

ESTUDIO COMPLETO SOBRE EL TRANSPORTE EN AUTO-TAXI EN EL MUNICIPIO DE BENALMÁDENA



JULIO 2018



ÍNDICE

	Pág.
1. INTRODUCCIÓN	4
2. METODOLOGÍA EMPLEADA.....	6
3. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO	7
3.1 Población	7
3.2 Motorización.....	12
3.3 Empleo.....	15
4. SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BENALMÁDENA	18
4.1 Bus Urbano	18
4.2 Bus Interurbano	20
4.3 Cercanías.....	21
4.4 Servicio de Taxi	22
5. ORDENANZA DEL TAXI	27
5.1 Título I: objeto y definiciones	27
5.2 Título II: Títulos Habilitantes	28
5.3 Título III: Prestación de los servicios	32
5.4 Título IV: Régimen Tarifario	34
5.5 Título V: Régimen sancionador y de inspección	34
6. TRABAJO DE CAMPO	36
6.1 Entrevistas con los actores implicados	36
6.2 Aforos en paradas.....	45
6.3 Aforo Inventario	65
7. BENCHMARKING	69
7.1 Comparativa de población.....	70
7.2 Estudio Comparativo del Taxi	73
8. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL TAXI. ANÁLISIS DAFO	75
8.1 Evolución del número de licencias.....	75
8.2 Diagnóstico de la situación del taxi. Análisis DAFO	78
9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	82

TABLAS

<i>Tabla 1: Población municipio, provincia y comunidad autónoma.</i>	7
<i>Tabla 2: Crecimiento porcentual de la población municipio, provincia y comunidad autónoma.</i>	8
<i>Tabla 3: Población por núcleos de Benalmádena.</i>	11
<i>Tabla 4: Vehículos por tipología en Benalmádena.</i>	12
<i>Tabla 5: Crecimiento porcentual de turismos en Benalmádena.</i>	13
<i>Tabla 6: Índice de motorización en Benalmádena.</i>	14
<i>Tabla 7: Evolución de contratos realizados por sector en Benalmádena.</i>	15
<i>Tabla 8: Contratos realizados por sector en 2017 en Benalmádena.</i>	16
<i>Tabla 9: Media anual de parados en Benalmádena.</i>	17
<i>Tabla 10: Precios del Bus Urbano Benalmádena.</i>	20
<i>Tabla 11: Líneas interurbanas de bus de Benalmádena.</i>	20
<i>Tabla 12: Precios de cercanías de Málaga.</i>	22
<i>Tabla 13: Tarifas taxi Benalmádena.</i>	23
<i>Tabla 14: Paradas de Taxi de Benalmádena.</i>	25
<i>Tabla 15: Numero de Servicios diarios por turno y temporada.</i>	40
<i>Tabla 16: Resultados Aforos en estación de Cercanías.</i>	53
<i>Tabla 17: Espera media diaria en estación de Cercanías.</i>	54
<i>Tabla 18: Ocupación en estación de Cercanías.</i>	55
<i>Tabla 19: Ocupación media en estación de Cercanías.</i>	56
<i>Tabla 20: Resultados Aforos en Plaza Solymar.</i>	57
<i>Tabla 21: Tiempo medio de espera en Plaza Solymar.</i>	58
<i>Tabla 22: Ocupación en parada Plaza Solymar.</i>	59
<i>Tabla 23: Ocupación media en Plaza Solymar.</i>	59
<i>Tabla 24: Resultados aforo en Puerto Marina.</i>	61
<i>Tabla 25: Tiempo medio de espera en Puerto Marina.</i>	62
<i>Tabla 26: Ocupación de para Puerto Marina.</i>	63
<i>Tabla 27: Ocupación media parada en Puerto Marina.</i>	64
<i>Tabla 28: Aforo inventario de las paradas de taxi de Benalmádena.</i>	66
<i>Tabla 29: Municipios con mayor número de pernoctaciones de España. 2017.</i>	69
<i>Tabla 30: Crecimiento poblacional de los municipios a comparar.</i>	71
<i>Tabla 31: Número y porcentaje de Población flotante en los municipios a comparar.</i>	72
<i>Tabla 32: Comparativa de los ratios de licencias de taxis de los municipios a comparar.</i>	73
<i>Tabla 33: Licencias obtenidas con la relación población y ratio fijado en la ordenanza.</i>	75
<i>Tabla 34: Ratios obtenidos con la relación población y Licencias actuales.</i>	77
<i>Tabla 35: DAFO.</i>	81

FIGURAS

Figura 1: Crecimiento de la población en Benalmádena	8
Figura 2: Crecimiento medio anual de Municipio, Provincia y comunidad	9
Figura 3: Pirámide poblacional	10
Figura 4: Distribución de población por Núcleos urbanos	11
Figura 5: Reparto por tipología de los vehículos en Benalmádena	12
Figura 6: Crecimiento anual del número de turismos en Benalmádena	13
Figura 7: Índice de Motorización.....	14
Figura 8: Distribución por sector de los contratos	16
Figura 9: Evolución del número de parados en Benalmádena	17
Figura 10: Ruta de la línea M-103	18
Figura 11: Ruta del línea nocturna M-105.....	19
Figura 12: Esquema del C1 de cercanías	21
Figura 13: Información tarifaria Asociación Local de Radio Taxi de Benalmádena.....	24
Figura 14: Localización de paradas de Taxi de Benalmádena.....	25
Figura 15: Situación del Aforo 1	46
Figura 16: Localización del Aforador en el Aforo 1	47
Figura 17: Vista desde el punto de Aforo 1	47
Figura 18: Situación del Aforo 2	48
Figura 19: Localización del aforador en el Aforo 2.....	48
Figura 20: Vista del Aforo 2	49
Figura 21: Situación del Aforo 3	49
Figura 22: Localización del aforador en el Aforo 3.....	50
Figura 23: Vista del Aforo 3	50
Figura 24: Tiempo de espera medio en el Aforo 1	54
Figura 25: Ocupación media de la parada en el Aforo 1	56
Figura 26: Tiempo de espera medio en el Aforo 2.....	58
Figura 27: Ocupación media en el Aforo 2	60
Figura 28: Tiempo de espera medio en el Aforo 3.....	62
Figura 29: Ocupación media en el Aforo 3	64
Figura 30: Aforo inventario de paradas analizadas.....	68
Figura 31: Número y porcentaje de Población flotante en los municipios a comparar.....	72
Figura 32: Ratios de licencias de taxis de los municipios a comparar.....	74
Figura 33: Evolución de las licencias y la población con ratio 1,8	76
Figura 34: Ratios obtenidos con la relación licencias actuales - población	77

1. INTRODUCCIÓN

El municipio de Benalmádena, pese a disponer de una población de 67.245 hab (dato del año 2016) censados, sufre una fuerte variación a lo largo del año en relación a la población real, en la que se añade una población flotante no declarada pero claramente existente, como el efecto turístico que sufre en el periodo estacional del verano, al incluirse dentro de la Costa del Sol como oferta de sol y playa principalmente.

Esta variación hace que las necesidades de transporte en el municipio sean muy variables en función de la temporada del año. Si bien en verano, las necesidades de transporte son máximas para dar servicio a población residente y visitantes, existen otras épocas del año (finales de otoño – invierno) en los que la población y visitantes es muy inferior y las necesidades son otras.

Esta diferencia conlleva que, en el sector del taxi, se pase de un extremo a otro: si bien en verano se detecta una carencia de vehículos que puedan cubrir las necesidades que se presentan, durante la época de invierno, el servicio es mucho menor. Es cierto que el problema del sector del taxi radica en que la oferta no es flexible, al existir una serie de licencias concedidas, y es un valor permanente, que debe hacer frente a todas las situaciones del año. No funciona por ejemplo como un transporte público urbano como el autobús, que simplemente con poner una menor frecuencia de paso o retirar parte de la flota, se adapta perfectamente a las necesidades estacionales.

Por otra parte, está claro que el número de taxis no se puede dimensionar ni para la época de menor uso ni para la de mayor uso, pues en un caso se estaría infra-dimensionando la flota y en el otro, se estaría sobredimensionando. No se puede dimensionar la flota ni para el mes de noviembre (considerado como uno de los meses valle) ni para el mes de agosto (uno de los meses punta). El equilibrio se alcanza con una flota media que, si bien es conector que durante los meses valle tendrán que reducir los ingresos esperados, durante los meses punta se disponga de una flota próxima a las necesidades, ya que, además, el servicio de transporte público es un derecho del ciudadano, y suele ser además una de las imágenes de la ciudad. Cuando se presentan problemas de movilidad y transporte en una ciudad, suele ser criticado por población (residentes y turistas), de forma que el servicio debe ser bueno para que el “boca a boca” no haga debilitar la imagen de ciudad turística que tiene en la actualidad Benalmádena.

Ante esta situación de desequilibrio estacional, diferentes voces han acudido al Ayuntamiento para indicar e informar de aspectos contrapuestos: por una parte, existe una corriente que plantea la necesidad de un mayor número de licencias que permitan dar un servicio más adecuado a la población de los meses de verano, en los cuales se complica el poder disponer de un taxi en algunas franjas del día. En cambio, otras corrientes vienen indicando que, con el alto número de taxis parados en los meses de invierno, la existencia de un mayor número de taxis sería doloso para el sector.

Por todo ello, e Excmo. Ayuntamiento de Benalmádena optó por la contratación de un informe independiente que recogiera la situación actual, que emitiera un diagnóstico que permitiese evaluar si se requiere ampliar o no la flota de taxis actuales en el municipio de Benalmádena.

Tras un proceso de licitación, esta contratación recayó sobre el autor del presente informe, el cual procede a analizar, diagnosticar y recomendar las conclusiones que se han extraído, de forma que sea una herramienta útil para el propio Ayuntamiento a la hora de tomar decisiones sobre la necesidad e idoneidad de ampliar el número de licencias o mantener el número actual.

Por todo ello, se presenta el Informe denominado "*Estudio completo sobre el transporte en auto-taxi en el municipio de Benalmádena*".

Y para que así conste, se redacta en Fuengirola a 17 de julio de 2018.



Fdo. D. David Álvarez Castillo
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Colegiado 17.228

2. **METODOLOGÍA EMPLEADA**

En este primer capítulo se recoge la metodología a emplear en el estudio para llevar a cabo un diagnóstico profundo del servicio de transporte del taxi en el municipio de Benalmádena, que permita posteriormente la toma de decisiones, basado en datos reales.

Así, la metodología empleada se resume en:

- **Análisis socioeconómico:** se lleva a cabo un análisis de las principales variables socioeconómicas del municipio, que permite situar el foco del estudio, conocer más en detalle el comportamiento y caracterización del municipio en aspectos importantes que tienen influencia en la movilidad
- **Movilidad actual:** más allá del comportamiento del vehículo privado, el usuario del taxi suele ser un cliente que emplea el transporte público, motivo por lo cual, se hace un análisis de los principales sistemas de transporte que dispone el municipio en materia de transporte público: bus urbano, bus interurbano y Cercanías
- **Ordenanza del Taxi:** Dirigiendo ya las miradas sobre el propio sistema de transporte en estudio, el taxi, el punto de partida es la Ordenanza del Taxi, el cual es el documento de referencia que gestiona y legisla lo relativo al taxi, por tanto, se lleva a cabo un resumen de los principales aspectos que influyen en el diagnóstico a realizar.
- **Trabajo de campo:** Para obtener datos independientes y de comparación, se ha llevado a cabo una campaña de trabajo de campo, la cual ha constado de una serie de entrevistas a los principales actores implicados (Ayuntamiento, Patronal y asalariados), así como una serie de aforos en las paradas que permita evaluar el nivel de ocupación en paradas y su rotación.
- **Benchmarking:** En este punto se procede a realizar el análisis de lo que sucede en otras ciudades, con características similares, bien por tamaño poblacional y carácter turístico, sino también en base a otras clasificaciones, como la de las diez ciudades con mayor número de pernoctaciones de España, donde está incluida Benalmádena.
- **Diagnóstico de la situación:** Con toda la información anterior se procede a obtener la fotografía de la situación actual, comparativa con otras ciudades similares, concluyendo en un cuadro DAFO que marque las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del sector del taxi en Benalmádena.
- **Conclusiones y recomendaciones:** En base a todo lo anterior, se procederá a establecer las principales conclusiones que se extraen del estudio y una serie de recomendaciones que permita al Ayuntamiento de Benalmádena llevar a cabo las medidas que crea oportunas.

3. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

El estudio de variables socioeconómicas del municipio, vinculadas a la generación de viajes, se justifica por su aportación de valor explicativo de la movilidad, favoreciendo la comprensión de los desplazamientos que se producen cada día.

Se ha procedido al análisis de las variables Población, Motorización y Empleo en la situación actual y la evolución de dichas variables en los últimos años, con el fin de poder realizar pronósticos de futuro.

3.1 POBLACIÓN

La población es la variable más influyente en la generación de viajes, por ello, el análisis se centra en su evolución en los últimos años, la caracterización de la población por edades, y la densidad poblacional.

Evolución de la población

El estudio de la evolución de la población va a permitir obtener una primera valoración sobre los cambios ocurridos en la movilidad en los últimos años. La tendencia en los últimos años de Benalmádena muestra una estabilización tras un período notable de crecimiento de la población, sufrido durante el periodo 2007-2013, con una pérdida significativa en el año 2014, y una continua recuperación en el siguiente periodo 2015-2017.

A continuación, se presenta la evolución de la población, tanto del municipio de Benalmádena como de Málaga, capital provincial, y la comunidad de Andalucía con objeto de comprobar las diferencias existentes entre ellos y poder observar comparativamente la evolución de la población.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Benalmádena	52.217	55.960	58.854	61.383	63.788	65.965	69.002	66.939	66.598	67.245	68.859
Málaga	1.517.523	1.563.261	1.593.068	1.609.557	1.625.827	1.641.098	1.652.999	1.621.968	1.628.973	1.629.298	1.630.615
Andalucía	8.059.461	8.202.220	8.302.923	8.370.975	8.424.102	8.449.985	8.440.300	8.402.305	8.399.043	8.388.107	8.379.820

Tabla 1: Población municipio, provincia y comunidad autónoma.

Fuente: Elaboración propia con datos del INE

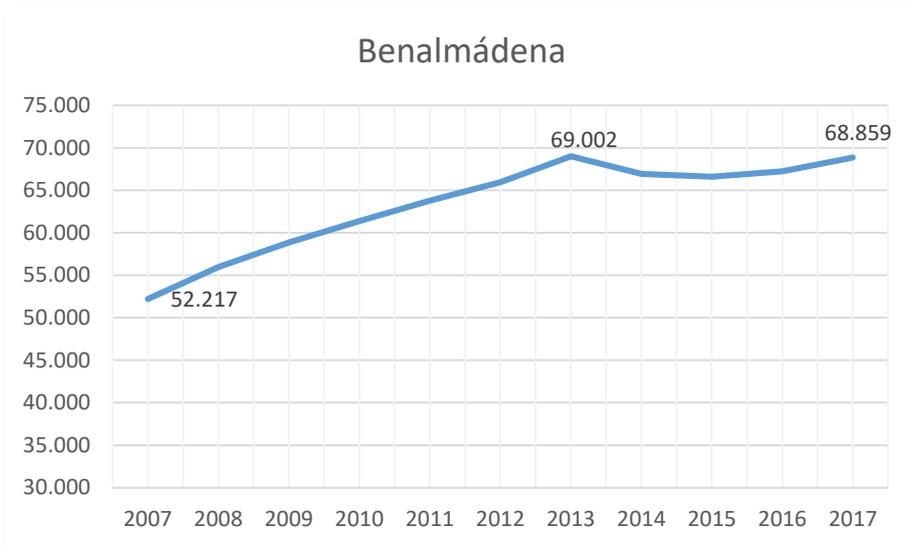


Figura 1: Crecimiento de la población en Benalmádena

Fuente: Elaboración propia datos del INE

La población de Benalmádena es de 68.859 habitantes en el año 2017. En el gráfico anterior puede apreciarse como la tendencia al alza de la población se vio interrumpida a partir del año 2013, en el que se alcanzó el máximo número de efectivos poblacionales, llegando a los 69.002 habitantes. Durante los dos años siguientes se produjo una reducción de población, para a partir del año 2016 iniciar de nuevo la recuperación de la tendencia al alza, situándose en el año pasado cerca del máximo alcanzado en 2013.

El porcentaje de crecimiento medio anual en cada periodo es el que se expone a continuación:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	06 - 17
Benalmádena	7%	5%	4%	4%	3%	4%	-3%	-1%	1%	2%	24%
Málaga	3%	2%	1%	1%	1%	1%	-2%	0,4%	0,02%	0,08%	7%
Andalucía	2%	1%	1%	1%	0,3%	-0,1%	-0,5%	-0,04%	-0,1%	-0,1%	4%

Tabla 2: Crecimiento porcentual de la población municipio, provincia y comunidad autónoma.

Fuente: Elaboración propia

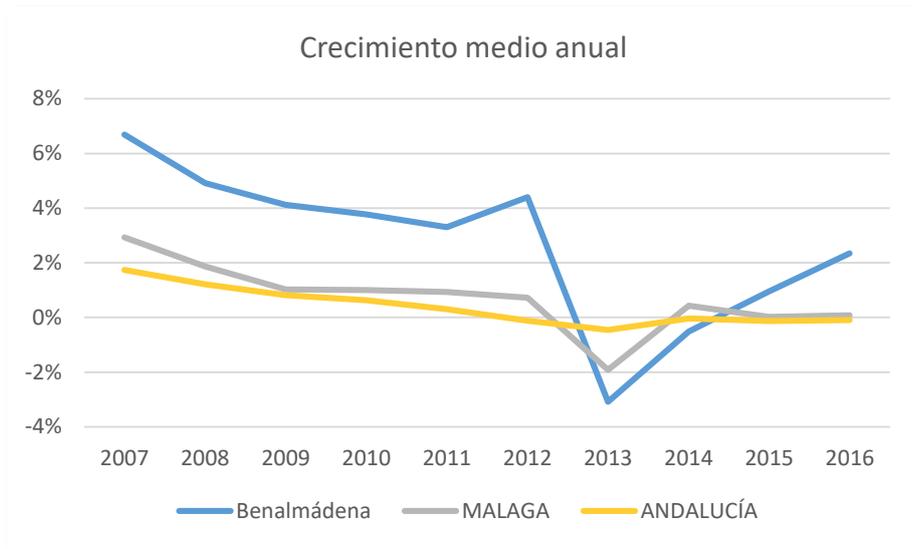


Figura 2: Crecimiento medio anual de Municipio, Provincia y comunidad

Fuente: Elaboración propia datos del INE

En todos los casos se observa la caída producida en el año 2013, en el cual se produce una pérdida global de población, si bien en el caso de Benalmádena es ligeramente superior (al disponer de menor población que los otros dos territorios en comparación) si bien de nuevo se obtiene una recuperación más amplia también.

En resumen, se observa como los crecimientos poblacionales positivos iban en fase de reducción hasta llegar a la caída de población, principalmente debido a la crisis económica que golpeó en las zonas turísticas del país, de la Comunidad Autónoma y, por ende, en la Costa del sol. Una vez superado este bache, se observa un nuevo crecimiento en aumento que permite ser optimistas con el crecimiento positivo, bien cabría la pregunta de hasta dónde puede llegar la capacidad de Benalmádena.

Caracterización por edad

En el presente apartado se analiza a nivel municipal la población según su distribución por edad y sexo. Este tipo de análisis aporta información claramente relacionada con la movilidad.

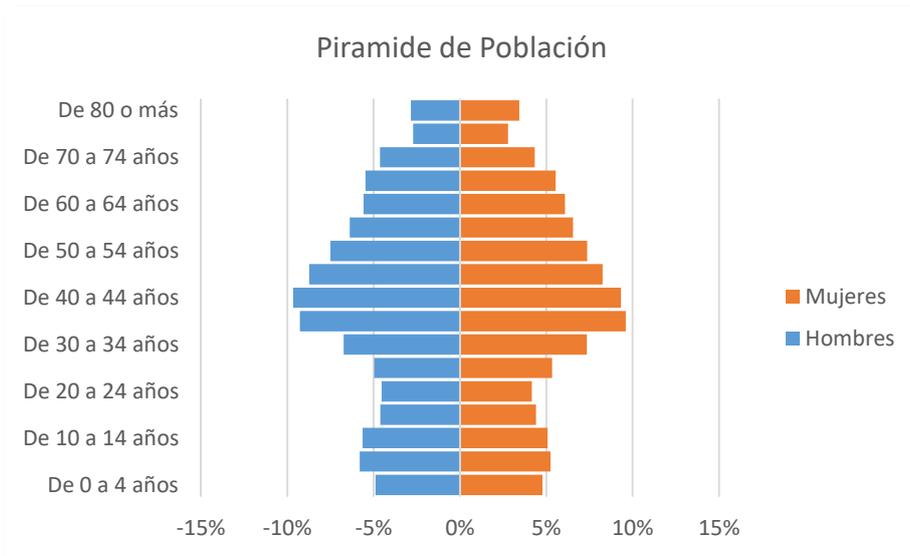


Figura 3: Pirámide poblacional
Fuente: Elaboración propia datos del INE

El análisis de la pirámide poblacional en el año 2017 muestra una situación típica de zonas en proceso de envejecimiento poblacional. La forma que adoptan las mismas, tipo bulbo, muestra un claro predominio de rangos de edad intermedios frente a los representados en la base de la pirámide de edades inferiores, así como los superiores a 65 años, representados en la parte superior, que muestran valores similares a la base. Esta situación, claro indicio de una inversión futura de la estructura piramidal, es un fiel reflejo de esta inversión con un fuerte abultamiento al nivel de las edades intermedias y altas. Este tipo de pirámide poblacional es típica de regiones de países desarrollados.

Respecto al sexo, nos encontramos antes una población equilibrada entre mujeres y hombres, sin grandes diferencias en los rangos de edad.

Población por núcleos

El municipio de Benalmádena cuenta con 8 núcleos de población (según el Instituto de Cartografía integrado de Andalucía). A continuación, se muestra la población de cada núcleo y su porcentaje respecto al total.

