



Aportaciones al trámite de audiencia del Anteproyecto de Ordenanza del Servicio del Taxi y de Transportes Turísticos en la ciudad de Málaga

COMENTARIOS AL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA

Freenow by Lyft es una plataforma digital multimodal de movilidad urbana que permite a las personas usuarias acceder, desde una única aplicación, a diferentes soluciones de movilidad. En España, su actividad principal consiste en **facilitar la conexión tecnológica entre personas usuarias y titulares de licencias de taxi**, sin prestar directamente el servicio de transporte, sin explotar flotas, sin seleccionar conductores, sin fijar la tarifa del servicio de taxi y sin determinar las condiciones materiales de prestación del transporte.

En el servicio de taxi, **Freenow by Lyft facilita la intermediación tecnológica entre la persona usuaria y un taxista autorizado**, que opera bajo su propio título habilitante, con arreglo a la normativa sectorial aplicable y conforme a las tarifas reguladas por la autoridad competente. **La plataforma no sustituye al prestador del transporte, no crea una oferta nueva de transporte al margen del sector regulado, no impone al conductor la obligación de aceptar un servicio y no determina ni modifica la tarifa aplicable al trayecto.**

Freenow by Lyft comparte la necesidad de adaptar la regulación municipal del taxi a la evolución tecnológica del sector y a las nuevas formas de contratación digital. Esta modernización debe permitir que el taxi continúe ofreciendo un servicio competitivo, accesible y adaptado a las expectativas de las personas usuarias, especialmente en aspectos como la contratación mediante aplicaciones, la información previa sobre el precio y la integración de nuevas tecnologías.

El Anteproyecto supone también una oportunidad para preparar al taxi ante el futuro desarrollo de la movilidad autónoma. La **regulación de los proyectos piloto, los vehículos autónomos y los bancos de prueba regulatorios debería garantizar que el taxi participe activamente en esta transformación y que no quede desplazado frente a otras modalidades de transporte.** En este contexto, la configuración de un verdadero sistema de precio cerrado resulta especialmente relevante, dado que la contratación digital y la información previa del precio serán elementos esenciales en la prestación de futuros servicios de taxi autónomo.

Por ello, las presentes aportaciones se centran en dos cuestiones estrechamente relacionadas: la necesidad de configurar un verdadero régimen de precio cerrado y la inclusión efectiva del taxi en los proyectos de vehículo autónomo que puedan desarrollarse en la ciudad de Málaga.



1. Configuración de un verdadero precio cerrado

Freenow by Lyft valora positivamente que el Anteproyecto incorpore la posibilidad de contratar servicios de taxi con información previa sobre su precio. Esta modalidad constituye una **herramienta relevante para modernizar el servicio, mejorar su competitividad en los canales digitales y ofrecer a las personas usuarias mayor previsibilidad sobre el coste del trayecto.**

No obstante, la configuración prevista en el artículo 60 **no responde, en sentido estricto, a un verdadero régimen de precio cerrado.** El Anteproyecto establece que durante el servicio deberá continuar funcionando el taxímetro y que, una vez finalizado el trayecto, la cantidad a percibir será la menor entre el importe resultante del taxímetro y el precio máximo previamente informado. En consecuencia, **aunque el propio artículo emplea la expresión “precio cerrado”, el importe comunicado antes del servicio opera materialmente como un precio máximo,** mientras que el precio definitivo continúa abierto hasta la finalización del trayecto.

Esta configuración genera, en primer lugar, un **problema de claridad y transparencia para la persona usuaria.** El pasajero recibe y acepta previamente una cantidad, pero **durante el trayecto continúa observando el funcionamiento del taxímetro y desconoce hasta el final cuál de los dos importes deberá abonar.** Aunque económicamente el sistema le garantiza siempre la opción más favorable, esta coexistencia de dos referencias de precio para un mismo servicio **dificulta la comprensión de la tarifa y puede transmitir una percepción de desequilibrio respecto del profesional que presta el servicio.**

