



INFORME SOBRE LA MODIFICACIÓN DE TARIFAS DEL SERVICIO DE AUTO-TAXIS DEL AYUNTAMIENTO DE SAN JAVIER (EXP. 5C20PP0000011)

1. ANTECEDENTES

Las tarifas en vigor fueron aprobadas por Orden de 23 de octubre de 2014 de la Consejería de Industria, Turismo Empresa e Innovación (BORM núm. 256 de 05/11/2014) y Orden de corrección de error (BORM núm. 269 de 21/11/2014). La revisión de tarifas se produce a petición de la Asociación Unión Radio Taxi Mar Menor, con fecha de registro de entrada en el Ayuntamiento de San Javier de 23.01.14, con el argumento de que *“según el Instituto Nacional de Estadística referido al sector del transporte público interurbano en la que está incluida la actividad de transporte por Auto taxi se ha producido un incremento del Índice de Precios al Consumo del 4,7% debido principalmente al encarecimiento del combustible y repuestos, en el periodo comprendido entre agosto de 2012, fecha que fueron revisadas por última vez las tarifas y el mes de agosto de 2013, e incrementadas las tarifas en toda la Región de Murcia a excepción del Municipio de San Javier, ya que la última subida en nuestro municipio tuvo su origen con la petición hecha en el 2011, con lo cual llevamos dos años con las tarifas más bajas de toda la Región.”*

2. PLANTEAMIENTO GENERAL

Con fecha de entrada en el registro electrónico único de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, de 14/12/2020, el Ayuntamiento de San Javier solicita la aprobación de nuevas tarifas del servicio de transporte urbano de viajeros en automóviles ligeros de alquiler con conductor o auto-taxis (aprobadas por acuerdo del Ayuntamiento Pleno en sesión del día 12/11/2020). La revisión de tarifas se produce a petición de la Unión Radio Taxi Mar Menor de San Javier demandado la equiparación de las tarifas vigentes, a las del Ayuntamiento de Murcia aprobadas por Orden de la Consejería de Industria, Turismo Empresa e Innovación de 23 de octubre de 2014 (BORM núm. 256 de 05/11/2014) y Orden de corrección de error (BORM núm. 269 de 21/11/2014). Equivocadamente, el acuerdo de Pleno omite señalar la anterior corrección de error, aprobando también la tarifa de “kilómetro en carretera”, de competencia exclusiva de la Dirección General de Movilidad y Litoral de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

Así pues, las tarifas propuestas son las siguientes:





Cuadro 1
Tarifa del servicio de auto-taxis
Ayuntamiento de San Javier

Concepto tarifario	Tarifa (euros)
TARIFA DIURNA (de 7 a 22 horas)	
Bajada de bandera	2,40
Hora de parada	19,89
Kilómetro recorrido	0,97
TARIFA NOCTURNA, FINES DE SEMANA Y FESTIVOS (de 22 a 7,00 horas)	
Bajada de bandera	2,99
Hora de parada	25,09
Kilómetro recorrido	1,22
SUPLEMENTOS	
Servicio de recogida en estación autobús, ferrocarril y puerto	1,30
Servicio de recogida en aeropuerto	3,60
Maletas y bultos (excepto sillas de ruedas o elementos de ayuda a las personas de movilidad reducida)	0,60
Animales de compañía, excepto perros guía	1,30
Nochebuena y Nochevieja (desde las 20,00 horas del día de Nochebuena o Nochevieja a las 08,00 horas del día siguiente)	3,50

La aplicación de las tarifas será conforme a las consideraciones siguientes:

- Todos los conceptos, a excepción de los suplementos, serán incluidos en el contador taxímetro, de modo que este marque la cantidad exacta a abonar por el usuario, con la excepción indicada.
- La bajada de bandera se diferenciará en el visor del taxímetro en el momento de la subida del usuario al vehículo, en el caso de subirse en paradas o en circulación.
- Las presentes tarifas son de aplicación a los transportes que se realicen dentro del casco urbano, no a los transportes que se realicen fuera del municipio o a los interurbanos.
- Estas tarifas tienen un carácter de máximas, no pudiendo los taxis, con licencia en nuestro municipio, cobrar tarifas de importe superior.





3. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL SERVICIO

El servicio de auto-taxi en el municipio de San Javier reúne unas condiciones de trabajo singulares: por un lado, es una zona turística al comprender su término municipal parte de La Manga, así como Santiago de la Ribera; y, de otro, contaba con un aeropuerto cuyo tráfico comercial queda interrumpido, el 14 de enero de 2019, tras la inauguración del aeropuerto internacional de Corvera. Esto hacía que el sector del taxi mantuviera durante todo el año unos servicios mínimos, que aumentan de modo considerable en la temporada de verano.

El servicio se presta mediante un total de 18 vehículos predominan los modelos Mercedes serie C y Opel Omega.

El número de días trabajados al año se estima en 274 (dedican 64 días al descanso semanal y vacaciones y 27 días a reparaciones y cambios de filtros). Los 274 días computados de trabajo no son considerados iguales a efectos de los servicios prestados y número de horas dedicadas. Así, en temporada alta (I de junio a 30 de septiembre) trabajan unos 122 días con una jornada de 16 horas al día, realizando 19 servicios diarios. En la temporada media (Semana Santa y Navidad) que dura 25 días, durante una jornada laboral de 8 horas diarias, realizan unos 8 servicios. En temporada baja (abarca los 127 días restantes) efectúan unas jornadas diarias de 8 horas para prestar unos 5 servicios. Las horas trabajadas al año ascienden a 3.562 y el número de servicios prestados alcanzan los 3.836 anuales. Ello significa que por término medio realizan una jornada de 13 horas diarias y prestan unos 14 servicios diarios.

De los 60.000 kilómetros recorridos anualmente casi el 72 por 100 se corresponden con servicios interurbanos, es decir, unos 43.000 kms.; el resto, 17.000 kms. son servicios urbanos de los que un 50 por 100, o sea 8.500 kms., los vehículos están ocupados. De aquí se desprende una conclusión importante que luego tiene su reflejo correspondiente en la cuenta de explotación: el servicio de auto-taxi de San Javier tiene un marcado carácter interurbano.

A continuación se relaciona la delimitación del circuito urbano a efectos de la aplicación de la tarifa de auto-taxi, aprobado por acuerdo del Ayuntamiento Pleno en sesión de 30 de marzo de 1994:

Punto 1. Carretera N-332 con dirección a San Pedro del Pinatar, a la altura del matadero municipal.

Punto 2. Carretera San Javier-Murcia (por Sucina) a la altura del cementerio.





Punto 3. Carretera C-3319 con dirección a Murcia (por Balsicas) a la altura del camping Andrómeda.

Punto 4. Carretera de San Javier hacia la Pedanía de Roda, a la altura del camping Andrómeda.

Punto 5. Carretera N-332 con dirección a Cartagena, a la altura del almacén agrícola de la Caja de Ahorros del Mediterráneo.

Punto 6. Carretera de Santiago de La Ribera hacia Los Alcázares, a la altura de la entrada-salida del aeropuerto.

Punto 7. Carretera de Santiago de La Ribera por la costa hacia San Pedro del Pinatar, a la altura del límite entre los municipios de San Javier y San Pedro del Pinatar.

Punto 8. Carretera de la "Ciudad del Aire" hacia el cruce con la N-332 a la altura de las últimas viviendas de la urbanización Los Pozuelos.

Punto 9. Vía de acceso a la pedanía de "El Mirador" desde la carretera San Javier-Murcia (por Sucina), a la altura del almacén agrícola de Hortamira.

Punto 10. Vía de acceso a la pedanía de "El Mirador" a la altura del almacén agrícola "El Dulze".

Punto 11. Carretera de "El Mirador" hacia "Siete Higueras" a la altura del pub Albatros.