	Población 2017	% del total
Arroyo De La Miel-Benalmádena Costa	25.296	74%
Torrequebrada	4.054	12%
Benalmádena Pueblo	2.663	8%

	Población 2017	% del total
Capellanía (La)	697	2%
Carvajal	260	1%
Perla-Torremuelle (La)	799	2%
Santana	159	0,5%
Sierrezuela (La)	706	2%

Tabla 3: Población por núcleos de Benalmádena
Fuente: Elaboración propia con datos de SIMA

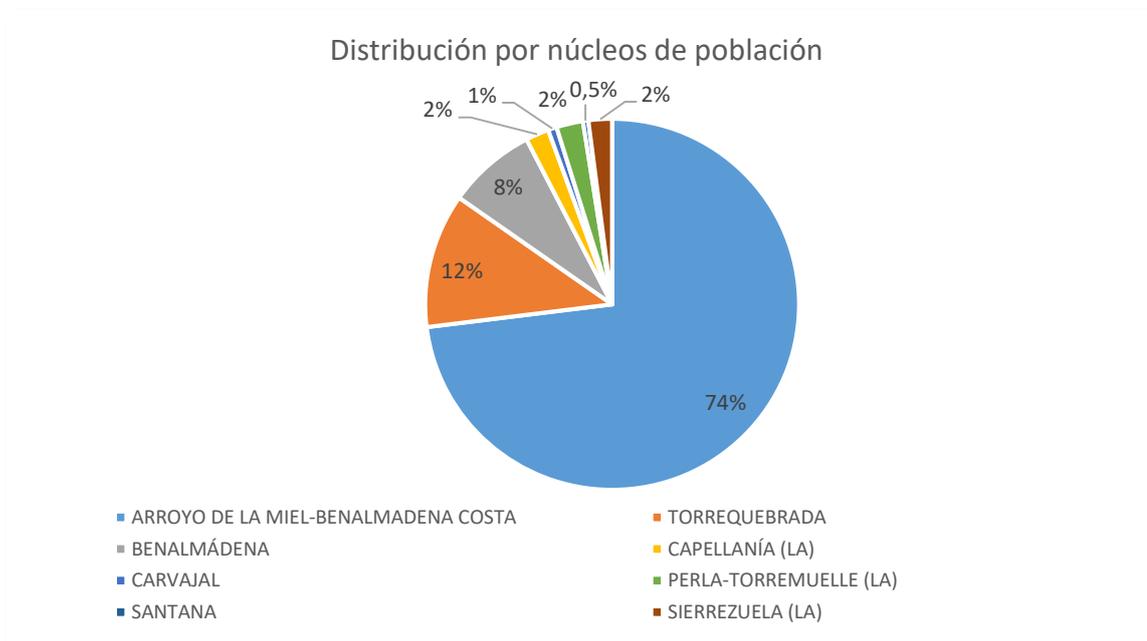


Figura 4: Distribución de población por Núcleos urbanos
Fuente: Elaboración propia datos de SIMA

El núcleo de Benalmádena con mayor población es **Arroyo de la Miel – Benalmádena Costa**, con el 71% de la población. Este núcleo, igualmente, coincide con el ámbito donde se concentra la mayor parte de la actividad económica, en especial la actividad turística.

El segundo núcleo poblacional de interés es Torrequebrada (12%) que coincide con un punto de desarrollo emergente turístico y, con ello, poblacional del municipio. Por último, con un 8% de la población, se sitúa el núcleo de Benalmádena Pueblo, centro histórico y cultural de la ciudad.

3.2 MOTORIZACIÓN

Los índices de motorización tienen un fuerte componente explicativo de la movilidad, para lo que se ha analizado el parque de vehículos, en especial turismos, y el índice de motorización del municipio:

Tipo de vehículo	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Turismos	25.836	26.419	26.210	26.735	27.109	27.559	27.730	28.255	29.032	30.264
Motocicletas	3.169	3.536	3.727	3.966	4.172	4.340	4.508	4.823	5.124	5.485
Furgonetas	4.386	4.394	4.357	4.403	4.337	4.300	4.259	2.224	2.234	2.312
Camiones	0	0	0	0	0	0	0	2.022	2.031	2.035
Autobuses	16	15	17	17	15	14	14	19	19	17
Tractores industriales	9	13	15	15	14	16	12	12	17	14
Ciclomotores	4.106	4.100	3.974	3.884	3.782	3.676	3.577	3.533	3.438	3.403
Remolques	98	2	110	115	110	107	116	116	121	123
Otros vehículos	258	251	282	266	266	292	293	287	296	305
Total	37.878	38.730	38.692	39.401	39.805	40.304	40.509	41.291	42.312	43.958

Tabla 4: Vehículos por tipología en Benalmádena

Fuente: Elaboración propia con datos de SIMA

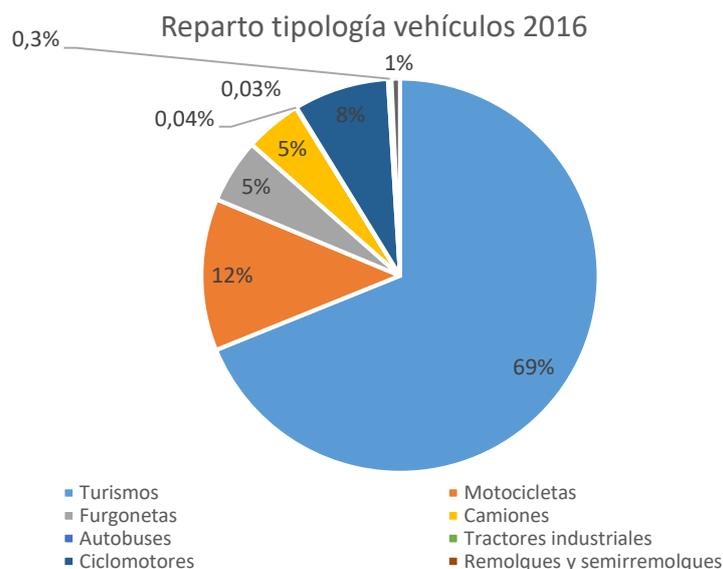


Figura 5: Reparto por tipología de los vehículos en Benalmádena

Fuente: Elaboración propia datos de SIMA

El 69% de los vehículos de municipio del Benalmádena en el año 2016 eran Turismos, seguido de las motocicletas (12%) y Ciclomotores (8%). Este reparto corresponde al habitual en una ciudad española donde predominan los turismos.

Respecto a este grupo mayoritario y de especial interés que son los turismos, analizamos específicamente su crecimiento anual:

TURISMOS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	07 - 16
Crecimiento anual	2%	-1%	2%	1%	2%	1%	2%	3%	4%	15%

Tabla 5: Crecimiento porcentual de turismos en Benalmádena

Fuente: Elaboración propia con datos de SIMA

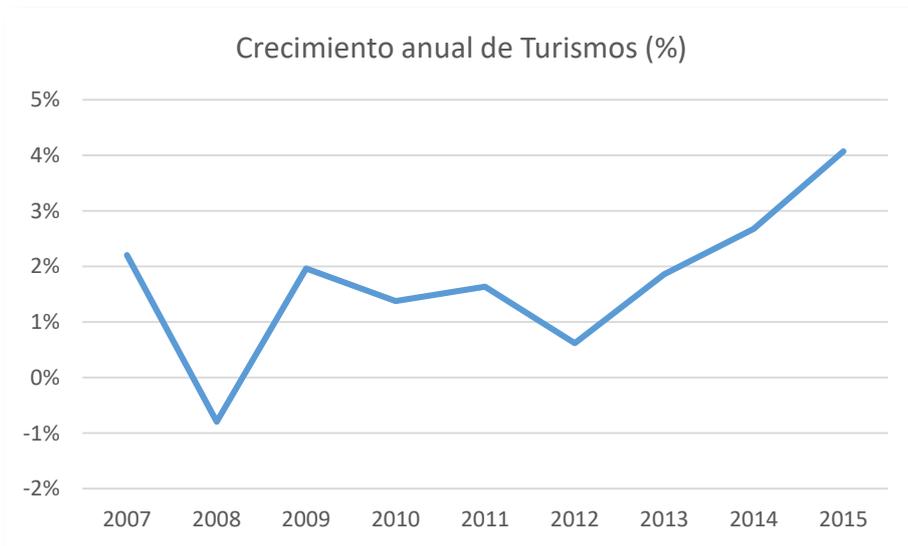


Figura 6: Crecimiento anual del número de turismos en Benalmádena

Fuente: Elaboración propia datos de SIMA

El total de turismos en el año 2007 ascendía a 25.837. En los últimos años (2007 - 2016) ha experimentado un **crecimiento del 15%** alcanzando los **30.264 vehículos**. La tendencia desde el año 2009, donde se registra el último descenso, es al alza, con crecimientos en los años 2014 a 2016 del 3% - 4%.

En cuanto al análisis del índice de motorización realizado, se han estimado los vehículos por cada 1.000 habitantes del municipio y su evolución, obteniendo el siguiente resultado:

Año	VEHÍCULOS		TURISMOS	
	Índice de motorización	Crecimiento anual	Índice de motorización	Crecimiento anual
2007	725	-	495	-
2008	692	-5%	472	-5%
2009	657	-5%	445	-6%
2010	642	-2%	436	-2%
2011	624	-3%	425	-2%
2012	611	-2%	418	-2%
2013	587	-4%	402	-4%
2014	617	5%	422	5%
2015	635	3%	436	3%
2016	654	3%	450	3%

Tabla 6: Índice de motorización en Benalmádena
Fuente: Elaboración propia

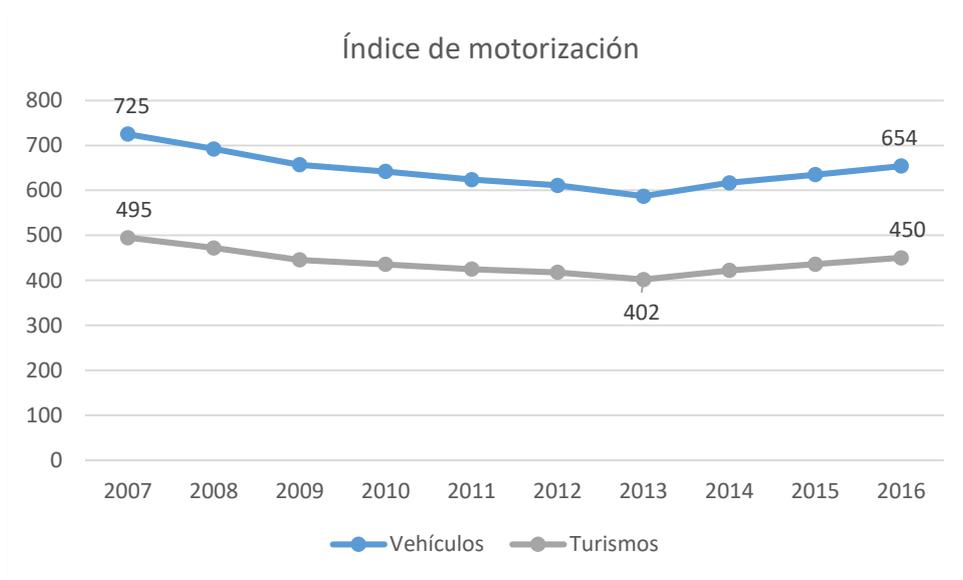


Figura 7: Índice de Motorización
Fuente: Elaboración propia datos de SIMA

El índice de motorización ha sufrido variaciones a lo largo de los últimos 10 años, pasando de 725 a 654 en el caso de los vehículos y de 495 a 450 en el caso de los turismos. Este crecimiento anual, como se muestra en la gráfica, es igual en el total de vehículos como en los turismos, debido a que, estos últimos, suponen un gran porcentaje de vehículos.

La tendencia que se observa es que este índice tienda a estabilizar su crecimiento, en el periodo 2014 a 2016 se mantuvo un crecimiento del 3%.

3.3 EMPLEO

El empleo es otra variable con importante incidencia en la movilidad en tanto que define todos aquellos viajes realizados por motivo trabajo. Por tanto, los contratos por sector, la población ocupada y la población parada nos aportan explicaciones sobre la movilidad del municipio, pero también sobre las características económicas del mismo.

Se ha analizado los indicadores de contratos realizado desde que se tiene constancia de su separación por actividad económica los siguientes resultados:

	Agricultura y Pesca	Industria	Construcción	Servicios	TOTAL
2009	24	205	1.981	17.656	19.866
2010	35	210	1.358	16.959	18.562
2011	30	281	1.286	17.883	19.480
2012	51	176	1.143	17.201	18.571
2013	57	178	1.207	16.943	18.385
2014	77	219	1.295	18.646	20237
2015	126	305	1.331	20.791	22.553
2016	168	420	1.505	23.684	25.777
2017	168	560	1.720	25.806	28.254
Crecimiento 2009-17	86%	63%	-15%	32%	30%

Tabla 7: Evolución de contratos realizados por sector en Benalmádena

Fuente: Elaboración propia con salto de SIMA

El sector que ha sufrido un mayor repunte es la Agricultura y la pesca, elevándose hasta los 168 contratos, seguidos del sector industrial (63%) y del sector servicios con un 36%. La construcción ha sufrido un descenso del 15%, claramente debido a la crisis económica.

El principal sector económico es el relativo a Servicios, con un total de 25.806 contratos en el año 2017, lo que da idea de la importancia y fortaleza que tiene este sector en la economía del municipio. Aun así, se observa en la tendencia histórica como ha tenido un ritmo irregular hasta 2013, con aumentos y caídas en los contratos. Ya a partir del año 2014 se observa un nuevo crecimiento hasta los datos actuales.

Si se analiza el reparto porcentual por tipologías de sector respecto al total se puede observar como el sector predominante es el sector servicios, que genera el 91% de los contratos, por lo tanto, es la base del sistema económico del municipio.

Actividad Económica	Contratos	% del total
Agricultura y Pesca	168	1%
Industria	560	2%
Construcción	1.720	6%
Servicios	25.806	91%
TOTAL	28.254	100%

Tabla 8: Contratos realizados por sector en 2017 en Benalmádena
Fuente: Elaboración propia con salto de SIMA

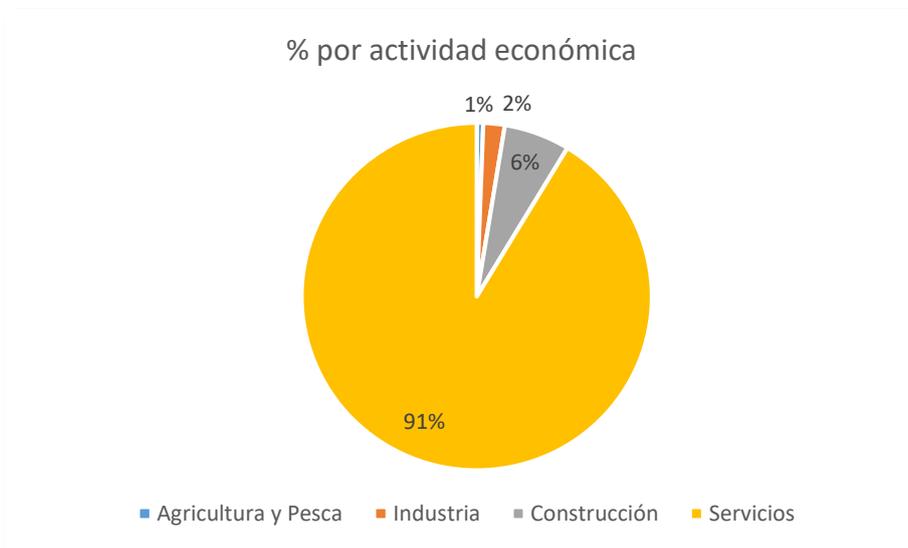


Figura 8: Distribución por sector de los contratos
Fuente: Elaboración propia datos de SIMA

Otro indicador de importancia es el paro registrado, de forma que se ha analizado, en el periodo de 2009 a 2017, la media anual de parados en el municipio:

Año	Número de parados
2009	5.698
2010	6.368
2011	6.813
2012	7.301
2013	7.514

Año	Número de parados
2014	7.052
2015	6.781
2016	6.215
2017	5.690

Tabla 9: Media anual de parados en Benalmádena
Fuente: Elaboración propia con salto de SIMA

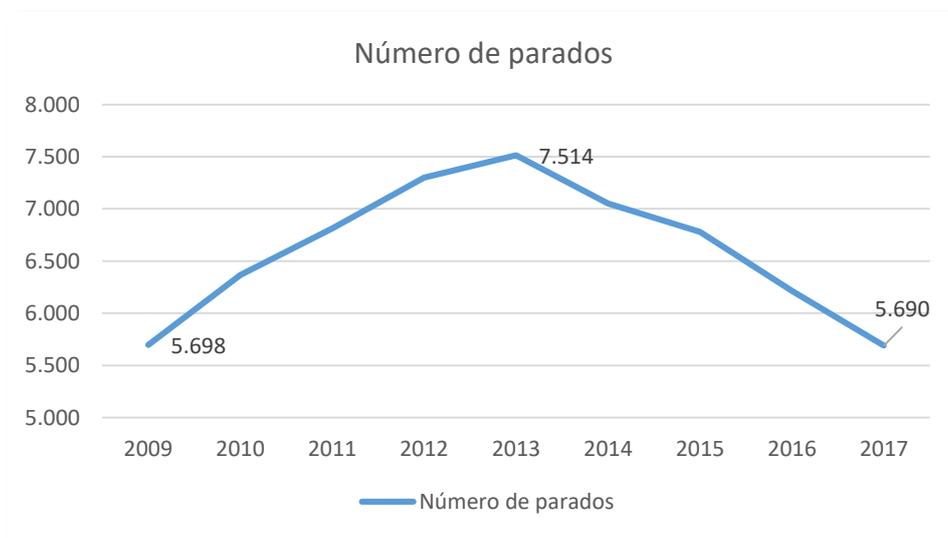


Figura 9: Evolución del número de parados en Benalmádena
Fuente: Elaboración propia datos de SIMA

En el año 2009, promovido por el comienzo de la crisis económica, el paro comienza a ascender hasta el año 2014, donde comienza la recuperación económica, obteniendo datos de paro menores, hasta el último valor de 5.690, del año 2017, incluso que a comienzos de la crisis económica.

Se identifica al municipio de Benalmádena como una economía basada en el sector servicio, que coincide con su carácter de ciudad turística, pero que además se encuentra en plena recuperación económica con una tendencia al alza de los contratos y un descenso afianzado del paro.

4. SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BENALMÁDENA

El municipio de Benalmádena forma parte del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, en el que se integran: el bus urbano e interurbano, el ferrocarril de Cercanías, el Metro de Málaga, el sistema de préstamo de bicicletas públicas del Ayuntamiento de Málaga MálagaBici, y el resto de transportes adscritos a la red de Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía.

En el caso de Benalmádena, aparte de la movilidad que se viene produciendo en vehículo privado, que no es el caso de estudio, la movilidad en transporte público se centraría en:

- Transporte público urbano por bus
- Transporte público interurbano por bus
- Servicio ferroviario de Cercanías
- Servicio de taxi

4.1 BUS URBANO

Benalmádena cuenta con una única línea de bus urbano, la M-103 Estupa - Nueva Torrequebrada, operado por el Grupo Avanza.

Se trata de una línea circular con 52 paradas situadas a lo largo de todo el municipio. Tiene una **frecuencia que oscila entre los 30 y 45 minutos en días laborales y alcanza los 105 minutos en sábado, domingos y festivos**, lo cual se muestra como insuficiente para el nivel de frecuencia que debería presentar una línea urbana, sobre todo, al tratarse de la única existente.

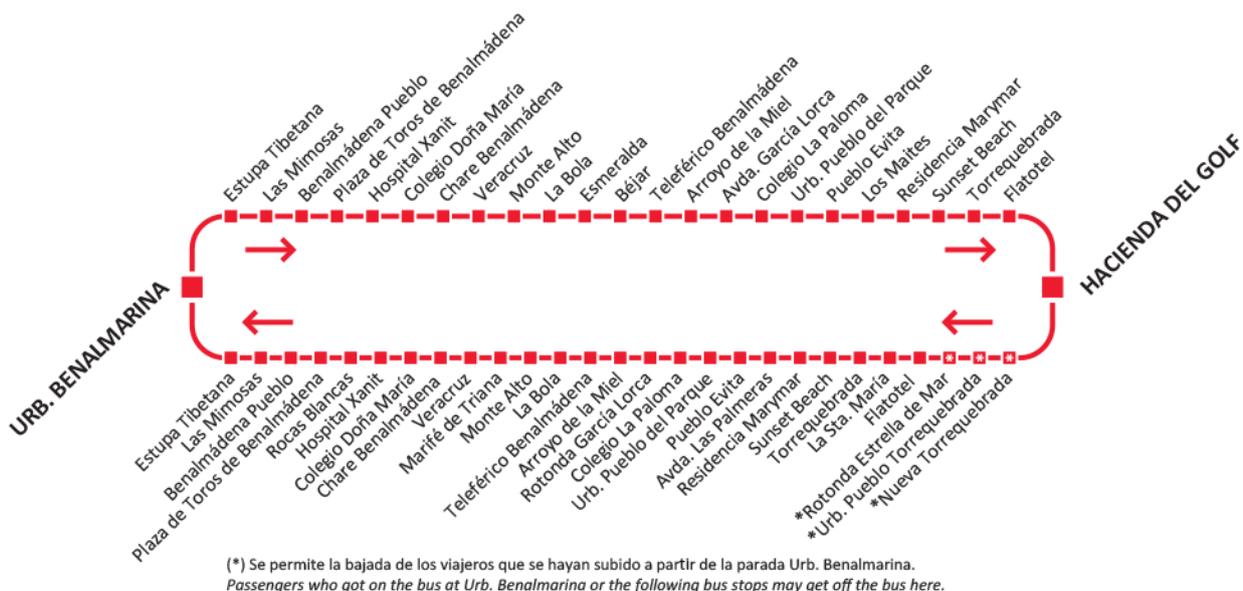


Figura 10: Ruta de la línea M-103

Fuente: GRUPO AVANZA

Esta línea opera de 7:45 a 21:30 los días laborables y de 7:00 a 21:00, sábados, domingos y festivos.

En el año 2017, Benalmádena contó también con la línea **M-105 Puerto Marina - Arroyo de la Miel - Benalmádena Pueblo**, que conectaba en **época estival durante la noche**, Benalmádena Pueblo con el Puerto, los **fines de semanas y festivos**.

Tenía salidas cada 90 minutos desde las 22:30 a las 4:30 desde las cabeceras Estupa Tibetana y Puerto Marina.