Pero, sobre todo, el modelo introduce una **asimetría estructural en perjuicio del taxista.** En un verdadero precio cerrado, el cálculo previo incorpora una estimación del tiempo, la distancia y las condiciones de tráfico. Como sucede con cualquier estimación, en algunos servicios **las condiciones reales pueden resultar más favorables que las previstas y, en otros, menos favorables.** Esta variabilidad se compensa a lo largo del conjunto de servicios: en determinados trayectos **el precio cerrado puede resultar ligeramente superior al que hubiera marcado el taxímetro y en otros ligeramente inferior.**

El modelo previsto en el Anteproyecto elimina precisamente esa compensación. Si el tráfico es menor de lo previsto y el taxímetro arroja un importe inferior, el taxista debe cobrar esa cantidad menor. Si, por el contrario, existe mayor congestión o el trayecto requiere más tiempo y el taxímetro supera el importe previamente informado, el taxista tampoco puede percibir esa diferencia, porque queda limitado por el precio máximo. **Las desviaciones operan, por tanto, únicamente en una dirección: cuando favorecen al pasajero reducen el precio, mientras que cuando favorecerían al profesional quedan neutralizadas por el límite máximo.**

El resultado es que esta modalidad deja de funcionar como una alternativa real al taxímetro y pasa a configurarse, desde la perspectiva del profesional, como una **tarifa potencialmente**



menos favorable que la tarifa ordinaria. En términos prácticos, el taxista asume el riesgo de estimación cuando las circunstancias reales encarecen el trayecto, pero no obtiene la contrapartida cuando dichas circunstancias lo abaratan.

Este diseño puede tener consecuencias directas sobre la adopción efectiva de la modalidad. Si los profesionales perciben que la contratación a precio cerrado únicamente puede mantener o reducir el ingreso que habrían obtenido mediante taxímetro, existirán **menores incentivos para ofrecerla y una mayor resistencia a su utilización**. Ello puede acabar limitando su disponibilidad y, con ello, privando a las propias personas usuarias de las ventajas que pretende introducir la Ordenanza. **Un mecanismo diseñado para incrementar la previsibilidad y competitividad del taxi podría, por tanto, quedar infrautilizado como consecuencia de su propia configuración tarifaria.**

La experiencia de otras ciudades ofrece un precedente relevante. Madrid introdujo inicialmente, mediante las instrucciones aprobadas en diciembre de 2019, un régimen de “precio cerrado máximo” en el que la persona usuaria abonaba la menor cantidad entre el taxímetro y el precio previamente ofertado, un esquema sustancialmente equivalente al ahora planteado en Málaga. Posteriormente, **en diciembre de 2022, el Ayuntamiento de Madrid dejó íntegramente sin efecto aquellas instrucciones y aprobó un nuevo régimen de verdadero precio cerrado**, estableciendo expresamente que, una vez ofertado y aceptado, el precio tiene carácter “obligatorio, fijo, inalterable, inmodificable y vinculante” para todas las partes.

Desde la experiencia operativa de Freenow by Lyft, **esta evolución hacia un verdadero precio cerrado ha permitido un funcionamiento más comprensible y equilibrado y una mejor aceptación de la modalidad**. También Barcelona dispone de una tarifa específica de precio cerrado, en la que el importe calculado previamente es el importe final que abona la persona usuaria y el taxímetro permanece a cero durante el servicio. El propio IMET ha destacado la buena acogida de esta modalidad desde su implantación.

Por ello, Freenow by Lyft considera que Málaga debería aprovechar la aprobación de la nueva Ordenanza para **establecer desde el inicio un verdadero régimen de precio cerrado**, evitando reproducir un modelo de precio máximo que ya ha sido superado en otras ciudades. El importe calculado conforme a los parámetros tarifarios oficiales, comunicado a la persona usuaria y aceptado antes del inicio del trayecto debería constituir el precio definitivo del servicio, sin perjuicio de los mecanismos de control que pueda establecer el Ayuntamiento para garantizar el cumplimiento del régimen tarifario.

Esta configuración beneficia a todas las partes. **La persona usuaria conoce con certeza cuánto va a pagar antes de iniciar el viaje; el profesional conoce igualmente cuál será la remuneración del servicio** y puede valorar su prestación sin asumir unilateralmente el riesgo derivado de las diferencias entre la estimación y el desarrollo real del trayecto; y las plataformas y demás sistemas de intermediación pueden ofrecer una modalidad sencilla, transparente y competitiva. Por el contrario, **mantener el sistema actualmente propuesto corre el riesgo de**



generar confusión para el pasajero, frustración entre los profesionales y una menor utilización de la modalidad que, correctamente diseñada, puede contribuir significativamente a la modernización del taxi.