4. COMENTARIOS A LA CUENTA DE EXPLOTACIÓN

Los datos que se aportan a continuación proceden del estudio económico realizado por los servicios técnicos de la Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia (CROEM), en el mes de julio de 2014, con la denominación genérica de "Estudio económico para la actualización de tarifas del taxi en 2014", informe al que se adhieren los entres asociativos del taxi alcantarilleros. Seguidamente, se recogen los datos comparativos, referidos a 2014, con respecto a los del propio sector del taxi que figuran en el expediente 32/14, de una teórica cuenta de explotación a nivel regional, que sirve de justificación de las tarifas solicitadas. El referido estudio llega a las conclusiones siguientes:

1. El sector del taxi no es ajeno a la profunda crisis económica vivida por la Región de Murcia en los últimos años, caracterizada por una importante minoración de la demanda de bienes y servicios que no son de primera necesidad, como es el caso de este sector.





2. La situación de la actividad del transporte profesional de viajeros se encuentra condicionada por la estructura de gastos e ingresos del modo siguiente:

Primero. Los gastos, en los últimos años siguen una trayectoria ascendente como consecuencia del encarecimiento de muchos de los consumos intermedios del sector a tasas ciertamente elevadas.

Segundo. Los ingresos, aumentan moderadamente, aunque a costa de incrementar extraordinariamente las jornadas laborales para poder hacer frente a la menor demanda. En esta evolución confluye el considerable aumento del número de kilómetros realizados sin pasajeros a bordo y el descenso del número de carreras por hora, entre otros factores.

3. El aumento de ingresos se sustenta más en el aumento del número de trabajadores asalariados que en el incremento de los ingresos de los trabajadores autónomos. Se estrecha el margen de beneficio de los taxistas hasta niveles que hacen poco sostenible la situación. En concreto, las tarifas vigentes generan unos ingresos de unos 15.000 euros por profesional autónomo, lo que supone casi el 75 por 100 de la ganancia media de un trabajador de cualquier sector no agrario de Murcia. Esto también se pone de manifiesto si se toma como indicador diferencial la ganancia por hora normal de trabajo entre un trabajador medio y un taxista autónomo.

4. El objetivo del estudio es determinar una nueva estructura tarifaria que *“permita eliminar conceptos como la “carrera mínima”, que no suponga un alza significativa del precio satisfecho por el usuario, pero que al mismo tiempo tampoco suponga un grave perjuicio para los ingresos de un sector ya muy mermado.”* Se invita a no prestar una especial atención al incremento relativo de las tarifas por la desaparición del concepto tarifario de “carrera mínima” quedando el precio resultante de la “bajada de bandera” más próximo al *“servicio efectivamente consumido”*. Los suplementos se revisan tras permanecer siete años invariables.

4.1 GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Entre los principales costes de explotación del servicio en 2014, destacan los siguientes (cuadro 2):

□ **Aprovisionamiento** (15,83 por 100)

Combustible (15,83 por 100)

El principal aprovisionamiento de los auto-taxis es el combustible diferenciando los recorridos en ciudad y los de carretera que efectúan unos consumos medios reales, respectivamente, de 10 y 7,2 litros cada 100 kilómetros. Los datos del estudio se adaptan a las peculiaridades del kilometraje de los taxistas en el ámbito municipal (urbanos de 32150 pasan a 36.000; interurbanos de





11.100 pasan a 7.500), en tanto que el precio del combustible ahora se fija en 1,34 eur/litro. En 2014, según el nuevo informe la partida aumenta un 2,37 por 100 debido al mayor kilometraje realizado tanto en recorridos urbanos como interurbanos, si bien el estudio aclara que el *“kilometraje se ha incrementado en los últimos dos años, si bien este avance se explica por los kilómetros en vacío derivados del trayecto de vuelta sin pasajeros. Este aumento se da fundamentalmente en el transporte urbano, aunque también afectó a los trayectos en carretera.”* También se indica sobre los gastos de combustible que las *“tasas de consumo han mantenido una cierta estabilidad y el precio del gasóleo experimentado un ligero descenso, tal y como queda reflejado en la tabla. Aunque la incertidumbre que caracteriza el precio de carburantes y combustibles aconseja realizar una previsión prudente para toda la anualidad.”*

❑ **Servicios exteriores** (23,63 por 100)

Reparación y conservación (12,19 por 100)

Los gastos más importantes de esta partida están representados por el coste de reparación y conservación de los auto-taxis. Inicialmente se estima que esta partida representa un coste de 0,096 euro./km. recorrido, coste medio por kilómetro para vehículos corrientes que incluye los precios de algunos repuestos como neumáticos, aceite, reparaciones, revisiones, etc.. En 2014, con el estudio revisado, la partida aumenta un 3,72 por 100 por el mayor kilometraje realizado hasta situarse su coste en 0,099 euro./km.