Figura 11: Ruta del línea nocturna M-105
Fuente: Consorcio de transportes del Área de Málaga

Las tarifas oscilaban desde los 2,00 € hasta los 0,44 €, dependiendo del título a utilizar por el usuario.

TÍTULO	PRECIO
Billete sencillo	1,55 €
Con Tarjeta del Consorcio de Transportes	2,00 €

TÍTULO	PRECIO
Con Tarjeta del Consorcio de Transporte (M-105):	0,93 €
Tarjeta Bonobús Estudiante	1,55 €
Tarjeta Bonobús Jubilado	0,44 €

*Tabla 10: Precios del Bus Urbano Benalmádena
Fuente: Elaboración propia con datos del GRUPO AVANZA*

Tras su puesta en servicio en el año 2017, y en vista de los flojos resultados que se obtuvieron, ya en el año 2018 se ha tomado la decisión de no ponerse en servicio de nuevo.

4.2 BUS INTERURBANO

El municipio de Benalmádena se encuentra conectado con Málaga, Torremolinos, Fuengirola, Estepona, Marbella y Mijas, a través del sistema de transporte público interurbano mediante las líneas integradas en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. A continuación, se detallan las líneas que cubren esta área y conexiones:

COD.	LÍNEA
M-110	Málaga-Torremolinos-Benalmádena Costa
M-112	Málaga-Mijas
M-120	Torremolinos-Fuengirola
M-121	Mijas-Benalmádena-Torremolinos
M-123	Churriana-Torremolinos-Benalmádena Costa
M-124	Carola-Torremolinos
M-125	Torremolinos-Patronato
M-126	Benalmádena-Torremolinos
M-320	Málaga-Marbella

*Tabla 11: Líneas interurbanas de bus de Benalmádena
Fuente: Elaboración propia con datos del consorcio de transportes del área de Málaga*

Como se aprecia en esta relación, el sistema de transporte público interurbano que da servicio a Benalmádena ofrece una oferta suficiente para conectar con todos los municipios del

entorno, cubriendo la relación con Málaga con 4 líneas, Torremolinos con 9 líneas, Mijas con 3 líneas, Fuengirola con 3 líneas y Marbella con 1 línea.

4.3 CERCANÍAS

A lo largo de la Costa del Sol, existe un sistema ferroviario de Cercanías que une Málaga con Torremolinos, Benalmádena y Fuengirola, donde termina. Se trata de la línea **C-1 Fuengirola – Málaga Centro-Alameda**. En el caso de Benalmádena, dispone de 2 paradas, tanto en Arroyo de la Miel como en Torremuelle, si bien es ésta primera la que concentra el mayor número de viajes por su ubicación dentro del municipio.



Figura 12: Esquema del C1 de cercanías
Fuente: consorcio de transportes del área de Málaga

Esta línea de cercanías conecta con los principales puntos de interés de la provincia: Aeropuerto, Estación de tren Málaga-María Zambrano y, a través de la Estación Intermodal de Málaga, con buses de larga y media distancia.

Las tarifas de Cercanías dependen de la zona donde se sitúen la parada, en este caso, Benalmádena se encuentra situado en la Zona 3.

ZONA	PRECIO
1/2	1,80 €
3	2,05 €
4	2,70 €
5	3,60 €

Tabla 12: Precios de cercanías de Málaga

Fuente: Elaboración propia con datos del consorcio de transportes del área de Málaga

4.4 SERVICIO DE TAXI

El municipio de Benalmádena cuenta con un servicio de transporte público en turismo mediante Auto-Taxi. Este servicio se encuentra regulado por la Ordenanza Om-1 "Ordenanza Reguladora de los Servicios de Transporte público de viajeros y viajeras en automóviles de turismo", que entró en vigor el 18 de marzo de 2014.

En la actualidad, el municipio cuenta con **130 licencias** otorgadas y donde casi la totalidad de trabajadores se organizan a través de una Asociación de Profesionales del Taxi: Asociación Local Radio Taxi Benalmádena.



La licencia municipal permite el servicio dentro del municipio, pero debe ser complementada con la autorización para el transporte interurbano de la Consejería de transportes del área de Málaga.

Tarifas

Las **tarifas de los servicios de Taxi del municipio se encuentran unificadas con las tarifas de los municipios de Mijas, Torremolinos y Fuengirola** desde enero del año 2014. Se trata de una medida que fomenta la unión e intercambio, bebido a la fuerte interrelación de los mismos y su carácter esencialmente turístico.

SERVICIO	PRECIO
Mínimo urbano/interurbano diurno	4,60 €
Mínimo urbano/interurbano nocturno	6,00 €

SERVICIO	PRECIO
Kilómetro recorrido urbano	0,95 €/km
Kilómetro recorrido interurbano	1,14 €/km
Suplemento por Radio Taxi	1,20 €
Suplemento por maletas	1,20 €

Tabla 13: Tarifas taxi Benalmádena

Fuente: Elaboración propia con datos de benalmadenataxi.es

El coste del taxi presenta un coste de "mínimo de percepción", usualmente conocido como "bajada de bandera" con una tarifa de 4,60 euros en horario diurno, y de 6 euros en horario nocturno. A este precio, se le irá incrementando el coste de 0,95 euros por km recorrido (1,14 euros/km en tramo interurbano) una vez se alcance dicha cantidad mínima por distancia y tiempo inicial. A estos costes, se le sumaría el coste de 1,20 euros si se hace uso del Radio taxi, y de 1,20 euros por llevar maletas.

Además, la asociación de Radio Taxi de Benalmádena ofrece un listado en su página web del coste aproximado de los viajes desde Benalmádena a distintos puntos de interés de los municipios cercanos, como Torremolinos, Málaga, Fuengirola, Mijas y Marbella, y de otros puntos de interés como Campos de Golf y otros destinos turísticos o de importancia, como Sevilla o Gibraltar.

Toda esta información tarifaria debe ser visible y estar a disposición de los usuarios en el vehículo que ofrezca el servicio.



Figura 13: Información tarifaria Asociación Local de Radio Taxi de Benalmádena

Fuente: benalmadenataxi.es

Vehículos y Servicio

La flota de turismos del servicio de Taxi de Benalmádena se encuentra regulada por la ordenanza municipal donde se detallan las características esenciales para la prestación de servicios.

La Asociación local de Radio Taxi ofrece gratuitamente los siguientes servicios:

- Taxis Adaptados (Eurotaxi), previa reserva
- Carga de carrito para bebé. Además, previa solicitud, pueden disponer de sillas para bebés o niños.
- Está permitido el transporte de perro guía.
- Pago con tarjeta, previa solicitud.

- ➔ Cuenta con varias vías de reserva del servicio, llamadas a centralita, vía WhatsApp o mediante un formulario en la web (Benalmadenataxi.es).
- ➔ Servicio de Farmacia

Paradas

Benalmádena cuenta con una totalidad de **23 paradas distribuidas a lo largo del municipio** en distintos puntos de interés o atracción. A continuación, se detallan las paradas del servicio:



Figura 14: Localización de paradas de Taxi de Benalmádena
Fuente: benalmadenataxi.es

(A) - Puerto Marina	(I) - BenalBeach	(Q) - Hospital Xanit
(B) - Solimar	(J) - Sahara Sunset	(R) - Hospital Hare S.S.
(C) - Avda. de Mijas	(K) - Selwo Marina	(S) - Benalmádena Pueblo
(D) - Bonanza	(L) - Pueblo Evita	(T) - Capellanía
(E) - Águila	(M) - Maite	(U) - Nueva Torrequebrada
(F) - Didi	(N) - Sunset Beach Club	(V) - Playa Bonita
(G) - Arroyo	(O) - Casino Torrequebrada	(W) - Holiday World
(H) - Tívoli - Teleférico	(P) - Golf Torrequebrada	

Tabla 14: Paradas de Taxi de Benalmádena.
Fuente: Elaboración propia con datos de benalmadenataxi.es

La mayoría de las paradas, 10 en concreto, se encuentran situadas en el área de Puerto Marina y Arroyo de la Miel, principal enclave turístico de la localidad. Hay paradas situadas juntos a núcleos de interés como los hospitales, el Ayuntamiento y las playas.

Las paradas de Sahara Sunset y Pueblo Evita sólo son operativas los fines de semana mientras que Selwo Marina, lo está sólo durante el horario de apertura del parque homónimo.

5. **ORDENANZA DEL TAXI**

La regulación del servicio de Taxi del municipio de Benalmádena se regula mediante la “**Ordenanza Reguladora de los Servicios de Transporte Público de viajeros y viajeras en automóviles de turismo**”, publicada en el BOP nº51 de 17 de marzo de 2014 y en vigor desde el día consecutivo a su publicación.

De esta ordenanza se han extraído y resumido los aspectos de mayor interés para el estudio, tal y como se recoge a continuación.

5.1 **TÍTULO I: OBJETO Y DEFINICIONES**

El objeto de la ordenanza es regular los servicios de transporte público discrecional de viajeros y viajeras en automóviles de turismo (taxis) de Benalmádena.

Define los siguientes conceptos, para la correcta interpretación de la norma:

- **Servicio de taxi o autotaxi:** servicio de transporte público discrecional de viajeros en automóviles de turismo, prestado en régimen de actividad privada reglamentada.
- **Servicio urbano:** Servicio prestado dentro del término municipal de Benalmádena
- **Servicio interurbano:** servicio que excede del ámbito municipal.
- **Licencia:** autorización municipal otorgada para la prestación del servicio urbano de taxi como actividad privada reglamentada.
- **Autorización de transporte interurbano:** Autorización administrativa otorgada por la Administración Autonómica competente que habilita a su titular para la realización de servicios de taxi de ámbito interurbano.
- **Titular:** Persona autorizada para la prestación de servicios de taxi.
- **Taxi adaptado:** Auto-taxi adaptado para el transporte de personas en silla de ruedas o con movilidad reducida cuando así conste en el certificado de características técnicas.
- **Asalariado o asalariada:** Persona que es contratada por el titular de la licencia para la realización de los servicios de taxi en los supuestos y con los requisitos que se determinen en esta Ordenanza.
- **Conductor o conductora:** Persona que materialmente lleva a cabo la prestación del servicio de taxi, bien en su condición de titular o en su cualidad de asalariada o de autónoma colaboradora, debidamente autorizada por el Ayuntamiento de Benalmádena.

5.2 TÍTULO II: TÍTULOS HABILITANTES

Capítulo I: Clases y características de los títulos

La ordenanza indica la existencia de dos tipos de títulos habilitantes (licencias): urbanas e interurbanas.

Es **obligatoria la licencia urbana** para la realización de transportes discrecionales en autotaxi para servicios urbanos y **la autorización de transporte interurbano**, salvo las excepciones previstas en el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo.

La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano o de la autorización de transporte interurbano **conlleva la cancelación** de la otra licencia o autorización que debe acompañarla.

Sobre la titularidad de dichas licencias (artículo 6) la normativa recoge lo siguiente:

- El **título habilitante se expedirá** a favor de una **persona física**, que no podrá ser titular de otras licencias de autotaxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo, y hará constar el vehículo concreto que se vincula a su explotación.
- La persona titular de la licencia **no podrá arrendar, ceder o traspasar la explotación** del título habilitante ni del vehículo adscrito a la misma, sin perjuicio de los **supuestos de transmisión**.
- La persona titular de la licencia tendrá **plena y exclusiva dedicación a la profesión**.

Corresponde al **Ayuntamiento, adjudicar mediante concurso** las licencias de autotaxi.

Siempre y cuando no se supere el **ratio de 1,80 taxis por mil habitantes**, el Ayuntamiento propondrá la creación de nuevas licencias, teniendo en cuenta para ello los siguientes factores:

- Los **niveles de oferta y demanda del servicio existentes** en el correspondiente ámbito territorial en cada momento
- La **evolución de las actividades comerciales, industriales, turísticas, económicas en general** o de otro tipo que se realizan en el municipio y que pueda generar una demanda específica del servicio del taxi.
- Las **infraestructuras de servicios públicos** del correspondiente ámbito territorial
- El **nivel de cobertura**, mediante los servicios de transporte público, de las necesidades **de movilidad de la población**
- **Grado de dispersión** de los distintos núcleos urbanos que componen el municipio.

→ El porcentaje mínimo de **licencias de taxi adaptados** que debe existir en el municipio

La **variación del número de licencias** por parte del Ayuntamiento debe estar siempre **justificada en base a un estudio previo**.

La transmisión de licencia debe ajustarse a los siguientes criterios y normas:

- Las licencias de autotaxi serán transmisibles por actos inter vivos o mortis causa al cónyuge viudo o a los herederos forzosos.
 - En caso de **transmisión mortis causa**, los herederos tendrán un **plazo de 30 meses** para declarar el nuevo titular de la misma, revocándose en otro caso la licencia y la autorización. No se aplicará el derecho de tanteo en el caso de las transmisiones mortis causa.
 - En caso de **transmisión inter vivos**, se deberá solicitar la **autorización del Ayuntamiento**, señalando la persona a la que pretenda transmitir la licencia y precio en el que se fija la operación. El Ayuntamiento dispondrá del **plazo de dos meses para ejercer el derecho de tanteo** en las mismas condiciones económicas fijadas por las partes. Transcurrido dicho plazo sin haber ejercitado tal derecho se entenderá que renuncia al ejercicio del mismo. **No se aplicará** el derecho de tanteo cuando la **transmisión de la licencia sea a hijo o cónyuge**.
- La **persona heredera** que pretenda efectuar el cambio de titularidad de la licencia **solicitará autorización, acreditando su condición y la concurrencia de los requisitos exigidos** para ser titular.
- La transmisión de la licencia por cualquier causa **podrá autorizarse** cuando quien la adquiera **reúna los requisitos** personales establecidos **a excepción** de la disposición **del vehículo adscrito** a la licencia.
- No podrá autorizarse la transmisión de las licencias de auto taxi sin que se **acredite que no existen sanciones pecuniarias pendientes** de pago por infracciones para lo cual se recabará **informe** del órgano competente para el otorgamiento de la autorización del transporte interurbano.
- La **nueva persona titular** de la licencia deberá **comunicar la transmisión de titularidad a la Consejería** competente y **solicitar** la correspondiente **autorización de transporte interurbano**. No podrá iniciarse el ejercicio de la actividad urbana o interurbana hasta tanto se haya obtenido dicha autorización interurbana.

Capítulo II: vigencia, suspensión y extinción de las licencias

Las licencias de autotaxi se otorgarán por tiempo indefinido. Solo podrán ser extinguidas por:

- Renuncia de su titular.
- Fallecimiento del titular sin herederos forzosos.
- Caducidad.

- Revocación.
- Anulación del acto administrativo de su otorgamiento.

Serán motivos de revocación:

- El **incumplimiento de los requisitos exigidos** para su otorgamiento o validez.
- La transmisión de la licencia en contra de lo establecido.
- La **pérdida o retirada de la autorización de transporte interurbano** por cualquier causa legal.
- **La variación o desaparición de los requisitos que dieron lugar a su otorgamiento.**
- La **comisión de las infracciones** que lleven aparejada la imposición de esta medida.

La **vigencia** de las licencias de autotaxi **quedará condicionada** a la constatación anual por parte del Ayuntamiento del **mantenimiento de las condiciones** que originariamente justificaron su otorgamiento y que constituyen requisitos para su validez. Dicha constatación se efectuará **mediante el visado de la licencia.**

En el supuesto de **accidente o avería, enfermedad** o circunstancia que impida o haga imposible la continuidad en la prestación del servicio, suficientemente acreditada, el Ayuntamiento **podrá autorizar la suspensión** de la licencia por plazo máximo de **veinticuatro meses**. También será **posible la contratación** de personas asalariadas o autónomas colaboradoras.

La persona titular de una licencia de autotaxi **podrá solicitar la situación de suspensión**, que podrá ser concedida por el Ayuntamiento, siempre que ello no suponga deterioro en el servicio.

El Ayuntamiento, podrá llevar un **Registro de las licencias concedidas** por orden consecutivo sin vacíos ni saltos, en el que se irán **anotando las diferentes incidencias** relativas. **Comunicará** las incidencias al órgano competente para otorgar la autorización interurbana de la Consejería competente en materia de transportes.

Capítulo III: Procedimiento de adjudicación

Para la obtención de la licencia de autotaxi será necesaria la participación en el concurso convocado al efecto, presentando **la solicitud** y toda una serie de documentos recogidos en la ordenanza.

No se admitirán las solicitudes de aquellos que **hayan sido titulares** de una licencia en Benalmádena.

Se procederá a la **adjudicación** de las licencias aplicando los criterios establecidos en la convocatoria del concurso, que se basarán en la **experiencia acreditada como conductor asalariado en Benalmádena**, sumándose para su cálculo los días reflejados en el Informe

de Vida Laboral, trabajados como conductor asalariado del taxi en el término de Benalmádena.

Capítulo IV: Requisitos exigibles

Las personas titulares de licencias de autotaxi deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Ser **persona física**.
- **No ser titular de otra licencia** de autotaxi.
- [...]
- **Disponer de vehículos** que cumplan los requisitos.
- Tener cubiertos los **seguros** exigibles en cada caso.

La Administración podrá ampliar el plazo anterior, a solicitud de la persona titular, cuando exista causa justificada y acreditada por el solicitante. No podrán dejar de prestarlo durante periodos iguales o superiores a treinta días consecutivos o sesenta alternos, en el plazo de un año, sin causa justificada.

Las **personas que hayan de conducir**, como titulares o como asalariadas o autónomas colaboradoras, deben cumplir los siguientes requisitos:

- Posesión del permiso de conducción.
- Disponer de certificado de aptitud vigente para el ejercicio de la actividad.
- Figurar dada de alta y al corriente de pago en el régimen correspondiente de la Seguridad Social.
- El certificado de aptitud expedido por Ayuntamiento de Benalmádena que acredita:
 - Que conoce suficientemente el municipio y sus alrededores.
 - Que conoce el contenido del Reglamento y de la Ordenanza municipal reguladoras del servicio de taxi y las tarifas vigentes.
 - Que cumple el resto de requisitos exigibles.

El Ayuntamiento realizará prueba de aptitud, al menos cada cuatro meses.

Respecto a los vehículos, cada **licencia irá asociado a un solo** vehículo. La sustitución del vehículo adscrito depende de que el vehículo sustituto cumpla los requisitos. La desvinculación del vehículo sustituido respecto de la licencia y la referencia de ésta al vehículo sustituto, deberán ser simultáneas.

La prestación de los servicios de taxi podrá llevarse a cabo mediante **vehículos aptos para el transporte de personas**. Deberán estar clasificados en la tarjeta de inspección técnica en el grupo adecuado para la prestación del servicio de taxi.

Los **vehículos** adscritos a una licencia no podrán rebasar, en el momento de otorgamiento inicial de la licencia, la antigüedad máxima de **2 años**.

La modificación de las características de un vehículo precisará autorización municipal, y hará constar en la licencia. En ningún caso podrán modificarse las características de los vehículos para aumentar su capacidad por encima de la prevista.

No se autorizará la puesta en servicio de **vehículos que no hayan sido revisados** por los servicios municipales competentes, además a afectos al servicio deberán pasar una revista anual, ante los servicios municipales competentes, que no exime de inspecciones periódicas o extraordinarias.

Los vehículos deberán tener taxímetro de forma que resulte **visible para el viajero** la lectura del precio del transporte, debiendo estar iluminado y deberá ir conectado al módulo exterior tarifario.

5.3 TÍTULO III: PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Capítulo I: Formas de prestación de los servicios

Las personas titulares de las licencias de autotaxi podrán **contratar conductores o conductoras asalariados y/o personas autónomas colaboradoras**.

Estas precisarán de autorización expresa del Ayuntamiento, quien comprobará el cumplimiento de los requisitos exigibles a dichos conductores.

Capítulo II: Condiciones generales de prestación de servicios

Los servicios de transporte interurbano deberán iniciarse en el término del municipio, al que corresponda la licencia de transporte urbano. Se podrá iniciar en otro municipio previa contratación.

Las cooperativas de taxistas y demás entidades del sector podrán realizar funciones de intermediación y contrataciones de servicios, periódicos o no, en los términos previstos en las disposiciones legales que resulten de aplicación, con el fin de agilizar la prestación de los servicios solicitados por las personas usuarias.

El Ayuntamiento, previo informe de las asociaciones del sector del taxi, de los sindicatos y de las organizaciones de las personas usuarias y consumidoras podrán establecer:

- Lugares de **paradas** en que los vehículos podrán estacionarse a la espera de pasajeros y pasajeras, así como determinar, en su caso, el número máximo de vehículos que puedan concurrir en cada parada, la forma en que deben estacionarse y el orden de tomar viajeros y viajeras, prevaleciendo, en cualquier caso, la decisión de la persona usuaria respecto al vehículo que quiere contratar.
- La **obligación de prestar servicios** en ciertas áreas, zonas o paradas o en determinadas horas del día, o de la noche.
- **Reglas de coordinación**

Capítulo III: Derechos y deberes de los conductores y conductoras.

Los conductores y conductoras tendrán **derecho a negarse a prestar sus servicios**:

- Cuando existan fundadas sospechas de ser demandados para **fines ilícitos o cuando concurren circunstancias que supongan riesgo** y/o daños para las personas usuarias, los propios conductores y conductoras o el vehículo.
- Cuando cualquiera de los viajeros y viajeras se halle en estado de manifiesta **embriaguez o intoxicación por estupefacientes**.
- Cuando la **naturaleza y carácter de los bultos, equipajes, utensilios, indumentaria o animales** que los viajeros y viajeras lleven consigo puedan suponer riesgo, deteriorar o causar daños en el interior del vehículo.
- Cuando exista **una reiterada demanda telefónica de servicios** y el posterior **abandono** de los mismos sin su abono y sin causa justificada.

