

Estudio del sector del taxi en Málaga

2025



Estudio del Sector del Taxi en Málaga 2025

Elaborado por la Cátedra de Gestión del Transporte de la Universidad de Málaga



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA



Promueve:



Área de Movilidad



Autores:

Sebastián Molinillo Jiménez (codirección)
Rafael Anaya Sánchez (codirección)
Francisco Rejón Guardia

Colaboradores:

Raúl Bernal Villalón
Juan Pedro Cabrera Sánchez
Sarah Chifflier Moreno
Raúl Corbacho Rojas
Paloma Montes Martín
Claudia Porto Ramos
Carlos Ramos Duarte
Ignacio Ros Jiménez
Alberto Torres Navarro
Jesús Villarejo Bandera

Todas las referencias para las que en este documento se usa la forma de masculino genérico deben entenderse aplicables indistintamente a mujeres y hombres.

© junio, 2025

Índice	
PRESENTACIÓN	2
PARTE I. FUNDAMENTOS DEL ESTUDIO	4
1. Capítulo: Diseño metodológico y perspectiva cualitativa	4
1.1. Metodología	4
1.2. Análisis cualitativo	4
PARTE II. OFERTA DEL SERVICIO DEL TAXI	8
2. Capítulo: Evolución de la oferta del servicio en Málaga	8
2.1. Evolución del número de licencias.....	8
2.2. Conductores	8
2.3. Porcentaje mínimo de licencias de taxi adaptado y evolución en Málaga.....	10
2.4. Subvenciones municipales para taxi accesible.....	12
2.5. Evolución del número de licencias de taxis	14
3. Capítulo: Comparación de la oferta de Málaga con otras ciudades	15
3.1. Número de taxis en ciudades de España.....	15
3.2. Número de taxis accesibles o adaptados a PMR por ciudad	17
3.3. Número de taxis y VTC por provincia	17
3.4. Comparativa de la ratio de taxis + VTC entre ciudades de España	19
3.5. Comparativa de la ratio de taxis + VTC entre ciudades europeas	23
4. Capítulo: Características de la oferta actual y nivel de servicio	25
4.1. Descripción de la muestra	25
4.2. Horas de servicio y descanso obligatorio	28
4.3. Uso de paradas y nuevas tecnologías para la prestación del servicio.....	33
4.4. Servicios en temporada alta y baja	34
4.5. Precios y recaudación.....	37
4.6. Titulares de licencias	38
4.7. Asalariados y autónomos colaboradores.....	42
4.8. Eurotaxi o taxi adaptado	45
4.9. Opinión sobre la necesidad de nuevas licencias de taxis	46
PARTE III. DEMANDA DEL TAXI	48
5. Capítulo: Residentes y visitantes frecuentes	48
5.1. Población	48
5.2. Descripción de la muestra	50
5.3. Uso de medios de transporte en la ciudad de Málaga	53
5.4. Satisfacción global con la disponibilidad de transporte público.....	56
5.5. Motivos de elección del taxi como medio de transporte	57
5.6. Frecuencia de uso del taxi según finalidad.....	58
5.7. Acceso al servicio de taxi	59
5.8. Opinión sobre el número de taxis disponibles en Málaga.....	61
5.9. Precios y medios de pago	61
5.10. Atributos de los medios de transporte que influyen en su elección.....	62
5.11. Satisfacción con los atributos del servicio de taxi.....	63
5.12. Uso de Taxis vs VTC.....	65
6. Capítulo: Personas con movilidad reducida (PMR)	67
6.1 Población	67
6.2. Descripción de la muestra de usuarios de taxis adaptados a PMR.....	68
6.3. Uso de medios de transporte urbano.....	70
6.4. Frecuencia y lugar de origen del uso del taxi adaptado.....	71
6.5. Motivos de uso y no uso más frecuente del taxi adaptado	72
6.6. Solicitud del servicio de taxi adaptado	73
6.7. Sistema de precios y pago del recorrido para la recogida.....	74
6.8. Satisfacción con los atributos del servicio de taxi adaptado	75
6.9. Accesibilidad: formación del conductor y tipo de vehículo	77
6.10. Opinión sobre el número de taxis adaptados disponibles en Málaga	77
6.11. Uso de VTC adaptado	78
6.12. Opinión de las organizaciones y centros solicitantes de taxis adaptados	79
7. Capítulo: Turistas	84
7.1. Población	84
7.2. Descripción de la muestra	85
7.3. Uso del taxi.....	87
7.4. Finalidad de los desplazamientos.....	88
7.5. Satisfacción	88
PARTE IV. ENTORNO DEL SERVICIO DEL TAXI	91
8. Capítulo: Actividad económica de Málaga	91
8.1. Actividad empresarial	91
8.2. Comercio	92
8.3. Turismo	93
8.4. Industria	94
8.5. Construcción	96
8.6. Empleo	97
9. Capítulo: Infraestructuras y servicios públicos	98
9.1. Infraestructuras de transportes.....	98
9.2. Infraestructuras sanitarias.....	99
9.3. Educación.....	99
9.4. Instalaciones deportivas, culturales y de ocio	101
9.5. Centros de servicios sociales	102
10. Capítulo: Cobertura de las necesidades de movilidad	104
10.1. Autobús urbano: Empresa Malagueña de Transportes (EMT)	104
10.2. Metro Málaga	105
10.3. Evolución del número de viajeros del transporte colectivo.....	106
10.4. Red de carriles para bicicletas	106
10.5. Licencias y paradas de taxi.....	107
10.6. Vehículos auto taxi con más de cinco plazas	108
10.7. Parque de vehículos y tasa de motorización de los hogares.....	109
10.8. Jerarquización viaria y carriles bus-taxi.....	109
10.9. Reparto modal de la movilidad urbana.....	110
11. Capítulo: Grado de dispersión del municipio	115
11.1. Distribución de la población	115
11.2. Densidad de población.....	116
PARTE V. SÍNTESIS EJECUTIVA	119
12. Capítulo: Conclusiones y recomendaciones	119
12.1. Estado de la cuestión	119
12.2. Conclusión	120
12.3. Recomendaciones y propuestas de mejora	122
12.4. Alcance del estudio	124
BIBLIOGRAFÍA	126

Índice de figuras

Figura 2.1 Evolución del número de licencias: autónomos vs sociedades	8
Figura 2.2 Evolución del número de licencias: con y sin PMC	8
Figura 2.3 Número de conductores en licencias cuyo titular tiene PMC	9
Figura 2.4 Número de conductores en licencias cuyo titular no tiene PMC	9
Figura 2.5 Conductores en el total de licencias	10
Figura 2.6 Número de conductores por tipo de contrato	10
Figura 2.7 Número de vehículos por tipo	11
Figura 2.8 Proporción de vehículos por tipo	11
Figura 2.9 Número de vehículos adaptados por tipo	11
Figura 2.10 Evolución del número de licencias por cada 1.000 habitantes	14
Figura 2.11 Evolución del número de licencias por cada 1.000 turistas en hoteles y apartamentos	14
Figura 3.1 Licencias de taxis por 1.000 habitantes*: Málaga, Madrid y Barcelona	15
Figura 3.2 Licencias de taxis por cada 1.000 habitantes*: España	16
Figura 3.3 Licencias de taxis por cada 1.000 habitantes: Andalucía	16
Figura 3.4 Licencias de taxis por cada 1.000 habitantes*: España y Andalucía	17
Figura 3.5 Proporción de licencias de taxi adaptado por ciudad	17
Figura 3.6 España: licencias de taxis y de VTC por provincia	18
Figura 3.7 España: ratio VTC/taxi por provincia	18
Figura 3.8 Andalucía: licencias de taxis y de VTC por provincia	19
Figura 3.9 Ratio 1: taxis + VTC por 1.000 habitantes (VTC proporcional a taxis)	20
Figura 3.10 Ratio 2: taxis + VTC por 1.000 habitantes (VTC proporcional a habitantes)	21
Figura 3.11 Ratio3: taxis + VTC por 1.000 personas de la población atendida 1 (VTC proporcional a población atendida 1)	22
Figura 3.12 Ratio4: taxis + VTC por 1.000 personas de la población atendida 2 (VTC proporcional a población atendida 2)	23
Figura 3.13 Comparativa de las ratios de taxis + VTC por 1.000 personas de las grandes ciudades de España, según cuatro criterios	23
Figura 3.14 Comparativa de las ratios de taxis + VTC por 1.000 personas de ciudades europeas	24
Figura 4.1 Vinculación con la licencia de taxi	25
Figura 4.2 Género	25
Figura 4.3 Edad	25
Figura 4.4 Municipio de residencia	26
Figura 4.5 Tipo de licencia	26
Figura 4.6 Marca	26
Figura 4.7 Modelo	26
Figura 4.8 Tipo de energía	27
Figura 4.9 Antigüedad	27
Figura 4.10 Precio de compra	27
Figura 4.11 Kilómetros totales	28
Figura 4.12 Conductores por vehículo	28
Figura 4.13 Días de servicio	28
Figura 4.14 Horas de servicio de lunes a viernes	29
Figura 4.15 Horas de servicio los sábados	29
Figura 4.16 Horas de servicio los domingos y festivos	30
Figura 4.17 Horas de servicio del taxi	30
Figura 4.18 Satisfacción con los periodos de descanso obligatorio	31
Figura 4.19 Grado de acuerdo con excepciones al descanso obligatorio	31
Figura 4.20 Trabajo en días de excepción al descanso obligatorio	32
Figura 4.21 Satisfacción con equilibrio entre vida laboral y personal	32
Figura 4.22 Uso de paradas	33
Figura 4.23 Parada más frecuentada	33
Figura 4.24 Canales de contacto con los clientes	34
Figura 4.25 Meses considerados de temporada alta	34

Figura 4.26 Media de horas con clientes en temporada baja y alta	35
Figura 4.27 Media de servicios realizados cada día en temporada baja y alta	35
Figura 4.28 Kilómetros en 2024	36
Figura 4.29 Media de kilómetros diarios en temporada baja y alta	36
Figura 4.30 Evolución del tiempo de ocupación del vehículo (2023-2024)	37
Figura 4.31 Sistema actual de fijación de precios	37
Figura 4.32 Recaudación en un día temporada baja y alta	38
Figura 4.33 Evolución de la recaudación anual (2023-2024)	38
Figura 4.34 Año de obtención de la licencia	38
Figura 4.35 Forma de obtención de la licencia	39
Figura 4.36 Años de asalariado o autónomo antes de obtener la licencia	39
Figura 4.37 Pertenencia a asociaciones	39
Figura 4.38 Días de vacaciones en 2024	40
Figura 4.39 Ingresos en 2024	40
Figura 4.40 Comparación ingresos (2023-2024)	40
Figura 4.41 Satisfacción con los ingresos anuales	41
Figura 4.42 Gastos en 2024	41
Figura 4.43 Comparación gastos (2023-2024)	41
Figura 4.44 Satisfacción con beneficios	42
Figura 4.45 Años de experiencia como asalariado y/o autónomo	42
Figura 4.46 Interés en la obtención de una licencia	43
Figura 4.47 Tipo de licencia preferida	43
Figura 4.48 Satisfacción con los horarios de trabajo	43
Figura 4.49 Satisfacción con los descansos	44
Figura 4.50 Ingresos medios mensuales según temporada	44
Figura 4.51 Evolución de los ingresos medios mensuales (2023-2024)	45
Figura 4.52 Satisfacción con los ingresos	45
Figura 4.53 Total de carreras destinadas a PMR	45
Figura 4.54 Canal de solicitud del servicio PMR	46
Figura 4.55 Necesidad de nuevas licencias	46
Figura 5.1 Evolución de la población de la Aglomeración Urbana de Málaga	48
Figura 5.2 Mapa de la Aglomeración Urbana de Málaga	49
Figura 5.3 Renta neta media por persona en Málaga	49
Figura 5.4 Comparativa de la renta media neta por persona	50
Figura 5.5 Género	50
Figura 5.6 Edad	50
Figura 5.7 Estudios	50
Figura 5.8 Ocupación	51
Figura 5.9 Residencia en Málaga	51
Figura 5.10 Distrito de residencia	51
Figura 5.11 Procedencia de los no residentes en Málaga	52
Figura 5.12 Frecuencia de visita a Málaga de los no residentes	52
Figura 5.13 Principal medio de transporte utilizado para desplazarse a Málaga	53
Figura 5.14 Frecuencia de uso de medios de transporte urbano en Málaga	54
Figura 5.15 Frecuencia de uso del taxi distribuida por distritos	54
Figura 5.16 Frecuencia de uso del taxi distribuida por edad	55
Figura 5.17 Frecuencia de uso de VTC distribuida por distritos	55
Figura 5.18 Frecuencia de uso de VTC distribuida por edad	56
Figura 5.19 Satisfacción con transporte público	56
Figura 5.20 Satisfacción con transporte público por distritos	56
Figura 5.21 Satisfacción con el transporte público según edad	57
Figura 5.22 Principales motivos de uso del taxi	57
Figura 5.23 Motivos de uso del taxi	58
Figura 5.24 Frecuencia del uso del taxi según finalidad	58
Figura 5.25 Medio habitual de solicitud del servicio de taxi	59

Figura 5.26 Facilidad para conseguir un taxi.....	59	Figura 6.37 Reserva habitual de taxis adaptados.....	82
Figura 5.27 Puntuación media de facilidad para conseguir un taxi.....	60	Figura 6.38 Facilidad para reservar un taxi adaptado.....	82
Figura 5.28 Facilidad para conseguir un taxi de alta ocupación.....	60	Figura 6.39 Tipos de vehículos más disponibles.....	82
Figura 5.29 Facilidad para conseguir un taxi de movilidad reducida.....	61	Figura 6.40 Minutos de espera entre solicitud y llegada del taxi adaptado.....	83
Figura 5.30 Satisfacción con el número de taxis en Málaga.....	61	Figura 6.41 Satisfacción global con el servicio de taxi adaptado en Málaga.....	83
Figura 5.31 Preferencia en el sistema de precios de los taxis.....	61	Figura 6.42 Cantidad de taxis adaptados en Málaga.....	83
Figura 5.32 Preferencia en la forma de pago del servicio de taxis.....	61	Figura 6.43 Uso de VTC adaptado.....	83
Figura 5.33 Atributos importantes en la elección de los medios de transporte urbano.....	62	Figura 7.1 Turistas alojados en hoteles y apartamentos en Málaga.....	84
Figura 5.34 Puntuación media de la importancia de los atributos para la elección del medio de transporte urbano.....	62	Figura 7.2 Turistas mensuales en 2024 según geoposicionamiento de los teléfonos.....	84
Figura 5.35 Satisfacción con los atributos del taxi.....	63	Figura 7.3 Género.....	85
Figura 5.36 Satisfacción con los atributos del taxi ordenados por puntuación media.....	63	Figura 7.4 Edad.....	85
Figura 5.37 Satisfacción global con el servicio de taxi.....	64	Figura 7.5 Visita anterior a la ciudad.....	85
Figura 5.38 Motivos para no elegir el taxi.....	64	Figura 7.6 Tipo de alojamiento.....	86
Figura 5.39 Motivos para no elegir el taxi.....	64	Figura 7.7 País de procedencia.....	86
Figura 5.40 Medio más frecuentemente utilizado.....	65	Figura 7.8 Provincia de procedencia.....	86
Figura 5.41 Satisfacción con los atributos de VTC.....	65	Figura 7.9 País de procedencia.....	86
Figura 5.42 Comparación de la satisfacción media de taxi y VTC.....	66	Figura 7.10 Medio de transporte para llegar a Málaga.....	87
Figura 5.43 Comparación de la importancia y la satisfacción media de taxi y VTC.....	66	Figura 7.11 Medio utilizado en los desplazamientos en Málaga.....	87
Figura 6.1 Evolución de la población de 80 años o más.....	67	Figura 7.12 Satisfacción global disponibilidad de transporte público.....	87
Figura 6.2 Uso del servicio de taxi adaptado.....	68	Figura 7.13 Uso del taxi.....	87
Figura 6.3 Género.....	68	Figura 7.14 Método para pedir taxi.....	88
Figura 6.4 Edad.....	68	Figura 7.15 Desplazamientos en los que se usa el taxi.....	88
Figura 6.5 Residencia en Málaga.....	68	Figura 7.16 Satisfacción media con atributos del Taxi.....	89
Figura 6.6 Distrito de residencia.....	69	Figura 7.17 Satisfacción global con el servicio de Taxi.....	89
Figura 6.7 Procedencia de los no residentes en Málaga.....	69	Figura 8.1 Empresas por provincia en 2024.....	91
Figura 6.8 Motivo de visita de los no residentes.....	69	Figura 8.2 Centros comerciales de Málaga.....	92
Figura 6.9 Frecuencia de uso de medios de transportes dentro de la ciudad.....	70	Figura 8.3 Mercados de Málaga capital.....	92
Figura 6.10 Satisfacción con la disponibilidad de medios de transporte adaptado.....	70	Figura 8.4 Evolución del número de establecimientos y plazas de alojamiento.....	93
Figura 6.11 Frecuencia de uso del taxi adaptado.....	71	Figura 8.5 Polígonos industriales de Málaga capital.....	95
Figura 6.12 Frecuencia de uso del taxi adaptado según origen del desplazamiento.....	71	Figura 8.6 Espacios productivos de la ciudad de Málaga.....	95
Figura 6.13 Motivos para elegir el taxi adaptado como medio de transporte.....	72	Figura 8.7 Evolución viviendas visadas en la ciudad de Málaga.....	96
Figura 6.14 Motivos para no usar más el taxi adaptado.....	72	Figura 8.8 Evolución del empleo en la ciudad de Málaga.....	97
Figura 6.15 Medio de solicitud de taxi adaptado.....	73	Figura 9.1 Número de pasajeros del Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol.....	98
Figura 6.16 Minutos de espera entre solicitud y llegada del taxi adaptado.....	73	Figura 9.2 Aeropuerto, puerto, estaciones de trenes y de autobuses interurbanos.....	98
Figura 6.17 Facilidad para conseguir un taxi adaptado.....	74	Figura 9.3 Hospitales de Málaga.....	99
Figura 6.18 Valor medio de la facilidad para conseguir un taxi adaptado.....	74	Figura 9.4 Centros de Educación Infantil, Primaria y Secundaria de Málaga.....	100
Figura 6.19 Preferencia de sistema de precios.....	75	Figura 9.5 Sedes de las universidades de Málaga.....	101
Figura 6.20 Frecuencia de condición del pago del recorrido para la recogida.....	75	Figura 9.6 Centros, salas y pabellones deportivos en Málaga.....	101
Figura 6.21 Frecuencia de aceptación del pago del recorrido para la recogida.....	75	Figura 9.7 Pistas y polideportivos en Málaga capital.....	101
Figura 6.22 Satisfacción media con los atributos del servicio de taxi adaptado.....	76	Figura 9.8 Centros de ocio en Málaga capital.....	102
Figura 6.23 Satisfacción global con el servicio de taxi adaptado.....	76	Figura 9.9 Mapa de centros de servicios sociales en Málaga.....	103
Figura 6.24 Formación del conductor para atender a PMR.....	77	Figura 10.1 Plano de las líneas diurnas de la EMT.....	104
Figura 6.25 Accesibilidad y comodidad según tipo de vehículo adaptado.....	77	Figura 10.2 Plano de las líneas nocturnas de la EMT.....	105
Figura 6.26 Opinión sobre el número de taxis adaptados.....	78	Figura 10.3 Plano de las líneas Metro Málaga.....	105
Figura 6.27 Usuario de VTC adaptado.....	78	Figura 10.4 Evolución viajes red bus EMT y Metro Málaga (en millones).....	106
Figura 6.28 Satisfacción con atributos del servicio de VTC vs Taxi adaptados.....	78	Figura 10.5 Comparativa de la ratio viajeros metro + bus urbano por 1.000 personas de población atendida 2.....	106
Figura 6.29 Satisfacción global con el servicio de VTC vs Taxi adaptados.....	79	Figura 10.6 Carriles bici.....	107
Figura 6.30 Tipo de actividad.....	79	Figura 10.7 Paradas de taxi.....	107
Figura 6.31 Profesión del participante.....	80	Figura 10.8 Evolución del número de taxis de más de 5 plazas.....	108
Figura 6.32 Satisfacción con la disponibilidad de medios de transporte público adaptados en Málaga.....	80	Figura 10.9 Comparativa de la ratio tasa de motorización de los hogares.....	109
Figura 6.33 Frecuencia de solicitud de taxis adaptados.....	80	Figura 10.10 Jerarquización Viaria.....	110
Figura 6.34 Taxis solicitados de media en una semana.....	81	Figura 10.11 Carriles Bus-Taxi.....	110
Figura 6.35 Medio de petición taxi adaptado: emisora.....	81	Figura 10.12 Reparto modal movilidad urbana (interna): residentes y no residentes.....	111
Figura 6.36 Facilidad de conseguir un taxi adaptado.....	81		

Figura 10.13 Reparto modal movilidad urbana (interna) activa vs transporte público vs vehículo privado: residentes y no residentes.....	111
Figura 10.14 Reparto modal movilidad urbana (interna) motorizada vs no motorizada: residentes y no residentes.....	111
Figura 10.15 Reparto modal movilidad interurbana (externa): residentes y no residentes.....	112
Figura 10.16 Reparto modal movilidad interurbana (externa) activa vs transporte público vs vehículo privado: residente y no residentes.....	112
Figura 10.17 Reparto modal movilidad interurbana (externa) motorizada vs no motorizada: residentes y no residentes.....	112
Figura 10.18 Reparto modal total: modos detallados.....	113
Figura 10.19 Reparto modal total.....	113
Figura 10.20 Movilidad total (urbana / interna + interurbana / externa): orígenes + destinos diarios.....	114
Figura 11.1 Distritos Municipales de Málaga.....	115
Figura 11.2 Distribución espacial de la población en Málaga en 2023.....	116
Figura 11.3 Comparativa de extensión del municipio (Km ²).....	117
Figura 11.4 Comparativa de la densidad poblacional (habitantes / Km ²).....	117

Índice de tablas

Tabla 2.1 Distribución de taxis accesibles por número de plazas y permanencia	12
Tabla 2.2 Servicios y número de taxis beneficiados de las ayudas.....	12
Tabla 2.3 Media de servicios prestados por convocatoria y tipo de licencia/vehículo	13
Tabla 3.1 Estimación de VTC proporcional al número de taxis*	19
Tabla 3.2 Habitantes según población empadronada 2024*	20
Tabla 3.3 Estimación de VTC proporcional a la población empadronada*	20
Tabla 3.4 Estimación de VTC proporcional a la población atendida 1*	21
Tabla 3.5 Estimación de VTC proporcional a la población atendida 2*	22
Tabla 6.1 Índice de envejecimiento de Málaga capital.....	67
Tabla 8.1 Evolución del número de empresas en Málaga ciudad y provincia.....	91
Tabla 8.2 Número de establecimientos de Málaga ciudad.....	91
Tabla 8.3 Centros comerciales de Málaga capital.....	92
Tabla 8.4 Ventas de frutas, verduras y pescado en MercaMálaga (toneladas)	92
Tabla 8.5 Evolución del número de empresas turísticas en Málaga ciudad	93
Tabla 8.6 Número de personas empleadas en el sector turístico en Málaga ciudad	93
Tabla 8.7 Instalaciones del Palacio de Ferias y Congresos de Málaga.....	94
Tabla 8.8 Indicadores de actividad del Palacio de Ferias y Congresos de Málag	94
Tabla 8.9 Consumo de energía eléctrica industrial de Málaga ciudad	94
Tabla 8.10 Consumo de energía eléctrica sector residencial de Málaga ciudad.....	94
Tabla 8.11 Consumo de energía eléctrica comercio-servicios de Málaga ciudad.....	94
Tabla 8.12 Catastro urbano en Málaga ciudad.....	96
Tabla 8.13 Viviendas visadas en Málaga ciudad	96
Tabla 9.1 Número de plazas en hospitales de Málaga ciudad.....	99
Tabla 9.2 Número de facultativos de la ciudad de Málaga	99
Tabla 9.3 Alumnos no universitarios en el municipio de Málaga (Parte 1)	100
Tabla 9.4 Alumnos no universitarios en el municipio de Málaga (Parte 2)	100
Tabla 9.5 Alumnos matriculados en la Universidad de Málaga	100
Tabla 9.6 Centros de servicios sociales por tipo.....	102
Tabla 10.1 Origen y destino de las líneas de la EMT	104
Tabla 10.2 Origen y destino de las líneas nocturnas de la EMT.....	104
Tabla 10.3 Características de las líneas de Metro Málaga	105
Tabla 10.4 Origen y destino de las líneas de Metro Málaga.....	105
Tabla 10.5 Licencias de taxi.....	107
Tabla 10.6 Parque de vehículos de Málaga ciudad.....	109
Tabla 11.1 Núcleos urbanos de Málaga ciudad (2022).....	115
Tabla 11.2 Distribución de la población según distritos de Málaga.....	116
Tabla 11.3 Densidad de población de Málaga capital.....	116

Presentación



PRESENTACIÓN

El sector del taxi constituye un servicio esencial dentro de la oferta de movilidad urbana, estando sujeto a un régimen jurídico particular. Aunque no se califica estrictamente como un servicio público en sentido técnico-jurídico, tradicionalmente ha sido considerado como un servicio de interés general, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Esta consideración implica una regulación por parte de las administraciones locales y autonómicas, responsables de su organización, supervisión y control.

Dicha regulación afecta a aspectos centrales del servicio, incluyendo la limitación del número de licencias disponibles, la fijación de tarifas, las condiciones de acceso a la profesión, la obligación de prestar servicio durante determinados horarios, la configuración de las paradas y la realización de revisiones técnicas periódicas. Con ello, la administración pretende garantizar tanto la calidad del servicio, como la viabilidad económica de la actividad.

En el caso de la modificación del número de licencias, el marco normativo viene determinado por lo establecido 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, el cual establece, en su artículo 12, que los Ayuntamientos otorgaran las licencias atendiendo siempre a la necesidad y conveniencia del servicio al público y a la caracterización de la oferta y la demanda en su ámbito territorial, garantizando la suficiente rentabilidad de la explotación del servicio. A estos efectos, los Ayuntamientos podrán establecer un coeficiente o intervalo que determine la relación entre el número de licencias otorgadas y la población usuaria. Para la determinación o modificación del número de licencias deben de tenerse en cuenta factores de oferta y demanda del servicio, evolución de las actividades económicas, las infraestructuras de servicios públicos que tengan incidencia en la demanda de servicios del taxi, el nivel de cobertura de movilidad de la población mediante servicios de transporte público, el grado de dispersión de los distintos núcleos urbanos y el porcentaje mínimo de licencias de taxi adaptados que debe de existir en el municipio, según lo previsto en la legislación vigente.

Este marco legal y reglamentario condiciona el funcionamiento de un sector que, además, está sometido a una serie de desafíos específicos derivados de la transformación de los hábitos de movilidad, la popularización del uso de los vehículos de transporte con conductor (VTC), sobre todo entre los jóvenes, y la necesidad de asegurar la plena accesibilidad del servicio para todas las personas.

El presente estudio tiene como objetivo proporcionar un diagnóstico detallado de la situación actual del sector del taxi en Málaga, que sirva de base técnica para la toma de decisiones futuras en materia de planificación, dimensionamiento y gestión del servicio. Para su desarrollo se ha aplicado una metodología mixta, que integra diversas técnicas de investigación cualitativa, cuantitativa y análisis de información secundaria.

El estudio se estructura en cinco grandes bloques que guían al lector desde los fundamentos hasta las propuestas finales. Tras la Presentación, la Parte I describe la metodología y el enfoque cualitativo que sustentan el trabajo. La Parte II analiza la oferta del servicio de taxi, abordando su evolución, comparativa con otras ciudades y características operativas y tecnológicas. La Parte III se centra en la demanda, con capítulos específicos para residentes, personas con movilidad reducida y turistas, examinando hábitos de uso, satisfacción y percepciones sobre la disponibilidad del servicio. La Parte IV contextualiza el sector en el entorno urbano y económico de Málaga: actividad empresarial, infraestructuras, cobertura de movilidad y dispersión poblacional. Por último, la Parte V ofrece una síntesis ejecutiva con conclusiones, recomendaciones y alcance del estudio, proporcionando una evaluación integral y una hoja de ruta para optimizar el servicio de taxi.

En su conjunto, el estudio ofrece un diagnóstico sólido, riguroso y técnicamente fundamentado de la realidad actual del servicio de taxi en Málaga, considerando la diversidad de perfiles de usuarios, las particularidades de los servicios accesibles, la evolución de la normativa, las dinámicas competitivas con los VTC, y la dimensión económica y profesional del sector.

La conclusión está suficientemente motivada y acreditada por los análisis realizados, conforme al citado artículo 12 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo. Además, se realiza una serie de recomendaciones y propuestas de mejora del funcionamiento del sector, orientadas a mejorar la eficiencia, calidad y sostenibilidad del servicio, garantizar su accesibilidad universal y adaptarlo a las necesidades, tanto actuales como futuras, de movilidad de la ciudad de Málaga.

Por último, queremos expresar nuestro más sincero agradecimiento a todas las personas e instituciones que han hecho posible este estudio: a quienes participaron en las entrevistas, respondieron las encuestas o facilitaron datos; a los representantes de los colectivos implicados; y, de manera especial, al Área de Movilidad y a la Sección de Accesibilidad del Ayuntamiento de Málaga, al Servicio de Transporte de la Junta de Andalucía, a las asociaciones patronales AUMAT, AMATA y Élite, a la organización sindical de trabajadores CGT y a la Asociación Málaga Accesible. Extendemos también este reconocimiento a todo el equipo de investigadores y colaboradores que, a lo largo del último año, han dedicado tiempo, conocimiento y dedicación a una tarea tan compleja como apasionante. Probablemente algunas fases podrían haberse completado con mayor celeridad o perfección, pero nunca con más esmero. El mérito de los aciertos pertenece a todos ellos; los posibles errores son únicamente responsabilidad de la dirección del trabajo.

Fundamentos del estudio



PARTE I. FUNDAMENTOS DEL ESTUDIO

1. Capítulo: Diseño metodológico y perspectiva cualitativa

1.1. Metodología

Para la elaboración del presente estudio se ha seguido una metodología mixta que integra técnicas cualitativas y cuantitativas para ofrecer una visión holística y contrastada de la realidad objeto de análisis:

- Investigación cualitativa, a través de entrevistas y reuniones con los principales agentes implicados: responsables municipales, asociaciones del sector, representantes del colectivo de personas con movilidad reducida y administraciones competentes.
- Investigación cuantitativa, mediante encuestas dirigidas a diversos colectivos: residentes y visitantes frecuentes, turistas, personas con movilidad reducida y taxistas.
- Análisis de información secundaria, incluyendo datos de evolución del sector, estructura de licencias, comparación entre ciudades españolas y europeas, y estudio de los principales indicadores de explotación.

En concreto, se han implementado los siguientes métodos:

1. Investigación cualitativa mediante reuniones y entrevistas en profundidad con agentes clave.

- 4 reuniones con el Área de Movilidad del Ayuntamiento.
- 5 reuniones con 3 asociaciones y una organización sindical del sector.
- 3 reuniones con representante del colectivo de personas con movilidad reducida y expertos en movilidad y accesibilidad.
- 1 reunión con la Sección de Accesibilidad del Área de Derechos Sociales, Diversidad, Igualdad y Accesibilidad del Ayuntamiento de Málaga.
- 1 reunión con el Servicio de Transportes de la Delegación Provincial de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

2. Investigación cuantitativa mediante encuestas con cuestionarios estructurados dirigidos a una muestra representativa de los distintos colectivos identificados:

- Encuesta a residentes y visitantes frecuentes:
 - n= 540 usuarios de residentes y población flotante de Málaga.
- Encuesta a Personas con Movilidad Reducida que se desplazan en silla de ruedas:
 - n = 104 usuarios.
 - n = 9 personas que solicitan servicios de PMR para usuarios de sus centros de trabajo.
- Encuesta a turistas:

- n= 345 usuarios turistas (nacionales e internacionales).
- Encuesta a taxistas:
 - n = 302 taxistas: titulares de licencias, autónomos colaboradores y asalariados.

3. Recopilación y análisis de información secundaria y elaboración de indicadores cuantitativos:

- Análisis de la evolución del taxi en Málaga:
 - Análisis de métricas de evolución del número de licencias y estructura del sector.
 - Ratio de licencias de taxi por cada 1.000 habitantes y turistas.
- Análisis comparativo de ciudades:
 - Ratio de licencias de taxi + VTC en las 10 ciudades más pobladas del país y las 10 de la región.
 - Ratio de licencias de taxi + VTC de las principales ciudades de Europa.

Cabe señalar que, de haberse dispuesto de datos de explotación más detallados del sector (tales como número y distribución temporal de los servicios, tiempos de respuesta y llegada, duración de los trayectos o volumen de servicios no atendidos) el análisis podría haberse enriquecido y dotado de mayor precisión operativa. No obstante, la combinación de técnicas cualitativas y cuantitativas aplicada en el presente estudio, junto con el análisis comparativo y la consulta a agentes clave, permite ofrecer un diagnóstico robusto y una base suficientemente sólida para orientar las decisiones estratégicas en materia de dimensionamiento y adaptación de la oferta del servicio de taxi en la ciudad.

1.2. Análisis cualitativo

Descripción

En el marco de la fase de investigación cualitativa del estudio, se han llevado a cabo diversas reuniones y entrevistas en profundidad con los principales agentes implicados en el sector del taxi y en la movilidad urbana de la ciudad. Estas sesiones, desarrolladas a lo largo de los meses del estudio, han permitido recoger una visión plural y contrastada sobre la situación actual del servicio, sus desafíos y oportunidades de mejora. A continuación, se detallan las organizaciones y personas con las que se ha mantenido contacto en este proceso.

Delegación de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga:

- 21/6/24: Dña. Trinidad Hernández, D. Miguel Ruiz y D. Andrés Piédrola.
- 29/10/24: D. José Cardador, Dña. Laura Fernández, D. Francisco José Garcés y D. Andrés Piédrola.
- 6/11/24: Dña. Trinidad Hernández, Dña. Laura Fernández y representantes de asalariados.

- 5/2/25: Dña. Laura Fernández y D. Francisco José Garcés.

Asociaciones del sector:

- 5/12/24 AUMAT: D. Miguel Ángel Martín, D. Iván González y D. Juan Antonio Redondo.
- 13/12/24 CGT: D. Manuel López, Dña. Silvia Márquez y D. Adrián de la Piedra.
- 10/1/25 CGT: D. Manuel López, Dña. Silvia Márquez y D. Adrián de la Piedra.
- 16/1/25 Élite Taxi: D. Francisco José Benítez y D. Juan Manuel Navarrete.
- 24/1/25 AMATA: D. Francisco Javier Blázquez y D. Raúl González.
- Taxi Unión: se solicitó una reunión en varias ocasiones, pero no llegó a celebrarse por decisión de la propia asociación.

Asociaciones y agentes relacionados con el colectivo de personas con movilidad reducida:

- 28/1/25 Asociación Málaga Accesible: D. Alfredo de Pablos.
- 21/1/25 Cátedra de Emergencias de la Universidad de Málaga: D. Jesús Miranda.
- 16/5/25 Sección de Accesibilidad del Área de Derechos Sociales, Diversidad, Igualdad y Accesibilidad del Ayuntamiento de Málaga: Dña. María Luz Alcarazo Sánchez.

Delegación Territorial de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, competente en las autorizaciones de los vehículos de transporte con conductor (VTC):

- 14/5/25 Servicio de Transporte: Dña. Raquel del Paso Reguera.

Reunión con experto en movilidad urbana:

- 30/4/25: D. Alberto Romero

Información solicitada a AUMAT (Emisora UNITAXI)

El 5/12/2024 se celebró una reunión con representantes de AUMAT en la que se les solicitó la siguiente información que se considera necesaria para conocer la actividad del sector. La solicitud se reiteró por correo electrónico el 27/1/2025 y el 5/6/2025. No se ha recibido respuesta.

- Nº de solicitudes o demandas de servicio recibidas. Mensual y anual. Si es posible con indicación de días de la semana, franja horaria y zona.
- Nº de servicios realizados. Mensual y anual. Si es posible con indicación de días de la semana, franja horaria y zona.
- Tiempo medio desde la recepción de la solicitud hasta la asignación de los servicios a un autotaxi. Mensual y anual.
- Nº de solicitudes de servicios que no pudieron ser atendidas. Mensual y anual. Si es posible con indicación de días de la semana, franja horaria y zona.

- Nº de solicitudes o demandas de servicio PMR recibidas. Mensual y anual. Si es posible con indicación de días de la semana, franja horaria y zona.
- Nº de servicios PMR realizados. Mensual y anual. Si es posible con indicación de días de la semana, franja horaria y zona.
- Tiempo medio desde la recepción de la solicitud PMR hasta la asignación de los servicios a un autotaxi. Mensual y anual.
- Nº de solicitudes de servicios PMR que no pudieron ser atendidas. Mensual y anual. Si es posible con indicación de días de la semana, franja horaria y zona.
- Nº sanciones a PMR por no atender a peticiones de servicio estando en la zona o zonas próximas. Mensual y anual. Si es posible con indicación de días de la semana, franja horaria y zona.

Resultados

A partir del análisis cualitativo de la información obtenida en las entrevistas y reuniones con los principales agentes implicados en el sector del taxi, se han identificado contribuciones relevantes que se agrupan en tres grandes ámbitos: la ordenación y planificación del servicio, la atención específica a personas con movilidad reducida (PMR) y la relación competitiva con los vehículos de transporte con conductor (VTC). Las sugerencias y preocupaciones recogidas destacan la importancia de actualizar y flexibilizar regulaciones, asegurar la rentabilidad económica del servicio, garantizar un acceso justo y efectivo para todos los usuarios, especialmente los colectivos vulnerables, y equilibrar la convivencia entre taxis y VTC. Estas conclusiones servirán como base para desarrollar recomendaciones estratégicas que mejoren sustancialmente la prestación del servicio de taxi en la ciudad.

1. Ordenación y planificación del servicio de taxi

- Evaluar periódicamente, a través de estudios de movilidad actualizados, la necesidad real de nuevas licencias. Seguir como referencia los modelos de ciudades que tienen sistemas de transporte público competitivo (p. ej. Barcelona, Madrid, Bilbao, Valencia).
- Optimizar el modelo tarifario para mejorar la rentabilidad sin perjudicar la competitividad.
- Controlar el cumplimiento de las obligaciones de prestación de servicios de las licencias de taxi.
- Promover la transparencia en el sector con un portal de datos en abierto que incluya información estadística, regulación, convocatorias de ayudas, etc.
- Abstenerse de utilizar la excepción del descanso obligatorio como una medida recurrente en el tiempo, por su impacto en las condiciones laborales y su dudosa efectividad, salvo en circunstancias que provoquen una demanda extraordinariamente superior a la habitual y claramente delimitada en el tiempo.

- Regular las condiciones laborales de los asalariados por las administraciones competentes, garantizando el cumplimiento de la normativa vigente, en especial, en materia de descansos, horarios y remuneración.
 - Evitar la especulación y asegurar precios justos en el mercado de transferencias de licencias de taxi.
 - Mejorar la gestión operativa del servicio de taxis para redistribuir más adecuadamente la oferta de taxis entre las macrozonas de la ciudad, reduciendo el número de vehículos en circulación y asegurando un servicio suficiente en las paradas en las distintas franjas horarias y días, sin desatender las de mayor demanda, ni las ubicadas en zonas periféricas. Pueden considerarse estímulos que favorezcan el uso de las paradas menos frecuentadas actualmente por parte de los taxistas.
 - Fomentar la creación de empleo y la ampliación de la jornada de prestación de servicio del taxi mediante incentivos económicos para la contratación de asalariados.
 - Apoyar las reclamaciones del sector para reducir el coste de las primas de seguro de los coches, para favorecer la viabilidad económica del servicio.
2. Servicio a personas con movilidad reducida (PMR)
- El servicio del taxi al colectivo PMR es claramente insatisfactorio porque no permite reservas con antelación de más de 15 minutos, el tiempo de recogida es muy alto, el servicio no es puntual, se cancelan servicios de manera imprevista y cobran por los kilómetros en vacío o desde el lugar de origen del taxi hasta el punto de recogida del cliente.
 - Controlar el cumplimiento efectivo del servicio PMR, garantizando que los taxis adaptados atiendan prioritariamente esta demanda.
 - Inspeccionar con mayor regularidad las condiciones de prestación de servicio de los taxis adaptados (rampa, anclaje, disponibilidad, conexión a la emisora, etc.), para garantizar la prestación prioritaria de este tipo de servicios.
 - Registrar, a efectos de la ayuda municipal, todos los servicios PMR, incluidos aquellos fuera de radioemisora.
 - Optimizar el sistema de asignación de servicios PMR y mantener la excepción del descanso obligatorio para estos vehículos.
 - Regular la conversión de taxis PMR a convencionales para asegurar que la oferta de transporte accesible no disminuya.
3. Vehículos de transporte con conductor (VTC)
- Colaboración entre las Administraciones para establecer un control efectivo del crecimiento de los VTC, limitando su número y sancionando a aquellos que operen de manera irregular o sin la licencia adecuada.
 - Garantizar que los VTC no ocupen espacios reservados para taxis (paradas, carriles, zonas de espera).
 - Incluir a los VTC en el cálculo de la ratio de vehículos por habitante, para evitar la sobresaturación del mercado.
 - Exigir a los VTC el cumplimiento de un mínimo del 5% de flota accesible, en condiciones equiparables a los taxis.
 - Regular a los VTC en el ámbito municipal.
 - No es posible conocer el número de VTC que operan en la ciudad de Málaga, porque las autorizaciones tienen carácter regional.
 - En los próximos meses el número de VTC autorizadas en Andalucía puede aumentar considerablemente, a medida que se vayan resolviendo los procedimientos contencioso-administrativos que se iniciaron por las denegaciones de autorizaciones amparadas en la ratio 1/30.

Oferta del servicio del taxi



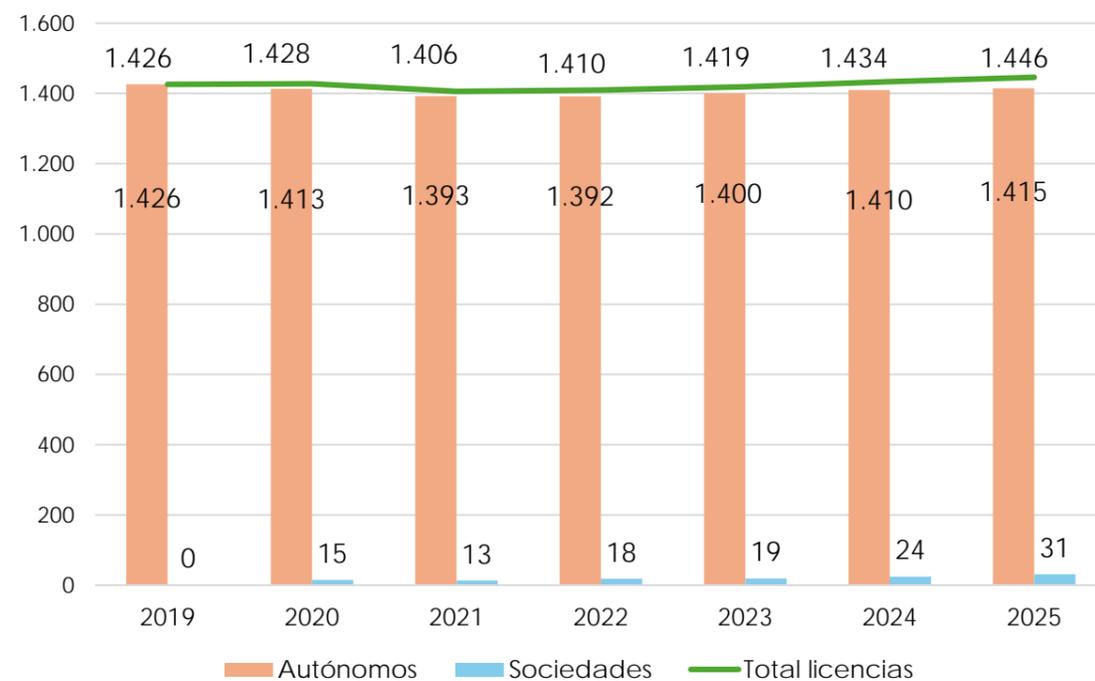
PARTE II. OFERTA DEL SERVICIO DEL TAXI

2. Capítulo: Evolución de la oferta del servicio en Málaga

2.1. Evolución del número de licencias

La información recogida en este capítulo ha sido proporcionada por el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga, con fecha de enero de cada año, y procesada por los autores del estudio. La figura 2.1 ilustra la evolución del número total de licencias de taxi en Málaga y su distribución entre titulares autónomos y sociedades. Se observa un ligero aumento del número de licencias del 1,40% en los últimos seis años. No obstante, el crecimiento es menor si se considera el periodo de 2015 a 2025, ya que en 2015 había 1.430 licencias; es decir, un aumento del 1,12%. Durante los últimos seis años han aumentado también las licencias titularidad de una persona jurídica o sociedad de 0 a 31, en 2025 el 2,14% del total.

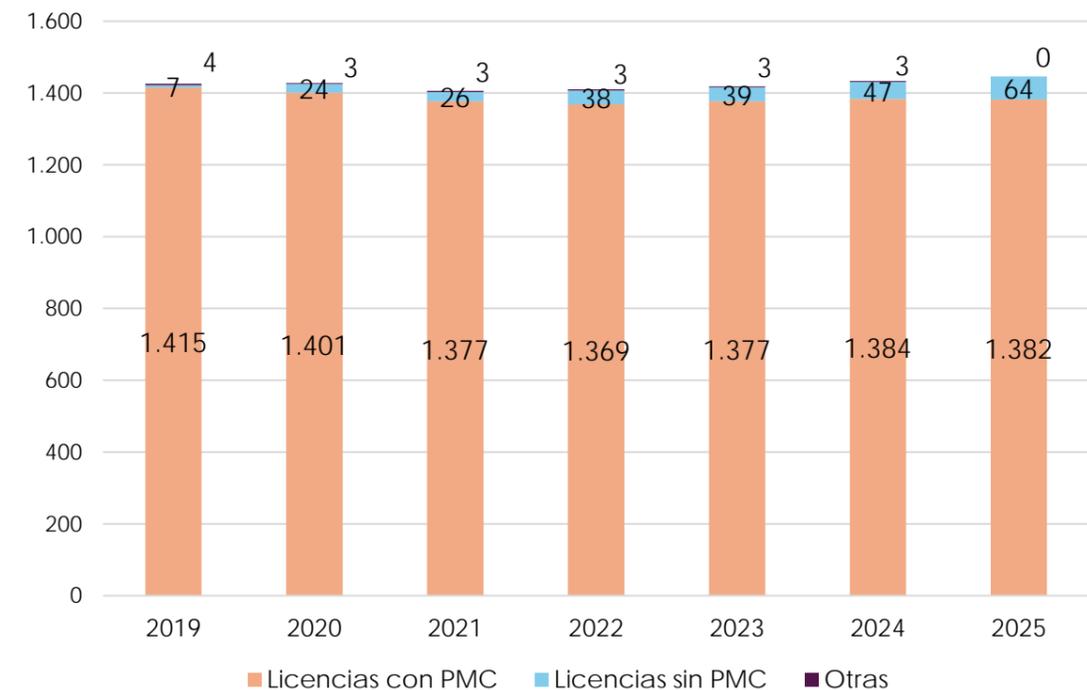
Figura 2.1 Evolución del número de licencias: autónomos vs sociedades



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

En 2019 el 99,23% de los titulares de licencia de taxi poseían también el Permiso Municipal de Conductor (PMC) (figura 2.2). En seis años esa proporción se ha reducido en casi cuatro puntos (95,57%), debido al incremento de los titulares sin PMC que han pasado de representar el 0,49% en 2019 al 4,43% en 2025.

Figura 2.2 Evolución del número de licencias: con y sin PMC

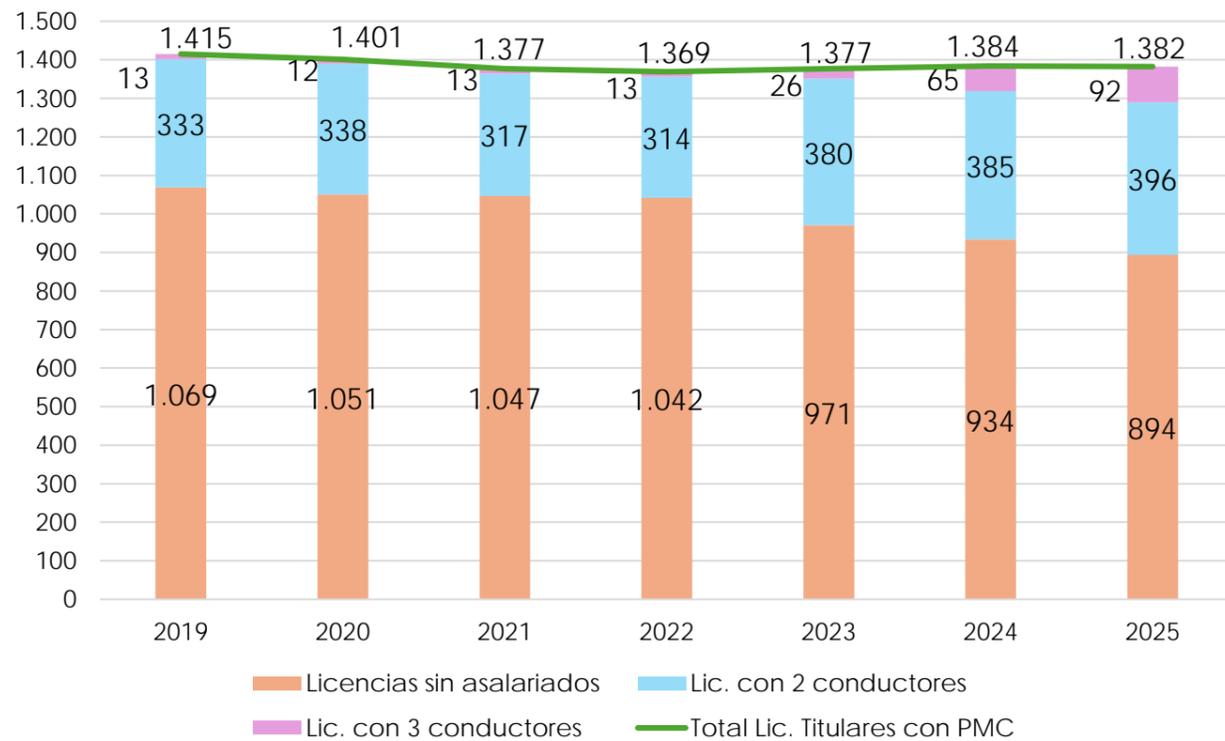


Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

2.2. Conductores

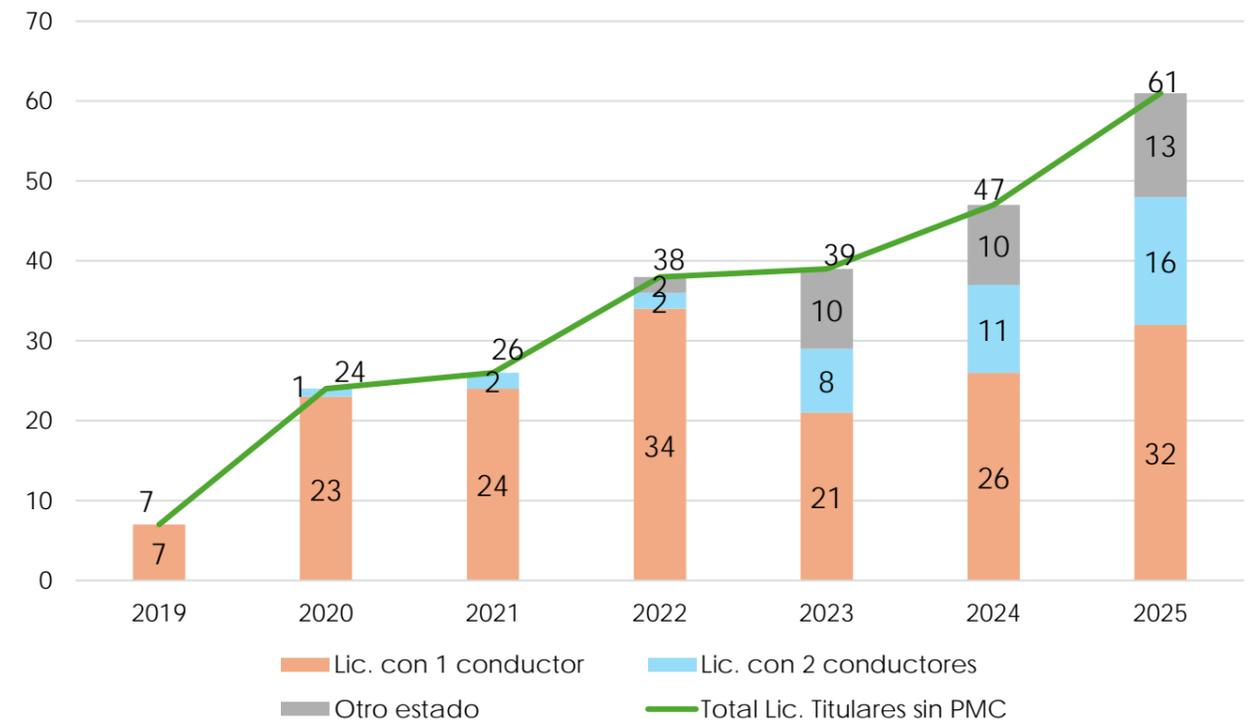
La figura 2.3 presenta la evolución del número de conductores vinculados a licencias cuyo titular posee el PMC. De 2019 a 2025 se observa una disminución de nueve puntos en la proporción de licencias sin asalariados ni autónomos colaboradores (y, por lo tanto, con un único conductor) del 75,55% al 64,69% del total, debido al incremento de cinco puntos del número de licencias con dos conductores (del 23,53% al 28,65%) y casi seis puntos en las de tres conductores (del 0,92% al 6,66%). Esto sugiere una posible reestructuración del sector, con una disminución de las licencias unipersonales y un incremento del tiempo de prestación de servicio vía vinculación de asalariados y autónomos colaboradores.

Figura 2.3 Número de conductores en licencias cuyo titular tiene PMC



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

Figura 2.4 Número de conductores en licencias cuyo titular no tiene PMC

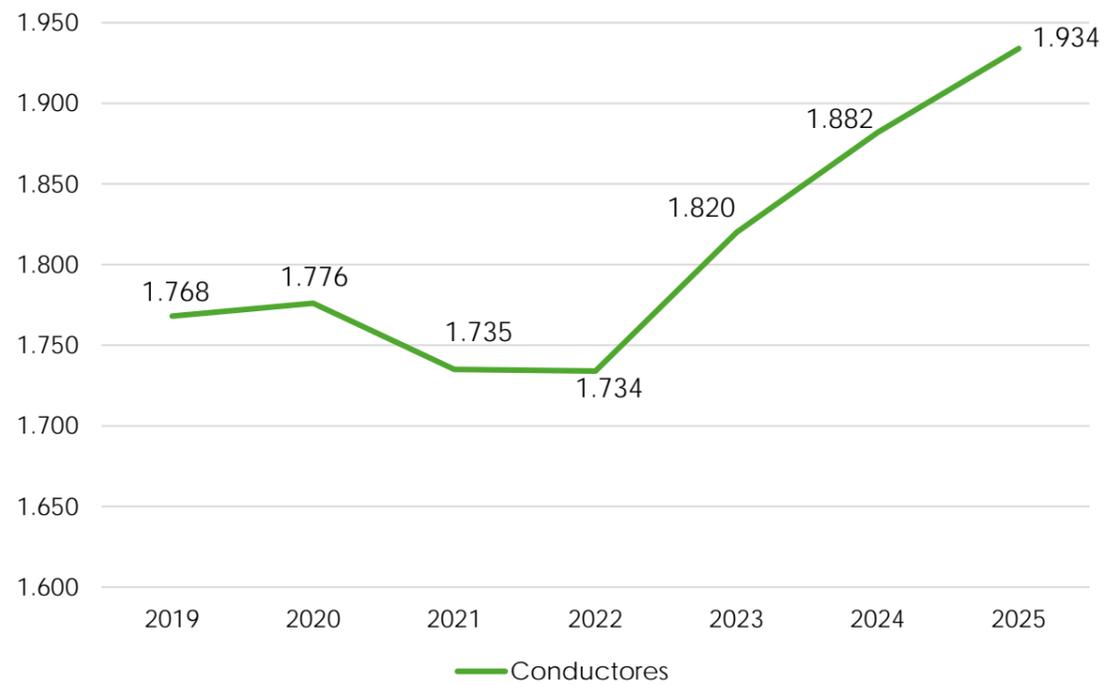


Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

La figura 2.4 detalla la evolución del número de conductores en licencias cuyo titular no tiene el PMC. Como se ha indicado anteriormente, durante el periodo 2019-2025 el número de titulares de licencias de taxi que no tienen PMC ha aumentado casi un 800% de 7 a 61. En lo que se refiere a los conductores, si bien en 2019 el 100% de las 7 personas con licencia de taxi y sin PMC tenían cada una un único conductor, en 2025 esa proporción se reduce al 52,46% y el 26,23% tiene dos conductores.

Como resultado del mayor número de licencias con más de un conductor, se observa un incremento significativo del número total de conductores vinculados a las licencias de titulares con y sin PMC (figura 2.5). En seis años se ha registrado un aumento del 9,39% en el número total de conductores, así como un incremento en la media de conductores por licencia de 1,24 en 2019 a 1,34 en 2025.

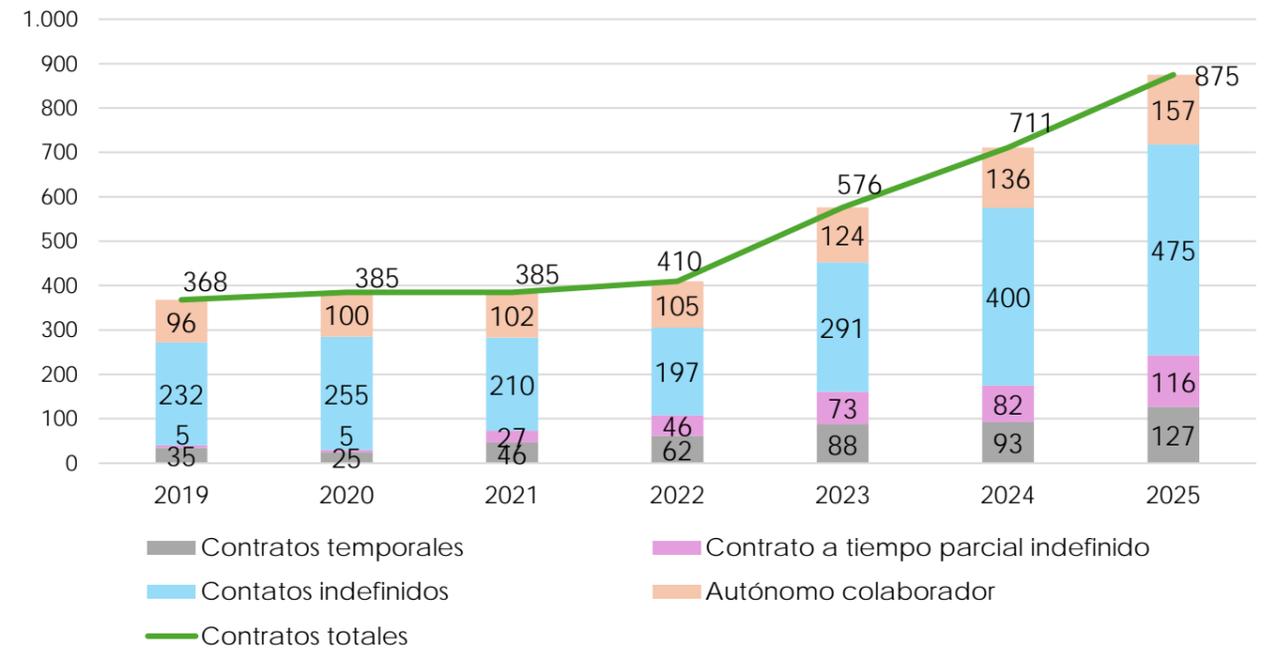
Figura 2.5 Conductores en el total de licencias



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

El incremento del número de conductores está motivado, sobre todo, por la contratación de personal. La figura 2.6 presenta la evolución del número de conductores contratados, según tipo de contrato. En el periodo de seis años se ha registrado un aumento del 137,77% en el número de conductores contratados, impulsado principalmente por los contratos indefinidos, los cuales han aumentado de 232 en 2019 a 475 en 2025 (+105%). No obstante, los incrementos han sido significativos en todos los tipos de contrataciones: a tiempo parcial indefinido (+2220%), temporal (+263%) y autónomo colaborador (+64%). Como resultado, en el periodo se ha reducido la proporción que sobre el total representan los contratos indefinidos del 63% en 2019 al 54,29% en 2025 y los autónomos colaboradores (26,09% vs 17,94%). Por el contrario, ha aumentado la proporción de contratos temporales (9,51% vs 14,51%) y a tiempo parcial indefinido (1,36% vs 13,26%).

Figura 2.6 Número de conductores por tipo de contrato



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

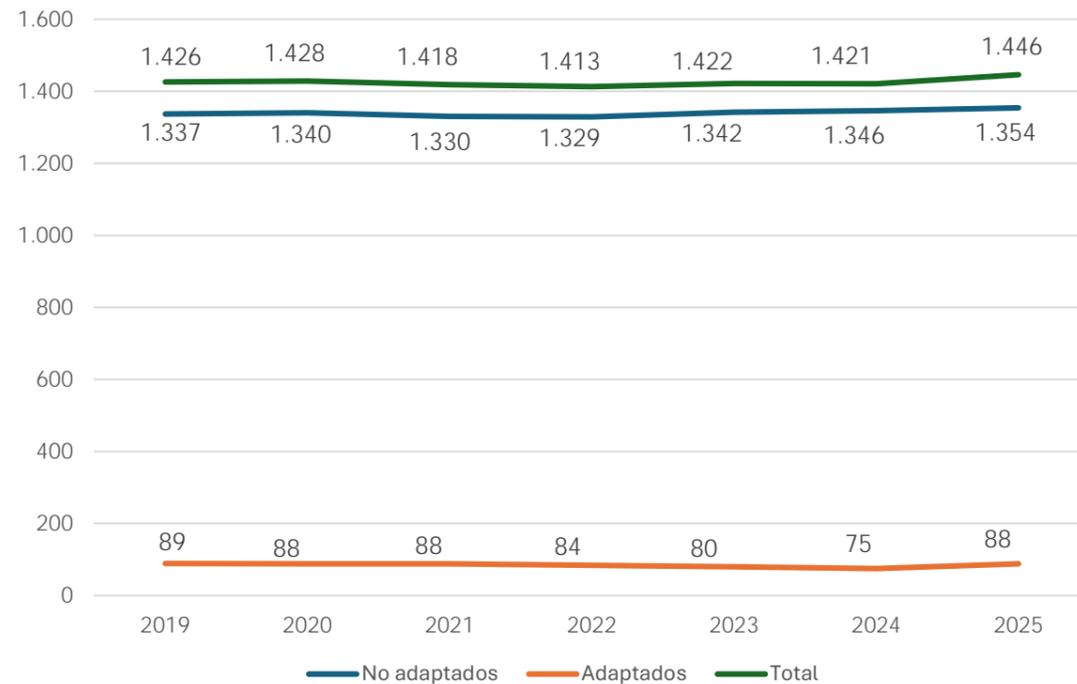
2.3. Porcentaje mínimo de licencias de taxi adaptado y evolución en Málaga

El artículo 8, apartado 1, del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, establece: "1. En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados".

Los taxis adaptados, eurotaxis o taxis accesibles son vehículos convencionales transformados conforme al anexo VII del citado Real Decreto y a la Norma UNE 26494, para que puedan viajar personas con movilidad reducida. El artículo 8, apartado 2, indica: "Estos autotaxis prestarán servicio de forma prioritaria a las personas con discapacidad, pero, en caso de estar libres de estos servicios, estarán en igualdad con los demás autotaxis no adaptados para dar servicio a cualquier ciudadano sin discapacidad".

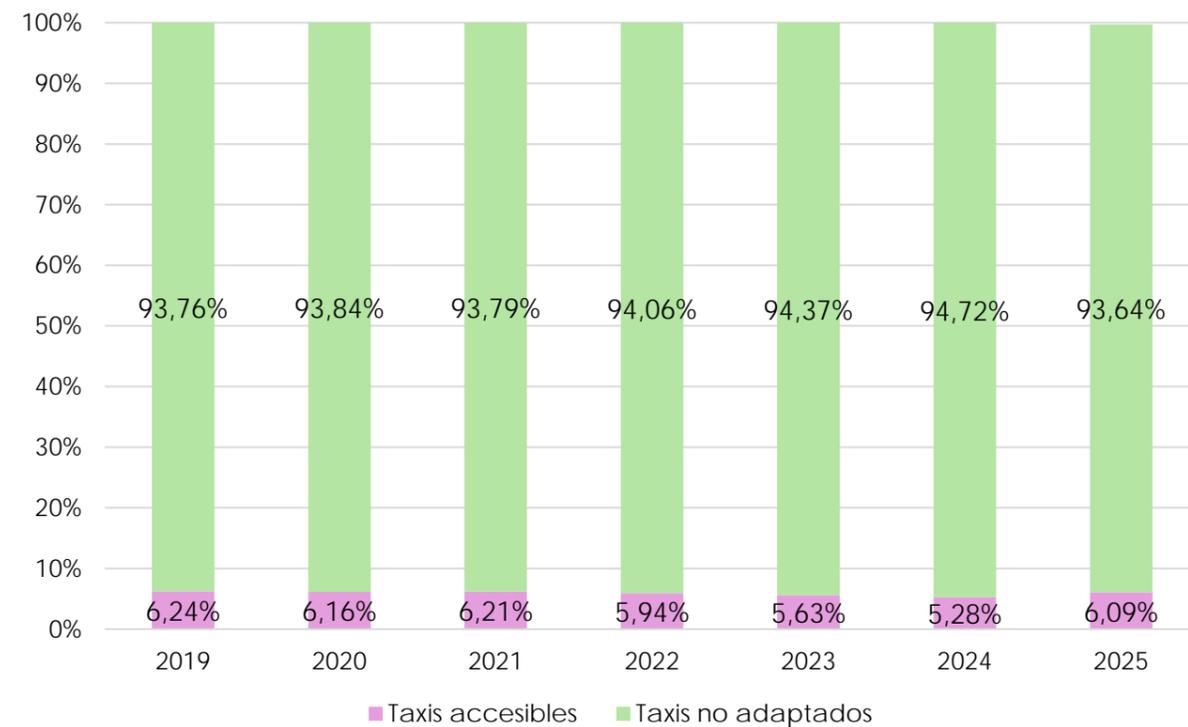
La figura 2.7 muestra la evolución del número de vehículos según tipo. En el periodo 2019-2025 el número de vehículos no adaptados ha aumentado en 17 unidades hasta alcanzar los 1.354 en 2025, mientras que los adaptados a PMR, taxi accesible o eurotaxi se han reducido en una unidad hasta los 88, resultando un total de 1.446 vehículos (+1,12%). Por lo tanto, solo el 6,09% de la flota está adaptada a PMR; proporción ligeramente inferior a la que se registró en 2019, pero superior al 5% que establece el Real Decreto 1544/2007 (figura 2.8).

Figura 2.7 Número de vehículos por tipo



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

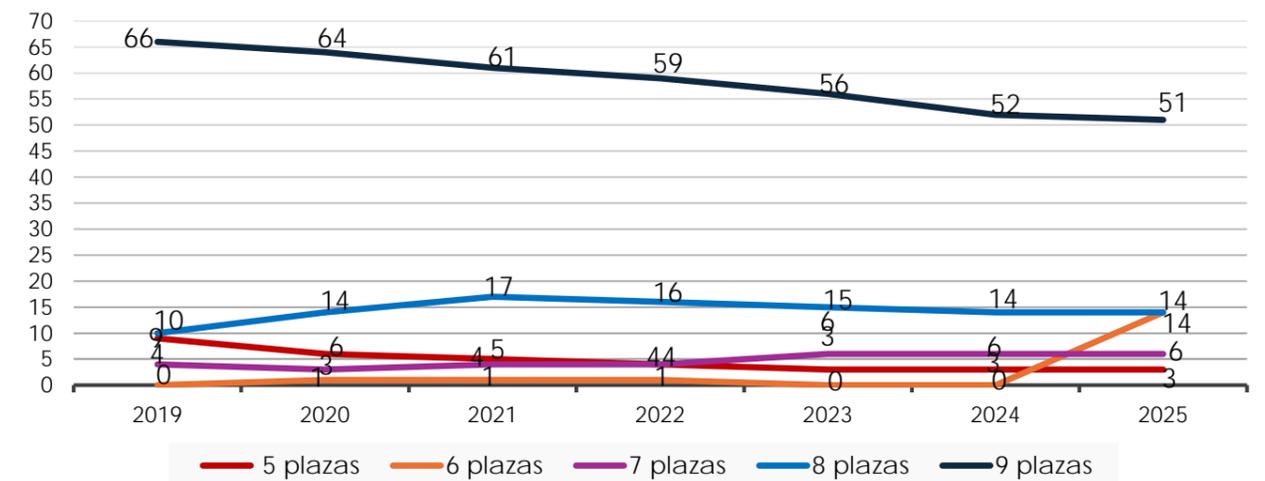
Figura 2.8 Proporción de vehículos por tipo



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

En enero de 2025, la mayoría de los vehículos adaptados (80,68%) son de alta ocupación (7-9) y, especialmente, de 9 plazas (figura 2.9); si bien durante el periodo 2019-2025 se ha reducido su proporción de estos últimos del 74,15% al 57,95%. En cambio, ha aumentado la proporción de vehículos de 8 plazas del 11,24% al 15,91% y, sobre todo, de vehículos de 6 (5+1 PMR) plazas que en el último año han pasado a representar el 15,91% de la flota de adaptados.

Figura 2.9 Número de vehículos adaptados por tipo



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

La tabla 2.1 muestra la distribución de los taxis accesibles según el número de plazas y la permanencia de su licencia. De los 88 taxis adaptados, solo 31 (35,23%) son permanentes; es decir, 57 de los taxis accesibles podrían dejar de serlo en cualquier momento, aunque, por normativa municipal, solo se autorizaría el cambio a vehículo adaptado de 5+1 plazas. Esta limitación de la normativa municipal está recurrida por representantes del sector interesados en que los vehículos de alta capacidad que actualmente son accesibles puedan dejar de serlo y mantener su actual capacidad (7-9 plazas).

Prácticamente el 100% de los taxis de 5+1 plazas son permanentes, excepto uno, representando el 41,94% del total de permanentes. En el extremo opuesto, solo el 13,73% de los taxis de 9 plazas son permanentes y representan el 22,58% del total.

Adicionalmente, otro factor importante es el número de vehículos accesibles que tienen la obligación de prestar servicio a través de la emisora o de un sistema telemático. De las 88 licencias, solo 16 (18,18%) vehículos están obligados a prestar servicio a través de la emisora y todos ellos son permanentes.

Tabla 2.1 Distribución de taxis accesibles por número de plazas y permanencia

Tipo de Vehículo (plazas)	Nº total de taxis	% del total (88)	Nº de taxis permanentes	% sobre total del tipo de vehículo	% sobre total de permanentes (31)
4+1	3	3,41%	3	100%	9,68%
5+1	14	15,91%	13	92,86%	41,94%
7	6	6,82%	0	0,00%	0,00%
8	14	15,91%	8	57,14%	25,81%
9	51	57,95%	7	13,73%	22,58%
TOTAL	88	100%	31		100%

Fuente: elaboración propia y Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

2.4. Subvenciones municipales para taxi accesible

Las políticas municipales de apoyo al eurotaxi o taxi accesible constituyen una palanca esencial para garantizar la movilidad universal y dar cumplimiento a la normativa estatal de accesibilidad. En Málaga, estas ayudas se articulan en dos líneas complementarias: por un lado, incentivos económicos vinculados al número de servicios concertados a través de emisora que persiguen aumentar la oferta efectiva de vehículos adaptados y reducir los tiempos de espera; por otro, subvenciones a la inversión que facilitan la transformación o adquisición de unidades accesibles conforme a la Norma UNE 26494 y al RD 1544/2007. El análisis de ambas convocatorias permite valorar su impacto real sobre la disponibilidad y la calidad del servicio de taxi para personas con movilidad reducida.

Convocatoria de subvenciones para el fomento de la concertación de servicios de taxi accesible

Desde hace casi dos décadas el Ayuntamiento de Málaga viene promoviendo el servicio del eurotaxi o taxi accesible a personas con movilidad reducida mediante ayudas al sector. A partir de 2018 se condicionó el cobro de la mitad de la ayuda anual de 1.200 euros a la adscripción del taxi accesible a una emisora, con el fin de mejorar la disponibilidad de los vehículos y el contacto con los usuarios. No obstante, la otra mitad de la ayuda se otorgaba por los servicios prestados a personas usuarias de sillas de ruedas sin paso previo por la emisora; es decir, servicios solicitados en la vía pública o mediante la intermediación de hospitales, residencias de mayores, páginas web o por contacto telefónico directo con el taxista en el caso de clientes habituales, sin que se requiriera justificación documental alguna de la realización efectiva de estos trayectos.

Sin embargo, en las dos últimas convocatorias de subvenciones (2023 y 2024) se ha avanzado en el fomento de la concertación de los servicios de taxi a personas en silla de ruedas a través de la por emisora, dedicando el 100% de la ayuda a este concepto. Con ello se pretende conseguir la incorporación a las emisoras de un mayor número de taxis adaptados, lo que incrementaría la oferta y reduciría el tiempo de espera de los usuarios. A estas convocatorias podían presentarse los titulares de licencias de taxi que tuviesen adscrito un vehículo accesible autorizado por el Ayuntamiento de Málaga. Con un crédito presupuestario de 60.000 euros por convocatoria, la subvención consiste en 1,85 euros por cada servicio acreditado por emisora, con una cantidad mínima de servicios como requisito.

En la convocatoria de 2023 se otorgaron subvenciones a 51 vehículos que prestaron más del mínimo de 45 servicios anuales, del 1/10/2022 al 30/09/2023 (tabla 2.2). Las ayudas sumaron un acumulado de 40.063 euros (66,77% de la partida presupuestada), con un importe medio de 785,50 euros por taxis. En conjunto, los 51 vehículos demostraron la prestación de 10.232 servicios a personas con movilidad reducida a través de emisora. La media de servicios anuales fue de 200,63 servicios (0,55 servicios/día), aunque se observaron diferencias significativas entre los solicitantes, con extremos de 54 y 602 servicios.

El 60,78% de los beneficiarios (31) prestaron entre 45 y 179 servicios, el 21,57% entre 180-360 servicios, y solo el 17,65% prestó más de 360 servicios al año. De los 51 beneficiarios el 78,43% son licencias no permanentes (40) y el 21,57% permanentes (11). El 35% de los no permanentes realizaron 180 o más servicios; esa proporción se incrementó hasta el 54,55% entre los permanentes.

En la convocatoria de 2024 se incrementó el mínimo a 180 servicios y se estableció un máximo subvencionable de 600 servicios anuales, del 1/10/2023 al 30/09/2024. Se beneficiaron de la ayuda solo 17 taxistas y el importe total concedido se redujo a 8.926 euros, con una media 525,10 euros por licencia. El total de servicios subvencionados fue de 4.833, con una media de 284,3 servicios por taxi, y extremos de 181 y 608 servicios. Por lo tanto, la media de servicios por vehículo se incrementó en torno a un 40%, pero el número de servicios totales subvencionados se redujo un 52,77% y el de licencias beneficiadas un 66,66%. Además, la media de las mismas licencias en las dos convocatorias se redujo de 344,8 en 2023 a 284,7 en 2024 (-17,43%).

Tabla 2.2 Servicios y número de taxis beneficiados de las ayudas

Servicios	2022-2023						2023-2024					
	Taxis	%	P	%	NP	%	Taxis	%	P	%	NP	%
45-179	31	60,78%	5	45,45%	26	65,00%	0	0,00%	0	0,0%	0	0,0%
180-360	11	21,57%	3	27,27%	7	17,50%	14	82,35%	6	66,7%	6	75,0%
>360	9	17,65%	3	27,27%	7	17,50%	3	17,65%	3	33,3%	2	25,0%
Total	51	100,00%	11	100%	40	100%	17	100,00%	9	100%	8	100%

Fuente: elaboración propia y Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

De los 17 beneficiarios el 47,05% son licencias no permanentes (8) y el 52,94% permanentes 9); lo cual significa una notable reducción en la participación de vehículos no permanentes, respecto a la convocatoria anterior, hasta el punto de ser menos vehículos en términos absolutos (8) que los permanentes (9), aunque estos últimos solo representan el 35,23% de la flota adaptada. Además, el 33,33% de los permanentes realizaron más de 360 servicios, frente al 25% de los no permanentes. No obstante, no se observa un claro patrón en el comportamiento de los solicitantes de una convocatoria a otra, porque aquellos que solicitaron la subvención del periodo 23-24 presentaron similar número de servicios que un año antes. Por lo tanto, el hecho más relevante es la incorporación entre los beneficiarios de 6 de las 14 nuevas licencias 5+1 que se otorgaron ese año; es decir, 6 de las nuevas licencias (6,81% del total) representan el 35,29% de los beneficiarios de la convocatoria 2023-2024.