Primas de seguros (4,68 por 100)

En 2014, en el estudio revisado, el gasto de seguros tanto obligatorio como voluntario del vehículo disminuye un 12,50 por 100.

Otros (6,76 por 100)

Completa este capítulo un conjunto de costes como mantenimiento del taxi en un garaje alquilado, gestión, revisión de taxímetros, inspección de los vehículos (5 en 4 años) y servicio Radio Taxi. Son tenidos en cuenta los datos aportados por el propio sector del taxi. En 2014, con el estudio revisado, la partida aumenta un 2,79 por 100 por el mayor coste de los servicios prestados por Radio Taxi Murcia.

❑ **Tributos** (2,07 por 100)

Comprende el impuesto municipal de circulación, el cálculo de los módulos de IVA e IRPF y que pagan todos los empresarios acogidos a módulos con o sin asalariados. Se dan como aceptables los datos aportados por el informe económico del sector. En 2014, con el estudio revisado, la partida aumenta un 0,45 por 100.





□ **Personal** (36,74 por 100)

El estudio inicial de los taxistas toma en consideración que el 82,47 por 100 de los vehículos son conducidos por autónomos (en total, 287) y el 17,53 por 100 restante por asalariados (en total, 61). En ambos casos se considera el sueldo similar al establecido para un conductor en el convenio colectivo del transporte urbano regular de cercanías, además en la remuneración de los autónomos toma en cuenta un sobresalario equivalente al 40 por 100 del salario base cada uno.

Con el nuevo estudio se toman los gastos de personal siguientes:

- “- En los asalariados se utiliza el salario base que marca el convenio de transportes urbanos, y las cotizaciones a la Seguridad Social que con cargo a estos empleados se realizan.*
- En los autónomos se utiliza las cotizaciones que estos realizan al régimen de autónomos, sin asignárseles salario dado que las cantidades que el autónomo retire para su economía familiar formarán parte de los beneficios de la actividad empresarial.”*

En 2014, con el estudio revisado, la partida disminuye un 17,04 por 100.

□ **Financieros** (1,68 por 100)

El coste financiero del valor del vehículo cuyo pago es aplazado genera unos intereses. Se toma en cuenta el dato aportado por el sector del taxi. El estudio fija un tipo de interés equivalente al interés legal más dos puntos, en este caso del 5 por 100. En 2014, con el estudio revisado, la partida disminuye un 7,11 por 100.

□ **Amortizaciones** (12,43 por 100)

El gasto de amortización es el segundo gasto de importancia tras el de personal, comprende el gasto de depreciación del vehículo siendo tomado como referencia el valor de mercado del Renault Laguna 1.9 D 130 CV, el Peugeot 407 (406) Hdi/110 SR, Opel Vectra 1.9 CDTI y Mercedes C220 y E280, el precio medio de estos vehículos descontado el Impuesto sobre el Valor Añadido (21%) y el impuesto de circulación (12% para cilindradas superiores a 2.000 cc en diesel, y 1.600 cc en gasolina, y 7% en cilindradas inferiores). La media simple de estos cuatro modelos supone un coste de 19.104,6 euros. El precio neto se obtiene restando del valor de adquisición el valor residual equivalente a un 15 por 100 del valor de adquisición (2.866 euros) tras un período de 4 años de vida útil. En 2014, con el nuevo estudio, la partida disminuye un 1,00 por 100.





□ **Retribución de recursos propios y ajenos (7,61 por 100)**

El beneficio de explotación equivale al resultado que se obtiene como diferencia entre ingresos y gastos. En 2014, la partida aumenta un 202,88 por 100.