Los conductores deberán:

- **Prestar el servicio que se les solicite**, siempre que se hallen de servicio y estén en la situación de libre
- **No transportar mayor número** de viajeros que el previsto en la licencia.
- Prestar el servicio del **recorrido que indiquen** las personas usuarias, con una **menor distancia** entre origen y destino o con **menor tiempo** de recorrido.
- Ser **correctos** con las personas usuarias y atender a sus requerimientos
- **Facilitar a las personas usuarias el recibo** correspondiente al servicio prestado, con indicación del recorrido, la fecha, tarifa aplicada y el número de licencia.
- Prestar **ayuda para subir y bajar** del vehículo a las personas viajeras, en especial, a las personas con discapacidad.
- Facilitar a las personas usuarias el **cambio de moneda de hasta 20€**
- **Cuidar su aspecto e higiene personal y vestir adecuadamente** durante su horario de prestación del servicio. Está prohibido el uso de: camisetas, camisetas de tirantes, bermudas o bañador, pantalón pirata, y cualquier tipo de ropa deportiva, y calzado inadecuado.
- Poner a **disposición de las personas usuarias las Hojas de Quejas y Reclamaciones**, de conformidad con lo dispuesto en la normativa.
- **Informar** a las personas usuarias del servicio mediante los carteles y distintivos oficiales de la **existencia de Hojas de Quejas y Reclamaciones**.

El vehículo deberá llevar **visible para el usuario un cuadro donde se reflejen las tarifas** vigentes, con los suplementos correspondientes.

Los vehículos indicarán su **situación de libre** a través de **una luz verde** conectada con el taxímetro para el apagado o encendido automático.

El **taxímetro** se pondrá en funcionamiento en el momento de la **iniciación del servicio** que se sitúa en el momento de **recogida del usuario**, con la tarifa correspondiente, aplicando en caso de las llamadas, el suplemento correspondiente.

El Ayuntamiento mantendrá al menos un porcentaje de **taxis adaptados de un 5%** que puede **exigir** que los vehículos de las licencias otorgadas sean **adaptados**. Estos servirán con **preferencia a los usuarios con movilidad reducida, pero no exclusivamente**, siendo los conductores los encargados de la colocación de anclajes y el manejo de los equipos instalados, ayudando en caso necesario a bajar y subir a las personas usuarias.

5.4 TÍTULO IV: RÉGIMEN TARIFARIO

La prestación del servicio se llevará a cabo con arreglo a las tarifas establecidas.

- Corresponde al Ayuntamiento establecer las tarifas para los servicios urbanos.
- Corresponde a la Consejería competente en materia de transportes la determinación de las tarifas para los servicios interurbanos.

Las tarifas, incluidos los suplementos, deberán cubrir la totalidad de los costes reales de prestación del servicio. Se aplicará la tarifa que corresponda entre origen y destino. La existencia de parada intermedia no supondrá la paralización del taxímetro.

Podrán establecerse tarifas y suplementos especiales para importantes puntos de atracción y generación de viajes.

5.5 TÍTULO V: RÉGIMEN SANCIONADOR Y DE INSPECCIÓN

Las infracciones de las normas reguladoras de los servicios de transporte público discrecional de viajeros y viajeras en automóviles de turismo se clasifican en muy graves, graves y leves.

Se consideran infracciones muy graves:

- La realización de **servicios sin licencia o autorización** de transporte interurbano, o certificado de aptitud.
- Llevar en un lugar visible del vehículo un **distintivo** para cuya realización **no se halle facultado**.
- La **negativa u obstrucción** a la actuación de los servicios de **inspección**.
- La **utilización de licencias o autorizaciones** expedidas **a nombre de otras** personas.
- La **no iniciación o abandono del servicio** sin causa justificada.
- La **no suscripción de los seguros**.
- La comisión de infracciones calificadas como graves si hubiera sido sancionado en los 12 meses anteriores.

Se consideran infracciones graves:

- La prestación de servicios con vehículos distintos a los adscritos a las licencias o autorizaciones.
- El incumplimiento de las condiciones esenciales de la licencia o autorización.

Se considerarán infracciones leves:

- La realización de servicios careciendo de la previa autorización administrativa.
- Realizar servicios sin llevar a bordo del vehículo la documentación obligatoria.
- No llevar en lugar visible del vehículo los distintivos.
- Transportar mayor número de viajeros del autorizado para el vehículo.
- Carecer o ser ilegibles o poco visibles, los cuadros de tarifas y otros obligatorios
- Incumplir las normas generales de policía en instalaciones fijas y vehículos.
- El trato desconsiderado con las personas usuarias.
- No proporcionar cambio en el pago
- La no comunicación del cambio de domicilio de las personas que posean licencias.

6. TRABAJO DE CAMPO

Para poder disponer de un mayor volumen de datos, se ha procedido a establecer toda una serie de tomas de datos mediante trabajo de campo, el cual queda definido por las siguientes tareas:

- **Entrevistas personales** con los actores implicados: Ayuntamiento, patronal y asalariados.
- **Aforos en paradas:** toma de matrículas y horas de llegada y salida, de forma que se conozca el número de ocupación de taxis en cada parada a lo largo del día, y la rotación que existe
- **Aforo inventario:** Además de los aforos en 3 paradas seleccionadas, se procedía también a realizar un aforo-inventario de todas las paradas existentes, detectando su ubicación y el número de taxis existentes en una franja horaria concreta

6.1 ENTREVISTAS CON LOS ACTORES IMPLICADOS

El primer paso ha sido el conocer con más detalle la problemática, los argumentos, visiones y reflexiones de los diferentes actores implicados. En este caso, se han identificado 3 focos de interés: por una parte, el Ayuntamiento, quien tiene las competencias de la gestión del sector del taxi en el municipio; por otra parte, la propia Asociación de Radio Taxi Benalmádena, compuesta por los dueños de las licencias; y finalmente, el resto de trabajadores asalariados que están en la actualidad trabajando con los dueños de las licencias.

A continuación, se recogen los aspectos de mayor interés de las entrevistas realizadas y de la documentación aportada por cada actor.

Ayuntamiento de Benalmádena

En la actualidad en Benalmádena hay un ratio de número de licencias posibles en base a la población. Este ratio está recogido en la Ordenanza vigente desde el año 2014, y se eleva a 1,80 licencias/1.000 hab. La ordenanza es de marzo de 2014, basada en el reglamento de 21 de febrero de 2012.

Los asalariados vienen solicitando que este ratio se eleve a 2,50, pero es un valor que no cumpliría el Reglamento existente "*Reglamento de los servicios de transporte público de viajeros y viajeras en automóviles de turismo*" de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Junta de Andalucía. En cambio, los titulares quieren que dicho ratio incluso descienda a 0,5 – 1.

Con el reglamento en la mano, **realmente el ratio podría haberse fijado en 2,03, que era el valor que salía en su momento en base a la población que existía en el año 2012 y el número de licencias que existían en aquel momento**, cuando se determinó el ratio a fijar en la Ordenanza. Este ratio de 2,03 es el que ahora están los asalariados solicitando al Ayuntamiento.

Benalmádena es el municipio con más taxis por habitante en el entorno, junto con Torremolinos.

Se lleva años luchando por parte de los asalariados porque no se han venido concediendo más licencias, fijadas en las 130 existentes.

De estas 130 licencias, sólo 4 de ellas presentan vehículos adaptados, por lo que no se viene cumpliendo con la ley, que indica que debe haber un mínimo del 5% de la flota (6,5 veh), por lo que ya de partida, existe una **carencia de 3 vehículos adaptados**.

De las 130 licencias, la mayoría están incluidas en la Asociación de Radio taxi de Benalmádena, en concreto, 125 de las licencias. Las otras 5 licencias no quieren unirse, son taxis que no disponen de radio, 4 de sus vehículos son furgonetas de gran capacidad que proceden a trabajar de otra forma. Prefieren no pagar a la Asociación y buscar trabajar cerca de los hoteles buscando grupos amplios a los que dar servicio.

En las épocas estivales es clara la carencia de taxis en Benalmádena. Esta carencia se ve compensada parcialmente por los vehículos con licencias VTC ya que la Costa del Sol es muy golosa, es conocido el alto número de visitantes y la necesidad de desplazamientos que se genera. Desde el Ayuntamiento se trata de luchar contra ello.

Respecto a las paradas de taxi, la principal y de mayor movimiento es la situada junto a la Estación de Cercanías de Arroyo de la Miel – Benalmádena Costa. En esta parada, en verano, hay momentos en que no hay ningún taxi parado, mientras que en invierno se puede llegar a formar hasta doble fila de taxis esperando.

Cada uno de los otros dos grupos implicados, tanto patronal como asalariados, ha desarrollado un documento-informe que recoge los motivos y análisis de no ampliar más licencias (en el caso de la patronal) y de porqué debe ampliarse (en el caso de los asalariados).

En cuanto a la tendencia histórica, realmente desde el año 2005 no se han sacado nuevas licencias, por lo que desde el año 2005 se lleva atendiendo las necesidades de Benalmádena con 130 taxis.

Una de las cualidades del servicio es que no hay estipulados descansos. Si bien la ordenanza deja abierta esa posibilidad de implantar un día de descanso, hasta ahora se viene trabajando sin descansos. A este respecto, los asalariados plantean la creación del descanso, de forma que así serían necesarias más licencias para cubrir esos huecos que dejarían los taxis que descansan.

El precio de una licencia actualmente oscila los 165.000 – 180.000 euros.

En la ordenanza, cuando se estableció el ratio de 1,80, no se optó por el 2,03 (valor que se obtenía en ese momento) ya que el reglamento indica que ese valor directo que se obtiene como ratio cuando no existe ordenanza se considerará como valor máximo.

Asociación de Radio Taxi de Benalmádena

Una vez llevada a cabo la entrevista con el presidente de la Asociación, y con el ex-presidente anterior, se recogen los principales temas tratados durante este encuentro.

Se señala que hay municipios colindantes donde el ratio de licencias por cada 1.000 hab es muy inferior al de Benalmádena. Por ejemplo, en Fuengirola se ha establecido en 0,5.

Con el actual ratio de 1,8 y la población actual (67.245 hab), el número de licencias debería ser de unas 121, por lo que sobrarían 9 licencias en la actualidad. La Asociación no quiere que se quiten, pero que no se amplíe el número porque crearía una descompensación.

El servicio actual es bueno, se está llegando al cliente en un tiempo de espera de apenas 3-5 min para recogerlo. En verano este valor asciende a 5-8 min, que también son valores aceptables.

Hay casos de territorios como Mallorca o Ibiza que dan licencias temporales para cubrir las necesidades en época estival, pero al final se considera una medida poco viable.

En verano, además de haber mayor número de clientes, el tráfico es más elevado y hace que se circule a menor velocidad, de ahí que se pueda entender los tiempos de espera de los clientes. En cambio, en invierno, hay muchos coches parados, incluso terminan estacionando mal en las paradas de taxi por lo que la policía los sanciona.

El año pasado ya se implantó un servicio de transporte urbano en bus, nocturno, que cubre la costa, que les está haciendo daño al quitarles viajeros.

El ratio de 1,8 que refleja la ordenanza municipal es un valor político, se debatió y se planteó como aceptado por todas las partes para no discutir, fue un acuerdo de consenso. Se decidió y acordó entre técnicos del Ayuntamiento, políticos, representantes de los asalariados, Radio Taxi y representante de la patronal. Ahora, los asalariados desean subir este ratio.

La temporada punta oscila aproximadamente entre el 23 de junio y el 21 de septiembre. En cambio, los peores meses son los correspondientes a noviembre, enero y febrero.

El sector del taxi en Benalmádena depende mucho del turismo y de la economía, por tanto, las crisis económicas les hizo bastante daño.

El hecho de no haber días de descanso es una ventaja ya que así se genera mayor empleo. Con días de descanso, no sería tan necesaria la subcontratación y posiblemente, algunos titulares que disponen ahora de hasta dos asalariados, podrían desprenderse del segundo.

Uno de los objetivos que se debe seguir es el de poder mantenerles la rentabilidad, tal y como recoge el reglamento (decreto 35/2012 de 21 de febrero).

Otro aspecto que les viene haciendo daño son las licencias VTC. Si bien en la teoría debería ser un ratio 1/30 (una licencia VTC por cada 30 licencias de taxi), el número de estas licencias en Benalmádena es muy superior. Por otra parte, si las VTC no existiesen, los taxis no darían abasto en la temporada de verano. Es cierto que una VTC en un trayecto al aeropuerto puede salir más económica que un taxi, ya que no tienen un precio fijado por la Junta de Andalucía. En Hora Punta de verano, el mismo recorrido es más caro mientras que en Hora Valle, puede ser más barato. En cualquier caso, las VTC están todo el año.

La diferencia entre taxi y VTC está en que los vehículos con este tipo de licencia no pueden estar estacionados esperando al cliente, sino en sus bases. Pero la policía no está preparada,

no saben qué papeles deben solicitar cuando hacen inspecciones o encuentra estos vehículos. Las VTC deberían llevar la hoja de ruta con datos del cliente, destino, coste, etc.

Incluso se da el caso de recepcionistas de hoteles que reciben comisiones de las VTC para tener acordados ya obtener más servicios.

Los vehículos con licencias VTC realmente no se encuentran en sus bases, sino en las cercanías de la ciudad. Si realmente se controlase, estos vehículos no podrían ofrecer tiempos razonables desde sus bases y serían menos perjudiciales.

Las temporadas de invierno son más complicadas, de forma que hay asalariados que se van al desempleo (entre noviembre y febrero) ya que los ingresos que se obtienen trabajando son inferiores a lo que se obtiene cobrando el paro. En estos meses, se pueden sacar unos 600-700 euros/mes, de forma que no les merece porque cobrando el paro se obtiene más o menos la misma cantidad, pero sin trabajar.

De las 130 licencias actuales, 127 de ellas están asociados a Radio taxi Benalmádena, además de otros 150 asalariados aproximadamente que cubren el resto de horarios que la jornada del titular no abarca. Así, de forma general, el dueño de la licencia suele trabajar en el turno de mañana, y el asalariado trabaja por la tarde. Cuando ambos descansan, se coge un segundo asalariado en días puntuales.

Sobre la flota de vehículos adaptados, hay 4 en la actualidad, de forma que aún faltarían otros 3 vehículos para cumplir con la normativa. El reglamento andaluz incluso dice que, si faltan vehículos adaptados, se podría obligar a las últimas licencias concedidas a transformarse.

En Benalmádena existen unas 20 paradas de taxi, todas casi siempre están llenas, pues suele haber unos 120-125 taxis trabajando las 24 horas. Realmente, en invierno, por las noches podría ser suficiente con 20-40 coches para prestar el servicio que se requiere.

Los vehículos tienen gestor de flotas para ver cuantos vehículos hay en cada parada. Así, un taxi cuando ve que hay una parada vacía, tiende a acudir a ella para posicionarse el primero y así poder atender un próximo servicio antes. Quizás la parada de Capellanía sería a más floja.

Para el próximo año, toda la costa trabajará con una App. Se implantará un número único para todos los municipios de la Costa del Sol: Nerja, Manilva, Fuengirola, Mijas, Torremolinos, Benalmádena, Estepona... al tratarse de una iniciativa de la Confederación de la Costa del Sol. Sólo quedarían excluidos los municipios de Marbella y Rincón de la Victoria.

Respecto a los km que recorren anualmente, estiman que un vehículo taxi sin asalariado estaría realizando una media de 60.000 km anuales, mientras que un mismo vehículo con asalariado podría elevarse a los 85.000 km anuales. Con estos números, los taxis se ven obligados a renovarlos cada 6-7 años (al llegar a los 500.000 km).

Se han aportado datos del número de servicios que podría hacer un taxi al día, dependiendo del turno (diurno y nocturno) y de la temporada (invierno, media, verano):

Temporada	Turno diurno (7 am – 6 pm)	Turno nocturno (6 pm – 7 am)
Invierno	6 servicios	6 servicios
Media	12 servicios	14 servicios
Verano	18 servicios	25 servicios

*Tabla 15: Numero de Servicios diarios por turno y temporada
Fuente: Elaboración propia con datos de Asociación Radio Taxi Benalmádena*

En cuanto al tiempo de viaje de un servicio, se estima que un servicio pequeño podría requerir 10 – 15 minutos, en desplazamientos internos en Benalmádena. La espera entre servicios en verano suele ser de unos 5 min frente a la temporada de invierno donde el tiempo de espera entre servicios puede alcanzar las 2-3 horas. En la mejor de las paradas, Arroyo de la Miel, el tiempo de espera alcanza las 1,2 horas en invierno, la rotación de los 21-22 taxis que allí se concentran.

Las principales paradas son las correspondientes a Arroyo de la Miel, Puerto Marina y Solimar.

La asociación de Radio Taxi de Benalmádena aporta además un informe que han mostrado ya al propio Ayuntamiento. En este informe, los puntos de mayor interés serían:

- Existe una amplia oferta de servicios que atienden las necesidades en movilidad a los residentes y visitantes del municipio:
 - Portillo: La línea M-105 funciona desde junio hasta final de verano, uniendo Puerto Marina con la Estupa Tibetana, realizando parada en Los Maites, Arroyo de la Miel y Benalmádena Pueblo en un horario desde las 2:00h hasta las 03:30h. Además, se dispone de la línea M-103 que une la Estupa Tibetana con Nueva Torrequebrada desde las 7:00h hasta las 23:00h. En ambos casos son servicios que se activan exclusivamente en verano, pero no debemos de olvidar las líneas M-112, M-121, M-126 y M-620 que unen Benalmádena Costa, Benalmádena Pueblo y la zona de Carola haciendo parada en todos los puntos importantes a su paso por el municipio. A tener en cuenta también las líneas L-110 y M-120 que unen Málaga y Fuengirola pasando por Benalmádena y Torremolinos cuyos horarios en época estival se amplían hasta las 4:00h. de la madrugada.
 - Cercanías: La línea de cercanías C-1 Málaga-Fuengirola es la más rentable de toda España por la gran afluencia de pasajero que registra temporada tras temporada. Con un horario de 5:20h hasta las 00:30h y una periodicidad de 20 minutos es muy habitual ver como tanto turistas como habitantes de Benalmádena utilizan dicho medio como medio de transporte.
 - Autobús turístico: La empresa City Sightseeing pone a disposición de los visitantes de Benalmádena dos autobuses que realizan varias paradas a lo largo de todo municipio y que por la compra de un ticket pueden utilizarlo

durante 24 horas. Entre otras hacen parada en lugares de interés turístico del municipio como son Puerto Marina, Ruinas de Benal-Roma, Hotel Riviera, Selwo Marina, Parque de la Paloma, estación Renfe-Arroyo de la miel, Tivoli, Castillo Bil-Bil, Centro de exposiciones, ...

- Trenecito: La empresa Moncho Tren ofrece a los turistas circuitos por Benalmádena donde en cada parada pueden coger o bajar del mismo. En este caso dispone de varios circuitos recorriendo todos los núcleos del municipio pues dispone de una ruta por Puerto Marina, otra por Benalmádena Pueblo, otra por Arroyo de la Miel y una última que une Tivoli con Puerto Marina.
 - Bus de Cortesía: Cada vez son más los hoteles que optan por incorporar un servicio de minibús entre sus servicios. Hoteles como el Benalmádena Palace, Best Tritón, Complejo Holiday World entre muchos otros disponen de dicho servicio que utilizan para transportar a sus clientes a todo tipo de destinos, playa, Tivoli, mercadillo, Puerto Marina, Aeropuerto de Málaga...
 - Licencias de arrendamiento con conductor (VTC): Debido a un vacío legal en la Ley Ómnibus en el año 2009, la publicación de la Ley Orgánica de Transportes Terrestres (LOTT) en el año 2013 y la modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) en Diciembre del 2015, ha traído la consecuencia de la gran proliferación de concesión vía judicial de este tipo de licencias llegando a perderse la proporcionalidad que establece la LOTT de una licencia de VTC por cada treinta de taxis llegando a ser en estos momentos **según datos del Ministerio de Fomento de una VTC por cada cuatro taxis**. El número de licencias denegadas o en el juzgado pueden estar rondando las 1.000 VTC en Andalucía, que, si se concediesen finalmente, se llegaría a la proporción 1/1, además para cumplir el servicio de forma legal.
 - Taxis piratas: Existen ya "viejos conocidos" que prestan servicio desde hace años, que ya casi se dan por legales. Se trata de un negocio rentable que anima a que cada día haya más de estos vehículos, además de lo difícil de perseguir. El verano pasado 2017 incluso se les ha sorprendido captando clientes en la Plaza Solimar y en Puerto Marina.
 - a la salida de las discotecas
- En el pleno de 30 de marzo de 2017 se incluyó en el Pleno el punto "otorgar nuevas licencias de taxis necesarias para asegurar un buen servicio", que el propio alcalde quiso aclarar a la Asociación radio Taxi para hacer llegar a la Junta de Andalucía la propuesta de tener en cuenta la población flotante para su valoración, aunque se indicó que también se trataba de una promesa electoral de IU a los asalariados. Posteriormente, el concejal de transporte expuso un documento en el que se plantaba que no era legalmente admisible realizar dicha propuesta, basado en el ratio ya existente en la ordenanza. Este tema se complementó con documento de la Junta de Andalucía en la cual se aclaraba que sólo se podía tener en cuenta la población censada.

- Sobre el tema de los eurotaxis (vehículos adaptados), el Ayuntamiento otorgó doce licencias de eurotaxi a las últimas licencias concedidas (desde la 119 a la 130), firmando un acuerdo privado entre titulares y Ayuntamiento que acordaba un sistema de rotación temporal, donde cada 4 años, tres taxis se adaptaría para PMR. A fecha de hoy, y **tras casi 2 años del acuerdo, no se ha transformado ninguno.**
- Respecto al ratio que recoge la Ordenanza, se compara con los municipios colindantes: Torremolinos tiene un ratio de 0,4 taxis/1.000 hab, y de 0,5 en Fuengirola y Mijas.
- Se recoge como ejemplo la saturación de Málaga capital, que dispone de una flota de 1.500 taxis, destinando 300 al aeropuerto y 300 descansan diariamente, quitando así 600 taxis diarios, y aun así vienen solicitando la reciprocidad modulada y el área de prestación conjunta. Este consultor apuntaría que, con ese volumen de taxis y la población de 2016, el ratio se establecería en 2,63.
- Se recoge la importancia de la estacionalidad del turismo, donde necesitan aprovechar los 5 meses punta del año, sin poder cerrar el negocio el resto del año como hace la hostelería, debiendo seguir realizando el mantenimiento de la flota todo el año
- La Junta Directiva de la Asociación Local de Radio-Taxi de Benalmádena SOLICITA abrir una mesa de negociación para igualar el ratio de Benalmádena al de los municipios colindantes de la Costa del Sol, estableciéndolo en 0'5 taxis por cada 1.000 habitantes.

Representación de asalariados del taxi de Benalmádena

Tras la reunión celebrada con los tres representantes de los asalariados que trabajan en el sector del taxi en Benalmádena, se recogen los principales temas tratados, análisis y conclusiones.