La tabla 2.3 muestra un análisis más detallado de la media de servicios según tipo de licencia y vehículo, en las dos convocatorias. Entre los beneficiarios con licencia permanente la media de servicios en 2022-2023 fue de 243,27 y en 2023-2024 de 245,86, lo que indica estabilidad en el número de servicios prestados. Sin embargo, entre las licencias no permanentes si se observa un aumento importante de la media, de 188,9 en 2022-2023 a 311,2 en 2023-2024; no obstante, ese incremento no se debió a un aumento del número de servicios, sino a la reducción del número de beneficiarios que en la primera convocatoria presentaron menor número de servicios.

Tabla 2.3 Media de servicios prestados por convocatoria y tipo de licencia/vehículo

Licencia/Vehículo	2022-2023	2023-2024
	Media	Media
Permanentes	243,27	245,86
No permanentes	188,9	311,2
4+1 plazas	122	204
5+1 plazas	0	252,5
7 plazas	304,3	539,5
8 plazas	165	215
9 plazas	194,26	260
Permanentes 4+1	0	0
Permanentes 5+1	0	252,5
Permanentes 7	0	0
Permanentes 8	178,33	0
Permanentes 9	321,2	206
No permanentes 4+1	122	204
No permanentes 5+1	0	0
No permanentes 7	304,33	539,5
No permanentes 8	138,33	215
No permanentes 9	173,1	269

Fuente: elaboración propia y Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

Convocatoria de subvenciones para la adaptación de vehículos taxi accesible en vehículos autorizados

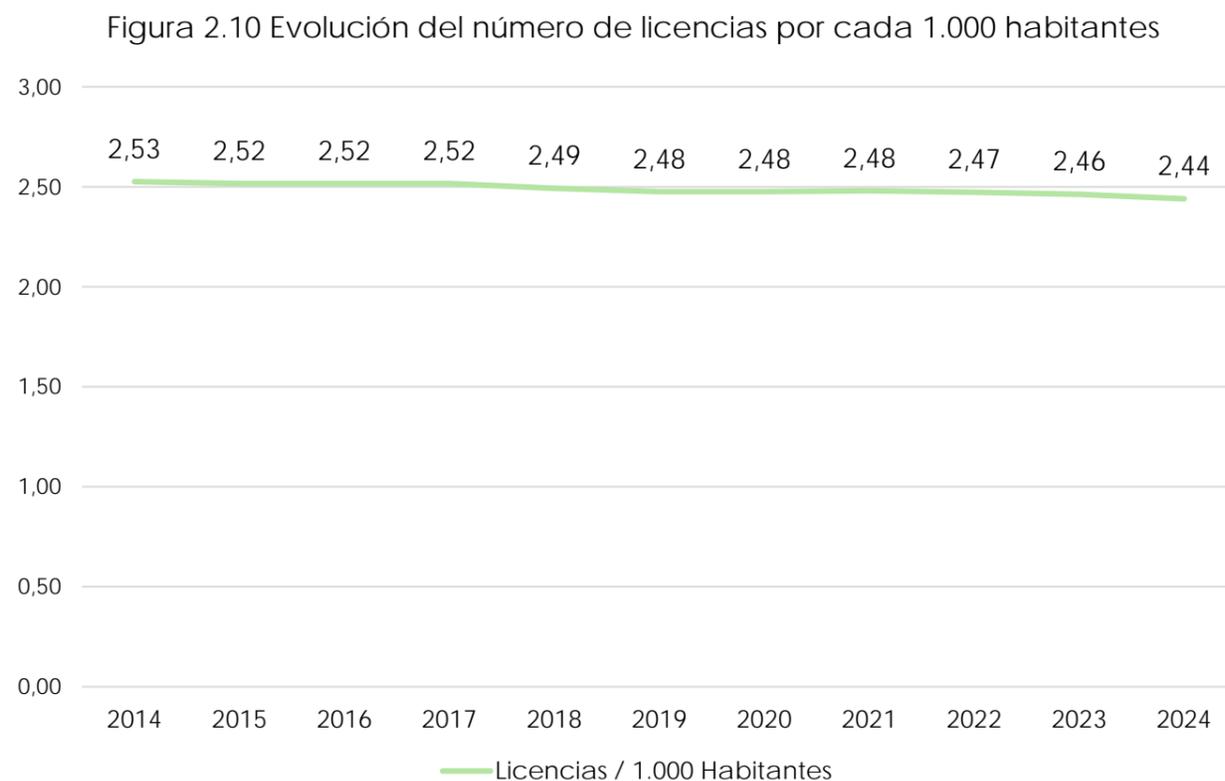
El Ayuntamiento de Málaga ha impulsado en los últimos años dos convocatorias de subvenciones dirigidas a mejorar la accesibilidad del taxi, facilitando la adaptación de los vehículos para personas con movilidad reducida. La primera de ellas se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia el 18 de julio de 2023. Tuvo un crédito presupuestario de 150.000 euros y se dirigió a titulares o adjudicatarios de una licencia municipal de taxi con un vehículo accesible autorizado por el Ayuntamiento de Málaga. Su finalidad fue promover las inversiones en la accesibilidad de los vehículos para el cumplimiento de la Norma UNE 26494 y el anexo VII del RD 1544/2007, de 23 de noviembre, al objeto de mejorar el servicio de taxi accesible. El importe total de la subvención para cada beneficiario no podía exceder de 10.000 euros. Se beneficiaron 27 taxistas.

La segunda convocatoria se publicó en septiembre de 2024, con una dotación de 200.000 euros y el requisito de que el vehículo que preste el servicio será de 5 plazas (incluido conductor) + 1 para PMR. A fecha de mayo de 2025, se han beneficiado dos taxistas (la convocatoria sigue aún abierta).

En conjunto, los dos tipos de subvenciones municipales han demostrado capacidad para dinamizar la oferta accesible, si bien su efectividad futura dependerá del ajuste de los umbrales de servicios mínimos, del refuerzo del control de los resultados y de la dotación presupuestaria necesaria para consolidar una red de taxis verdaderamente inclusiva.

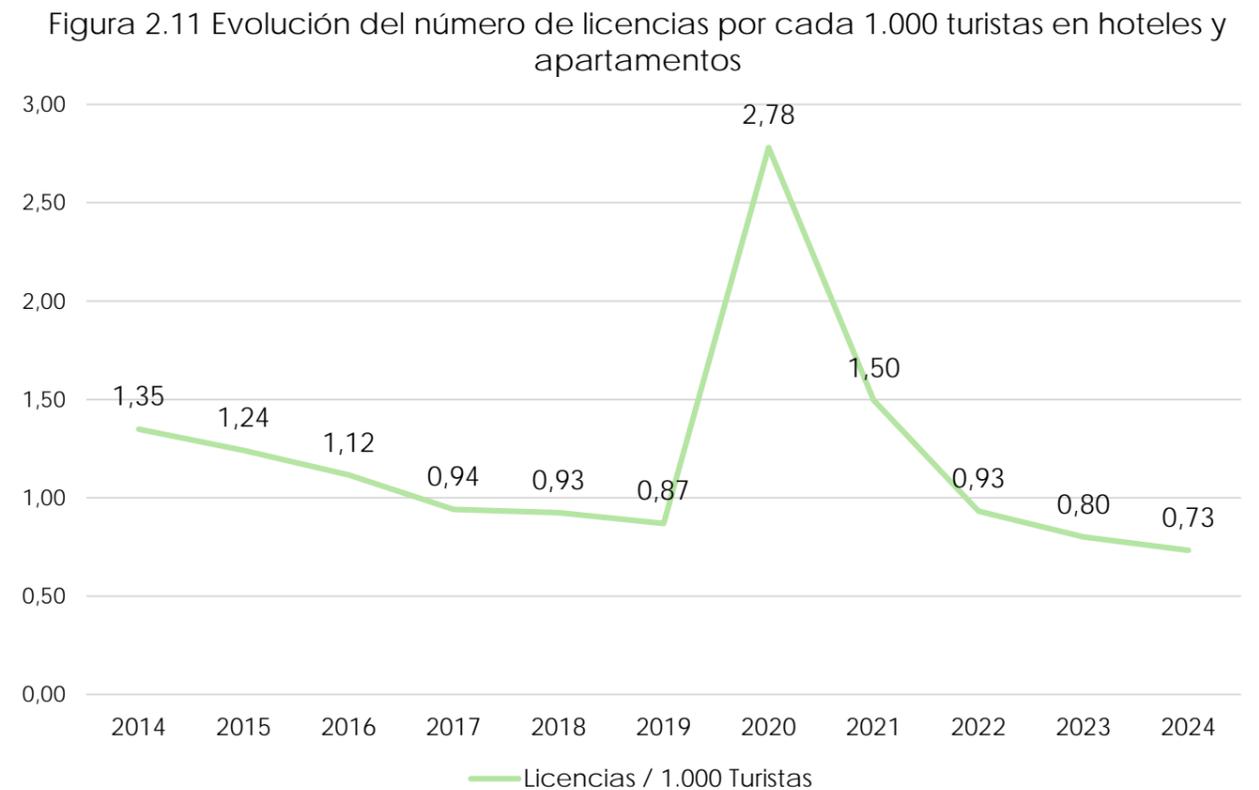
2.5. Evolución del número de licencias de taxis

La figura 2.10 presenta la evolución de la ratio de licencias de taxi por cada 1.000 habitantes. Se aprecia una ligera tendencia descendente a lo largo del periodo que comenzó con 2,53 licencias por cada 1.000 habitantes en 2014 y concluye con 2,44 licencias en 2024. Esto se debe a que la ligera subida del número de licencias durante este periodo ha sido menos proporcional que el crecimiento de la población empadronada, resultando en una menor disponibilidad relativa de taxi por habitante.



Fuente: elaboración propia y Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

La reducción de la ratio de taxis por usuarios es incluso más pronunciada si se estima en relación con la población turista, con la salvedad del año 2020 por la caída de turistas motivada por el COVID. Como muestra la figura 2.11 la ratio de taxi por cada 1.000 turistas alojados en hoteles y apartamentos turísticos en Málaga cayó de 1,35 licencias por cada 1.000 turistas en 2014 hasta 0,73 en 2024, lo que significa una reducción del -45,93%. Esta disminución implicaría una notable menor disponibilidad del servicio de taxi para la población turística de la ciudad.



Fuente: elaboración propia y Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

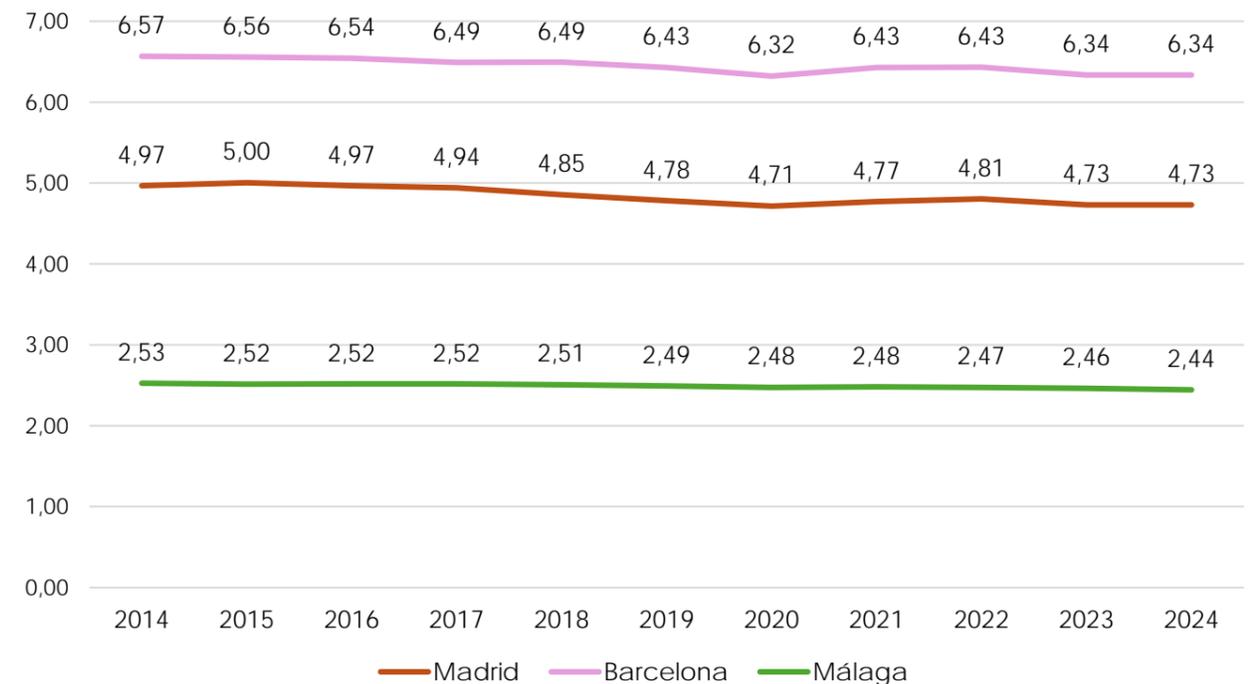
3. Capítulo: Comparación de la oferta de Málaga con otras ciudades

3.1. Número de taxis en ciudades de España

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, en su artículo 15, dispone que uno de los criterios objetivos para la determinación del número de licencias de taxi necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte, es el volumen de población de los municipios. Al respecto, en este estudio se ha elaborado una ratio de número de licencias por población de las principales ciudades de España, al objeto de poder realizar comparaciones interurbanas objetivas que permitan conocer mejor la situación relativa del sector del taxi en Málaga, identificar posibles desequilibrios en la oferta, evaluar el grado de cobertura del servicio y contextualizar la posición de Málaga en relación con otras urbes en términos de accesibilidad y planificación del transporte urbano.

La figura 3.1 presenta la evolución del número de licencias de taxi por cada 1.000 habitantes en las ciudades de Madrid, Barcelona y Málaga desde 2014 hasta 2024. La ratio es muy diferente entre las tres ciudades, pero todas tienen una tendencia ligeramente a la baja a lo largo del periodo. Málaga muestra la menor ratio de licencias con un valor de 2,44 en 2024, mientras que en Madrid es 4,73 y en Barcelona 6,34. En este sentido, es importante señalar que las licencias de Málaga solo prestan servicio en dicha ciudad, mientras que las licencias de Madrid corresponden a un área de prestación conjunta (APC) con otros municipios y las de Barcelona al área metropolitana (AMB). Si se imputara la población total de las áreas metropolitanas de las dos principales ciudades españolas, la ratio disminuiría a los niveles de Málaga, como se verá más adelante en la sección dedicada a la ratio conjunta de taxis y VTC. En cualquier caso, la evolución sugiere una contención en el crecimiento del número de licencias de taxi en relación con la población. En el último año, la media de licencias por cada 1.000 habitantes de este grupo de ciudades fue de 4,50.

Figura 3.1 Licencias de taxis por 1.000 habitantes*: Málaga, Madrid y Barcelona

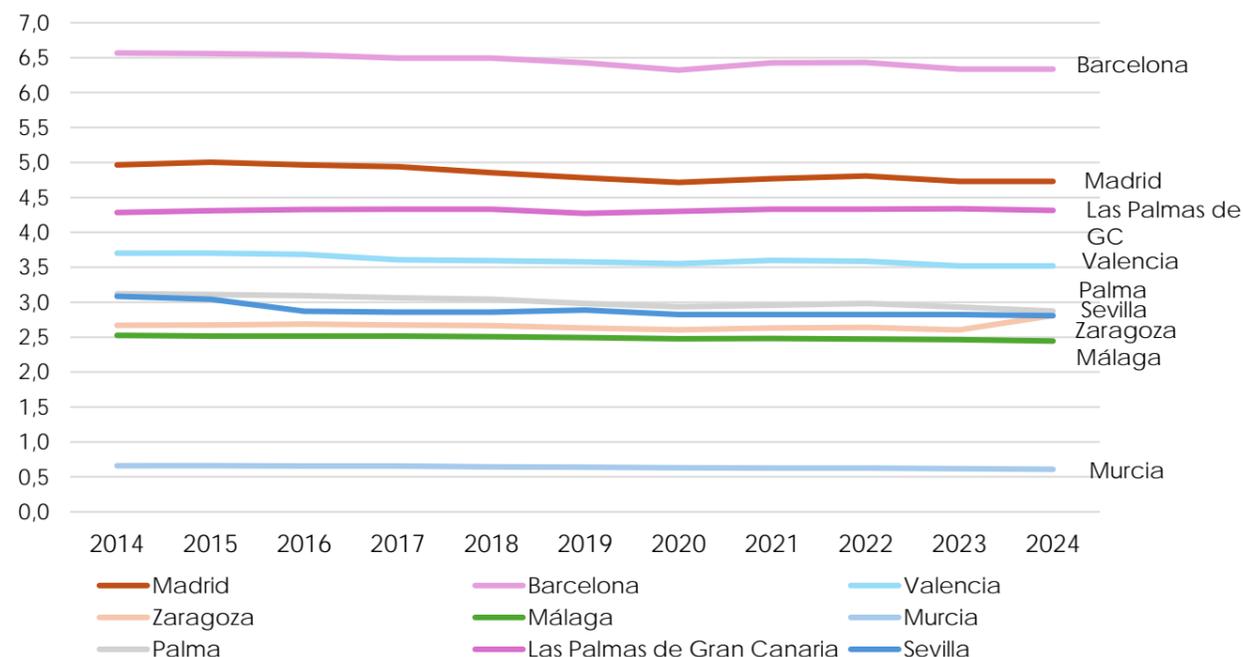


*Nota. Madrid y Barcelona forman parte de áreas de prestación conjunta para el servicio de taxi. La ratio se ha calculado tomando el total de licencias del área y la población de la ciudad principal.

Fuente: elaboración propia.

En la figura 3.2 se amplía la comparativa de la ratio a las 9 ciudades españolas más pobladas. En general, el número de licencias se ha mantenido estable en la mayoría de las ciudades, y los cambios en la ratio se deben sobre todo a la evolución de la población. Se observan grandes diferencias en los valores de la ratio entre ciudades. Barcelona (6,34) y Madrid (4,73) presentan las ratios más elevadas, seguidas de Las Palmas de Gran Canaria (4,32) y de Valencia (3,52). Palma (2,87), Sevilla (2,81), Zaragoza (2,81) y Málaga (2,44) muestran datos similares, mientras que Murcia (0,61) cuenta con una ratio significativamente muy inferior. En general, la ratio se ha visto reducida o, al menos, se ha mantenido, en todas las ciudades, con la excepción de Zaragoza, donde ha subido ligeramente en el último año (2,60 a 2,81). Cabe señalar que, al igual que en Madrid y Barcelona, las licencias de Valencia corresponden a un área de prestación conjunta, mientras que en Las Palmas de Gran Canaria no operan VTC. La media en 2024 es de 3,38 puntos.

Figura 3.2 Licencias de taxis por cada 1.000 habitantes*: España

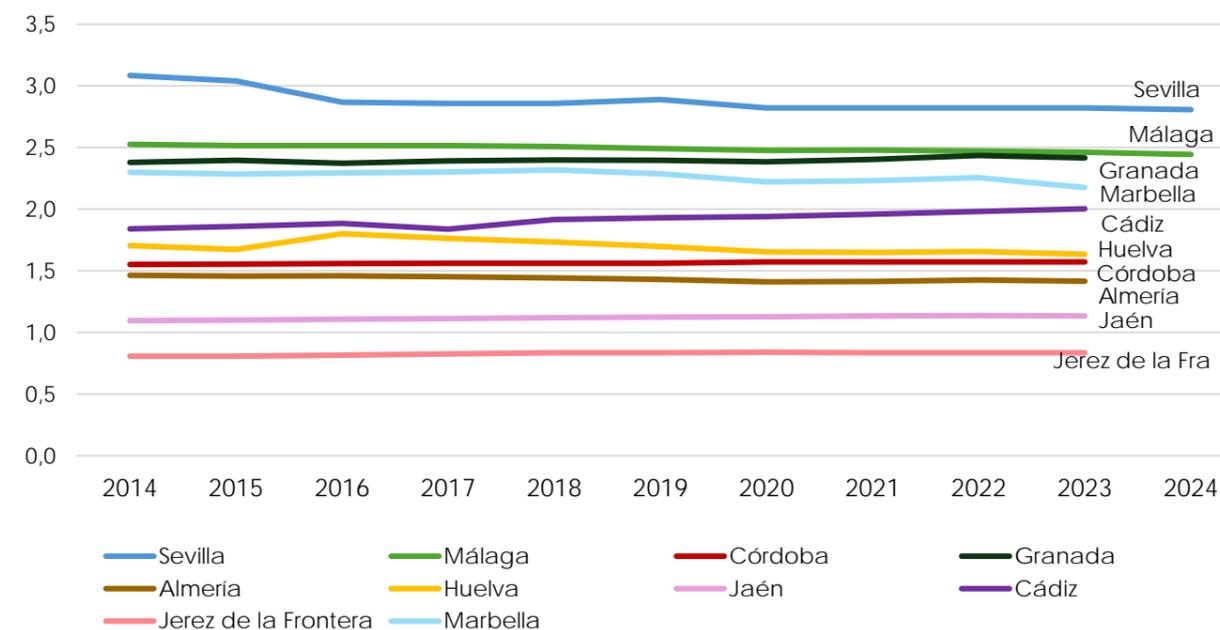


*Nota. Madrid, Barcelona y Valencia forman parte de áreas de prestación conjunta para el servicio de taxi. La ratio se ha calculado tomando el total de licencias del área y la población de la ciudad principal.

Fuente: elaboración propia.

La comparación entre las diez ciudades más pobladas de Andalucía se muestra en la figura 3.3, hasta 2023, excepto Sevilla y Málaga. Como ocurre entre las principales ciudades del país, en la comunidad se observan también grandes diferencias y el número de licencias se ha mantenido en el tiempo, salvo excepciones, debiéndose los cambios en la ratio a la evolución de la población. Sevilla presenta la ratio más alta (2,81), con una clara tendencia a la baja desde 2014 debido a una reducción del número de licencias de 2.149 en 2014 a 1.930 en 2024. Málaga (2,44) y Granada (2,42) muestran valores similares y relativamente estables. Marbella (2,18) ha reducido ligeramente la ratio durante el periodo, a pesar de aumentar las licencias de 319 a 340, mientras que Cádiz la ha aumentado fruto de la reducción de su población (2,00). Las restantes ciudades se mantienen aproximadamente en los mismos guarismos que al inicio de última década: Huelva (1,63), Almería (1,42), Jaén (1,14), Jerez de la Frontera (0,83). La media de licencias por cada 1.000 habitantes en el conjunto de estas ciudades fue de 1,85 en el 2023.

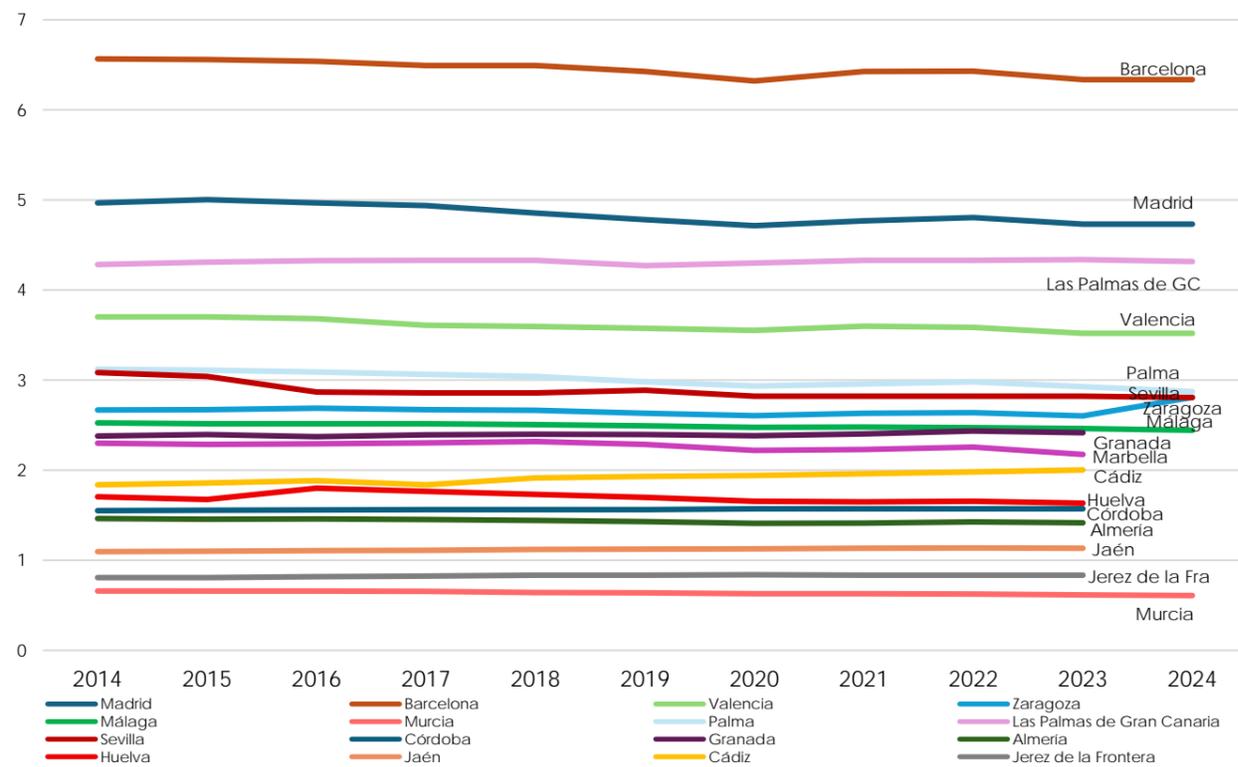
Figura 3.3 Licencias de taxis por cada 1.000 habitantes: Andalucía



Fuente: elaboración propia.

La figura 3.4 presenta conjuntamente la evolución de la ratio en las principales ciudades de España y de Andalucía.

Figura 3.4 Licencias de taxis por cada 1.000 habitantes*: España y Andalucía



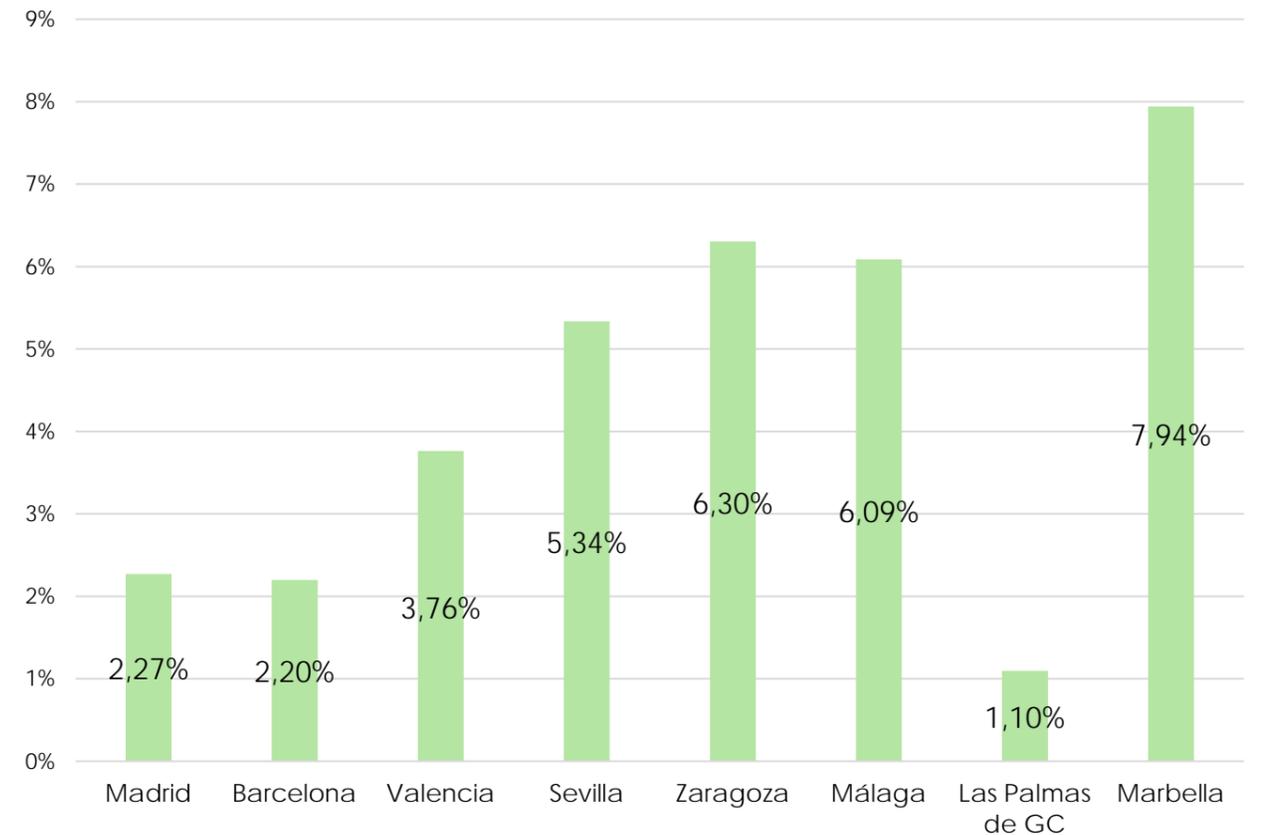
*Nota. Madrid, Barcelona y Valencia forman parte de áreas de prestación conjunta para el servicio de taxi. La ratio se ha calculado tomando el total de licencias del área y la población de la ciudad principal.

Fuente: elaboración propia.

3.2. Número de taxis accesibles o adaptados a PMR por ciudad

La comparación de la proporción de taxis adaptados de Málaga con algunas de las principales ciudades de España se muestra en la figura 3.5. Aunque los datos proceden de diversas fuentes y solo son oficiales en el caso de Málaga, podría decirse que la capital malagueña supera en un punto el mínimo legal (6,09%) y se sitúa, junto a Zaragoza (6,30%), entre las grandes ciudades del país con mayor proporción de taxis adaptados, muy por encima de la ratio de Madrid (2,27%), Barcelona (2,20%), Valencia (3,76%) y Sevilla (5,34%). No obstante, cabe añadir que la proporción de vehículos adaptados es aún mayor en Marbella (7,94%).

Figura 3.5 Proporción de licencias de taxi adaptado por ciudad



Fuente: elaboración propia.

3.3. Número de taxis y VTC por provincia

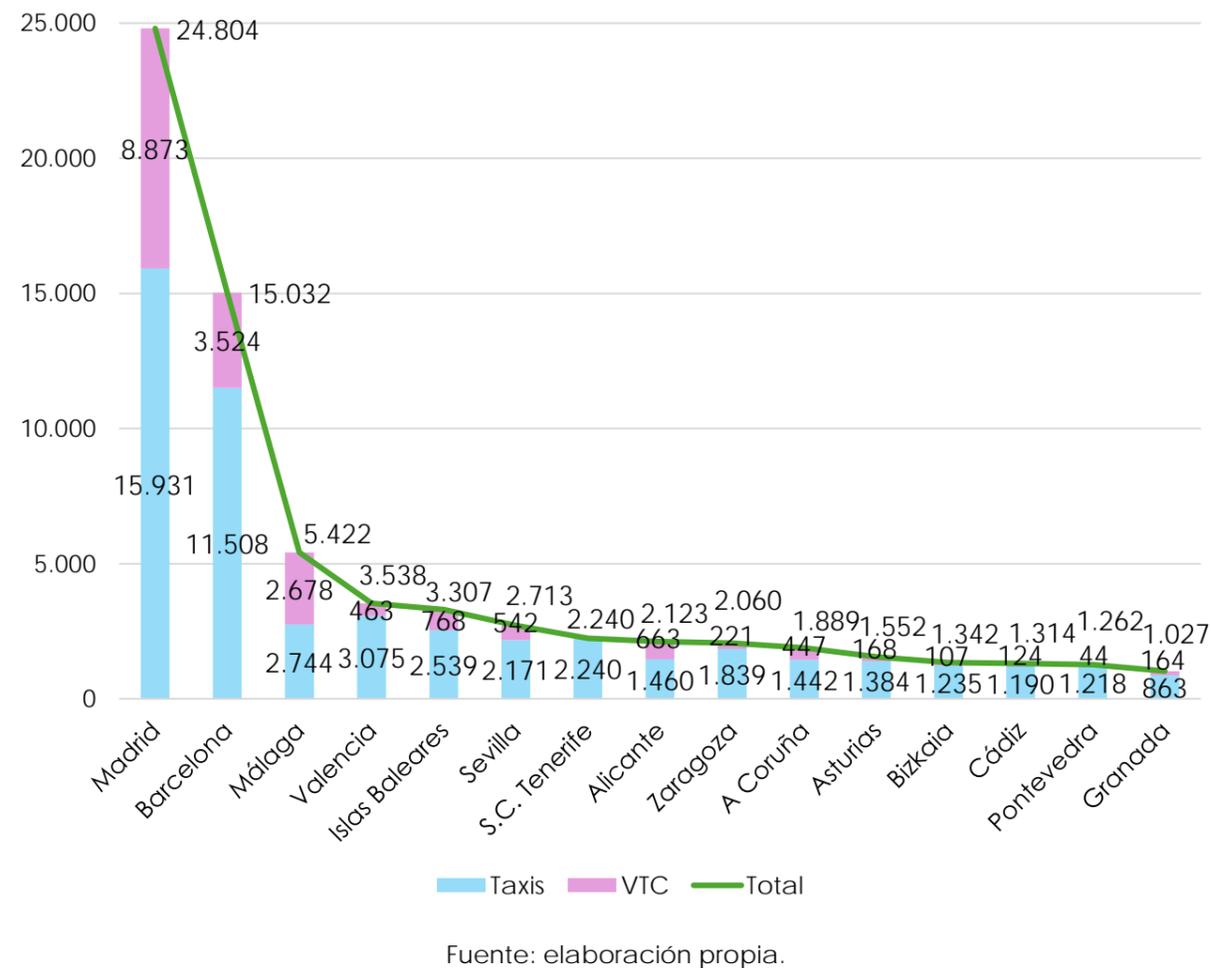
Para el transporte urbano en vehículos de turismo, los usuarios pueden acceder a contratar los servicios de taxi y los de vehículos de transporte con conductor (VTC). Por lo tanto, en el análisis de la oferta parece razonable considerar ambos tipos de servicios como partes de un mismo sistema público de movilidad, que debe de garantizar su sostenibilidad y la adecuada atención a los ciudadanos.

La concesión de licencias de taxi para operar en el ámbito municipal son competencia del ayuntamiento correspondiente y la autorización para el servicio interurbano depende de la administración regional. En cambio, las autorizaciones de VTC son competencia exclusiva de las comunidades autónomas, pero las concedidas hasta el 1 de octubre de 2022 pueden prestar servicio tanto urbano como interurbano. Aunque a efectos estadísticos el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible las distribuya por provincia según el domicilio del permiso de circulación, una VTC de una comunidad puede operar en cualquier provincia y municipio de dicha comunidad. Por lo tanto, es imposible conocer cuántas VTC operan en una ciudad.

En España hay un total de 62.798 licencias de taxi y 20.950 de VTC (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2025). La figura 3.6 muestra el número de en varias

provincias españolas, a 1 de mayo de 2025. Se han incluido aquellas cuya suma de licencias de taxi y VTC superan el millar. La provincia con más licencias de Taxi más VTC es Madrid (24.804), que concentra casi una de cada tres licencias (29,61%). Le sigue Barcelona (11.508), con el 17,95% del total. Tras estas, y con muchas menos licencias, se sitúan Málaga (5.422), Valencia (3.538) y las Islas Baleares (3.307). Entre 2.000 y 3.000 licencias están Sevilla, S. C. Tenerife, Alicante y Zaragoza. Entre 1.000 y 2.000 se encuentran A Coruña, Asturias, Bizkaia, Cádiz, Pontevedra y Granada. Madrid, Barcelona, Málaga y Valencia concentran el 52,96% del total de licencias de taxis del país y el 74,16% de las licencias de VTC. En todas las provincias el número de licencias de taxis es muy superior al de VTC salvo en Málaga.

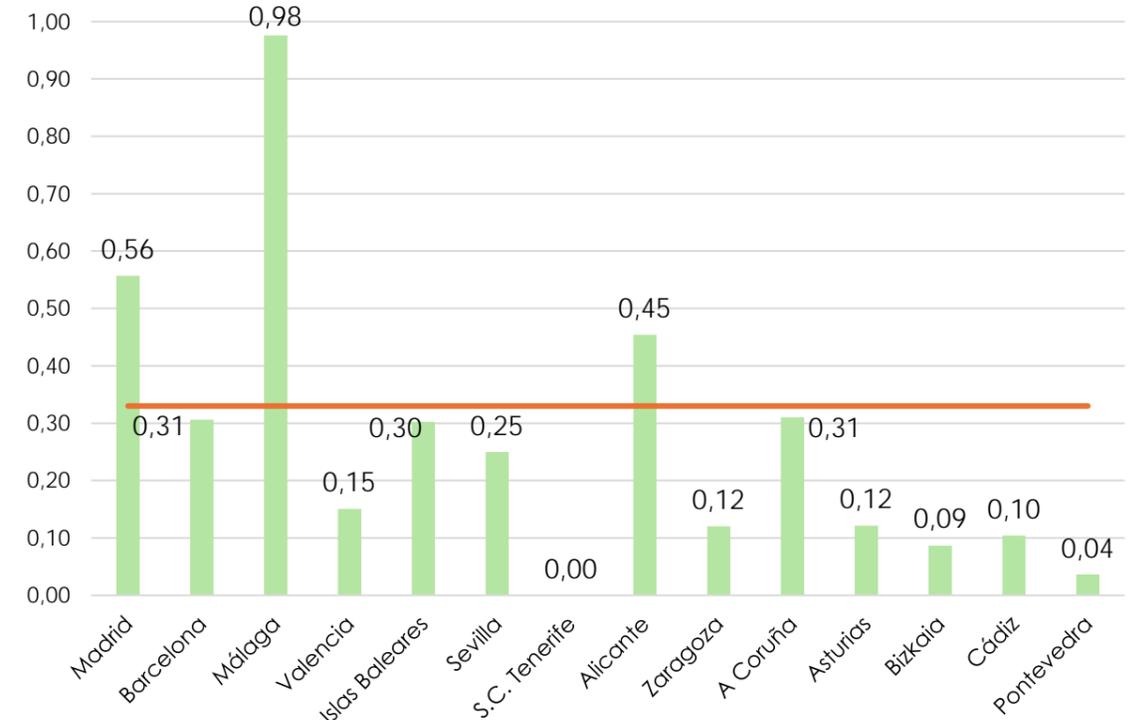
Figura 3.6 España: licencias de taxis y de VTC por provincia



La proporción media de VTC por taxi en el conjunto del país es de 0,33, diez veces superior a la ratio 1/30 utilizada hasta 2023 para limitar el número de VTC. No obstante, la ratio es muy diferente entre provincias. En la figura 3.7 se observa que la mayor ratio se registra en Málaga (0,98), provincia que triplica la media nacional. Por encima de la media también se sitúan Madrid (0,56) y Alicante (0,45). Cerca de la media se

encuentran Barcelona, Islas Baleares y A Coruña. En último lugar, por debajo de un tercio de la media nacional se sitúan Bizkaia, Cádiz y Pontevedra.

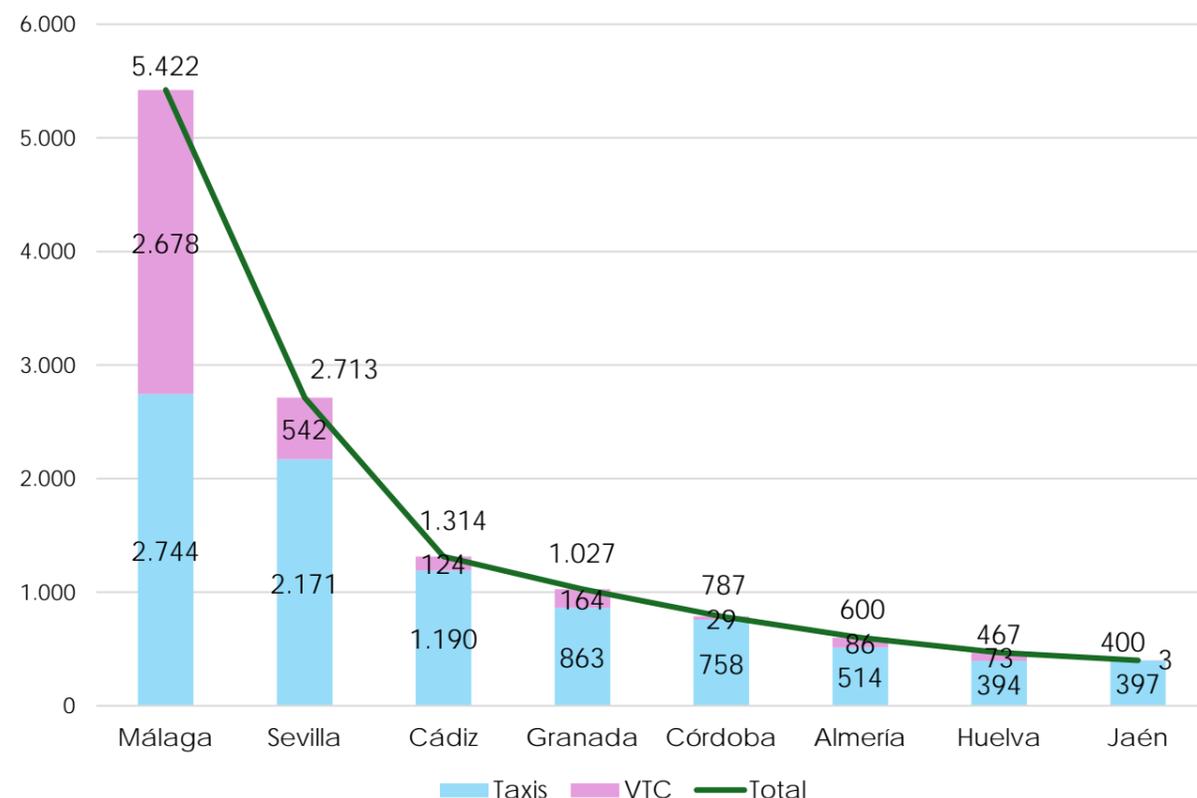
Figura 3.7 España: ratio VTC/taxi por provincia



En la actualidad, en Andalucía solo pueden operar VTC con autorización de esta comunidad, además de aquellas que inicien el servicio en otra comunidad y tengan como destino Andalucía, o se desplacen a la región con un precontrato para recoger al cliente en centros de transportes y llevarlos a su comunidad. Las autorizaciones de VTC concedidas en Andalucía son de ámbito regional; es decir, puede operar en cualquier municipio, independientemente de la provincia del permiso de circulación.

El 14,38% de las licencias de taxis y el 17,66% de las VTC de España tienen autorizaciones de Andalucía. Por provincia, Málaga es la única que tiene casi el mismo número de taxis (2.744) que de VTC (2.678) (figura 3.8); representa el 30,38% de todos los taxis de la región y el 72,40% de las VTC; en conjunto, más de 5.400 vehículos (42,59% del total). En Sevilla registra casi uno de cada cuatro taxis de la región (24,04%), pero la proporción de VTC disminuye hasta el 14,65%, por lo que sus 2.713 vehículos representando el 21,31% del total de la oferta. A estas dos ciudades le siguen Cádiz y Granada con más de 1.000 vehículos cada una, que representan el 10,32% y el 8,07% del total de la comunidad. Por debajo de 1.000 vehículos se sitúan Córdoba, Almería, Huelva y Jaén, en este orden.

Figura 3.8 Andalucía: licencias de taxis y de VTC por provincia



Fuente: elaboración propia.

Por otra parte, en lo que a vehículos adaptados se refiere, si bien, como se ha indicado anteriormente, el Real Decreto 1544/2007 establece que los ayuntamientos promoverán que al menos un 5% de las licencias de taxi corresponderán a vehículos adaptados, en el caso de las VTC el Decreto-ley 8/2022 de Andalucía, en su artículo 18, determina que las flotas con más de 100 autorizaciones deberán disponer al menos de un 5% de vehículos adaptados. En Andalucía solo un muy reducido número de empresas, probablemente inferior a cinco, tienen más de 100 autorizaciones; es decir, el número de VTC adaptado es desconocido y se intuye insignificante. En este sentido, al objeto de incrementar la accesibilidad de los VTC el Ministerio de Igualdad promovió una modificación del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. En concreto, se establece que antes del 1 de enero de 2024 las Administraciones se coordinarán para que al menos un cinco de las VTC de cualquier ámbito sean accesibles y que, a partir del 1 de enero de 2025, los nuevos vehículos que adquieran los titulares de diez o más autorizaciones sean solo adaptados hasta que dispongan de un mínimo del 10% de su flota. El objetivo es alcanzar el 10% de VTC adaptados antes de 2030. No obstante,

hasta el momento estas disposiciones no han sido desarrolladas reglamentariamente ni transpuestas a las normativas autonómicas.

3.4. Comparativa de la ratio de taxis + VTC entre ciudades de España

La disponibilidad de datos de VTC solo a nivel provincial dificulta la cuantificación del número de vehículos que presta su servicio en las ciudades y, por lo tanto, la determinación de una ratio de vehículos por habitantes. Para salvar esta limitación de datos, en el presente estudio se ha estimado el número de VTC que prestan su servicio en una ciudad, según cuatro criterios de proporcionalidad:

1. Número de licencias de taxi.
2. Habitantes según población empadronada.
3. Población atendida 1, determinada como suma de los habitantes empadronados más la población equivalente de turistas estimada según las pernoctaciones en hoteles y apartamentos turísticos.
4. Población atendida 2, determinada como suma de los habitantes empadronados más la población equivalente de turistas estimada según la posición de los teléfonos móviles.

La tabla 3.1 presenta la estimación del número de VTC que operan en cada ciudad, utilizando como criterio la proporción del número de licencias de taxis de cada ciudad o área de prestación conjunta (APC), sobre el total provincial.

Tabla 3.1 Estimación de VTC proporcional al número de taxis*

Ciudad o APC	Taxis Provincia	VTC Provincia	Taxis Ciudad o APC	Estimación VTC según % taxis
Málaga	2.738	2.646	1.446	1.398
Madrid APC*	15.835	8.862	15.766	8.824
Barcelona APC*	11.462	3.519	10.521	3.231
Valencia APC*	3.069	467	2.843	433
Sevilla	2.160	546	1.930	488
Zaragoza	1.834	221	1.777	215
Murcia	754	145	289	56
Palma de Mallorca	2.539	764	1.240	374
Las Palmas de GC	3.464	0	1.642	0
Bilbao	1.232	104	774	66

*Nota. Madrid, Barcelona y Valencia forman parte de áreas de prestación conjunta para el servicio de taxi. La estimación de VTC se ha calculado tomando el número de licencias de taxi del APC.

Fuente: elaboración propia.

La tabla 3.2 recoge la población empadronada por provincia, ciudad y área de prestación conjunta (en su caso). La figura 3.9 muestra la ratio de taxi más VTC por cada 1.000 habitantes empadronados en la ciudad o APC (Madrid, Barcelona y Valencia), con la estimación del número de VTC proporcional al número de taxis de la ciudad o APC. Se incluye la media de las diez ciudades más pobladas de España (media 1) y la media de las dos mayores (media 2), por considerarse que Madrid y Barcelona pueden ser ejemplos de sistemas de movilidad competitivos. El valor más elevado de la ratio lo presenta la ciudad de Málaga (4,81), seguida por Las Palmas (4,32) y Barcelona (4,03). Málaga estaría claramente por encima de la media 1 (3,23) y de la media 2 (3,94). También Barcelona y Las Palmas de Gran Canaria están por encima de las dos medias, mientras que Madrid, Sevilla y Palma de Mallorca superan la media 1. Las ciudades con ratio inferior a la media 1 son Zaragoza (2,90), Bilbao (2,41), Valencia (2,01) y Murcia (0,73).

Tabla 3.2 Habitantes según población empadronada 2024*

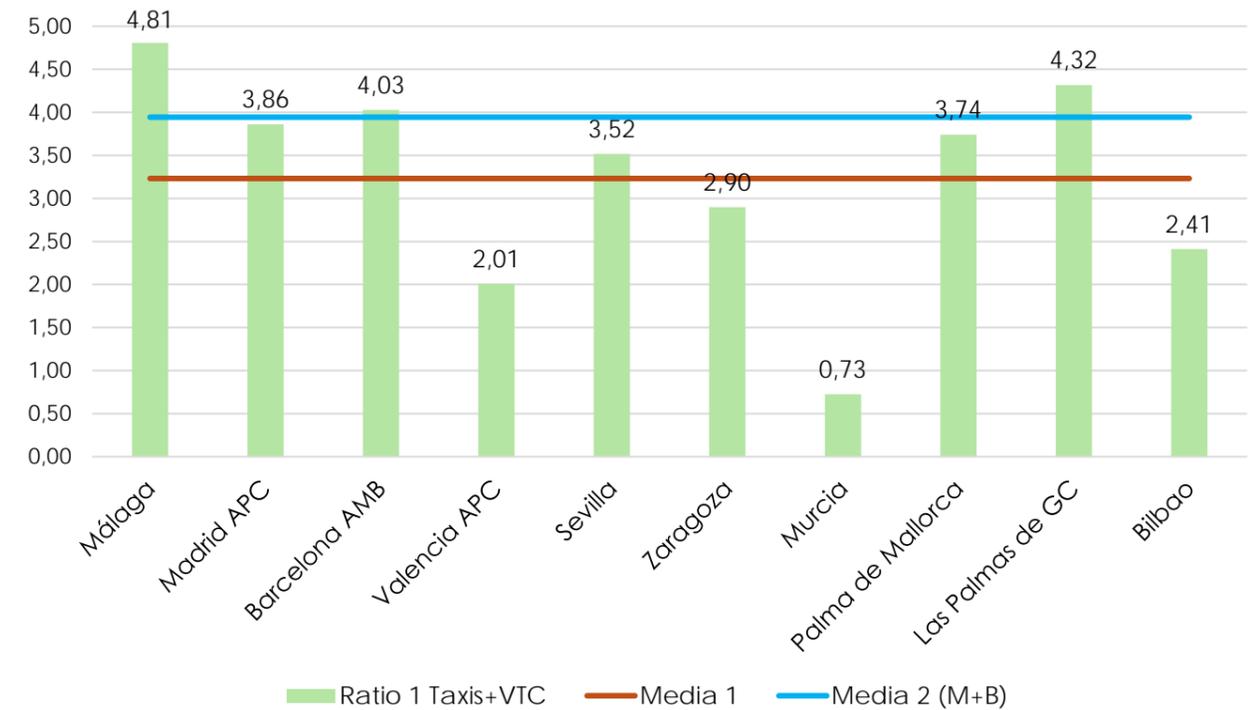
Ciudad o APC	Provincia	Ciudad	Ciudad o APC
Málaga	1.773.136	591.637	591.637
Madrid APC*	7.001.715	3.332.035	6.369.277
Barcelona APC*	5.899.063	1.660.122	3.415.104
Valencia APC*	2.709.433	807.693	1.630.533
Sevilla	1.967.746	687.488	687.488
Zaragoza	98.539	686.986	686.986
Murcia	1.571.933	474.617	474.617
Palma de Mallorca	1.221.403	431.521	431.521
Las Palmas de GC	1.154.453	380.436	380.436
Bilbao	1.160.133	348.089	348.089

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (2025).

*Nota. Madrid, Barcelona y Valencia forman parte de áreas de prestación conjunta para el servicio de taxi. En estos tres casos, la columna "Ciudad o APC" recoge el dato de población de todo el APC.

Fuente: elaboración propia.

Figura 3.9 Ratio 1: taxis + VTC por 1.000 habitantes (VTC proporcional a taxis)



Fuente: elaboración propia.

La tabla 3.3 recoge la estimación del número de VTC que operan en cada ciudad, utilizando como criterio la proporción de la población empadronada en cada ciudad o APC, sobre el total provincial.

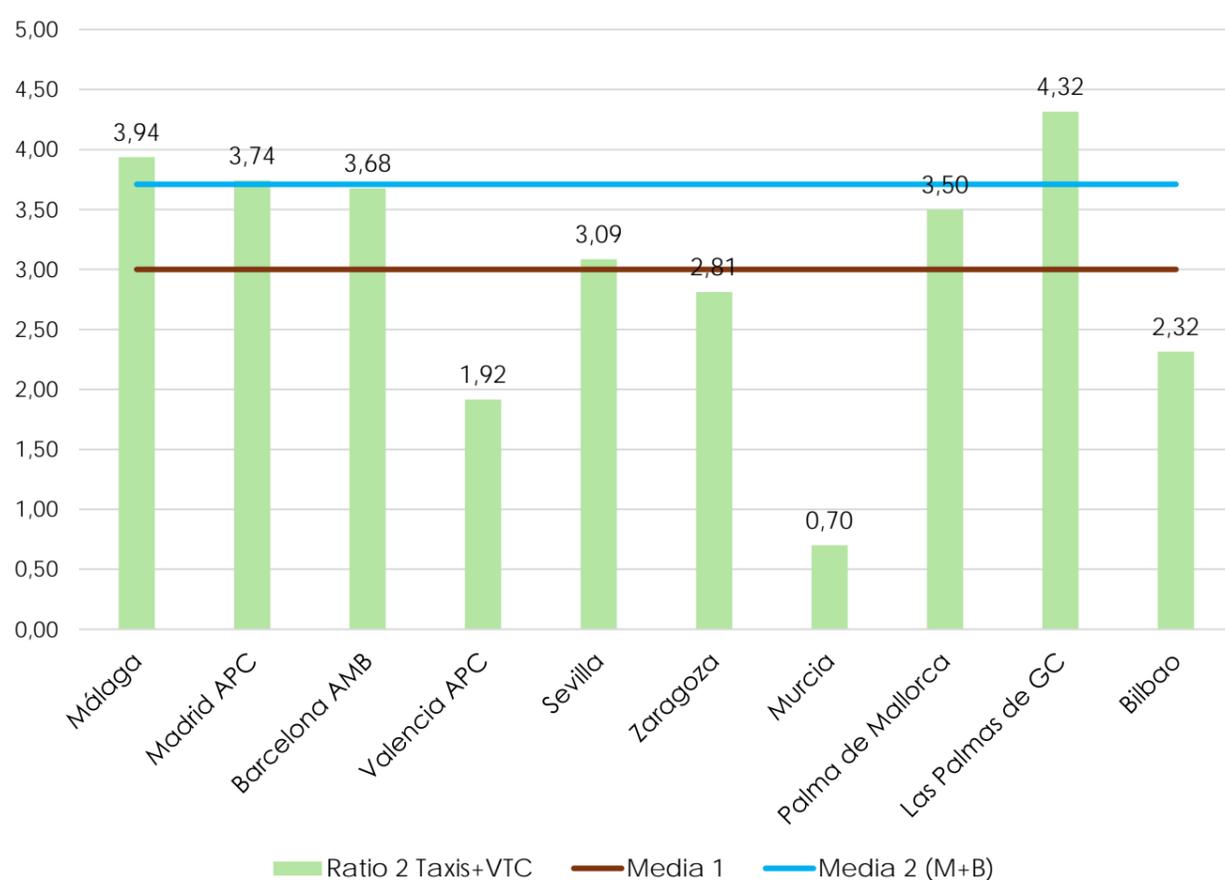
Tabla 3.3 Estimación de VTC proporcional a la población empadronada*

Ciudad o APC	Provincia Habitantes	Ciudad o APC Habitantes	Taxis Ciudad o APC	Estimación VTC según % habitantes
Málaga	1.773.136	591.637	1.446	883
Madrid APC*	7.001.715	6.369.277	15.766	8.062
Barcelona APC*	5.899.063	3.415.104	10.521	2.038
Valencia APC*	2.709.433	1.630.533	2.843	282
Sevilla	1.967.746	687.488	1.930	191
Zaragoza	98.539	686.986	1.777	155
Murcia	1.571.933	474.617	289	44
Palma de Mallorca	1.221.403	431.521	1.240	270
Las Palmas de GC	1.154.453	380.436	1.642	0
Bilbao	1.160.133	348.089	774	32

Fuente: elaboración propia.

La figura 3.10 presenta la ratio de taxi más VTC por cada 1.000 habitantes empadronados en la ciudad o APC (Madrid, Barcelona y Valencia), con la estimación del número de VTC proporcional al número de habitantes de la ciudad o APC. Los datos presentan importantes diferencias respecto a los resultados obtenidos con el criterio anterior. El valor de la ratio con este criterio es inferior en todas las ciudades, salvo en Las Palmas de Gran Canaria porque, en su caso, el número de VTC no influye ya que es igual a cero. De hecho, Las Palmas registra el valor más alto de la ratio (4,32). La mayor reducción se registra en la ratio de Málaga (3,94) que cae más de un punto y se acerca a la media 2 (3,71), aunque sigue siendo muy superior a la media 1 (3,00). A Málaga le siguen en valor de la ratio Madrid (3,74), Barcelona (3,68) y Palma de Mallorca (3,50). Sevilla está en torno a la media 1, mientras que las ciudades que están por debajo de la media 1 siguen siendo las mismas que con el criterio anterior.

Figura 3.10 Ratio 2: taxis + VTC por 1.000 habitantes (VTC proporcional a habitantes)



Fuente: elaboración propia.

La tabla 3.4 presenta la estimación del número de VTC que operan en cada ciudad, utilizando como criterio la proporción de la población atendida 1 en cada ciudad o APC, sobre el total provincial. Como se ha indicado anteriormente, la población atendida 1 se refiere a la suma de los habitantes empadronados más la población equivalente de turistas, estimada como la división de las pernoctaciones en hoteles y apartamentos turísticos de la "Encuesta de ocupación hotelera" (INE, 2025) entre 365 días.

Tabla 3.4 Estimación de VTC proporcional a la población atendida 1*

Ciudad o APC	Provincia Pobl. atendida 1	Ciudad o APC Pobl. atendida 1	Taxis Ciudad o APC	Estimación VTC según % Pobl. atendida 1
Málaga	1.833.774	604.075	1.446	872
Madrid APC*	7.075.169	6.432.989	15.766	8.058
Barcelona APC*	5.994.331	3.476.362	10.521	2.041
Valencia APC*	2.733.618	1.647.242	2.843	282
Sevilla	1.989.534	709.781	1.930	195
Zaragoza	991.395	692.932	1.777	155
Murcia	1.581.369	476.978	289	44
Palma de Mallorca	1.394.380	459.856	1.240	252
Las Palmas de GC	1.278.385	384.531	1.642	0
Bilbao	1.169.124	354.133	774	32

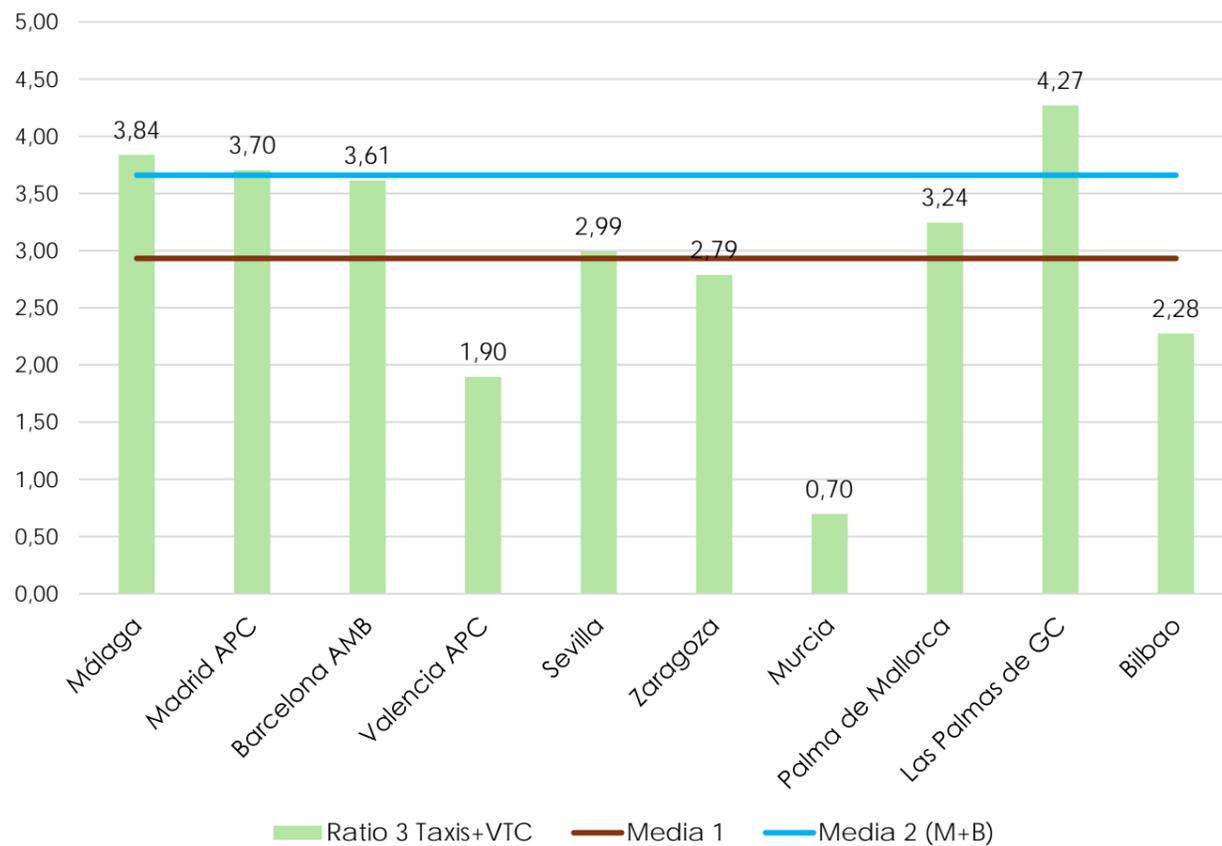
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (2025).

*Nota. Madrid, Barcelona y Valencia forman parte de áreas de prestación conjunta para el servicio de taxi. En estos tres casos, la columna "Ciudad o APC" recoge el dato de población atendida de todo el APC.

Fuente: elaboración propia.

La figura 3.11 presenta la ratio de taxi más VTC por cada 1.000 personas de la población atendida 1 en cada ciudad o APC (Madrid, Barcelona y Valencia), con la estimación del número de VTC proporcional a ese número de personas de la población atendida 1. A grandes rasgos, los valores registran solo pequeñas reducciones, por lo que las diferencias entre ciudades se mantienen. Las Palmas de Gran Canaria continúa con la ratio más alta (4,27), muy por encima de la media 1 (2,93) y media 2 (3,66). Málaga registra una de las mayores reducciones, aunque ligera, de la ratio (3,84), lo que la sitúa muy cerca de la media 2.

Figura 3.11 Ratio3: taxis + VTC por 1.000 personas de la población atendida 1 (VTC proporcional a población atendida 1)



Fuente: elaboración propia.

Tabla 3.5 Estimación de VTC proporcional a la población atendida 2*

Ciudad o APC	Provincia Pobl. atendida 2	Ciudad o APC Pobl. atendida 2	Taxis Ciudad o APC	Estimación VTC según % Pobl. atendida 2
Málaga	2.013.764	722.223	1.446	949
Madrid APC*	7.484.642	6.989.940	15.766	8.277
Barcelona APC*	6.251.417	3.917.898	10.521	2.206
Valencia APC*	2.870.211	1.807.973	2.843	295
Sevilla	2.073.917	821.134	1.930	217
Zaragoza	1.042.688	758.035	1.777	161
Murcia	1.655.321	517.961	289	46
Palma de Mallorca	1.527.705	628.580	1.240	315
Las Palmas de GC	1.381.144	435.854	1.642	0
Bilbao	1.220.463	393.744	774	34

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (2025).

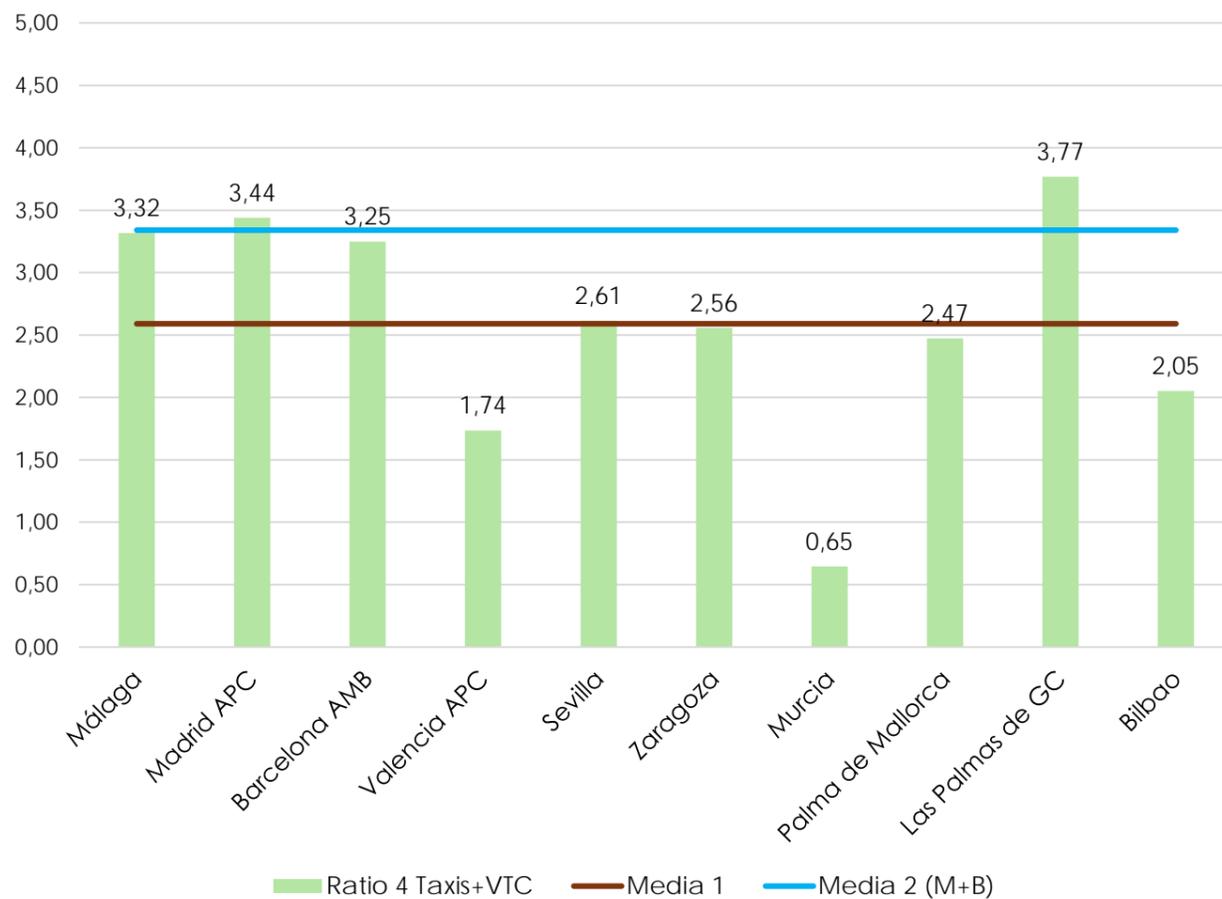
*Nota. Madrid, Barcelona y Valencia forman parte de áreas de prestación conjunta para el servicio de taxi. En estos tres casos, la columna "Ciudad o APC" recoge el dato de población atendida de todo el APC.

Fuente: elaboración propia.

La figura 3.12 muestra la ratio de taxi más VTC por cada 1.000 personas de la población atendida 2 en cada ciudad o APC (Madrid, Barcelona y Valencia), con la estimación del número de VTC proporcional a ese número de personas de la población atendida 1. Todos los valores se ven reducidos como consecuencia del mayor volumen de turistas que estima la estadística experimental a través del posicionamiento de la telefonía móvil. La ratio más alta se sigue registrando en Las Palmas de Gran Canaria. A los efectos de este estudio, el efecto más significativo de este criterio de estimación del número de turistas es que la ratio de Málaga (3,32) se sitúa por debajo de la media 2 (3,34), justo entre los valores de Madrid (3,44) y Barcelona (3,25).

La tabla 3.5 recoge la estimación del número de VTC que operan en cada ciudad, utilizando como criterio la proporción de la población atendida 2 en cada ciudad o APC, sobre el total provincial. La población atendida 2 se refiere a la suma de los habitantes empadronados más la población equivalente de turistas, estimada como la división de las pernoctaciones de los viajeros, medida a través de un novedoso procedimiento de la estadística experimental del Instituto Nacional de Estadística mediante la posición de los teléfonos móviles (INE, 2025) entre 365 días.

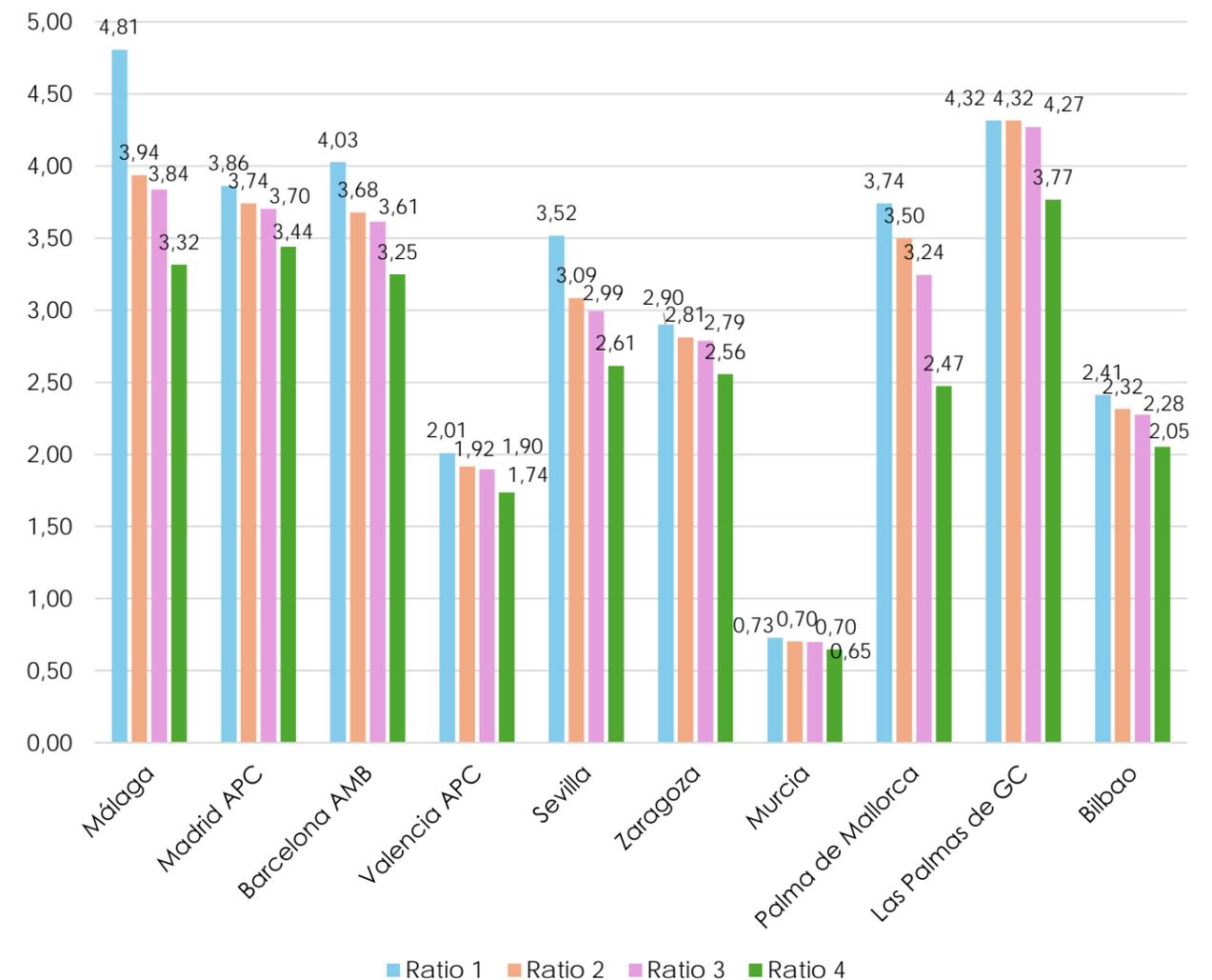
Figura 3.12 Ratio4: taxis + VTC por 1.000 personas de la población atendida 2 (VTC proporcional a población atendida 2)



Fuente: elaboración propia.

Por lo tanto, tras el análisis de la ratio de taxis +VTC por cada 1.000 personas, utilizando los cuatro criterios anteriormente expuestos (figura 3.13), se concluye que Málaga presenta una ratio muy alta cuando se considera únicamente su población empadronada, lo que podría sugerir una oferta sobredimensionada. Sin embargo, cuando se ajusta la ratio teniendo en cuenta la población turística o flotante, la posición de Málaga desciende y su ratio se acerca o incluso queda por debajo de la media de ciudades con competitivos sistemas de movilidad urbana, como como Madrid y Barcelona. Esto indica que el elevado número de taxis + VTC en Málaga puede estar justificado por la alta presión turística, y que el análisis del sector debe considerar, entre otros factores, la "población real atendida" y no solo la empadronada.

Figura 3.13 Comparativa de las ratios de taxis + VTC por 1.000 personas de las grandes ciudades de España, según cuatro criterios



Fuente: elaboración propia.

3.5. Comparativa de la ratio de taxis + VTC entre ciudades europeas

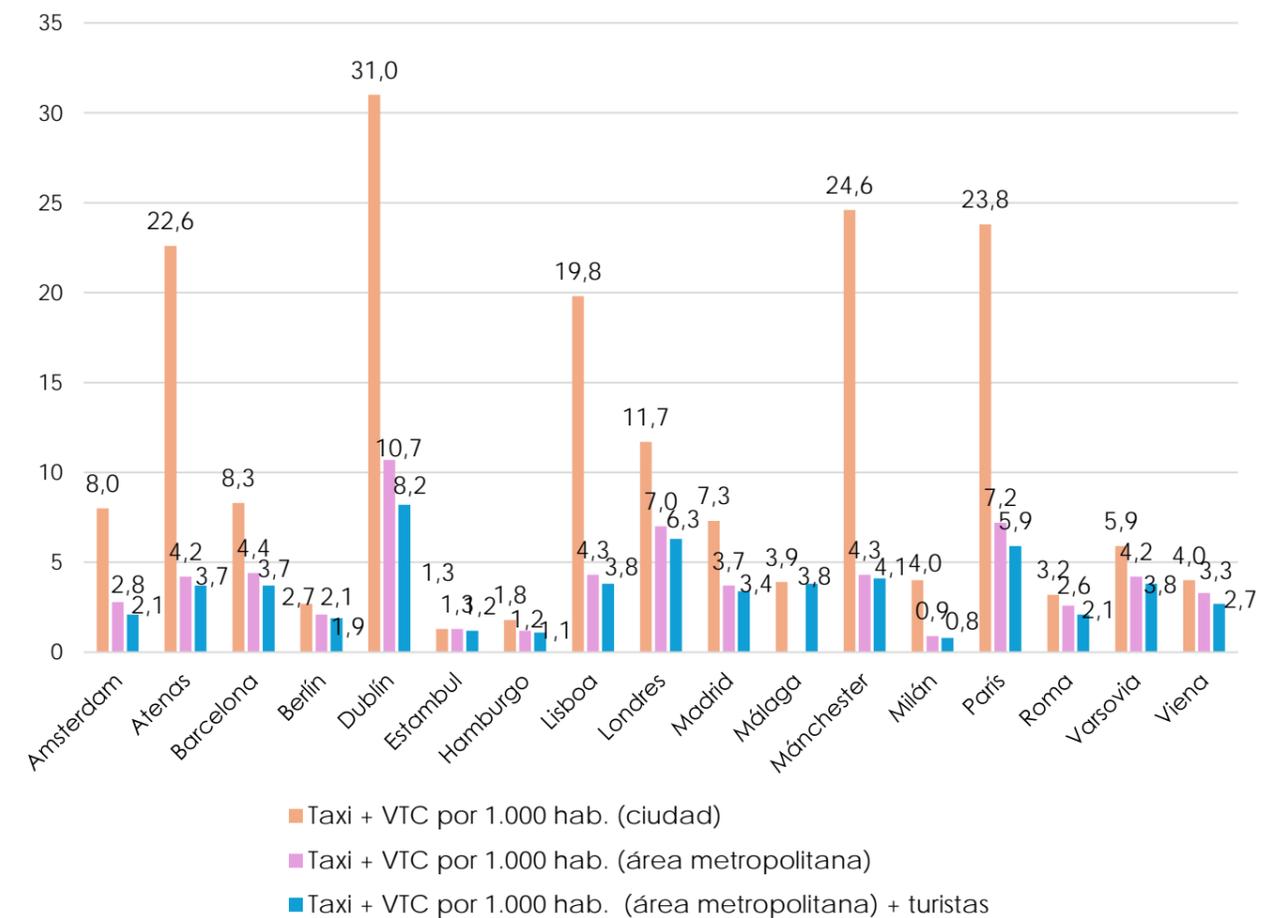
La figura 3.14 presenta la ratio de taxis + VTC de grandes ciudades europeas, a partir de los datos ofrecidos por Vassallo en su estudio "Análisis de la oferta de servicios de taxi y VTC en diversas ciudades de Europa, 2024", elaborado para Cabify. Al igual que en el presente estudio, Vassallo (2024) estimó las ratios para diferentes niveles de población de cada ciudad, en concreto utilizó tres criterios: 1. residentes de la ciudad; 2. residentes de la ciudad más área metropolitana; 3. residentes de la ciudad, más área metropolitana y turistas. Por lo tanto, se incluirá el valor de Málaga en los datos proporcionados por Vasallo al objeto de obtener la comparación de la ratio con las principales ciudades europeas.