4.2 INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Según se afirma en el estudio realizado por la CROEM los ingresos están muy afectados por la importante minoración de la demanda de los servicios de taxi en la ciudad de Murcia, por los motivos siguientes: primero, descenso de la renta disponible de los hogares murcianos desde el inicio de la crisis; y, segundo, aumento de la competencia desleal realizada por conductores no profesionales que tampoco contribuye a mejorar el uso del taxi por parte de los ciudadanos. Todo ello tiene como consecuencia la reducción del uso del taxi, ampliación de la jornada laboral de los taxistas para evitar una pérdida aún mayor de su renta disponible, llegando con cierta frecuencia a realizar jornadas de trabajo de quince horas diarias. A su vez la menor rotación de clientes conlleva una menor ocupación de los vehículos y un incremento de los kilómetros recorridos “en vacío” a fin de intentar captar viajeros. El número de carreras se mantienen en unas 13 diarias.

Los ingresos previstos por tarifas diurnas comprende conceptos diversos: bajada de bandera, kilómetro recorrido urbano y en carretera, hora de espera y suplementos. Los conceptos tarifarios aprobados son los siguientes:

i) *Bajada de bandera* (19,15 por 100). El importe fijado regula una distancia de 1.800 metros o 5 minutos de iniciado el recorrido antes de que el taxímetro comience a marcar. Se estiman 13 servicios diarios durante 274 días operativos al año. El nuevo informe presentado, mantiene el número de 13 servicios diarios si bien durante 273 días. Al respecto, el apartado noveno del acuerdo de la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Murcia de 30.07.14 señala que “*en los estudios económicos elaborados por el departamento económico de la CROEM, el n° de carreras medias diarias, son actualmente de 13 y no de 17 como “convencionalmente” se venía manteniendo en los estudios económicos desde hace quince años.*” En 2014, la partida aumenta un 29,96 por 100.

ii) *Carrera mínima* (11,59 por 100). Este concepto tarifario sirve para compensar los gastos fijos del vehículo en aquellos recorridos de escaso trayecto, en los que el aparato taxímetro no llega a marcar internamente esa cantidad. Hasta ahora se estimaban unos 4 servicios diarios, durante 274 días operativos al año. En el nuevo informe el concepto tarifario desaparece.

iii) *Por hora de parada* (11,94 por 100). La tarifa horaria entra en vigor siempre que el vehículo deja de estar en movimiento, bien sea por parar en un





semáforo o porque el cliente solicita que se le espere para continuar el servicio. Este tiempo supone por término medio unos 45 minutos por día trabajado. Con el nuevo estudio, se ajusta el tiempo a una hora diaria. En 2014, la partida aumenta un 32,85 por 100.

iv) *Kilómetros recorridos* (55,54 por 100). De los 43.250 km anuales que por término medio efectúa un taxi, estiman que los vehículos suelen realizar unos 32.150 km de recorrido urbano (de los que el 45 por 100 está ocupado) y 11.100 km interurbano (de los que el 80 por 100 está ocupado). Indicar que la tarifa vigente de los recorridos interurbanos es de 0,56 euros por kilómetro recorrido o fracción, aprobada en la Orden de 26 de febrero de 2013 de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio por la que se establecen tarifas máximas oficiales, impuestos incluidos, para los servicios interurbanos de transporte público de viajeros en vehículos de menos de diez plazas incluido el conductor (vehículos provistos de autorización documentada en tarjeta de la clase VT que se desarrollen íntegramente en la Región de Murcia o tengan su origen en ella) y se determina el procedimiento para su revisión (BORM, nº 59 de 12.03.13). En 2014, la partida aumenta un 18,73 por 100.

v) *Suplementos* (1,78 por 100)

El informe de CROEM realiza por primera vez una estimación de la valoración económica de lo que supone para el sector del taxi los suplementos, del modo siguiente:

- *Recogida en estación de autobús, ferrocarril y puerto* (0,52 por 100), se realizan cuatro servicios semanales
- *Recogida en aeropuerto* (0,47 por 100), se realiza un servicio semanal.
- *Maletas y bultos* (0,53 por 100), se realizan diez servicios semanales.
- *Animales de compañía* (0,26 por 100), se realizan dos servicios semanales.
- *Nochebuena y Nochevieja*, se realizan 5 servicios anuales.