La propuesta que plantean los asalariados es ampliar el número de licencias a 10, 12, 15 licencias, las que sean necesarias, y con días de descanso rotativas, se absorbería.

Sobre el taxi adaptado, el tiempo de espera de estos vehículos puede oscilar entre 45 min y 1:30 horas. Tienen videos que demuestran clientes que han perdido el taxi o no los han querido coger (*posteriormente desde el Ayuntamiento se informa a este consultor que son videos que llevan mucho tiempo circulando*) por lo que **se necesitan de forma urgente taxis adaptados.**

Según el reglamento de la Junta de Andalucía, los municipios que no disponen de ordenanza, deben obtener dicho ratio en base al número de licencias actuales y la población existente en ese momento, por lo que en el año 2014 cuando se concretó la ordenanza municipal, el ratio debía haberse establecido en 2,03. Cuando se acordó el ratio de 1,80, la representación de los asalariados se opuso, sin éxito, solicitando el ratio indicado de 2,03. Desde entonces llevan 3 años ya peleándolo con informes, videos, etc. Este ratio implicaría la adjudicación de 10 nuevas licencias.

Sobre necesidades en municipios colindantes, se comenta que Torremolinos incluso sigue cogiendo licencias de Málaga.

En Benalmádena, además de la población censada ya comentada, existe una población flotante que la elevaría a los 90.000 hab, pero se trata de una población no empadronada para ahorrarse el impuesto del IBI. Incluso en verano se eleva la población a 180.000 habitantes (según fuentes del Alcalde) y de 300.000 hab (según estiman los asalariados).

En la reunión se mostraron una serie de imágenes en las cuales se muestran como casi la mayoría de las paradas se encuentran a cero vehículos en ellas, lo que demuestra la carencia de licencias. Igualmente, comentarios de servicios perdidos porque el cliente opta por no esperar y aguantar. También se muestran varios videos en la parada de Arroyo de la Miel en la que se ven clientes esperando y ningún vehículo taxi.

El artículo 12 del Reglamento señala los aspectos que deben tenerse en cuenta en casos específicos en los que el ratio no debe aplicarse exclusivamente según la población censada. Estos puntos se refieren a:

- a. Niveles de oferta y demanda del servicio existente
- b. Evolución de actividades comerciales, industriales, turísticas que pueden generar una demanda específica del taxi. Los asalariados hacen mención de la existencia del Trocadero, Higuierón, el área frente a Torrequebrada, etc.
- c. Infraestructuras sanitarias, enseñanza, ocio, etc. Aquí, los asalariados hacen mención del Hospital Xanit, nuevos colegios, nuevo instituto Retamar, más de 12 residencias de ancianos, ...
- d. Nivel de cobertura nocturna del transporte público urbano: se indica que el servicio de bus urbano nocturno que se implantó en 2017 no funcionó.
- e. Grado de dispersión de núcleos urbanos: se pone como ejemplo el área del mariposario, que no dispone de parada.
- f. Porcentaje mínimo de licencias de taxi adaptados: no se cumple.

Respecto al número de km recorridos al año, esta representación de los asalariados estima que de media se pueden estar superando los 100.000 km de media, pudiendo llegar a los 140.000 km con asalariados y sin parar.

En verano es una realidad el alto número de clientes que requieren taxi y no son atendidos. Por ejemplo, en la parada de Sunset Beach se forman grandes colas de clientes esperando. También en el Tívoli en los meses de verano, se puede ver como a la 1:00 de la madrugada se puede encontrar una gran cola de clientes esperando.

E igualmente consideran que durante todo el año sí hay realmente trabajo. Ponen como ejemplo como un coche con 7 meses, entre los meses de noviembre y mayo, ha alcanzado los 50.000 km.

El número de licencias lleva estacionado en 130 desde hace más de 10 años sin haberse solicitado antes, sólo llevan solicitándolo en los últimos 3 años, en los cuales la población residente, flotante y visitantes plantea un escenario de carencia.

El precio de los coches oscila entre los 9.000 hasta los 17.000 euros, si bien su adaptación a PMR conlleva un sobrecoste adicional de 10.000 euros.

Respecto al coste de una licencia en venta, hasta hace poco se situaba en unos 150.000 euros, pero en la actualidad se ha elevado hasta los 270.000 euros (la ley de la oferta y la demanda), incluso creen que podría alcanzar los 300.000 euros. Este precio se ha elevado debido a la escasez, pues desde el 28 de abril de 2007 no se han dado nuevas licencias.

El problema de las VTC es una realidad. Una empresa que lleva años trabajando en la Costa del Sol es Autosol, si bien llevan su propia pegatina que los identifica.

La petición de nuevas licencias incluso ha contado con una recogida de firmas que ha llegado a las 140 en total, entre asalariados y patronal.

Para compensar el aumento de licencias y la reducción de trabajo en los meses valle, se propone la idea de plantear días de descanso rotativos en los meses de enero y febrero.

Finalmente, los representantes de los asalariados facilitan cierta información y datos al consultor, de donde se extraen los siguientes datos de interés:

- El Alcalde indica que Benalmádena es el tercer municipio andaluz en pernoctaciones, sólo detrás de Torremolinos y Roquetas de Mar.
- Desde el Ayuntamiento se emiten mensajes para animar a la población a empadronarse ya que se reciben ayudas y subvenciones para 67.245 empadronados, pero en realidad se viene dando servicio a 90.000 hab todo el año 180.000 hab en verano.
- En el año 2016, Benalmádena cerró la temporada estival con unas cifras de ocupación hotelera de agosto de 425.600 pernoctaciones, donde 312.450 era turismo extranjero y 113.150 era turismo nacional, alcanzando un grado de ocupación del 84,46%. De forma global, ascendería la ocupación al 68,8% anual, indicando un aumento y recuperación del sector hotelero.

Igualmente, hacen entrega también de un escrito que daría respuesta al informe presentado por la Asociación de Radio taxi de Benalmádena, donde se indicarían los siguientes aspectos:

- Si hay cabida para VTCs y taxis piratas es porque hay necesidad y trabajo para todos, de lo contrario no apostarían por la inversión que se requiere sin beneficios previstos.
- Afirman que la inclusión del punto 16 en el pleno del 30 de marzo no se debía a una promesa de IU sino como respuesta a las necesidades del municipio
- La no existencia de nuevas licencias que cubran las necesidades actuales hace que los clientes opten por cambios del sistema de transporte hacia las licencias VTC o taxis piratas.
- La importancia del número de pernoctaciones de Benalmádena debe ser factor a considerar en el ratio y no sólo el calculado en base a la población censada.

- En los últimos años, el Ayuntamiento viene realizando actuaciones para romper con la estacionalidad, de forma que los meses con menos trabajo se han reducido notablemente.
- Si bien es cierto que hay casos puntuales de asalariados que se dan de baja en los meses de invierno, es debido a que disponen de otros ingresos como negocios o trabajos temporales, o carecen de cargas familiares o hipotecas.
- El escrito presentado solicita una revisión del ratio para elevarlo a valores del 2,1 – 2,5.

6.2 AFOROS EN PARADAS

Para poder determinar y conocer la realidad del tráfico de taxis en la ciudad de Benalmádena se ha procedido a la recogida de información con el objetivo de conocer los tiempos medios de espera y ocupaciones en las principales paradas de taxis de la ciudad.

Metodología y organización

El trabajo desarrollado se ha estructurado como sigue:

- Se diseñó un cuestionario y se determinaron los puntos de toma de datos.
- Un aforador situado en los puntos de toma de datos anotó parada, matrícula y hora de llegada y salida de los taxis.
- Tras la finalización de la labor de campo, se procedió a su grabación, corrección, filtrado y análisis.

La ciudad de Benalmádena es una ciudad muy dispersa y con diferentes núcleos de población diferentes que se mueven atendiendo a diferentes realidades, trabajo, turismo, ocio, etc. Al ser este estudio realizado en el mes de junio, y siendo la ciudad un importante foco de atracción turística de la Costa del Sol, se ha procedido a realizar los aforos en tres de las paradas de taxis que más tráfico soportan.

Los potenciales clientes de los taxis de Benalmádena se pueden clasificar en tres tipos principalmente:

- **Residentes** de la ciudad que necesitan desplazarse de un punto a otro de la misma dada su dispersión
- **Turistas** que se alojan en algún hotel y necesitan desplazarse a los puntos de interés turístico, o turistas que llegan para una estancia corta (un día) gracias al transporte público y necesitan desplazarse hacia un punto de interés de la ciudad y, al no disponer de vehículo privado, utilizan el taxi.
- **Turistas y residentes de avanzada edad** con problemas de movilidad que utilizan diferentes sistemas de ayuda para desplazarse (sillas de ruedas, carritos eléctricos,

diferentes tipos de andadores, etc.) y acuden principalmente a los principales centros sanitarios de la zona.

Desarrollo del trabajo

Los trabajos se desarrollaron en tres paradas de taxi de la ciudad de Benalmádena, durante los días **12 al 20 de junio de 8:30 a 18:00** horas. A continuación, se detalla el desarrollo de los trabajos en cada uno de los aforos.

AFORO 1: ESTACIÓN RENFE DE CERCANÍAS BENALMÁDENA-ARROYO DE LA MIEL

La parada de taxis localizada en las inmediaciones de la estación de trenes de cercanías de Benalmádena–Arroyo de la Miel se ha considerado para este trabajo de campo como **la de mayor importancia**, dado que es una de las principales de la ciudad.



Figura 15: Situación del Aforo 1

Fuente: Elaboración propia

Al estar localizada junto a la estación de tren, muchos pasajeros del mismo utilizan el taxi como modo de transporte para llegar a su destino final. Como **localización primordial para la intermodalidad** de la ciudad se ha escogido esta parada para la realización de este trabajo.

En esta parada se ha realizado un aforo desde las **8:30 de la mañana hasta las 18:00 de la tarde, durante los días 12,13, 14 y 15 de junio.**

El aforador se situó **frente a la parada de taxis situada en la Avenida de la Constitución** para poder tener, así, una visual completa de todos los taxis que entraban y salían a la parada y anotar las correspondientes matrículas, así como las horas de llegada y salida de la misma.



Figura 16: Localización del Aforador en el Aforo 1
Fuente: Elaboración propia



Figura 17: Vista desde el punto de Aforo 1
Fuente: Elaboración propia

AFORO 2: PLAZA SOLIMAR

La parada de taxis situada en la **plaza Solimar de Benalmádena Costa** es una de las que mayor demanda de taxis posee de la ciudad dada su localización estratégica cercana a la playa y a las zonas de ocio de la ciudad.



Figura 18: Situación del Aforo 2

Fuente: Elaboración propia

En esta parada se han realizado aforos los días **14, 15 y 20 de junio**, en horario de **9:00 a 15:00 h.**

El aforador **se situó en una amplia acera justo frente a la parada de taxis**, donde tenía una completa visual de los taxis que entraban y salían de la parada, así como de sus matrículas para la toma de datos.



Figura 19: Localización del aforador en el Aforo 2

Fuente: Elaboración propia



Figura 20: Vista del Aforo 2
Fuente: Elaboración propia

AFORO 3: PUERTO DEPORTIVO- PUERTO MARINA

Otro de los focos de atracción más importante de la ciudad es el **Puerto Deportivo (Puerto Marina)**, éste es uno de los principales puntos turísticos por lo que la parada de taxis de esta zona tiene una importancia considerable en esta época del año.



Figura 21: Situación del Aforo 3
Fuente: Elaboración propia

El aforo se ha realizado los días **14, 15 y 20 de junio de 11:00 a 18:00 h.**

El **aforador se situó en una acera amplia junto a la parada** desde la que se visualizaba toda la parada y todos los taxis que iba llegando y saliendo de la misma.



Figura 22: Localización del aforador en el Aforo 3
Fuente: Elaboración propia



Figura 23: Vista del Aforo 3
Fuente: Elaboración propia

Resultados

Tras el grabado y corrección de los datos obtenidos, se procedió al filtrado e interpretación de los resultados obtenidos. En este epígrafe se muestran los resultados de cada punto de aforo.

AFORO 1: ESTACIÓN RENFE DE CERCANÍAS BENALMÁDENA-ARROYO DE LA MIEL

Los registros obtenidos durante los conteos del aforo en este punto son los siguientes:

AFORO 1: ESTACIÓN CERCANÍAS			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA (MIN)
8:31	1207HTN	8:43	0:12
8:42	5312JWG	9:11	0:29
8:59	1356GZK	9:12	0:13
9:01	0419GSK	9:13	0:12
9:10	9841KFN	9:16	0:06
9:13	9022KJX	9:24	0:11
9:15	0955JZZ	9:31	0:16
9:20	8052HRC	9:40	0:20
9:30	0419GSK	9:45	0:15
9:30	8722HMD	9:59	0:29
9:34	7202JBG	9:47	0:13
9:38	2599JRR	9:47	0:09
9:41	1207HTN	10:17	0:36
9:42	9910HTM	9:56	0:14
9:42	9841KFN	10:13	0:31
9:42	6065JRF	10:04	0:22
9:46	8013KCP	10:03	0:17
9:52	8739JYX	10:02	0:10
9:57	9686KFJ	10:03	0:06
9:59	3572HPZ	10:10	0:11
9:59	7609JZP	10:05	0:06
10:00	6235JTZ	10:10	0:10
10:01	2481HNM	10:15	0:14
10:06	8677JHW	10:21	0:15
10:07	0955JZZ	10:25	0:18
10:13	0419GSK	10:28	0:15
10:21	0607JYX	10:29	0:08
10:21	2989JKJ	10:32	0:11
10:28	7781GVS	11:03	0:35
10:33	9035KCV	11:04	0:31
10:36	3572HPZ	11:10	0:34
10:37	1207HTN	11:10	0:33
10:42	5261HST	11:00	0:18

AFORO 1: ESTACIÓN CERCANÍAS			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA (MIN)
10:43	9022KJX	10:49	0:06
10:43	8638KGP	10:50	0:07
10:43	1697JNB	10:55	0:12
10:51	0955JZZ	11:15	0:24
11:12	0860HMV	11:15	0:03
11:14	8677JHW	11:15	0:01
11:15	0419GSK	11:17	0:02
11:19	1167KBJ	11:19	0:00
11:22	9841KFN	11:23	0:01
11:23	5850HZZ	11:23	0:00
11:23	8677JHW	11:26	0:03
11:23	3105HPG	11:24	0:01
11:25	9910HTM	11:25	0:00
11:25	5078JKG	11:29	0:04
11:25	5706HTF	11:30	0:05
11:26	0955JZZ	11:30	0:04
11:26	7202JBG	11:28	0:02
11:30	1356GZK	11:33	0:03
11:30	1207HTN	11:40	0:10
11:30	0860HMV	11:40	0:10
11:30	2599JRR	11:42	0:12
11:33	2142JWH	11:44	0:11
11:33	5706HTF	11:45	0:12
11:34	8739JYX	11:42	0:08
11:39	9022KJX	11:52	0:13
11:42	6253JTZ	11:55	0:13
11:45	0419GSK	11:53	0:08
11:50	8207HDM	11:56	0:06
11:50	1207HTN	12:00	0:10
11:53	5078JKG	11:57	0:04
11:55	1167KBJ	12:00	0:05
11:56	0955JZZ	12:04	0:08
11:57	8052HRC	12:04	0:07

AFORO 1: ESTACIÓN CERCANÍAS			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA (MIN)
11:58	2599JRR	12:06	0:08
11:59	9022KJX	12:06	0:07
12:06	2142JWH	12:08	0:02
12:08	0607JYX	12:11	0:03
12:11	7081KBX	12:11	0:00
12:11	0317KDT	12:11	0:00
12:11	1207HTN	12:15	0:04
12:11	2432JZC	12:15	0:04
12:13	1167KBJ	12:15	0:02
12:13	8469JJT	12:17	0:04
12:14	5078JKG	12:17	0:03
12:15	1176KBD	12:17	0:02
12:18	1517HTM	12:21	0:03
12:19	9686FFJ	12:23	0:04
12:19	2989JKJ	12:24	0:05
12:21	7932KGN	12:24	0:03
12:21	4164HZN	12:24	0:03
12:21	0955JZZ	12:24	0:03
12:21	7202JBG	12:24	0:03
12:21	1356GZK	12:24	0:03
12:24	0419GSK	12:26	0:02
12:25	7065JBY	12:27	0:02
12:26	3572HPZ	12:28	0:02
12:27	8677JHW	12:30	0:03
12:28	1207HTN	12:30	0:02
12:30	1517HTM	12:31	0:01
12:31	7609JZP	12:34	0:03
12:34	8052HRC	12:38	0:04
12:35	2333JKR	12:38	0:03
12:35	1176KBD	12:39	0:04
12:36	8207HDM	12:39	0:03
12:36	9686KFJ	12:40	0:04
12:35	7202JBG	12:38	0:03
12:41	4164HZN	12:43	0:02
12:41	1167KBJ	12:43	0:02
12:41	1093KDD	12:44	0:03
12:42	9022KJX	12:46	0:04
12:42	8677JHW	12:45	0:03
12:43	0860HMV	12:46	0:03
12:46	1207HTN	12:47	0:01
12:46	2599JRR	12:47	0:01
12:47	5078JKG	12:49	0:02
12:47	0955JZZ	12:51	0:04

AFORO 1: ESTACIÓN CERCANÍAS			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA (MIN)
12:48	0471KCZ	12:51	0:03
12:51	8739JYX	12:51	0:00
12:51	2432JZC	12:51	0:00
12:51	9249JLS	12:54	0:03
12:53	2606HVL	12:55	0:02
12:54	5423JDT	12:57	0:03
12:55	8469JJT	12:59	0:04
12:59	3572HPZ	13:02	0:03
12:58	9676JJX	13:00	0:02
13:02	5261HST	13:05	0:03
13:02	0419GSK	13:07	0:05
13:02	2333JKR	13:08	0:06
13:04	4164HZN	13:11	0:07
13:08	9979JCV	13:16	0:08
13:10	1517HTM	13:20	0:10
13:11	8677JHW	13:20	0:09
13:14	6605JTM	13:23	0:09
13:16	2562HTB	13:25	0:09
13:16	0419GSK	13:27	0:11
13:17	9841KFN	13:27	0:10
13:19	9022KJX	13:37	0:18
13:19	4164HZN	13:41	0:22
13:19	8739JYX	13:32	0:13
13:20	8638KGP	13:43	0:23
13:23	3572HPZ	13:27	0:04
13:24	2599JRR	13:43	0:19
13:24	4995JFC	13:44	0:20
13:27	1207HTN	13:45	0:18
13:28	7202JBG	13:48	0:20
13:28	1657JBT	14:05	0:37
13:29	0607JYX	13:52	0:23
13:31	9676JJX	13:55	0:24
13:35	3572HPZ	13:55	0:20
13:37	0419GSK	13:57	0:20
13:37	2432JZC	13:57	0:20
13:39	9841KFN	14:02	0:23
13:45	5078JKG	13:59	0:14
13:46	1517HTM	14:02	0:16
13:49	9448JHG	14:29	0:40
13:53	8739JYX	14:03	0:10
13:56	0860HMV	14:03	0:07
13:57	5756KDZ	14:05	0:08
13:58	9110HNV	14:10	0:12

AFORO 1: ESTACIÓN CERCANÍAS			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA (MIN)
13:59	5423JDT	14:20	0:21
13:59	2142JWH	14:15	0:16
14:01	9869KKY	14:20	0:19
14:05	0955JZZ	14:22	0:17
14:10	1517HTM	14:22	0:12
14:11	9841KFN	14:35	0:24
14:13	2333JKR	14:39	0:26
14:15	9886KFJ	14:42	0:27
14:16	9979JCV	14:40	0:24
14:16	8207HDM	14:42	0:26
14:19	0419GSK	14:22	0:03
14:20	8013KCP	14:23	0:03
14:22	3572HPZ	14:44	0:22
14:28	0955JZZ	14:44	0:16
14:30	1207HTN	14:45	0:15
14:34	9135HSZ	14:45	0:11
14:37	4364HPZ	14:44	0:07
14:41	9841KFN	14:45	0:04
14:45	8207HDM	14:46	0:01
15:59	2432JZC	16:02	0:03
16:00	5423JDT	16:07	0:07
16:01	3572HPZ	16:04	0:03
16:01	1517HTM	16:25	0:24
16:02	6005JRF	17:01	0:59
16:06	0955JZZ	16:06	0:00
16:07	7609JZP	16:20	0:13
16:08	6354JXY	16:22	0:14
16:12	0419GSK	16:20	0:08
16:13	2481HNM	16:24	0:11
16:13	8638KGP	16:25	0:12
16:14	9110HNV	16:30	0:16
16:15	1356GZK	16:30	0:15
16:15	2333JKR	16:32	0:17
16:17	8739JYX	16:38	0:21
16:19	7202JBG	16:39	0:20
16:20	8207HDM	16:39	0:19
16:20	9022KJX	17:44	1:24
16:22	1207HTN	16:35	0:13
16:24	6253JTZ	16:44	0:20
16:24	9841KFN	16:50	0:26
16:26	7523HTH	17:00	0:34

AFORO 1: ESTACIÓN CERCANÍAS			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA (MIN)
16:29	9979JCV	17:00	0:31
16:31	1167KBJ	17:06	0:35
16:43	2599JRR	17:47	1:04
16:45	8677JHW	17:08	0:23
16:50	2142JWH	17:11	0:21
16:50	0419GSK	17:10	0:20
16:50	1517HTM	17:10	0:20
16:51	0955JZZ	17:19	0:28
16:51	9910HTM	17:21	0:30
16:55	8638KGP	17:28	0:33
16:57	9676JJX	17:36	0:39
17:00	9022KJX	17:37	0:37
17:03	7523HTH		
17:11	2481HNM	17:43	0:32
17:18	1167KBJ	17:45	0:27
17:25	8207HDM	17:49	0:24
17:27	6076JLH	17:51	0:24
17:27	0955JZZ	17:56	0:29
17:36	6669JTZ		
17:38	4396GRM		
17:46	9676JJX	18:10	0:24
17:47	1176KBD	18:19	0:32
17:48	1787JVH	18:27	0:39
17:48	9841KFN	18:26	0:38
17:49	0419GSK	18:35	0:46
17:52	9022KJX	18:41	0:49
17:53	6309HVZ		
17:55	4369GRM	18:43	0:48
17:57	6306KBL		
18:02	7523HTH		
18:02	2481HNM	18:55	1:53
18:10	1207HTN		
18:13	0955JZZ		
18:16	5078JKG		
18:13	7735KDG		
18:23	9910HTM		
18:28	3236KJZ		
18:37	9841KFN		
18:45	0419GSK	18:51	0:06

Tabla 16: Resultados Aforos en estación de Cercanías

Fuente: Elaboración propia

De los datos recogidos se deducen las **horas punta**, que se definen como aquellas que presentan una mayor demanda por los usuarios, por lo que se registran menores tiempos de espera y mayor rotación de vehículos.