Flexibilidad del precio cerrado: paradas intermedias y cambios de destino

Asimismo, Freenow by Lyft considera conveniente que la Ordenanza configure el precio cerrado con la suficiente flexibilidad para aprovechar las posibilidades que actualmente ofrece la tecnología. En particular, **la regulación debería permitir, sin imponerlo como obligación a las empresas o sistemas de intermediación, que los servicios contratados a precio cerrado puedan incorporar paradas intermedias y modificaciones del destino** inicialmente seleccionado.

Las plataformas tecnológicas pueden calcular desde el momento de la contratación un precio cerrado que tenga en cuenta una o varias paradas intermedias. Del mismo modo, cuando durante el servicio la persona usuaria solicite modificar el destino, resulta técnicamente posible recalcular el trayecto y ofrecer un nuevo precio cerrado, que deberá ser informado y aceptado por la persona usuaria antes de continuar el servicio bajo las nuevas condiciones.

No parece justificado que la normativa no contemple estas funcionalidades cuando pueden desarrollarse preservando íntegramente la transparencia del precio y las garantías de la persona usuaria. De hecho, no prever su inclusión supondría introducir una limitación regulatoria que **no deriva de una imposibilidad tecnológica y que reduce innecesariamente la utilidad de la contratación digital.**

Por ello, se propone que la Ordenanza **habilite expresamente, con carácter voluntario para las empresas y sistemas de intermediación, la posibilidad de incorporar paradas intermedias al cálculo inicial del precio cerrado y de recalcular un nuevo precio cerrado cuando la persona usuaria solicite un cambio de destino durante el trayecto**, siempre que el nuevo importe se determine conforme a los parámetros tarifarios aplicables y sea debidamente informado y aceptado por la persona usuaria.

Esta previsión permitiría a Málaga configurar un régimen de precio cerrado más avanzado y flexible, capaz de responder a las necesidades reales de los usuarios sin imponer cargas tecnológicas adicionales a aquellos intermediarios que no deseen ofrecer estas funcionalidades.

Propuesta de modificación del Artículo 60 del Anteproyecto	
Redacción actual	Propuesta de modificación
Artículo 60. Contratación del servicio con información previa de precio cerrado. 1) En los servicios de taxi previamente concertados, con o sin mediación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 67 y 68 de esta Ordenanza, deberá facilitarse a la persona usuaria, antes del inicio del servicio, información previa sobre el precio máximo aplicable, en los términos previstos en este artículo. 2) El importe informado como precio cerrado tendrá exclusivamente dicho carácter y no podrá exceder, en ningún caso, del importe que resulte de la aplicación de las tarifas vigentes mediante el taxímetro. 3) Durante la prestación del servicio, el taxímetro deberá funcionar conforme a la normativa aplicable. Finalizado el servicio, la cantidad a percibir será la menor de las siguientes: a) El importe resultante del taxímetro. b) El precio máximo previamente informado. Tanto el precio máximo previamente informado como el importe calculado por el taxímetro deberán quedar reflejados en el tique o recibo del servicio, en los términos que resulten técnicamente aplicables. 4) El desarrollo técnico, operativo y tecnológico necesario para la aplicación de este artículo podrá establecerse mediante instrucciones, circulares o disposiciones técnicas municipales de carácter organizativo dictadas por el Ayuntamiento, previa audiencia de las asociaciones, entidades y organizaciones representativas del sector, sin que dicho desarrollo pueda alterar el régimen tarifario vigente.	Artículo 60. Contratación del servicio con información previa de precio cerrado. 1) En los servicios de taxi previamente concertados, con o sin mediación, podrá ofrecerse a la persona usuaria, antes del inicio del servicio, un precio cerrado para la totalidad del trayecto, calculado conforme a las tarifas vigentes y a los parámetros determinados por el Ayuntamiento de Málaga para esta modalidad de contratación. El precio cerrado deberá ser comunicado a la persona usuaria con carácter previo al inicio del servicio y, una vez aceptado, constituirá el importe definitivo a abonar por el servicio contratado. 2) El precio cerrado ofertado no podrá superar, en ningún caso, el importe estimado que resultaría para el recorrido contratado de la aplicación de las tarifas vigentes, incluidos, cuando proceda, los suplementos legalmente autorizados. El cálculo del precio cerrado se realizará conforme a los parámetros objetivos establecidos por el Ayuntamiento de Málaga, que deberán permitir su correcta determinación y supervisión. 3) El precio cerrado podrá calcularse teniendo en cuenta, además del origen y el destino del servicio, una o varias paradas intermedias solicitadas por la persona usuaria, siempre que estas se incorporen al itinerario considerado para la determinación del precio y sean conocidas en el momento de su cálculo. 4) Asimismo, cuando durante la prestación de un servicio a precio cerrado la persona usuaria solicite una modificación del destino, la incorporación de una parada intermedia no