En definitiva, como se puede comprobar en el Cuadro 2, la cuenta de explotación del servicio del auto-taxi arroja en términos económicos, en 2014, un resultado equilibrado en ambos casos, es decir, conforme a los datos aportados por el propio sector del taxi en el pasado mes de mayo y también con los que resultan del informe del mes de julio de los servicios técnicos de la CROEM, si bien en el segundo caso el taxista obtiene una mayor retribución o “*beneficios de la actividad empresarial*”, tal como lo expresa el referido informe cuando argumenta que al colectivo mayoritario de los taxistas autónomos no se les asigna un salario por considerar que “*las cantidades que el autónomo retire para su economía familiar formarán parte de los beneficios de la actividad empresarial.*” En este nuevo contexto tarifario la desaparición de los ingresos procedentes de la “carrera mínima” que representan un 11,59 por 100 de los ingresos brutos del sector en la actualidad, se compensan en parte con los obtenidos con la “bajada de bandera”. No obstante, conviene poner de relieve





que a pesar del aumento notable que experimenta el concepto tarifario de “bajada de bandera” (30,43 por 100), los taxistas dejarán de percibir en relación a las tarifas vigentes unos dos mil euros anuales, que se verán compensados, presuntamente, por las regularizaciones que el nuevo informe introduce en cuanto a kilómetros realizados, urbanos e interurbanos, grado de ocupación prevista, mayor tiempo de espera y de los suplementos.

Por todo lo dicho, considero que la solicitud del Ayuntamiento de San Javier de revisar las tarifas del servicio de auto-taxis con contador taxímetro, de cumplirse las previsiones de variación de costes e ingresos del servicio, se halla justificada, cumpliendo así con el artículo 7 del Decreto 2.695/1977, de 28 de octubre, sobre medidas relativas a la política de precios, por lo que la informo favorablemente.

JEFATURA DE SECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA
Y COMERCIO INTERIOR

(Documento fechado y firmado digitalmente al margen)

Joaquín Gris Martínez





CUADRO 2
REGIÓN DE MURCIA
CUENTA DE EXPLOTACION UNIFICADA DEL SERVICIO DE AUTO-TAXIS, 2014

CONCEPTO	SECTOR TAXI	CROEM	VARIACIÓN %
1.- GASTOS	34.223	37.436	9,39
1.1.- APROVISIONAMIENTO	5.419	5.548	2,37
Combustible	5.419	5.548	2,37
Otros	0	0	
1.2.- SERVICIOS EXTERIORES	8.086	8.106	0,25
Reparación y conservación	4.172	4.327	3,72
Primas de seguros	1.600	1.400	-12,50
Servicios bancarios	0	0	
Otros	2.314	2.379	2,79
1.3.- TRIBUTOS	708	711	0,45
1.4.- PERSONAL	12.575	10.433	-17,04
Sueldos y salarios	12.575	10.433	-17,04
Seguridad Social			
Otros			
1.5.- FINANCIEROS	574	534	-7,11
1.6.- AMORTIZACIONES	4.255	4.212	-1,00
1.7.- PROVISIONES	0	0	
1.8.- RETRIB. DE RECURSOS PROPIOS Y AJENOS, INVERSIONES	2.606	7.893	202,88
2.- INGRESOS	34.224	37.436	9,39
2.1.- TARIFARIOS	33.615	36.514	8,62
Bajada de bandera	6.554	8.518	29,96
Carrera mínima	3.968	0	-100,00
Por hora de parada	4.087	5.430	32,85
Por kilometraje:	19.006	22.566	18,73
a) Urbanos	14.033	19.206	36,86
b) En carretera	4.973	3.360	-32,43
2.2.- NO TARIFARIOS (SUPLEMENTOS).....	608	922	51,59
Recogida en estación autobús, ferrocarril y puerto	177	270	52,94
Servicio de recogida en aeropuerto	161	187	16,13
Maletas y bultos	182	312	71,43
Animales de compañía	88	135	52,94
Nochebueba y Nochevieja		18	
3.- RESULTADO	0	0	