En primer lugar, se observa una gran variabilidad entre ciudades en la disponibilidad de taxis + VTC. Ciudades como Dublín (31,0), Mánchester (24,6), París (23,8) y Atenas (22,6), presentan ratios muy elevadas a nivel de ciudad por encima de 20 vehículos por cada 1.000 habitantes, mientras que Estambul (1,3) o Hamburgo (1,8) no llegan a 2. En el contexto europeo, Málaga tiene una ratio (3,9) en el rango medio-bajo en comparación con otras ciudades del gráfico, similar a Viena o Milán, y superior a Roma (3,2) y Berlín (2,7).

Considerando la población del área metropolitana la ratio se reduce considerablemente y, en muchos casos, de forma extrema. Así, por ejemplo, Dublín pasa de 31 a 10,7, Mánchester de 24,6 a 4,3, París de 23,8 a 7,2 y Ámsterdam de 8 a 2,8. También es el caso de Barcelona y Madrid, que ven reducidas sus ratios de 8,3 a 4,4 y de 7,3 a 3,4; aunque el valor de la primera es más alto que el estimado en el presente estudio. En este nivel de población no se aporta el dato de Málaga porque no existe un área de prestación conjunta como en Madrid o Barcelona. No obstante, comparando la ratio de la población de las áreas metropolitanas de las ciudades de la figura 8.14, con la ratio de la ciudad Málaga, se podría decir que el nivel de esta última es similar al de la mayoría de las ciudades.

Por último, cuando se introduce la población turista en el cálculo de la ratio, Málaga, con 3,8, estaría solo por debajo de Dublín (8,2), Londres (6,3), París (5,9) y Mánchester (4,3), pero por encima del resto de ciudades comparadas.

Figura 3.14 Comparativa de las ratios de taxis + VTC por 1.000 personas de ciudades europeas



Fuente: elaboración propia.

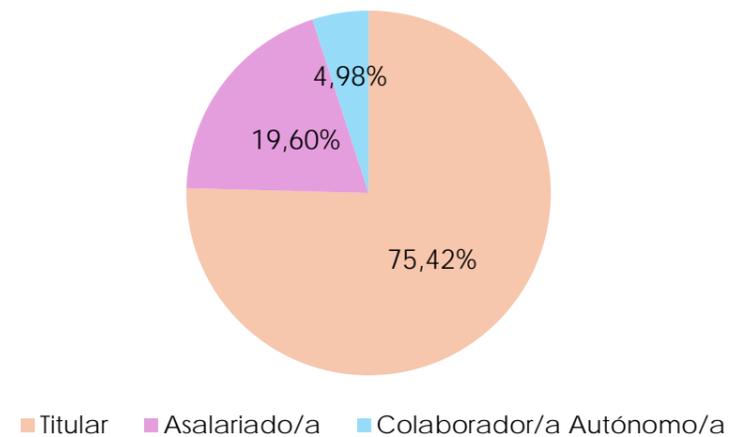
Finalmente, es necesario indicar que al analizar y comparar las ratios de taxis y VTC entre diferentes ciudades, se debe de actuar con cautela. La simple comparación del número de licencias o autorizaciones puede ofrecer una imagen engañosa si no se considera un factor clave: el número de horas efectivas de servicio que prestan los vehículos. En algunas ciudades, es habitual que cada licencia sea explotada mayoritariamente por un solo conductor o turno diario, mientras que en otras puede ser más frecuente la explotación de la licencia por varios conductores, lo que permitiría operar el vehículo durante más horas al día. Esta diferencia en la intensidad de uso repercute directamente en la oferta real de servicio disponible para los ciudadanos. Sin información precisa sobre las horas efectivas de operación, las ratios de licencias pueden inducir a interpretaciones erróneas sobre la capacidad y disponibilidad del servicio en cada ciudad.

4. Capítulo: Características de la oferta actual y nivel de servicio

4.1. Descripción de la muestra

La muestra está compuesta 302 conductores de taxi con licencias expedidas por el Ayuntamiento de Málaga. El 75,42% (227) es titular de una licencia, el 19,60% asalariado (59) y el 4,98% autónomo colaborador (15) (figura 4.1).

Figura 4.1 Vinculación con la licencia de taxi



El 88,70% de los encuestados son hombres y el 11,30% mujeres (figura 4.2). Por grupos de edad (ver figura 4.3), la mayoría de los participantes tienen entre 41 y 60 años (41-50 años: 30,00%; 51-60 años: 31,33%). Los menores de 41 años representan el 30% (21-30 años: 11,33%; 31-40 años: 18,67%). Finalmente, los taxistas entre 61-70 años representan el 8,00% y los mayores de 70 años el 0,67%.

Figura 4.2 Género

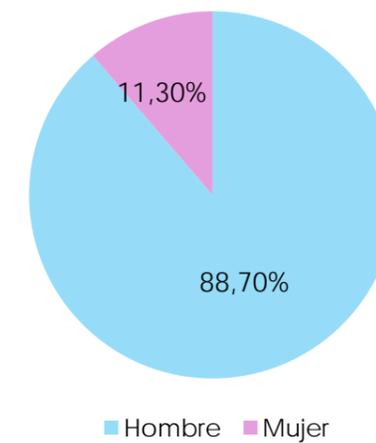
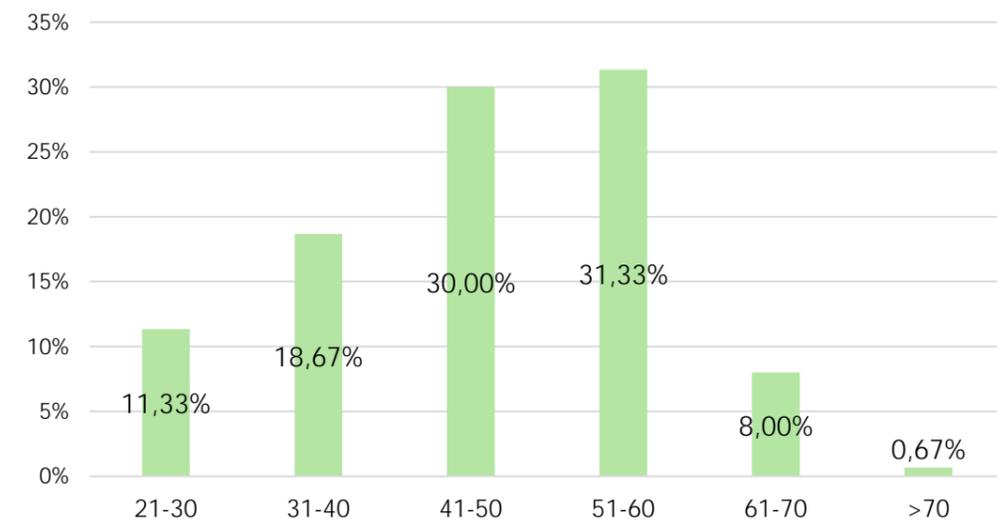


Figura 4.3 Edad



En la figura 4.4 se presenta la distribución del municipio de residencia de los taxistas que componen la muestra. Destaca que más de 3 de cada 4 conductores reside en Málaga capital (77,08%), mientras que los restantes lo hacen en municipios del área metropolitana. La muestra está formada por un 98,34% de licencias de vehículo no adaptado y solo un 1,66 % de taxi accesible (figura 4.5).

Figura 4.4 Municipio de residencia

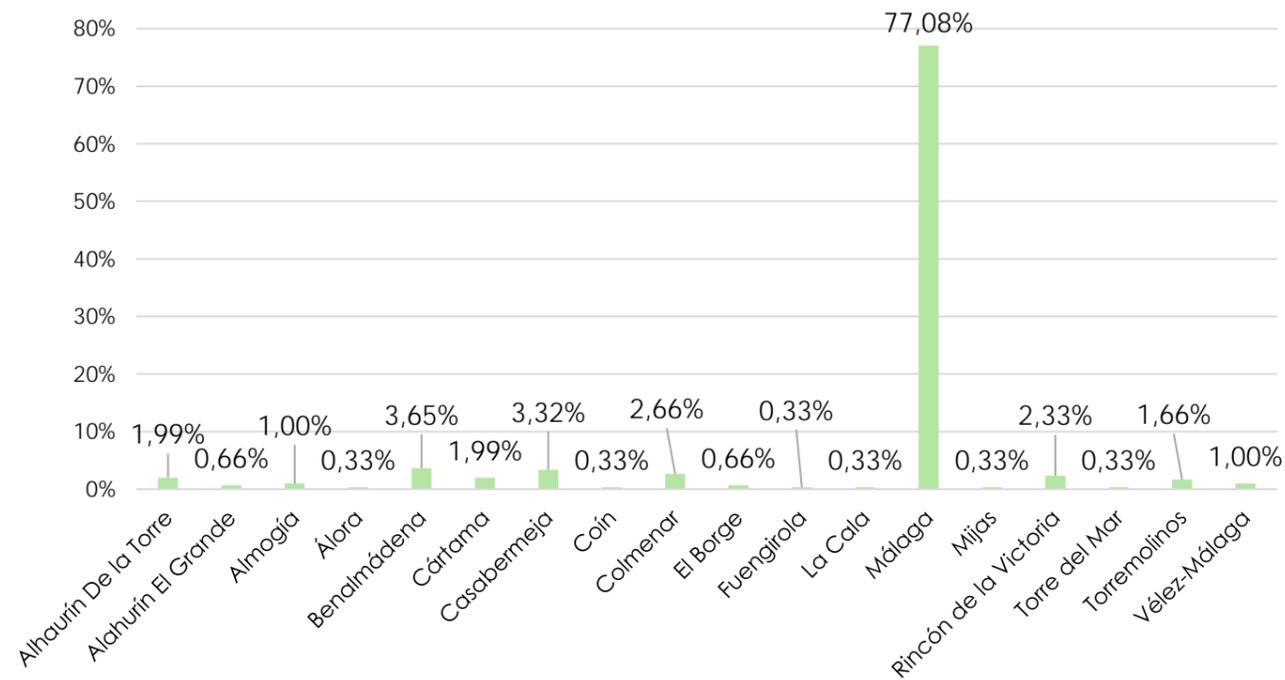
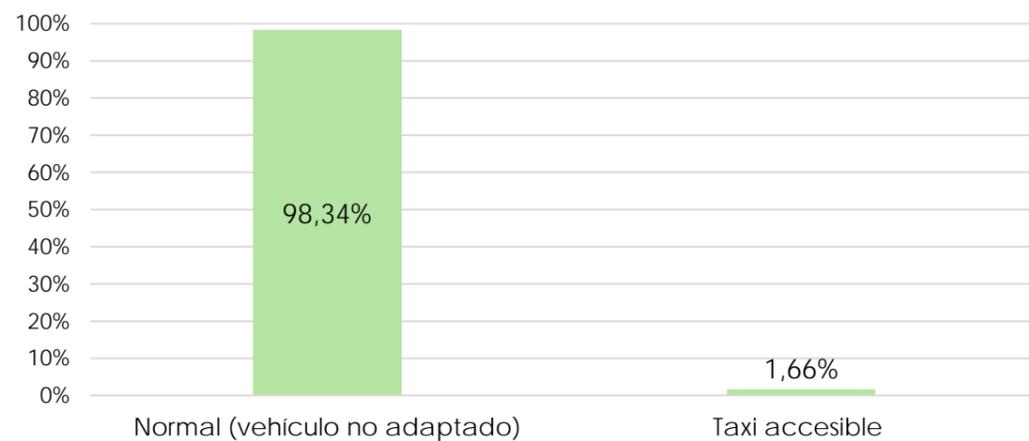
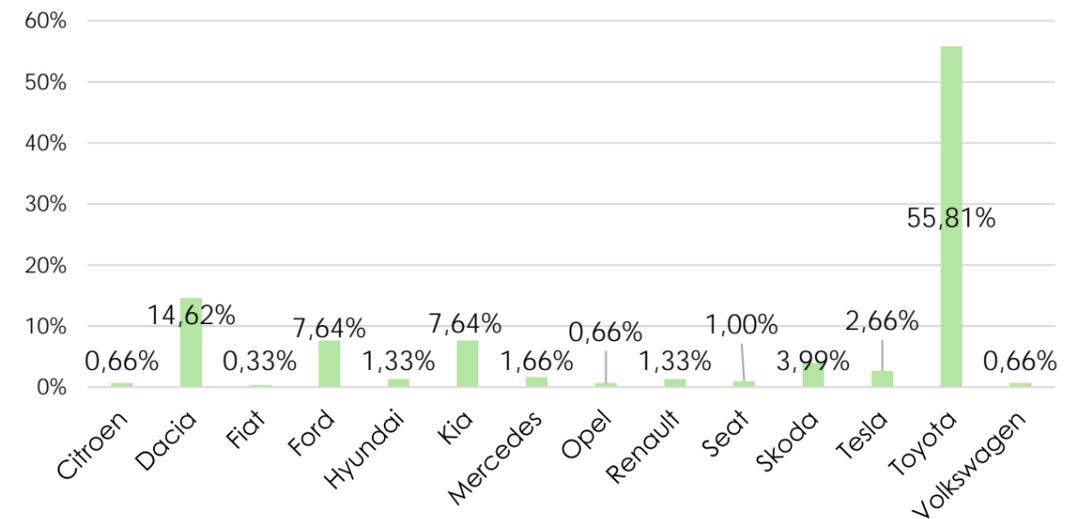


Figura 4.5 Tipo de licencia



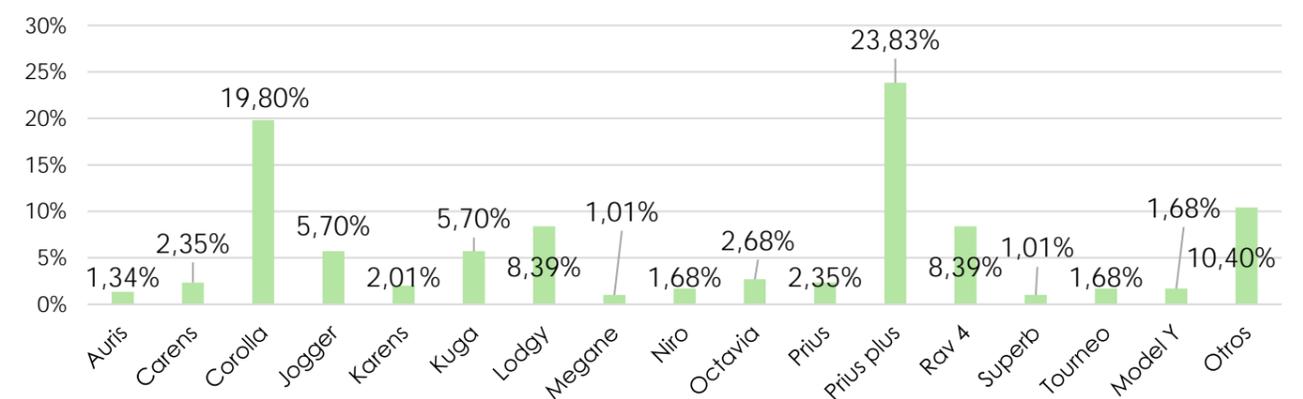
La figura 4.6 presenta las marcas de vehículos de los encuestados, entre las que predomina Toyota (55,81%). Le siguen con menor presencia Dacia (14,62%) y otras marcas como Ford y Kia (ambas con un 7,64%). Otras marcas con una representación inferior al 4% son Citroën, Fiat, Hyundai, Mercedes, Opel, Renault, Seat, Skoda, Tesla y Volkswagen.

Figura 4.6 Marca



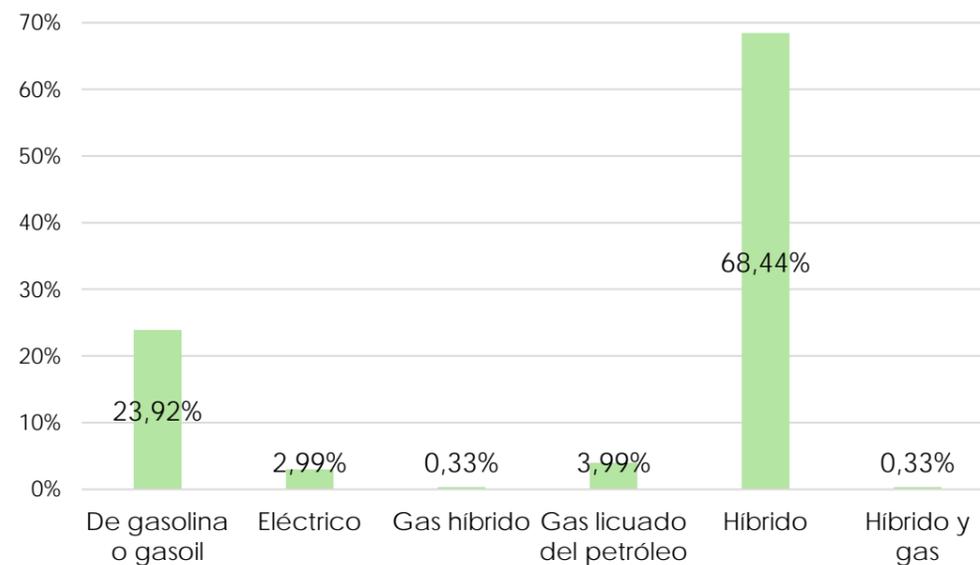
Concretamente, los vehículos más empleados por los/as conductores/as de la muestra son (ver figura 4.7) Toyota Prius+ (23,59%) y Toyota Corolla (19,60%). Otros modelos como el Dacia Lodgy (8,31%) y el Toyota RAV4 (8,31%) tienen una presencia notablemente menor, al igual que el Kia Carens (5,65%) y el Hyundai Ioniq (5,65%). En la columna "Otros", encontramos aquellos modelos cuya puntuación ha sido inferior al 1%.

Figura 4.7 Modelo



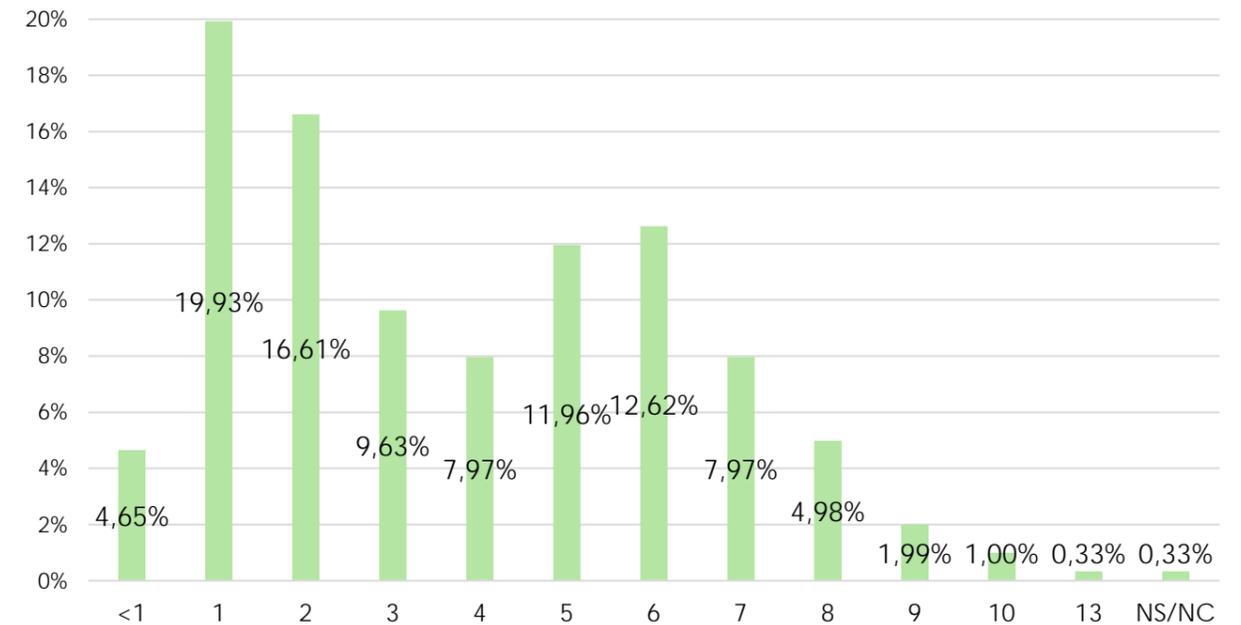
La figura 4.8 revela la distribución de los vehículos según la fuente de energía que utiliza en sus desplazamientos. Predomina ampliamente el vehículo híbrido (68,44%) y en segundo lugar los vehículos de combustión interna gasolina o gasoil (23,92%). La presencia de vehículos eléctricos (2,99%), de gas licuado del petróleo (3,99%), de gas híbrido (0,33%) e híbrido y gas (0,33%) es minoritaria.

Figura 4.8 Tipo de energía



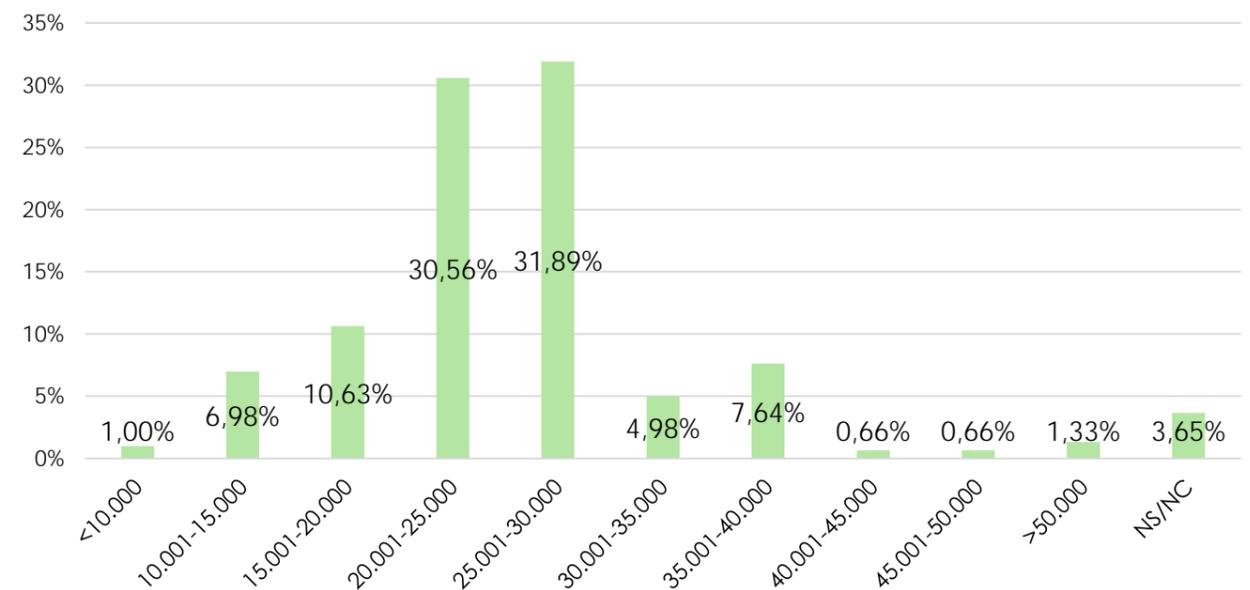
En cuanto a la antigüedad del vehículo (ver figura 4.9) el 58,74% tiene 4 o menos años, y el 98,26% tiene menos de 10 años. Concretamente, las antigüedades más frecuentes son: vehículos con 1 año (19,93%) y 2 años (16,61%). Le siguen en frecuencia los vehículos con 5 (11,96%) y 6 (12,62%) años. La presencia de vehículos muy nuevos (menos de 1 año, 4,65%) y más antiguos (a partir de 8 años) es menor. Esta distribución da lugar a una antigüedad media de los vehículos de 3,77 años.

Figura 4.9 Antigüedad



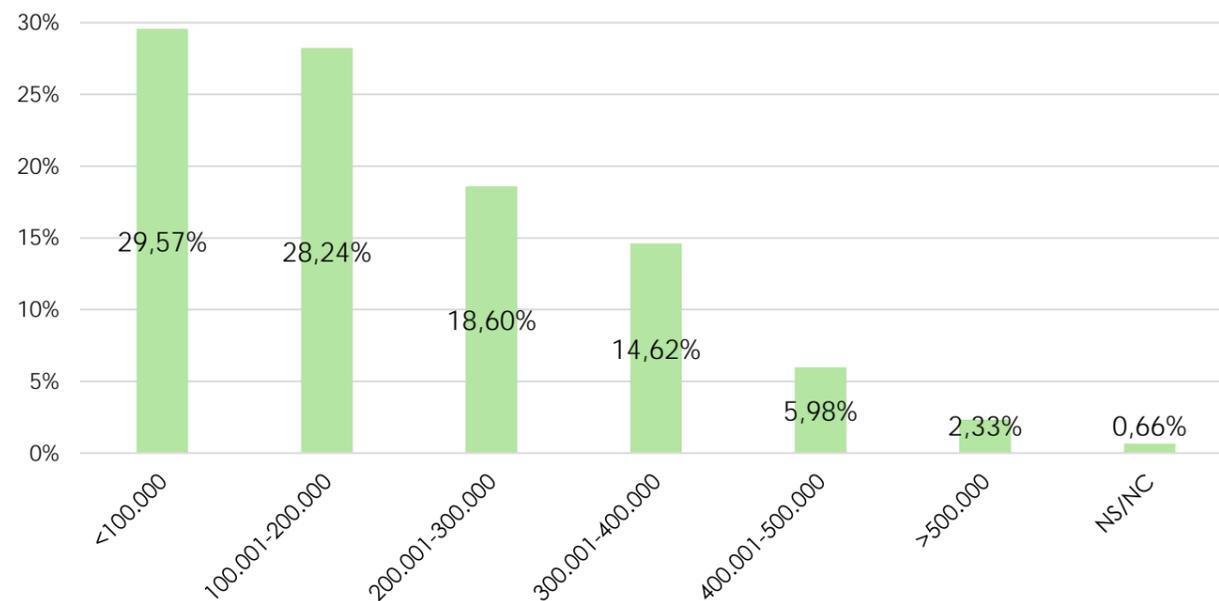
En cuanto al precio de compra de los vehículos (figura 4.10), más del 60% se encuentran entre 20 mil y 30 mil euros (20.001-25.000€: 30,56%; 25.001-30.000€: 31,89%). Le siguen en frecuencia los vehículos con precios más bajos entre 15.001-20.000€ (10,63%) y más caros entre 35.001-40.000€ (7,64%). Los vehículos con precios inferiores a 15.000€ o superiores a 40.000€ tienen una representación menor.

Figura 4.10 Precio de compra



La mayoría de los vehículos tienen menos de 100.000 km (29,57%) y entre 100.001 y 200.000 km (28,24%) (figura 4.11), proporción que es algo superior a la de vehículos con hasta 4 años. El 18,60% entre 200.001 y 300.000 km, y un 14,62% entre 300.001 y 400.000 km. Se observa también una proporción significativa de vehículos con más de 400.000 km.

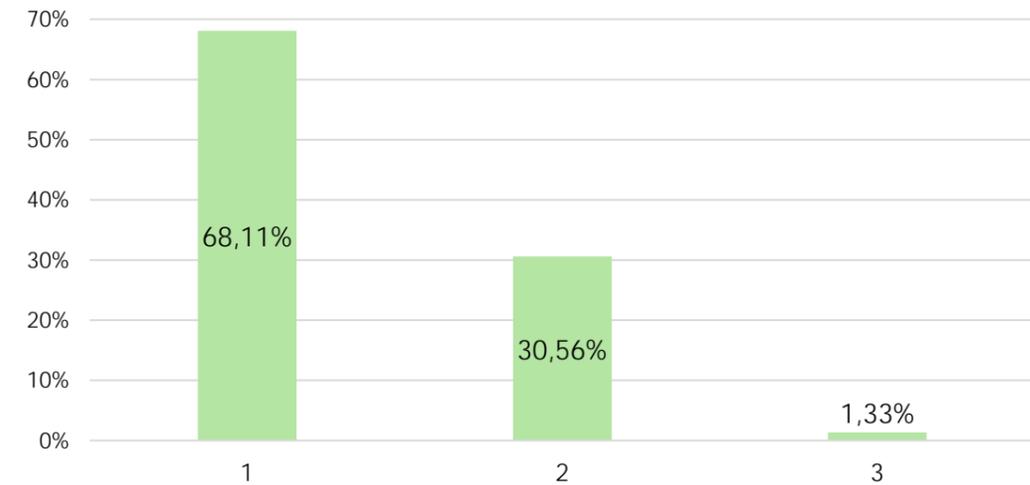
Figura 4.11 Kilómetros totales



4.2. Horas de servicio y descanso obligatorio

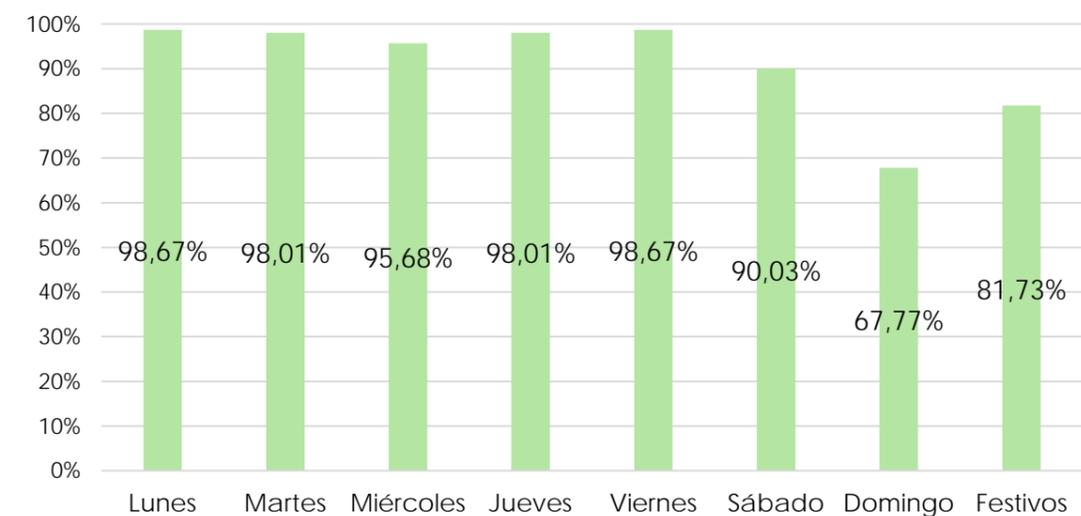
La figura 4.12 muestra el número de conductores por licencia. La mayoría de los vehículos (68,11%) tienen un único conductor, pero aproximadamente uno de cada tres tiene dos conductores (30,56%). Solo el 1,33% tiene tres conductores. La media de la muestra es 1,33 conductores por vehículo.

Figura 4.12 Conductores por vehículo



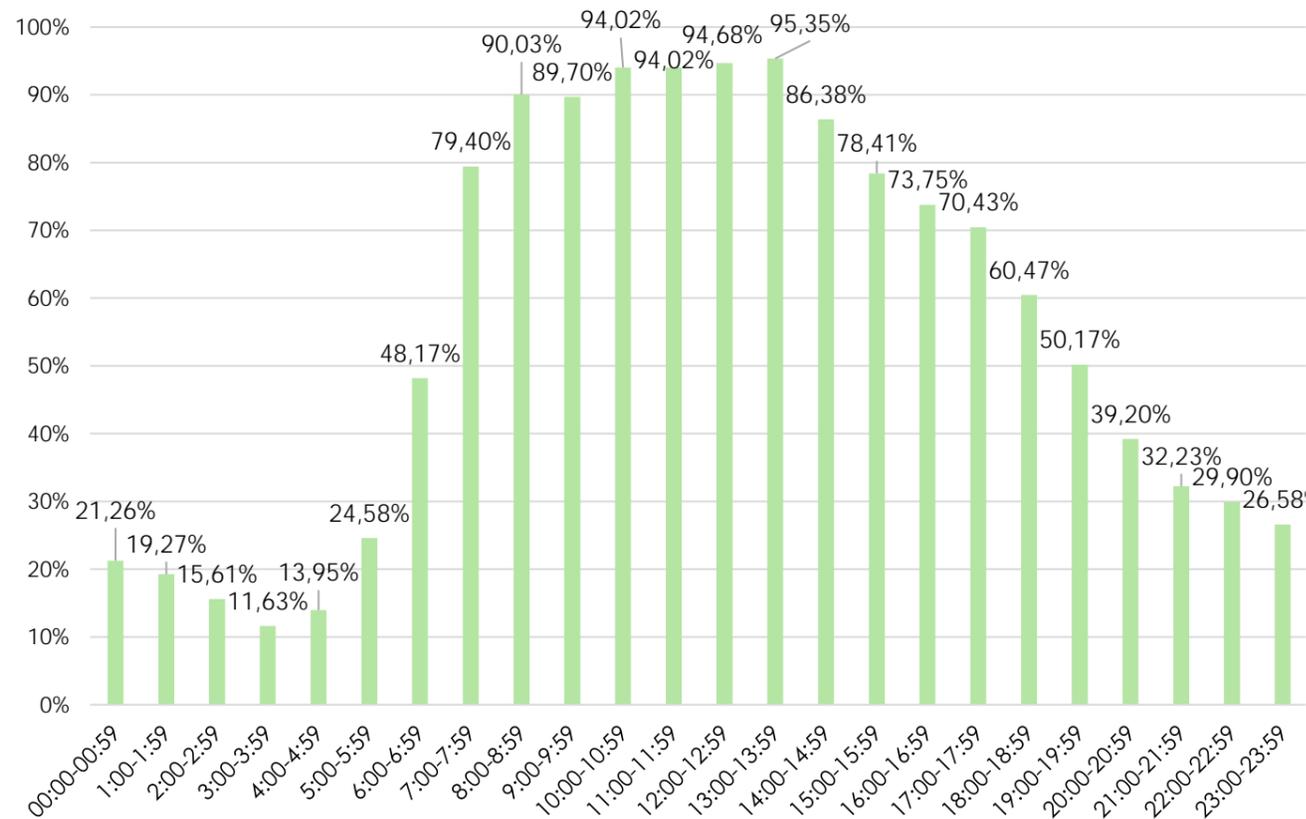
A continuación, se muestran los días de servicio y los horarios de los taxis de la muestra, computando todos los conductores del vehículo. En primer lugar, la figura 4.13 presenta una disponibilidad de casi el 99% de la flota de lunes a viernes, con la excepción del miércoles que registra una ligera disminución. El sábado también presenta una ligera reducción del número de vehículos disponibles, pero la oferta sigue siendo muy elevada (90,03%). En cambio, el domingo no presta servicio uno de cada tres taxis, ni los festivos cerca del 20% de la flota. Estos datos reflejan una operativa del taxi en Málaga que se mantiene robusta durante la semana, pero que se reduce muy significativamente los festivos y, sobre todo, los domingos.

Figura 4.13 Días de servicio



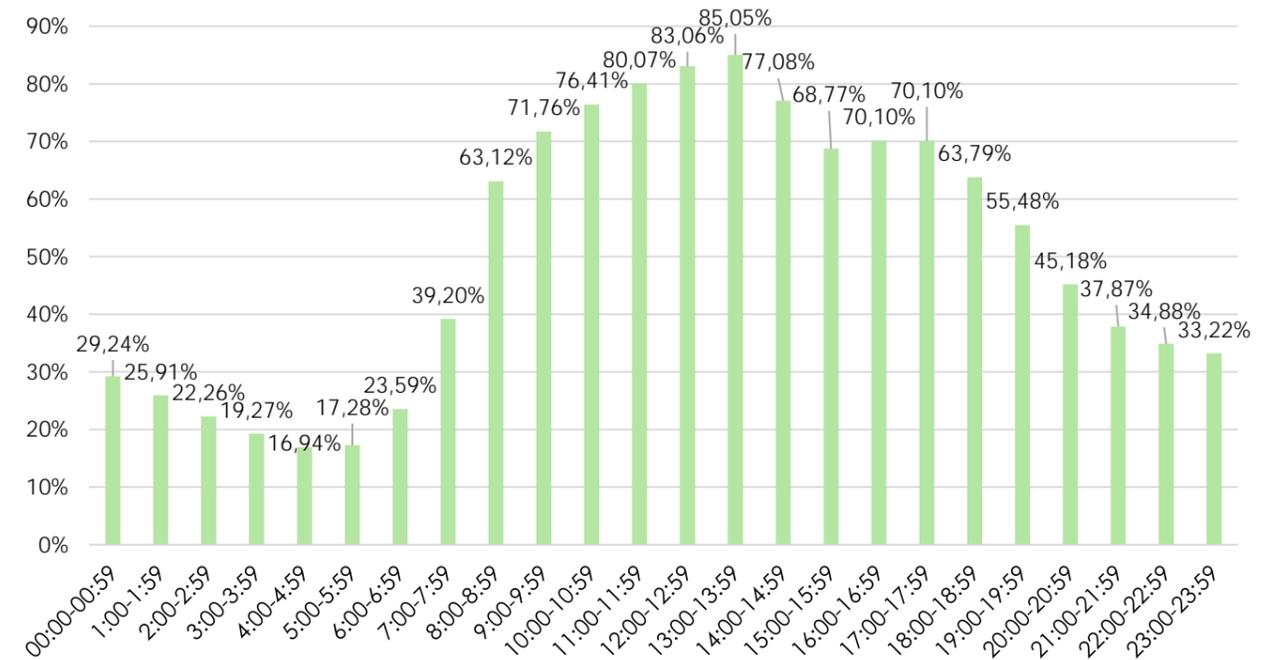
El servicio de lunes a viernes no es homogéneo, sino que presenta grandes diferencias por franjas horarias (figura 4.14). Si bien a partir de las 7:00 de la mañana el 80% de la flota ya presta servicio, alcanzando el 95% en torno al mediodía, la proporción de vehículos disponibles se reduce drásticamente conforme avanza la jornada a partir de las 14:00 h., de manera que ya a las 19:00 h. solo el 50% de los vehículos está disponible, proporción que se reduce al 21% a las 00:00 h. y al 11,63% a las 3:00 h.

Figura 4.14 Horas de servicio de lunes a viernes



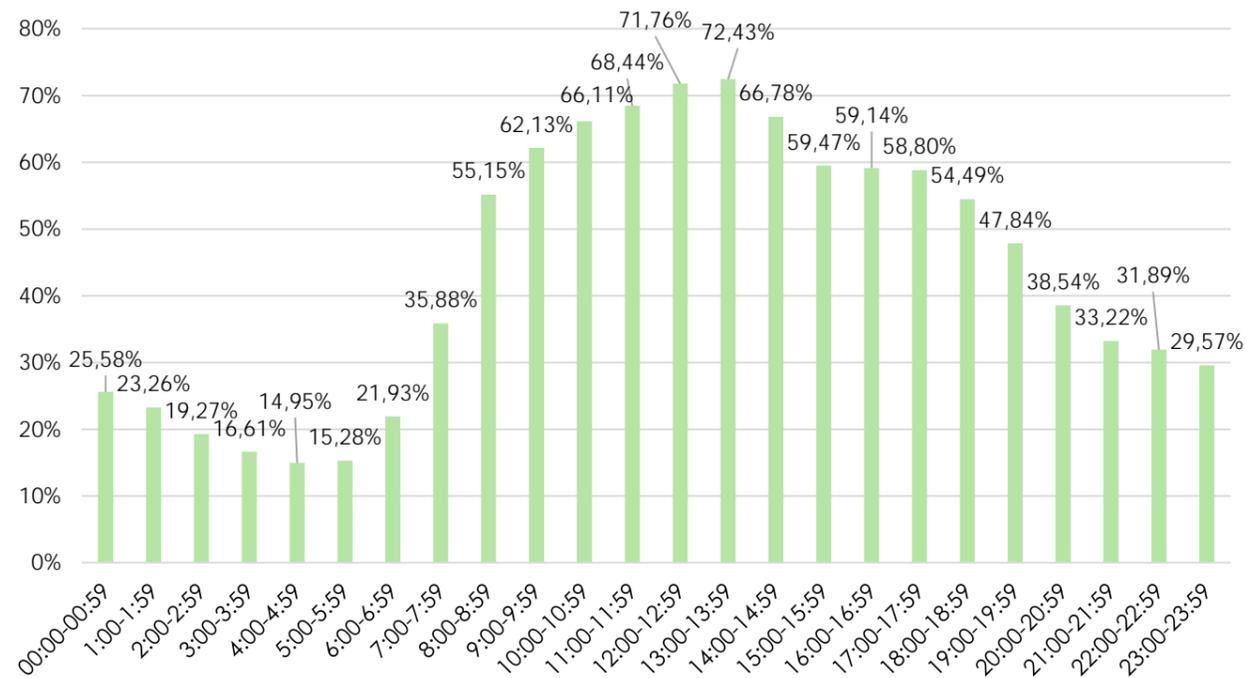
La figura 4.15 detalla la proporción de taxis, sobre el total de la flota encuestada, disponible los sábados según franjas horarias. El comportamiento es relativamente similar a lo observado de lunes a viernes, sin bien la proporción de vehículos es inferior en todas las franjas, salvo por la tarde y noche. El sábado comenzaría con casi uno de cada tres taxis operativos y esa proporción se reduciría paulatinamente hasta el 16,94% a las 4:00 h. de la mañana. A partir de las 5:00 comienzan a incorporarse más vehículos y de nuevo el máximo se alcanza a mediodía (85%). Desde las 14:00 h. se inicia una reducción en el número de vehículos disponibles, aunque menos pronunciada que de lunes a viernes. En cualquier caso, de las 21:00 a las 24:00 h. poco más de uno de cada tres vehículos prestaría servicio.

Figura 4.15 Horas de servicio los sábados



El comportamiento de la oferta por franjas horarias en domingos y festivos (figura 4.16) es muy similar al observado los sábados, si bien la proporción de vehículos disponibles es menor que en cualquier otro periodo, como ya se ha dicho. La flota alcanza su punto máximo al mediodía (72,43%) y se reduce paulatinamente hasta el 29% a las 23:00 y al 14,95% a las 4:00 h.

Figura 4.16 Horas de servicio los domingos y festivos

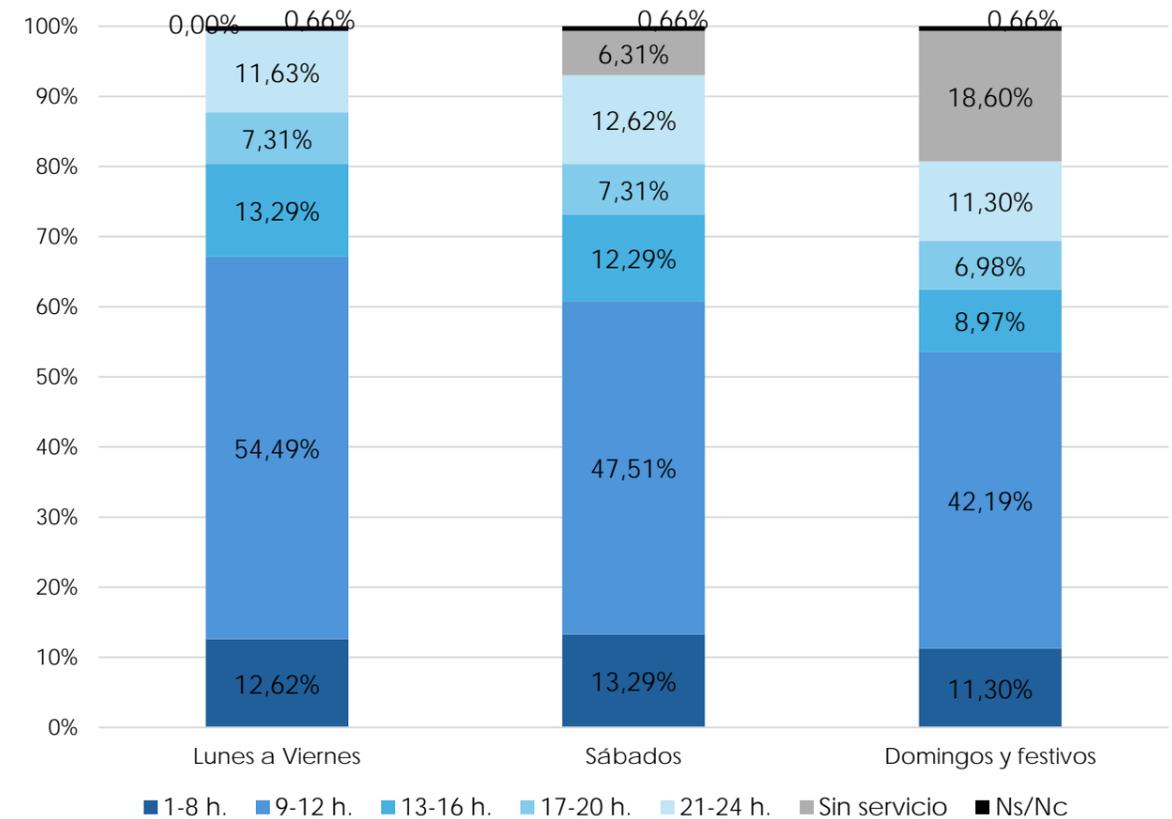


Analizando el número de horas de servicio (figura 4.17), de lunes a viernes, la mayoría de los taxis (54,5 %) prestan servicio durante jornadas de duración moderada (9-12 h). Hay un porcentaje minoritario (12,62%) que realiza jornadas más cortas (1-8 h) y una proporción mayor que realizan jornadas más largas de 17-24 h (18,94%). La duración media de la jornada de servicio del taxi es de 12,70 horas diarias de lunes a viernes.

La duración media de la jornada de servicio de los taxis los sábados es de 12,18 horas. La mayoría (47,5 %) trabaja entre 9-12 h, mientras que el resto se reparte entre jornadas cortas (1-8 h: 13,29%), medias (13-16 h: 12,29) y muy largas (17-24 h: 19,93%). Un 6,98% de los taxis no presta servicio los sábados.

Los domingos y festivos casi un 20 % de la flota no presta servicio. Entre los taxis que están operativos, la jornada media es de 10,56 h. La duración de la jornada predominante es de 9-12 h (42,19 %), aunque para el 27,24% las jornadas son más largas. Por el contrario, el 11,30% presta servicio entre 1-8 horas.

Figura 4.17 Horas de servicio del taxi



La figura 4.18 presenta el grado de satisfacción con los periodos de descanso obligatorio, en una escala del 1 (muy insatisfecho) a 7 (muy satisfecho). En general, el nivel de satisfacción es alto: la mitad de los encuestados (49,50%) la califican con 6 (23,26%) o 7 (26,25%) puntos en la escala indicada. Las puntuaciones por debajo del valor central (4) indicativas de cierto grado de insatisfacción representan solo el 25,91% de los participantes. La puntuación media de la satisfacción con los periodos de descanso obligatorio es de 5,48 puntos en una escala de 1 a 7. No obstante, se observan diferencias entre los tres colectivos del sector, de manera que los asalariados serían los más satisfechos con los descansos obligatorios, seguidos de los autónomos colaboradores y, por último, los titulares de licencias o licenciarios.

Figura 4.18 Satisfacción con los periodos de descanso obligatorio

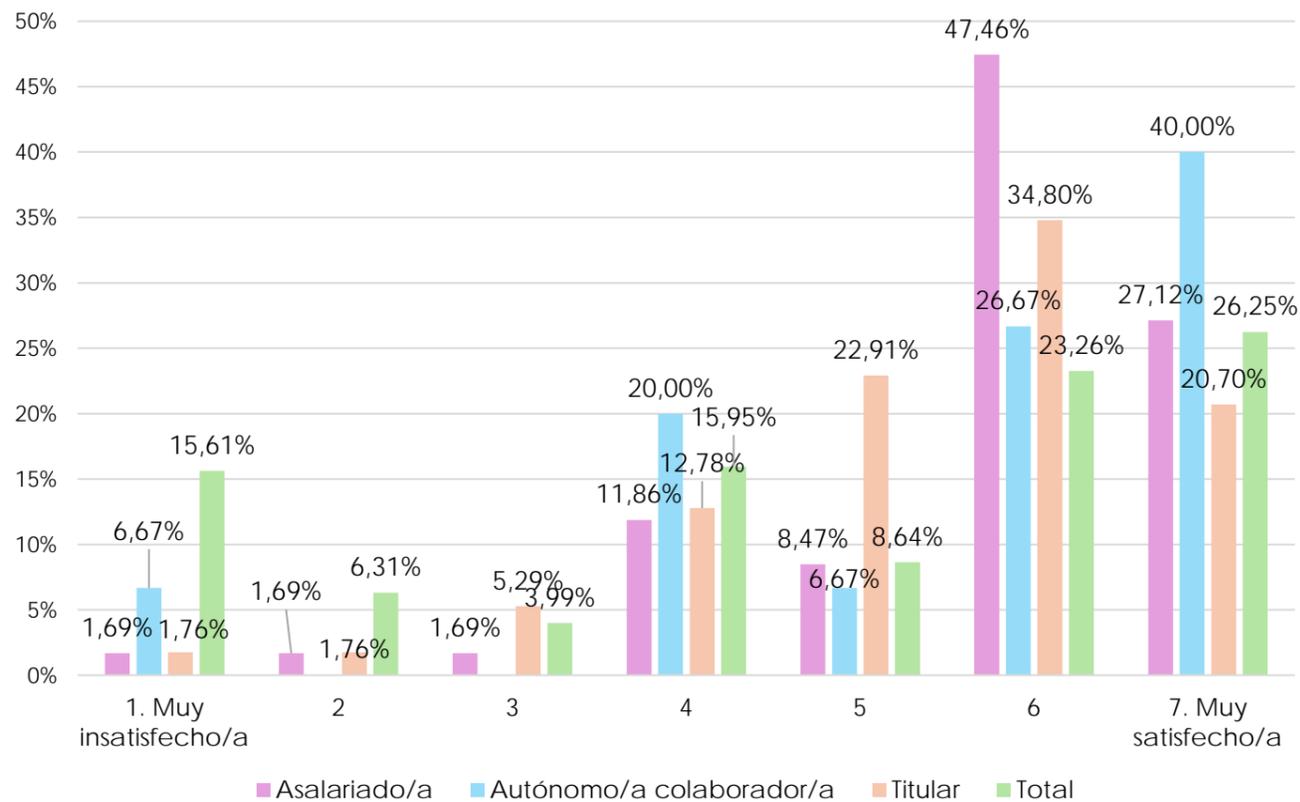
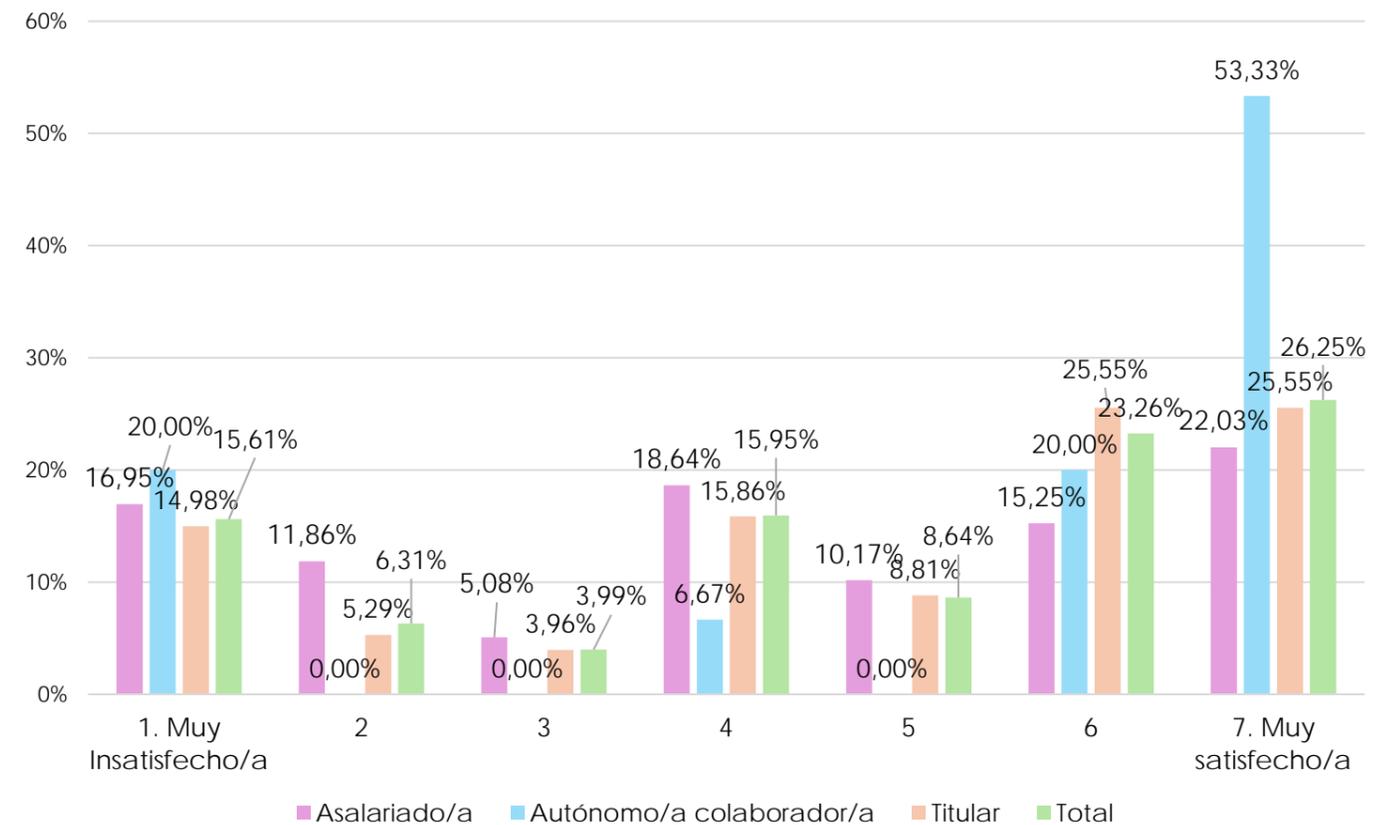


Figura 4.19 Grado de acuerdo con excepciones al descanso obligatorio



En relación con estos periodos, los participantes están mayoritariamente de acuerdo (58,13%) con la excepción del descanso obligatorio que se decreta en determinados periodos del año, para atender el incremento de la demanda temporal. La figura 4.19 presenta el grado de acuerdo con la medida en una escala de 1 (nada de acuerdo) a 7 (totalmente de acuerdo). Los porcentajes más altos se registran en las puntuaciones de 7 (26,25%) y 6 (23,26%). No obstante, uno de cada cuatro participantes no está de acuerdo con la excepción de los descansos. Las puntuaciones que representan niveles de desacuerdo (1, 2 y 3) recogen el 25,91%. Esto sugiere una diversidad de opiniones entre los profesionales del taxi en Málaga con respecto a las excepciones al descanso obligatorio. La media, en este caso, es de 4,70 puntos en una escala de 1 a 7. Por colectivo, se aprecian diferencias en el nivel de acuerdo con las excepciones a los periodos de descanso obligatorio. Concretamente, los mayores niveles de conformidad se registran entre los autónomos colaboradores, mientras que el mayor desacuerdo se aprecia entre los asalariados.

Paradójicamente, el grado de acuerdo con la medida no se traslada en los mismos términos a la proporción de vehículos disponibles esos días. Como muestra la figura 4.20 solo el 27,91% de los vehículos presta servicio siempre o casi siempre durante la excepción del descanso obligatorio. El 36,21% manifiesta que trabaja en esos periodos solo “a veces”, mientras que el 35,88% no lo hace nunca o casi nunca. Esto indica que trabajar en días de excepción del descanso obligatorio no es una práctica sistemática en el sector, ni siquiera entre aquellos que apoyan la medida. Según colectivo se aprecian también ligeras diferencias: la mayor proporción de los que no trabajan nunca o casi nunca se registra entre los titulares (37,45%), seguidos de los autónomos colaboradores (33,33%) y, por último, los asalariados (30,51%).

Figura 4.20 Trabajo en días de excepción al descanso obligatorio

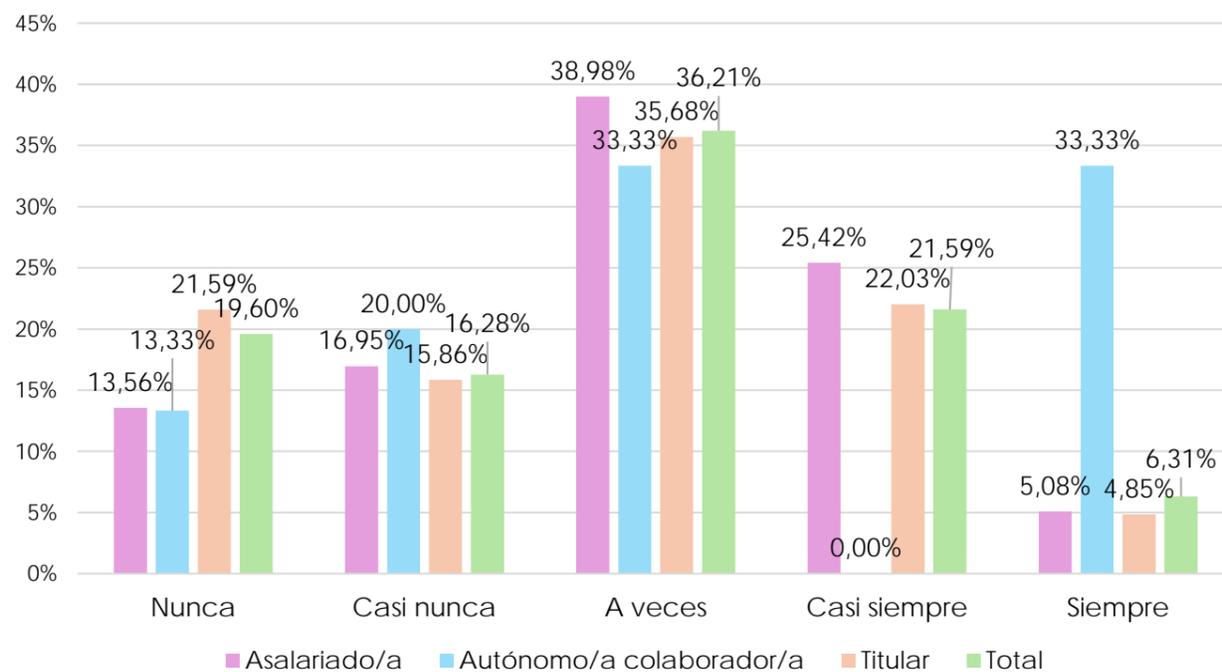
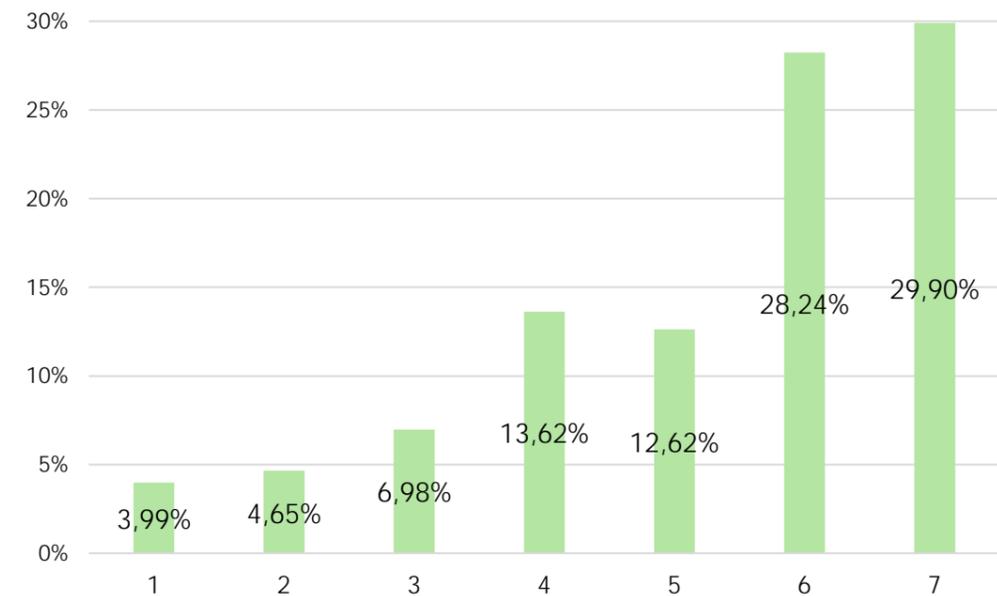


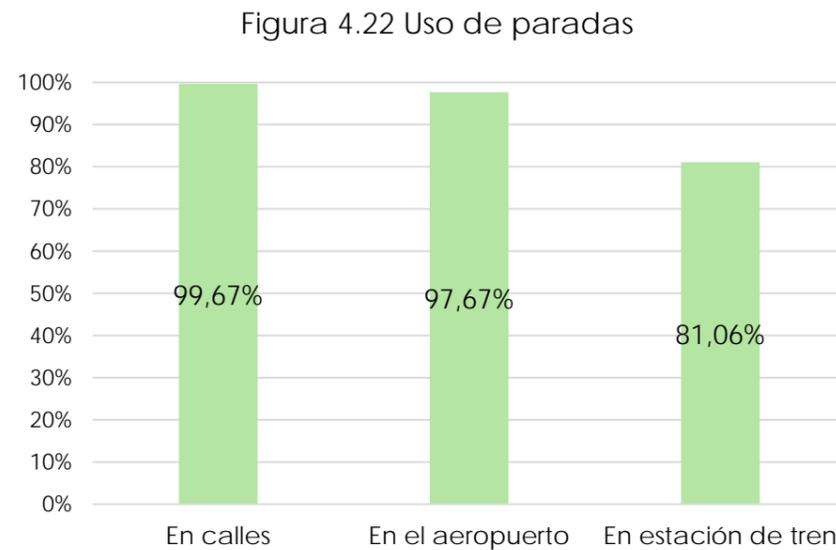
Figura 4.21 Satisfacción con equilibrio entre vida laboral y personal



En general, el nivel de satisfacción con el equilibrio entre la vida laboral y personal de los trabajadores del sector del taxi es alto (figura 4.21). En una escala de 1 (nada satisfecho) a 7 (muy satisfecho), más del 58% valora su satisfacción con 6 o 7 puntos, proporción que supera el 70% si se incluye el valor 5. Por el contrario, solo el 15,62% de los participantes manifestaron cierto grado de insatisfacción (puntuaciones 1, 2 y 3). La puntuación media es de 5,31 puntos en la escala de 1 a 7. Todo lo anterior sugiere que una amplia mayoría de los profesionales del taxi de Málaga manifiestan un equilibrio satisfactorio entre su trabajo y su vida personal.

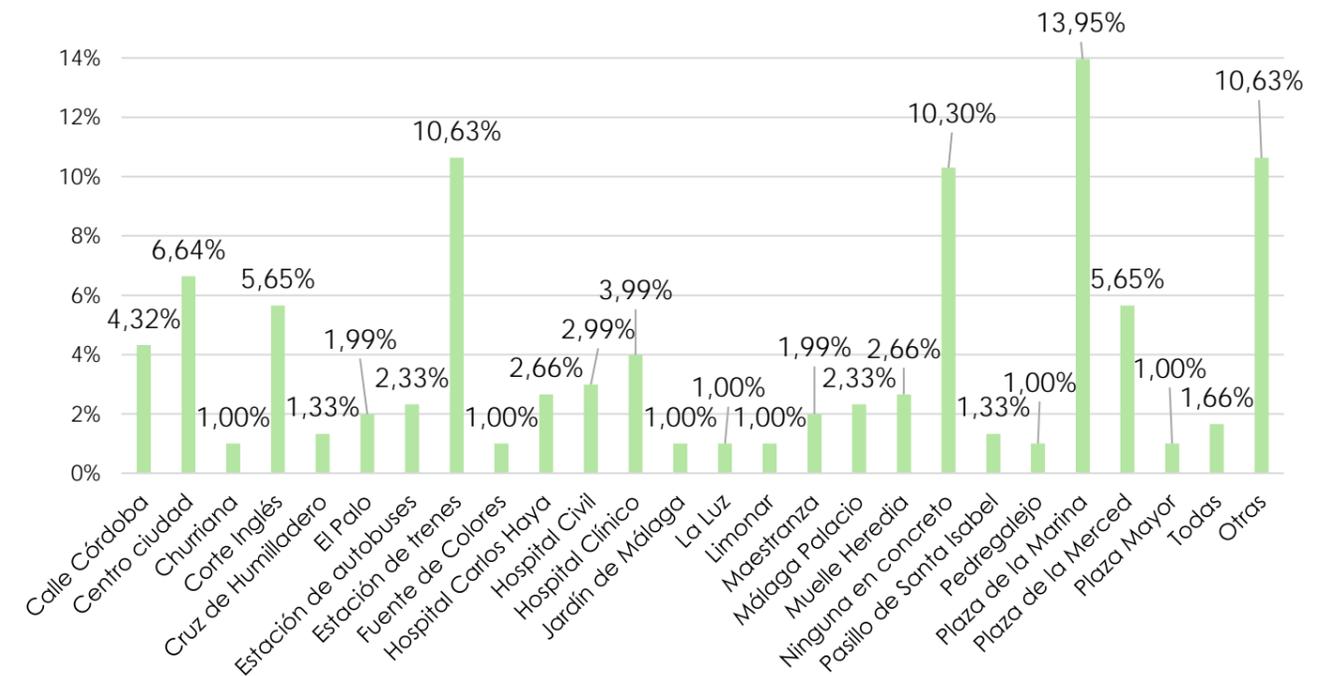
4.3. Uso de paradas y nuevas tecnologías para la prestación del servicio

Como muestra la figura 4.22, casi la totalidad de los encuestados opera en las paradas ubicadas en las calles de la ciudad (99,67%) y en el Aeropuerto Pablo Ruiz Picasso (97,67%). La proporción de aquellos que también suelen prestar servicio en la parada de la Estación María Zambrano es ligeramente inferior, aunque también elevada (81,06%).



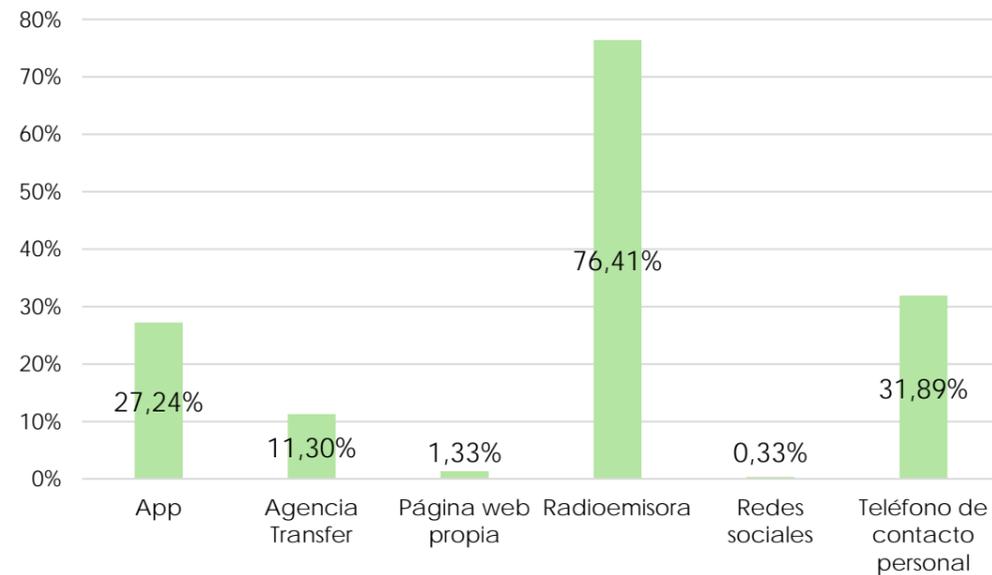
La figura 4.23 detalla las paradas más frecuentadas por los participantes, entre las que destaca la parada de Plaza de la Marina (13,95%), seguida por la Estación de trenes (10,63%) y Plaza de la Merced (5,65%). Igualmente, muchos conductores emplean otras paradas de la zona Centro, como El Corte Inglés (5,65%), Calle Córdoba (4,32%), o zona Centro en general (6,64%). También el 9,70% usa principalmente paradas ubicadas en zonas hospitalarias. Además, se observa un alto porcentaje que no usa ninguna parada de manera frecuente (10,30%). En contraste, pocos conductores indicaron como paradas más frecuentes aquellas ubicadas en barrios o distritos alejados de la zona Centro como Churriana (1%), Fuente de Colores (1%) o el Limonar (1%), entre otros. Estos datos resaltan la existencia de puntos de alta oferta de taxis, principalmente nodos de transporte y zonas céntricas, frente a una menor presencia los barrios y zonas periféricas de la ciudad,

Figura 4.23 Parada más frecuentada



Los datos presentados en la figura 4.24 ilustran el uso de diferentes servicios de apoyo como canales de contacto con los clientes. Entre ellos, la radioemisora es el servicio utilizado por una mayor proporción de encuestados (76,41%). Le siguen el teléfono de contacto personal (31,89%) y la aplicación móvil (27,24%). La agencia o transfer (11,30%), la página web propia (1,33%) y las redes sociales (0,33%) son utilizadas por un reducido número de participantes.

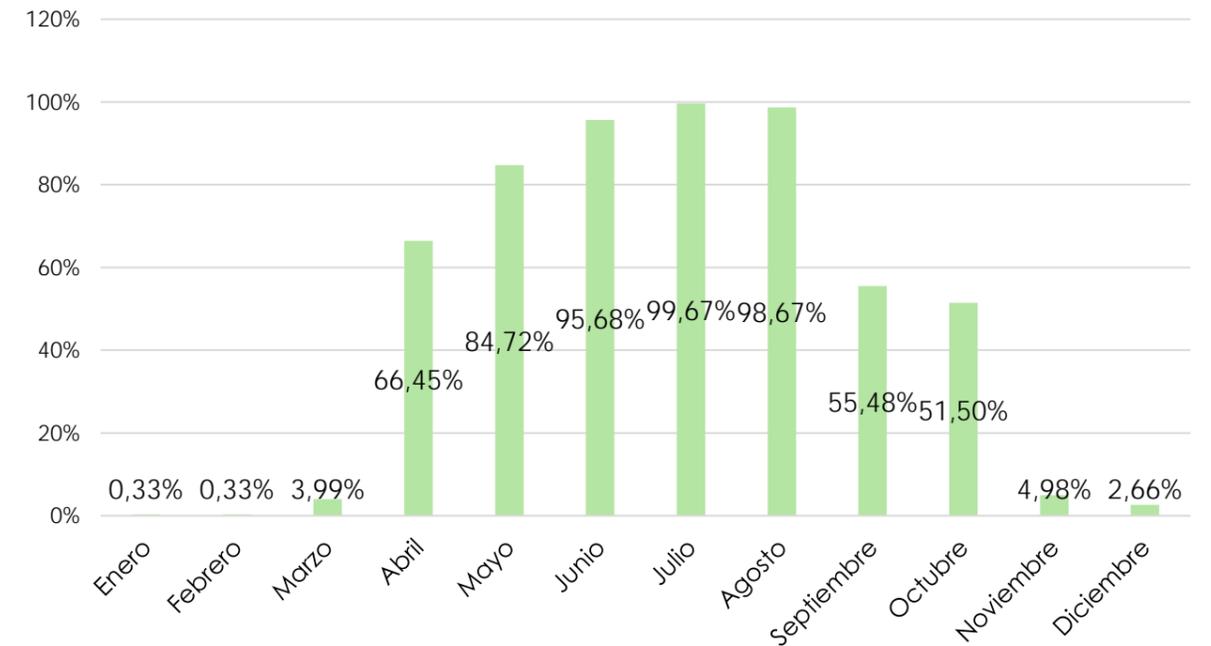
Figura 4.24 Canales de contacto con los clientes



4.4. Servicios en temporada alta y baja

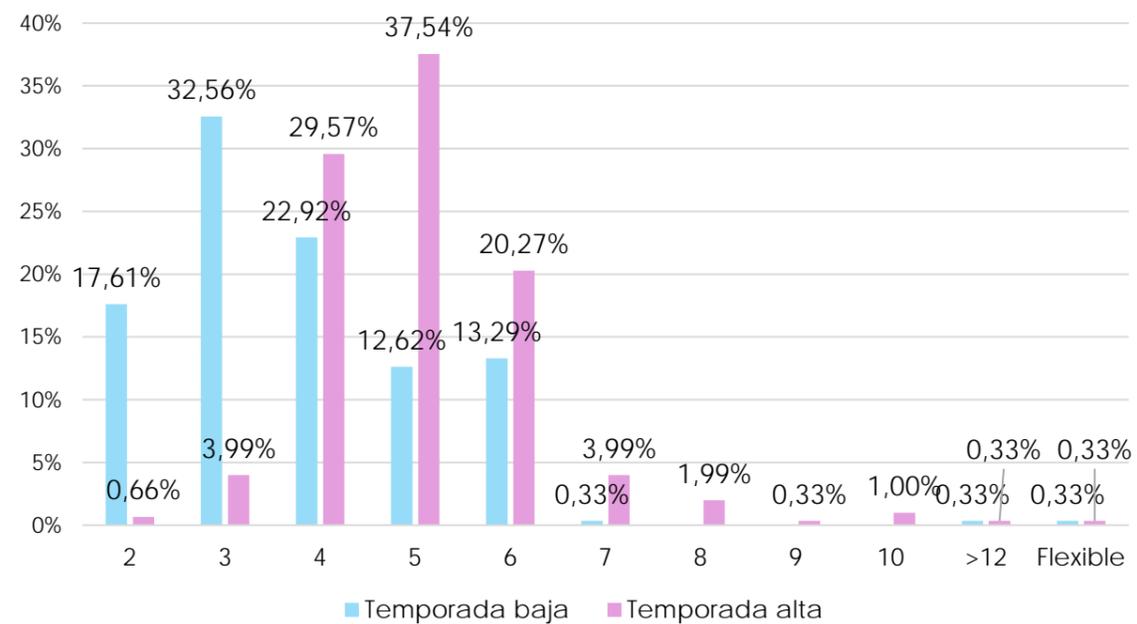
La figura 4.25 muestra los meses considerados temporada alta por los profesionales del taxi en Málaga. Prácticamente la totalidad de los encuestados destacan como temporada alta los tres meses de la época estival: junio, julio y agosto. No obstante, más de ocho de cada diez también incluyen el mes de mayo y seis de cada diez abril. Adicionalmente, en los últimos años se ha venido observando un incremento de visitantes en los primeros meses del otoño, lo que podría explicar que septiembre y octubre se consideren temporada alta para más de la mitad de los encuestados. Por lo tanto, podría considerarse que la temporada alta se prolonga de abril a octubre, con una mayor incidencia en los meses de verano.

Figura 4.25 Meses considerados de temporada alta



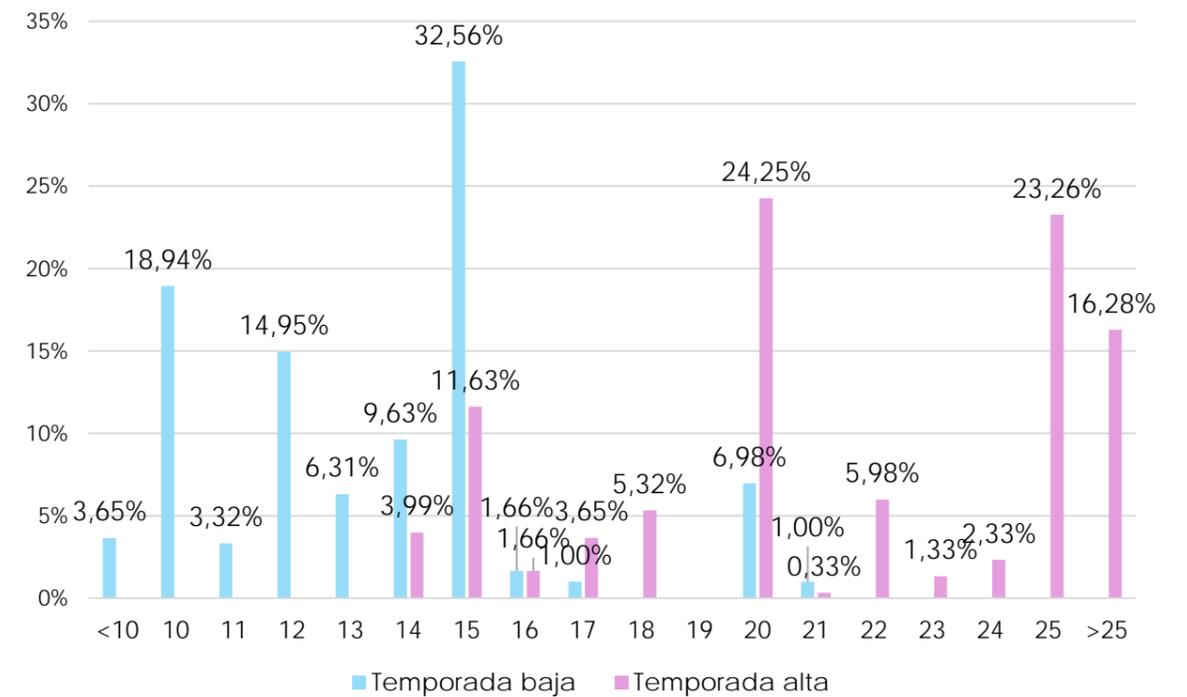
En temporada baja, la mitad de los participantes reporta una media de ocupación de 2 (17,61%) o 3 (32,56%) horas al día, y la otra mitad 4 o más horas. En cambio, en temporada alta el 95,35% manifiesta estar ocupado con clientes 4 o más horas, siendo lo más frecuente 5 horas (37,54%). Por lo tanto, en comparación con la temporada baja, en alta se observa un incremento notable del número medio de horas ocupado con clientes (figura 4.26). La media de horas con clientes en temporada baja es 3,80 y en temporada alta 5,12 h.