AFORO 1: ESTACIÓN DE CERCANÍAS	TIEMPO MEDIO ESPERA (Min)
9:00 - 10:00	0:15
10:00 - 11:00	0:13
11:00 - 12:00	0:05
12:00 - 13:00	0:02
13:00 - 14:00	0:13
14:00 - 15:00	0:15
15:00 - 16:00	-
16:00 - 17:00	0:21
17:00 - 18:00	0:34
ESPERA MEDIA DIARIA	0:14

Tabla 17: Espera media diaria en estación de Cercanías
Fuente: Elaboración propia

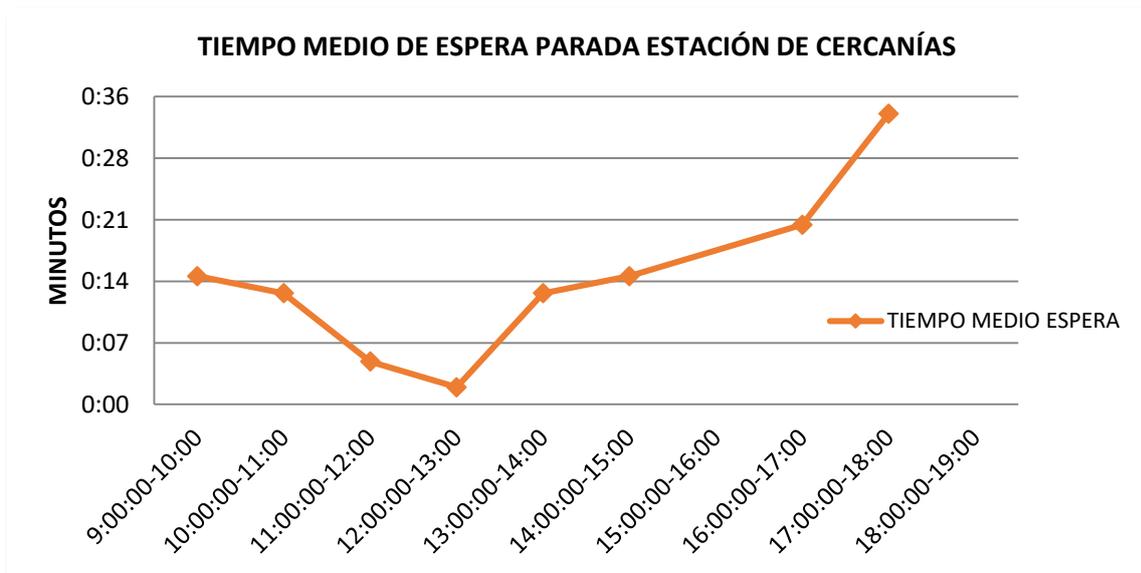


Figura 24: Tiempo de espera medio en el Aforo 1
Fuente: Elaboración propia

La **hora punta** en el Aforo 1 (Estación de Cercanías Benalmádena-Arroyo de la Miel) se produce entre las **11:00 y las 13:00**. El **tiempo medio** de espera se encuentra **entre 2 y 5 minutos**. Este dato contrasta con los largos tiempos de espera que se producen a primera hora de la tarde, que se sitúan entre los 20 y los 30 minutos. El **tiempo medio de espera** a lo largo del día es de **14 minutos**.

Se analizó del mismo modo, el número de taxis en la parada cada 15 minutos, analizando la **ocupación de las paradas** en las distintas franjas horarias.

AFORO 1: ESTACIÓN DE CERCANÍAS	
HORA	Nº TAXIS EN LA PARADA
8:30	13
8:45	11
9:00	6
9:15	5
9:30	4
9:45	7
10:00	9
10:15	4
10:30	2
10:45	8
11:00	6
11:15	2
11:30	2
11:45	1
12:00	2
12:15	1
12:30	4
12:45	6
13:00	5
13:15	7

AFORO 1: ESTACIÓN DE CERCANÍAS	
HORA	Nº TAXIS EN LA PARADA
13:30	13
13:45	8
14:00	9
14:15	7
14:30	10
14:45	2
15:00	2
15:15	
15:30	
15:45	
16:00	10
16:15	11
16:30	7
16:45	13
17:00	9
17:15	10
17:30	11
17:45	15

Tabla 18: Ocupación en estación de Cercanías
Fuente: Elaboración propia

Las horas punta coinciden con las horas punta de los tiempos medios de espera en la parada, entre las **11:00 y las 13:00, con una ocupación media de 3 vehículos**, lo que implica una alta rotación y una elevada frecuencia de llegadas y salidas de taxis. La ocupación media diaria de la parada es de **7 taxis**.

AFORO 1: ESTACIÓN DE CERCANÍAS	OCUPACIÓN MEDIA
9:00:00-10:00	8
10:00:00-11:00	6
11:00:00-12:00	3
12:00:00-13:00	3
13:00:00-14:00	8
14:00:00-15:00	7
15:00:00-16:00	-
16:00:00-17:00	9
17:00:00-18:00	12
OCUPACIÓN MEDIA	7

Tabla 19: Ocupación media en estación de Cercanías

Fuente: Elaboración propia

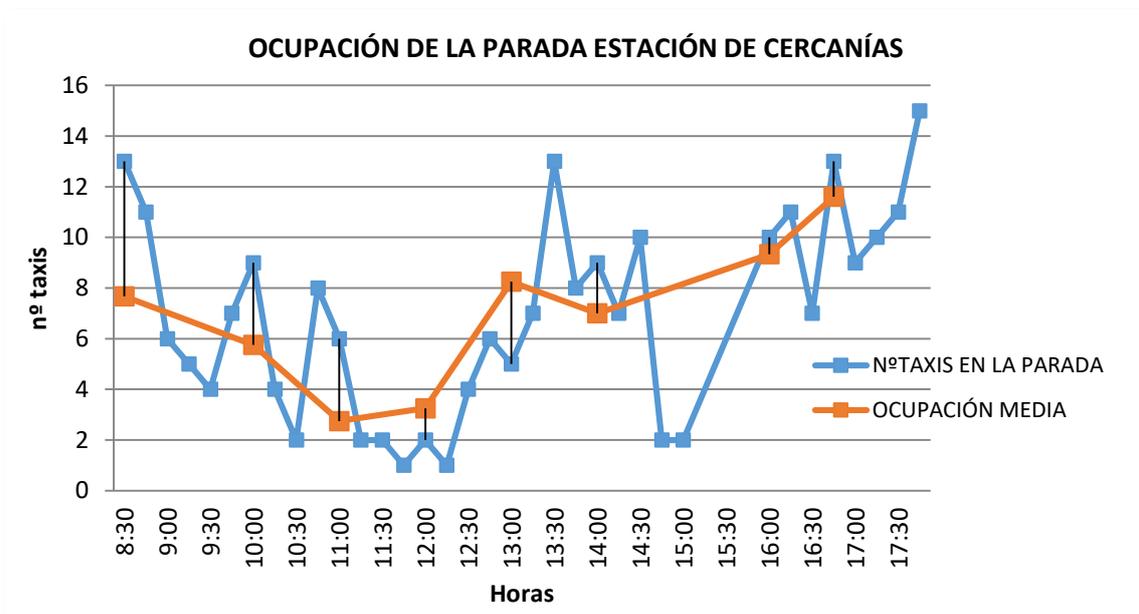


Figura 25: Ocupación media de la parada en el Aforo 1

Fuente: Elaboración propia

AFORO 2: PLAZA SOLIMAR

Los registros obtenidos durante los conteos del aforo en este punto son los siguientes:

AFORO 2: PLAZA SOLYMAR			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA MIN
9:00	3062JMY	9:15	0:15
9:00	5756KDZ	9:29	0:29
9:00	5850HZS	9:29	0:29
9:15	2606HVL	9:27	0:12
9:34	3522KDY	9:49	0:15
9:36	5252JNK	9:49	0:13
9:39	6588JNL	9:51	0:12
9:41	9358HWW	9:56	0:15
9:57	3728JMV	9:57	0:00
9:59	1095KHR	10:01	0:02
9:59	2562HTB	10:02	0:03
10:01	6588JNL	10:12	0:11
10:05	9932JV	10:12	0:07
10:07	3728JMV	10:14	0:07
10:07	2606HVL	10:17	0:10
10:12	4597KFZ	10:23	0:11
10:16	7171KDD	10:28	0:12
10:26	6588JNL	10:43	0:17
10:28	3728JMV	10:43	0:15
10:37	7171KDD	10:43	0:06
10:39	1095KHR	10:54	0:15
10:48	2562HTB		
10:41	9022KJX	11:01	0:20
10:41	7746JJV	11:03	0:22
10:49	0177UPM	11:04	0:15
10:52	2562HTB	11:06	0:14
11:06	2606HVL	11:08	0:02
11:08	5429JBT	11:18	0:10
11:08	9979JCV	11:21	0:13
11:20	4364HMF	11:21	0:01
11:21	6253JTZ	11:21	0:00
11:22	5429JBT	11:22	0:00
11:23	1606HVL	11:35	0:12

AFORO 2: PLAZA SOLYMAR			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA MIN
11:25	4521HVX	11:35	0:10
11:45	8449JJT	12:04	0:19
11:45	5423JBT	12:19	0:34
11:45	5050JLR	12:24	0:39
11:45	3252KDY	12:24	0:39
12:03	2562HTP	12:24	0:21
12:26	4519JGH	12:35	0:09
12:27	6588JNL	12:35	0:08
12:40	1599JWN	12:43	0:03
12:40	9358HWW	12:43	0:03
12:43	6005JRF	12:51	0:08
12:45	6735JNL	13:01	0:16
12:51	6588JNL	13:16	0:25
12:55	3252KDY	13:22	0:27
13:05	7171KDD	13:24	0:19
13:13	9358HWW	13:25	0:12
13:17	5927JPZ	13:29	0:12
13:31	6588JNL	13:31	0:00
13:33	4597KFZ	13:34	0:01
13:36	9686KFJ	13:55	0:19
13:36	3252KDY	14:05	0:29
13:44	5850HZS	14:07	0:23
13:48	6588JNL	14:09	0:21
13:55	5756KDZ	14:12	0:17
14:19	4597KFZ	14:21	0:02
14:20	3252KDY	14:21	0:01
14:21	6588JNL	14:24	0:03
14:28	4597KFZ	14:30	0:02
14:31	0170HPS	14:38	0:07
14:38	9358HWW	14:42	0:04
14:44	2606HVL	14:55	0:11

Tabla 20: Resultados Aforos en Plaza Solymar
Fuente: Elaboración propia

En este punto de aforo, la **hora punta** se produce en la salida del trabajo y la hora de la comida, ya que es **entre las 14:00 - 15:00** cuando se producen el mayor número de rotaciones, con un **tiempo de espera de 4 minutos**. En el resto de las horas del día el tiempo medio de espera es muy similar en todas las franjas horarias. El **tiempo medio** de espera diaria es de **11 minutos**.

AFORO 2: PLAZA SOLYMAR	TIEMPO MEDIO ESPERA (Min)
9:00-10:00	0:13
10:00-11:00	0:13
11:00-12:00	0:10
12:00-13:00	0:13
13:00-14:00	0:15
14:00-15:00	0:04
ESPERA MEDIA	0:11

Tabla 21: Tiempo medio de espera en Plaza Solymar

Fuente: Elaboración propia

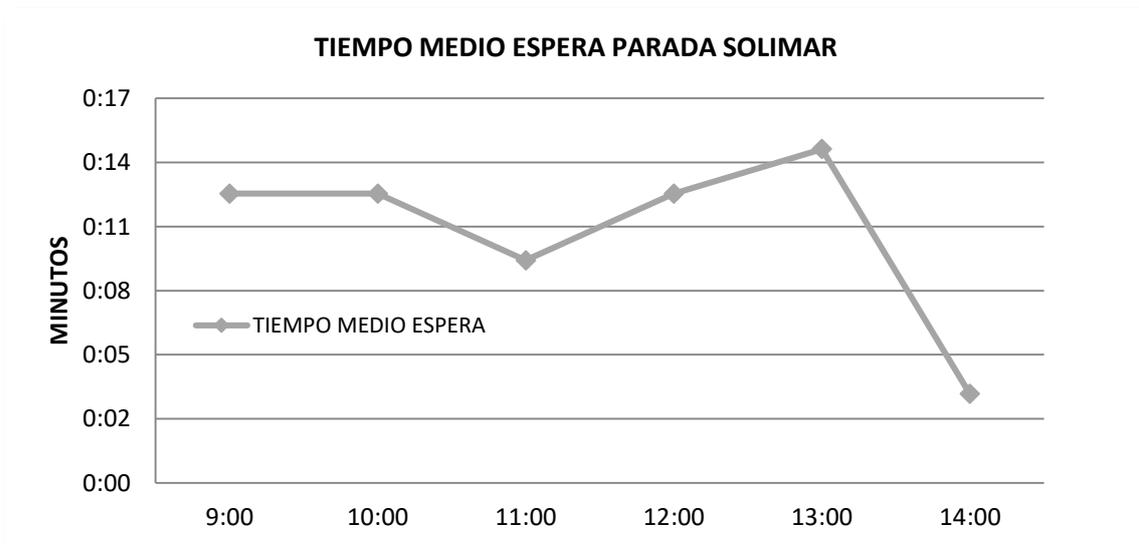


Figura 26: Tiempo de espera medio en el Aforo 2

Fuente: Elaboración propia

Si observamos el conteo realizado cada 15 minutos de los taxis que permanecen en la parada resulta la siguiente tabla.

AFORO 2: PLAZA SOLYMAR	
HORA	Nº TAXIS EN LA PARADA
9:00	3
9:15	0
9:30	0
9:45	4
10:00	2
10:15	2
10:30	2
10:45	3
11:00	4
11:15	2
11:30	2
11:45	4

12:00	4
12:15	4
12:30	3
12:45	3
13:00	4
13:15	5
13:30	1
13:45	4
14:00	4
14:15	0
14:30	0
14:45	1

Tabla 22: Ocupación en parada Plaza Solymar
Fuente: Elaboración propia

Con respecto a la ocupación de la parada en cada franja horaria, vemos que de nuevo coincide con la **hora punta** anteriormente mencionada entre las **14:00-15:00**, cuando de media sólo permanece un vehículo en la parada de taxis. **La ocupación media** diaria de la parada es de **3 taxis**.

AFORO 2: PLAZA SOLYMAR	OCUPACIÓN MEDIA
9:00:00-10:00	2
10:00:00-11:00	2
11:00:00-12:00	3
12:00:00-13:00	4
13:00:00-14:00	4
14:00:00-15:00	1
OCUPACIÓN MEDIA	3

Tabla 23: Ocupación media en Plaza Solymar
Fuente: Elaboración propia

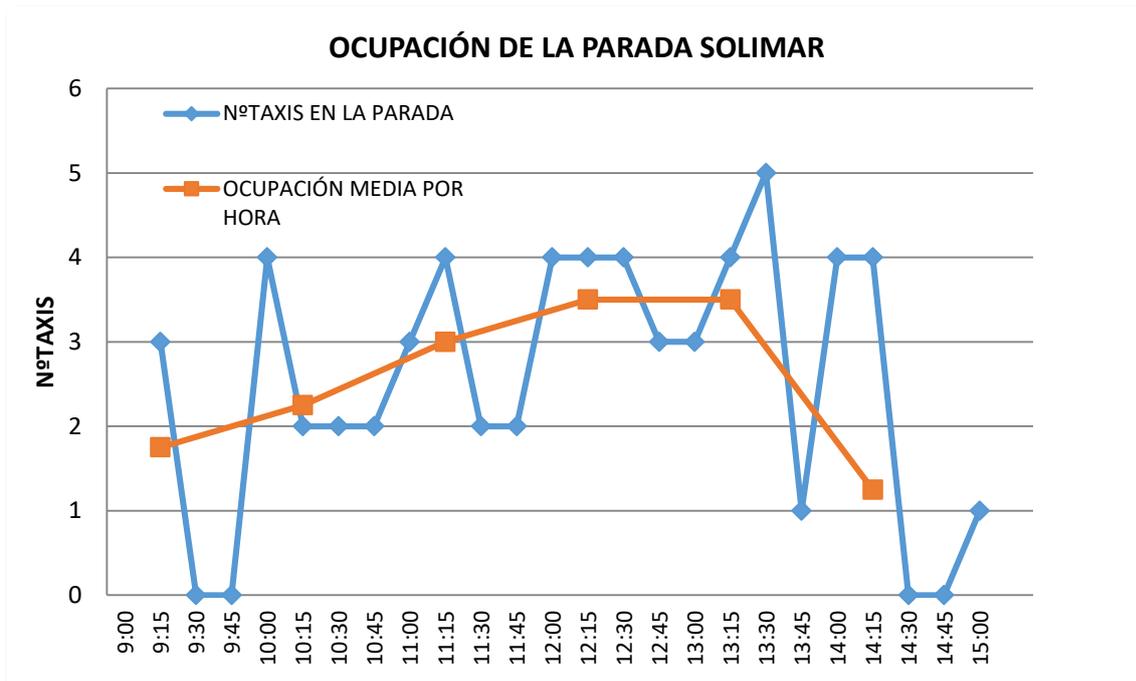


Figura 27: Ocupación media en el Aforo 2

Fuente: Elaboración propia

AFORO 3: PUERTO DEPORTIVO-PUERTO MARINA

Finalmente observamos los datos obtenidos en el tercer aforo situado en el Puerto deportivo de Benalmádena Costa.

AFORO 3: PUERTO MARINA			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA MIN
11:15	7523HTH	11:28	0:13
11:35	9022KJX	11:50	0:15
11:15	7609JZP	11:45	0:30
11:45	7995HPT	11:58	0:13
11:35	8840HNX	11:50	0:15
11:54	9979JCV	12:00	0:06
11:55	4519JSH	12:00	0:05
11:55	2481HNM	12:25	0:30
12:02	2562HTB	12:33	0:31
12:02	0384HSK	12:34	0:32
12:12	5261HST	12:38	0:26
12:14	8840HNX	12:41	0:27
12:30	1826JHP	12:41	0:11
12:38	7523HTH	12:47	0:09

AFORO 3: PUERTO MARINA			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA MIN
12:41	1167KBJ	12:48	0:07
12:41	1093KDS	12:48	0:07
12:51	1176KBD	12:51	0:00
12:52	5429JBT	12:56	0:04
12:52	0177JPW	12:58	0:06
12:53	8469JIT	12:58	0:05
12:54	8490JIT	12:58	0:04
12:58	0384HSK	12:59	0:01
12:59	6005JRF	13:15	0:16
13:00	4597KFZ	13:22	0:22
13:00	5252JNK	13:16	0:16
13:05	0607JYX	13:30	0:25
13:08	8944KKT	13:31	0:23
13:10	6531KCM	13:33	0:23

AFORO 3: PUERTO MARINA			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA MIN
13:10	9979JCV	13:35	0:25
13:13	6531KCM	13:36	0:23
14:00	6735JNL	14:03	0:03
14:00	9358HWN	14:02	0:02
14:00	4597KFZ	14:02	0:02
14:00	7570JPH	14:03	0:03
14:02	9979JCV	14:03	0:01
14:05	1242JPC	14:08	0:03
14:00	8944KKT	14:05	0:05
14:05	6253JTC	14:07	0:02
14:12	3728JMW	14:12	0:00
14:14	1787JVH	14:14	0:00
14:15	6306KBL	14:17	0:02
14:15	9979JCV	14:17	0:02
14:15	5880JYC	14:19	0:04
14:18	1242JPC	14:22	0:04
14:20	9841KFN	14:22	0:02
14:20	8126JYJ	14:32	0:12
14:15	8207HDM	14:25	0:10
14:15	4597KFZ	14:23	0:08
14:29	7781GVJ	14:35	0:06
14:32	8162HYJ	14:40	0:08
14:35	4521HVX	14:39	0:04
14:36	1093KDS	14:43	0:07
14:36	8126JYJ	14:57	0:21
14:51	7523HTH	14:59	0:08
14:58	9944JHG	14:59	0:01
15:00	0860HMW	15:02	0:02
16:00	6 TAXIS		
16:05	7600KHV	16:06	0:01
16:07	8052HRC	16:07	0:00
16:11	9358HWW	16:11	0:00
16:11	3352JSV	16:17	0:06
16:12	1826JHP	16:21	0:09
16:12	0938JLX	16:21	0:09
16:15	1517HTM	16:28	0:13
16:16	9800KJL	16:28	0:12

AFORO 3: PUERTO MARINA			
LLEGADAS	MATRÍCULA	SALIDA	ESPERA MIN
16:16	3572HPZ	16:30	0:14
16:17	8490JJT	16:35	0:18
16:20	1787JVH	16:44	0:24
16:23	5312JNG	16:44	0:21
16:23	4773KBY	16:47	0:24
16:24	5880JYC	16:36	0:12
16:24	0100JJK	16:48	0:24
16:26	8193KHP	16:48	0:22
16:30	0384KKT	16:48	0:18
16:32	8944KKT	16:50	0:18
16:47	1093KDS	16:53	0:06
16:47	8469JJT	16:55	0:08
16:53	4597KFZ	17:00	0:07
16:54	5312JNG	17:07	0:13
16:55	1626JHP	17:07	0:12
16:56	7735KDG	17:07	0:11
16:59	4521HYX	17:17	0:18
17:02	3572HPZ	17:18	0:16
17:06	9448JHG	17:20	0:14
17:10	5372HPZ	17:19	0:09
17:11	8126HYJ	17:20	0:09
17:20	7008KBX	17:23	0:03
17:20	8490JJT	17:26	0:06
17:21	1786HTG	17:30	0:09
17:22	7171KDD	17:30	0:08
17:24	1626JHP	17:32	0:08
17:25	9986KFZ	17:34	0:09
17:30	8193KHP	17:37	0:07
17:28	0399HTX	17:36	0:08
17:39	8944KKT	17:46	0:07
17:41	1599JWW	17:49	0:08
17:41	4597KFZ	17:55	0:14
17:41	5312JNG	17:55	0:14
17:44	5706HTF	17:56	0:12
17:44	7081KBX	17:56	0:12
17:46	2562HTB	17:56	0:10
17:52	6306KBL	18:00	0:08

Tabla 24: Resultados aforo en Puerto Marina
Fuente: Elaboración propia

Las **horas punta** en este aforo se sitúan entre las **14:00–15:00 y 17:00–18:00**, debido a la situación de la parada, muy próxima a establecimientos de hostelería, con un tiempo de espera medio de **4 minutos**.