	prevista inicialmente u otra modificación sustancial del trayecto contratado, podrá calcularse y ofrecerse un nuevo precio cerrado correspondiente al trayecto modificado. El nuevo importe deberá ser calculado conforme a los mismos criterios y parámetros establecidos para el precio cerrado inicial y deberá ser comunicado y aceptado por la persona usuaria antes de resultar aplicable. La posibilidad de ofrecer estas funcionalidades tendrá carácter voluntario para las emisoras, sistemas telemáticos, plataformas o demás entidades que intervengan en la concertación del servicio, sin que pueda imponerse la obligación de disponer de mecanismos de recálculo del precio o de modificación del trayecto. 5) El desarrollo técnico, operativo y tecnológico necesario para la aplicación de este artículo podrá establecerse mediante instrucciones, circulares o disposiciones técnicas municipales de carácter organizativo dictadas por el Ayuntamiento, previa audiencia de las asociaciones, entidades y organizaciones representativas del sector, sin que dicho desarrollo pueda alterar el régimen tarifario vigente.
--	---

2. Precio cerrado como elemento necesario para el taxi autónomo

La configuración de un verdadero sistema de precio cerrado adquiere una **relevancia adicional ante el futuro desarrollo de servicios de taxi mediante vehículos autónomos**. La progresiva automatización del transporte **implicará necesariamente una mayor digitalización de todo el proceso de contratación del servicio**, desde la solicitud del vehículo hasta la determinación y aceptación de las condiciones económicas del trayecto.

En este contexto, **resulta especialmente importante que la persona usuaria pueda conocer y aceptar antes del inicio del servicio el importe definitivo que deberá abonar**. Un modelo en el que se comunica inicialmente un precio máximo, pero el importe final continúa dependiendo del resultado posterior del taxímetro, introduce una incertidumbre difícilmente



compatible con una experiencia de movilidad concebida para desarrollarse de forma plenamente digital y automatizada.

El precio cerrado permite, por el contrario, que la contratación del servicio se complete de manera íntegra antes de iniciar el trayecto. **La persona usuaria conoce el origen, el destino, las condiciones esenciales del servicio y su precio**, y acepta todos estos elementos a través de la aplicación. De este modo, el componente tarifario queda integrado de forma natural en el mismo proceso digital de contratación que hará posible la prestación del servicio mediante vehículos autónomos.

Esta cuestión **adquiere todavía mayor relevancia cuando no existe una persona conductora** que intervenga en la relación con el usuario durante el trayecto. El funcionamiento del servicio debe ser suficientemente claro y autónomo como para que la persona usuaria no necesite explicaciones adicionales sobre la diferencia entre el precio mostrado inicialmente, el importe que continúa registrando el taxímetro y la cantidad que finalmente debe satisfacer. Un verdadero **precio cerrado elimina esta complejidad y aporta certeza tanto antes como después del viaje**.

Ello no supone, en ningún caso, alterar el carácter regulado de las tarifas del taxi ni permitir una libre determinación de precios por parte de las plataformas tecnológicas. **El importe continuaría calculándose de acuerdo con las tarifas, parámetros y límites establecidos por la Administración competente**. La diferencia radica únicamente en que, una vez calculado conforme a dichas reglas, comunicado y aceptado por la persona usuaria, ese importe tendría carácter vinculante y constituiría el precio definitivo del servicio.