Figura 4.26 Media de horas con clientes en temporada baja y alta



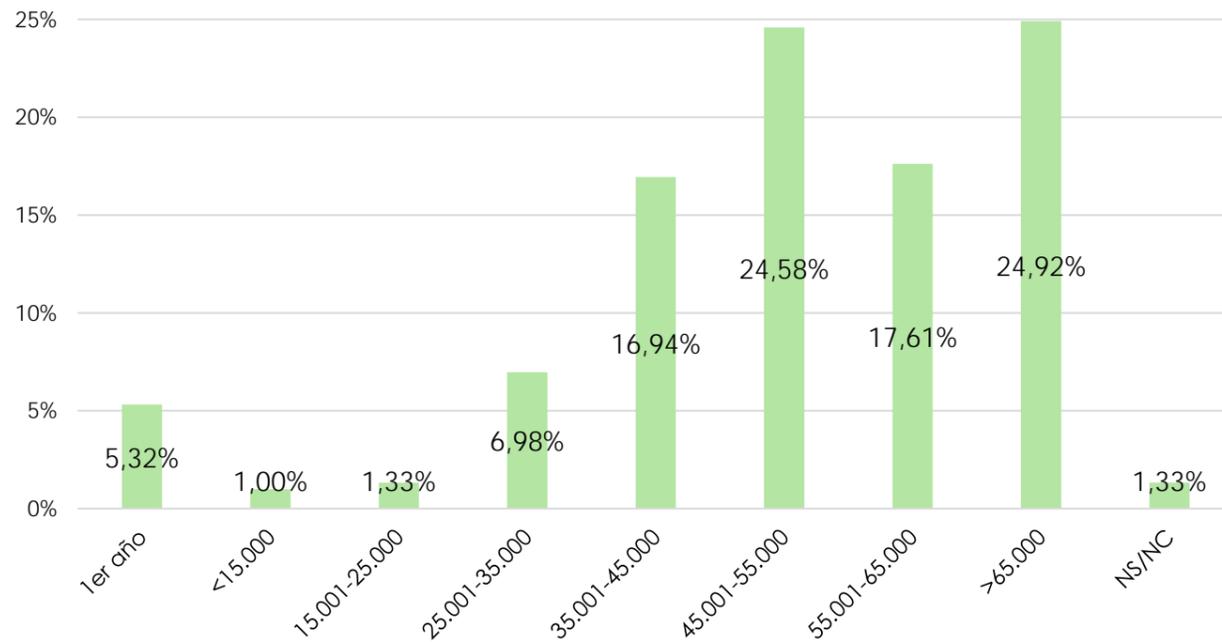
La diferencia en el volumen de trabajo entre temporada alta y baja se aprecia también en el número medio de carreras o servicios diarios (figura 4.27). Más de la mitad de la flota (56,8%) realiza hasta 14 servicios al día y solo el 10,64% realiza más de 15. En cambio, en temporada alta el 84,38% de los vehículos realiza más de 15 servicios y casi el 40% realizan 25 o más servicios. La media de carreras en temporada baja es 13,47 y en temporada alta 21,87.

Figura 4.27 Media de servicios realizados cada día en temporada baja y alta



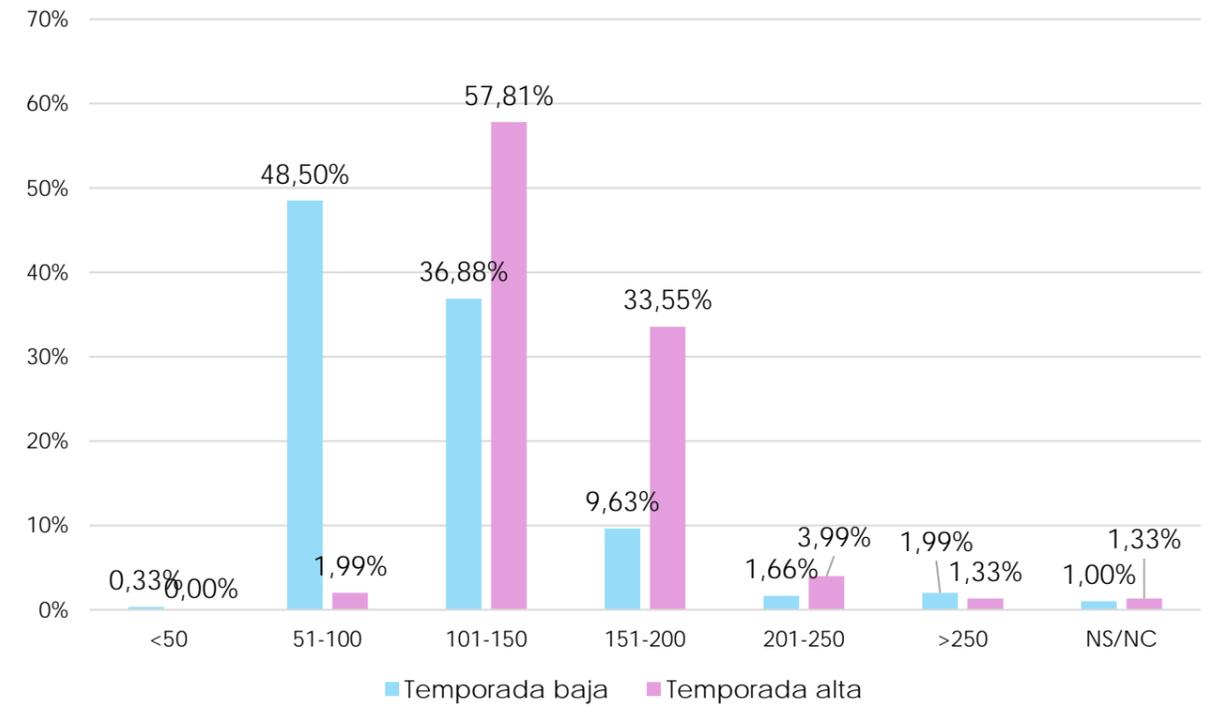
Otro indicador de la actividad de los taxis es el número de kilómetros recorridos. La figura 4.28 muestra la distribución de los participantes según los km recorridos en 2024. Más de la mitad de los participantes (56,15%) manifestó haber recorrido menos de 55.001 km, mientras que uno de cada cuatro (24,92%) recorrió más de 65.000 km. Por lo tanto, se observan grandes diferencias entre los km recorridos por los diferentes vehículos. La media de 2024 es de 58.446,9 km.

Figura 4.28 Kilómetros en 2024



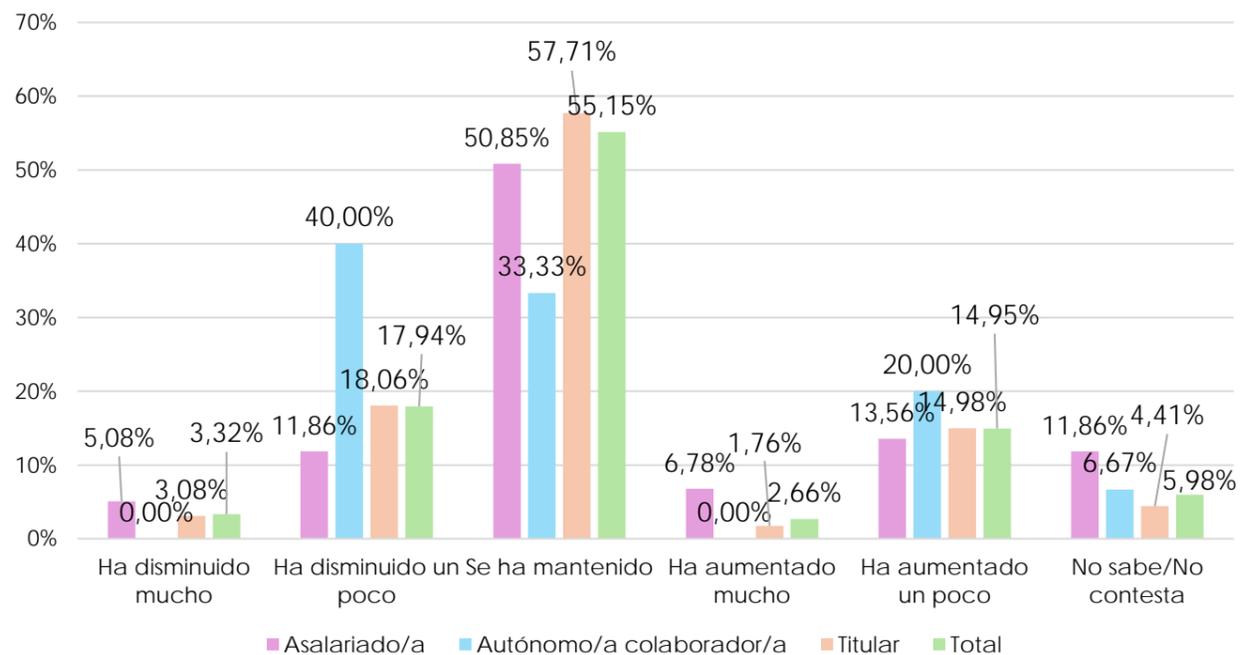
La figura 4.29 presenta las importantes diferencias manifestadas en las distancias medias recorridas a diario, según temporada alta o baja. Así, en temporada baja la muestra de participantes se distribuye casi por igual en dos partes entre los que recorren a diario menos y más de 100 km: el 46,51% recorre hasta 100 km y el 50,16% más de 100 km, si bien solo el 3,65% supera los 200 km. En temporada alta los taxis recorren significativamente más km que en temporada baja. Solo el 1,99% manifestó recorrer hasta 100 Km, mientras que el 57,81% hizo de 101 a 200 km y el 38,87% más de 200 km. La distancia media diaria recorrida en temporada baja es 126,42 km y en alta 212,98 km, un 68,47% más.

Figura 4.29 Media de kilómetros diarios en temporada baja y alta



Por último, respecto a la evolución del tiempo de ocupación del vehículo (figura 4.30), la mayoría de los encuestados (55,15%) manifiesta que durante el último año (2024) ha sido similar a la registrada el año anterior (2023). Un 21,26% sostiene que ha disminuido y un 17,61% que ha aumentado. De esta forma, el porcentaje de quienes consideran que se ha reducido es ligeramente superior a la de quienes consideran que ha aumentado. La opinión entre los tres colectivos presenta ciertas diferencias; así, mientras que los autónomos colaboradores muestran una opinión más negativa en la evolución del tiempo de actividad, los titulares y los asalariados manifiestan mayoritariamente que se ha mantenido.

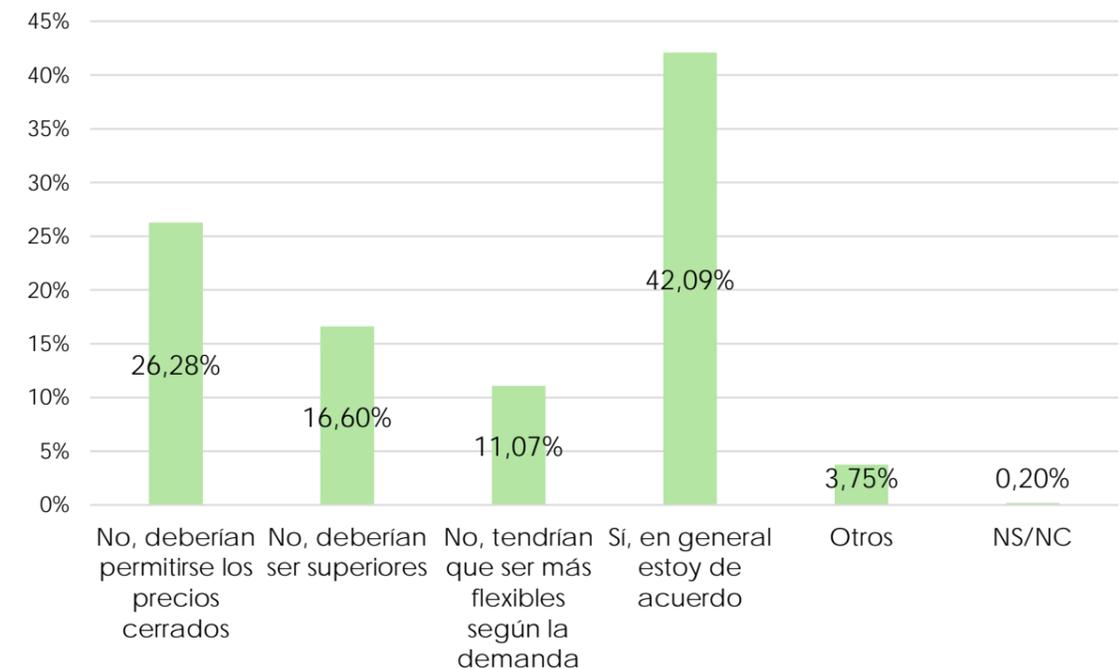
Figura 4.30 Evolución del tiempo de ocupación del vehículo (2023-2024)



4.5. Precios y recaudación

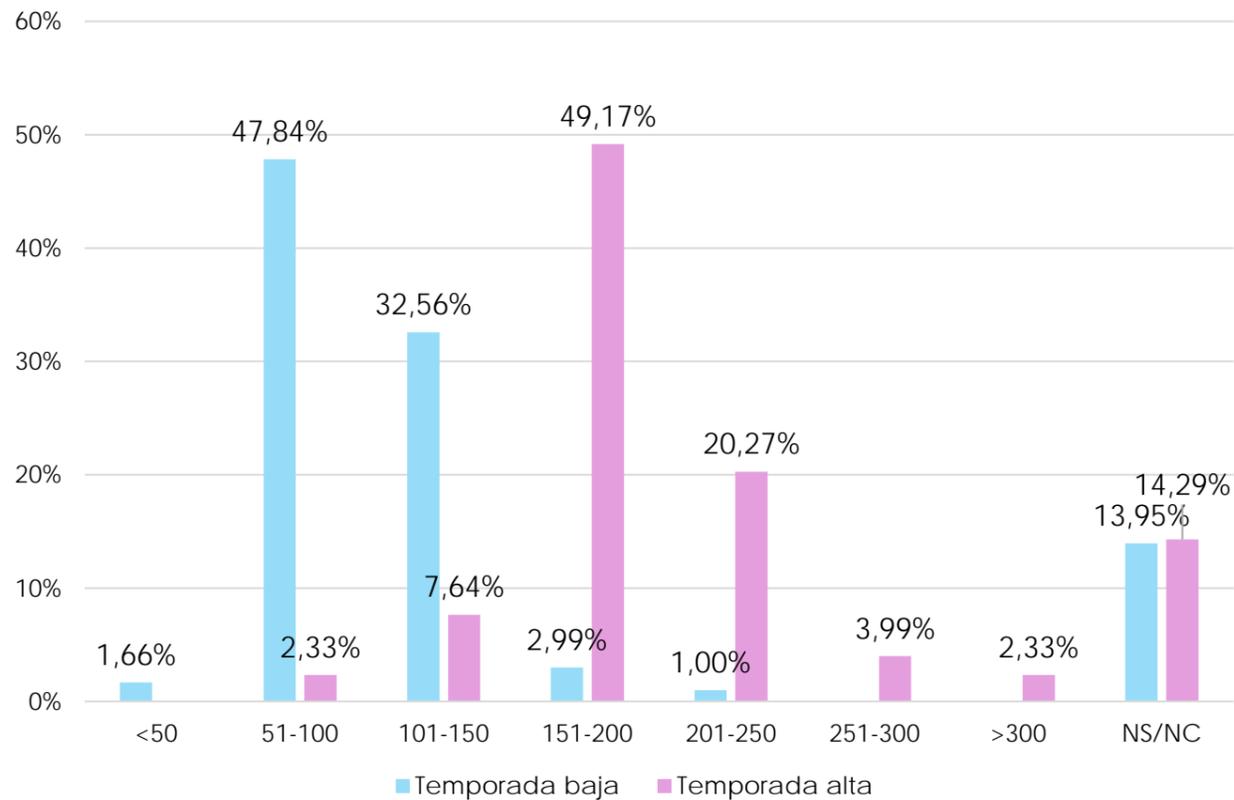
El 53,95% de los encuestados no están de acuerdo con el actual sistema de fijación de precios (figura 4.31): el 26,28% considera que habría que permitir precios cerrados, el 16,60% que tendrían que ser precios más altos y el 11,07% que deberían de ser precios flexibles según demanda; es decir, una parte importante del colectivo aboga por un sistema de fijación de precios similar al aplicado por las VTC. No obstante, uno de cada cuatro encuestados (42,09%) sí está de acuerdo con el actual sistema de fijación de precios.

Figura 4.31 Sistema actual de fijación de precios



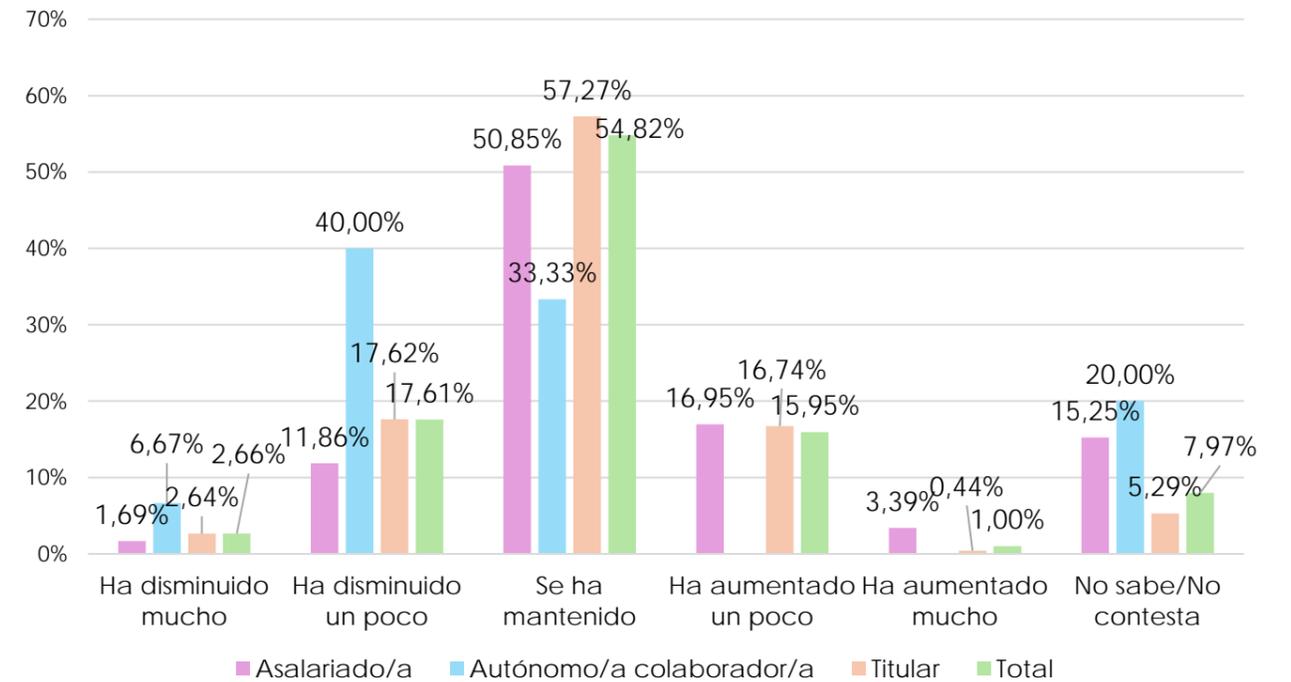
Para la mitad de los participantes (49,5%) la recaudación de un día típico en temporada baja es inferior a los 101 euros, para uno de cada tres (32,56%) está entre 101-150 euros y solo para un 4% es superior a esa cantidad (figura 4.32). En temporada alta los ingresos aumentan considerablemente. El 49,17% manifiesta recaudar entre 151 y 200 euros (49,17%) y uno de cada cuatro (26,59%) supera los 200 euros diarios. La recaudación media en temporada baja sería 108 euros y 193 euros en temporada alta.

Figura 4.32 Recaudación en un día temporada baja y alta



Al comparar la recaudación del último año (2024) con la del año anterior (2023) (figura 4.33), la mayoría de los encuestados (54,82%) manifiesta que su recaudación se ha mantenido igual. Un 16,95% considera que ha aumentado un poco o mucho. En el extremo opuesto, el 20,27% señala que ha disminuido un poco o mucho. Considerando los tres colectivos, son los autónomos colaboradores quienes manifiestan en mayor proporción que la recaudación ha disminuido un poco o mucho (46,67%), mientras que los asalariados son los ligeramente en mayor medida manifiestan que la recaudación ha aumentado. La opinión de los titulares es prácticamente la misma que la media de los tres colectivos.

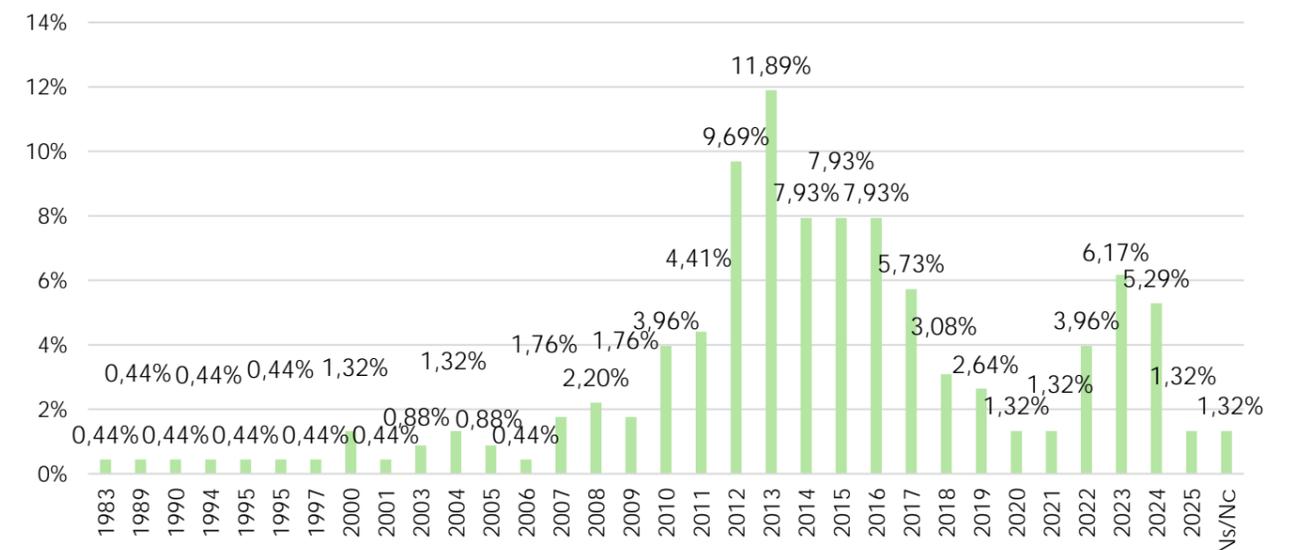
Figura 4.33 Evolución de la recaudación anual (2023-2024)



4.6. Titulares de licencias

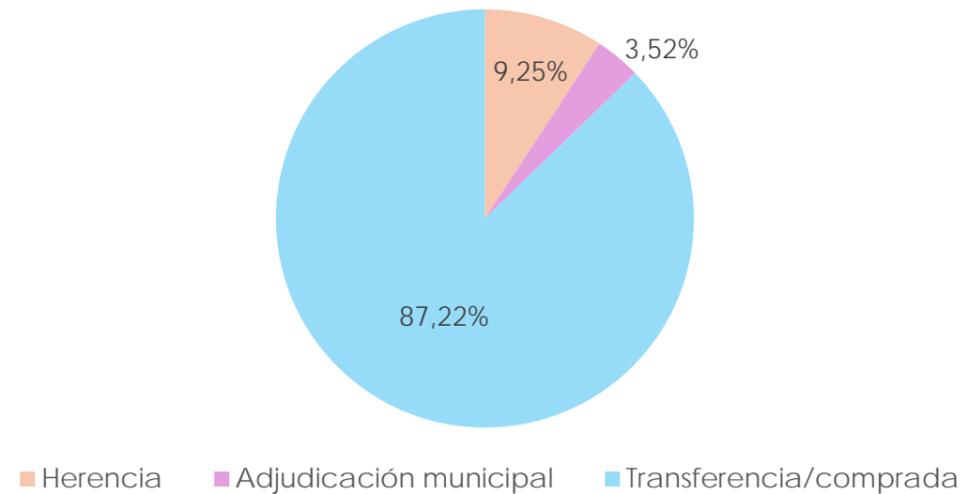
El 18,06% de los titulares adquirieron las licencias en los últimos 5 años, el 62,55% entre 6 y 15 años, y el 18,04% hace más de 15 años (figura 4.34). La antigüedad media como titular se sitúa en 16,7 años, aunque el valor de la mediana es 11 años.

Figura 4.34 Año de obtención de la licencia



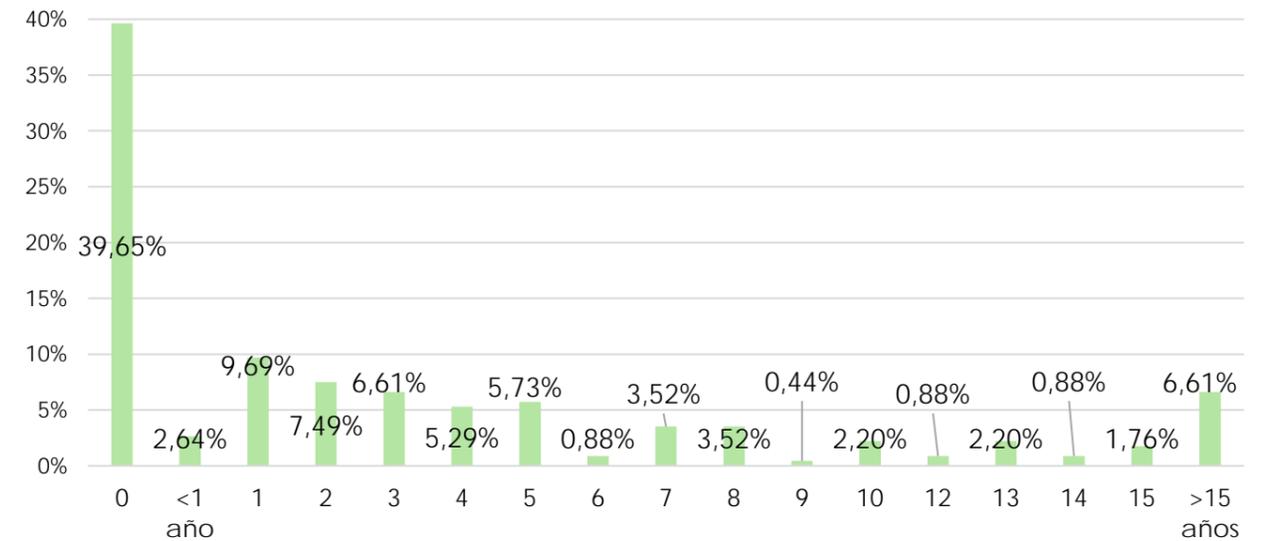
La vía declarada más común para obtener la licencia fue mediante transferencia/compra (87,22%) (figura 4.35). Le sigue la herencia (9,25%) y, en menor medida, por adjudicación municipal (3,52%). Esto indica que la adquisición de licencias a través de la compra o transferencia es la modalidad predominante en el sector del taxi de Málaga.

Figura 4.35 Forma de obtención de la licencia



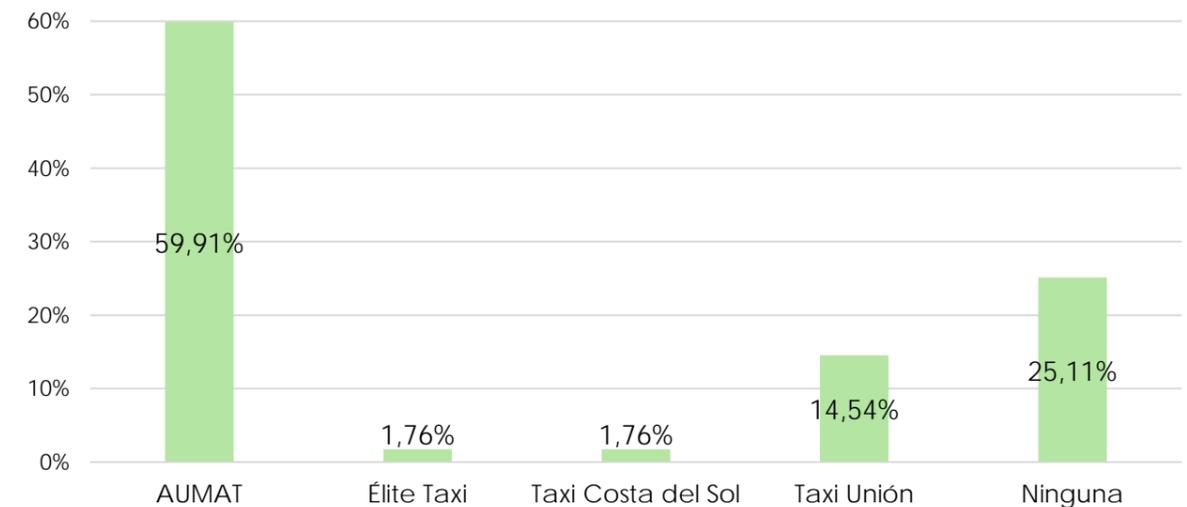
A continuación, la figura 4.36 muestra el número de años que los titulares trabajaron como asalariados o autónomos colaboradores antes de obtener la licencia. El 39,65% manifiesta que la consiguió sin trabajar previamente en el sector en Málaga. Entre quienes sí lo hicieron, el 12,33% estuvo un año o menos y uno de cada cuatro (26%) de dos a seis años. Por lo tanto, solo el 22% de los encuestados trabajó siete o más años antes de obtener la titularidad de una licencia.

Figura 4.36 Años de asalariado o autónomo antes de obtener la licencia



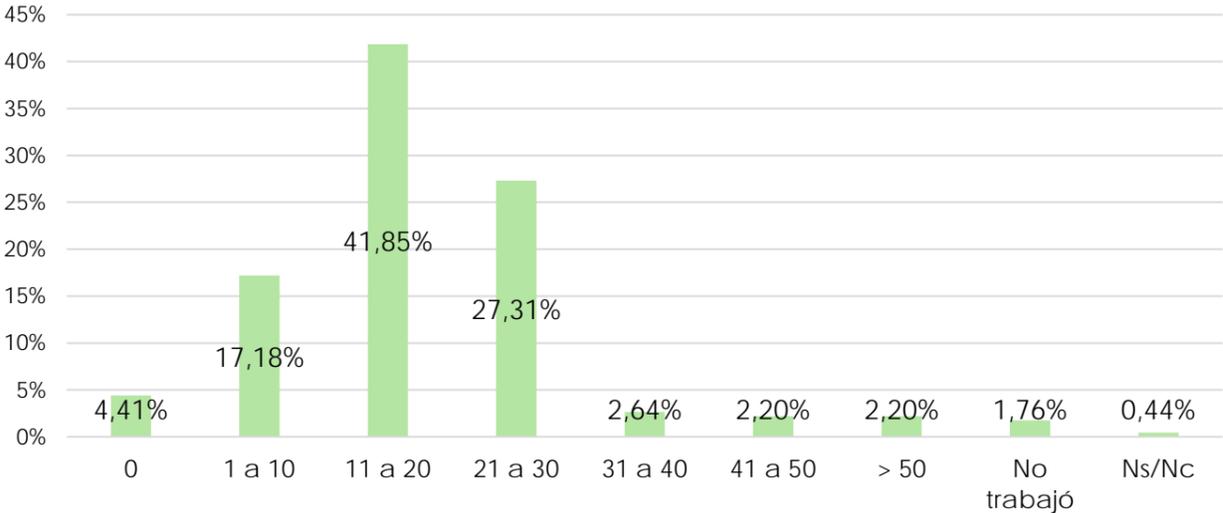
La gran mayoría de los encuestados pertenece a alguna asociación del sector (figura 4.37). El 59,91% declara pertenecer a AUMAT, el 14,54% a Taxi Unión y solo el 1,76% a Élite Taxi o a Taxi Costa del Sol. Uno de cada cuatro participantes no pertenece a ninguna asociación.

Figura 4.37 Pertenencia a asociaciones



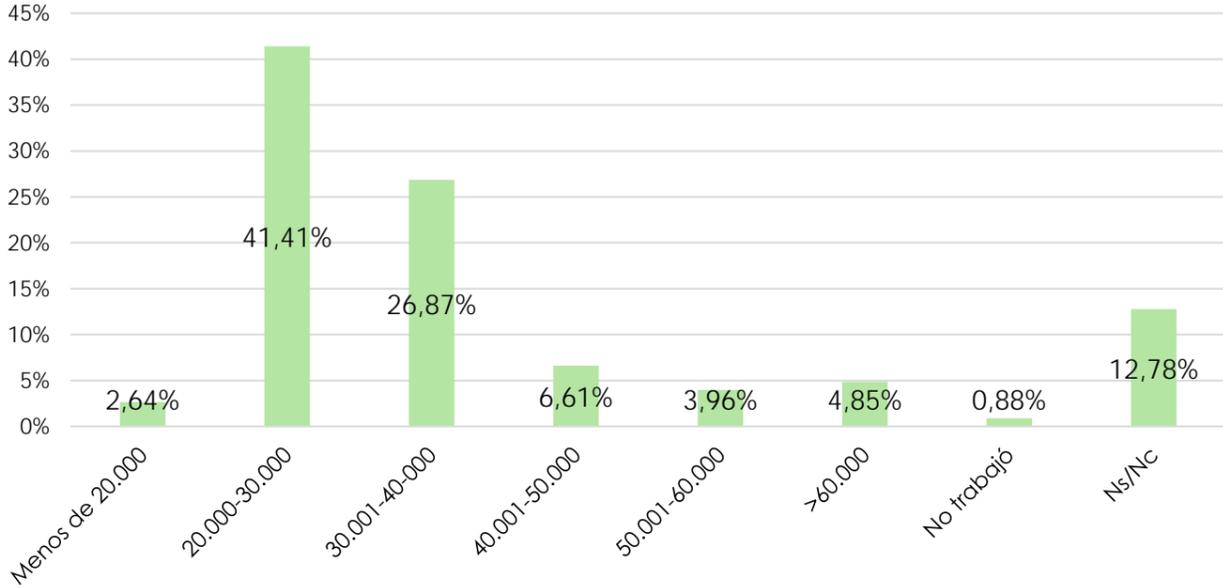
Entre los participantes, lo más frecuente es disfrutar entre 11-20 días de vacaciones al año (41,85%), o entre 21 y 30 días (27,31%) (figura 4.38). No obstante, un 17,18% tiene vacaciones más cortas (1-10 días) o incluso inexistentes (4,41%). En el extremo opuesto, el 7,04% manifestó disfrutar de más de 30 días de vacaciones al año. La media anual de vacaciones es de 20,31 días.

Figura 4.38 Días de vacaciones en 2024



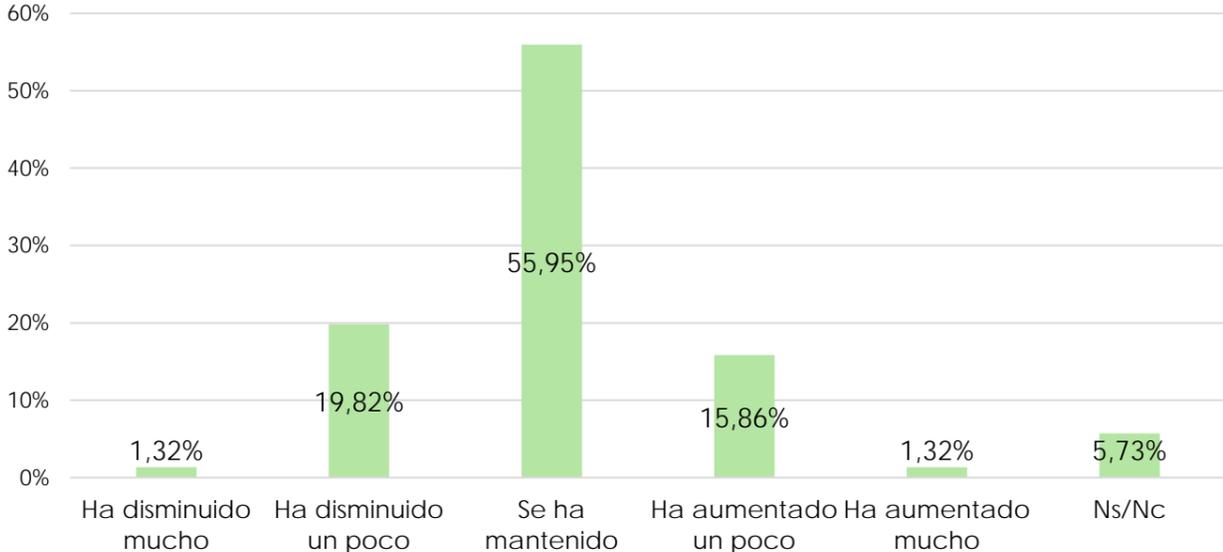
Los participantes manifiestan mayoritariamente unos ingresos medios entre 20.000 y 40.000 euros al año (figura 4.39). En concreto, el 41,41% de los titulares afirmó haber recibido en 2024 unos ingresos entre 20.001-30.000 euros y el 26,87% entre 30.001-40.000 euros. El 10,57% ingresó entre 40.001 y 60.000 euros, y el 4,85% superó esa cantidad. Solo el 2,64% obtuvo menos de 20.000 euros al año. La media de ingresos anuales es 37.147,96 euros.

Figura 4.39 Ingresos en 2024



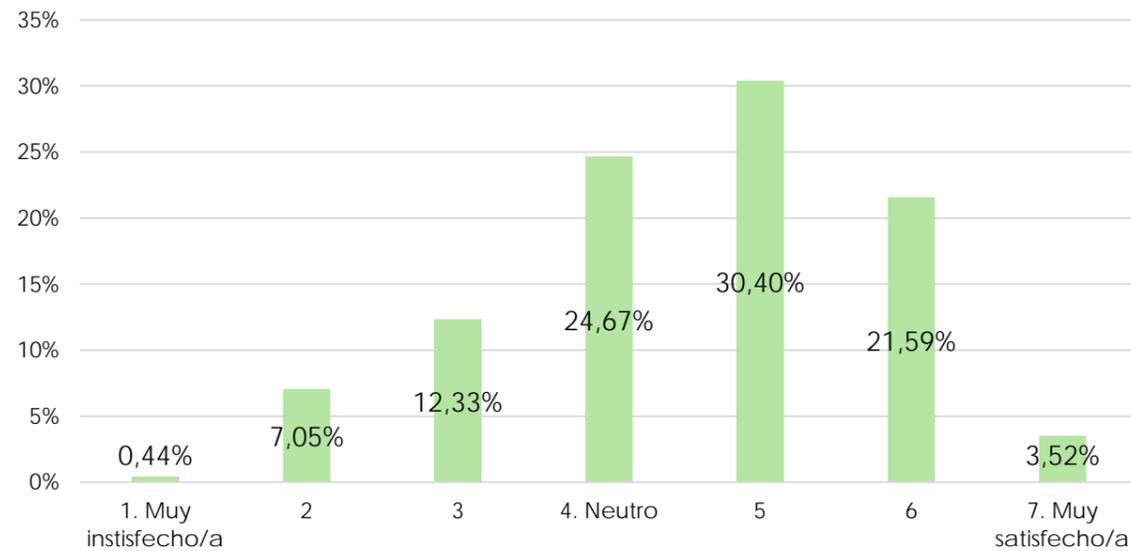
La mayoría de los encuestados (55,95%) considera que sus ingresos en 2024 han sido similares a los de 2023 (figura 4.40). El 17,18% considera que han aumentado y el 21,14% que ha disminuido.

Figura 4.40 Comparación ingresos (2023-2024)



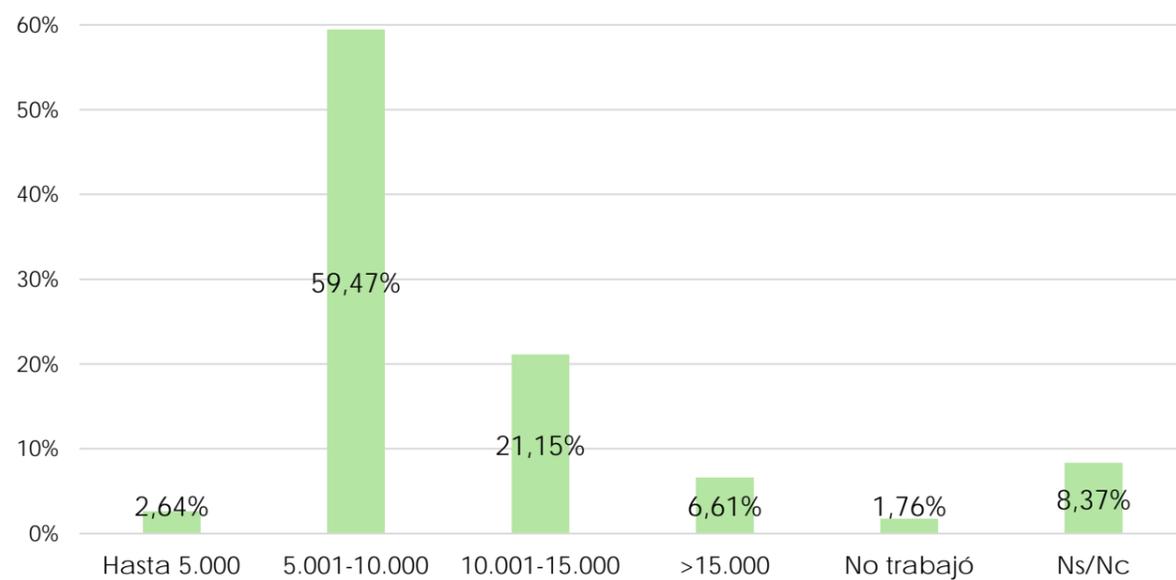
Como resultado, el 55,51% de los participantes está satisfecho (puntuaciones 5, 6 o 7) con los ingresos del último año, frente a un 19,82% que está insatisfecho (puntuaciones 1, 2 o 3) (figura 4.41). La media del nivel de satisfacción con los ingresos anuales de los taxistas alcanza una puntuación de 4,56 en una escala de 1 a 7.

Figura 4.41 Satisfacción con los ingresos anuales



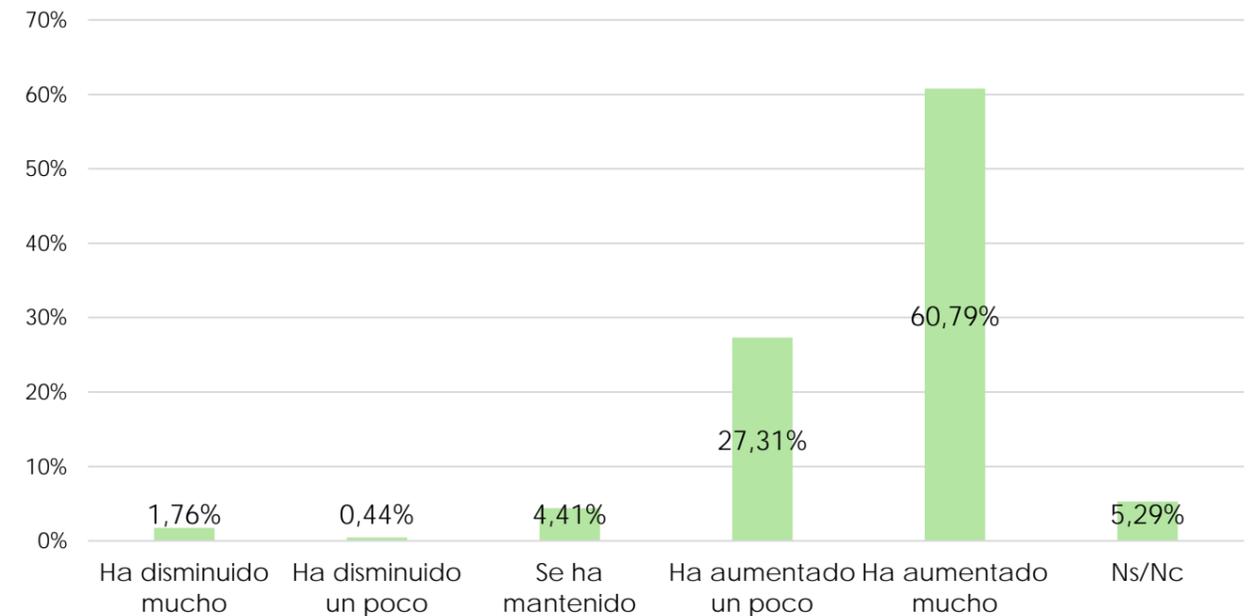
En lo que respecta a los gastos (figura 4.42), seis de cada diez titulares (59,47%) manifestó un importe entre 5.001 y 10.000 euros anuales, el 21,15% entre 10.001-15.000 euros y un 6,61% importes superiores. El gasto medio anual es 10.852,45 euros.

Figura 4.42 Gastos en 2024



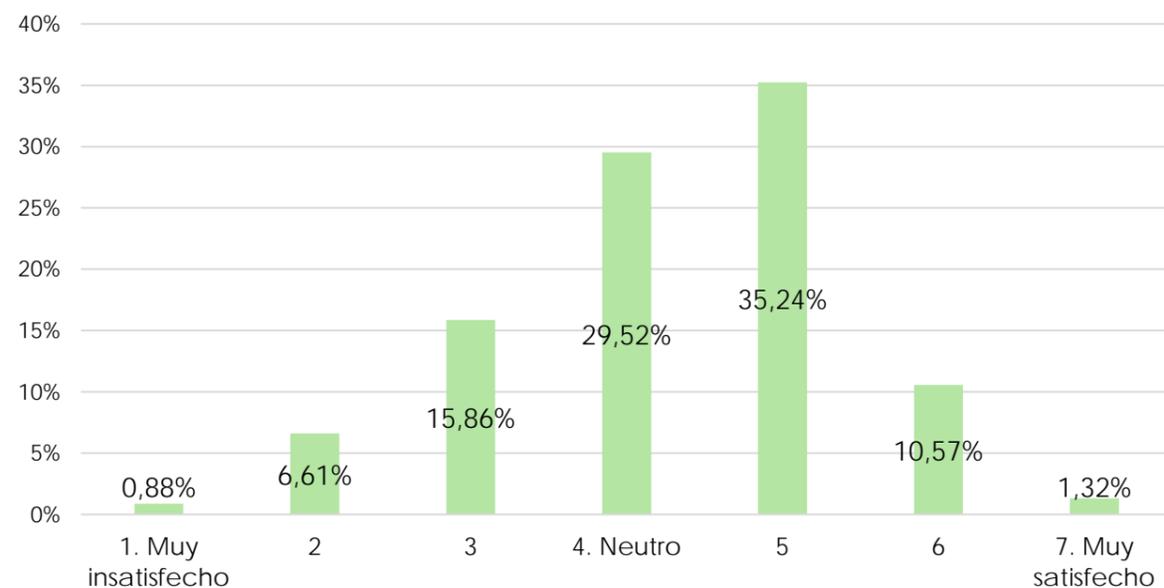
Casi el 90% de los encuestados consideran que durante el último año se han incrementado los gastos de la actividad (figura 4.43); así, el 27,31% afirma que han aumentado un poco y el 60,79% que han aumentado mucho. Solo el 4,41% sostiene que se han mantenido y el 2,20% que han disminuido.

Figura 4.43 Comparación gastos (2023-2024)



A pesar del incremento de los costes, casi la mitad de los participantes (47,13%) está satisfecho con los beneficios de la actividad, el 29,52% tiene una posición neutral o intermedia, y el 23,35% está insatisfecho (figura 4.44). La satisfacción media con los beneficios es de 4,29 puntos.

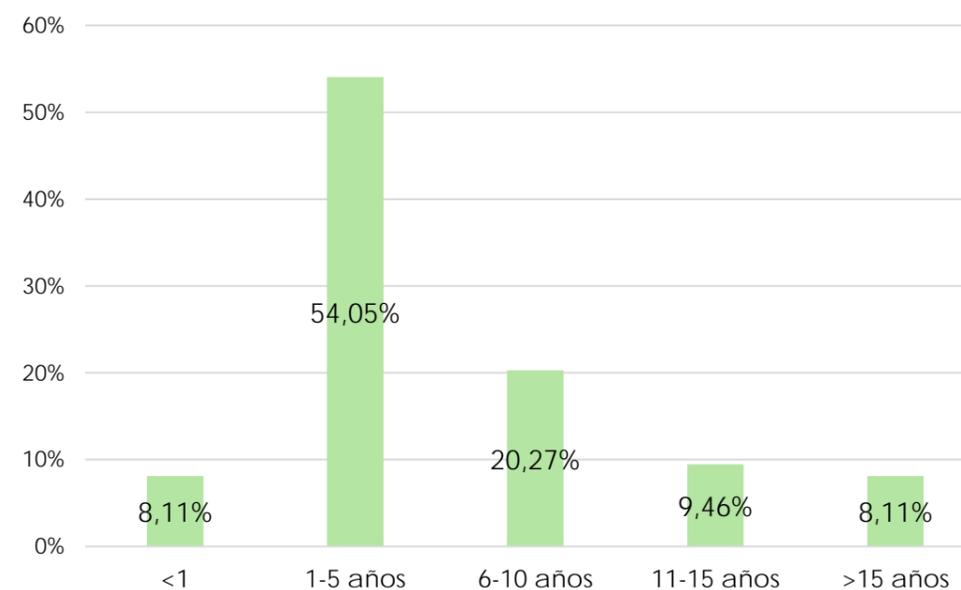
Figura 4.44 Satisfacción con beneficios



4.7. Asalariados y autónomos colaboradores

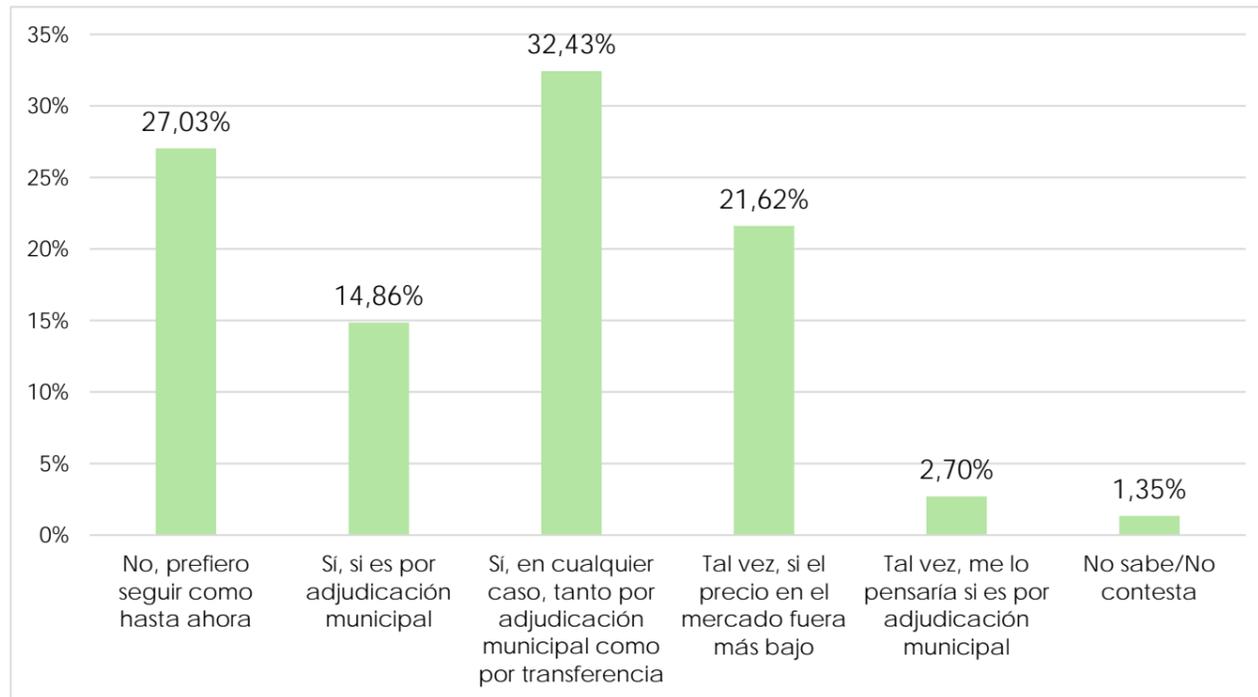
Como se ha comentado anteriormente, el 24,58% de los participantes de la muestra son asalariados o autónomos colaboradores. La figura 4.45 presenta los años de experiencia en este colectivo en Málaga. Más de la mitad del colectivo (54,05%) manifiesta de 1 a 5 años de experiencia, el 20,27% de 6 a 10 años, y el 17,57% más de 10 años.

Figura 4.45 Años de experiencia como asalariado y/o autónomo



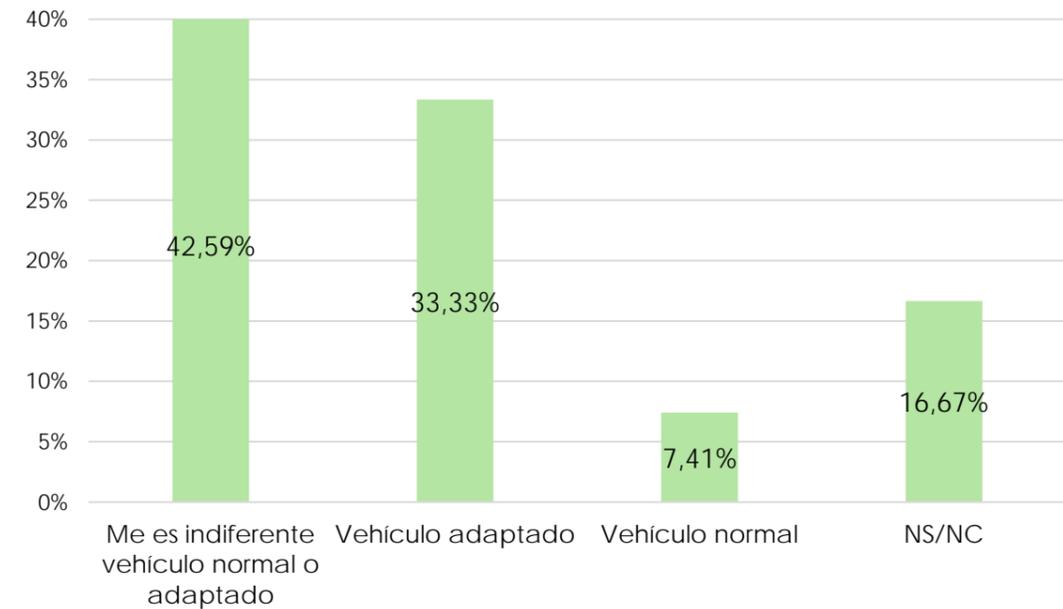
Una amplia mayoría de los encuestados de este colectivo (71,62%) están interesados en convertirse en titulares de una licencia de taxi en Málaga (figura 4.46). Uno de cada tres participantes está dispuesto tanto por adjudicación municipal como por transferencia a precios de mercado. El 21,62% la adquiriría en el mercado si los precios fuesen más bajos y el 17,56% solo si es por adjudicación municipal. El 27,03% no está interesado y prefiere seguir en el sector como hasta ahora.

Figura 4.46 Interés en la obtención de una licencia



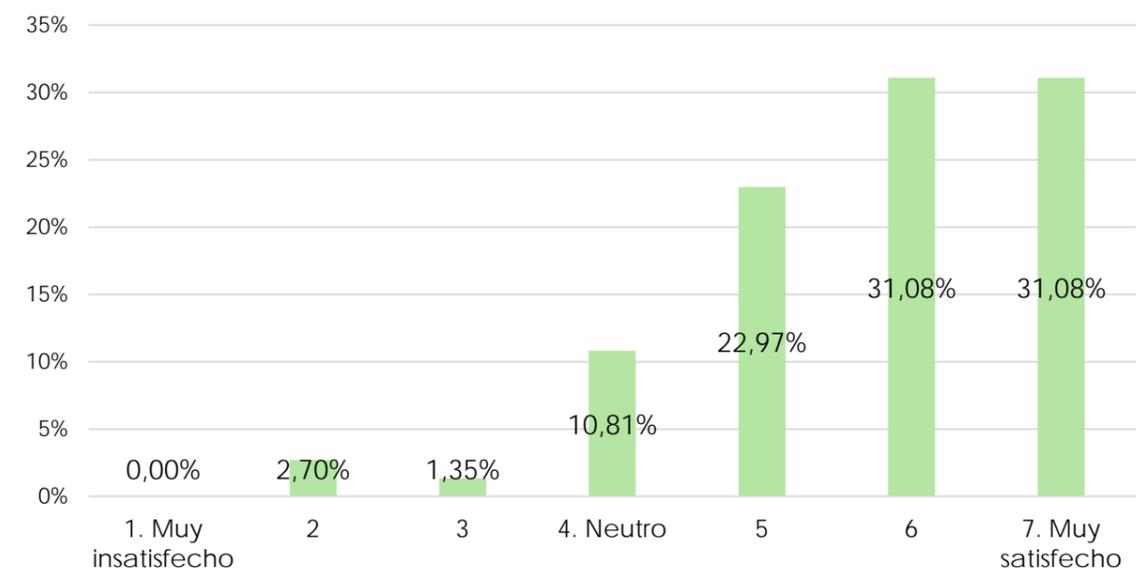
Entre aquellos que sí manifestaron que estaban interesados/as en obtener una licencia de taxi o no respondieron, el 42,59% es indiferente al tipo de licencia para vehículo, normal o adaptado; el 33,33% muestra interés por una licencia para vehículo adaptado y el 7,41% prefiere una licencia para vehículo normal (figura 4.47).

Figura 4.47 Tipo de licencia preferida



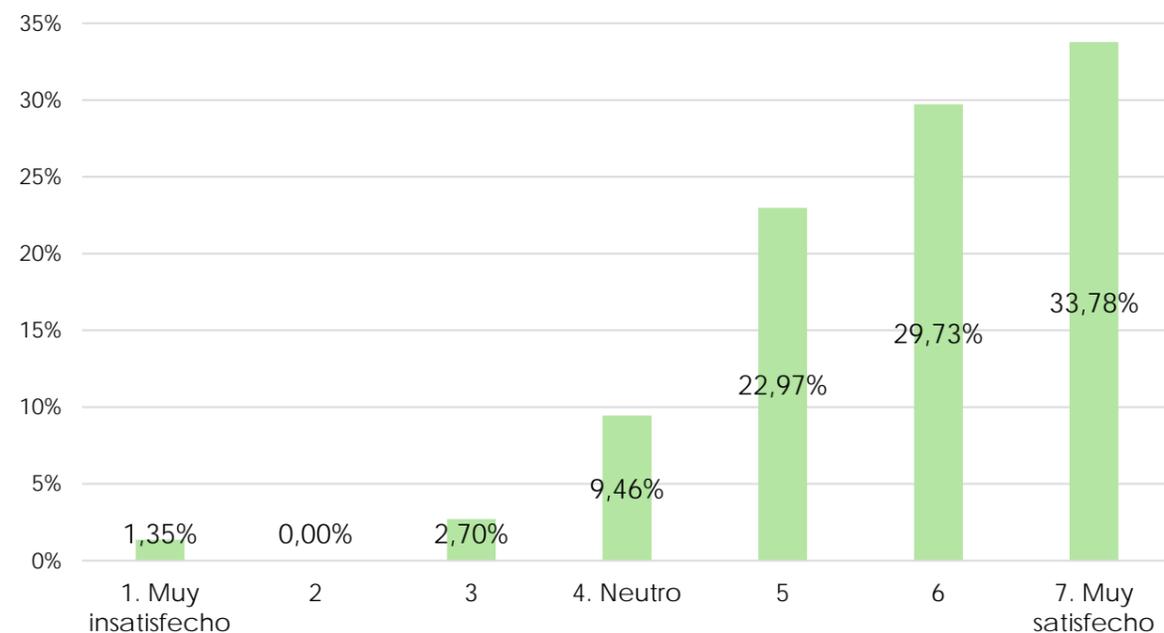
La figura 4.48 presenta el grado de satisfacción con los horarios de trabajo en una escala de 1 (muy insatisfecho) a 7 (muy satisfecho). En general, la gran mayoría de los encuestados están satisfechos con los horarios de trabajo (86,57% con puntuaciones de 5 a 7) y solo una pequeña minoría manifiesta insatisfacción (4,05% con puntuaciones de 1 a 3). Esto sugiere que la mayoría de los profesionales de este colectivo están satisfechos con sus horarios de trabajo. La satisfacción media alcanza los 5,72 puntos.

Figura 4.48 Satisfacción con los horarios de trabajo



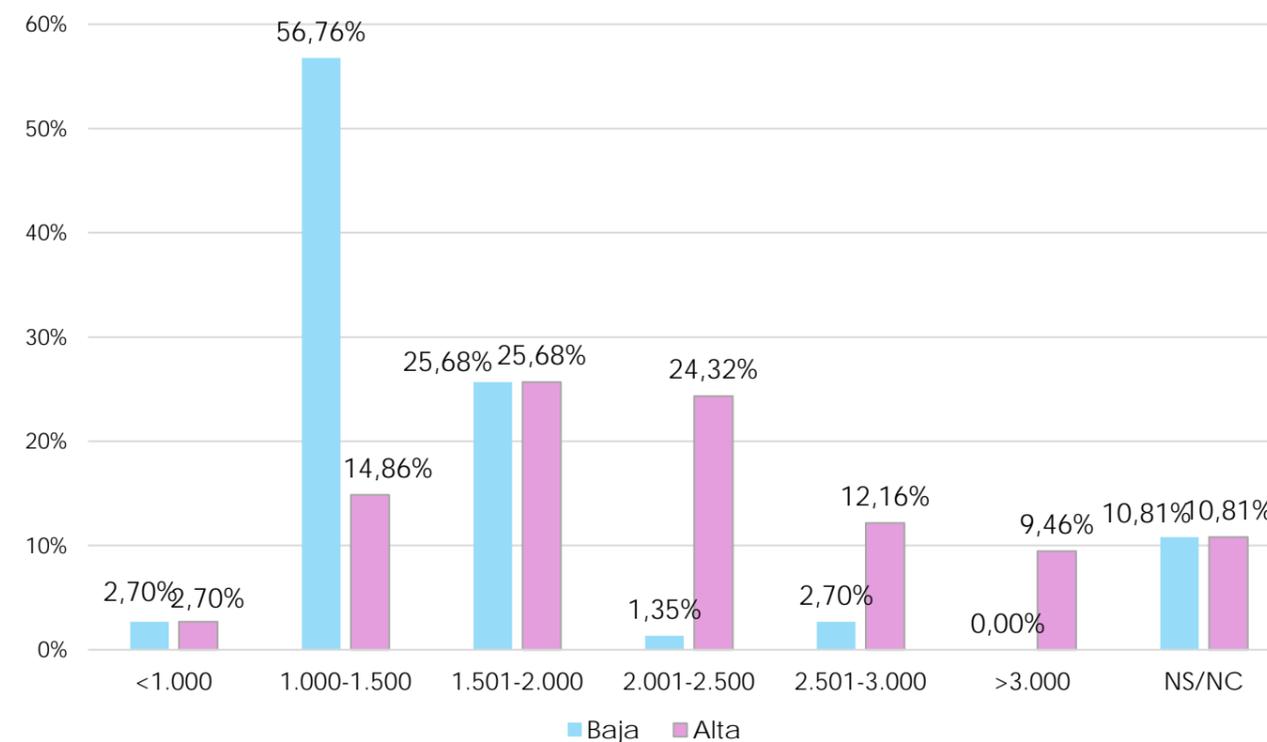
Con respecto al grado de satisfacción con los descansos que le pudieran corresponder, de nuevo la mayoría de los encuestados están satisfechos (86,48% con puntuaciones de 5 a 7) (figura 4.49). La puntuación media asciende a 5,77 puntos.

Figura 4.49 Satisfacción con los descansos



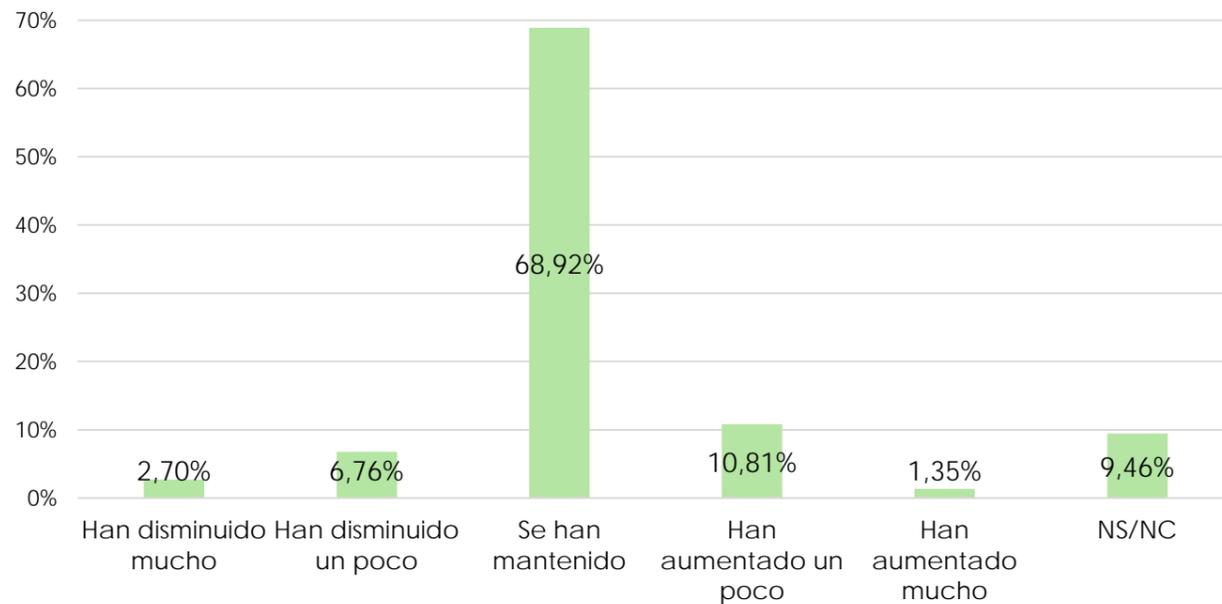
Los datos presentados en la figura 4.50 muestran los ingresos medios mensuales en temporada baja y alta. En temporada baja, el 56,76% de los encuestados manifiesta obtener unos ingresos medios mensuales de 1.000 a 1.500 euros, el 25,68% entre 1.501 y 2.000 euros y solo el 4,05% supera esa cantidad. En el extremo opuesto, el 2,70% no alcanza los 1.000 euros mensuales. En temporada alta el incremento de los ingresos es significativo: el 71,63% de los encuestados ingresa más de 1.500 euros y casi el 10% supera los 3.000 euros mensuales. La media mensual en temporada baja es de 1.540€, frente a los 2.314€ en temporada alta, un 50% más.

Figura 4.50 Ingresos medios mensuales según temporada



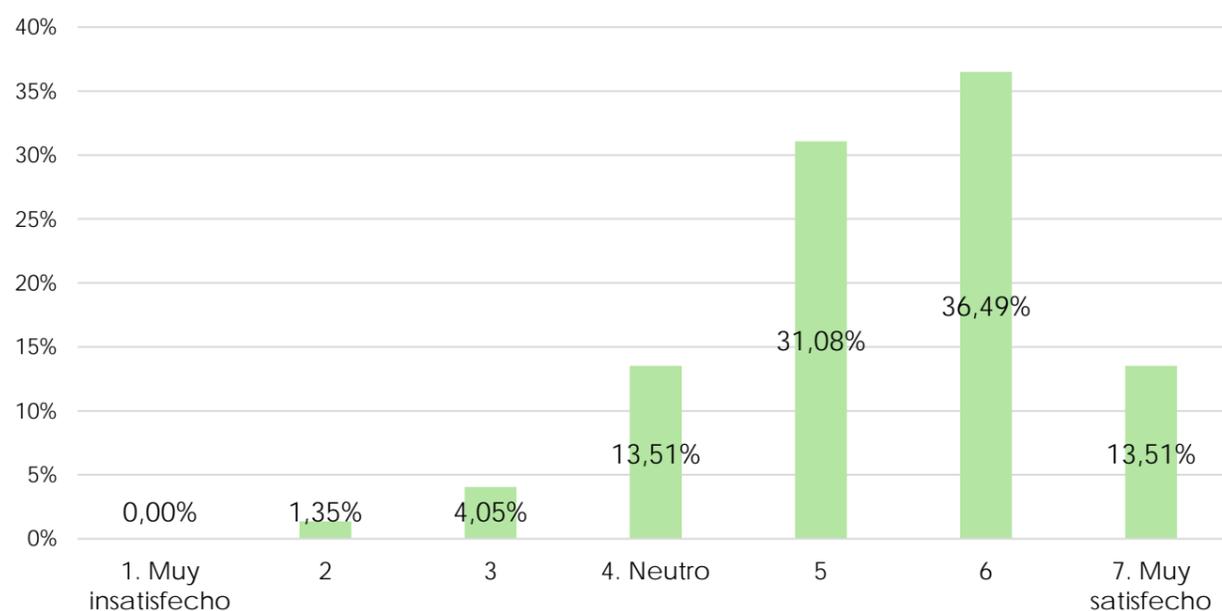
La mayoría de los encuestados (68,92%) sostiene que los ingresos medios mensuales de 2024 han sido similares a los de 2023 (figura 4.51). El 12,16% considera que han aumentado y el 9,46% que han disminuido; la misma proporción "no sabe/no contesta".

Figura 4.51 Evolución de los ingresos medios mensuales (2023-2024)



Este nivel de ingresos es satisfactorio para una amplia mayoría de encuestados (81,08%) que, en una escala de 1 (muy insatisfecho) a 7 (muy satisfecho), han asignado de 5 a 7 puntos (figura 4.52). Solo el 5,40% ha manifestado su insatisfacción (puntuaciones de 1 a 3). La satisfacción media con el nivel de ingresos es de 5,38 puntos.

Figura 4.52 Satisfacción con los ingresos

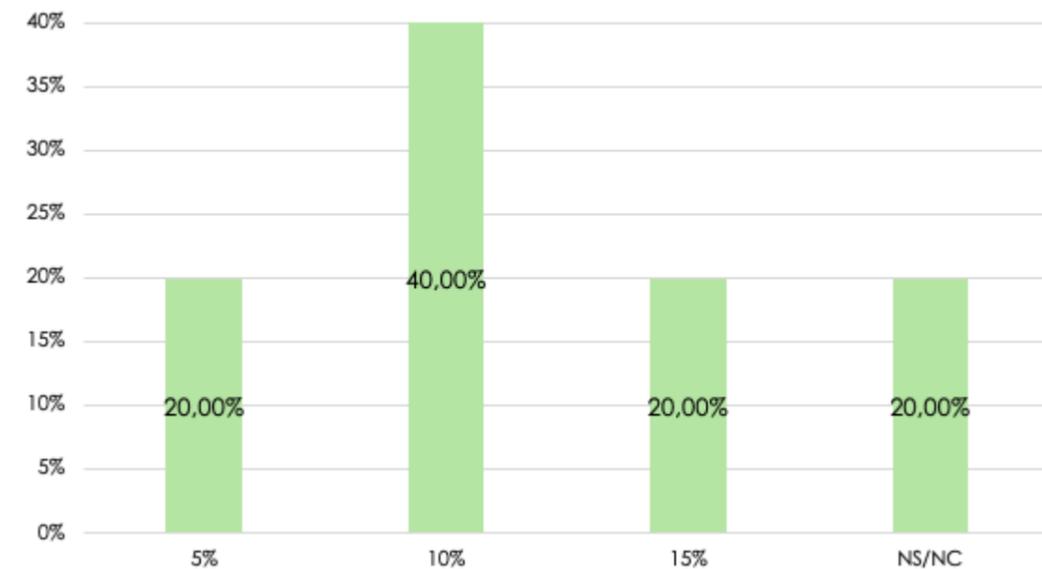


4.8. Eurotaxi o taxi adaptado

Como se ha indicado anteriormente, la proporción de encuestados que cuenta con vehículos adaptados a PMR es del 1,66%. A continuación, se presentan las respuestas a las cuestiones relacionadas expresamente con el servicio a usuarios que requieren el taxi adaptado porque se desplazan en silla de ruedas.

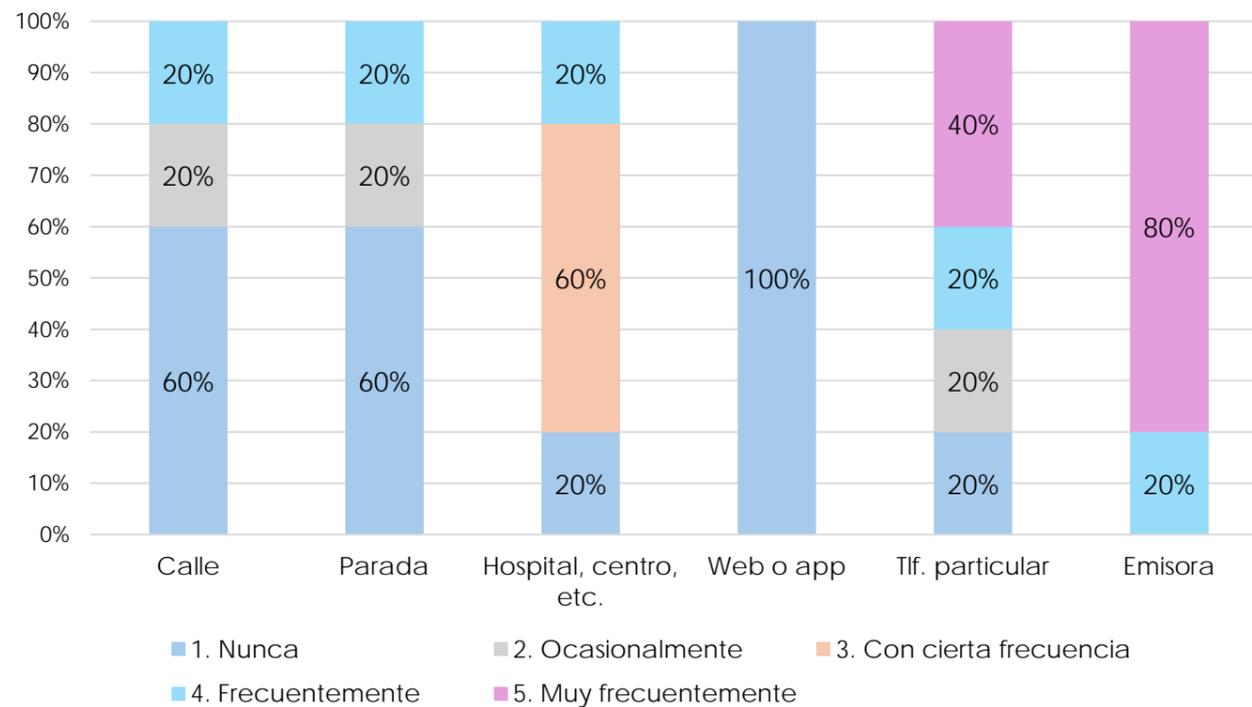
La figura 4.53 muestra la proporción que representan los servicios PMR sobre el total de servicios prestados por los taxis adaptados. La media es el 10%.

Figura 4.53 Total de carreras destinadas a PMR



La siguiente figura 4.54 muestra los canales más habituales mediante los cuales los clientes solicitan taxis accesibles. Se observa que el canal más habitual es la emisora, seguida de la llamada al teléfono particular del taxista. A estos medios le sigue, aunque con mucha diferencia, las llamadas desde hospitales, residencia o empresas. Por su parte, las peticiones en paradas o calles son muy poco habituales, mientras que ningún encuestado señaló recibir peticiones mediante web/app.