AFORO 3: PUERTO MARINA	TIEMPO MEDIO ESPERA (min)
11:00-12:00	0:15
12:00-13:00	0:12
13:00-14:00	0:22
14:00-15:00	0:04
15:00-16:00	
16:00-17:00	0:12
17:00-18:00	0:09
ESPERA MEDIA	0:12

Tabla 25: Tiempo medio de espera en Puerto Marina
Fuente: Elaboración propia

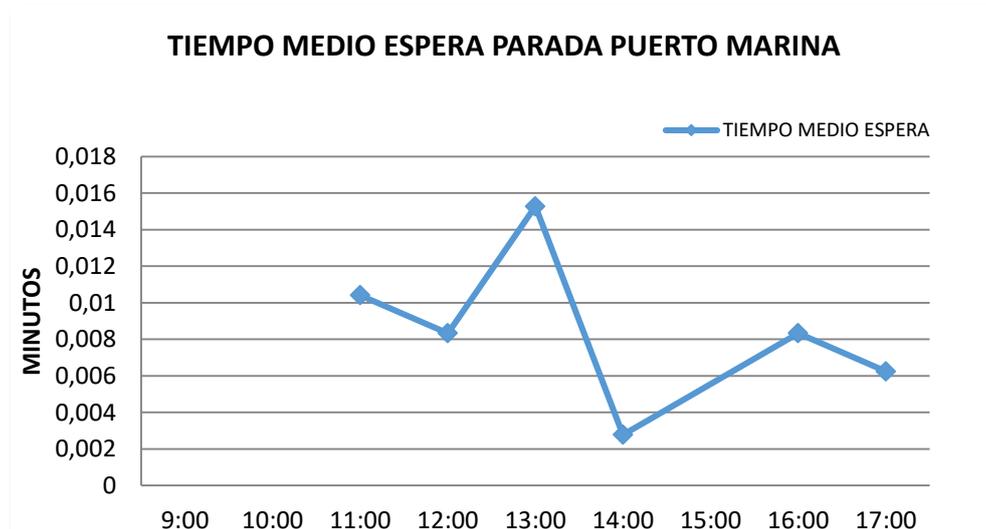


Figura 28: Tiempo de espera medio en el Aforo 3
Fuente: Elaboración propia

El tiempo medio de espera es de 12 minutos, siendo la franja de mayor tiempo de espera de 15 minutos durante la franja de 11:00–12:00.

AFORO 3: PUERTO MARINA			
HORA	Nº TAXIS EN LA PARADA		
11:00	3	14:15	7
11:15	3	14:30	3
11:30	4	14:45	2
11:45	6	15:00	1
12:00	1	15:15	
12:15	5	15:30	
12:30	5	15:45	
12:45	3	16:00	6
13:00	3	16:15	3
13:15	7	16:30	7
13:30	2	16:45	5
13:45		17:00	4
14:00	4	17:15	4
		17:30	3
		17:45	5
		18:00	2

Tabla 26: Ocupación de para Puerto Marina
Fuente: Elaboración propia

En el conteo de ocupación de la parada cada 15 minutos, podemos observar las variaciones en el número medio de taxis en espera durante cada hora. En este caso no se producen demasiadas variaciones y el número de taxis en la parada **permanece constante** a lo largo del día. Cabe mencionar que, de nuevo, las menores ocupaciones se producen en las consideradas anteriormente como horas punta de la parada, las **15:00 y las 18:00 horas**.

AFORO 3: PUERTO MARINA	OCUPACIÓN MEDIA
11:00-12:00	4
12:00-13:00	4
13:00-14:00	4

14:00-15:00	4
15:00-16:00	-
16:00-17:00	5
17:00-18:00	4
OCUPACIÓN MEDIA	4

Tabla 27: Ocupación media parada en Puerto Marina

Fuente: Elaboración propia

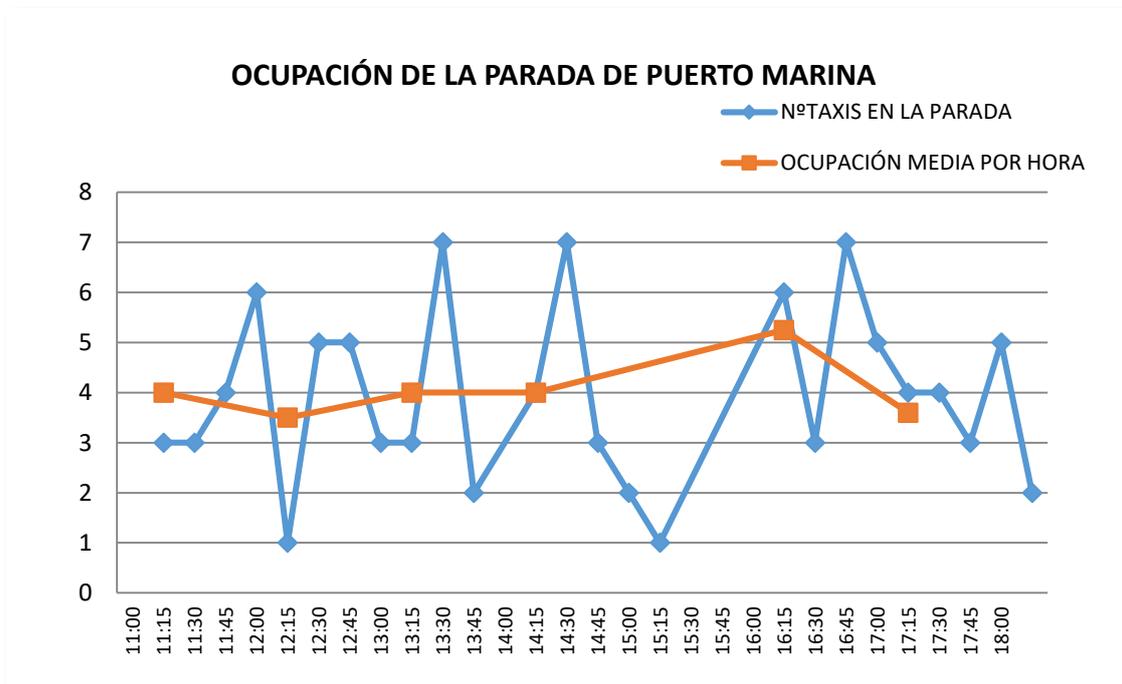


Figura 29: Ocupación media en el Aforo 3

Fuente: Elaboración propia

Conclusiones

A continuación, se muestran las conclusiones del análisis del resultado del trabajo de campo:

- Se trata de una zona muy estacional y que depende enormemente de los momentos del día.
- La parada de la **estación de cercanías** refleja la mayor rotación durante el día debido al carácter intermodal del punto con la llegada de taxis y autobuses. Su **Hora Punta se encuentra entre las 11 y las 13 horas**, con tiempos de espera de cada taxi de unos **2-5 min**. La **ocupación media** en esta franja es de **3 taxis** esperando.

De forma media, entre las 9 y 18 horas, la **espera media diaria se eleva a los 14 minutos**. El valor medio diario de vehículos esperando en esta parada sería de **7 taxis**.

- Las zonas de **Solimar y Puerto Marina** registran las mayores demandas a lo largo de la tarde y de la noche dado su carácter de ocio y hostelería.
- La ocupación de las paradas de **Solimar y Puerto Marina** desciende a 1 o 2 taxis en la franja horaria de 14:00–15:00.
- En concreto, en la parada de Solimar, el **tiempo medio de espera** de los taxis en esta hora punta asciende a **4 minutos**. La ocupación en esta Hora Punta es de 1 taxi.

De forma media, entre las 9 y 15 horas de tomas de datos en la parada de Solimar, el **tiempo medio de espera de cada taxi asciende a 11 minutos**, con una ocupación media de **3 vehículos** a lo largo del día.

- Igualmente, en concreto en la parada de Puerto Marina, las Horas Punta se situarían entre las 14-15 horas y 17-18 horas, con un **tiempo medio de espera de 4 minutos**.

De forma media, el **tiempo de espera a lo largo del día se situaría en 12 minutos**, con una ocupación media de **4 vehículos**.

6.3 AFORO INVENTARIO

Para poder complementar la información anterior, se procedió a llevar a cabo un aforo inventario, en el cual se procedió a recorrer todas las paradas de taxi a lo largo de la misma franja nocturna para ver el nivel de ocupación que presentaban, interpretado como el número de taxis estacionados en ese momento.

A continuación, se muestra la relación de paradas inventariadas, la ocupación de taxis en ese momento, su hora de análisis, y la figura de la misma:

Parada	Hora aforada	Ocupación
CHARE	13:37	1
Avda. Constitución 39	13:48, 14:00, 15:03, 17:50	2, 0, 0, 0 (Media: 0,5)
Aphotel Águila	14:12	1
Bonanza	14:18	3
Avda. Mijas	14:30	1
Solimar	14:45	3
Puerto Marina	14:55	8
Parque Paloma	15:23	1

Parada	Hora aforada	Ocupación
Avda. Constitución	11:19, 13:43, 13:50, 15:32, 16:15, 16:52, 23:43	8, 9, 7, 9, 14, 11, 8 (Media: 9,4)
Tivoli	18:05	1
Las Palmeras	18:17	6
Sunset Beach	18:25	7
Casino Torrequebrada	18:36	3
Nueva Torrequebrada	18:47	1
Playabonita	18:52	0
Holiday World	18:58	3
Juan Luis Peralta	13:15, 23:26	2, 3 (Media: 2,5)

Tabla 28: Aforo inventario de las paradas de taxi de Benalmádena
Fuente: Elaboración propia



Avda. Constitución



Avda. Constitución, 39



Aphotel Águila



Bonanza



Avda. Mijas



Solimar



Puerto Marina



Parque Paloma



Tívoli



Las Palmeras



Sunset Beach



Casino Torrequebrada



Nueva Torrequebrada



Playa Bonita



Holiday World

Figura 30: Aforo inventario de paradas analizadas

Fuente: Elaboración propia

Como conclusión al aforo inventario realizado, se observa que si bien la mayoría de las paradas de taxi siempre disponían de algún vehículo (2 de 17 analizadas, un 12%), en la mayoría de los casos sólo contaban con 1-2 taxis disponibles (el 53% de ellas). Sólo presentaban grandes ocupaciones las 3 paradas analizadas anteriormente.

7. **BENCHMARKING**

Se considera fundamental para un correcto estudio de la posición y situación del Taxi en el municipio de Benalmádena, comparar distintos valores del sector en otras ciudades de similares características de población, modelo económico, densidad y orografía.

Para ello, se ha realizado una doble selección- Por una parte, se identificarían municipios de tamaño y características socioeconómicas y productivas similares, es decir, municipios con poblaciones cercanas a los 70.000 hab y con un fuerte carácter turístico. Así, se han seleccionado los municipios de **Torremolinos, Fuengirola, Mijas, Estepona, Benidorm y Gandía**.

Por otra parte, se han publicado recientemente los municipios de mayor número de pernoctaciones en España en el año 2017. Debido a que Benalmádena se encuentra situado dentro de este listado, se ha considerado como de interés el incluir en el análisis, ciudades que, aunque presenten grandes tamaños poblacionales, sí presentan el mismo factor turístico que puede permitir obtener resultados de ciudades donde el efecto turístico y de pernoctaciones está ya asumido en el volumen de taxis que dichas ciudades presentan. Así, los 10 municipios más visitados de España, por orden, son:

Nº	Municipio	Pernoctaciones
1	Madrid	19.292.547
2	Barcelona	19.239.886
3	Benidorm	15.483.750
4	Palma de Mallorca	8.241.525
5	Torremolinos	5.456.358
6	Sevilla	5.051.054
7	Marbella	4.317.357
8	Valencia	4.152.840
9	Benalmádena	3.800.761
10	Granada	3.372.075

Tabla 29: Municipios con mayor número de pernoctaciones de España. 2017

Fuente: Elaboración propia basado en informe "Indicadores Urbanos 2017" del Instituto Nacional de Estadística

Por tanto, de la unión de ambos análisis, se obtiene un total de 13 municipios que se ha procedido a recopilar información relativa a población, número de licencias y ratios según ordenanzas, que permitan comprobar el nivel de taxis que dispone Benalmádena frente a otros municipios con características similares, de una forma u otra. Este listado de municipios sería:

- Madrid

- Barcelona
- Benidorm
- Palma de Mallorca
- Torremolinos
- Sevilla
- Marbella
- Valencia
- Granada
- Estepona
- Fuengirola
- Mijas
- Gandía

Como se ha dicho, de estos 13 municipios seleccionados, los 9 primeros corresponden a las ciudades españolas, junto a Benalmádena que más pernoctaciones han registrado en el año 2017, representando un fuerte carácter turístico. Los 3 siguientes corresponden a municipios cercanos o colindantes y con características similares respecto a orografía y economía. Por último, se ha elegido la ciudad de Gandía, fuera de la región de Andalucía, pero con una economía y funcionamiento similares.

De estas ciudades se ha procedido a recopilar datos sobre su población y el sector del Taxi:

- Población en el año 2017
- Población flotante media diaria.
- Ratio de número de licencias cada 1.000 habitantes en las ordenanzas municipales, en caso de que los hubiere.
- Licencias existentes en los municipios en la actualidad
- Ratio real de licencias por cada 1.000 habitantes.

7.1 COMPARATIVA DE POBLACIÓN

Todos los municipios seleccionados son importantes enclaves turístico del territorio nacional. Actualmente, el municipio de Benalmádena está teniendo un importante crecimiento del turismo atrayendo a nuevo turismo, convirtiéndose en una de las principales ciudades de la denominada Costa del Sol de Málaga.

Se ha estudiado la población de los 13 municipios y su evolución desde el año 2006 al 2017, además de la población flotante media diaria, obteniendo el porcentaje diario de población no residente.

	Población 2017	Crecimiento (%)	Tasa anual de crecimiento (%)
Benalmádena	68.859	24%	2,8%
Madrid	3.182.981	2%	0,2%
Barcelona	1.620.809	2%	0,2%
Benidorm	66.831	-3%	-0,3%
Palma de Mallorca	406.492	6%	0,6%
Torremolinos	67.701	11%	1,2%
Sevilla	689.434	-1%	-0,1%
Marbella	141.172	10%	1,1%
Valencia	787.808	-1%	-0,1%
Granada	232.770	-1%	-0,1%
Estepona	66.863	10%	1,0%
Fuengirola	74.929	13%	1,4%
Mijas	77.151	17%	1,8%
Gandía	74.121	-4%	-0,4%

Tabla 30: Crecimiento poblacional de los municipios a comparar

Fuente: Elaboración propia con datos del INE

Se observa que la población de **Benalmádena ha registrado el crecimiento poblacional (24%) más elevado** de los 13 municipios seleccionados. Siguen, Mijas (con un 17%), Fuengirola (13%) y Torremolinos (11%).

Se ha procedido a analizar la población flotante para evaluar el peso del turismo en cada uno de los municipios.

Para hallar dicho valor se ha estudiado el número de pernoctaciones mensuales con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) hallando la media para obtener la media diaria de población flotante de los municipios y su porcentaje respecto a la población total.

	Residente	Flotante	Total	% población flotante
Benalmádena	68.859	9.032	77.891	12%
Madrid	3.182.981	52.680	3.235.661	2%
Barcelona	1.620.809	54.038	1.674.847	3%
Benidorm	66.831	31.934	98.765	32%
Palma de Mallorca	406.492	24.047	430.539	6%

	Residente	Flotante	Total	% población flotante
Torremolinos	67.701	12.700	80.401	16%
Sevilla	689.434	14.342	703.776	2%
Marbella	141.172	7.723	148.895	5%
Valencia	787.808	11.004	798.812	1%
Granada	232.770	8.922	241.692	4%
Estepona	66.863	3.338	70.201	5%
Fuengirola	74.929	7.224	82.153	9%
Mijas	77.151	-	77.151	-
Gandía	74.121	2.853	76.974	4%

Tabla 31: Número y porcentaje de Población flotante en los municipios a comparar
Fuente: Elaboración propia

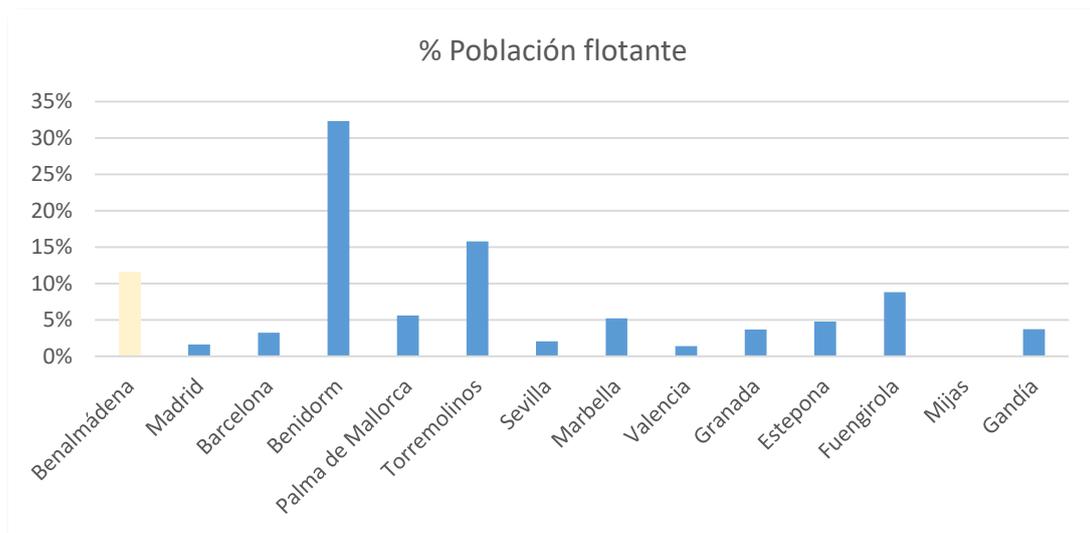


Figura 31: Número y porcentaje de Población flotante en los municipios a comparar
Fuente: Elaboración propia

Benidorm es el primer municipio en cuanto a porcentaje de población flotante con un 32% seguido por Torremolinos (16%). Destaca el 12% de población flotante de Benalmádena obtenida, si bien incluso desde el Ayuntamiento de Benalmádena han evaluado este valor en unos 22.000 hab, de forma que rondaría una población cercana a los 90.000 hab, lo que arrojaría un porcentaje del 23,5%, lo que lo situaría como punto intermedio entre los dos primeros casos. Estos valores tan elevados suponen una población en continuo cambio y pueden suponer una distorsión de los valores que se suelen manejar con ratios basados en poblaciones censadas.

7.2 ESTUDIO COMPARATIVO DEL TAXI

Por último, se han analizado los valores relativos al taxi: ratio fijado por la ordenanza, licencias actuales y ratio correspondiente a 2017.

Los datos se han obtenido de las distintas ordenanzas y reglamentos municipales específicos, del Instituto Nacional de Estadística y de la actualización de la base de datos de la flota de taxis accesibles a 2017 de la Fundación ONCE.

	Ratio ordenanza	Número de Licencias	Ratio 2017
Benalmádena	1,8	130	1,89
Madrid	-	15.723	4,94
Barcelona	-	10.522	6,49
Benidorm	2	232	3,47
Palma de Mallorca	-	1.242	3,06
Torremolinos	0,4	135	1,99
Sevilla	-	1.971	2,86
Marbella	-	325	2,30
Valencia	-	3.188	4,05
Granada	-	940	4,04
Estepona	1,2	95	1,42
Fuengirola	0,5	114	1,52
Mijas	-	114	1,48
Gandía	-	28	0,38

Tabla 32: Comparativa de los ratios de licencias de taxis de los municipios a comparar

Fuente: Elaboración propia

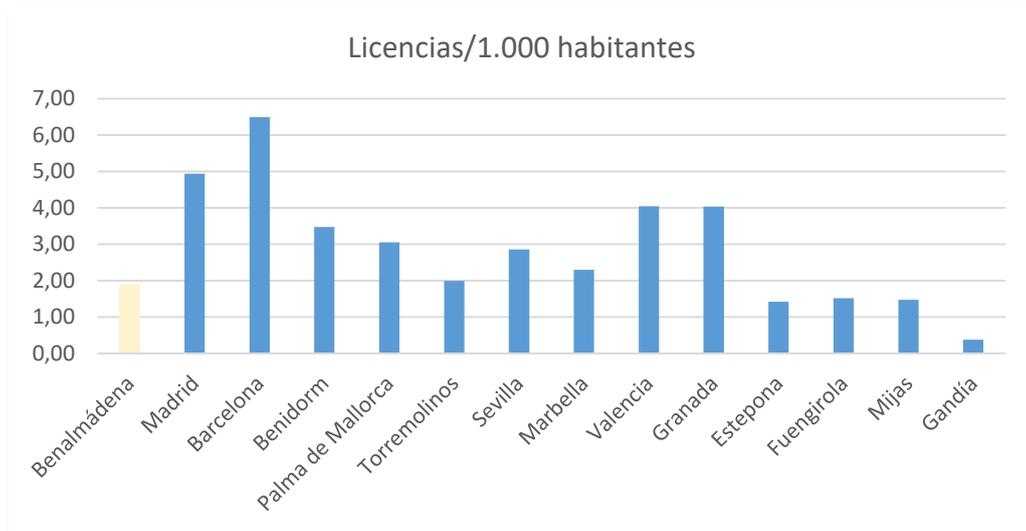


Figura 32: Ratios de licencias de taxis de los municipios a comparar

Fuente: Elaboración propia

Se observa una enorme variabilidad entre los distintos ratios reales, obtenidos a partir de los datos de licencias disponibles actuales y la población del año 2017. **Muchas de las ciudades estudiadas no contemplaban un ratio en sus ordenanzas, sino que otorgan flexibilidad a los ayuntamientos para que, tras previo estudio, aumenten o disminuyan el número de licencias en base a criterios de demanda y oferta.**

Las grandes ciudades españolas, como son Madrid, Barcelona y Valencia, registran el mayor ratio, con valores de 4,94, 6,49 y 4,05 respectivamente, donde el hecho de ser ciudades de gran superficie, sumado a que cuenta con una población elevada, explicarían estos altos valores. La ciudad de Granada registra así mismo, una ratio de en torno a 4,04, una ciudad con una orografía complicada y grandes puntos de atracción turística.