Además, la regulación debería permitir que esta modalidad pueda adaptarse a las funcionalidades propias de la contratación digital, incluyendo, cuando técnicamente sea posible, paradas intermedias o modificaciones del destino. En estos casos, las plataformas o sistemas de intermediación que voluntariamente ofrezcan esta funcionalidad podrían incorporar las paradas al cálculo inicial o, en caso de cambio de destino durante el trayecto, recalcular un nuevo precio cerrado que fuese informado y aceptado por la persona usuaria.

Por todo ello, **la Ordenanza debería concebir el precio cerrado no únicamente como una modalidad tarifaria adicional, sino como una herramienta necesaria para facilitar la digitalización y futura automatización del servicio de taxi**. Establecer desde ahora un marco claro, flexible y tecnológicamente neutral permitiría que el taxi pueda participar en futuros proyectos de movilidad autónoma en condiciones adecuadas y sin que su propio régimen tarifario se convierta en una barrera para la innovación.

3. Inclusión expresa del taxi en los proyectos de vehículo autónomo



La movilidad autónoma no debería desarrollarse como una innovación reservada a las VTC, a operadores que dispongan de flotas propias o a nuevos modelos de negocio ajenos al taxi. Por el contrario, debería plantearse como una **evolución tecnológica abierta a los distintos actores que integran el sistema urbano de movilidad** y, especialmente, a un sector plenamente consolidado como el taxi.

La tecnología de conducción autónoma no determina por sí misma la naturaleza jurídica del servicio de transporte que se presta. En consecuencia, **el desarrollo futuro de vehículos automatizados debería permitir explorar también su integración dentro del régimen del taxi**, vinculando la tecnología a las licencias y a las condiciones regulatorias propias del sector, siempre dentro de las competencias de cada Administración y con sujeción a las autorizaciones técnicas y de seguridad que correspondan.

El objetivo debería ser evitar que la incorporación de una nueva tecnología termine generando, por razones meramente regulatorias, una nueva modalidad de movilidad paralela que compita con el taxi sin que este tenga la posibilidad de incorporar las mismas capacidades. Por ello, **la Ordenanza debería reconocer de forma suficientemente amplia que titulares de licencias de taxi, asociaciones representativas, empresas tecnológicas, proveedores de tecnología de conducción automatizada y plataformas digitales vinculadas al taxi puedan promover y desarrollar conjuntamente proyectos piloto.**

Disponibilidad del servicio y operación 24/7

Junto con lo anterior, Freenow by Lyft considera especialmente relevante que la regulación de los proyectos de movilidad autónoma tenga en cuenta las condiciones de disponibilidad y explotación de las licencias de taxi.

La regulación aprobada por el Ayuntamiento de Málaga para 2026-2027 introduce, a partir del 27 de octubre de 2026, un **régimen general de descanso obligatorio de una jornada semanal por licencia**, configurando a efectos prácticos un modelo de explotación 24 horas al día durante seis días a la semana, sin perjuicio de las modulaciones, excepciones y ajustes previstos para determinadas jornadas y servicios.

Este régimen responde a una lógica tradicional de ordenación de la oferta del taxi. Sin embargo, **su aplicación automática a futuros vehículos autónomos podría generar efectos distintos de aquellos para los que fue concebido.** Cuando la prestación del servicio pueda desarrollarse sin conductor a bordo, la necesidad de inmovilizar obligatoriamente la licencia durante una jornada semanal debería poder ser objeto de un tratamiento específico, siempre que se mantengan plenamente las exigencias de seguridad, mantenimiento, supervisión y disponibilidad operacional correspondientes.

Esta cuestión resulta **especialmente importante desde el punto de vista de la competitividad.** El marco regulatorio debería evitar que un futuro servicio autónomo vinculado



a una licencia de taxi quede sometido, por el mero hecho de operar dentro del sector del taxi, a restricciones temporales que no resulten equivalentes a las aplicables a otras modalidades que compiten por la misma demanda. De producirse esa situación, **la regulación estaría reduciendo artificialmente una de las principales ventajas potenciales de la automatización: incrementar la disponibilidad de vehículos** y prestar servicio precisamente en aquellas franjas en las que resulta más difícil garantizar suficiente oferta.