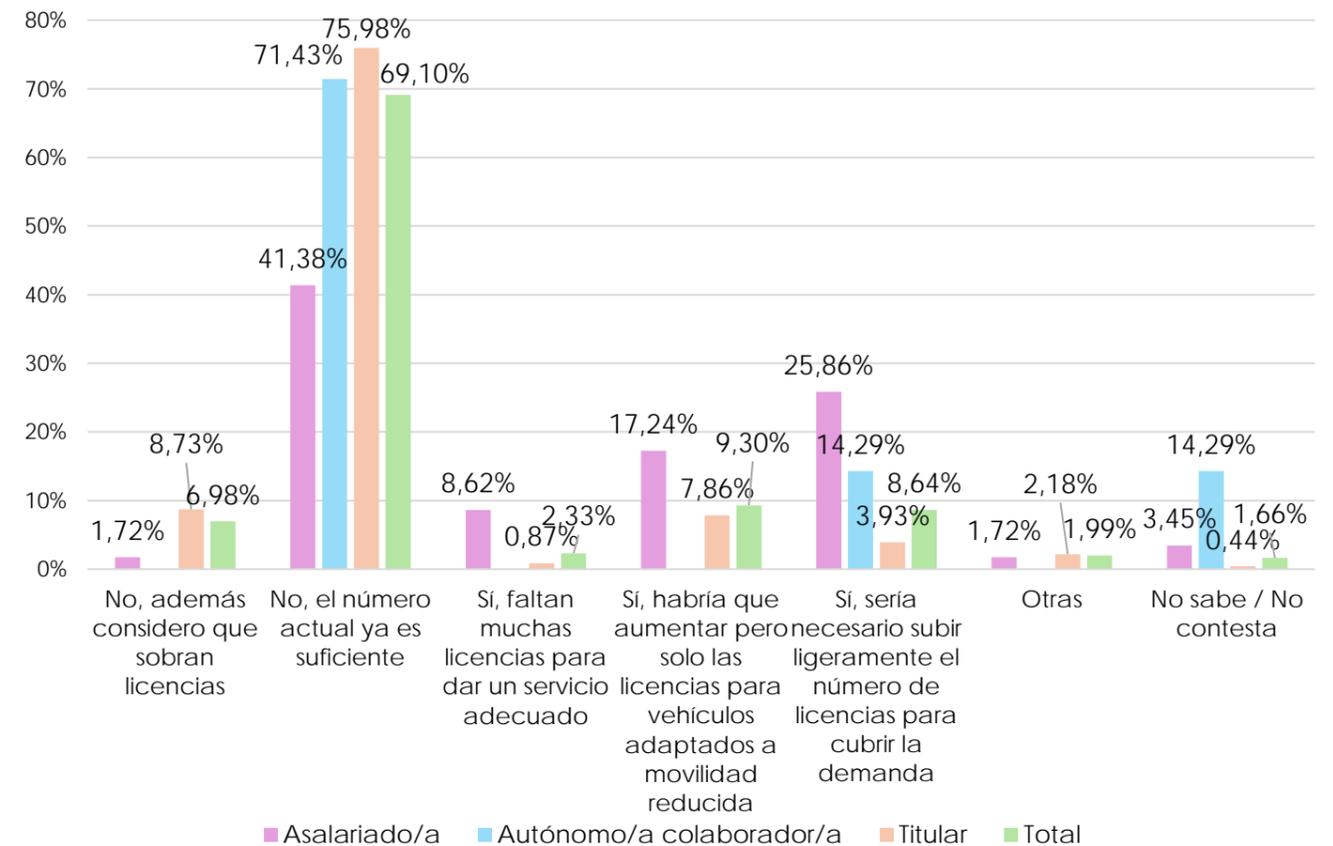
Figura 4.54 Canal de solicitud del servicio PMR



4.9. Opinión sobre la necesidad de nuevas licencias de taxis

La mayoría de los encuestados (69,10%) considera suficiente el actual número de licencias de taxi en la ciudad de Málaga (figura 4.55). No obstante, dos de cada diez (20,27%) señala que es necesario aumentar el número de licencias, si bien el 9,30% opina que son necesarias nuevas licencias, pero solo de vehículos adaptados a PMR. Por el contrario, el 6,98% considera que sobran licencias. No obstante, las diferencias según colectivo son considerables: mientras que la proporción de titulares que consideran innecesario aumentar el número de licencias se eleva al 84,71%, la de autónomos colaboradores es del 71,43% y la de asalariados cae al 43,10%.

Figura 4.55 Necesidad de nuevas licencias



Cuestionados sobre el número de nuevas licencias que se podrían conceder de taxi normal o no adaptado, la gran mayoría de los encuestados (81,06%) indica ninguna y el 4,32% sugiere incluso que se reduzca el número actual. Entre el 14% de los que incrementaría el número actual, la media de nuevas licencias que se deberían conceder es de 134.

Respecto a las nuevas licencias para vehículos adaptados, la proporción de encuestados que indica que no concedería ninguna (81,73%) es similar a la de vehículos normales, si bien en este caso solo el 0,33% considera necesario reducir el número actual. Entre el 17,27% de los encuestados que sí indica un número determinado de nuevas licencias de PMR, el valor medio es de 57 licencias.

Demanda del servicio del taxi



PARTE III. DEMANDA DEL TAXI

5. Capítulo: Residentes y visitantes frecuentes

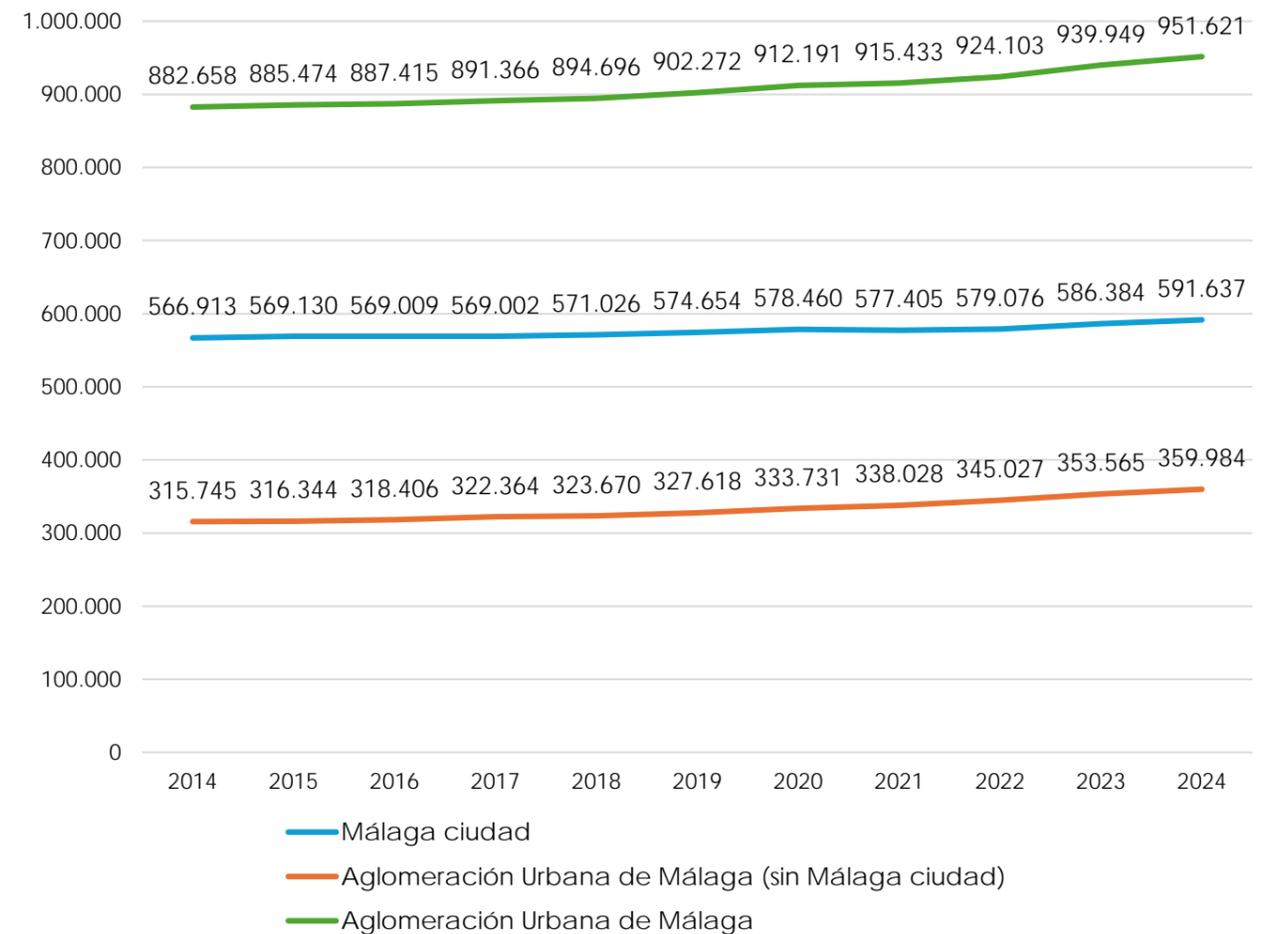
5.1. Población

La demanda del taxi está formada por la población residente en la ciudad, los visitantes frecuentes (procedentes, principalmente, de la aglomeración urbana de Málaga) y por los turistas. En este sentido, la población empadronada en la ciudad de Málaga ha registrado un aumento del 4,36% en la última década (2014-2024) (INE, 2025), pasando de 566.913 habitantes en 2014 a 591.637 en 2024 (figura 5.1).

Al margen de la población residente en la ciudad, debe considerarse también la población empadronada en los municipios de la Aglomeración Urbana de Málaga porque generan gran parte de los desplazamientos que se producen en la ciudad. Una aglomeración urbana es una región urbanizada que se extiende sin solución de continuidad a lo largo de varios municipios o circunscripciones administrativas, que incluye una ciudad central y núcleos periféricos o satélite, que suelen tener uso residencial. El Decreto 308/2009, de 21 de julio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga y se crea su Comisión de Seguimiento, establece que dicha aglomeración está compuesta por 13 municipios y cuenta con una extensión de 1.329,9 km²: Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Coín, Málaga, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán.

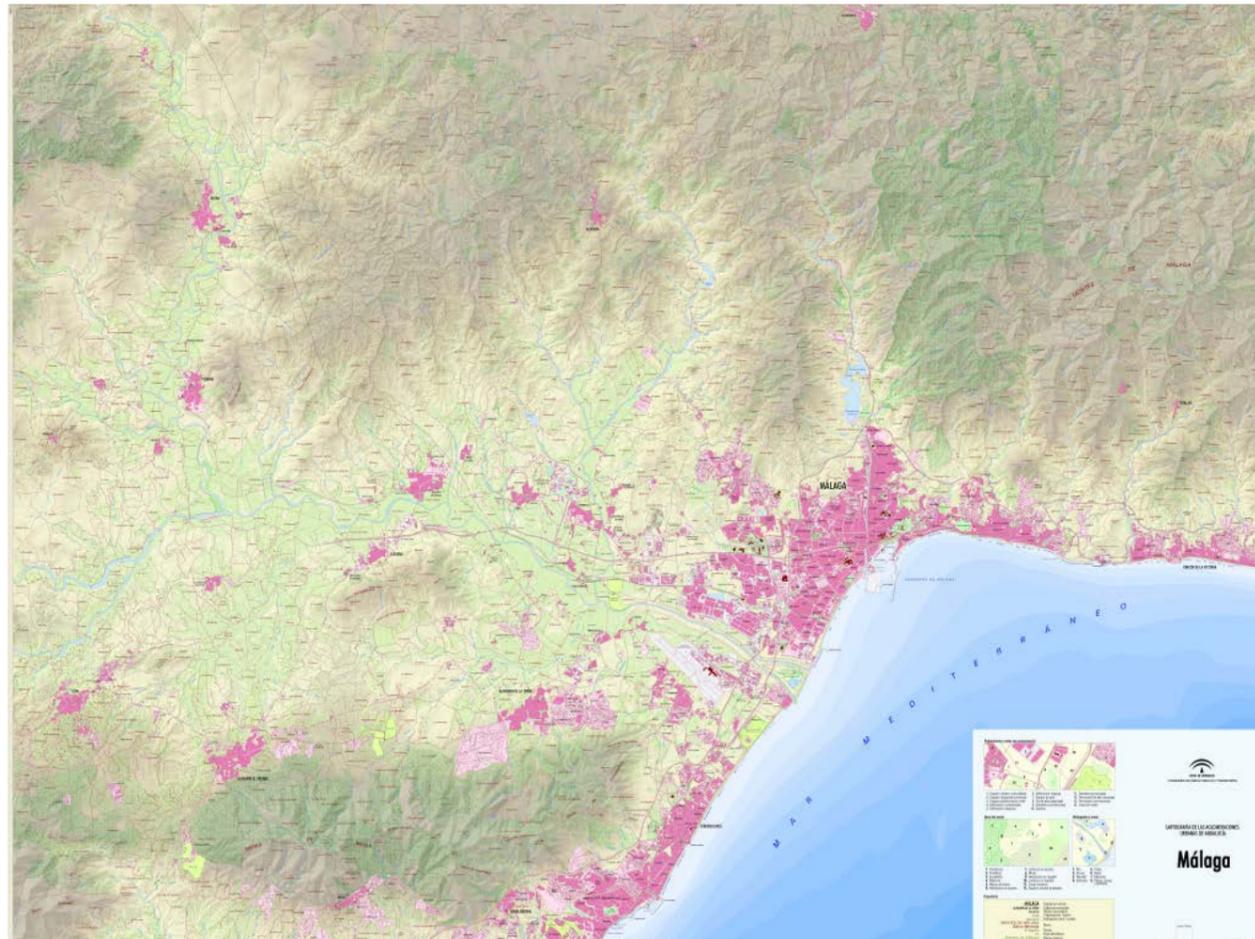
La población de los municipios de la aglomeración, sin incluir Málaga, ha crecido un 14,01% en el periodo 2014-2024 hasta alcanzar los 359.984 habitantes. Este crecimiento está en gran parte motivado por población que tiene su ocupación principal en la ciudad de Málaga, por lo que genera un importante número de desplazamientos frecuentes. En su conjunto, la población de la aglomeración se aproxima al millón de habitantes (951.621 personas), con un crecimiento del 7,8% durante el periodo 2014-2024 y la disminución del peso específico de Málaga del 64,23% al 62,17% del total.

Figura 5.1 Evolución de la población de la Aglomeración Urbana de Málaga



Fuente: INE (2025).

Figura 5.2 Mapa de la Aglomeración Urbana de Málaga



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025).

Por último, desde la óptica del poder adquisitivo, la tendencia de la renta neta media por persona en Málaga es positiva: creció un +35 % entre 2015 y 2022 (de 9.471 euros a 12.764 euros), encadenando incrementos anuales incluso en los peores años de la pandemia (figura 5.3). Este avance reduce, paulatinamente, la distancia con la media del panel y abre un espacio de mercado potencial para el taxi (especialmente el segmento de PMR) si las tarifas se presentan como competitivas frente al coste total de poseer y usar un vehículo privado. El dato respalda la conveniencia de políticas tarifarias inteligentes (bonos para colectivos específicos, integración tarifaria con bus/metro, precios cerrados o precios dinámicos en horas valle) que permitan capitalizar el aumento de poder adquisitivo sin penalizar la demanda sensible al precio.

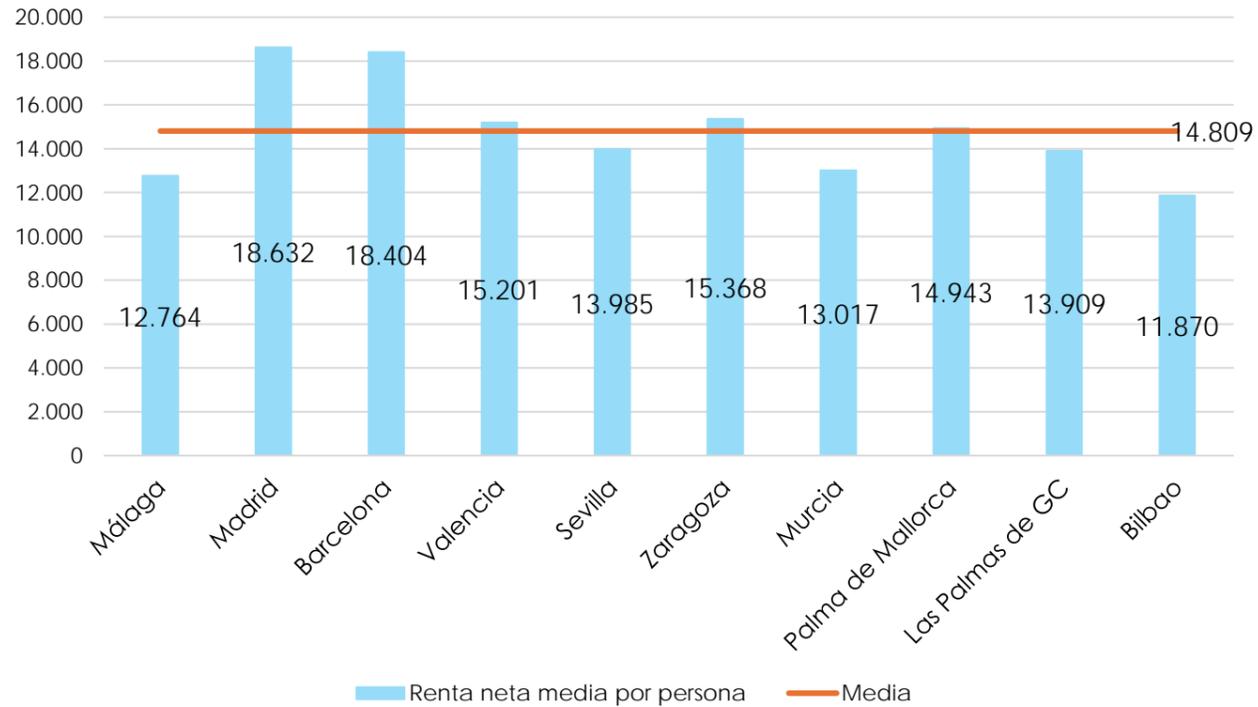
Figura 5.3 Renta neta media por persona en Málaga



Fuente: INE (2025).

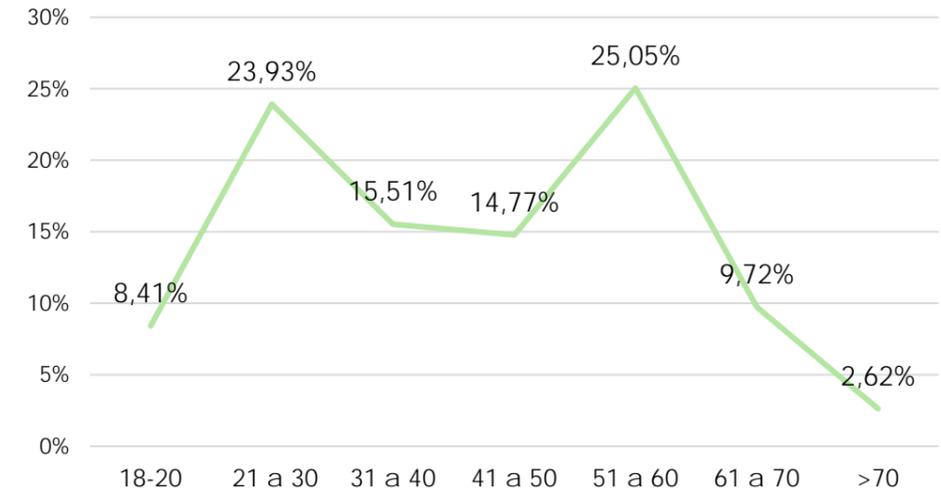
En comparación con las principales ciudades del país, Málaga parte de una posición intermedia-baja dentro del panel analizado: en 2022 su renta neta media disponible por persona alcanzó los 12.764 euros, lo que supone un 14 % menos respecto a la media del conjunto de ciudades (14.809 euros) y la sitúa muy por debajo de Madrid (18.632 euros) o Barcelona (18.404 euros) y solo por encima de Bilbao (11.870 euros) (figura 5.4). Esta brecha explica, en parte, una mayor elasticidad-precio frente al taxi: segmentos de renta más baja tienden a limitar el uso de modos con tarifa directa y optan con más frecuencia por el automóvil privado o por el transporte público colectivo subvencionado.

Figura 5.4 Comparativa de la renta media neta por persona



Fuente: INE (2025).

Figura 5.6 Edad



La figura 5.7 presenta la distribución de los participantes según su nivel de estudios. Se observa que la mayoría de los usuarios (61%) poseen estudios universitarios, seguidos por aquellos con estudios secundarios (35%). Los usuarios con estudios primarios representan una proporción menor (3%), mientras que un porcentaje mínimo (1%) no tiene estudios.

5.2. Descripción de la muestra

La muestra está compuesta por 540 personas mayores de edad, que residen o visitan muy frecuentemente la ciudad de Málaga. En la figura 5.5 se observa una participación ligeramente mayor de hombres (52%) que de mujeres (48%). En la figura 5.6 se puede ver la distribución por edad. La muestra tiene una mayor proporción de usuarios en los rangos de edad de 21 a 30 años (23,93%) y de 51 a 60 años (25,05%).

Figura 5.5 Género

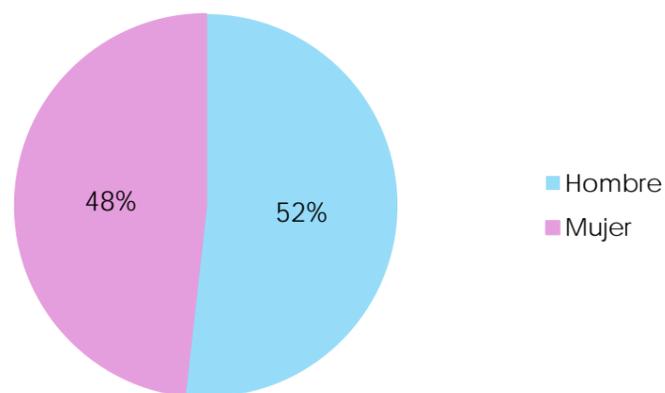
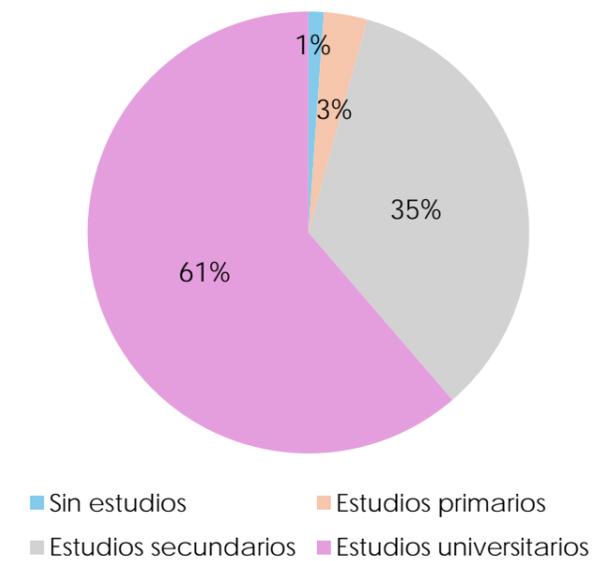
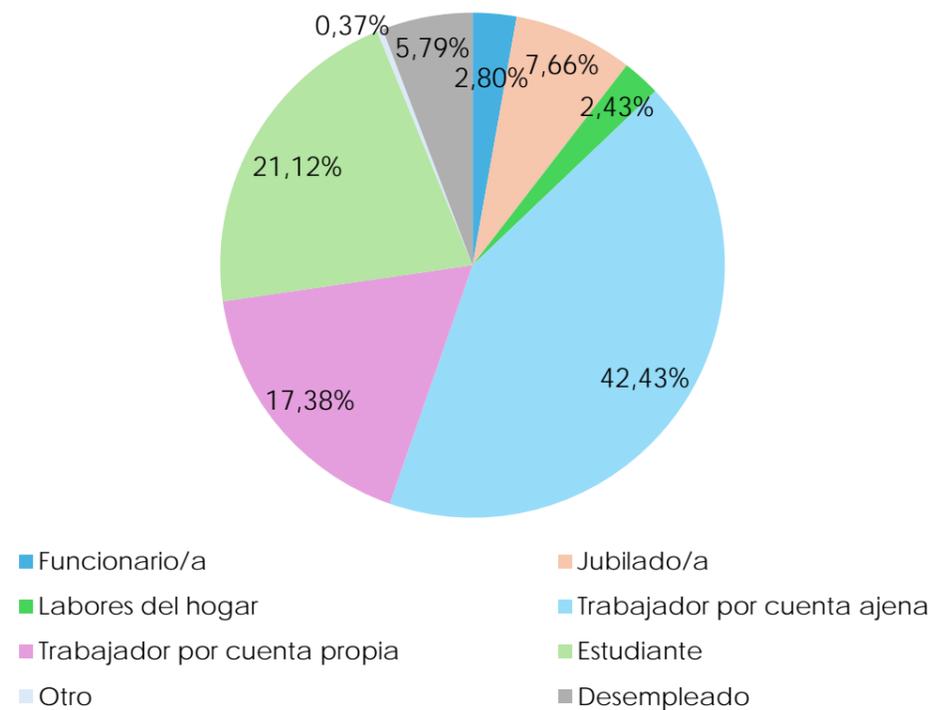


Figura 5.7 Estudios



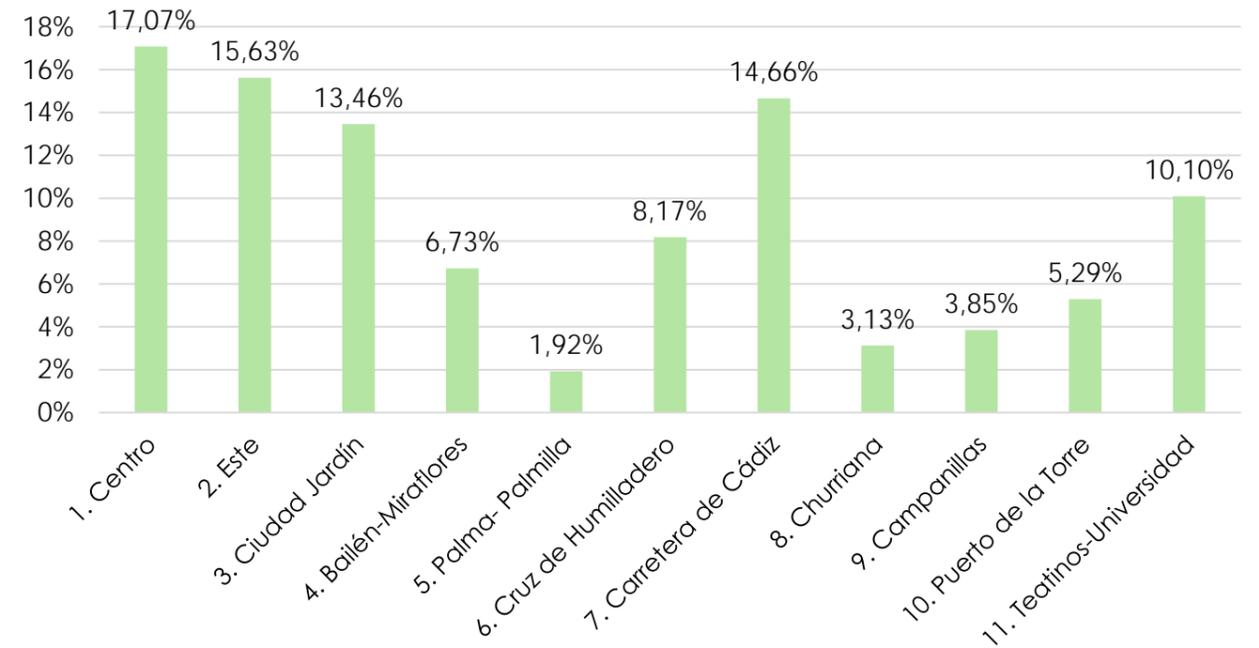
En la figura 5.8 se ilustra la distribución porcentual de las personas encuestadas según su ocupación principal. Se observa una mayor presencia de trabajadores por cuenta ajena (42,43%), seguidos por estudiantes (21,12%) y trabajadores por cuenta propia (17,38%). Otros grupos ocupacionales, como jubilados (7,66%), desempleados (5,79%) y funcionarios (2,80%), representan proporciones menores.

Figura 5.8 Ocupación



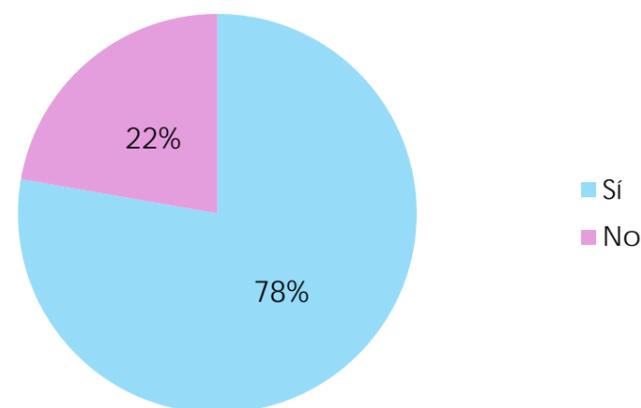
La figura 5.10 exhibe la distribución de las personas encuestadas residentes en Málaga según distrito. La mayor representación corresponde a los distritos Centro (17,07%) y Este (15,63%). Otros distritos, como Campanillas (3,85%), Churriana (3,13%) y Palma-Palmilla (1,92%), presentan una menor representación. Esta desigual distribución puede tener como posibles causas la distancia o el nivel socioeconómico existente entre los distintos distritos.

Figura 5.10 Distrito de residencia



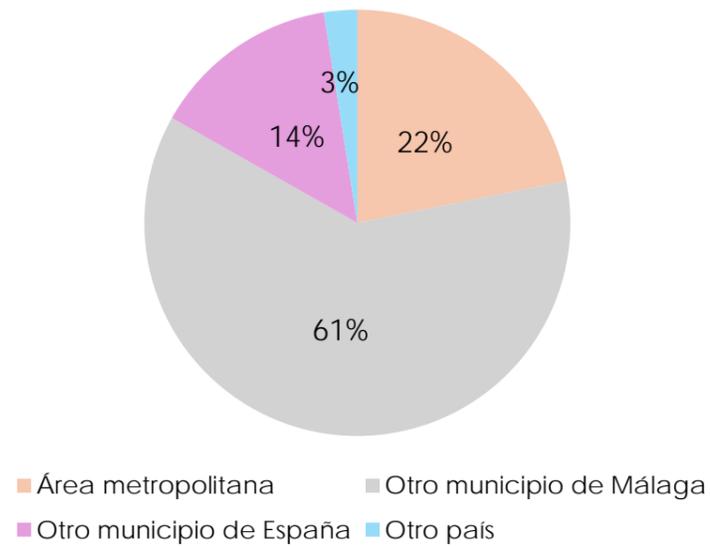
La figura 5.9 representa la distribución de la muestra según su lugar de residencia. La gran mayoría de la población encuestada (78%) reside en Málaga, mientras que una proporción menor (22%) no reside en la ciudad.

Figura 5.9 Residencia en Málaga



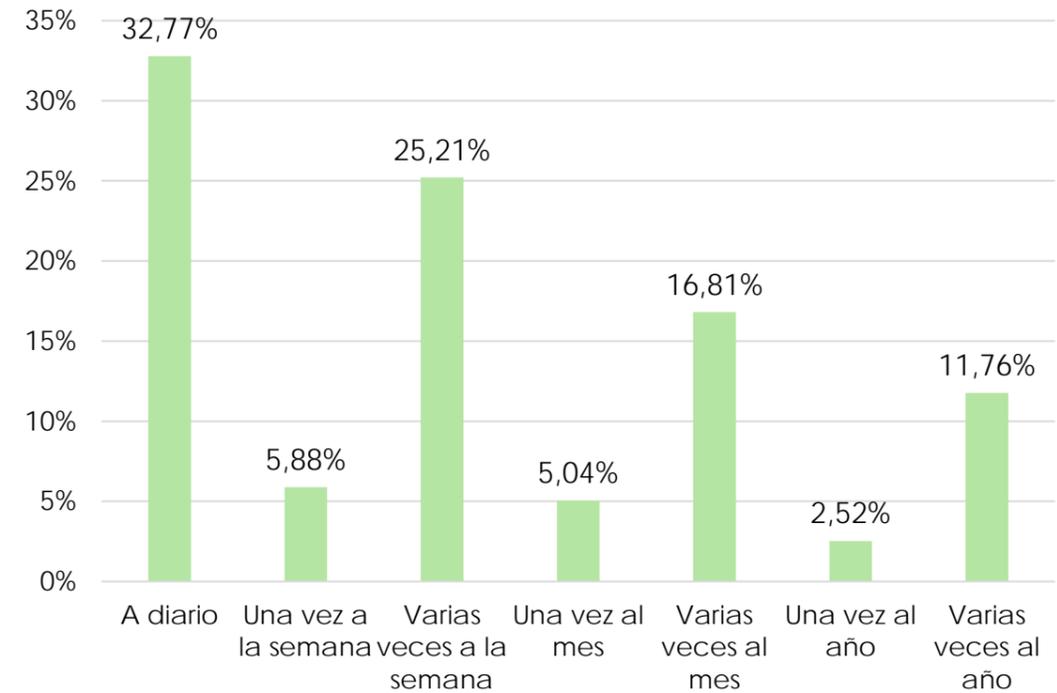
Respecto a los no residentes en Málaga que la visitan con una alta frecuencia por motivos diferentes al turismo, la figura 5.11 muestra como la mayoría provienen de otros municipios de la provincia de Málaga (61%) y del área metropolitana de la ciudad (22%). Una proporción menor corresponde a usuarios de otros municipios de España (14%), y un pequeño porcentaje proviene de otros países (3%).

Figura 5.11 Procedencia de los no residentes en Málaga



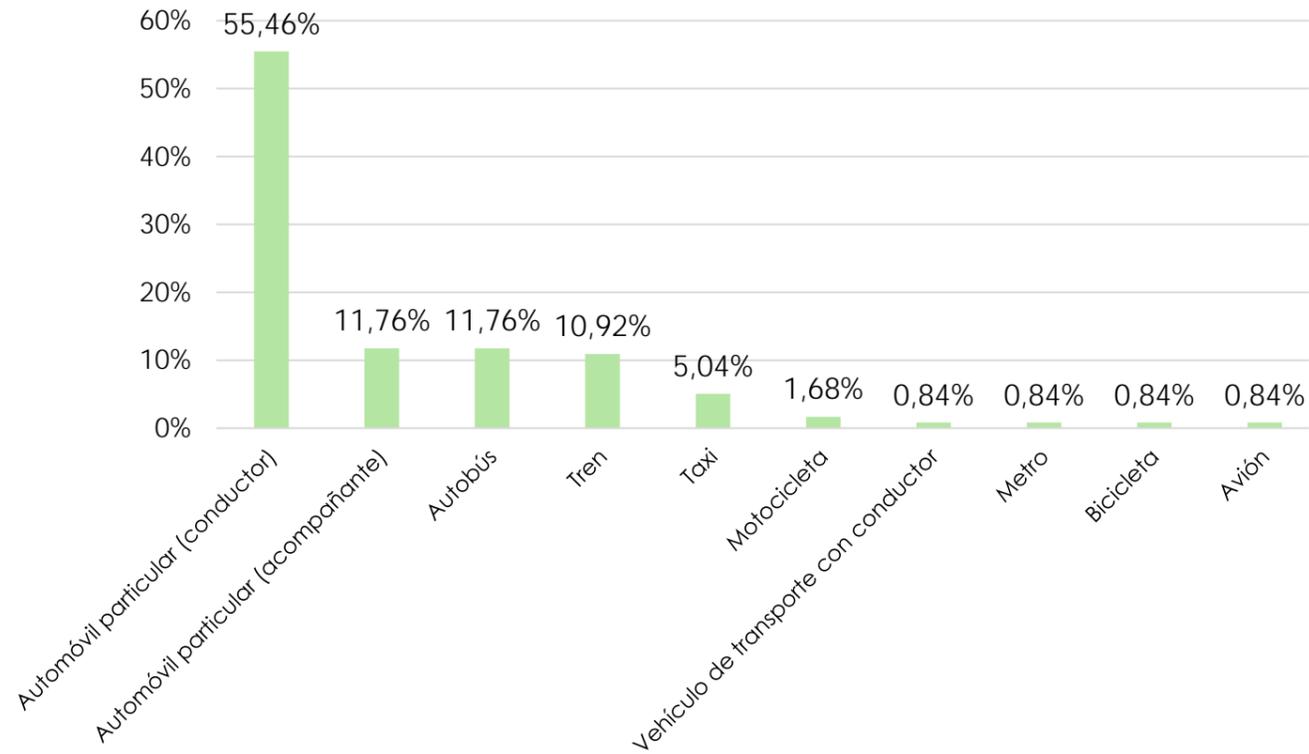
La mayoría de los visitantes visita la ciudad a diario (32,77%) o varias veces a la semana (25,21%), lo que sugiere una conexión regular con Málaga por motivos laborales, de estudio o de otra índole (figura 5.12). Un 16,81% la visita varias veces al mes, mientras que un 11,76% lo hace varias veces al año.

Figura 5.12 Frecuencia de visita a Málaga de los no residentes



La figura 5.13 detalla los medios de transporte utilizados por los no residentes en Málaga para desplazarse a la ciudad. Se observa un claro predominio de uso del automóvil particular como conductor (55,46%), seguido por el autobús y el automóvil particular como acompañante (ambos con 11,76%). El tren también representa un porcentaje significativo (10,92%). El taxi, aunque utilizado, es el medio principal solo para un 5,04% de los encuestados. Otros medios como la motocicleta, el avión, la bicicleta, el metro y los vehículos de transporte con conductor tienen una representación minoritaria (inferior al 2%). Estos datos sugieren que, para los no residentes, el vehículo propio es la opción de transporte principal en Málaga, con el transporte público terrestre como alternativa relevante.

Figura 5.13 Principal medio de transporte utilizado para desplazarse a Málaga



5.3. Uso de medios de transporte en la ciudad de Málaga

A continuación, se describe el uso de los distintos medios de transporte urbano, por parte de residentes y visitantes frecuentes (figura 5.14). En primer lugar, se observa que la mayoría de los usuarios utiliza el autobús ocasionalmente (42,06%), mientras que un porcentaje considerable lo usa de semanalmente (18,32%). El uso diario es menos frecuente (8,79%), al igual que el uso mensual (11,96%). Finalmente, una proporción notable de los encuestados declara no utilizar nunca el autobús (18,86%).

Es de destacar que casi el 32% de los encuestados utiliza el coche particular, como conductor, de manera diaria, porcentaje que supera el 40% si se incluyen los que lo hacen como acompañantes. Más del 35% de los participantes utilizan el coche al menos una vez a la semana (conductor o acompañante). Ocasionalmente, el 38,50% se desplaza en coche como acompañante y el 20,93% como conductor. Finalmente, en torno al 25% de los participantes nunca utilizan el coche. Estos datos sugieren una dependencia del coche como medio de transporte principal, especialmente en el rol de conductor a diario, aunque el rol de acompañante es relevante para usos menos frecuentes.

Una gran mayoría (76,26%) declara no utilizar nunca la motocicleta como medio de transporte. Entre quienes sí la usan, la frecuencia más común es ocasionalmente (11,21%). El uso diario (6,17%), semanal (4,30%) y mensual (2,06%) representan porcentajes minoritarios.

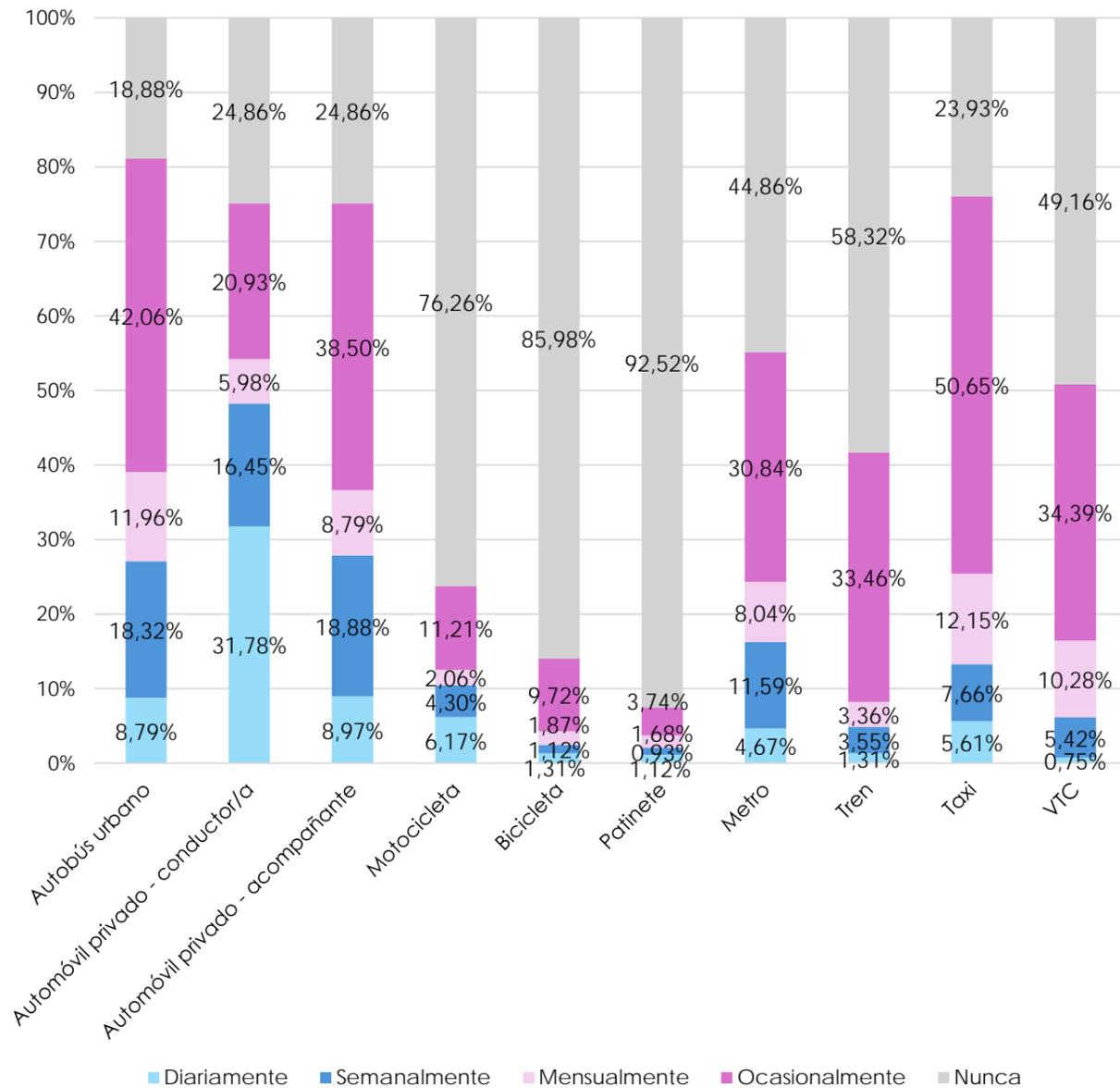
En lo que respecta a la bicicleta, destaca que una amplia mayoría de los encuestados (85,98%) nunca la utiliza para sus desplazamientos en la ciudad. Entre quienes sí la utilizan, la frecuencia de uso es muy baja: ocasionalmente (9,72%), mensualmente (1,87%), semanalmente (1,12%) y diariamente (1,31%). Casi en la misma línea, se observa que la población usuaria de los patinetes como medio de desplazamiento es muy minoritaria. La mayoría de los encuestados (92,52%) declara no utilizar nunca el patinete. Los usuarios lo hacen ocasionalmente (3,74%), mensualmente (1,68%), diariamente (1,12%) y semanalmente (0,93%).

En cuanto a la frecuencia de uso del metro, una proporción considerable (44,86%) declara no utilizarlo nunca. Entre quienes sí lo utilizan, el mayor segmento es el de aquellos que lo hacen ocasionalmente (30,84%), seguido por el de uso semanal (11,59%) y mensual (8,04%). El uso diario del metro es el menos frecuente (4,67%). Los datos de la frecuencia de uso del tren entre los encuestados muestran una mayoría significativa (58,32%) que declara no utilizar nunca este medio de transporte. Entre quienes sí lo utilizan, la frecuencia ocasional es la más común (33,46%). El uso diario (1,31%), semanal (3,55%) y mensual (3,36%) representan porcentajes muy bajos.

Una mayoría de participantes (76,81%) declara utilizar el taxi con cierta frecuencia, mientras que una minoría (23,19%) no lo hace nunca. Por lo tanto, tres de cada cuatro personas de la muestra es usuaria habitual del taxi en Málaga. El uso ocasional es el más común (50,65%), seguido por quienes lo usan mensualmente (12,15%) y por aquellos que lo hacen al menos una vez a la semana (7,66%). Una pequeña proporción de la muestra (5,61%) utiliza el taxi a diario. Estos datos sugieren que, si bien el taxi es utilizado por una parte importante de la población de Málaga, su uso tiende a ser esporádico para la mayoría, mientras que una de cada cuatro personas declara no utilizarlo nunca.

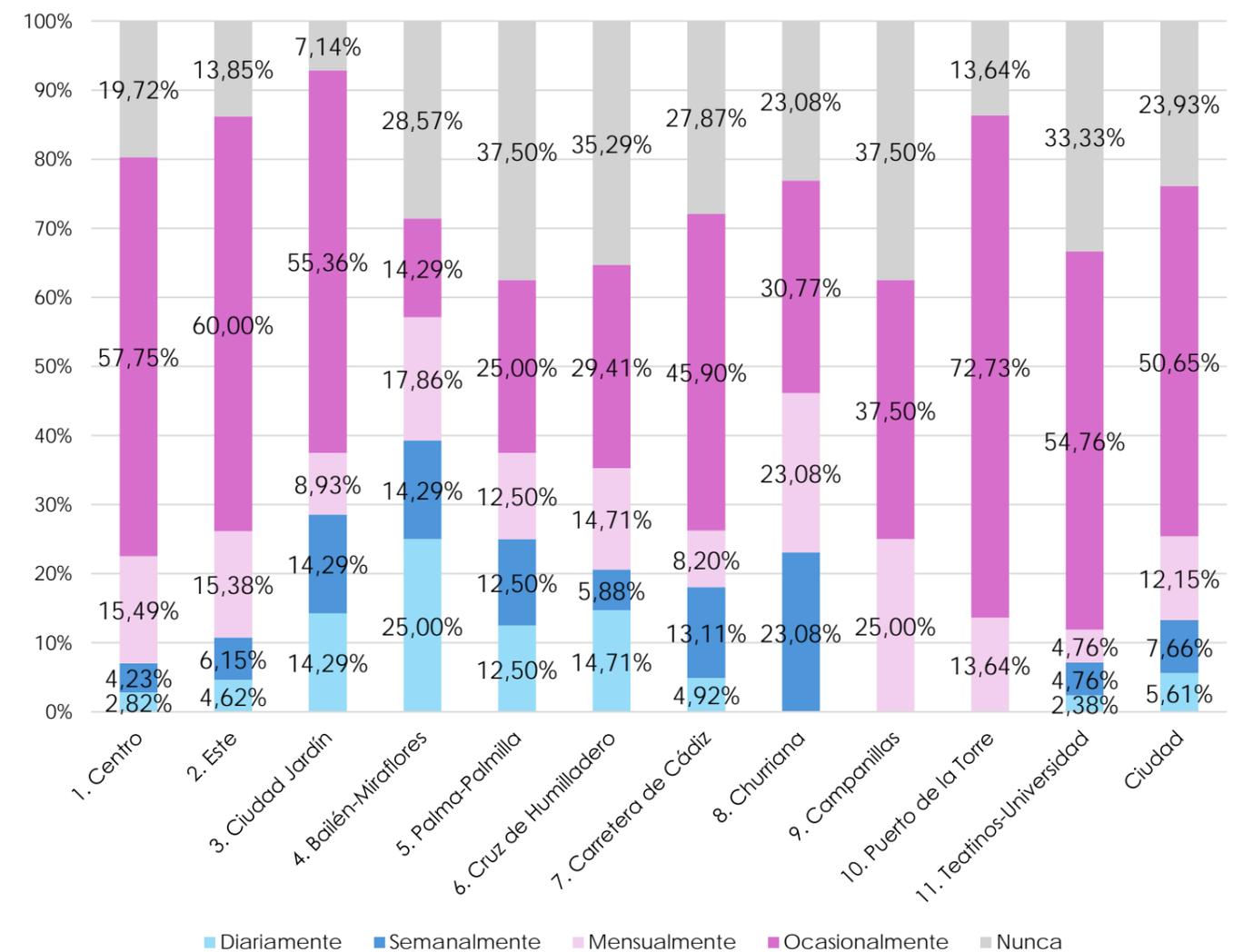
Por último, casi la mitad de las personas encuestadas (49,16%) declara no utilizar nunca servicios de VTC. El mayor grupo de usuarios lo hace ocasionalmente (34,39%), mientras que solo uno de cada diez (10,28%) lo hace mensualmente. Entre los participantes, solo una pequeña minoría lo utiliza semanalmente (5,42%) o a diario (0,75%). Estos datos sugieren que los servicios de VTC no son una opción de transporte habitual para la mayoría de la población estudiada.

Figura 5.14 Frecuencia de uso de medios de transporte urbano en Málaga



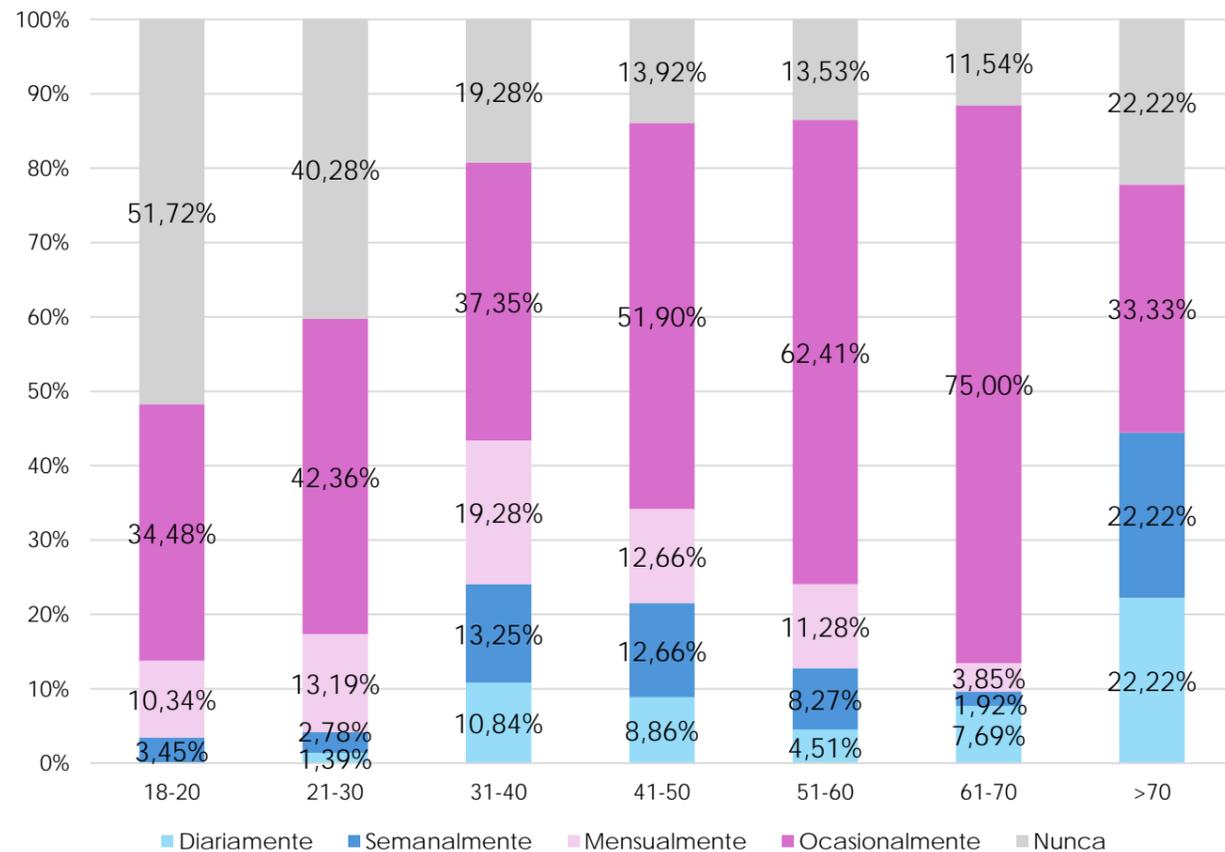
En las siguientes figuras se muestra la frecuencia de uso de taxis y VTC declarada por los residentes, según distrito y grupo de edad. Respecto al uso del taxi, si se tienen en cuenta los porcentajes de uso diario, semanal y mensual, en la figura 5.15 se observa que los residentes en Bailén-Miraflores (57,15%) y Churrriana (46,16%) son los que hacen un uso más frecuente del taxi. Por contra, distritos como Teatinos-Universidad (11,9%) o Puerto de la Torre (13,64%) son los que muestran una menor frecuencia de uso. Estos datos sugieren una heterogeneidad en los patrones de uso del taxi según la zona de residencia en la ciudad de Málaga, posiblemente influenciada por la densidad de población, la actividad económica y la disponibilidad de otras alternativas de transporte en cada distrito.

Figura 5.15 Frecuencia de uso del taxi distribuida por distritos



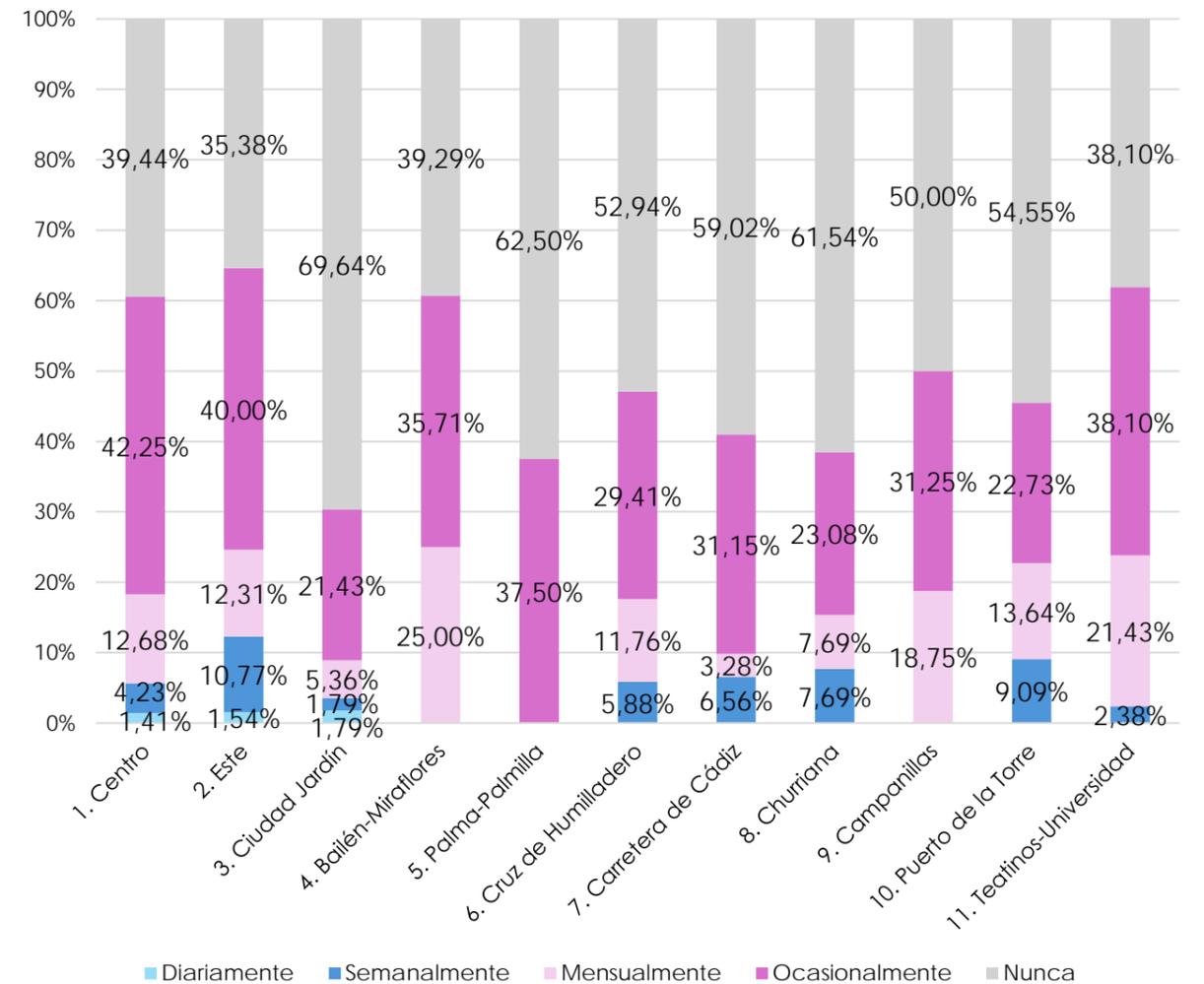
La figura 5.16 muestra que el uso ocasional del taxi es la modalidad predominante en todos los grupos de edad, especialmente entre 21-30 y 51-60 años. Los grupos de edad que muestran una mayor frecuencia de uso (suma de diaria, semana y mensual), son los de 31-40 años (43,37%), 41-50 años (34,18%) y 51-60 años (24,06%). Estos datos sugieren que el taxi es percibido principalmente como un recurso para usos puntuales en la mayoría de los grupos de edad.

Figura 5.16 Frecuencia de uso del taxi distribuida por edad



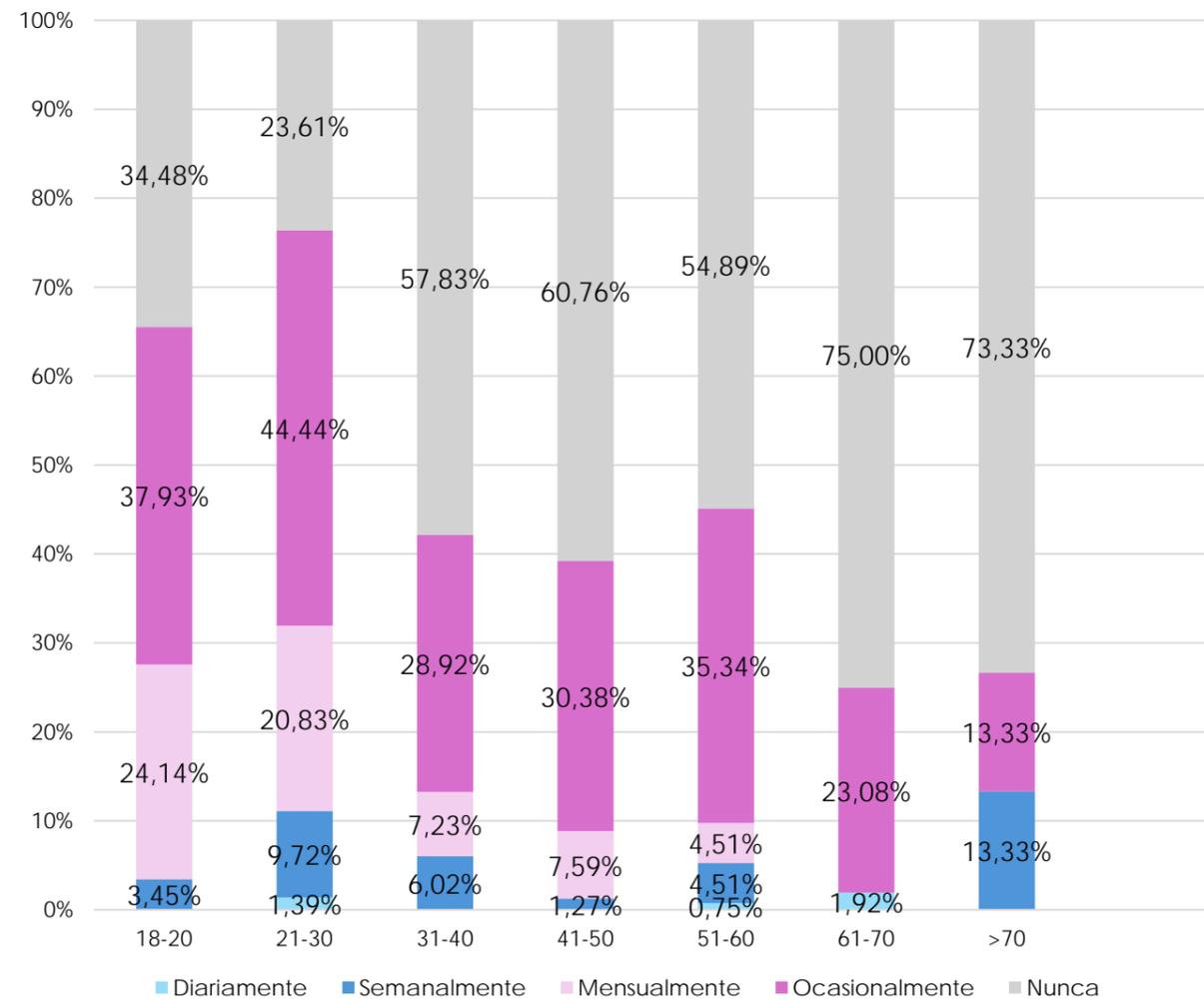
La figura 5.17 recoge la frecuencia de uso de VTC según distrito de residencia. En general, el uso es ocasional en la mayoría de los distritos, presentando la mayor proporción de usuarios con alta frecuencia de uso (suma de diario, semanal y mensual) los distritos Bailén-Miraflores (25%), Este (24,62%), Teatinos-Universidad (23,81%) y Puerto de la Torre (22,72%). La proporción de no usuarios de VTC es considerable en todos los distritos, particularmente alta en Ciudad Jardín (69,64%), y baja en el Este (35,38%). El uso diario y semanal de VTC se mantiene en niveles bajos en todos los distritos analizados. Estos datos sugieren que, al igual que el taxi, los VTC son utilizados principalmente de forma esporádica en Málaga, con una penetración de usuarios menor que la del taxi en todos los distritos.

Figura 5.17 Frecuencia de uso de VTC distribuida por distritos



La figura 5.18 muestra la distribución de la frecuencia de uso de VTC en los diferentes grupos de edad. Observamos que la modalidad predominante es nunca en todas las franjas etarias, excepto en las de 18-20 años y 21-30. En ellas, el uso de VTC es ocasional.

Figura 5.18 Frecuencia de uso de VTC distribuida por edad



5.4. Satisfacción global con la disponibilidad de transporte público

En términos generales, los encuestados muestran un elevado grado de satisfacción global con la disponibilidad de transporte público en la ciudad de Málaga (figura 5.19). Concretamente, el 35,47% otorga una puntuación de 4, y el 28,78% una puntuación de 5. Por contra, solo el 2,33% indica una puntuación de 2, y el 1,16% una puntuación de 1. El restante 32,27% señala que su satisfacción se sitúa en el valor intermedio de la escala (3). Estos resultados llevan a que el valor medio de satisfacción, en una escala de 1 a 5, es de 3,88.

Por distritos (figura 5.20) las mayores medias de satisfacción con el transporte público se registran en Teatinos-Universidad (3,64), seguida por Carretera de Cádiz (3,61) y Cruz de

Humilladero (3,62). Ciudad Jardín y Puerto de la Torre presentan las valoraciones más bajas (ambas con 3,09). Los cuatro distritos de la ciudad que cuentan con líneas de metro son los que muestran una mayor satisfacción media con los medios de transporte público.

Figura 5.19 Satisfacción con transporte público

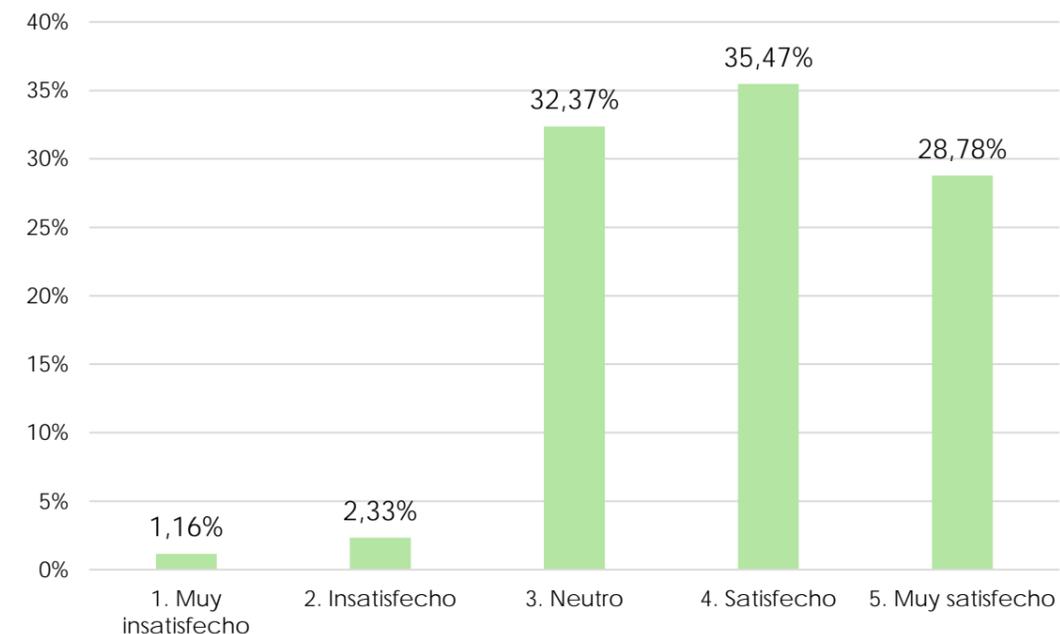
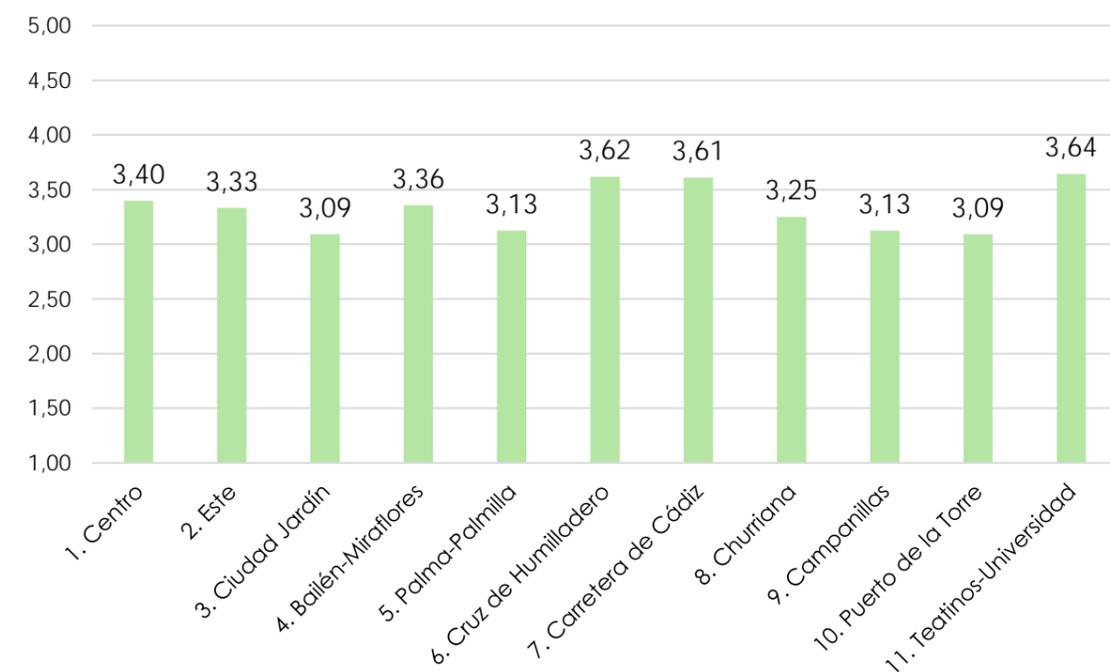
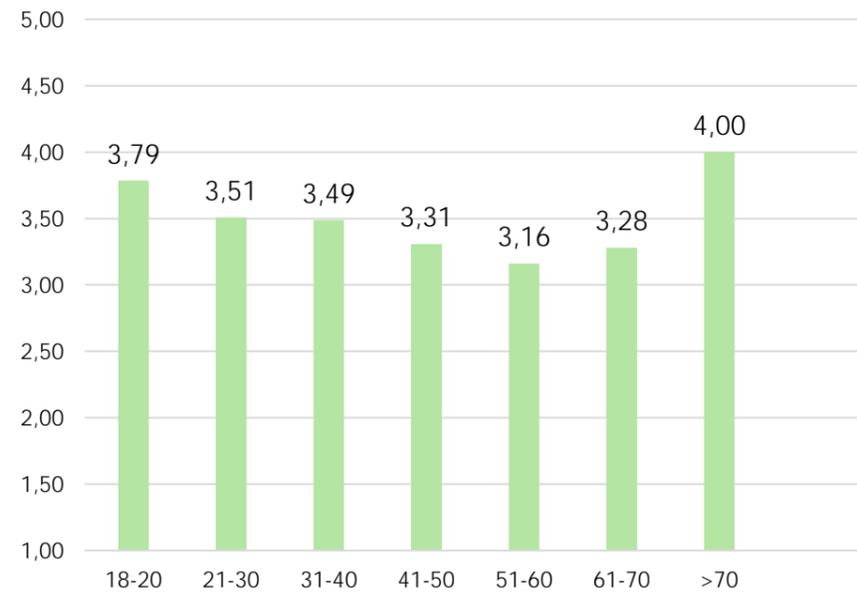


Figura 5.20 Satisfacción con transporte público por distritos



La figura 5.21 presenta la puntuación media de la satisfacción con el transporte público distribuida por grupos de edad. En todos los intervalos la satisfacción se sitúa entre los 3 y 4 puntos. El grupo de mayores de 70 años registra la puntuación media más elevada (4,00), mientras que el grupo de 51-60 años presenta la más baja (3,16). Se observa una tendencia a disminuir la satisfacción conforme aumenta la edad, con un punto de inflexión a partir de los 61 años.

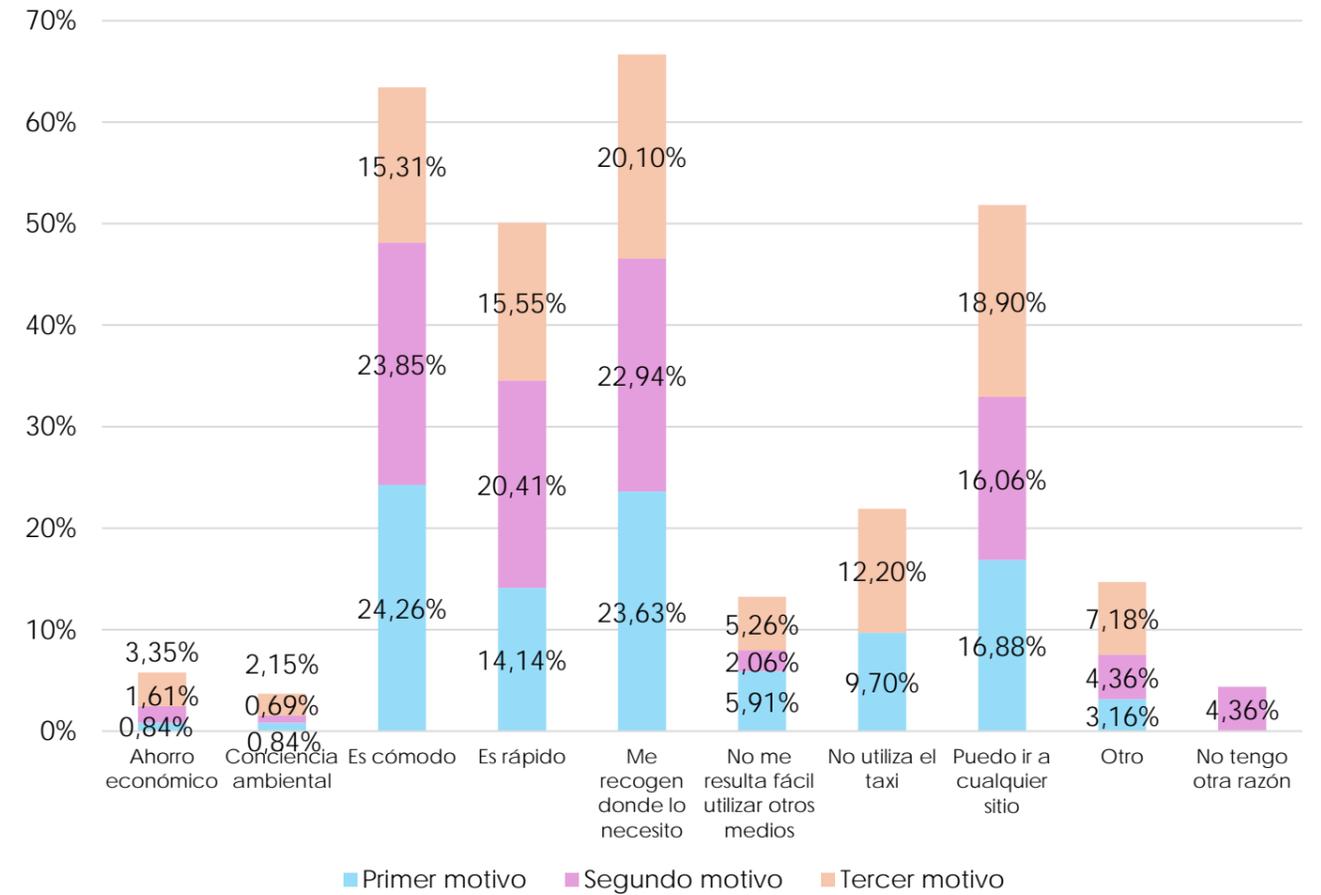
Figura 5.21 Satisfacción con el transporte público según edad



5.5. Motivos de elección del taxi como medio de transporte

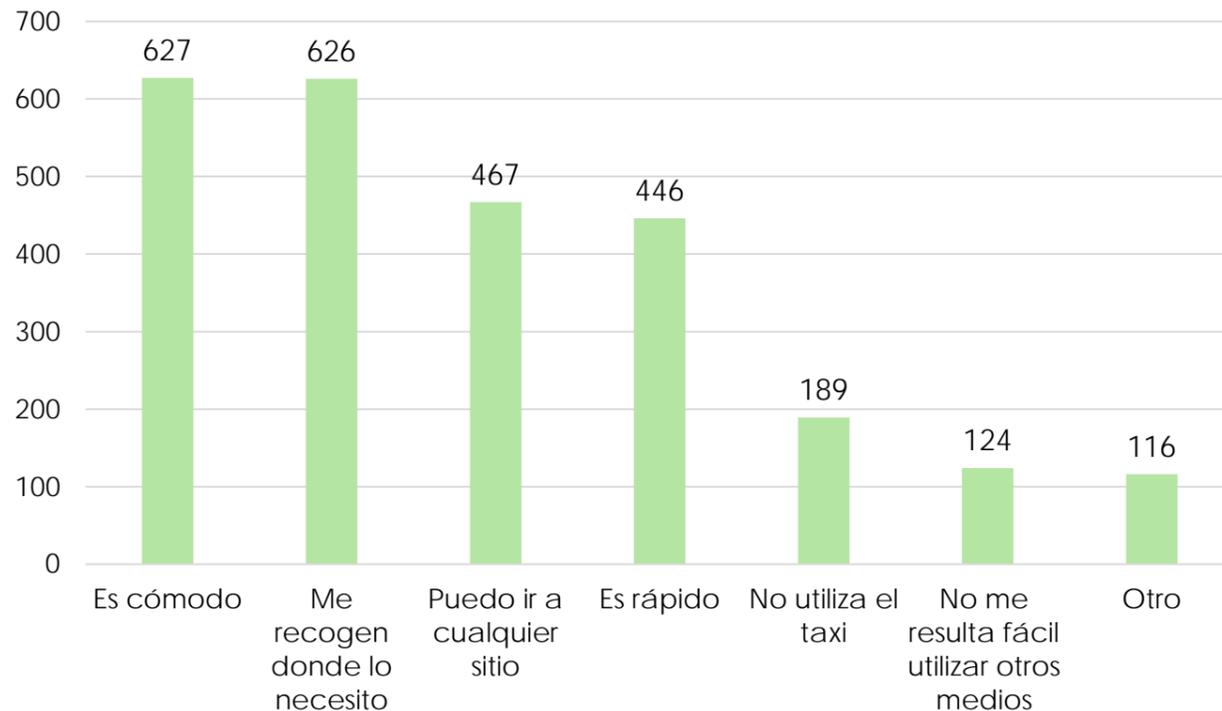
Las figuras 5.22 y 5.23 presentan los principales motivos por los que los encuestados eligen el taxi como medio de transporte.

Figura 5.22 Principales motivos de uso del taxi



En la figura 5.23 se presenta un ranking creado a partir de la frecuencia y posición de las motivaciones señaladas por los participantes. La "Comodidad" (627 puntos) y la capacidad de "Me recoge donde lo necesito" (626) son los factores más relevantes. Le siguen la "Puedo ir a cualquier sitio" (467 menciones) y la "Rapidez" (446). Otros motivos como "No resulta fácil utilizar otros medios" (124) tienen una menor incidencia. Estos datos consolidan la importancia de la conveniencia y la eficiencia como principales factores para elegir el taxi como medio de transporte público en la ciudad.