El ratio real del municipio de Benalmádena (1,89) se sitúa cercano a Fuengirola (1,52), Torremolinos (1,99) y Marbella (2,30), poblaciones colindantes a éste y con número de habitantes y estructura económica muy similares. Además, según número de pernoctaciones, el caso de Benalmádena se situaría muy cercano a los casos de Torremolinos y Marbella.

Mijas y Estepona, también pertenecientes a la provincia de Málaga, pero con una población inferior y sin un efecto turístico de pernoctación significativo, se sitúan por debajo de Benalmádena, entorno al 1,4.

Por lo que se puede concluir que Benalmádena se sitúa cercana a las poblaciones con las que comparte mayor parte de características, tanto poblaciones como estructurales y económicas.

8. **DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL TAXI. ANÁLISIS DAFO**

Tras el análisis de la información y estudio de la situación actual del sector en el municipio, se procede a la extracción de diferentes análisis, una recopilación de conclusiones y diagnóstico, que será trasladado a un sistema DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) del sector para poder formular conclusiones y recomendaciones finales.

8.1 **EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE LICENCIAS**

Para obtener una visión global de evolución del taxi con relación a la población en el municipio de Benalmádena se ha procedido a analizar dos escenarios.

Número de licencias teóricas históricas según la ordenanza

El primer análisis procede a analizar la tendencia en el periodo 2004 - 2017 del número de licencias anual que se obtendría si el actual ratio marcado por la ordenanza de 1,80 licencias cada 1.000 habitantes se hubiese cumplido:

Año	Población	Número de licencias
2004	42.437	76
2005	45.686	82
2006	50.298	91
2007	52.217	94
2008	55.960	101
2009	58.854	106
2010	61.383	110
2011	63.788	115
2012	65.965	119
2013	69.002	124
2014	66.939	120
2015	66.598	120
2016	67.245	121
2017	68.859	124

Tabla 33: Licencias obtenidas con la relación población y ratio fijado en la ordenanza
Fuente: Elaboración propia

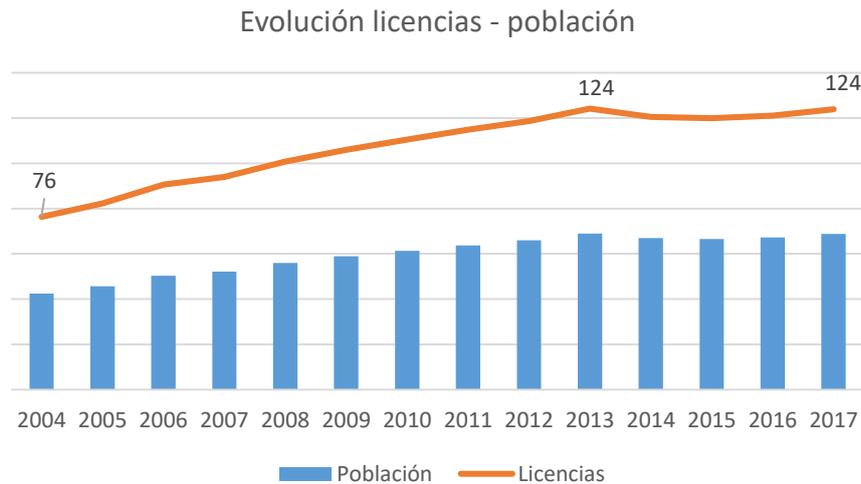


Figura 33: Evolución de las licencias y la población con ratio 1,8
Fuente: Elaboración propia

Como se observa en este ejercicio, en el caso hipotético de que en el año 2004 ya se hubiese establecido un ratio de 1,80, se ha calculado el número de licencias que el municipio de Benalmádena debería haber tenido en cada año. El resultado muestra que ni siquiera en la actualidad, se habría llegado a la necesidad de 130 licencias. Entre los años 2012 y 2014, momento en que se evaluó y fijó el ratio de 1,80, con la población existente en ese momento, las necesidades deberían haber sido de 120 licencias, cuando ya en ese momento se disponía de 130.

Este análisis arrojaría una serie de reflexiones:

- No parece que el ratio seleccionado haya sido efectivo, toda vez que **a día de hoy todavía no tendría sentido disponer del número de licencias actuales**, cuando ya se viene observando la necesidad y carencia durante una serie de meses al año, además de la existencia de voces críticas a que se amplíe.
- En caso de que no se modificara, y por la tendencia poblacional de los últimos años (un crecimiento del 1,7% en los últimos 2 años), parece que **habría que esperar hasta el año 2020 para alcanzar el actual número**.

Ratio obtenido con el número actual de licencias

El segundo escenario analizado sería el cálculo del ratio de licencias por cada 1.000 habitantes que se obtendría con el número de licencias actuales, 130, valor que no se ha modificado desde el año 2007.

Año	Población	Ratio con 130 licencias
2007	52.217	2,49
2008	55.960	2,32
2009	58.854	2,21
2010	61.383	2,12
2011	63.788	2,04
2012	65.965	1,97
2013	69.002	1,88
2014	66.939	1,94
2015	66.598	1,95
2016	67.245	1,93
2017	68.859	1,89

Tabla 34: Ratios obtenidos con la relación población y Licencias actuales

Fuente: Elaboración propia

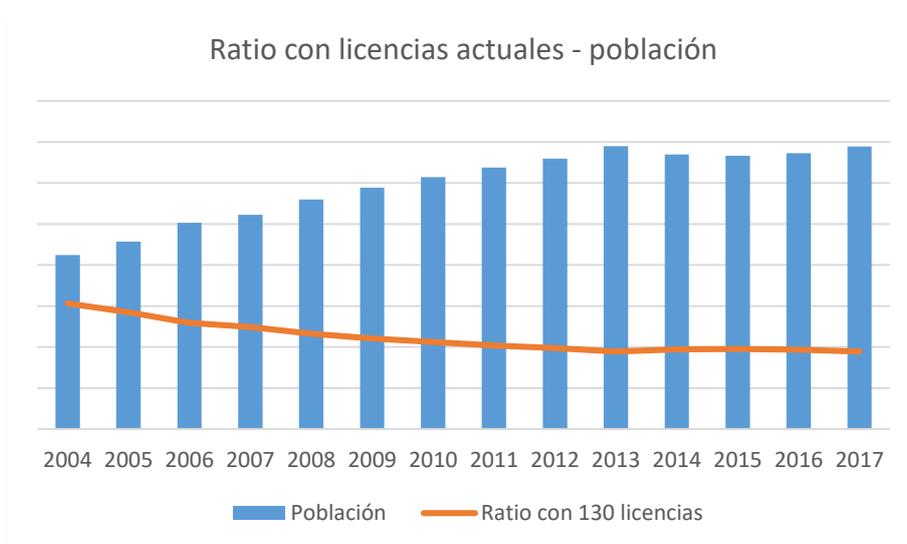


Figura 34: Ratios obtenidos con la relación licencias actuales - población

Fuente: Elaboración propia

De nuevo, se plantean una serie de reflexiones:

- Con el crecimiento que la población ha venido experimentando desde el año 2007, momento en el que se concedieron las últimas licencias hasta el número actual de 130, el ratio marcado en la Ordenanza de 1,80 aún no se habría alcanzado a fecha de hoy.

- Se **requeriría aún un mayor incremento poblacional en el municipio de Benalmádena de aproximadamente 3.600 hab adicionales (un crecimiento del 5%)** para que el ratio establecido coincidiera con el número de licencias existentes. Parece algo descabellado pensar que aún haya que pasar de 68.800 a 72.400 hab para que el ratio establecido, y, por tanto, el número de licencias actuales, se considerara como óptimo.

La conclusión general que se obtiene de estos dos escenarios es que quizás el ratio establecido en su momento, quedaba ligeramente inferior a las necesidades del municipio: el ratio se alcanzaría, en coincidencia con el número de licencias, dentro de 2 años con un incremento poblacional del 5% adicional. Las necesidades actuales, gran parte del año, ya requiere tomar medidas, por lo que parece ilógico esperar 2 años y un incremento adicional. Por todo ello, se podría evaluar el ratio establecido como excesivamente moderado y que no se ha adaptado ni siquiera 4 años después a las necesidades y carencias del municipio.

8.2 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL TAXI. ANÁLISIS DAFO

A partir de los análisis realizados y conclusiones obtenidas de estos, se procede a resumir un primer diagnóstico del análisis realizado, sobre el que se extraerán aspectos clave para elaborar el oportuno análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) del número de licencias de taxi en el Municipio de Benalmádena, que permitan encontrar aspectos clave en la mejora y sostenibilidad del servicio.

El diagnóstico que se extrae de la situación se podría resumir en:

- En el año 2014 se establecieron las ordenanzas del taxi del municipio de Benalmádena, donde se fijaba un ratio de 1,80 licencias de taxi por cada 1.000 hab. Este valor parece que se estableció sin ningún análisis técnico previo que mostrara la bondad y viabilidad del mismo.
- Con la población actual, el ratio de 1,80 equivaldría a un total de 124 taxis, es decir, un número inferior al de licencias actuales, de forma que aún habría que esperar varios años para que se pudiera requerir la ampliación. No parece que en la actualidad se den las circunstancias para pensar que sobran taxis en Benalmádena. Es más, del análisis de Benchmarking realizado, se observa que los dos municipios que mayor semejanza presenta a Benalmádena como son Torremolinos y Marbella, ambos presentan ratios de 1,99 y 2,30 respectivamente.
- El sector de los asalariados viene solicitando un ratio de 2,50, lo cual llevaría a fijar un número total de 172 licencias. En este escenario, sería necesario la adjudicación de 42 licencias adicionales, lo cual también parece ser un escenario lejano a la realidad y necesidades actuales. Incluso, nuevamente, con dicho ratio se estaría por encima de los casos indicados de Marbella y Torremolinos.
- Cuando se procedió a desarrollar la ordenanza municipal del taxi en Benalmádena, el ratio que se obtenía era de 2,03, valor que en su momento se obtenía con la población

y licencias existentes en 2011-2012. No obstante, por consenso, se fijó el valor final de 1,80. En cualquier caso, con este nuevo ratio de 2,03, el número de licencias ascendería a 140 con la población actual, lo que implicaría la necesidad de solicitar 10 nuevas licencias. Podría ser un valor razonable, ya que permitiría cubrir las necesidades de eurotaxis que faltan, así como tratarse de un ratio dentro de la horquilla ya indicada de los ratios de Torremolinos (1,99) y Marbella (2,30).

- Si bien el reglamento establecía un sistema de cálculo del ratio máximo a establecer cuando no se disponía de ordenanza, que arrojaba el valor ya comentado de 2,03, valor que se rebajó al 1,80 comentado, este documento también recoge en su **artículo 12 toda una serie de condicionantes a tener en cuenta a la hora de fijar el valor**, como son las dotaciones existentes, infraestructuras, nuevos desarrollos, dispersión territorial, existencia o no de transporte público, etc. De su repaso, parece que **todos estos factores se dan en Benalmádena, además de presentar un fortísimo carácter turístico**, como demuestra el alto número de pernoctaciones anuales que le hacen estar entre los tres primeros de Andalucía y entre los diez primeros de España. Ante este hecho, no parecía lo más razonable el llevar a cabo una reducción del valor que se obtenía.
- Hay que indicar que sorprende que un municipio como Benalmádena, por el tamaño poblacional y su carácter turístico, presente un transporte urbano que a priori se antoja insuficiente e ineficaz, con sólo una línea, que además presenta una frecuencia poco competitiva.
- En la actualidad no se cumple el porcentaje de vehículos adaptados mínimos que deberían existir, con una carencia actual de 3 taxis para dicho cumplimiento del 5%.
- Además, no ha funcionado el sistema de acuerdos privados establecidos entre Ayuntamiento y dueños de las últimas licencias para adaptar sus vehículos a eurotaxis. En estos últimos dos años debería haber ya 6 nuevos vehículos adaptados y en la realidad no se ha conseguido ninguno. Parece que **el sistema de acuerdos con los dueños actuales no funciona**.
- En cualquier caso, todos los actores implicados coinciden en la misma idea de que son necesarios más vehículos adaptados, no sólo por normativa, sino por imagen y asistencia a las necesidades actuales.
- Aunque existe un excelente servicio de Cercanías en el municipio de Benalmádena, que le daría conexión con el resto de municipios de la Costa del Sol y con la propia capital de Málaga, no hay que olvidar que una de las funciones principales que realiza el taxi es el de cubrir la "última milla". Es por ello que una de las principales paradas que más clientes presenta es la correspondiente a la parada de Cercanías de Arroyo de la Miel, demostrando ese uso que presenta el taxi.
- En la actualidad, el tema de las licencias VTC es aún una incógnita. Si bien existe un alto número de licencias que se siguen solicitando, denegando y acudiendo a los juzgados para su deliberación, no está claro si en los próximos meses o años se plantea un nuevo escenario de convivencia con estos vehículos o no, por lo que debe valorarse

la amenaza que suponen. **La recomendación que se arroja por parte de este consultor sería el de la prudencia a la hora de conceder nuevas licencias.**

- El trabajo de campo realizado mediante aforos ha mostrado como en un mes de temporada media como se podría considerar el mes de junio, la rotación en las principales paradas es alto, con tiempos entre 2-5 minutos de espera nada más en Hora Punta, así como de tiempos de espera media en paradas de 11-14 minutos a lo largo del día.
- La ocupación en las paradas es baja. En Hora Punta se han identificado un total de entre 1 y 3 vehículos esperando, elevándose como valor medio diario global a ocupaciones de entre 3 y 7 vehículos en las paradas principales.
- En el resto de paradas se han identificado apenas entre 0 y 2 vehículos en más del 50% de las paradas, lo que indica que ya en temporada media existe un altísimo volumen de trabajo que podrí ser perfectamente absorbido por nuevos vehículos.
- Del análisis de casos similares en otras ciudades, se ha llegado a la conclusión que la casuística de Benalmádena es muy similar a los casos de Marbella y Torremolinos, todos ellos son casos de poblaciones similares y un fuerte nivel turístico de pernoctaciones de visitantes. Estos dos municipios presentan ratios de entre 1,99 y 2,30, valor donde debería integrarse el caso de Benalmádena. Por nivel de población flotante, sería un caso más similar al de Torremolinos, es decir, más cercano al ratio de 1,99.
- Los últimos análisis técnicos realizados han mostrado como el ratio de 1,80 es insuficiente para dimensionar la flota actual de taxis, ya que incluso debería esperarse un plazo aún de 2 años y un incremento de la población del 5% para que el número de licencias actuales fuese el adecuado, lo que y parece ilógico.

Junto a este amplio diagnóstico desarrollado, se acompaña del análisis DAFO que recoge algunos aspectos más también determinantes para comprender la situación en la que se encuentra el sector del taxi en Benalmádena:

Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> • Dispone un sistema de transporte público urbano en autobús insuficiente, con sólo una línea que presenta una frecuencia de paso excesivamente baja. • No se cumple el número mínimo de vehículos adaptados marcados por Ley (5%). Faltarían actualmente 3 vehículos adaptados • Los acuerdos privados con dueños de licencias actuales no han funcionado 	<ul style="list-style-type: none"> • Importante dependencia del sector turístico. • Alto nivel de intrusismo mediante vehículos con licencias VTC que dan servicio sobre todo en época estival • Es una incógnita que va a pasar con el altísimo número de solicitudes de licencias VTC que pueden hacer colapsar el mercado

Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> • Importante asociación de trabajadores del sector. • Unificación tarifaria con los municipios de Torremolinos, Fuengirola y Mijas. • La ordenanza permite obligar a las licencias existentes a adaptar su vehículo, de forma que se podría cumplir el mínimo del 5% de la flota adaptada • Todos los actores implicados coinciden en la necesidad de ampliar el número de eurotaxis existentes • El Reglamento recoge toda una serie de puntos a valorar más allá de la población censada 	<ul style="list-style-type: none"> • Semejanza e importantes relaciones con el comportamiento de las licencias en otros municipios de la Costa del Sol. • En 2019 habrá en funcionamiento una App única para casi todos los municipios de la Costa del Sol • Las tendencias en el campo de la movilidad está provocando cambios en os hábitos de uso de los sistemas de transporte, hacia una "Movilidad como servicio" donde el taxi tendrá un papel fundamental como sistema de transporte para la última milla

Tabla 35: DAFO

Fuente: Elaboración propia

9. **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

Tras la elaboración de todos los trabajos anteriores de recopilación de datos, análisis, trabajo de campo, entrevistas, benchmarking, análisis y diagnóstico del taxi en Benalmádena, se está en condiciones de extraer las conclusiones finales del presente Estudio.

Tal y como se ha venido observando, se puede concluir en primer lugar que **el ratio que se estableció en el año 2014 en las ordenanzas bajo consenso de las partes involucradas, pero sin el sustento de un estudio técnico previo, muestra que las estimaciones que se llevaron a cabo en su momento han quedado excesivamente moderadas**, de forma que el ratio marcado parece requerir una **revisión al alza**, de forma que se corrija la desviación observada tras 4 años de vigencia. Es a posteriori cuando se puede hacer esta primera afirmación.

La naturaleza del municipio de Benalmádena, con un tamaño poblacional censado de consideración (más de 68.000 hab) pero con la existencia de una clara **población flotante** que puede estar oscilando entre 10.000 y 20.000 habitantes adicionales requieren que, tal y como marca el artículo 12 del reglamento, se deben valorar otros aspectos adicionales más allá de la relación directa que pudiera existir con la población censada. Igualmente, Benalmádena viene consolidándose en los últimos años como uno de los principales destinos turísticos en España, como demuestran los datos de los años 2016 y 2017, que lo sitúan entre los 10 primeros destinos por pernoctaciones. Se trata de un fuerte efecto que no debe pasarse por alto a la hora de dimensionar adecuadamente la flota de taxis, que además es una de las imágenes que dará de la ciudad de cara a los visitantes.

Los valores que se han venido extrayendo a lo largo del estudio vienen confluyendo entorno a los valores de ratios comprendidos entre 1,99 y 2,03, ya que el ratio de Marbella de 2,30 sería un paso excesivamente amplió respecto del valor actual de 1,80.

La amenaza de la situación futura próxima con las licencias VTC recomiendan prudencia a la hora de conceder un mayor número de licencias de taxi, de forma que el sector pudiera encontrarse con la unión de servicios de tantos vehículos que supusieran un riesgo grave a la rentabilidad de estos servicios.

Por otra parte, el incumplimiento actual de las licencias de eurotaxis, que no llegan al 5% requerido, habiéndose observado que los acuerdos privados entre Ayuntamiento y últimos dueños de licencias no han funcionado, habiendo hecho caso omiso estos segundos, plantean la necesidad y obligación de que las nuevas licencias que se concedan sea para vehículos eurotaxis, hasta cumplir con el porcentaje establecido.

Por todo ello, y estableciendo un escenario moderado de crecimiento, tanto en población como en licencias de taxi, **el equipo consultor propone que el ratio se modifique a un valor de 2,01**, avalado por todos los datos técnicos que se han venido recogiendo en el presente informe, detectándose escenarios similares en otras ciudades donde estos ratios son habituales y de éxito, así como factores positivos que invitan al optimismo en materia de crecimiento.

Para una cuantificación concreta, y bajo la aplicación del último dato de población existente en Benalmádena, del año 2017 (68.859 hab), con el ratio indicado se podría ampliar la flota de taxis hasta las 138 licencias, es decir, una **ampliación de 8 licencias en total**.

En caso de alcanzarse dicho número de 138 licencias, el cumplimiento obligatorio de eurotaxis conllevaría la necesidad de disponer del 5%, es decir, de 7 licencias, de las cuales ya existen 4. Por tanto, las 3 primeras licencias que se concediesen, serían con la condición de adaptarse a dicho tipo de vehículo. Sólo en el caso de cambios en las licencias actuales y que procediesen a su adaptación a eurotaxis, el número de 3 licencias a conceder con la condición de adaptación a PMR se vería reducido.

Tal y como se ha realizado en esta ocasión, es decir, se ha llevado a cabo un estudio diagnóstico del sector del taxi tras 4 años desde la aprobación de la actual ordenanza, se propone, no sólo que se vuelva a analizar pasado el mismo período la nueva situación, sino que además la concesión de este número de licencias propuesto sea escalada en el mismo plazo, de tal forma que se vayan concediendo las 8 licencias en 4 años, al ritmo de 2 licencias anuales. De esta forma, también se procede con prudencia en los próximos años a lo que pudiera suceder con las licencias VTC.

Las conclusiones finales y recomendaciones propuestas por este consultor son:

- **Se propone la actualización del ratio de licencias respecto a la población, pasando del actual ratio de 1,80 a un valor de 2,01. Para ello, se debe proceder en primer lugar a la modificación de la ordenanza para fijar este nuevo valor.**
- **Concesión de un total de 8 nuevas licencias durante los próximos 4 años, a un ritmo de 2 licencias anuales.**
- **Las 3 primeras licencias que se concedan deberá incluir la condición de adaptación del vehículo para PMR (eurotaxis).** Sólo en el caso de que alguna de las actuales licencias proceda a llevar a cabo su adaptación, se reduciría este número en la misma cuantía.
- **Para una mejor integración y defensa de la rentabilidad de los actuales dueños de licencias, se propone la introducción de días de descanso, rotativos entre todas las licencias, en los meses de enero y febrero, que, si bien reduciría la plantilla de asalariados, permitiría reducir los costes fijos en los dos meses del periodo valle.** Se trata de una medida al estilo del transporte público colectivo, en el cual, en los meses de menor actividad, se procede a reducir la flota o la frecuencia del servicio.
- **Tras un nuevo período de 4 años desde la redacción del presente Estudio, llevar a cabo un nuevo Análisis y Estudio completo de la nueva situación del taxi, que permita evaluar y medir los cambios que se hayan podido producir, analizar el nuevo ratio e incluir un estudio económico de la rentabilidad de las licencias de taxi existentes.**