Por ello, la Ordenanza debería permitir, cuando las condiciones técnicas y de seguridad lo permitan, una **operación durante las 24 horas del día y los siete días de la semana**.

La propia regulación municipal demuestra que el régimen de descanso constituye un instrumento de ordenación de la oferta susceptible de adaptación en función de las necesidades de movilidad, al contemplar modulaciones y excepciones para determinados vehículos, servicios y periodos de demanda. Sobre esta misma lógica, parece razonable **que la Ordenanza permita establecer un tratamiento específico cuando las características de un proyecto autónomo justifiquen una disponibilidad superior**. El criterio debería ser funcional: si desaparece o se transforma el elemento que justificaba una determinada restricción, la regulación debería poder adaptarse a la nueva realidad tecnológica.

Además, **permitir una operativa más amplia durante los proyectos piloto tiene una finalidad experimental en sí misma**. Limitar desde el inicio un proyecto autónomo al régimen 24/6 del taxi convencional impediría evaluar adecuadamente aspectos esenciales como su funcionamiento nocturno, su capacidad para cubrir déficits de oferta, su comportamiento durante periodos de elevada demanda o las posibilidades de redistribución de los vehículos a lo largo de las 24 horas. **Un proyecto piloto debería permitir precisamente comprobar esas capacidades antes de determinar cuál debe ser su regulación definitiva**.

Preparar al taxi para competir en la movilidad del futuro

En definitiva, Freenow by Lyft considera que la Ordenanza debería aprovechar la regulación de los proyectos piloto para **situar al taxi en el centro de la transición hacia la movilidad autónoma**, permitiéndole incorporar esta tecnología en condiciones competitivas y adaptar progresivamente aquellos elementos de su regulación que puedan perder su justificación en un entorno automatizado.

El objetivo no debe ser otorgar al taxi autónomo un tratamiento privilegiado, sino **evitar que reglas concebidas para una realidad tecnológica anterior impidan al taxi aprovechar en igualdad de condiciones las oportunidades que ofrece la automatización**. En consecuencia, no deberían establecerse condiciones que favorezcan de manera directa o indirecta a un operador concreto o a una determinada modalidad de transporte. Tampoco deberían generarse exclusividades de hecho que dificulten que el taxi y las plataformas vinculadas al sector puedan participar en la experimentación de la movilidad autónoma.



El propio Anteproyecto establece que la participación en un banco de prueba regulatorio no generará reservas de mercado, preferencias, exclusividades o ventajas competitivas para la explotación futura del servicio. Esta previsión resulta positiva, pero debería complementarse garantizando que las condiciones de participación sean realmente abiertas y permitan la presentación de proyectos vinculados al taxi.

Solicitudes al Ayuntamiento

Por ello, Freenow by lyft propone que la Ordenanza:

1. Reconozca **que el precio previamente informado y aceptado constituye el precio definitivo del servicio**, siempre que se calcule conforme a los parámetros tarifarios aprobados.
2. Prevea expresamente la **utilización del precio cerrado en los proyectos piloto de taxi autónomo**.
3. Garantice la **participación de titulares de licencias de taxi, asociaciones representativas, plataformas tecnológicas vinculadas al sector y proveedores de tecnología en los proyectos de vehículo autónomo** y en los bancos de prueba regulatorios.
4. Establezca **criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios para la autorización de los proyectos**, evitando exclusividades o ventajas injustificadas para determinados operadores o modalidades de transporte.

Por todo ello, Freenow by lyft solicita que el Ayuntamiento de Málaga tenga en cuenta estas aportaciones en la elaboración del texto definitivo de la Ordenanza, garantizando que la movilidad autónoma constituya una oportunidad para la modernización del taxi y que su desarrollo vaya acompañado de un verdadero régimen de precio cerrado adaptado a la contratación digital. Quedamos a plena disposición del Ayuntamiento de Málaga para mantener un encuentro técnico en el que comentar estas aportaciones con mayor detalle y colaborar en el desarrollo de un marco regulatorio abierto, seguro, competitivo y compatible con el servicio de taxi.