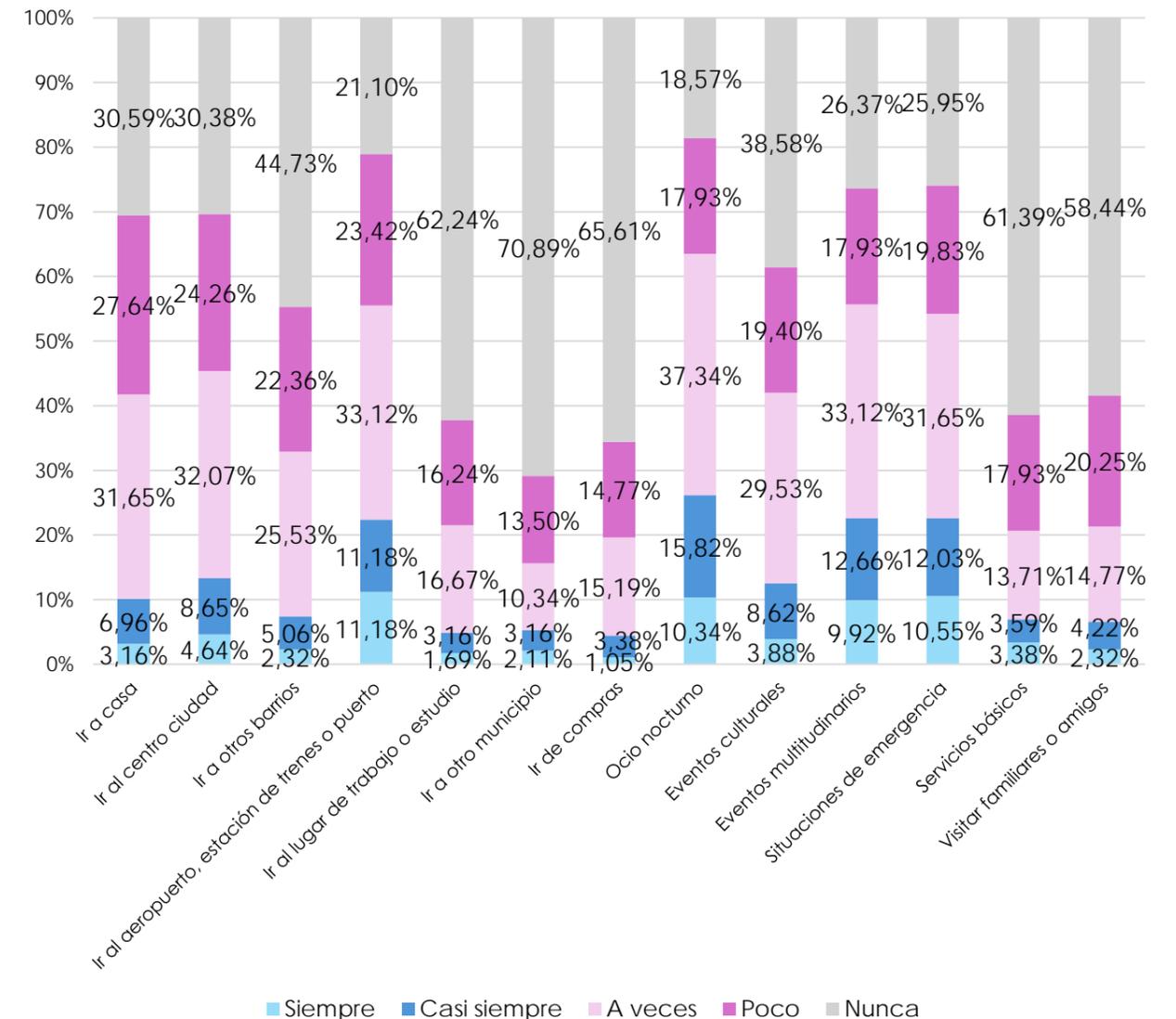
Figura 5.23 Motivos de uso del taxi



5.6. Frecuencia de uso del taxi según finalidad

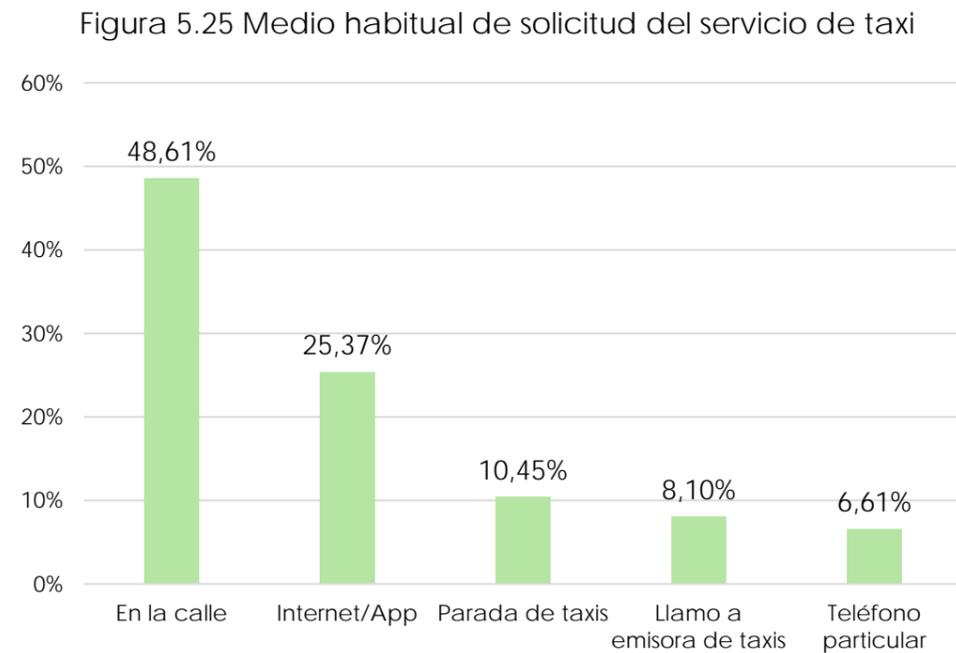
La figura 5.24 detalla la frecuencia de uso del taxi en Málaga para diversos destinos y finalidades. El uso más frecuente (siempre, casi siempre y a veces) se realiza en los desplazamientos por ocio nocturno (63,5% de los usuarios), acudir a eventos multitudinarios (55,7%), ir al aeropuerto, estaciones de trenes y puerto (55,48%) y en situaciones de emergencia (54,23%). Otras finalidades que originan el uso, pero menos frecuentemente, son: ir a otro municipio (15,61%), ir de compras (19,62%) e ir al lugar de trabajo o estudio (21,52%). Estos datos refuerzan la idea de que el taxi se utiliza principalmente para desplazamientos dentro de la ciudad, especialmente con motivo de ocio nocturno o eventos, hacia centros de transporte (aeropuerto, estaciones, etc.) o en situaciones de emergencia, con un uso menos habitual para otras actividades o destinos fuera de la ciudad.

Figura 5.24 Frecuencia del uso del taxi según finalidad



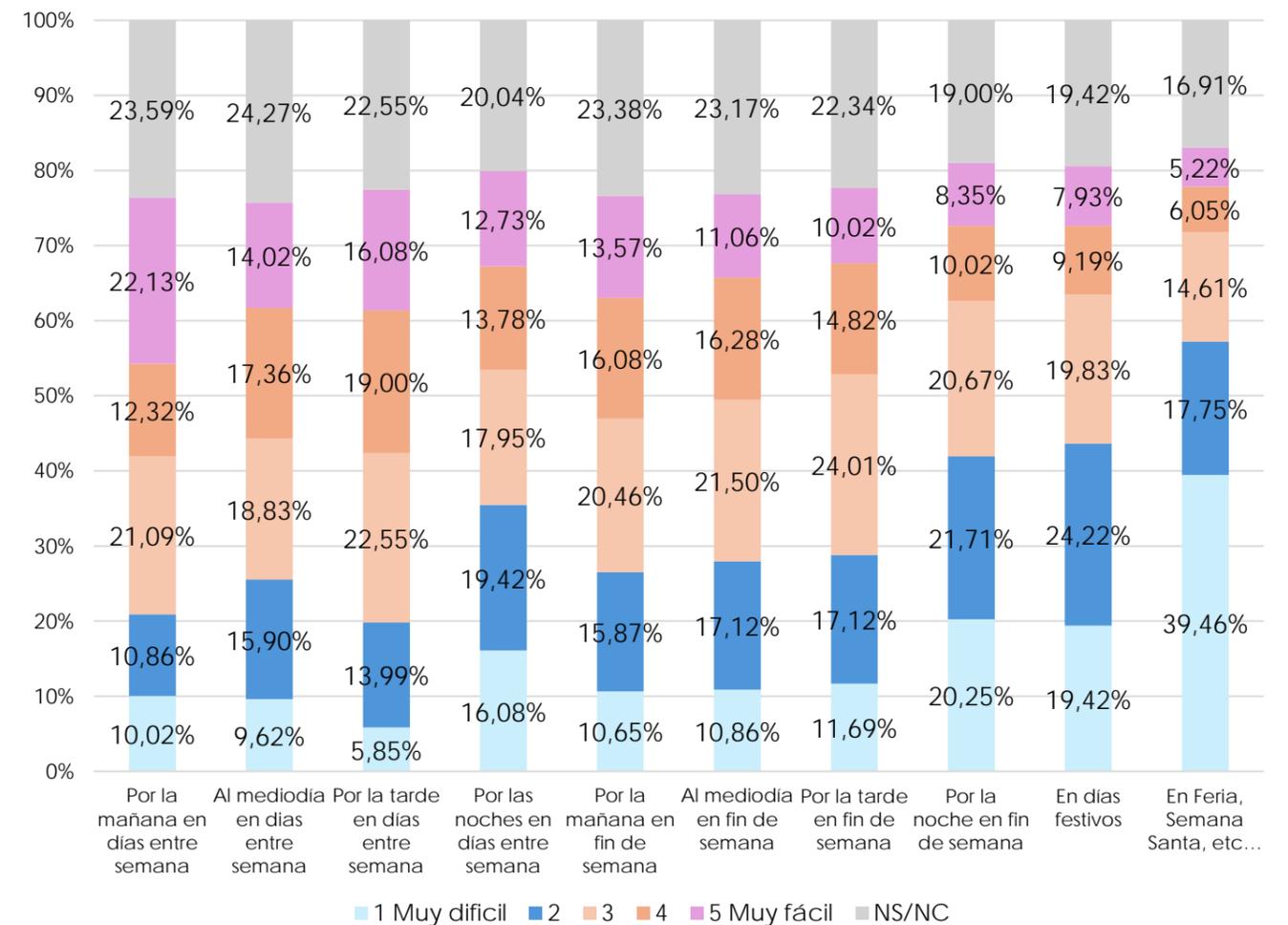
5.7. Acceso al servicio de taxi

La figura 5.25 presenta el medio habitual de solicitud de un servicio de taxi en Málaga. Se observa que la forma más común es parar el taxi en la calle (48,61%), seguida por la solicitud a través de internet o aplicaciones móviles (25,37%). La parada de taxis (10,45%) y la llamada a una emisora de taxis (8,10%) representan opciones menos frecuentes, al igual que el teléfono particular del taxista (6,61%). Estos datos sugieren que, si bien las nuevas tecnologías están ganando terreno, la forma tradicional de solicitar un taxi en la calle sigue siendo la más utilizada en Málaga.



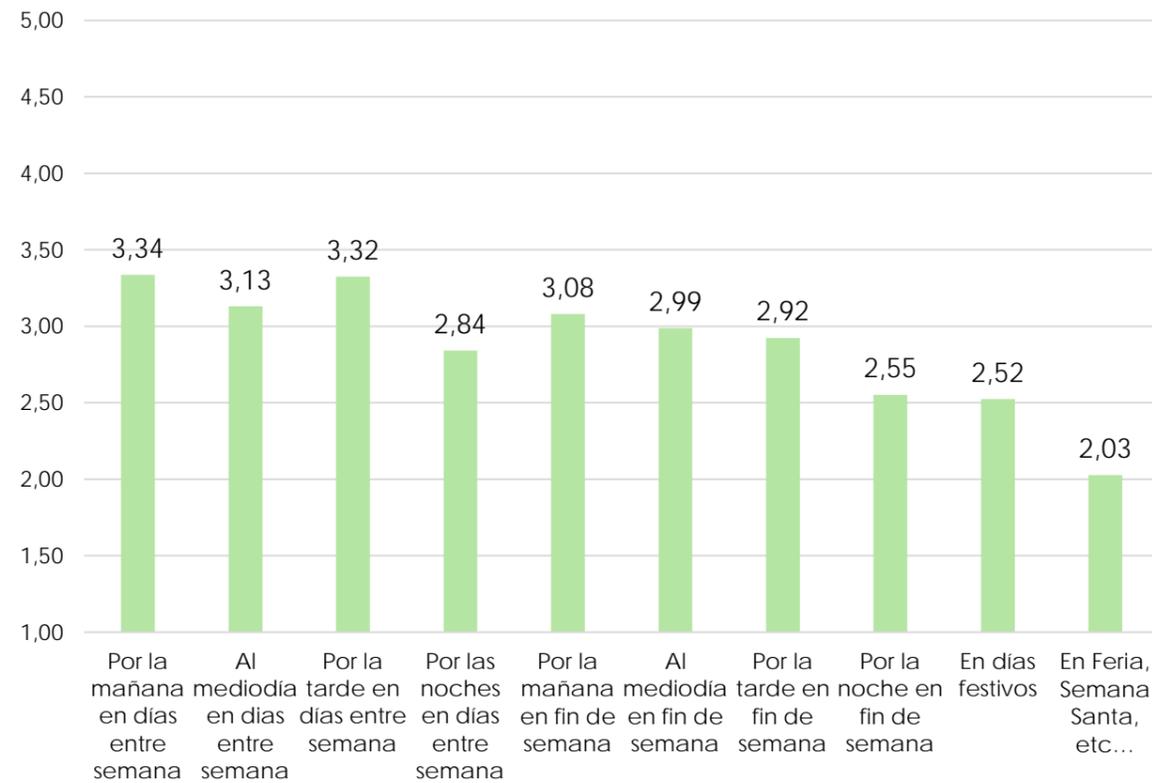
En la figura 5.26 se visualiza la percepción de la dificultad para conseguir un taxi en Málaga, según diferentes franjas horarias y días de la semana, en una escala de 1 a 5 (1: Muy difícil; 2: Difícil; 3: Ni fácil ni difícil; 4: Fácil; 5: Muy fácil). Se observa que la mayor dificultad se percibe durante eventos como la Feria, Semana Santa, etc. (39,46% "Muy difícil"). También las noches de fin de semana (20,25% "Muy difícil") y los días festivos (19,42% "Muy difícil") presentan altos niveles de dificultad. En contraste, solo uno de cada diez participantes (10,02%) considera que sea "muy difícil" por la mañana entre semana.

Figura 5.26 Facilidad para conseguir un taxi



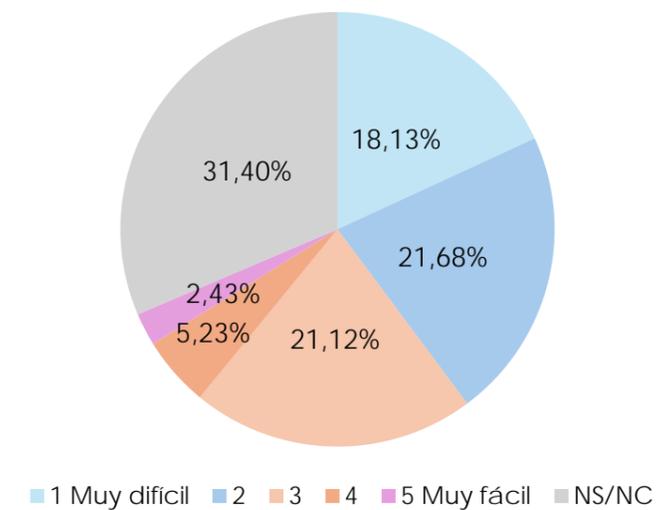
Considerando las puntuaciones medias, es más fácil conseguir un taxi los días entre semana por las mañanas (3,34) y por las tardes (3,32) (figura 5.27). La facilidad cae considerablemente durante la noche del fin de semana (2,55) y los días festivos (2,52), pero sobre todo es muy baja durante la Feria, Semana Santa, etc. (2,03). Estos datos confirman una variabilidad en la disponibilidad del servicio de taxi en Málaga, siendo más accesible durante las horas diurnas entre semana y significativamente más complicado en periodos festivos y durante la noche del fin de semana. No obstante, en todos los casos la facilidad percibida está por debajo del valor 4 ("Fácil"), en la escala utilizada de 1 ("Muy difícil") a 5 ("Muy fácil").

Figura 5.27 Puntuación media de facilidad para conseguir un taxi



encuestados manifiestan que es difícil o muy difícil conseguir un taxi de alta ocupación, con un 21,68% y un 18,13% respectivamente. En contraste, sólo una minoría considera que es fácil (5,23%) o muy fácil (2,43%). Una de cada tres personas (31,40%) no respondió o no lo sabe. En una escala de 1 a 5 la puntuación media es 2,30. Este patrón sugiere una percepción generalizada de dificultad para acceder a taxis de mayor capacidad en la ciudad, lo que podría implicar desafíos para grupos o familias que requieren este tipo de servicio.

Figura 5.28 Facilidad para conseguir un taxi de alta ocupación

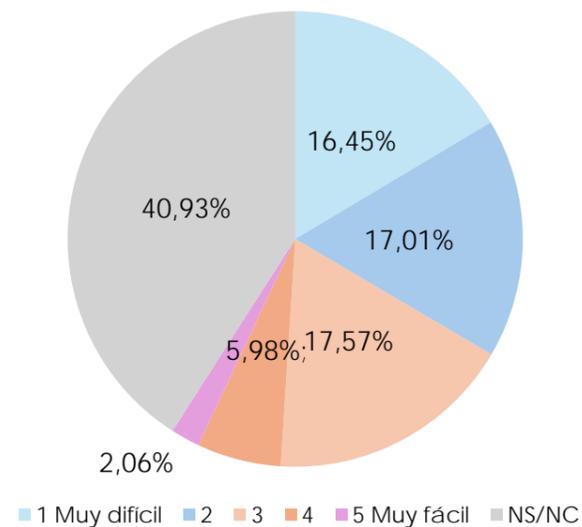


Con respecto a la facilidad para conseguir un taxi adaptado a PMR (figura 5.29), la mayoría de los encuestados lo consideran difícil (17,01%) o bastante difícil (16,45%), mientras que solo un 17,57% se sitúa en un punto intermedio (3). Una pequeña minoría lo percibe como fácil (5,98%) o muy fácil (2,06%). Cabe destacar que el 40,93% de los participantes no respondieron a esta pregunta. La puntuación media de aquellos que sí respondieron a la pregunta fue 2,33 puntos. Estos datos sugieren que los encuestados perciben una clara dificultad para acceder al servicio de taxis adaptados.

Teniendo en cuenta los resultados por distritos de manera global, destaca como Churrana es el distrito en el que se percibe una mayor dificultad para conseguir un taxi. Otros distritos periféricos, como Campanillas, Puerto de la Torre y Este también presentan una notable dificultad en muchas franjas horarias de la semana y en días festivos. No obstante, la dificultad de acceso también se manifiesta en distritos más cercanos al centro como Palma-Palmilla, Ciudad Jardín y Bailén-Miraflores; incluso los residentes del distrito Centro manifiestan niveles medio-altos de dificultad para conseguir un taxi en muchas franjas horarias.

A continuación, se comenta la facilidad para conseguir un taxi de alta ocupación (más de cinco plazas). En este sentido, en la figura 5.28 se observa que la mayoría de los

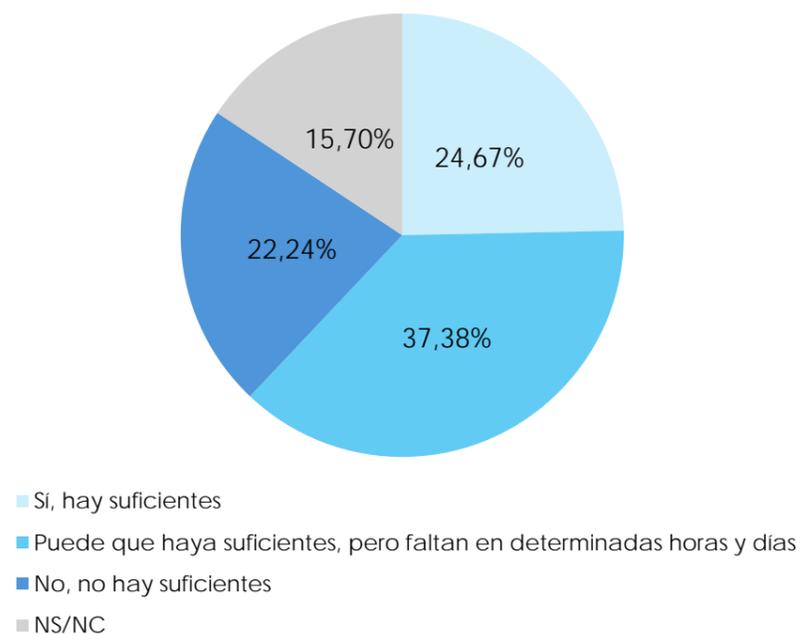
Figura 5.29 Facilidad para conseguir un taxi de movilidad reducida



5.8. Opinión sobre el número de taxis disponibles en Málaga

La figura 5.30 presenta las opiniones sobre la cantidad de taxis que hay en Málaga. Un 37,38% de los encuestados percibe que la cantidad podría ser suficiente, pero que faltan en momentos específicos. Un 24,67% cree que sí hay suficientes taxis, mientras que un 22,24% considera que no son suficientes. Un 15,70% no sabía o no quiso responder a la pregunta.

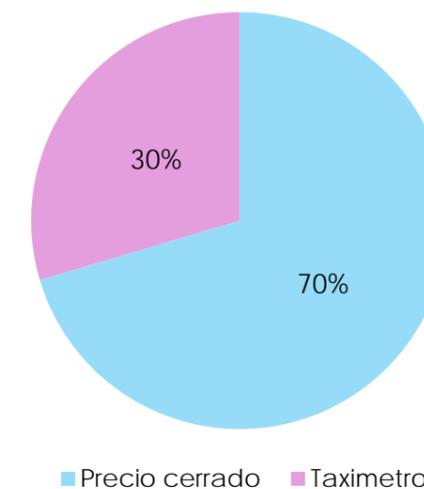
Figura 5.30 Satisfacción con el número de taxis en Málaga



5.9. Precios y medios de pago

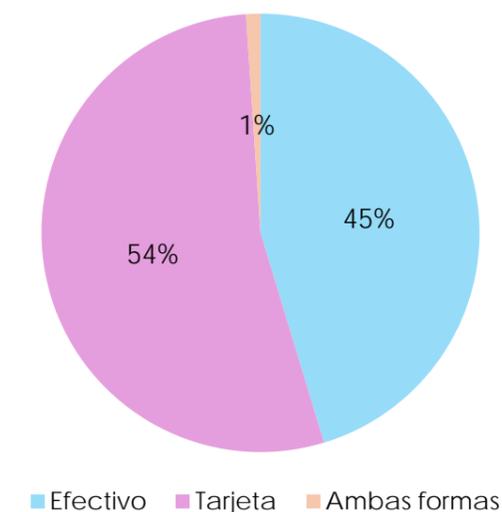
El 70% de los encuestados prefiere un sistema de precio cerrado, en lugar del actual taxímetro, preferente para el 30% (figura 5.31). Esta distribución sugiere que la mayoría de los usuarios valoran la certeza del coste del viaje antes de iniciarlo. Esta preferencia podría estar relacionada con la percepción de transparencia y control sobre el gasto, así como con la evitación de posibles variaciones en el precio debido al tráfico u otros factores.

Figura 5.31 Preferencia en el sistema de precios de los taxis



La tarjeta es el método de pago preferente (figura 5.32) (54%). No obstante, el efectivo sigue siendo una opción significativa utilizada por el 45% de los encuestados. Una pequeña minoría (1%) declara utilizar ambas formas de pago de manera habitual.

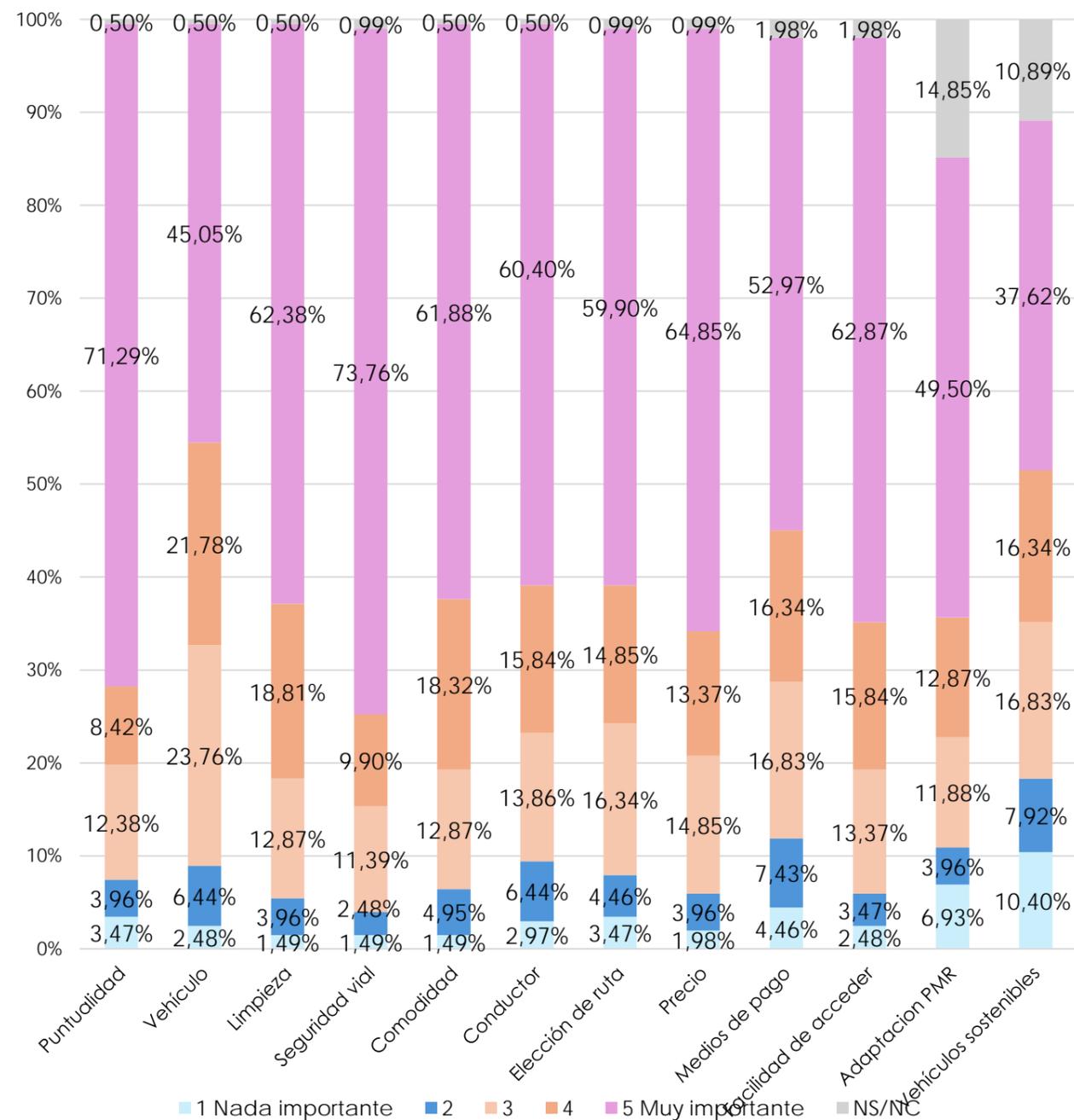
Figura 5.32 Preferencia en la forma de pago del servicio de taxis



5.10. Atributos de los medios de transporte que influyen en su elección

En la figura 5.33 se expone la importancia que para los usuarios tienen diversos atributos de los medios de transporte cuando realizan su elección.

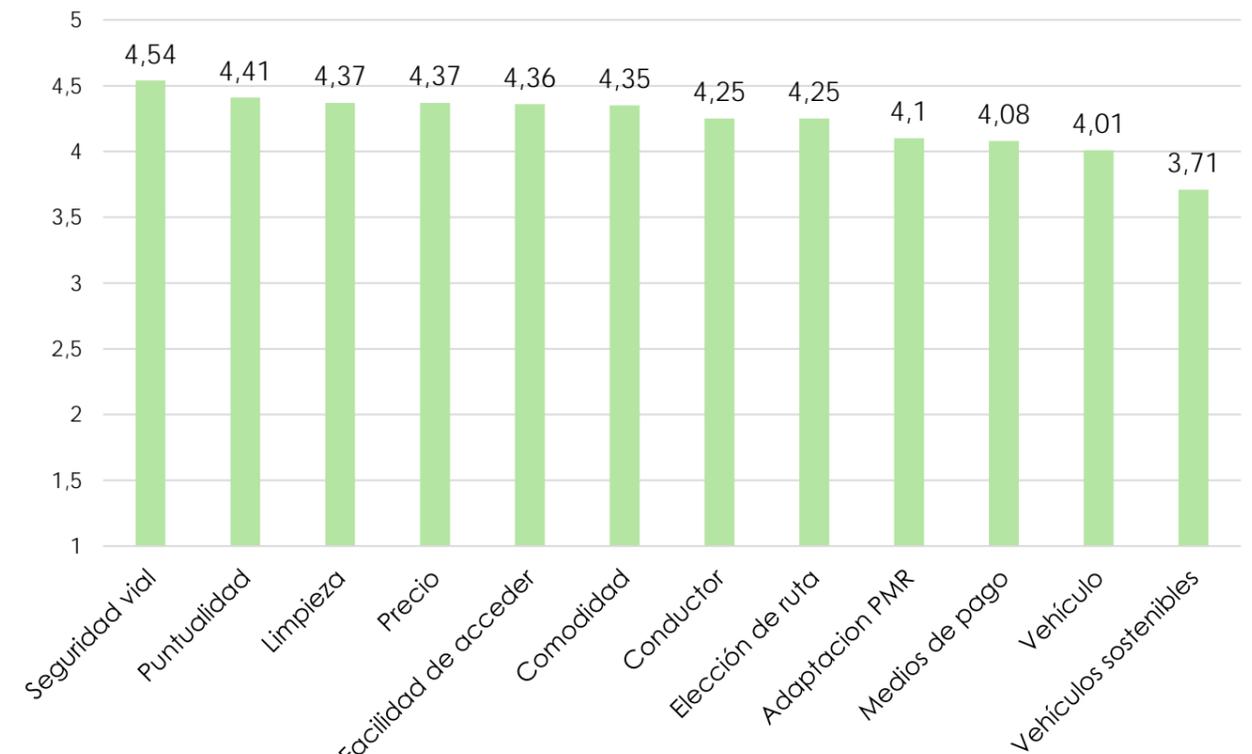
Figura 5.33 Atributos importantes en la elección de los medios de transporte urbano



Los resultados revelan que la seguridad vial (73,76%) y la puntualidad (71,29%) son muy importantes para una alta proporción de usuarios. Le siguen: el precio (64,85%), la facilidad para acceder (62,87%), la limpieza del vehículo (62,38%), la comodidad (61,89%) y el conductor (60,40%). Algo más de la mitad de los usuarios también consideran muy importante la elección de la ruta (59,90%) y los medios de pago (52,97%). Otras características como adaptación a PMR (49,50%), el tipo de vehículo (45%) y su sostenibilidad (37,62%) son muy importantes para segmentos menores de usuarios, aunque muy significativos.

La figura 5.34 presenta la importancia media que tienen los atributos anteriores en la elección del medio de transporte, ordenados de mayor a menor importancia en una escala de 1 (nada importante) a 5 (muy importante). La seguridad vial (4,54) y la puntualidad (4,41) destacan como los aspectos más relevantes para los usuarios. Les siguen de cerca la limpieza (4,37), el precio (4,37) y la facilidad para acceder al servicio (4,36). En el extremo inferior, las características del vehículo (4,01) y los vehículos sostenibles (3,71) son menos importantes, aunque la puntuación media sigue siendo superior a 3.

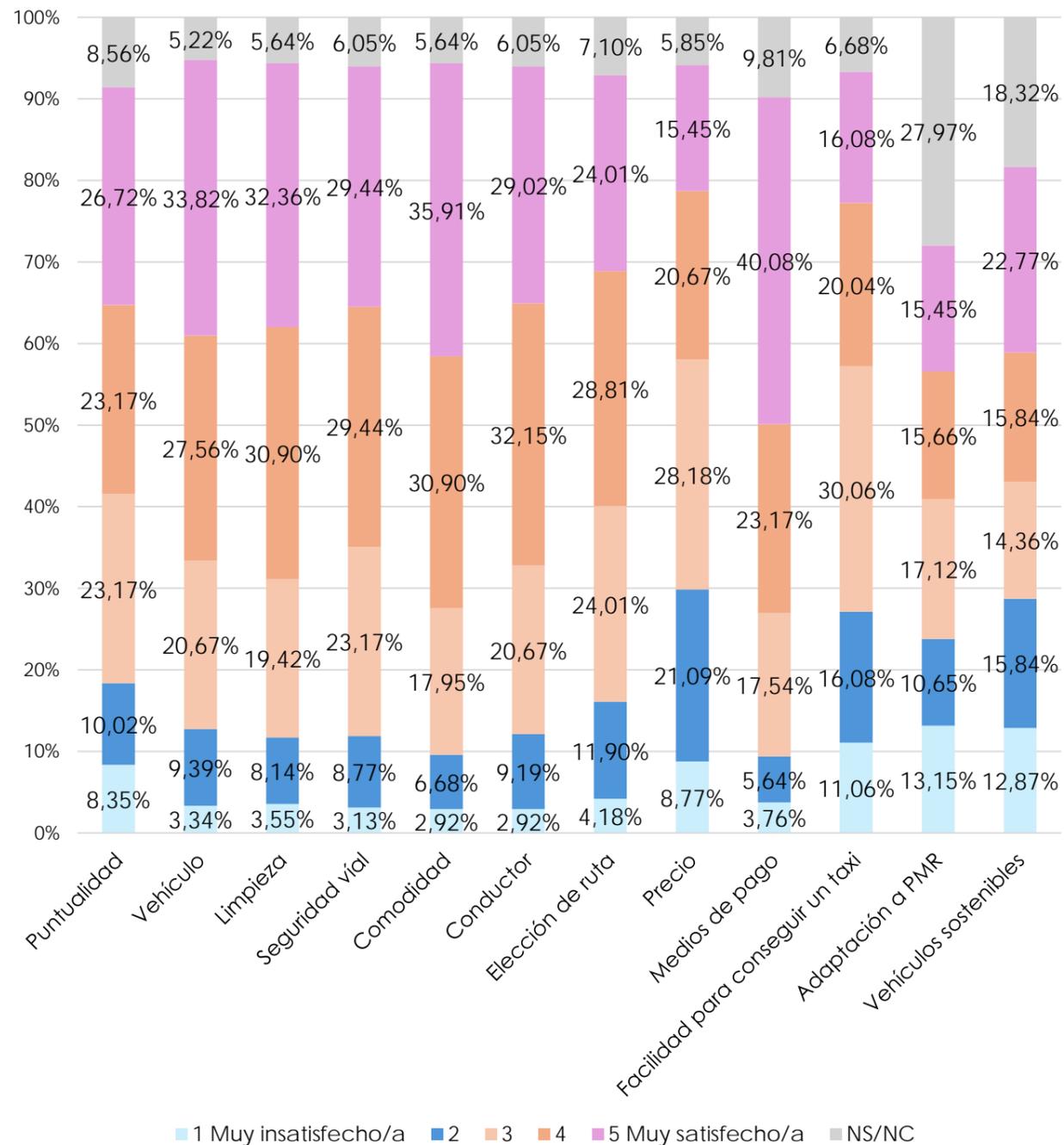
Figura 5.34 Puntuación media de la importancia de los atributos para la elección del medio de transporte urbano



5.11. Satisfacción con los atributos del servicio de taxi

La figura 5.35 muestra el nivel de satisfacción de los usuarios con diversos atributos del servicio de taxi en Málaga.

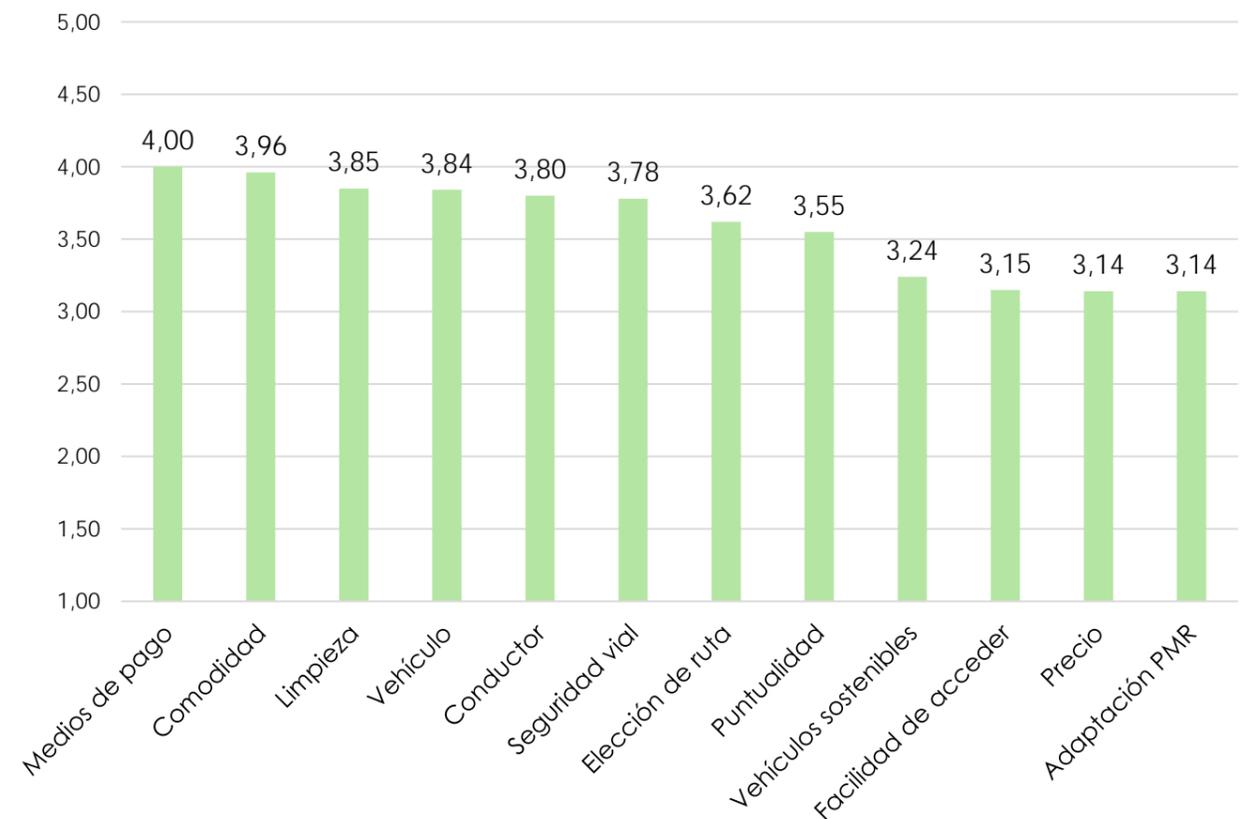
Figura 5.35 Satisfacción con los atributos del taxi



Se observa una alta satisfacción (puntuaciones 4 y 5 en la escala) en atributos como la comodidad (66,81%), el comportamiento del conductor (61,17%), la limpieza (63,26%), la seguridad vial (58,87%) y la puntualidad (49,90%). Sin embargo, la satisfacción es menor en aspectos como la disponibilidad de vehículos sostenibles (38,61%) o el precio (36,12%), y especialmente baja en lo que se refiere a la adaptación de los vehículos para PMR (31,11%). Estos datos sugieren una buena valoración general del servicio, pero señalan áreas específicas de mejoras como el precio, la sostenibilidad y la accesibilidad.

Los atributos que generan mayor satisfacción media entre los usuarios son los medios de pago (4,00) y la comodidad del vehículo (3,96) (figura 5.36). Les siguen de cerca la limpieza (3,85) y las características del vehículo (3,84). Por otro lado, la adaptación para personas con movilidad reducida y el precio (ambas con 3,14), así como la facilidad de acceder al servicio o conseguir un taxi (3,14) son los atributos de menor satisfacción.

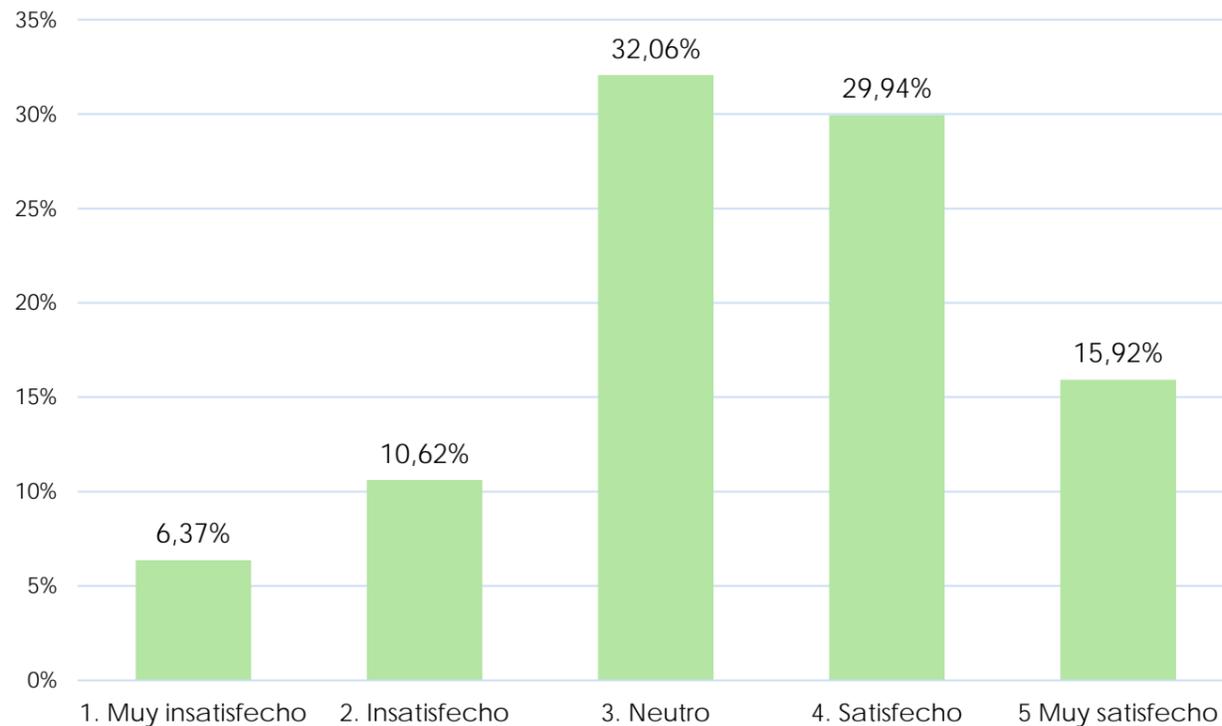
Figura 5.36 Satisfacción con los atributos del taxi ordenados por puntuación media



En términos generales, los encuestados manifiestan cierto nivel de satisfacción global con el servicio de taxis, situándose el valor medio en 3,40, en una escala de 1 (muy insatisfecho) a 5 (muy satisfecho). Los datos de la figura 5.37 muestran que la mayor proporción de los encuestados manifiesta estar satisfecho o muy satisfecho (45,86%).

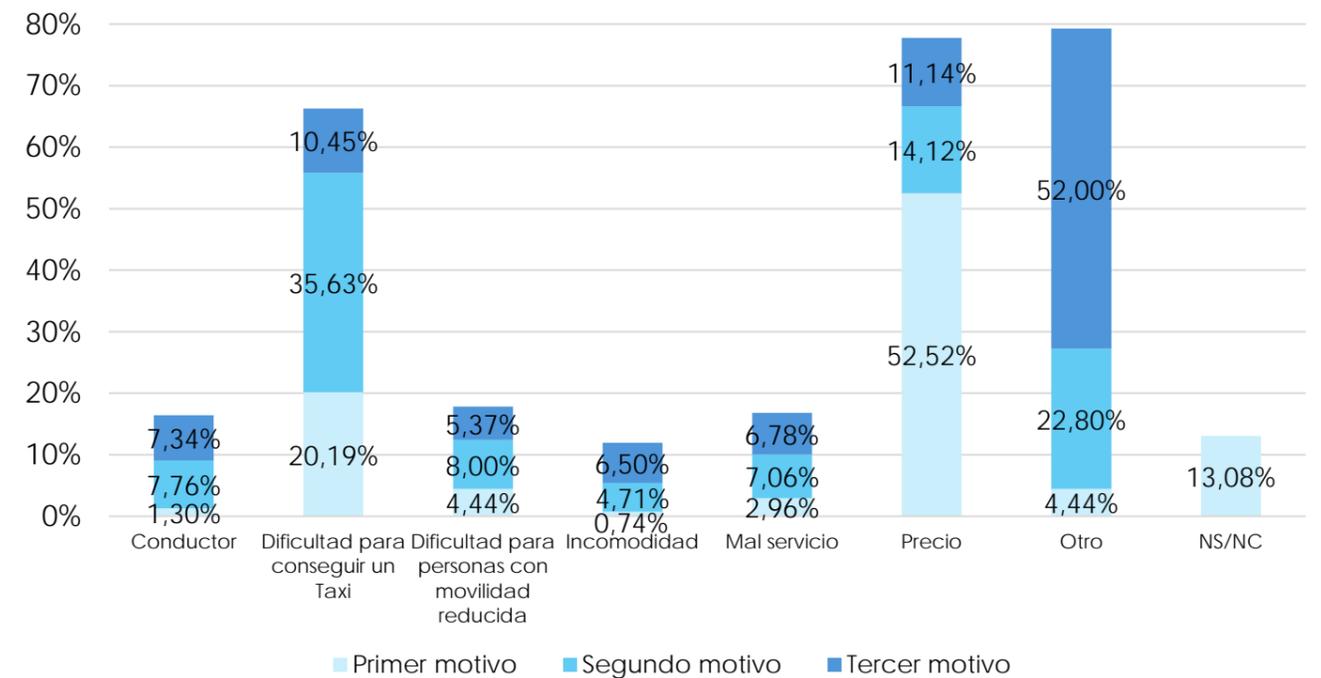
Por contra, la proporción de insatisfechos o muy insatisfechos es del 17%. Uno de cada tres participantes (32,06%) no está ni satisfecho ni insatisfecho.

Figura 5.37 Satisfacción global con el servicio de taxi



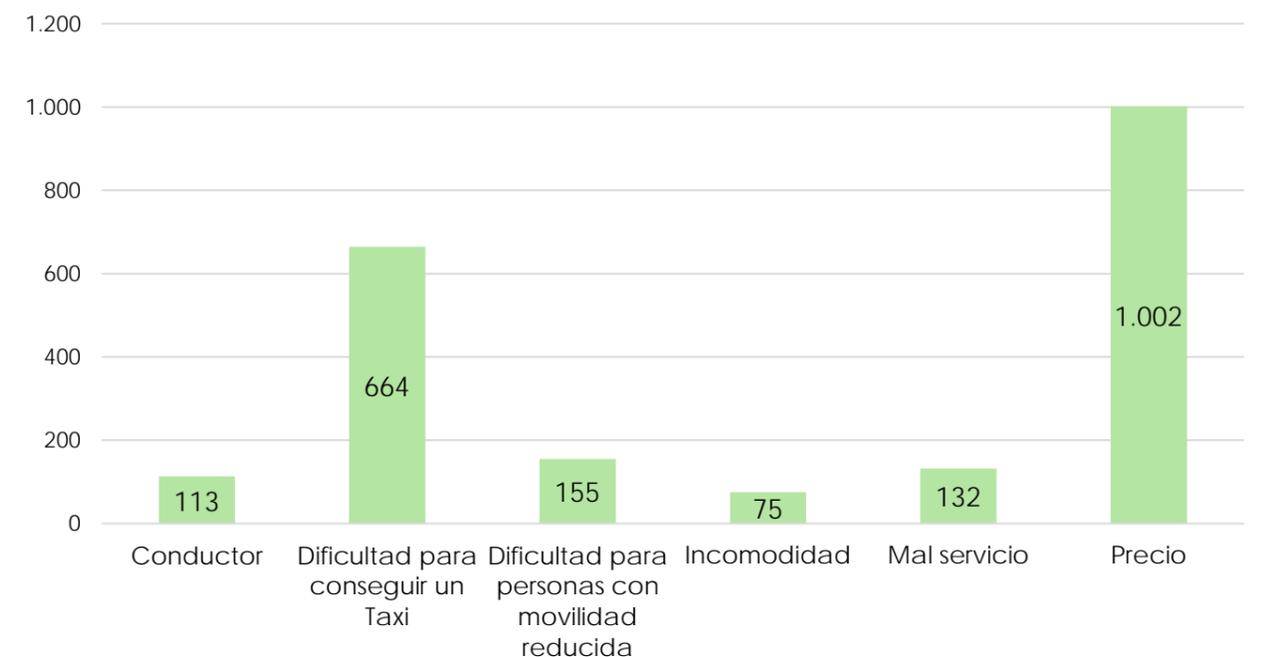
A continuación, en la figura 5.38 se presentan los principales motivos argumentados por los encuestados para no elegir el taxi con mayor asiduidad, en comparación con otros medios de transporte urbano. El principal motivo señalado es el precio (77,78% del total, marcado en el 52,52% como primer motivo). A continuación, se sitúa la dificultad para conseguir un taxi (66,27% del total, marcado en el 20,19% como primer motivo). La importancia del resto de motivos baja considerablemente, situándose posteriormente la dificultad para personas de movilidad reducida (17,81%), el mal servicio ofrecido (16,8%), el/la conductor/a (16,4) y la incomodidad (11,95%).

Figura 5.38 Motivos para no elegir el taxi



La figura 5.39 ilustra la importancia de los diferentes motivos como factores de disuasión de la demanda del sector del taxi. El principal motivo es, claramente, el precio, pero seguido de la dificultad para conseguir un taxi. La importancia de los restantes motivos es muy inferior a estos dos.

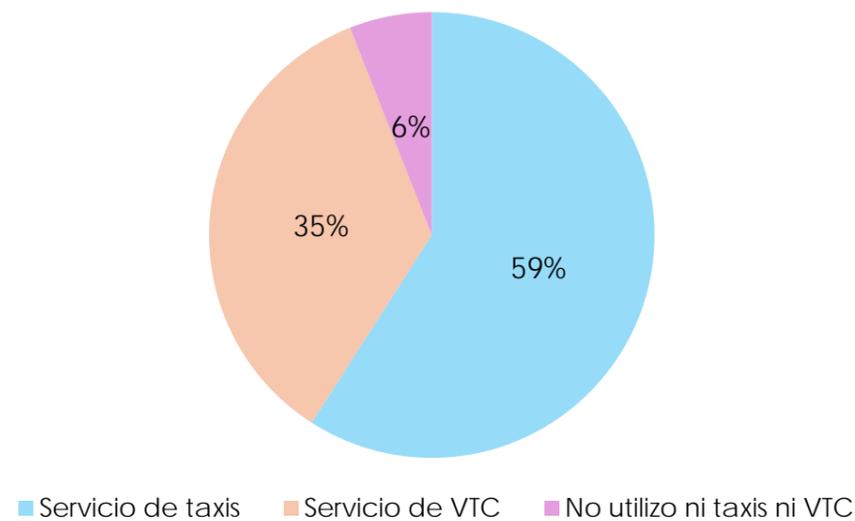
Figura 5.39 Motivos para no elegir el taxi



5.12. Uso de Taxis vs VTC

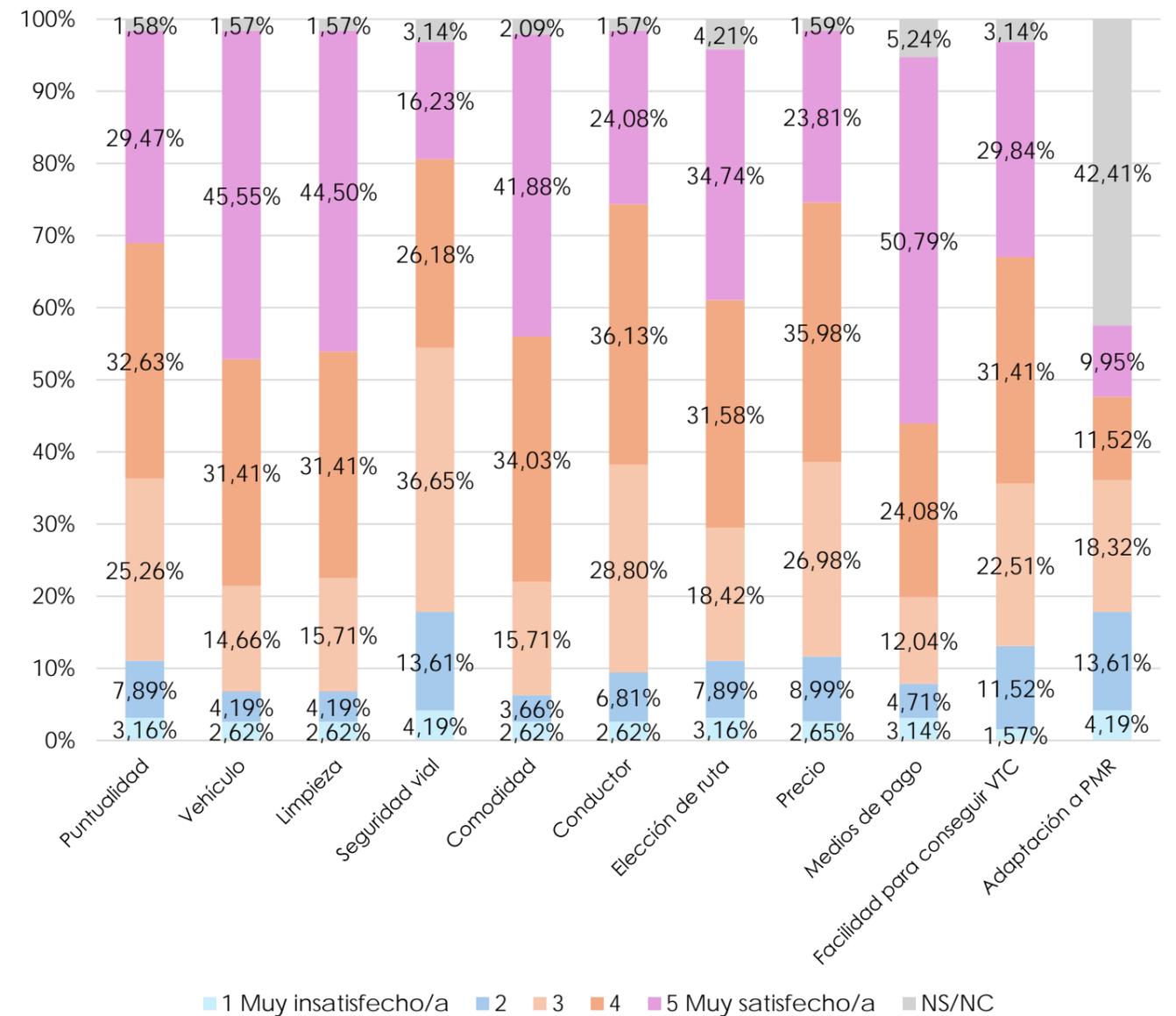
Como se observa en la figura 5.40, el 59% de los encuestados usan principalmente el servicio de taxi para sus desplazamientos, frente a un 35% que emplea más frecuentemente el servicio de VTC. Por contra, un 5,98% no utiliza ninguno de estos servicios. Estos datos indican una preferencia mayoritaria por el taxi tradicional en el contexto de Málaga, aunque la penetración de los servicios de VTC en el mercado es notable.

Figura 5.40 Medio más frecuentemente utilizado



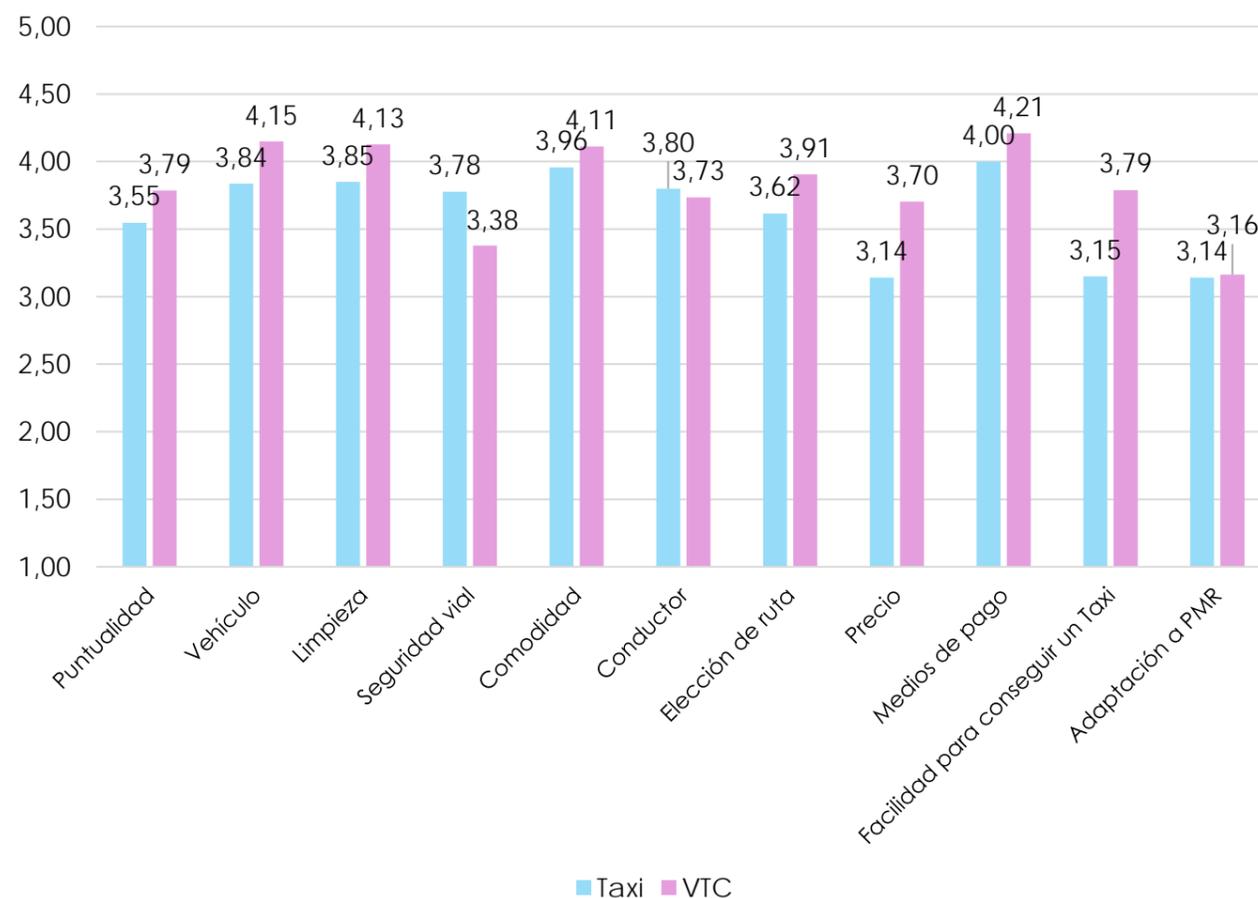
La figura 5.41 muestra la satisfacción de los usuarios con diferentes atributos de los servicios de VTC. Destaca una elevada satisfacción (combinando las categorías 4 y 5) en aspectos como el vehículo (76,96%), la limpieza (75,92%), los medios de pago (74,87%) y la comodidad (75,92%). La puntualidad (62,11%) y el comportamiento del conductor (60,21%) también reciben valoraciones positivas. En contraste, los participantes están menos satisfechos con la adaptación de los vehículos para PMR (21,47%) y la seguridad vial (42,41%).

Figura 5.41 Satisfacción con los atributos de VTC



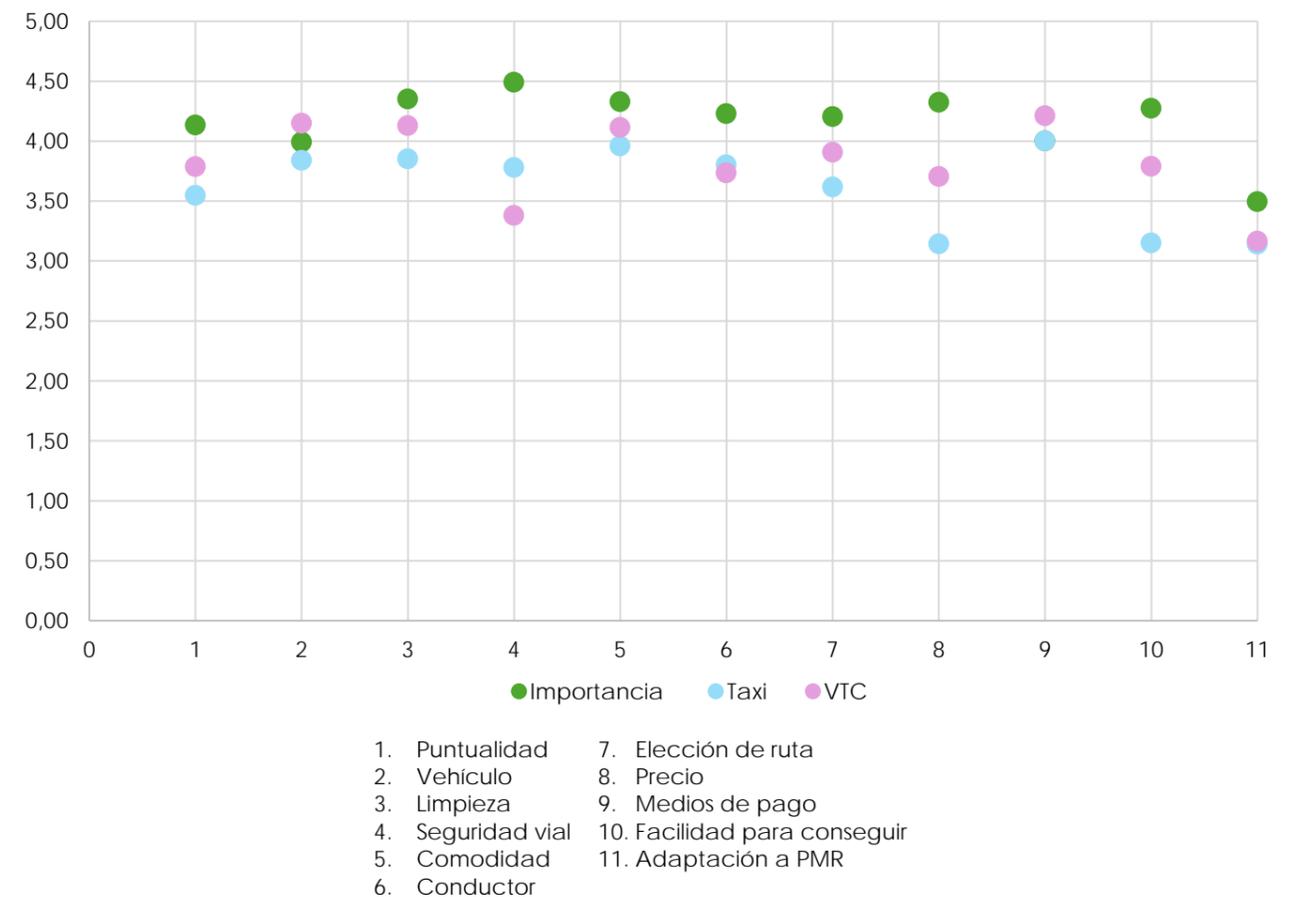
Los datos presentados en la figura 5.42 comparan la satisfacción media otorgada por los usuarios a diferentes atributos del taxi y los VTC en Málaga. En general, se aprecia una tendencia hacia una satisfacción media ligeramente mayor en los servicios de VTC en la mayoría de los atributos evaluados, incluyendo limpieza (4,13 frente a 3,85) y comodidad (4,11 frente a 3,96). Por otro lado, el taxi obtiene una ligera ventaja en la seguridad vial (3,78 frente a 3,38) y en el comportamiento del conductor (3,80 frente a 3,73). Ambos servicios muestran una satisfacción relativamente baja en la adaptación para personas con movilidad reducida (taxi 3,14, VTC 3,16). Estos resultados sugieren una ligera superioridad percibida de los VTC en la mayoría de los aspectos del servicio, con la seguridad vial como una fortaleza relativa del taxi.

Figura 5.42 Comparación de la satisfacción media de taxi y VTC



se ha construido un índice de satisfacción de los usuarios, cuyo valor es 3,64 para el taxi y de 3,87 para los VTC.

Figura 5.43 Comparación de la importancia y la satisfacción media de taxi y VTC



La figura 5.43 muestra conjuntamente la importancia de los atributos evaluados y la satisfacción del usuario de taxis y VTC. Prácticamente en todos los atributos ambos medios de transporte están por debajo de la importancia que le asignan los usuarios, salvo en vehículo y medios de pago, en los que la satisfacción con los VTC supera la importancia del atributo. Los taxis solo superan a los VTC en dos atributos: seguridad vial y conductor; el primero de ellos es, de hecho, el más importante para los usuarios. A partir de las puntuaciones de la importancia y del nivel de satisfacción de cada atributo

6. Capítulo: Personas con movilidad reducida (PMR)

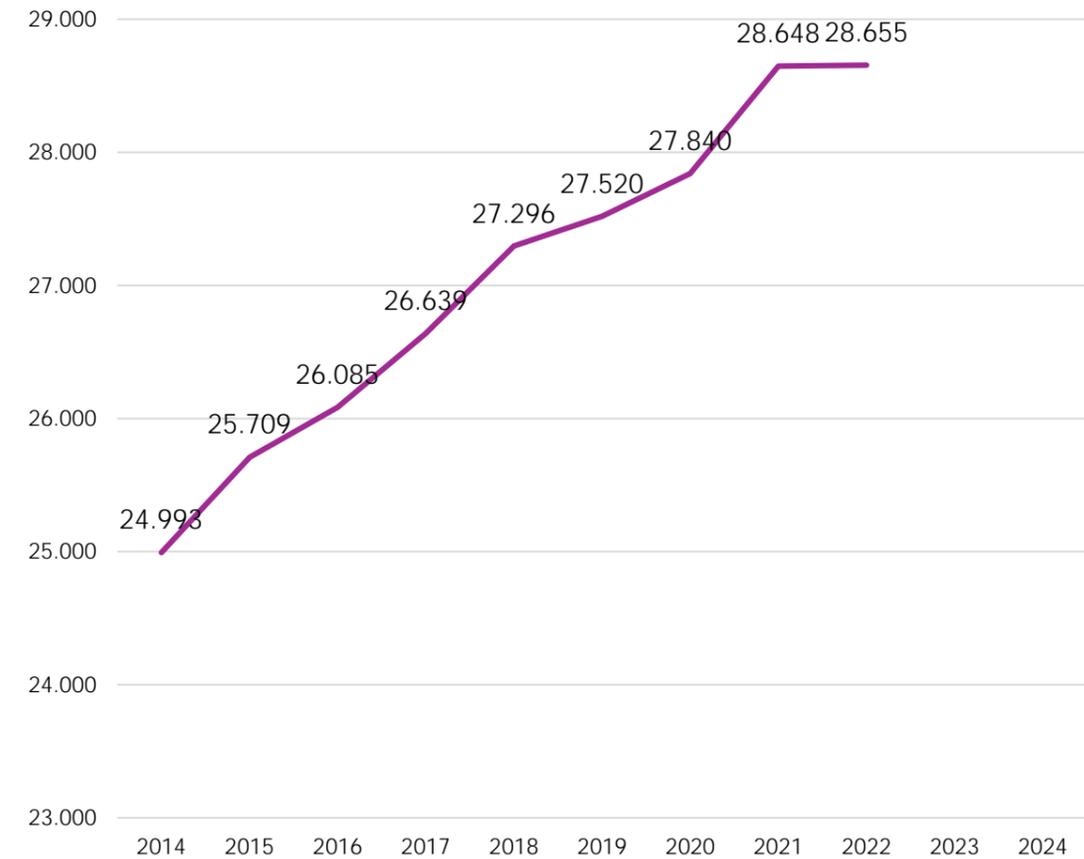
Con el objeto de profundizar en el conocimiento de la opinión que las personas con movilidad reducida que se desplazan en silla de ruedas tienen sobre el servicio de taxi accesible, adaptado o eurotaxi, se realizaron dos encuestas: la primera, centrada en personas que utilizan o son usuarias potenciales del servicio de taxi adaptado; la segunda, destinada a organizaciones y centros que requieren este tipo de servicios para sus usuarios. A continuación, se presentan los resultados.

6.1 Población

De acuerdo con la Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia (EDAD) realizada por el INE en hogares (2020) y en centros de residencia (2023), se estima que la población con alguna discapacidad de movilidad es el 5,58% del total nacional. La proyección en Málaga determinaría una población aproximada de 33.000 personas. Sin embargo, el número de usuarios potenciales del servicio de taxi adaptado es muy superior porque también demandan este servicio otras personas con dificultad de movilidad que no son oficialmente catalogadas como discapacitadas, situaciones de discapacidad no declarada, lesiones temporales y otras circunstancias que inciden en la capacidad de movilidad de las personas y, especialmente, el envejecimiento.

En este sentido, la proporción de la población de la ciudad de Málaga de 80 o más años se ha incrementado un 14,65% en dicho periodo, alcanzando las 28.655 personas, el 4,95% del total de la población (figura 6.1). Además, el índice de envejecimiento (número de personas de 65 y más años por cada cien personas menores de 16 años) de la ciudad de Málaga ha pasado de 94,8 a 120,2 entre 2014 y 2022 (último año disponible) (tabla 6.1).

Figura 6.1 Evolución de la población de 80 años o más



Fuente: INE (2025).

Tabla 6.1 Índice de envejecimiento de Málaga capital

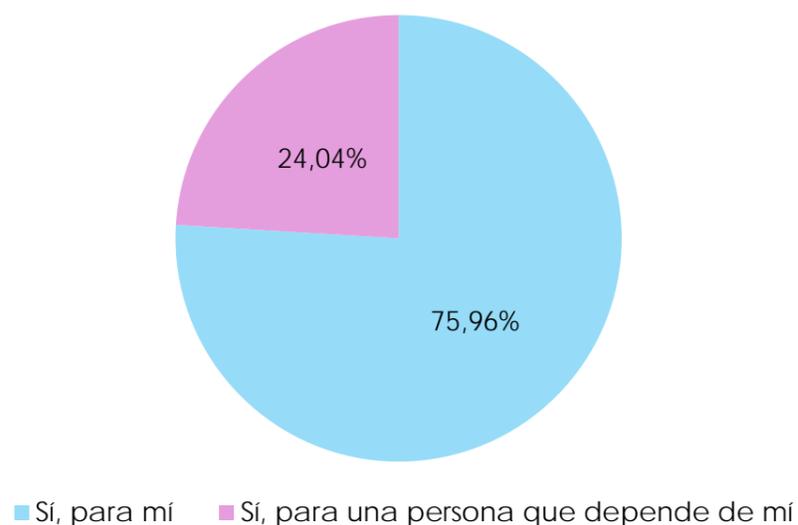
Año	Índice de envejecimiento
2014	94,8
2015	96,5
2016	98,5
2017	101,2
2018	104,1
2019	107,0
2020	110,9
2021	115,9
2022	120,2

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025).

6.2. Descripción de la muestra de usuarios de taxis adaptados a PMR

La muestra de usuarios de taxis adaptados está compuesta por 104 personas. El 75,96% utilizan los taxis adaptados para sí mismas y un 24,04% para personas dependientes a su cargo (figura 6.2).

Figura 6.2 Uso del servicio de taxi adaptado



El 59,62% son mujeres y el 40,38% hombres (figura 6.3). El 7,84% de la muestra tiene hasta 30 años, el 5,88% tiene entre 31 y 40 años, el 19,61% tiene entre 41 y 50 años, el 24,51% tiene entre 51 y 60 años, el 24,51% tiene entre 61 y 70 años, el 11,76% tiene entre 71 y 80 años y, finalmente, el 7,84% tiene más de 80 años (figura 6.4). La edad media es 57 años.

Figura 6.3 Género

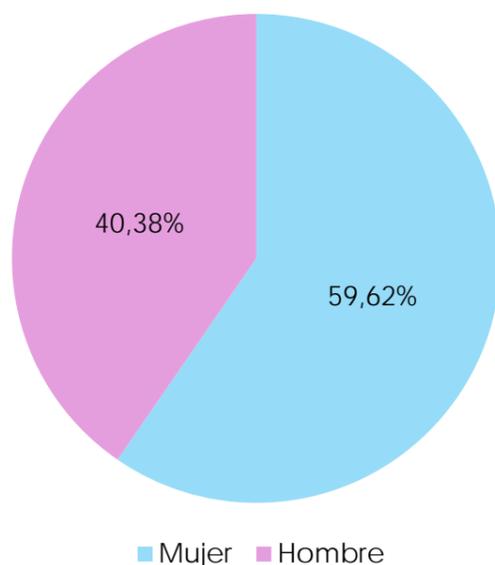
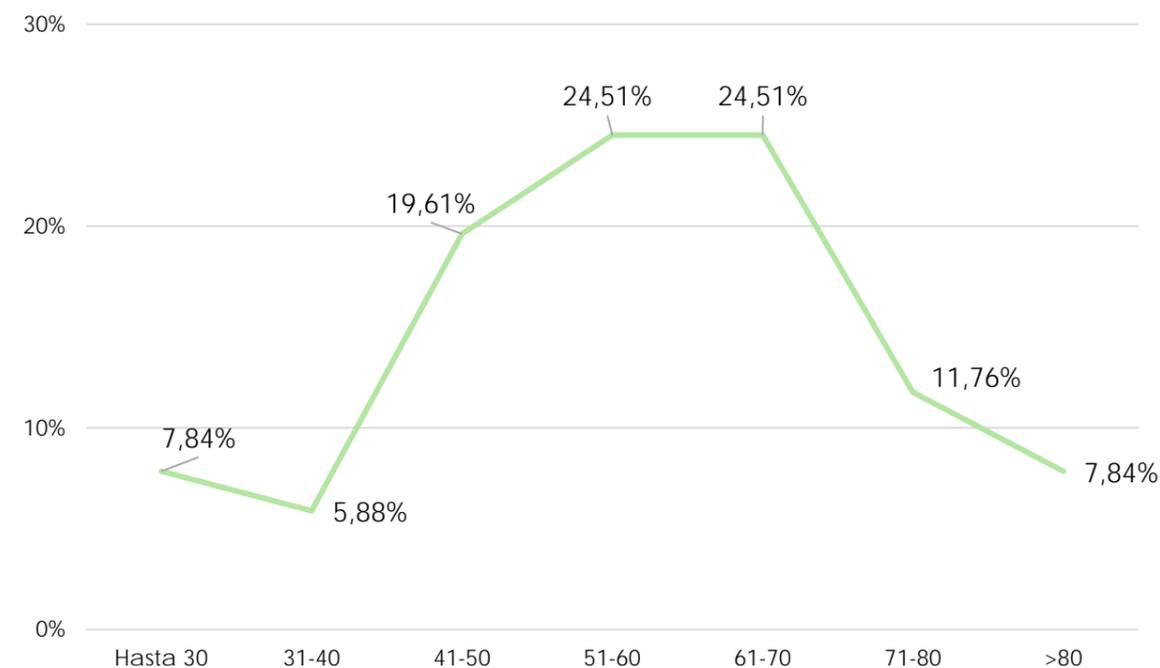


Figura 6.4 Edad



El 90,38% (94) residen en la ciudad de Málaga, y el 9,62% (10) en otros municipios (figura 6.5). Los que residen en Málaga (figura 6.6) se distribuyen entre 10 de los 11 distritos de la ciudad. El 20,21% reside en el Este y el 19,15% en Cruz de Humilladero; ningún participante reside en el distrito de Campanillas.

Figura 6.5 Residencia en Málaga

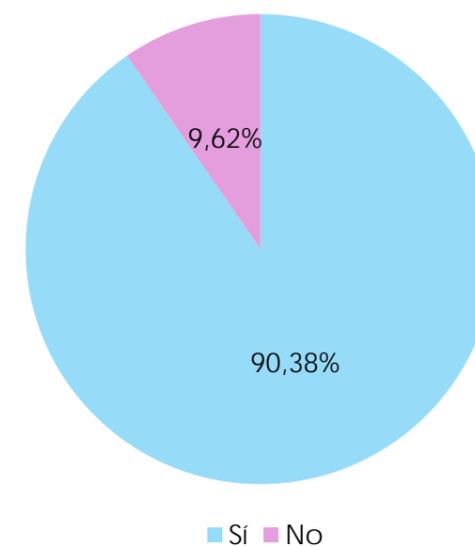
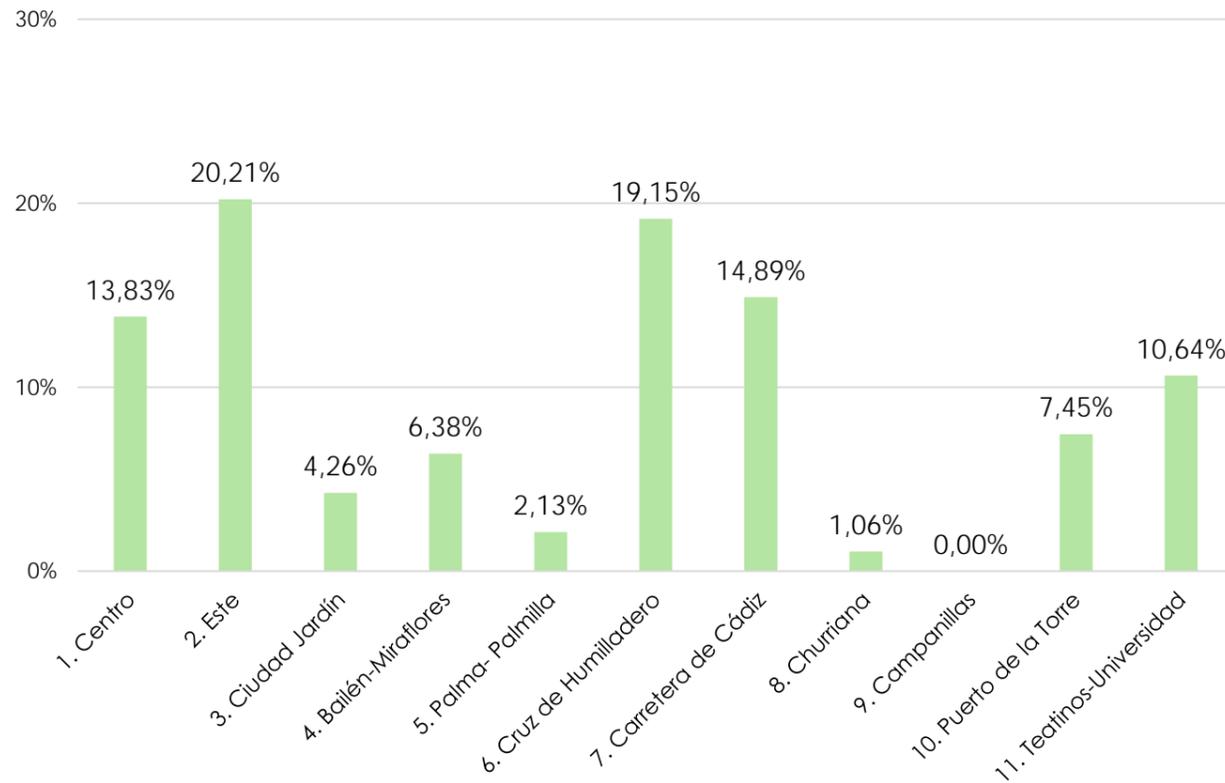


Figura 6.6 Distrito de residencia



Aunque los no residentes componen un grupo de tamaño reducido, se describe a continuación su procedencia y motivo de visita. Así, el 30% reside en el área metropolitana, el 60% en otros municipios de la provincia, y un 10% en otro municipio de España (figura 6.7). En todos los casos, los encuestados son visitantes frecuentes de la ciudad. Concretamente, el 70% lo hace por motivos de asistencia sanitaria o rehabilitación, el 20% por trabajo o estudio y el 10% por otros motivos (ver figura 6.8).

