeros 15 minutos de la tarifa de espera y reducir el precio de los siguientes 45 minutos, manteniendo el mismo precio actual a partir de la primera hora. Esta estructura permite a los taxistas compensar las ineficiencias asociadas a los trayectos cortos, que requieren los mismos costes fijos que los trayectos largos, pero generan menores ingresos.

Este enfoque tiene un impacto positivo en la distribución de los ingresos, ya que el aumento tarifario se aplicaría en un mayor número de trayectos de menor cuantía, repartiendo mejor los ingresos entre los taxistas y promoviendo mayor equidad dentro del sector. Además, al desincentivar los trayectos excesivamente cortos, se alinearía con políticas de sostenibilidad, fomentando el uso de modos alternativos de transporte como caminar, bicicletas, patinetes o transporte público, en línea con las razones imperiosas de interés general mencionadas en las sentencias del Tribunal Supremo y del TJUE. Estas sentencias apoyan la regulación del taxi para abordar cuestiones como la contaminación, la congestión, y asegurar la viabilidad económica del sector.

Tras un análisis exhaustivo de los costes, se ha demostrado que el incremento real de los costes operativos se aproxima al 30%, principalmente en áreas como el carburante, mantenimiento, seguros y amortización de vehículos, según los datos aportados por flotas grandes como las pertenecientes a la Asociación Empresarial del Taxi. Esto difiere notablemente de la estimación conservadora del IMET, que estimaba un aumento del 4%.



Adicionalmente, la distribución de los trayectos muestra que los trayectos cortos son los más frecuentes, lo que incrementa aún más los costes no reflejados adecuadamente por el IMET.

Finalmente, cabe señalar que la supuesta subida del 4% propuesta por el IMET es en realidad del 3,6%, cuando se realiza el cálculo basado en los datos reales proporcionados por Taxi Ecologic, que incluye casi 90.000 trayectos. Esto subestima los costes reales, lo que afecta gravemente los ingresos de los taxistas. Por lo tanto, una subida del 5,8% no solo es necesaria sino justa para mantener la estabilidad económica del sector, garantizar que los taxistas puedan cubrir los costes operativos y asegurar la viabilidad del servicio a largo plazo.



Bibliografía

Horan, Hubert. Uber: Disruption Without Innovation. Transporte y Economía, 2022.

Banco de España. Informe de la Central de Balances sobre los resultados de las empresas no financieras. Publicaciones del Banco de España, 2023.

Institut Metropolità del Taxi (IMET). Propuesta Tarifaria para el Año 2024. IMET, 2024.

Grupo Garrido. Informe de Costes Operativos del Taxi 2024. Grupo Garrido, 2024.

Sentencia del Tribunal Supremo y del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). Criterios sobre la regulación del sector del Taxi en relación con externalidades y sostenibilidad. 2022.

Élite Taxi Barcelona. Informe detallado sobre la necesidad de ajustes tarifarios para el sector del taxi en Barcelona. Élite Taxi, 2024(Informe tarifas Elite 2...).

Taxi Ecològic. Análisis de casi 90.000 carreras del sector del taxi en Barcelona. Taxi Ecològic, 2024.