Figura 6.7 Procedencia de los no residentes en Málaga

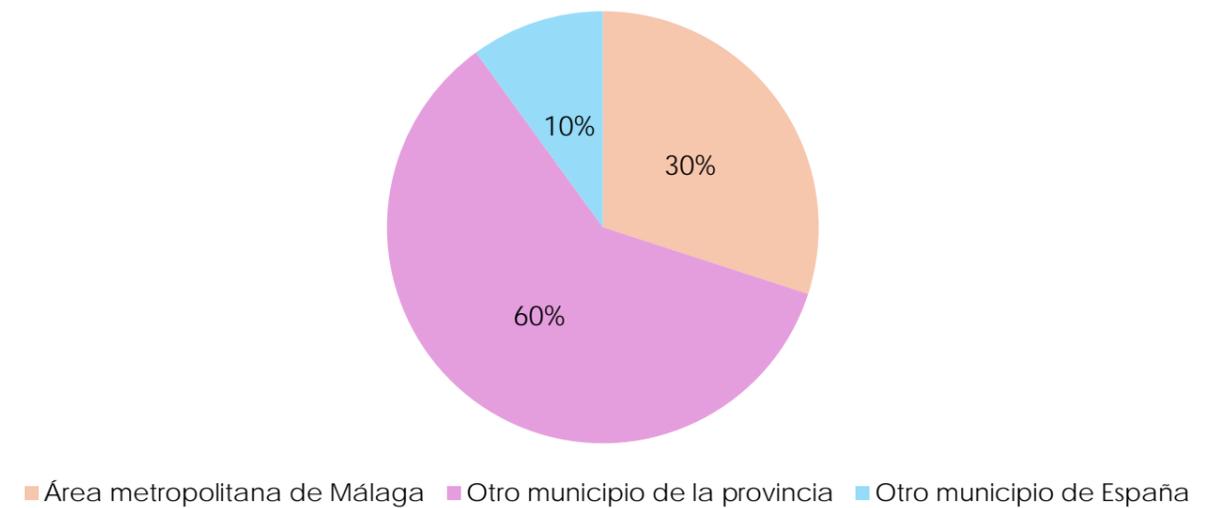
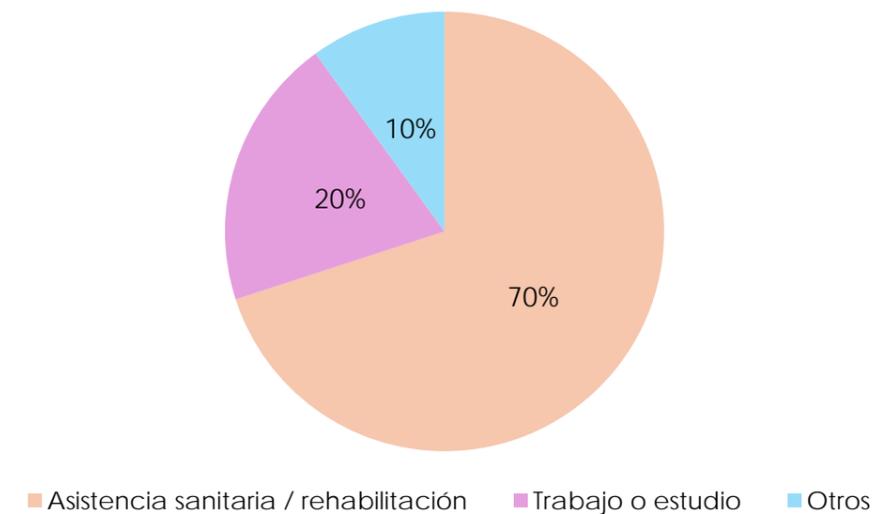


Figura 6.8 Motivo de visita de los no residentes

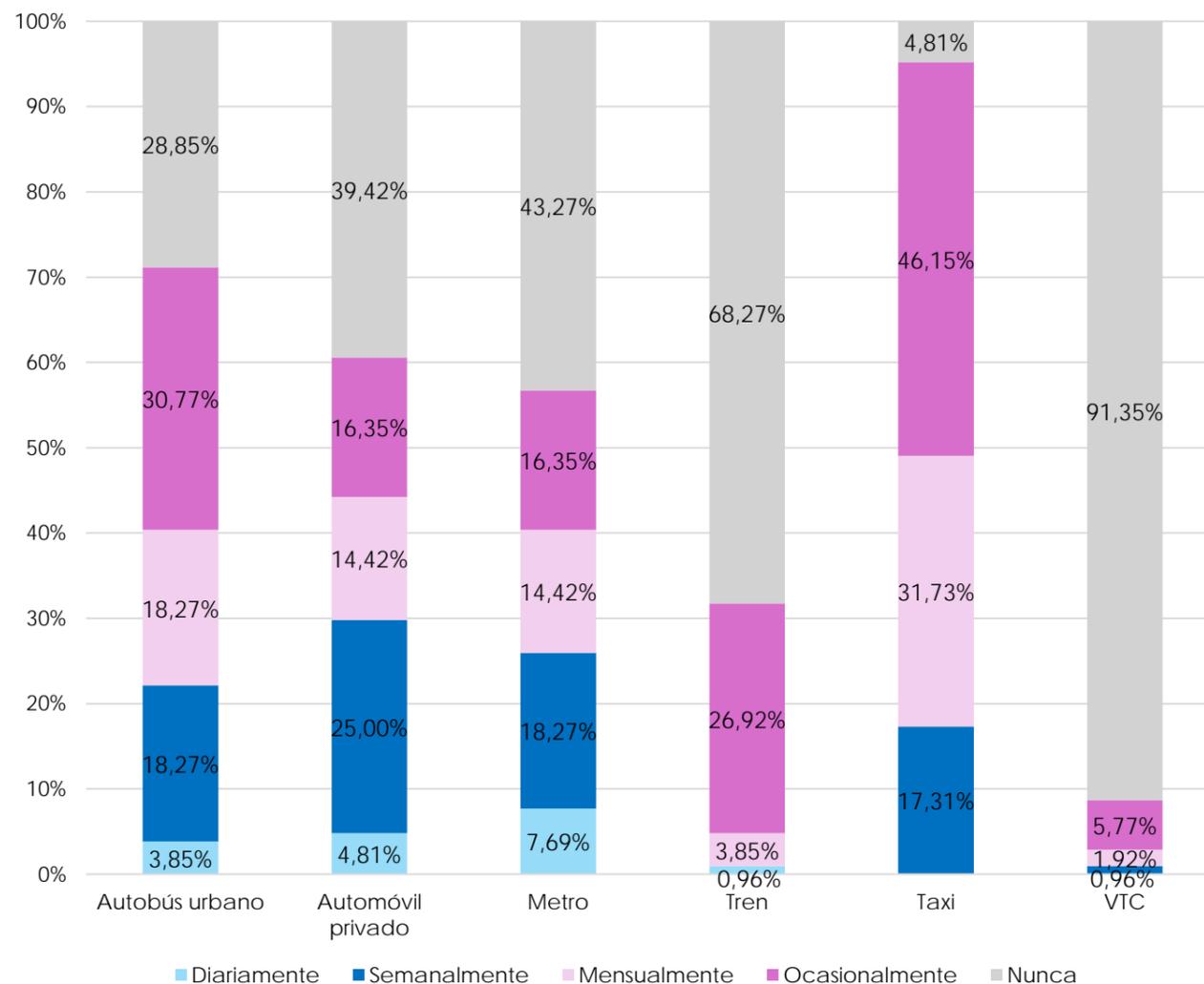


Según la frecuencia de visita a la ciudad, los encuestados se distribuyen por igual en cinco subgrupos (aproximadamente, 20% cada uno) según la visiten a diario, varias veces a la semana, una vez a la semana, varias veces al mes o una vez al mes. En cuanto al medio de transporte elegido para venir a Málaga, el 40% emplea principalmente el coche particular, un 20% taxi, otro 20% el tren, un 10% el autobús y otro 10% VTC.

6.3. Uso de medios de transporte urbano

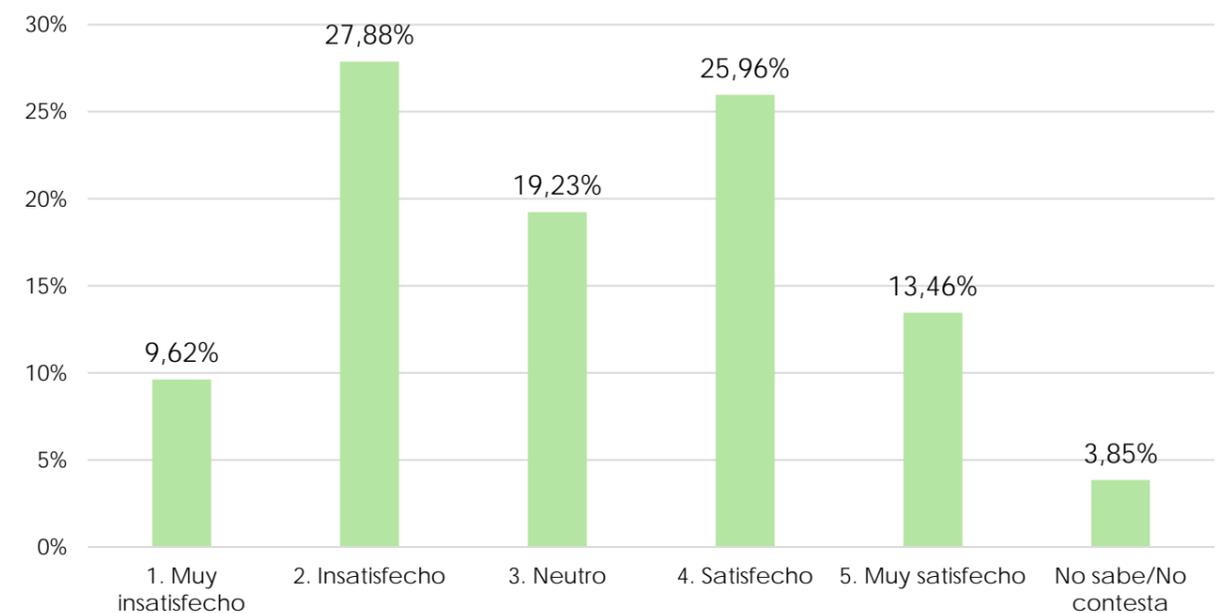
En relación con los medios de transporte urbano (figura 6.9), los datos reflejan patrones de uso muy diferenciados. Destaca el uso del taxi adaptado, que es el medio con mayor penetración entre los encuestados: solo un 4,81 % declara no utilizarlo nunca. Además, un 46,15 % lo emplea ocasionalmente, un 31,73 % mensualmente y un 17,31 % semanalmente, lo que evidencia su importante papel en la oferta de movilidad urbana. El autobús, el metro y el vehículo privado presentan un uso relativamente equilibrado entre quienes los utilizan a diario, semanal y mensualmente (en torno al 40%), aunque en los tres medios existe un porcentaje significativo de personas que declara no emplearlos nunca (entre el 28 % y el 43 %). El tren y los VTC son claramente los medios menos utilizados: más de dos tercios de la muestra (68,27 %) no utilizan nunca el tren para desplazarse entre zonas de la ciudad, mientras que la proporción de no usuarios aumenta hasta el 91,35% en el caso de los VTC.

Figura 6.9 Frecuencia de uso de medios de transportes dentro de la ciudad



El grado de satisfacción con la disponibilidad de medios de transporte público adaptado en la ciudad obtiene una puntuación media de 3,06, en una escala de 1 (muy insatisfecho) a 5 (muy satisfecho). La muestra se reparte casi a partes iguales entre quienes están insatisfechos o muy insatisfechos (37,5%) y quienes están satisfechos o muy satisfechos (39,42%) (figura 6.10).

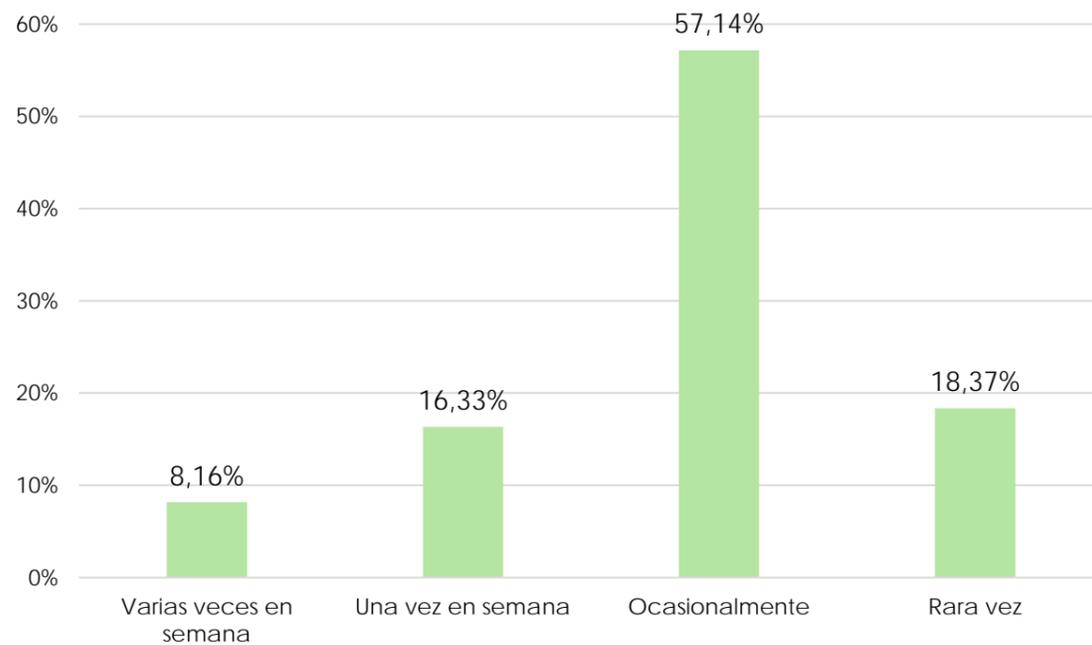
Figura 6.10 Satisfacción con la disponibilidad de medios de transporte adaptado



6.4. Frecuencia y lugar de origen del uso del taxi adaptado

El 94,23% de la muestra utiliza el servicio de taxis adaptados en Málaga. Entre quienes lo usan, el 8,16% lo hace varias veces a la semana, el 16,33% una vez a la semana, el 57,14% ocasionalmente y el 18,35% rara vez (figura 6.11).

Figura 6.11 Frecuencia de uso del taxi adaptado



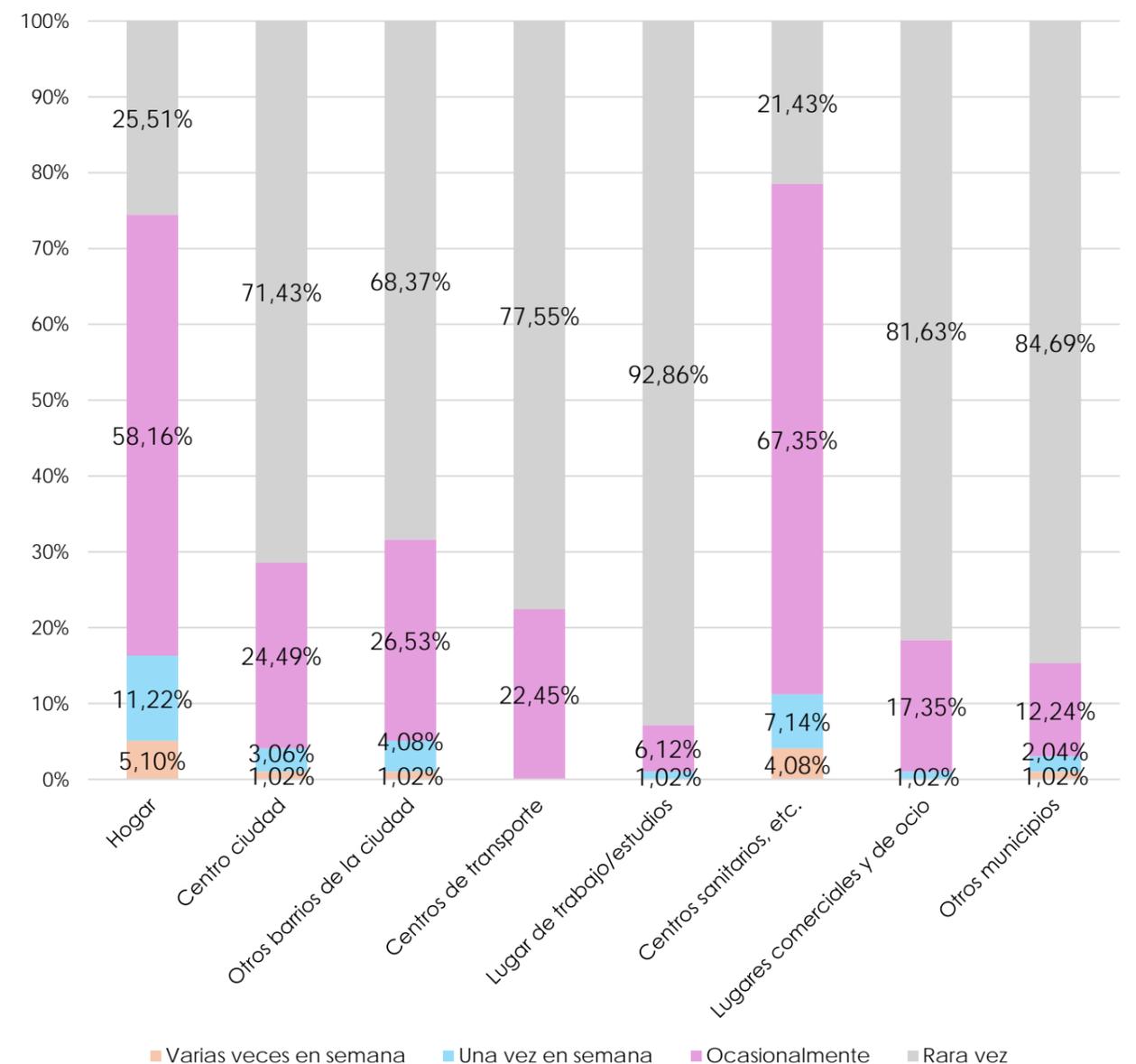
El uso del taxi adaptado varía sensiblemente según el lugar de origen del desplazamiento (figura 6.12). Los trayectos que parten del hogar destacan claramente como los que más frecuentemente recurren a este servicio: más del 74 % de los usuarios lo utilizan ocasionalmente o con mayor frecuencia (58,16 % ocasionalmente, 11,22 % una vez en semana y 5,10 % varias veces en semana). Este patrón refleja el papel clave del taxi adaptado en garantizar la movilidad cotidiana desde el domicilio, especialmente para personas con movilidad reducida.

También es importante el uso desde los centros sanitarios, de rehabilitación o similares (67,35 % ocasionalmente y un 7,14 % semanalmente). En cambio, desde el centro de la ciudad u otros barrios, el uso es más esporádico, con entre un 24 % y un 26 % de uso ocasional, y un alto porcentaje de uso raro o nulo. Igualmente, es bajo el uso desde centros comerciales y de ocio, ocasional solo para el 17,35 %. En otros orígenes como el lugar de trabajo o estudios (92,86 % rara vez), otros municipios (84,69 % rara vez), centros de transporte (77,55 %) el uso es mucho más puntual.

Estos datos evidencian que el taxi adaptado desempeña un papel esencial en la movilidad desde el hogar, mientras que, en los desplazamientos asociados al trabajo, transporte intermodal, lugares de ocio u otros municipios, su uso es todavía muy limitado. El taxi adaptado es importante para los desplazamientos funcionales del

colectivo de PMR, por lo que juega un papel determinante para garantizar su derecho a acceder a los distintos servicios en condiciones de igualdad con el resto de la ciudadanía, sin que la existencia de barreras a la movilidad limite su participación.

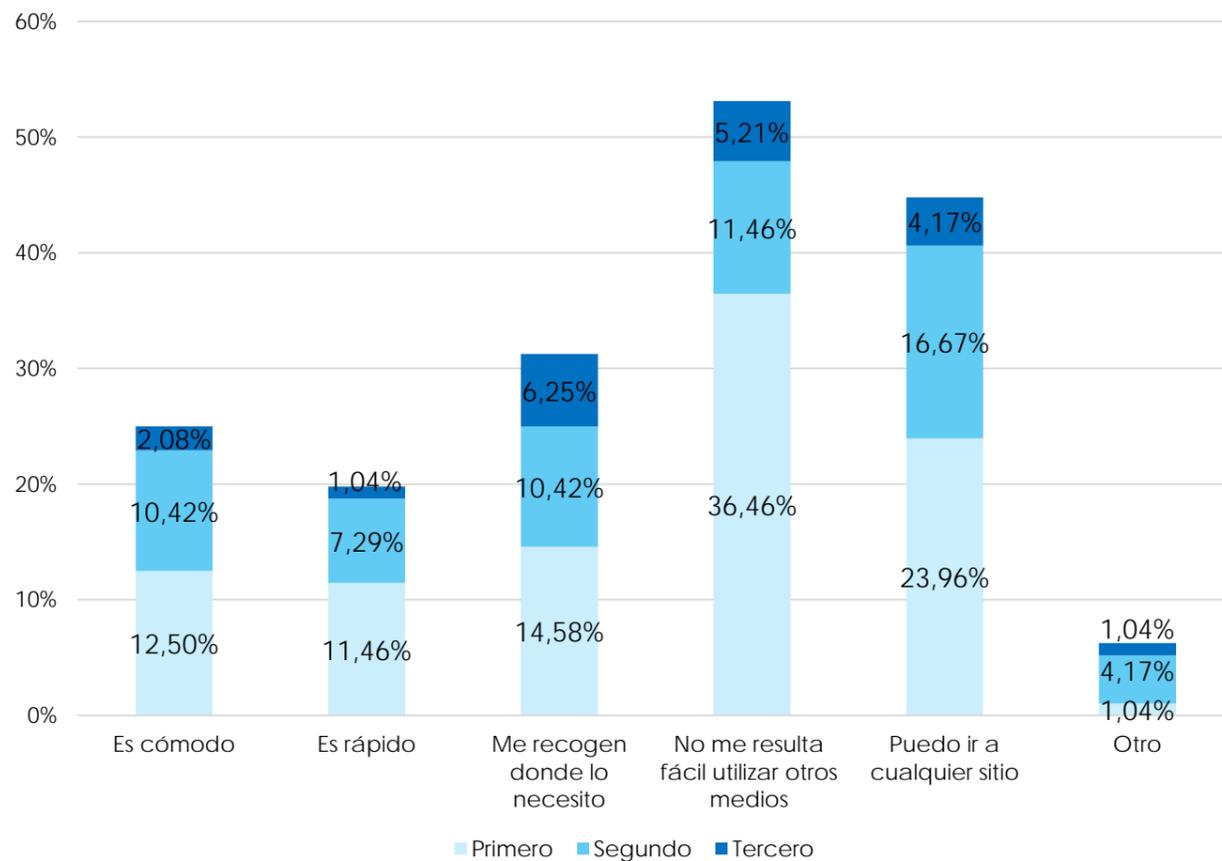
Figura 6.12 Frecuencia de uso del taxi adaptado según origen del desplazamiento



6.5. Motivos de uso y no uso más frecuente del taxi adaptado

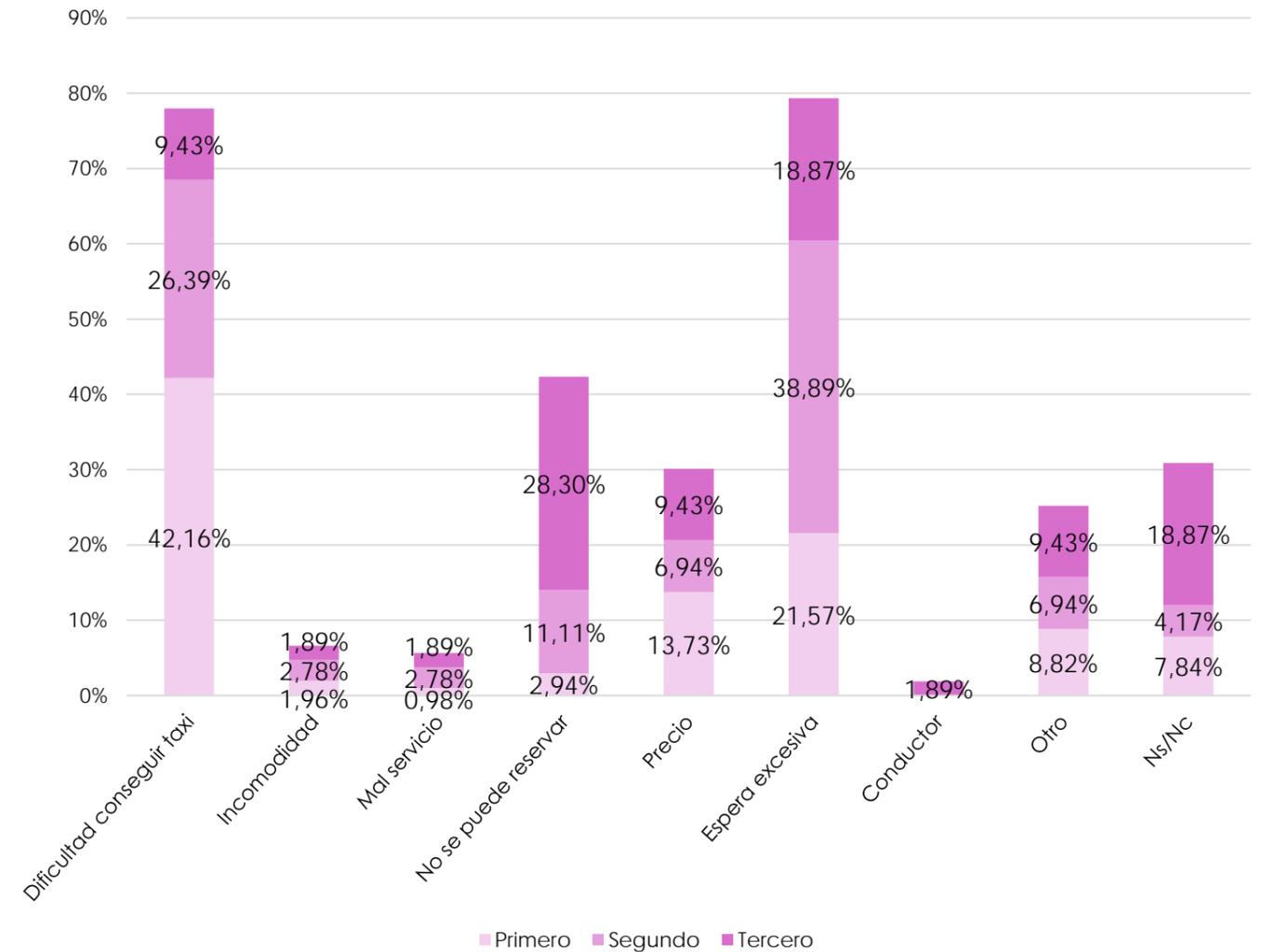
Los motivos principales por los que los usuarios eligen el taxi adaptado como medio de transporte son, en orden (ver figura 6.13): "no me resulta fácil utilizar otros medios" (53,13%), "puedo ir a cualquier sitio" (44,8%), "me recogen donde lo necesito" (31,25%), "es cómodo" (25%) y "es rápido" (19,79%).

Figura 6.13 Motivos para elegir el taxi adaptado como medio de transporte



Los motivos manifestados por la totalidad de los encuestados para no usar con mayor frecuencia el taxi adaptado son (figura 6.14), en este orden: la dificultad para conseguir taxi (para el 42,16% es el principal), el excesivo tiempo de espera y la imposibilidad de reservar el vehículo con mayor antelación. A estos dos motivos, les siguen otros entre los que destaca el precio.

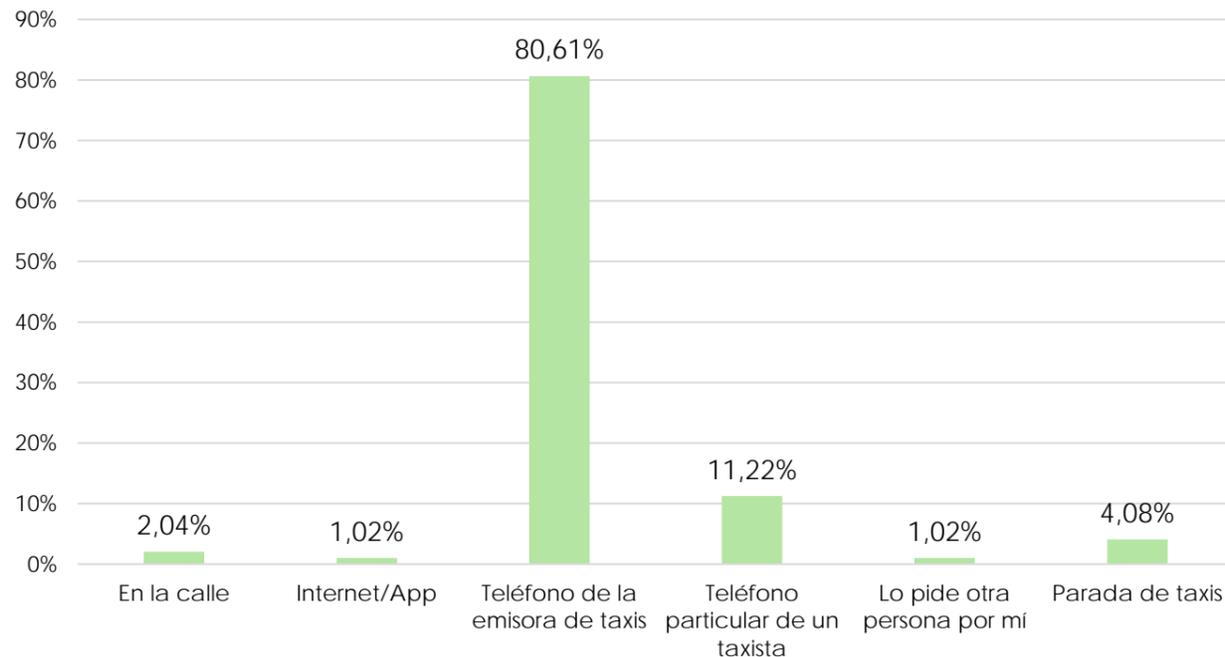
Figura 6.14 Motivos para no usar más el taxi adaptado



6.6. Solicitud del servicio de taxi adaptado

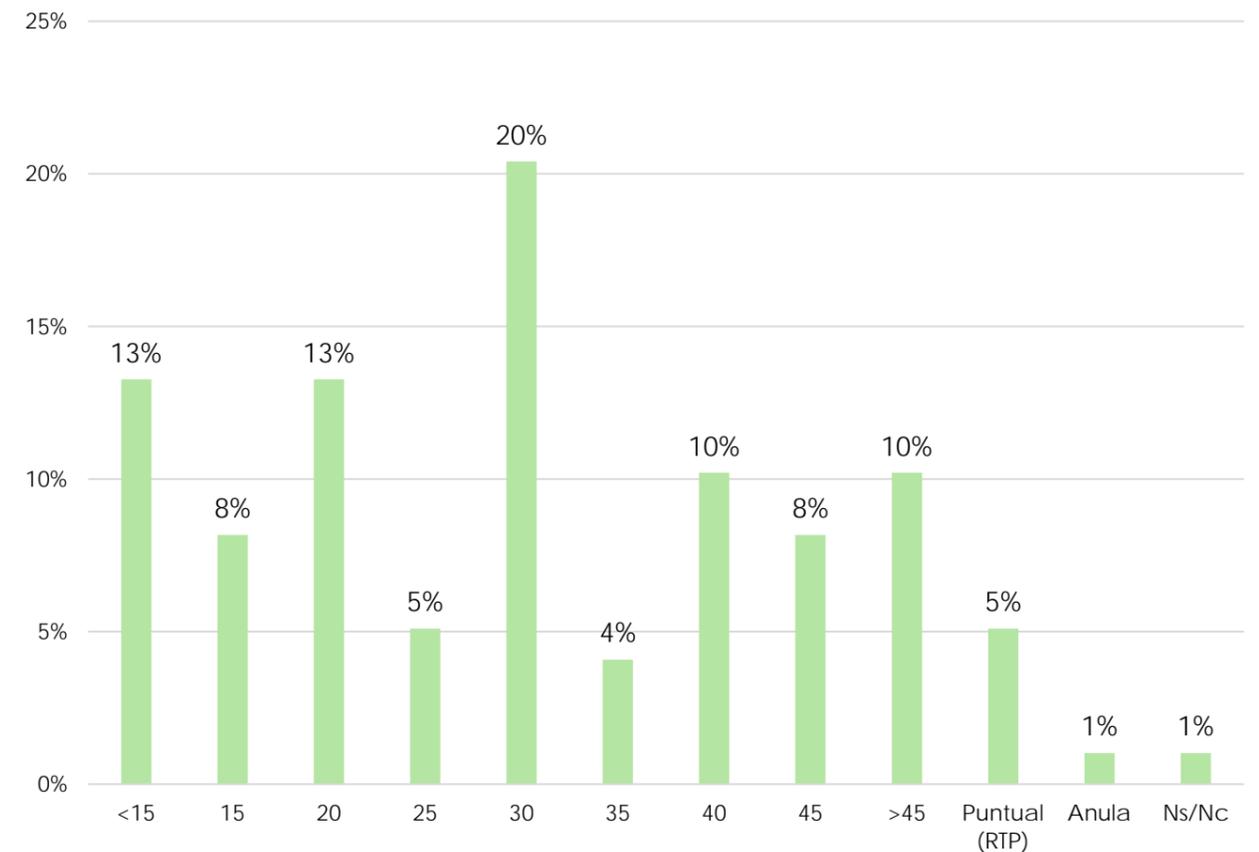
La mayoría de los encuestados solicitan los servicios de taxi adaptado a través del teléfono de la central o emisora (80,61%), pero uno de cada diez (11,22%) lo hace mediante llamada al teléfono particular de un taxista. Menos de un 5% de los participantes utiliza los restantes canales o medios de solicitar un taxi (parada, calle, internet/app, etc.) (figura 6.15).

Figura 6.15 Medio de solicitud de taxi adaptado



La percepción del tiempo de espera desde que se solicita un taxi adaptado hasta que llega es muy diversa entre los encuestados (figura 6.16). El 13% manifiesta que suele tardar menos de 15 minutos, el 26% entre 15 y 25 minutos, el 20% en torno a 30 minutos y el 32% más de 30 minutos. Como resultado, el tiempo medio de espera es de 32 minutos. Adicionalmente, habría que señalar que el 5% percibe que llega puntual cuando realiza la reserva a través del teléfono particular de un taxista y que el 1% suele anular la solicitud de servicio después de una larga espera.

Figura 6.16 Minutos de espera entre solicitud y llegada del taxi adaptado



Los encuestados consideran mayoritariamente que es difícil o muy difícil conseguir un taxi adaptado en Málaga, independientemente del día y de la hora (figura 6.17). La proporción de aquellos que lo consideran difícil o muy difícil es, aproximadamente, del 50% durante los días entre semana, se eleva por encima del 60% durante los fines de semana y es extraordinariamente difícil en días festivos y fechas especiales como feria o Semana Santa. En una escala de 1 (muy difícil) a 5 (muy fácil) el valor medio es más alto (entre 2 y 2,33) entre semana e inferior a 2 en los restantes días y franjas horarias (figura 6.18). Por lo tanto, puede decirse que es difícil conseguir un taxi adaptado en cualquier día y hora.

Figura 6.17 Facilidad para conseguir un taxi adaptado

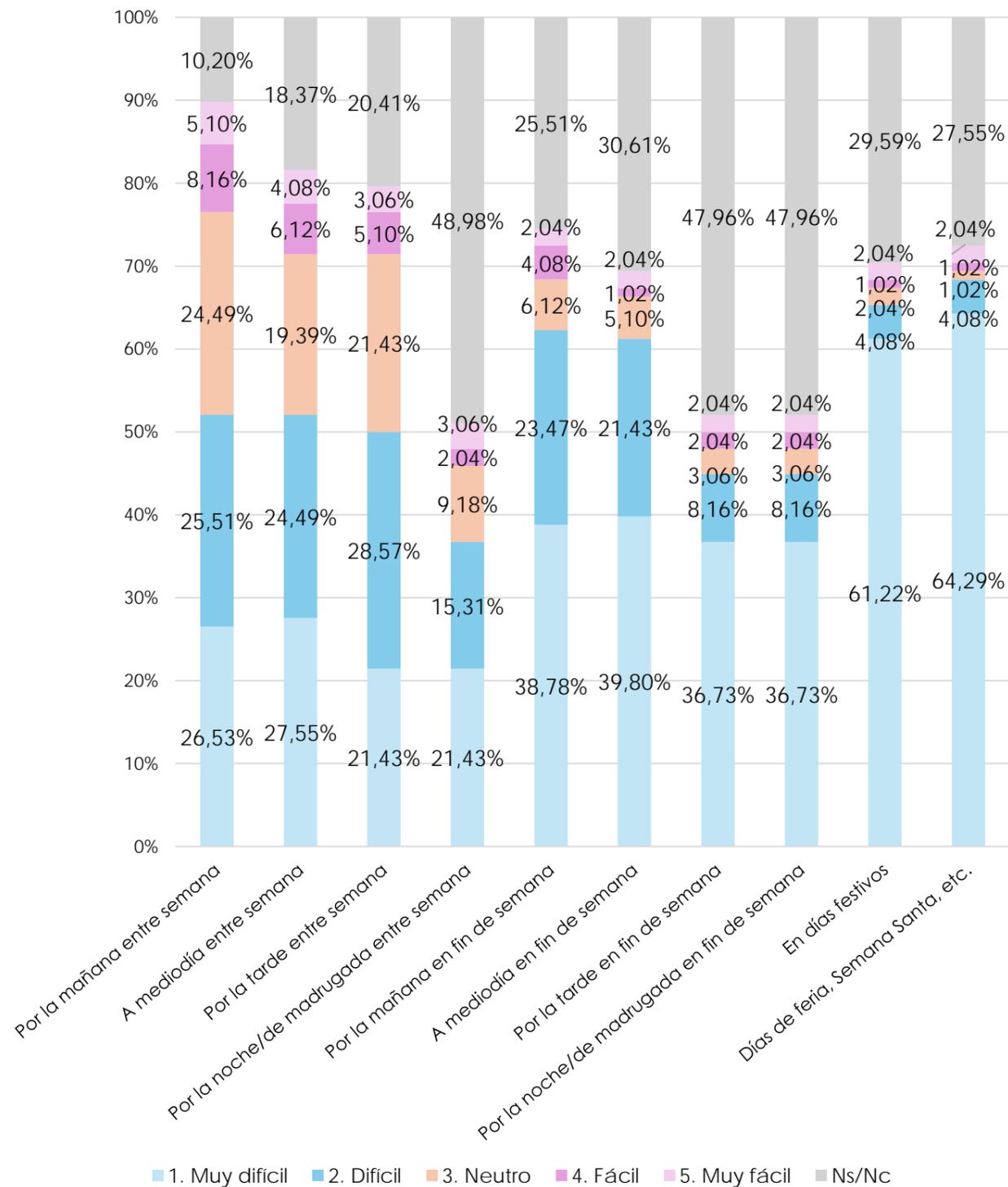
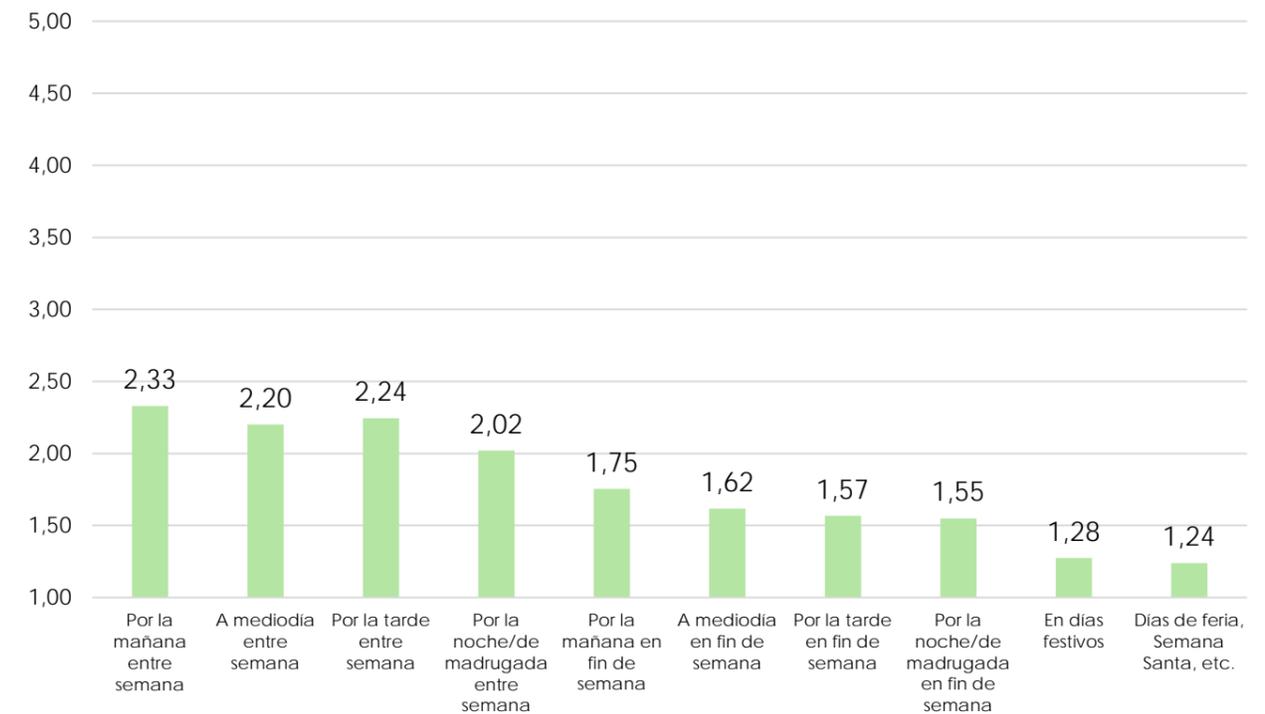


Figura 6.18 Valor medio de la facilidad para conseguir un taxi adaptado



6.7. Sistema de precios y pago del recorrido para la recogida

El 58,16% de encuestados preferiría un sistema de precio cerrado cuando requieren los servicios de un taxi adaptado, en lugar del actual sistema de taxímetro, preferente para el 41,84% de los participantes (figura 6.19).

Por otra parte, dada la limitación de la oferta de vehículos adaptados, con frecuencia, el taxi disponible no se encuentra dentro de la zona donde se requiere el servicio. Esto motiva que la prestación del servicio se condicione al pago del importe del taxímetro desde el lugar de origen del vehículo, es decir, por el recorrido hasta llegar al punto de recogida o, lo que se viene denominando, "kilómetros en vacío". De hecho, el 61,22% de los encuestados manifiesta haber recibido esta oferta de servicios en alguna ocasión y más de uno de cada tres considera que se produce siempre o casi siempre (36,73%) (figura 6.20). Solo el 13,27% indica que nunca le ha ocurrido, mientras que un 25,51% no sabe o no contesta (ns/nc). En este sentido, el 59,81% de los encuestados ha aceptado en algún momento el pago de los kilómetros para la recogida y casi uno de cada tres lo hace siempre o casi siempre (29,59%). Solo el 8,16% no ha pagado por este concepto y el 32,65% ns/nc (figura 6.21).

Figura 6.19 Preferencia de sistema de precios

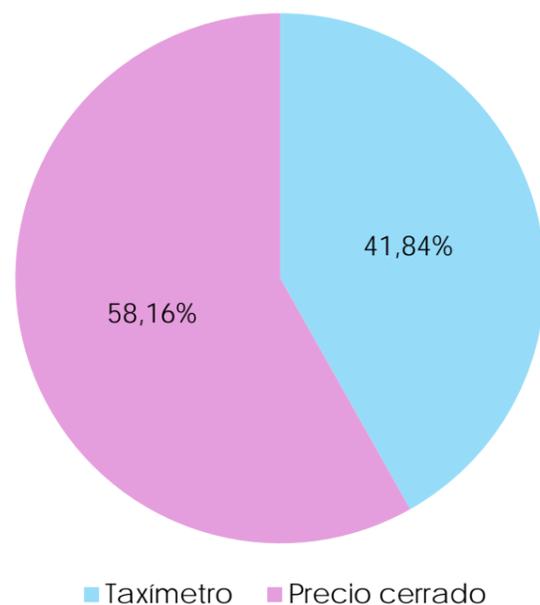


Figura 6.20 Frecuencia de condición del pago del recorrido para la recogida

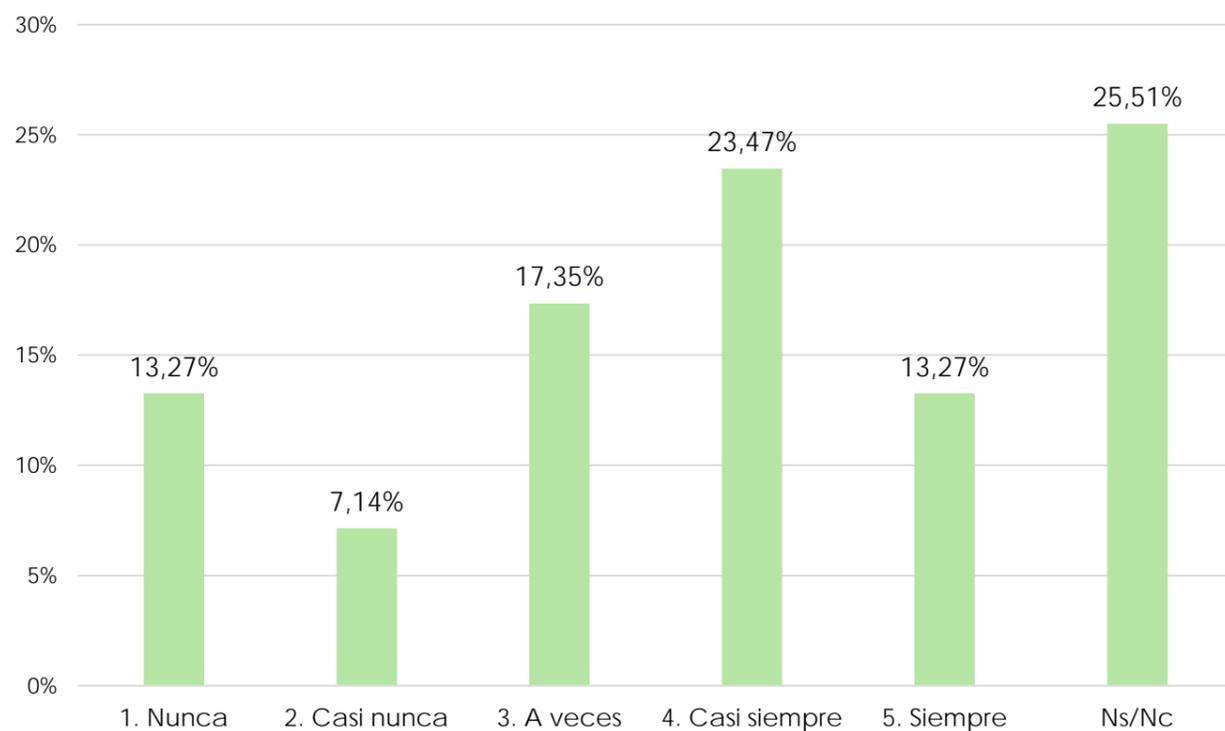
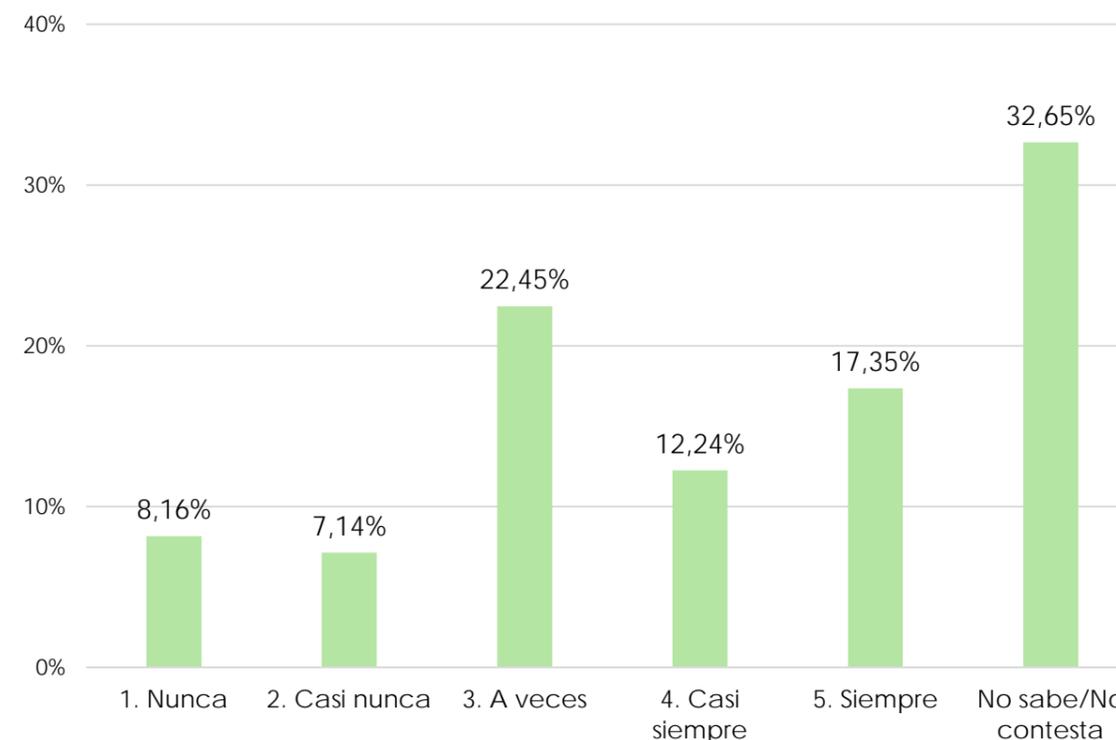


Figura 6.21 Frecuencia de aceptación del pago del recorrido para la recogida



6.8. Satisfacción con los atributos del servicio de taxi adaptado

La figura 6.22 muestra la satisfacción de los participantes con diversos atributos del servicio de taxi adaptado, en una escala de 1 (muy insatisfecho) a 5 (muy satisfecho). Los aspectos mejor valorados son: los medios de pago (4,71), el conductor (4,21), la limpieza del vehículo (4,18), la seguridad vial (4,13), el propio vehículo (4,12) y la elección de la ruta (4,01). Por el contrario, los atributos con mayor insatisfacción de los usuarios son: la facilidad para conseguir un taxi adaptado (2,14), la puntualidad (2,33), el tiempo de espera hasta su llegada (2,43) y el precio (2,75).

Con estas valoraciones, no sorprende que casi la mitad de los encuestados (48,98%) se manifieste insatisfecho o muy insatisfecho con el servicio global del taxi adaptado en Málaga, mientras que solo el uno de cada cuatro (24,49%) dice estar satisfecho o muy satisfecho (figura 6.23). En una escala de 1 (muy insatisfecho) a 5 (muy satisfecho), la satisfacción global media es de 2,57 puntos, valor considerablemente inferior a la media de los usuarios del taxi no adaptado (3,4).

Figura 6.22 Satisfacción media con los atributos del servicio de taxi adaptado

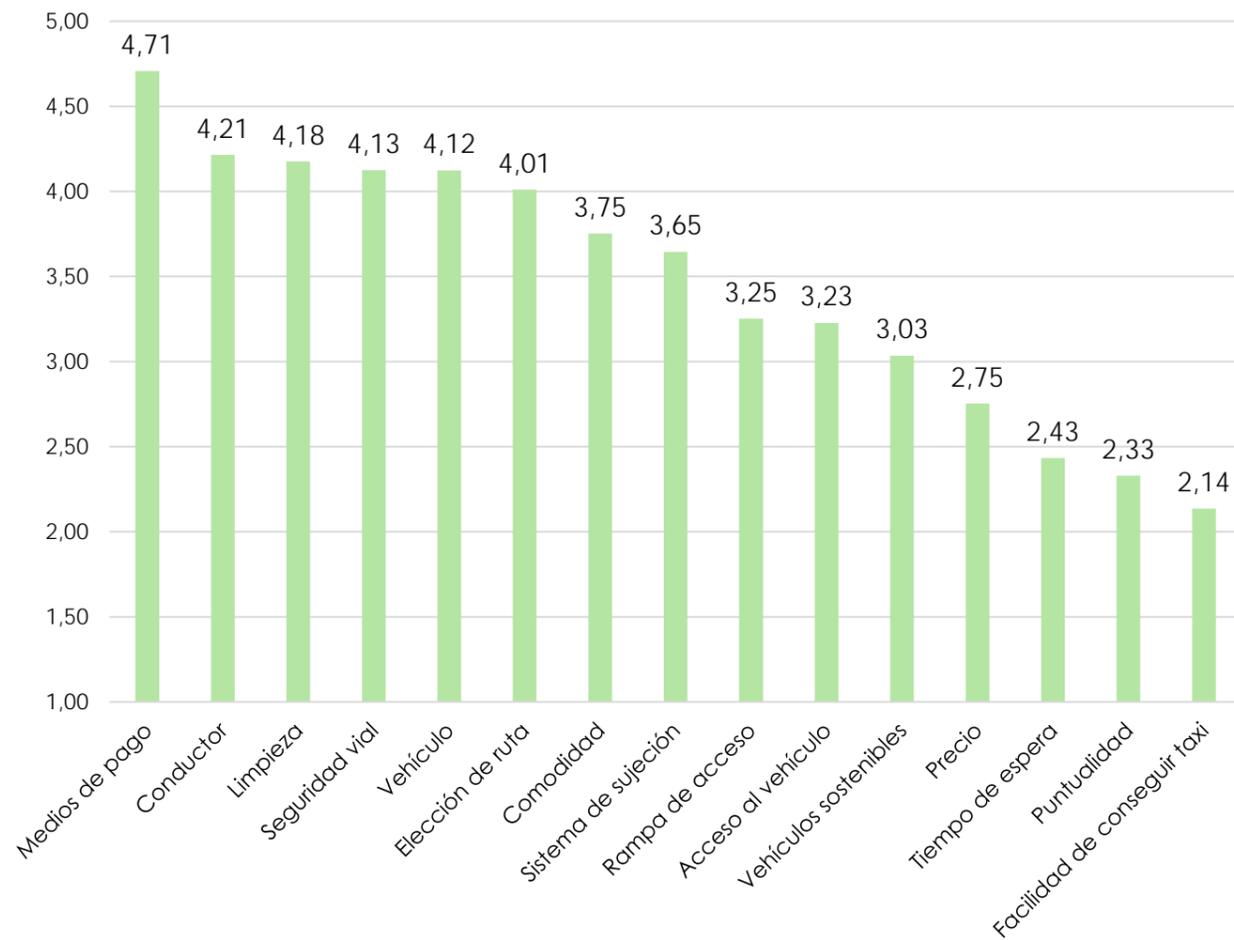
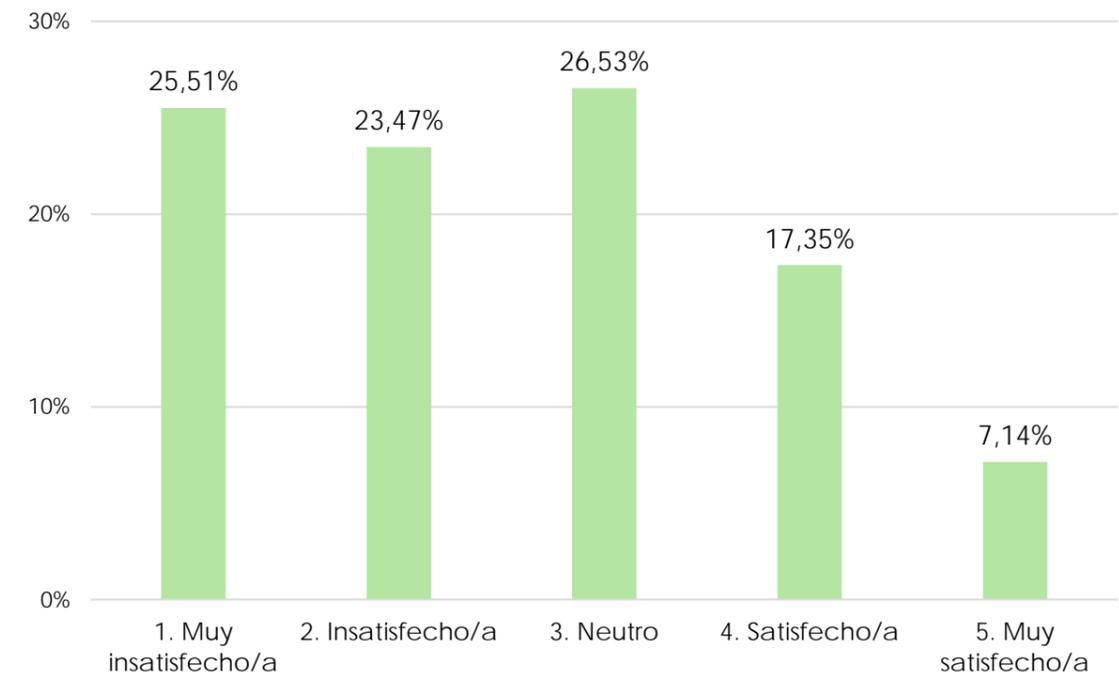


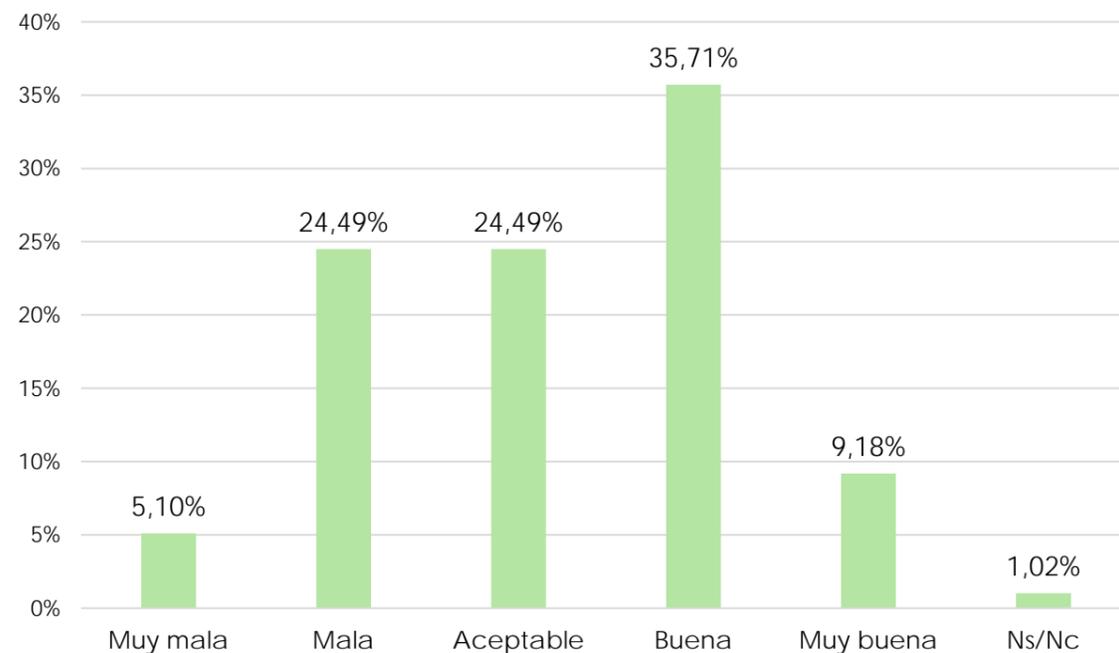
Figura 6.23 Satisfacción global con el servicio de taxi adaptado



6.9. Accesibilidad: formación del conductor y tipo de vehículo

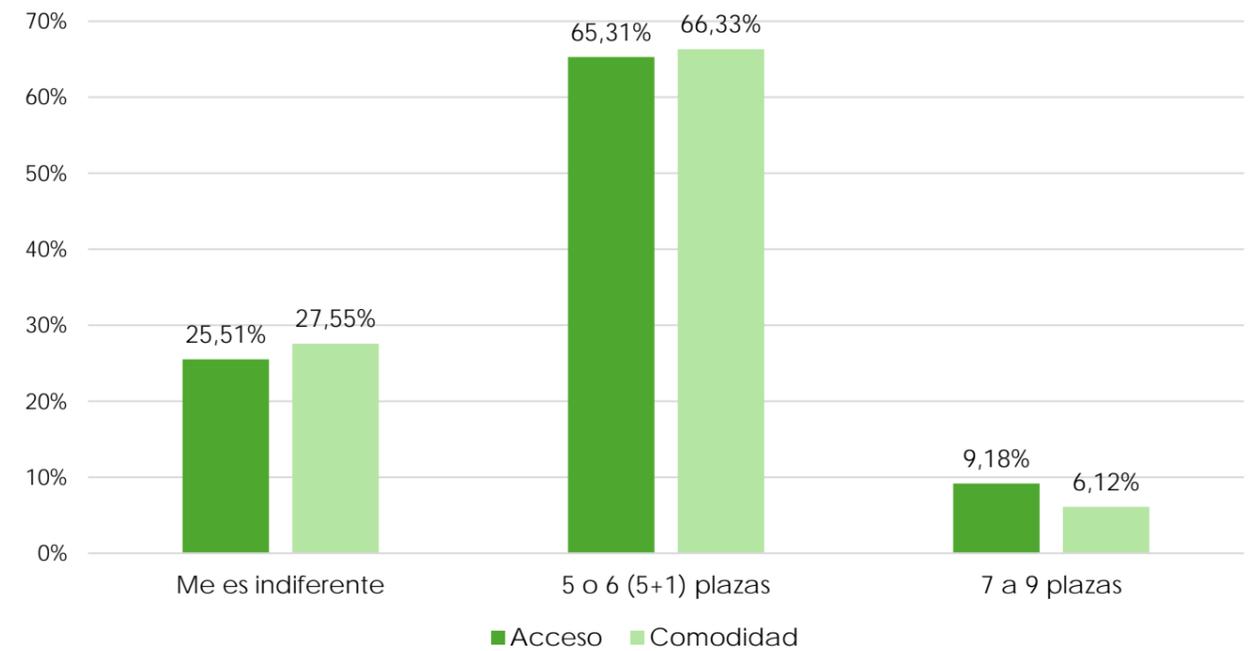
Dadas las necesidades específicas de las personas de este colectivo para acceder al vehículo, se evalúan con mayor detalle tres aspectos del servicio: la formación del conductor, las condiciones de accesibilidad al vehículo y su comodidad. En este sentido, el 44,90% de los encuestados considera que los conductores tienen buena o muy buena formación, mientras que el 29,59% opina lo contrario (figura 6.24). El 24,49% indica que es aceptable. En una escala de 1 (muy mala) a 5 (muy buena), la calidad de la formación de los conductores obtiene una puntuación de 3,20.

Figura 6.24 Formación del conductor para atender a PMR



Atendiendo a la facilidad para acceder al vehículo adaptado (figura 6.25), un 65,31% de la muestra prefiere los vehículos 5 o 6 (5+1) plazas, mientras que solo un 9,18% prefiere taxis de mayor capacidad (de 7 a 9 plazas). Los resultados son similares cuando se evalúa la comodidad del vehículo. El 66,33% prefiere taxis de 5 o plazas y solo el 6,12% se decanta por vehículos de mayor capacidad (de 7 a 9 plazas). Uno de cada cuatro entrevistados se mostró indiferente hacia el tipo de vehículo eurotaxi.

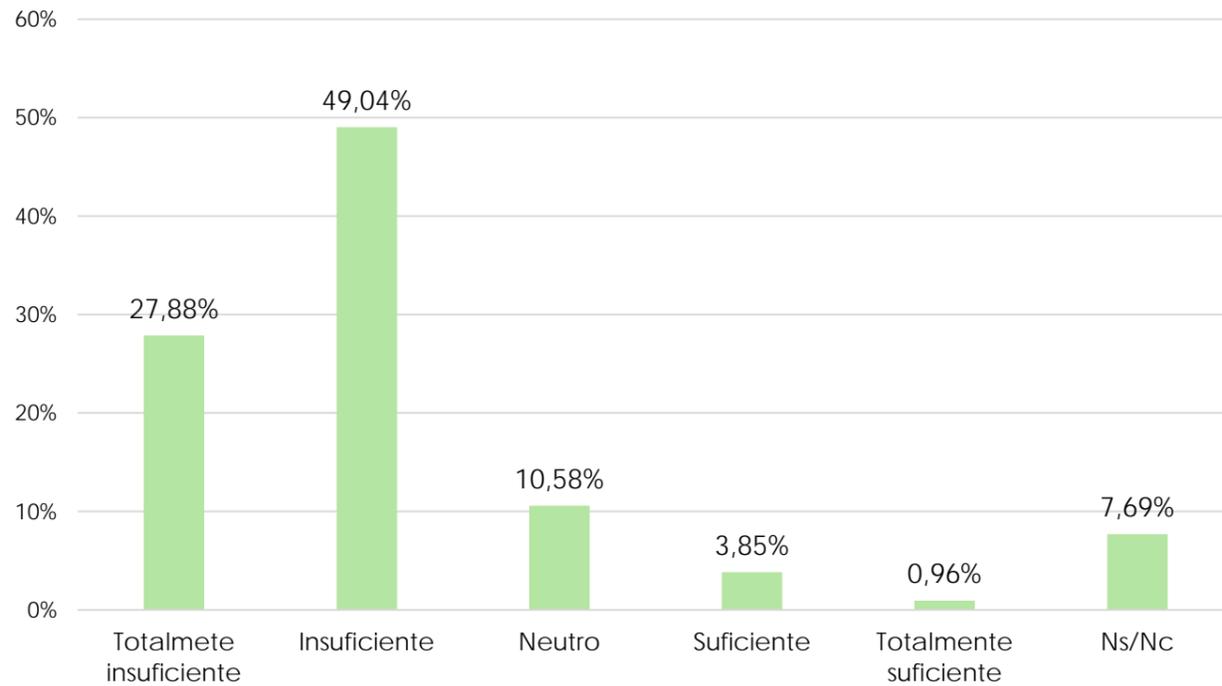
Figura 6.25 Accesibilidad y comodidad según tipo de vehículo adaptado



6.10. Opinión sobre el número de taxis adaptados disponibles en Málaga

La gran mayoría de los encuestados (76,92%) considera que el número de taxis adaptados en Málaga es insuficiente o totalmente insuficiente. Solo el 4,81% lo considera suficiente. Los porcentajes que consideran el número de taxis adaptados como moderadamente suficiente, suficiente o totalmente insuficiente suma, en conjunto, un 15,39% (ver figura 6.26). El 10,58% tiene una opinión intermedia y el 7,69% ns/nc.

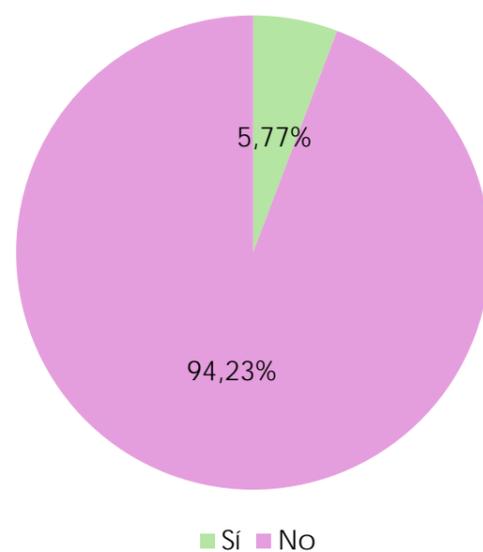
Figura 6.26 Opinión sobre el número de taxis adaptados



6.11. Uso de VTC adaptado

Solo el 5,77% del total de la muestra manifiesta haber utilizado un VTC adaptado (figura 6.27).

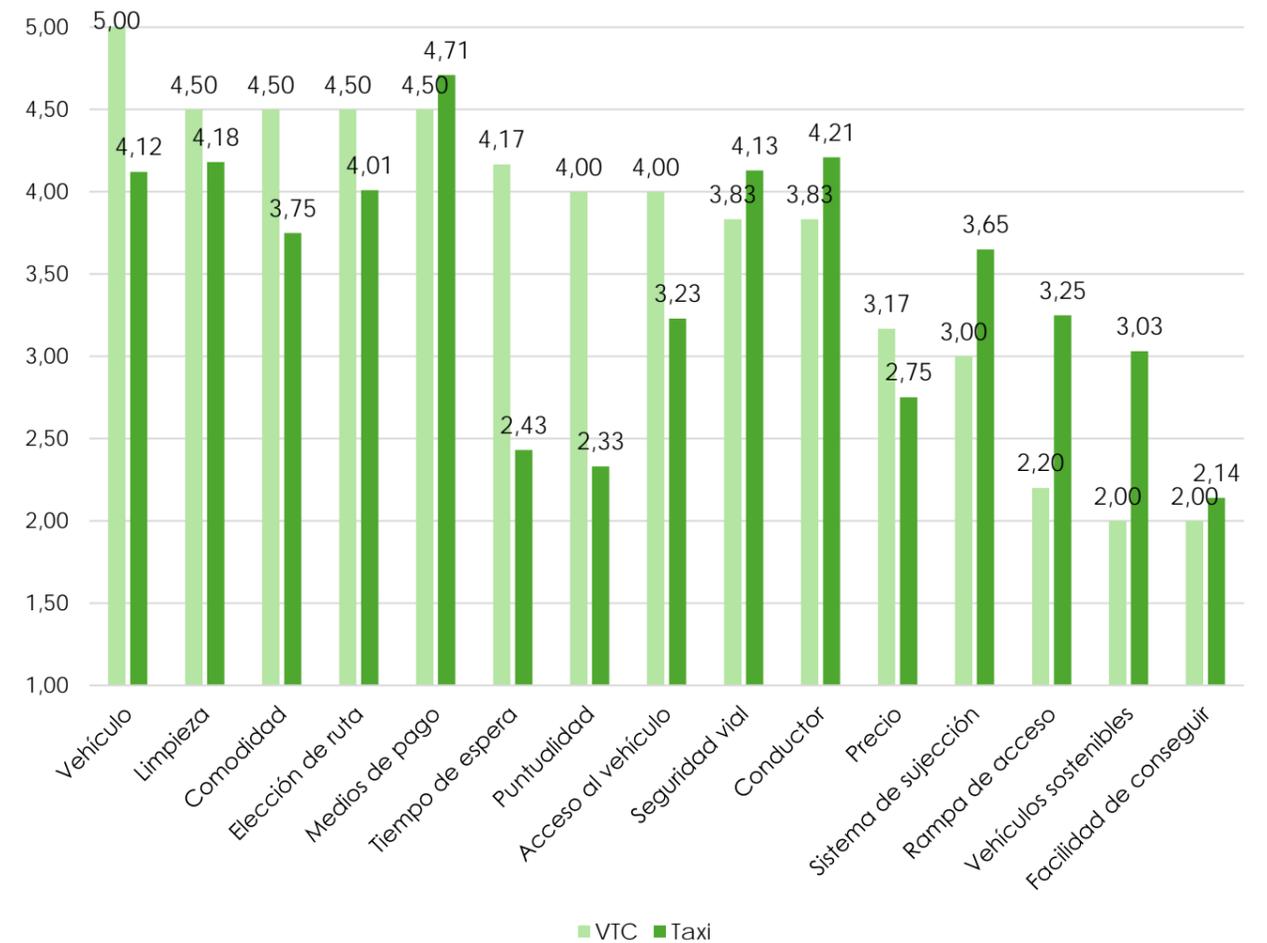
Figura 6.27 Usuario de VTC adaptado



Su opinión sobre los distintos atributos de estos vehículos es, principalmente, favorable (figura 6.28). En una escala de 1 (muy insatisfecho) a 5 (muy satisfecho), los aspectos mejor valorados son: el tipo de vehículo (5), la limpieza (4,5), la comodidad (4,5), la elección de la ruta (4,5), los medios de pago (4,5), el tiempo de espera (4,17), la puntualidad (4) y la facilidad de acceder al vehículo (4). Por el contrario, los aspectos peor valorados son: la facilidad para conseguir un VTC adaptado (2), la disponibilidad de vehículos sostenibles (2), la rampa de acceso (2,2) y el sistema de sujeción (3).

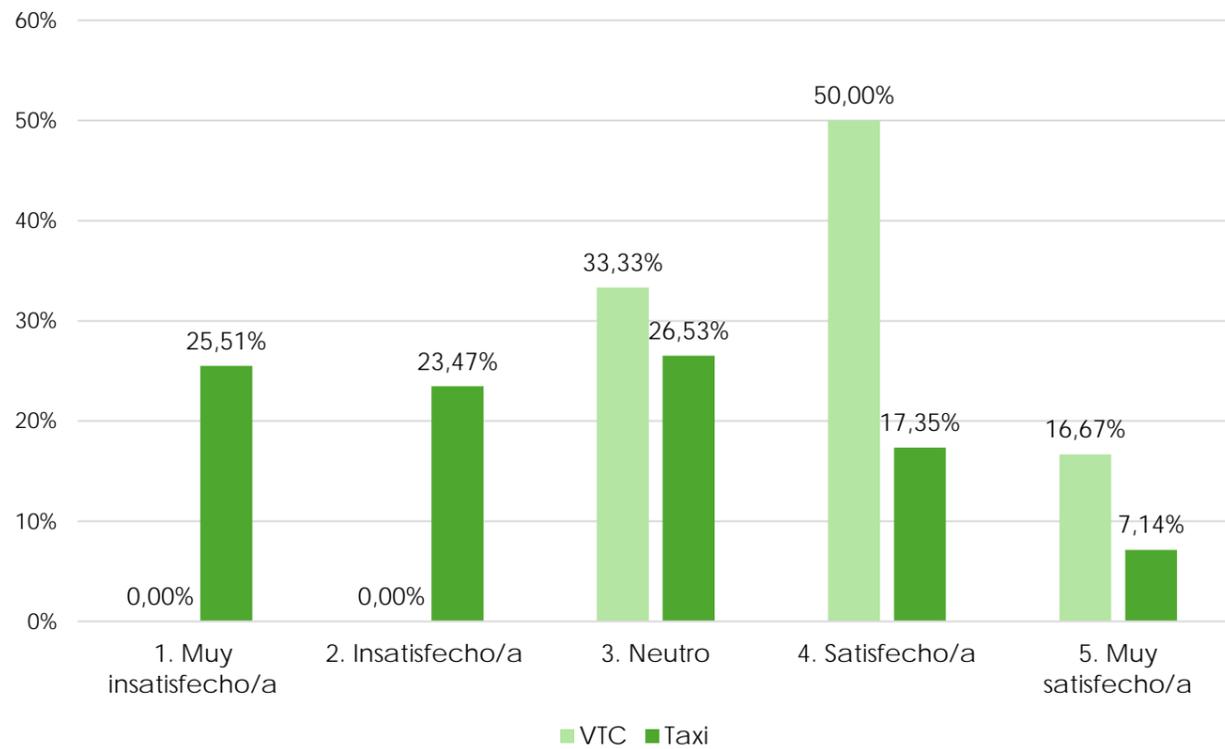
Aunque la proporción de usuarios de VTC adaptado es, de momento, prácticamente insignificante en comparación con la de usuarios del taxi adaptado, se presenta en la misma figura la puntuación del nivel de satisfacción de los usuarios del taxi para facilitar la comparación. La satisfacción de los usuarios del taxi es mayor en siete atributos, mientras que la de los usuarios de VTC es superior en ocho. La facilidad de conseguir un vehículo es similar en ambos casos y es el atributo que genera mayor insatisfacción.

Figura 6.28 Satisfacción con atributos del servicio de VTC vs Taxi adaptados



La satisfacción global con el servicio de VTC tiene una valoración media de 3,83 puntos y ningún usuario ha manifestado su insatisfacción (figura 6.29). Cabe recordar que la satisfacción global media entre los usuarios del taxi adaptado es de 2,57 puntos.

Figura 6.29 Satisfacción global con el servicio de VTC vs Taxi adaptados



6.12. Opinión de las organizaciones y centros solicitantes de taxis adaptados

Gran parte de la demanda de taxis adaptados no procede directamente de las personas con movilidad reducida, sino de las organizaciones y centros que les prestan servicios (p. ej., hospitales, centros de rehabilitación, centros asistenciales, etc.). Al objeto de conocer la opinión de estas organizaciones se realizó una encuesta a 9 de ellas. Concretamente, forman parte de la muestra 4 centros de día u ocupacionales, 1 residencia de mayores, 2 hospitales o centros sanitarios, y 2 ONGs o asociaciones sin ánimo de lucro que prestan servicios al colectivo de PMR (figura 6.30). Todas ellas se encuentran ubicadas en la ciudad de Málaga. En el 56% de los casos respondió la encuesta la persona encargada de solicitar los servicios y en el 44% restante el director o propietario (figura 6.31).

Figura 6.30 Tipo de actividad

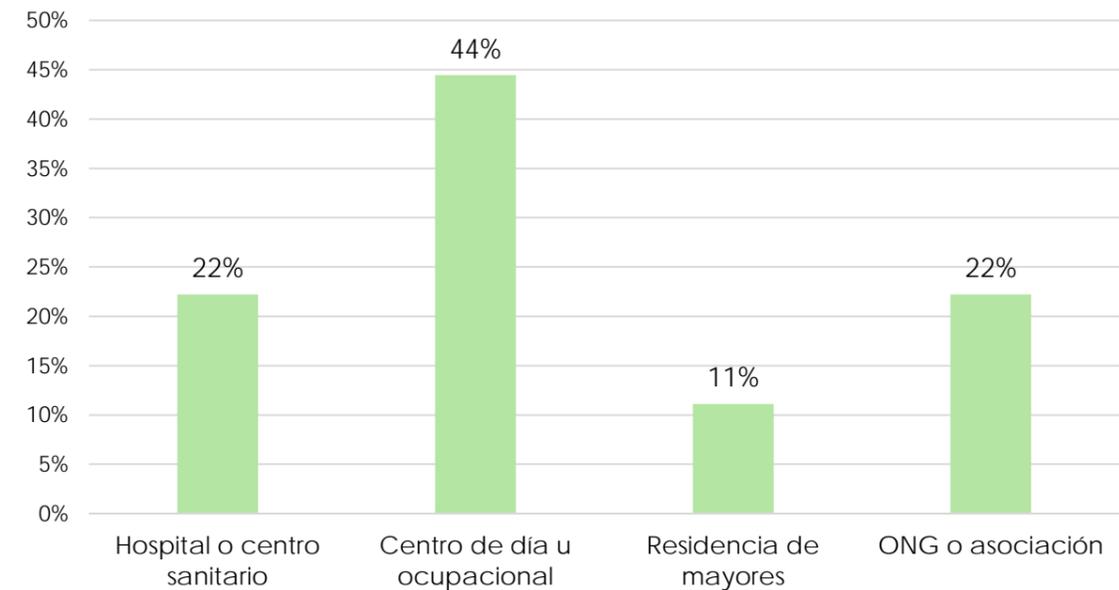
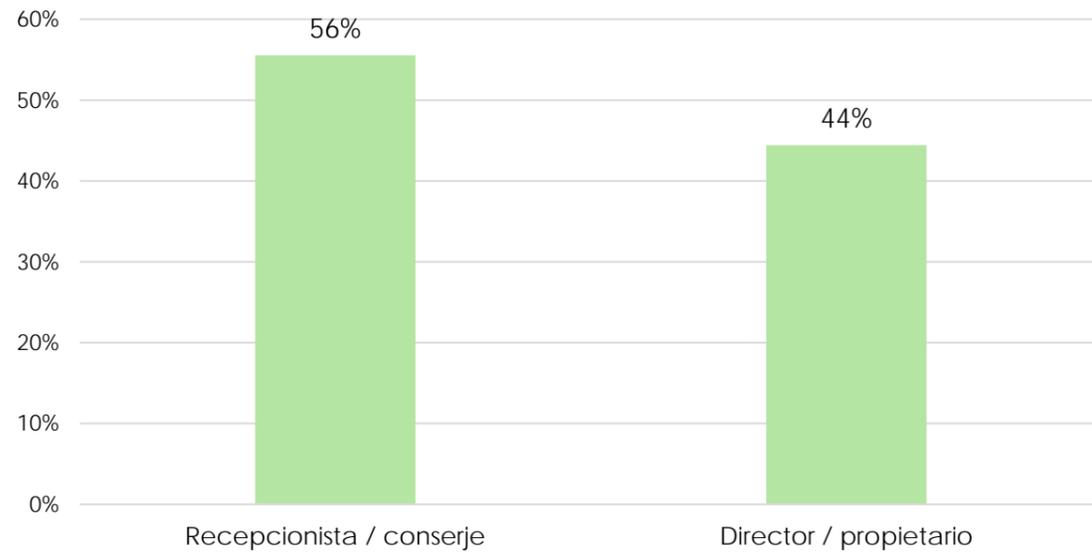
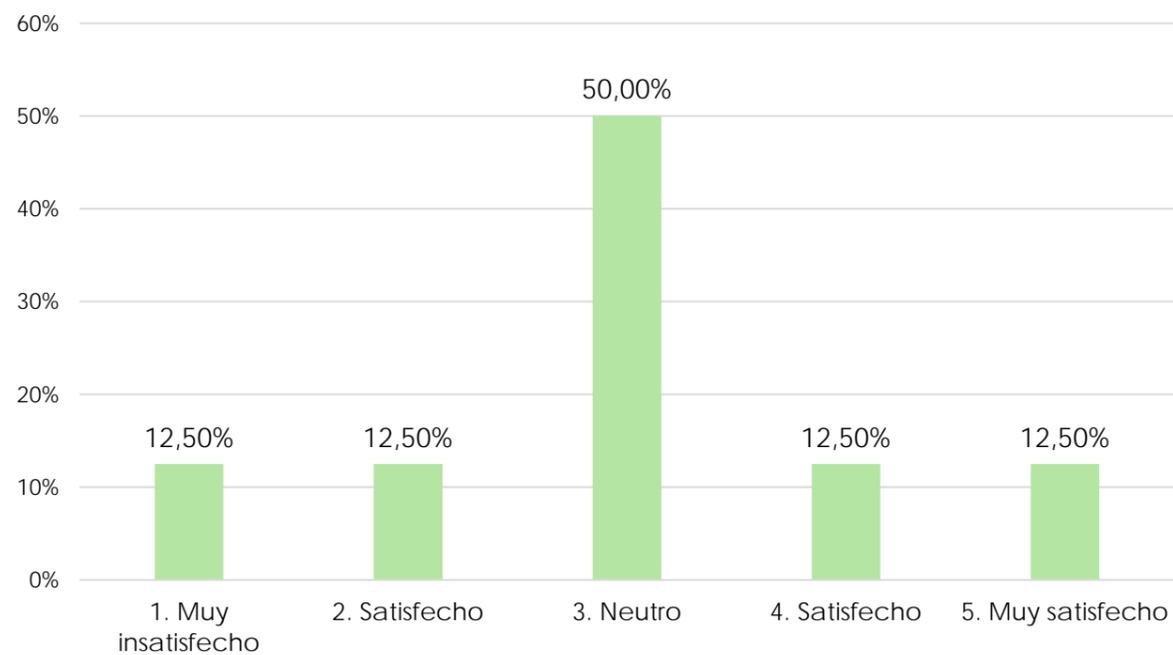


Figura 6.31 Profesión del participante



El grado de satisfacción de los participantes con la disponibilidad de medios de transporte público adaptados, en una escala de 1 (muy insatisfecho) a 5 (muy satisfecho), es neutro: el 50% indicó una puntuación de 3 (ni satisfecho ni insatisfecho) (figura 6.32). Las restantes opiniones se repartieron a partes iguales (12,5%) entre las puntuaciones de insatisfacción (1 y 2) y las de satisfacción (4 y 5). El valor de la media es 3.

Figura 6.32 Satisfacción con la disponibilidad de medios de transporte público adaptados en Málaga



Como se observa en la figura 6.33, el 33% de los participantes solicita servicios de taxi adaptado a diario o varias veces a la semana, el 22% una vez a la semana y el 44% ocasionalmente. Además, el 56% pide de media 1 taxi adaptado a la semana, un 11% pide 2, otro 11% pide 3, y otro 11% pide 10. Por su parte, una de las organizaciones que solicita taxis de manera ocasional, indicó que la media semanal es menor a 1 (figura 6.34). Por lo tanto, los participantes demuestran experiencia en la solicitud de taxis adaptados para las personas usuarias de sus organizaciones.

Figura 6.33 Frecuencia de solicitud de taxis adaptados

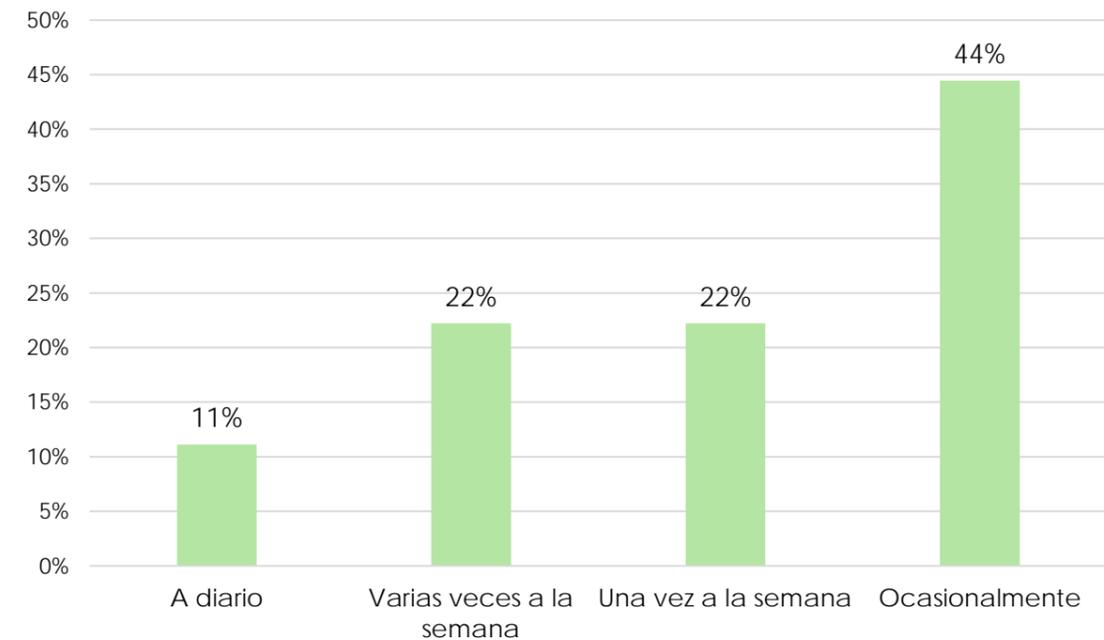
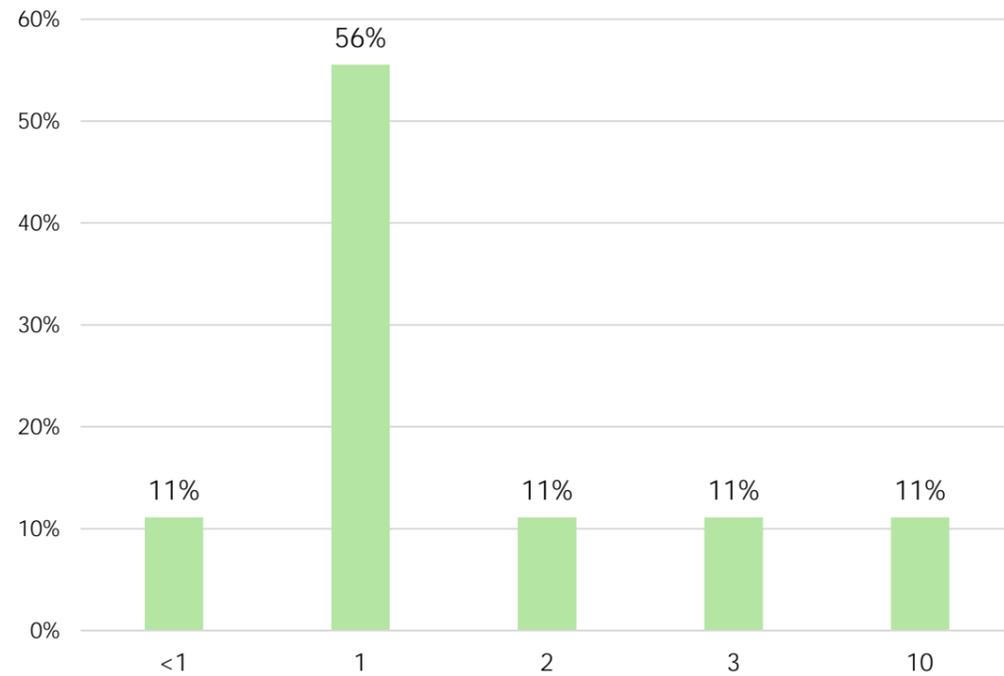
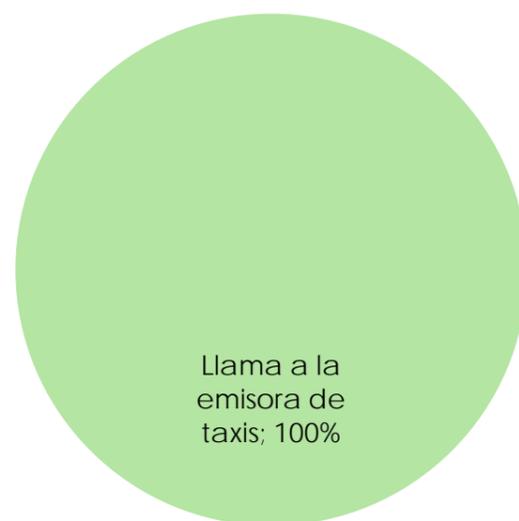


Figura 6.34 Taxis solicitados de media en una semana



La totalidad de las organizaciones encuestadas realiza la petición del servicio de taxi adaptado, principalmente, a través de la emisora de taxis (ver figura 6.35).

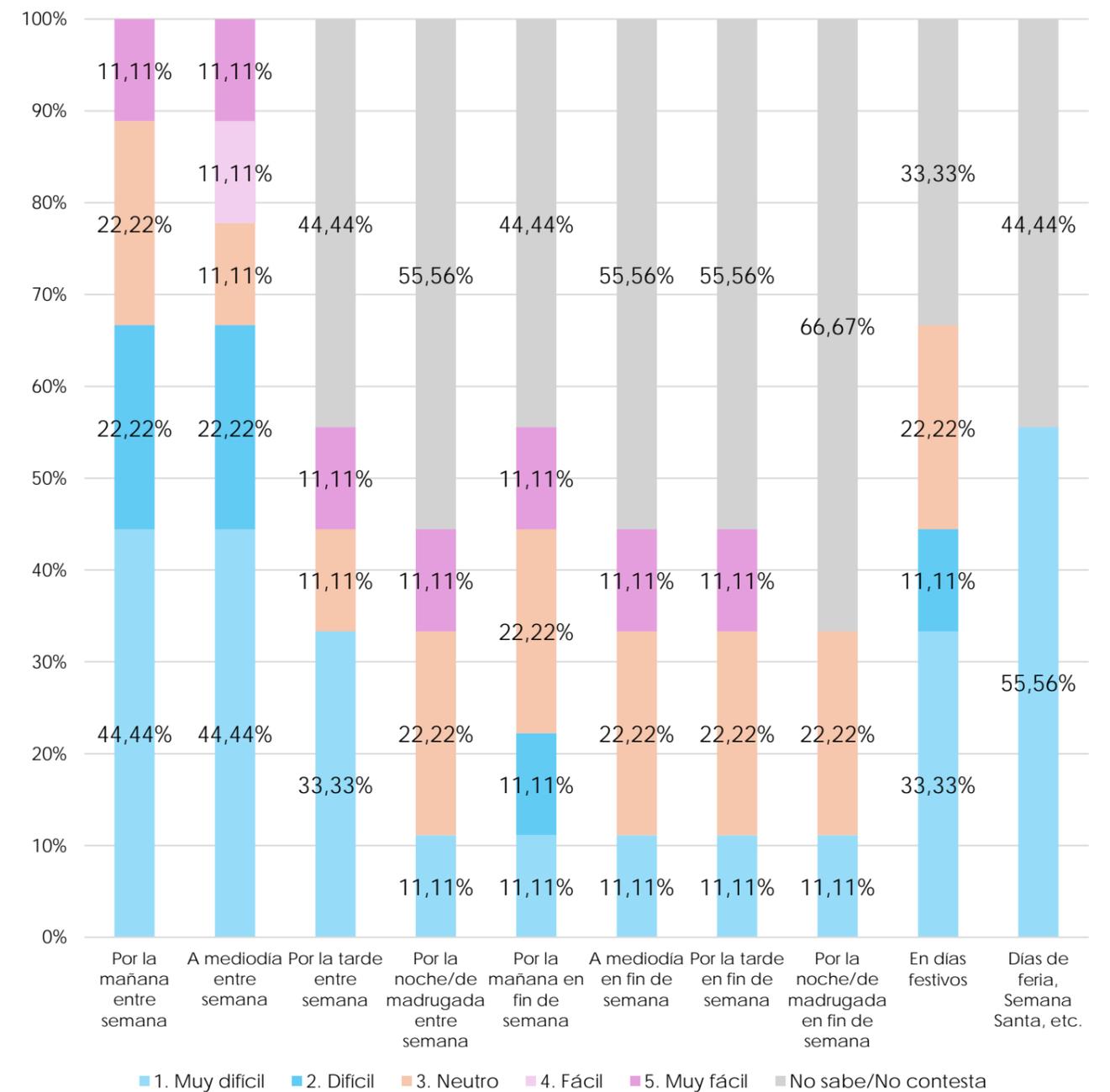
Figura 6.35 Medio de petición taxi adaptado: emisora



En la figura 6.36 se visualiza la percepción de la dificultad para conseguir un taxi adaptado según diferentes franjas horarias y días de la semana, en una escala de 1

(muy difícil) a 5 (muy fácil). El mayor nivel de dificultad se percibe durante eventos como la Feria o la Semana Santa (55,56% "Muy difícil"), pero la dificultad es claramente manifiesta también por la mañana y a mediodía cualquier día de una semana laboral cualquier, ya que el 66,66% de los participantes consideran difícil (22%) o muy difícil (44%) conseguir un taxi adaptado.

Figura 6.36 Facilidad de conseguir un taxi adaptado



La figura 6.37 muestra que el 33% de la muestra reserva habitualmente el servicio de taxis por adelantado, empleando para ello la llamada a la emisora de taxis. En este

sentido, la opinión de cómo de fácil le resulta reservar un taxi adaptado vuelve a ser principalmente difícil (22%) o muy difícil (22%). El 22% señala que es muy fácil, y el 33% no contesta (figura 6.38). En este sentido, es necesario precisar que la emisora permite realizar reservas solo con una antelación de 15 minutos, lo que no garantiza la disponibilidad de un vehículo en un corto espacio de tiempo.

Figura 6.37 Reserva habitual de taxis adaptados

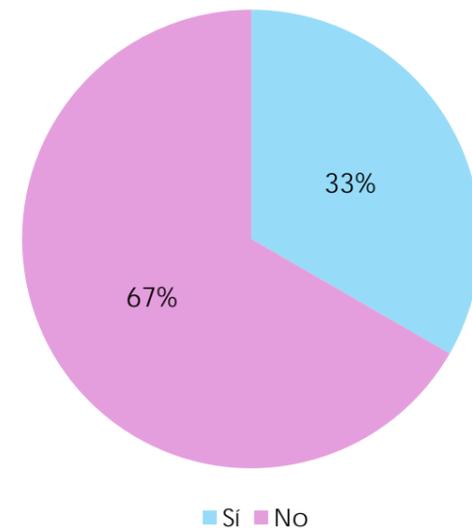
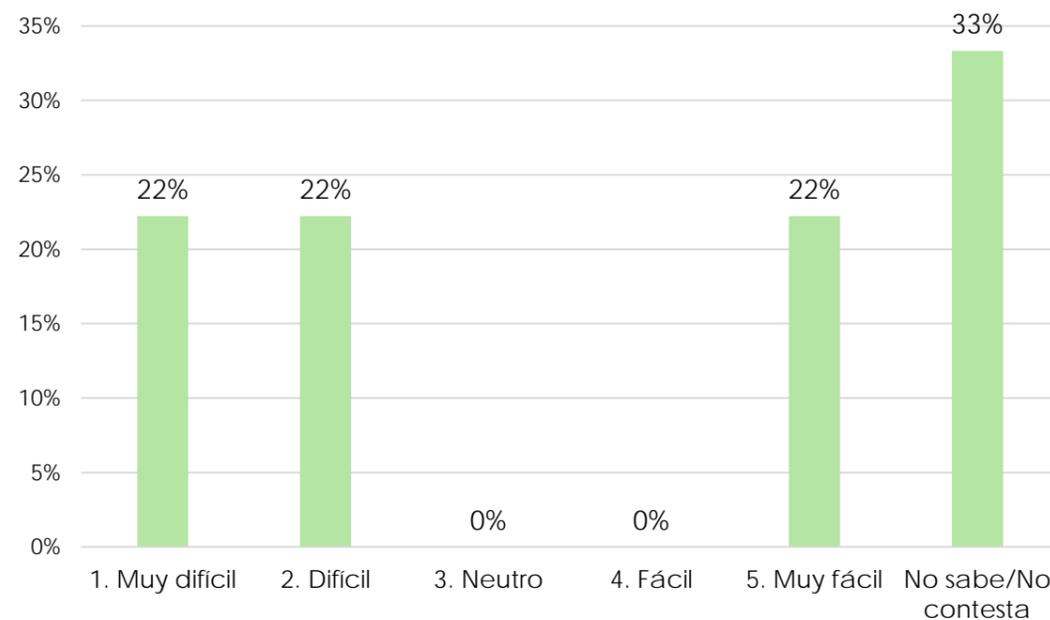
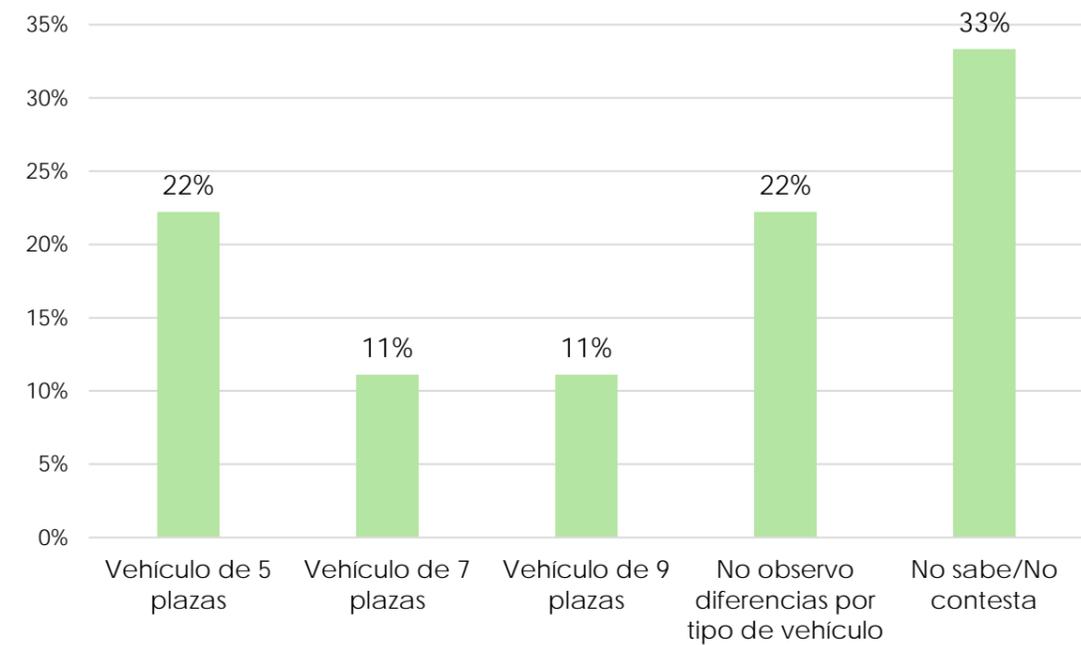


Figura 6.38 Facilidad para reservar un taxi adaptado



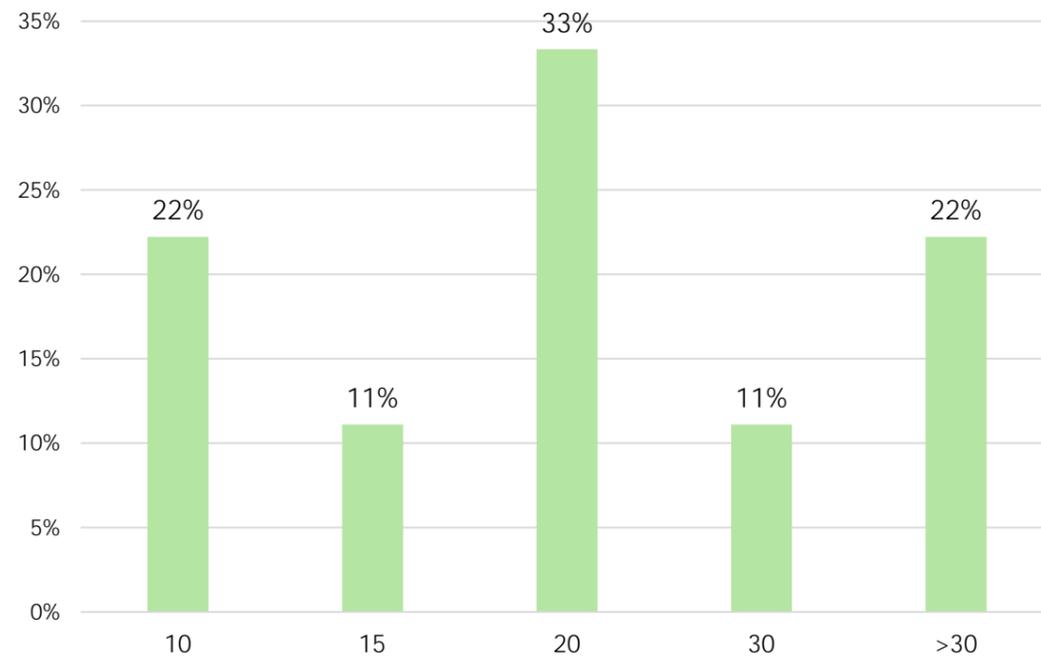
El 44% de los participantes observan diferencias en la disponibilidad de los taxis adaptados según su tamaño o número de plazas (figura 6.39). En este sentido, el 22% indicó que suelen estar disponibles los vehículos de 5 plazas, el 11% los de 7 plazas y otro 11% los de 9 plazas. El 22% de los participantes no observó diferencias y el 33% no opinó al respecto.

Figura 6.39 Tipos de vehículos más disponibles



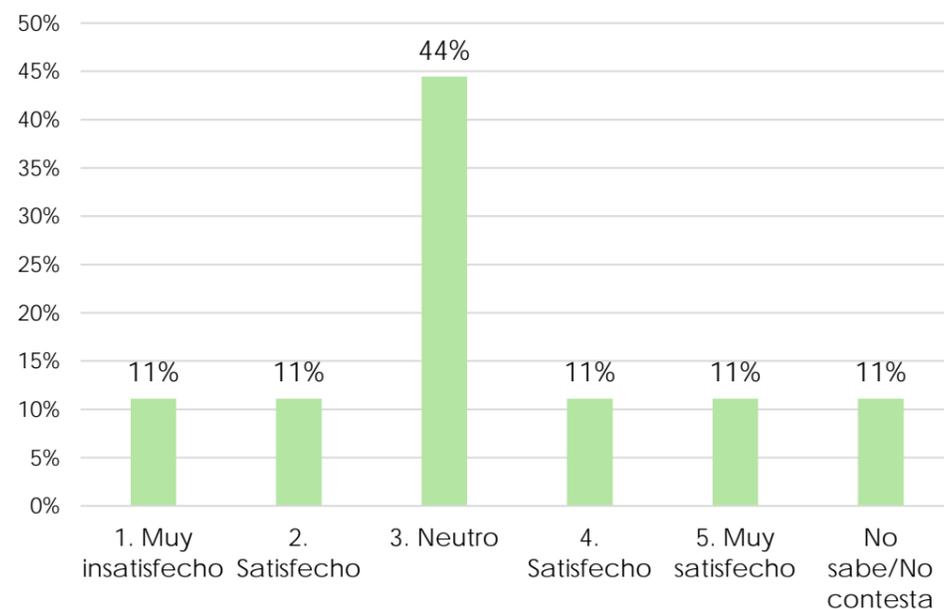
Para el 33% de la muestra el tiempo medio transcurrido entre la solicitud del servicio y la llegada de un taxi adaptado (ver figura 6.40) es en torno a 20 minutos. Uno de cada tres participantes indica esperar menos de 16 minutos (22%: 10 minutos; 11%: 15 minutos) y en igual proporción indican que el tiempo esperado es igual o superior a los 30 minutos. La media de tiempo de espera es de 37 minutos.

Figura 6.40 Minutos de espera entre solicitud y llegada del taxi adaptado



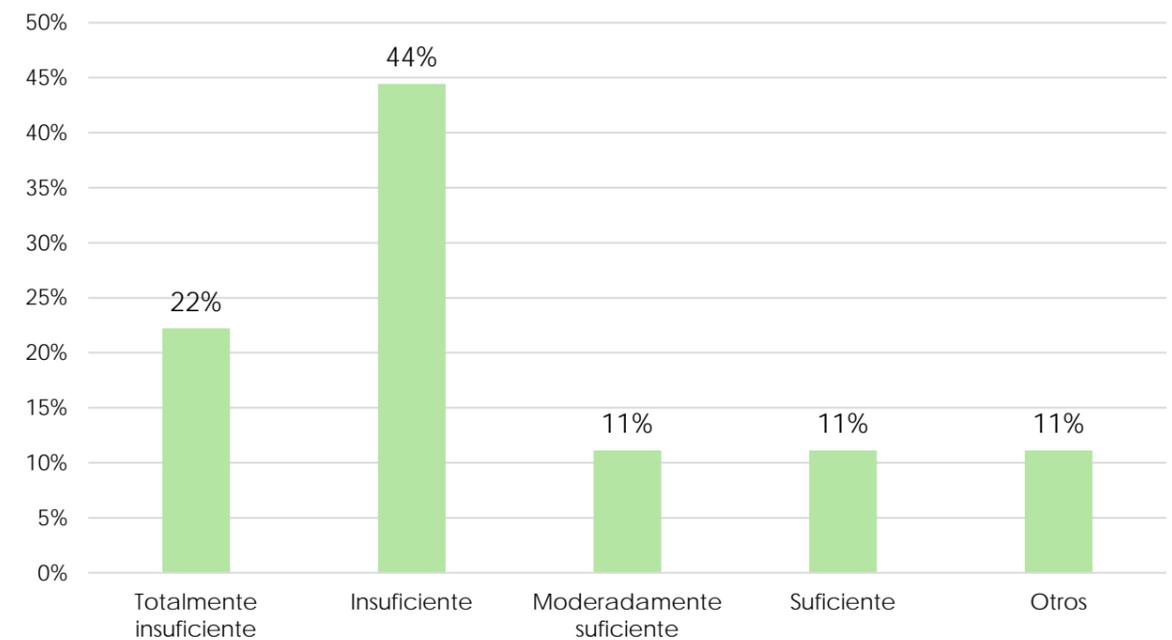
Respecto a la satisfacción global con el servicio del taxi adaptado, la mayor proporción de participantes (44%) manifiesta un nivel neutro, mientras que la proporción de insatisfechos y satisfechos es igual (22%) (figura 6.41). Por lo tanto, la media, en una escala de 1 (muy insatisfecho) y 5 (muy satisfecho), es 3.

Figura 6.41 Satisfacción global con el servicio de taxi adaptado en Málaga



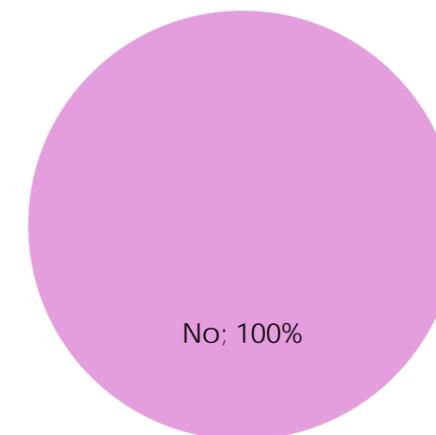
Además, el 66% de las organizaciones encuestadas considera que el número de taxis adaptados claramente insuficiente (44% "insuficiente" y 22% "muy insuficiente"). Solo el 22% opina que es suficiente o moderadamente suficiente. Otro 11% considera que el problema no es el número de licencias sino la poca atención que prestan a las personas con movilidad reducida (figura 6.42).

Figura 6.42 Cantidad de taxis adaptados en Málaga



Por último, ninguna de las organizaciones representadas en la muestra utiliza los servicios de VTC adaptado (figura 6.43).

Figura 6.43 Uso de VTC adaptado



7. Capítulo: Turistas

7.1. Población

El número de turistas alojados al año en hoteles y apartamentos turísticos ha crecido un 85,69% en el periodo 2014 a 2024, hasta aproximarse a los dos millones (INE, 2025) (figura 7.1). El incremento continuo del número de turistas resalta la cada vez mayor intensidad de la actividad turística y su impacto creciente en la ciudad.

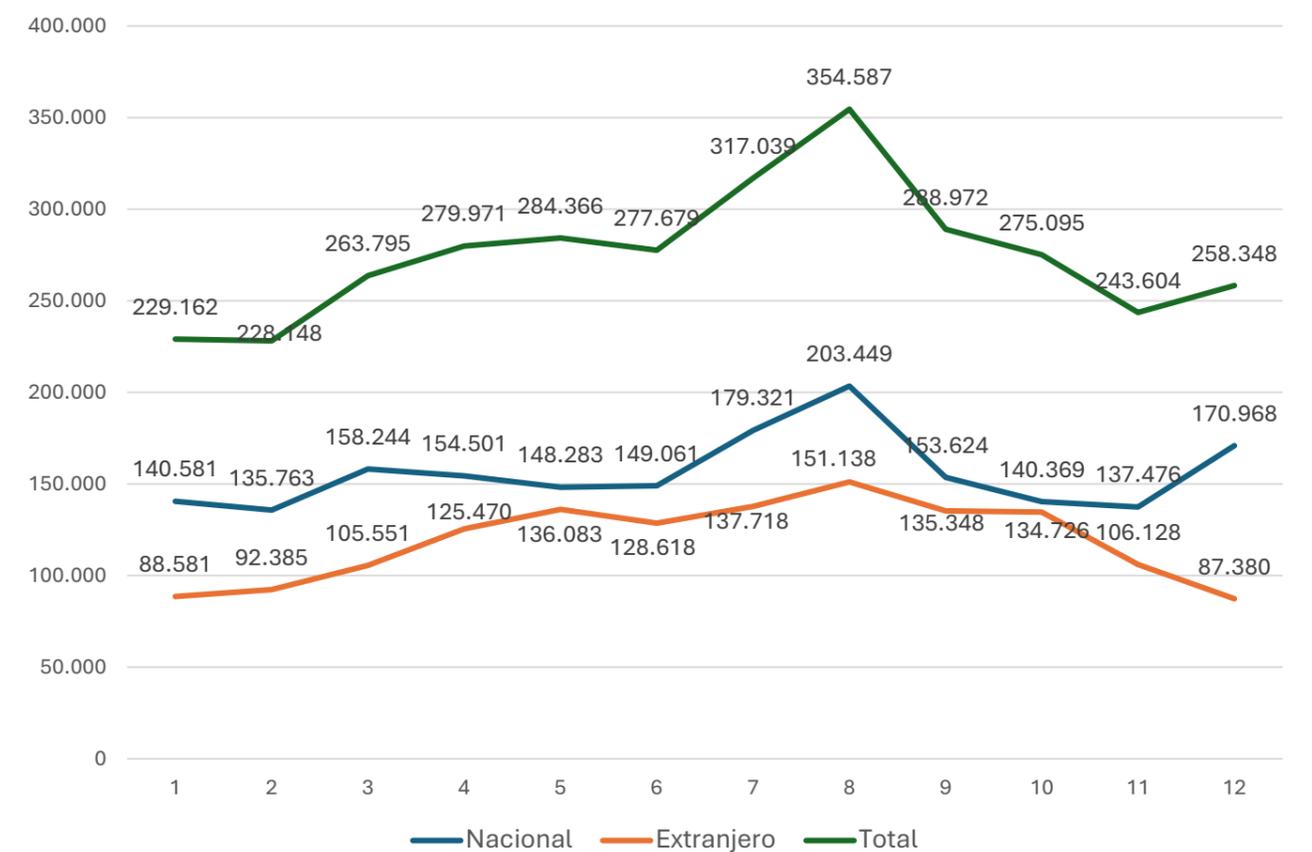
Figura 7.1 Turistas alojados en hoteles y apartamentos en Málaga



La serie mensual de turistas estimada por el INE (2025) mediante geoposicionamiento móvil refleja un número de turistas muy superior a la que aportan los registros hoteleros porque incorpora excursionistas, cruceristas, alojamientos no reglados y segundas residencias. Siguiendo esta metodología, en el año 2024 visitaron Málaga 3,30 millones de turistas, de los cuales 1,87 era turismo nacional y 1,43 extranjero. Para el sector del taxi, estas cifras confirman que la demanda real de desplazamientos turísticos es bastante mayor que la detectada por las pernoctaciones hoteleras, y que se concentra en picos muy concretos: agosto, Semana Santa (abril) y Navidades. Esto implica que la oferta de taxis (tanto licencias como turnos y descansos) debe dimensionarse teniendo

en cuenta un volumen de visitantes sustancialmente más alto, incluidos excursionistas de cruceros y viajeros alojados en viviendas turísticas. El año muestra una estacionalidad acusada: parte de unas 230.000 llegadas en enero, avanza de forma sostenida hasta un máximo de 354.587 en agosto y desciende después, aunque repunta a 258.348 en diciembre con motivo de las fiestas navideñas. A lo largo de todo el año predomina el mercado nacional, que aporta entre el 60 % y el 70 % de los visitantes y alcanza su pico también en agosto (203.449), con otra cresta en diciembre (170.968) ligada al turismo de retorno y a las vacaciones escolares. El contingente extranjero crece más gradualmente hasta un techo de 151.138 en agosto; reduce la distancia con el nacional entre abril y octubre (cuando roza el 45 % del total), pero baja con fuerza en invierno. Estos volúmenes duplican con creces las cifras captadas por las encuestas hoteleras, lo que confirma la importancia de modalidades de viaje que no figuran en las estadísticas tradicionales y obliga al Ayuntamiento a dimensionar servicios urbanos (transporte, limpieza, seguridad y eventos) sobre una base de demanda más amplia, al tiempo que refuerza la necesidad de estrategias de desestacionalización y de fidelización del turismo nacional, verdadero sostén de la actividad en temporada media y baja.

Figura 7.2 Turistas mensuales en 2024 según geoposicionamiento de los teléfonos

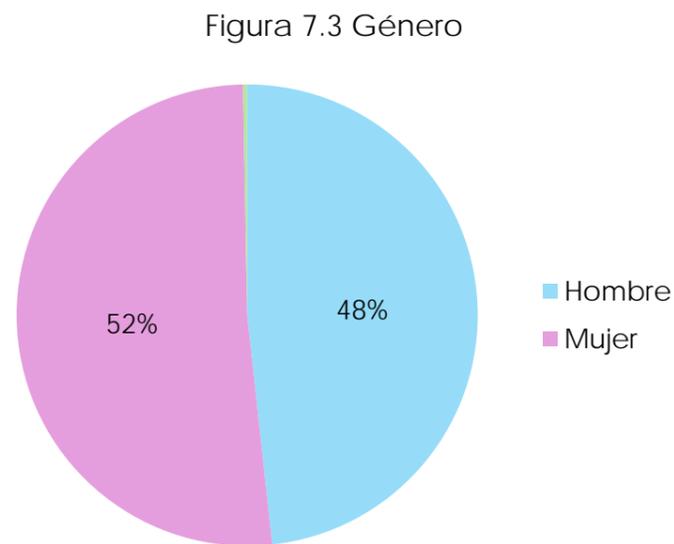


Fuente: INE (2025)

A continuación, se describe el uso y la opinión de esos segmentos respecto al servicio del taxi en la ciudad de Málaga, a partir de encuestas personales realizadas en la vía pública.

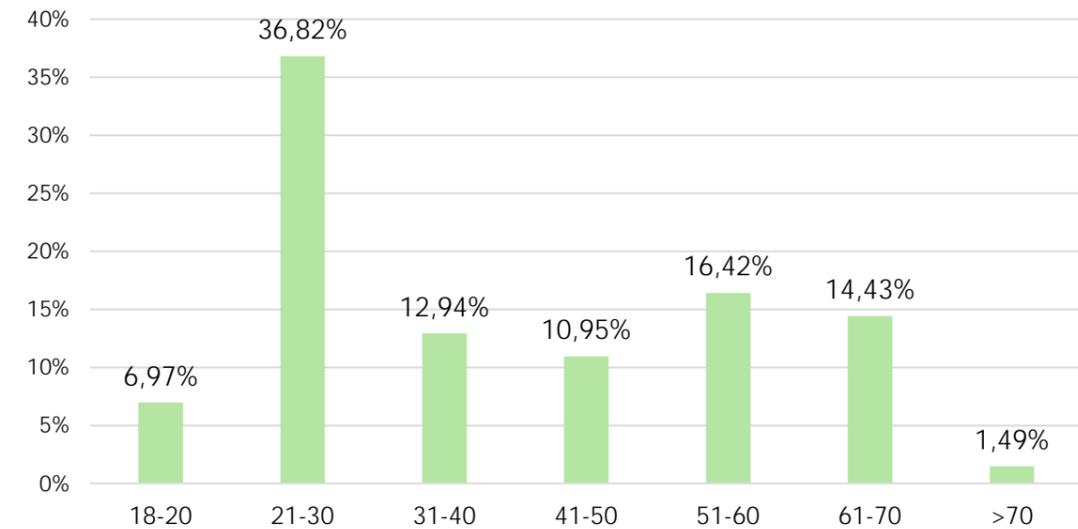
7.2. Descripción de la muestra

La muestra de turistas está formada por 345 personas. La figura 7.3 presenta la distribución por género de los turistas encuestados en Málaga. La muestra está equilibrada, aunque con una ligera mayor presencia de mujeres (52%) que de hombres (48%), en consonancia con la distribución de la población objeto de estudio.



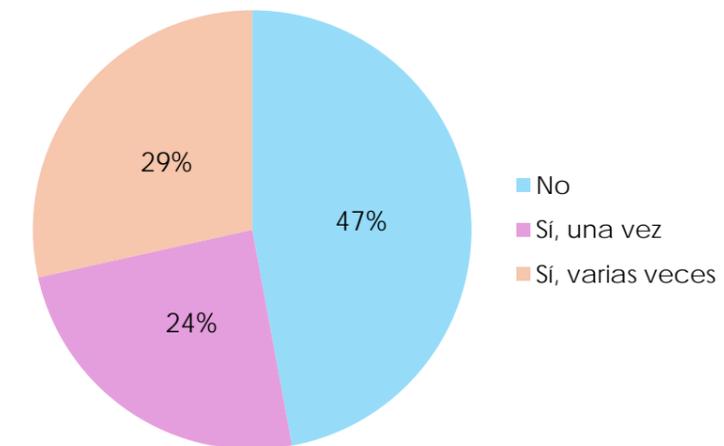
Los turistas encuestados pertenecen, sobre todo, al segmento de 21-30 años (36,82%) (figura 7.4). Le siguen los rangos de 51-60 años (16,42%) y 61-70 años (14,43%). Los grupos de 31-40 y 41-50 años representan el 12,94% y el 10,95% respectivamente. Los turistas menores de 20 años constituyen el 6,97%, mientras que los mayores de 70 años son el grupo menos numeroso (1,49%).

Figura 7.4 Edad



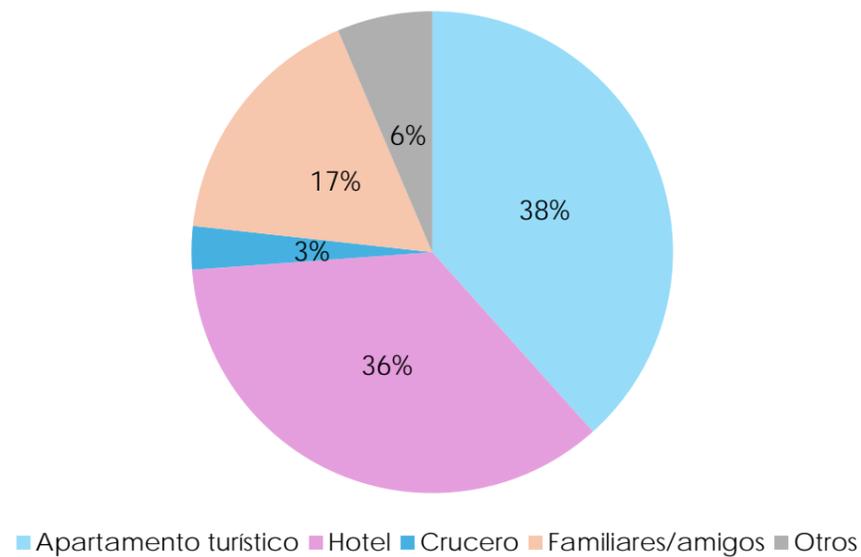
La figura 7.5 presenta las visitas que previamente se han realizado a la ciudad por parte de los turistas encuestados. La mayoría (47%) se encontraba en su primera visita a la ciudad. Un 29% había visitado Málaga varias veces con anterioridad, mientras que un 24% lo había hecho en una sola ocasión.

Figura 7.5 Visita anterior a la ciudad



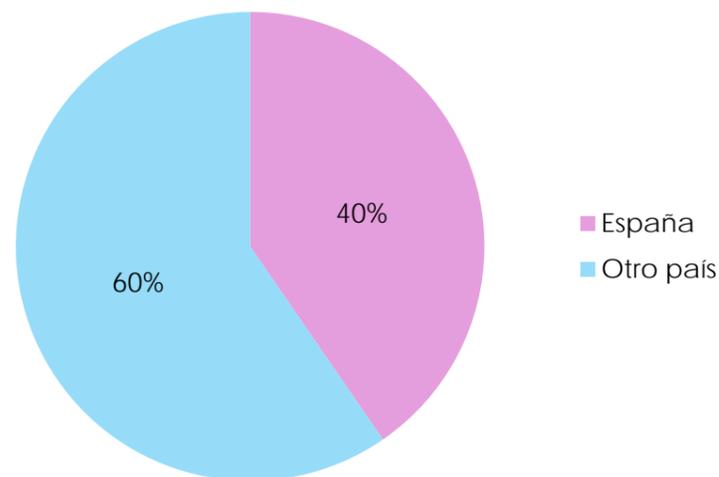
Mayoritariamente los turistas se alojan, más o menos en igual proporción, en apartamento turístico (38%) o en hotel (36%) (figura 7.6). Una proporción menor se aloja en casa de familiares o amigos (17%). Los cruceros representan un 3% de los participantes, mientras que otras opciones suponen un 6%.

Figura 7.6 Tipo de alojamiento



Según procedencia (figura 7.7), una mayoría (60%) corresponde a turismo extranjero, mientras que el 40% restante es turismo interno nacional.

Figura 7.7 País de procedencia



Concretamente, los encuestados españoles (figura 7.8) proceden principalmente de otras provincias de Andalucía (Jaén, Sevilla, etc.) (29,47%), Madrid (19,38%) y Barcelona (9,30%).

Por su parte, los turistas extranjeros encuestados (figura 7.9) proceden, sobre todo, de Reino Unido (19,51%), Alemania (9,27%) e Italia (9,27%). Otros países con una representación significativa son: Países Bajos (8,78%), Estados Unidos (6,38%) y Francia (6,34%).

Figura 7.8 Provincia de procedencia

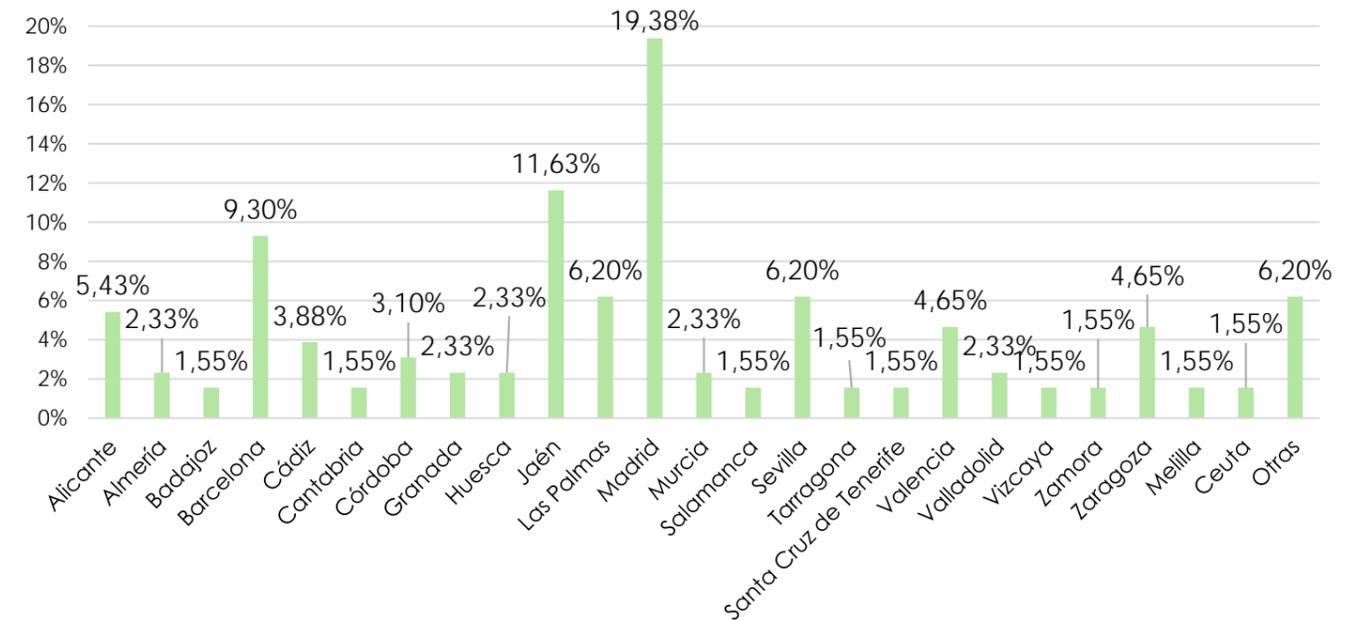
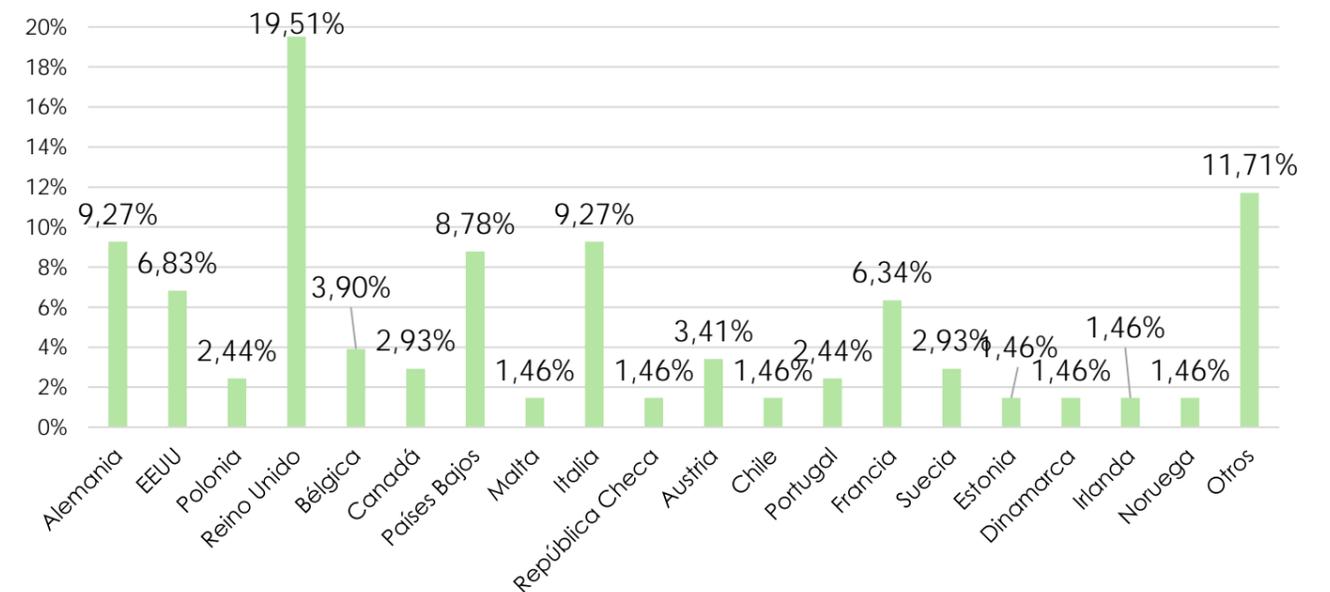


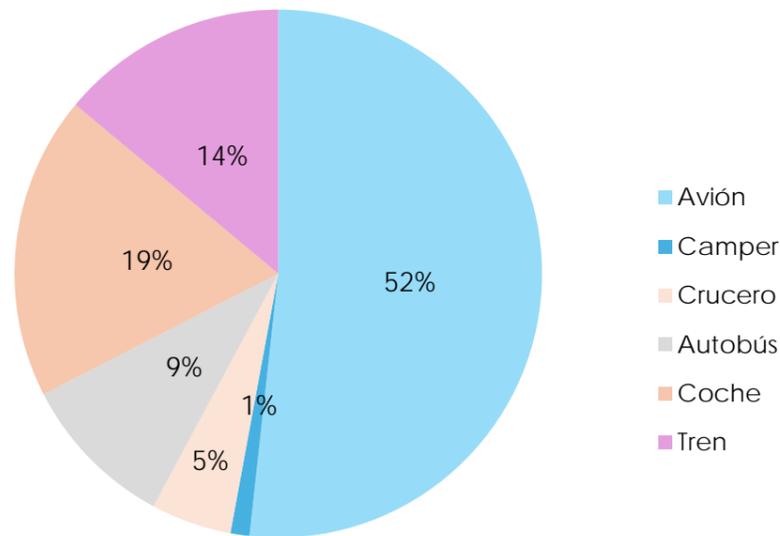
Figura 7.9 País de procedencia



Como se aprecia en la figura 7.10, la mayoría de los turistas encuestados han llegado a Málaga en avión (52%). Le siguen en importancia el coche (19%) y el tren (14%). El autobús fue utilizado por el 9% de los turistas, mientras que las autocaravanas y el crucero tuvieron una incidencia menor (1% y 5%, respectivamente). Este predominio del transporte aéreo como medio de llegada subraya la relevancia del aeropuerto de

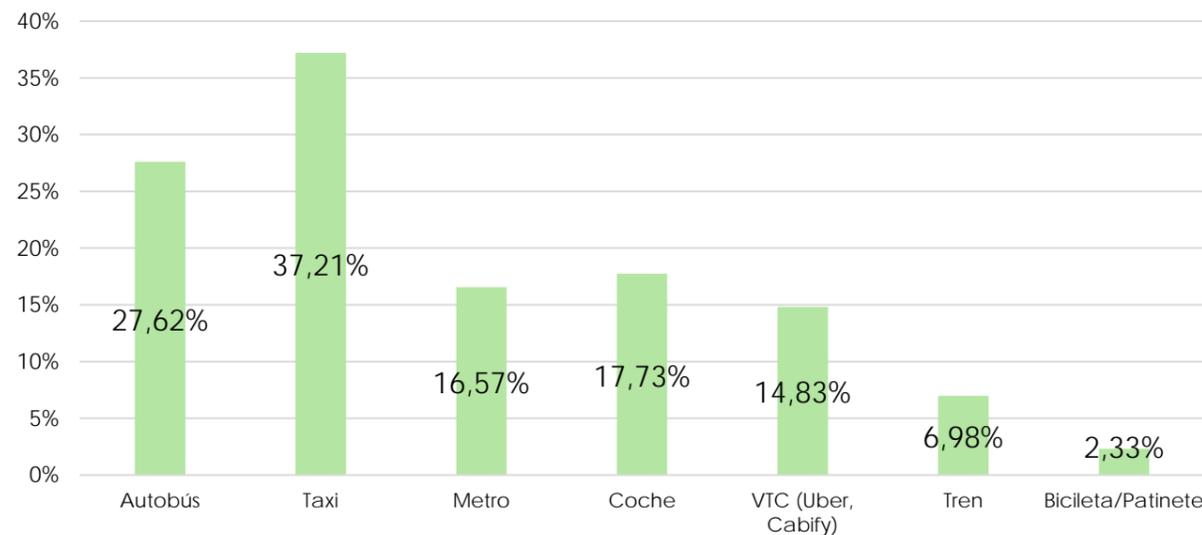
Málaga en el flujo turístico y, por consiguiente, en la demanda de servicios de transporte terrestre como el taxi.

Figura 7.10 Medio de transporte para llegar a Málaga



La figura 7.11 muestra como el taxi es el medio utilizado por una mayor proporción de turistas (37,21%), seguido del autobús (27,62%) y el coche particular (17,73%). El metro (16,57%) y los VTC (14,83%) también presentan un uso significativo, mientras que el tren (6,98%) y la bicicleta/patinete (2,33%) tienen un uso muy minoritario.

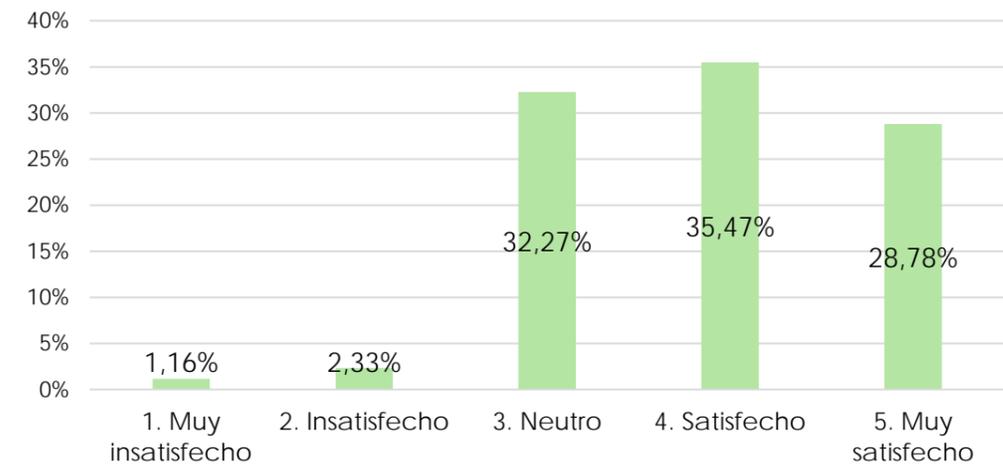
Figura 7.11 Medio utilizado en los desplazamientos en Málaga



La figura 7.12 muestra la satisfacción otorgada por los turistas encuestados con los medios de transporte público disponibles en Málaga, en una escala de 1 a 5 (1: muy insatisfecho; 2: insatisfecho; 3: ni satisfecho ni insatisfecho; 4: satisfecho; 5: muy

satisfecho). La puntuación más frecuente es 4 (35,47%), seguida de 3 (32,27%) y 5 (28,78%). Las puntuaciones más bajas, 1 y 2, obtuvieron porcentajes minoritarios (1,16% y 2,33% respectivamente). Estos resultados indican una valoración generalmente positiva del transporte urbano en Málaga por parte de los turistas, con una satisfacción media de 3,88.

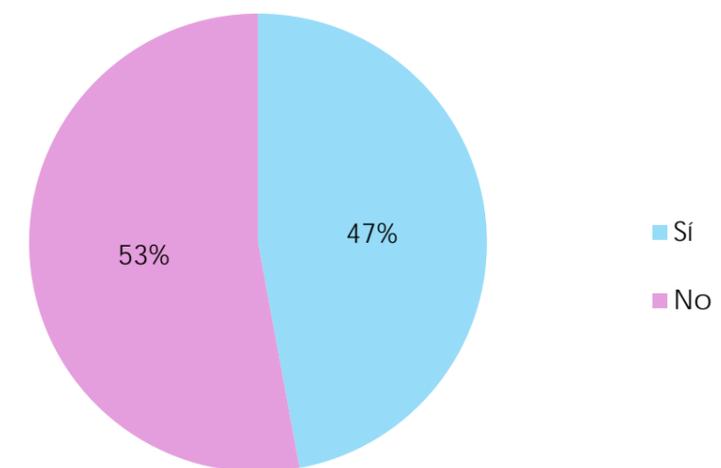
Figura 7.12 Satisfacción global disponibilidad de transporte público



7.3. Uso del taxi

Como se observa en la figura 7.13, la proporción de encuestados que ha utilizado el taxi en Málaga en alguna de sus visitas (47%), es ligeramente inferior a la de aquellos que no lo han hecho (53%).

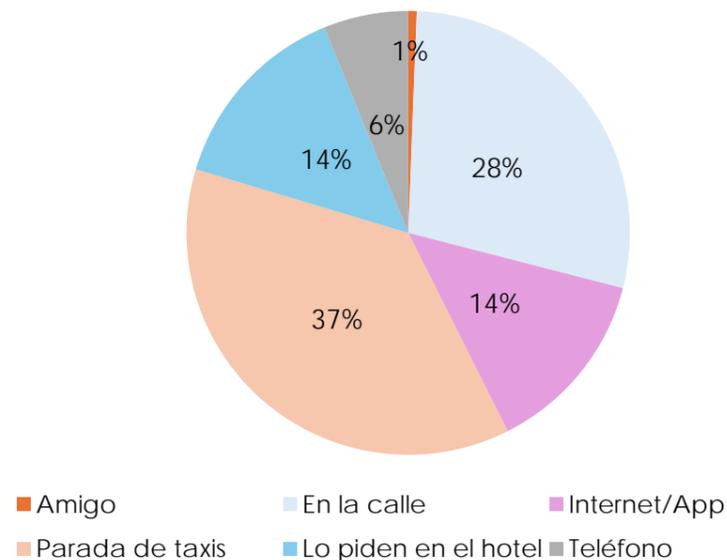
Figura 7.13 Uso del taxi



La parada de taxis es el método más común para solicitar un servicio (37%) (ver figura 7.14), seguido de que un 28% lo solicita en la calle. Un 14% lo suele pedir mediante Internet/App y otro 14% lo solicitó a través del hotel. El teléfono representó un 6% de las

solicitudes y el 1% lo hizo a través de algún amigo o conocido. Estos datos indican que, si bien las paradas de taxi siguen siendo relevantes, las plataformas online/aplicaciones están ganando terreno como forma de acceso al servicio por parte de los turistas en Málaga.

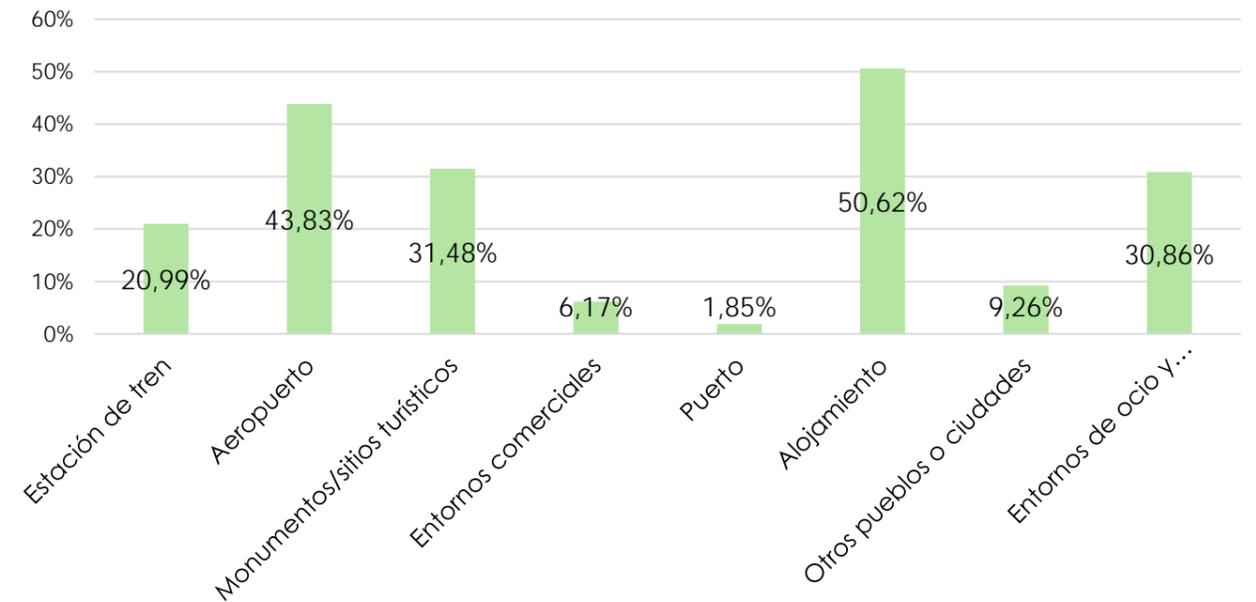
Figura 7.14 Método para pedir taxi



7.4. Finalidad de los desplazamientos

La figura 7.15 muestra los diferentes orígenes y destinos de los viajes en taxi realizados por los turistas en Málaga. Destacan los traslados desde/hacia el alojamiento (50,62%) y desde/hacia el aeropuerto (43,83%). Los viajes desde/hacia monumentos/sitios turísticos representan un 31,48%, y desde/hacia entornos de ocio y restauración un 30,86%. Otros orígenes/destinos incluyen la estación de tren (20,99%), pueblos o ciudades (9,26%), entornos comerciales (6,17%) y el puerto (1,85%). Estos datos sugieren que el taxi es utilizado principalmente por los turistas para sus desplazamientos entre sus lugares de pernoctación y los principales puntos de interés y llegada de la ciudad.

Figura 7.15 Desplazamientos en los que se usa el taxi



7.5. Satisfacción

La figura 7.16 muestra la satisfacción media de los turistas que han utilizado el taxi, con cada uno de los principales atributos del servicio, en una escala de 1 a 5 (1: muy insatisfecho; 2: insatisfecho; 3: ni satisfecho ni insatisfecho; 4: satisfecho; 5: muy satisfecho). Los atributos mejor valorados son el vehículo (4,50), la limpieza (4,46) y la comodidad (4,39). La puntualidad y los medios de pago obtienen una valoración media de 4,33. El conductor alcanza una media de 4,21, seguido por la seguridad vial, la elección de ruta (4,20) y la facilidad para conseguir un taxi (4,15). Los aspectos con valoraciones medias ligeramente inferiores son el precio (3,86), la facilidad para conseguir un taxi de alta ocupación (3,83) y la adaptación para personas con movilidad reducida (3,55). En general, las valoraciones medias de los atributos del taxi en Málaga se sitúan en un rango positivo.

Figura 7.16 Satisfacción media con atributos del Taxi

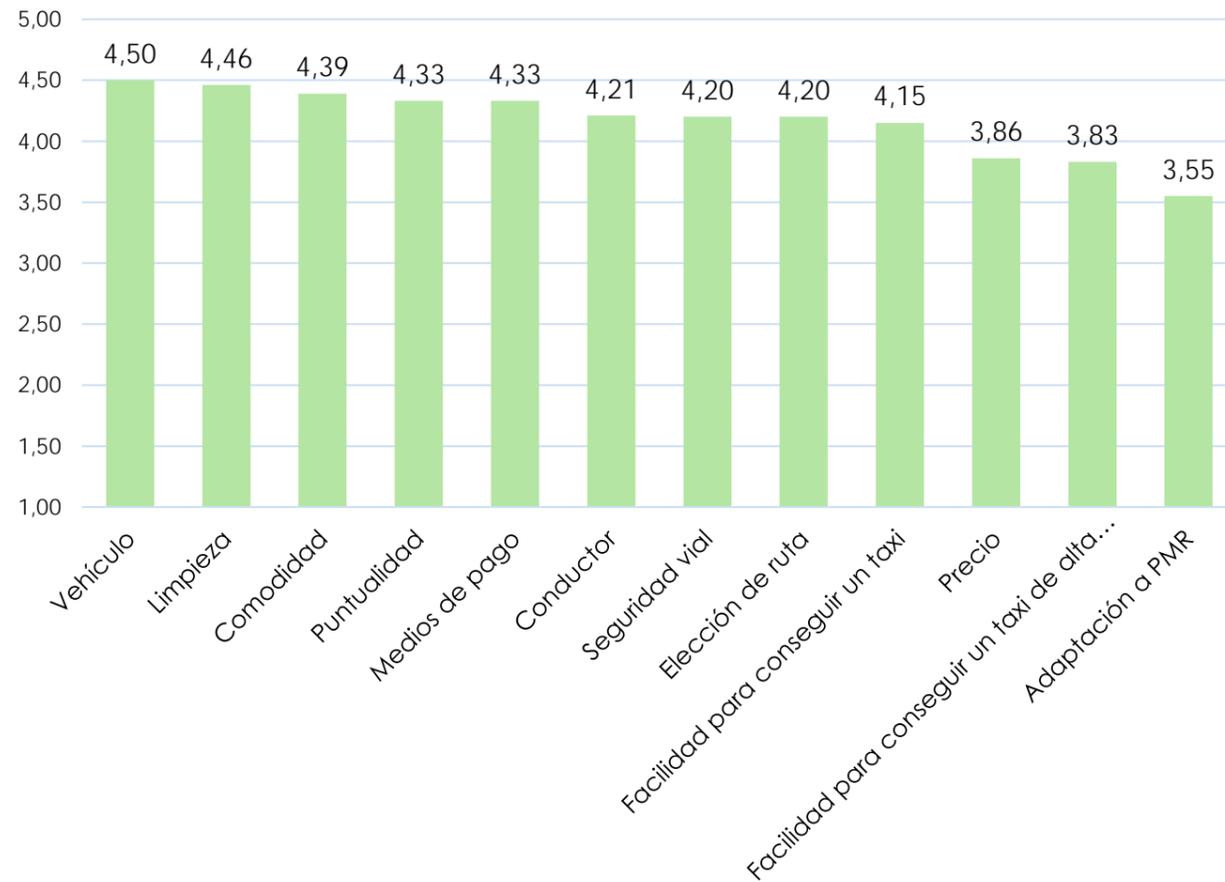
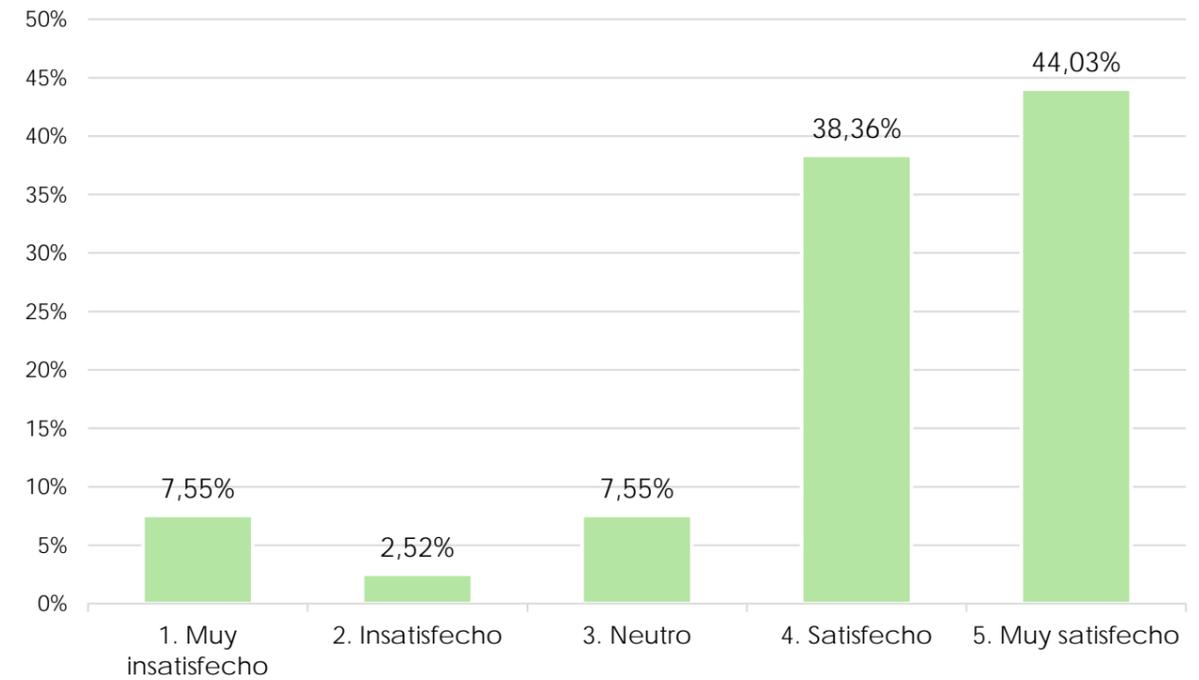


Figura 7.17 Satisfacción global con el servicio de Taxi



En la figura 7.17 se observa la satisfacción global de los turistas con el servicio de taxi en una escala de 1 a 5. La mayoría de los encuestados muestra un alto nivel de satisfacción, con un 44,03% otorgando una puntuación de 5 y un 38,36% una puntuación de 4. Un 7,55% calificó su experiencia con un 3, mientras que las puntuaciones más bajas, 2 y 1, representan un 2,52% y un 7,55% respectivamente. La satisfacción global media es de 4,01 puntos. Estos datos indican que la mayoría de los turistas que utilizan el taxi en Málaga experimentan una satisfacción general positiva con el servicio.

Entorno del Servicio del Taxi



PARTE IV. ENTORNO DEL SERVICIO DEL TAXI

8. Capítulo: Actividad económica de Málaga

8.1. Actividad empresarial

En el periodo 2014 a 2024 el número de empresas con sede en la ciudad de Málaga ha aumentado en 4.895 unidades hasta alcanzar la cifra de 42.375 (INE, 2025), lo que representa un crecimiento del 13,06% (tabla 8.1).

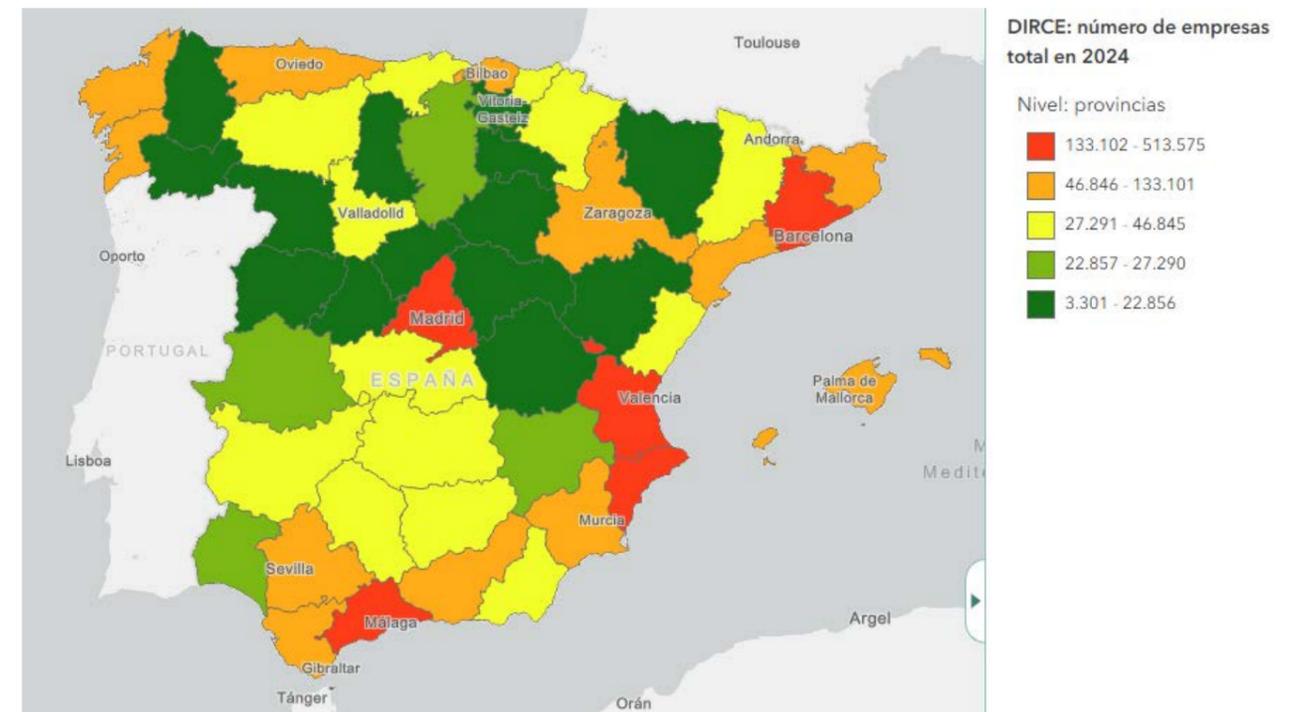
Los datos son igualmente positivos a nivel provincial. El número de empresas con sede en la provincia ha pasado de 107.851 en 2014 a 136.848 en 2024 (incremento del 26,89%). Este gran crecimiento sitúa a la provincia entre las 5 primeras del país por número de empresas, junto a Madrid, Barcelona, Valencia y Alicante (figura 8.1).

Tabla 8.1 Evolución del número de empresas en Málaga ciudad y provincia

Año	Ciudad	Provincia
2014	37.480	107.851
2015	38.628	111.792
2016	39.352	115.447
2017	40.087	119.512
2018	41.022	123.109
2019	41.310	126.509
2020	42.448	131.395
2021	42.061	130.632
2022	43.211	136.170
2023	41.040	132.168
2024	42.375	136.848

Fuente: INE (2025)

Figura 8.1 Empresas por provincia en 2024



Fuente: INE (2025)

En cuanto a establecimientos, el número ha aumentado en Málaga capital desde los 43.846 de 2014, a los 51.485 de 2023; un incremento del 17,42% en el periodo (tabla 8.2).

Tabla 8.2 Número de establecimientos de Málaga ciudad

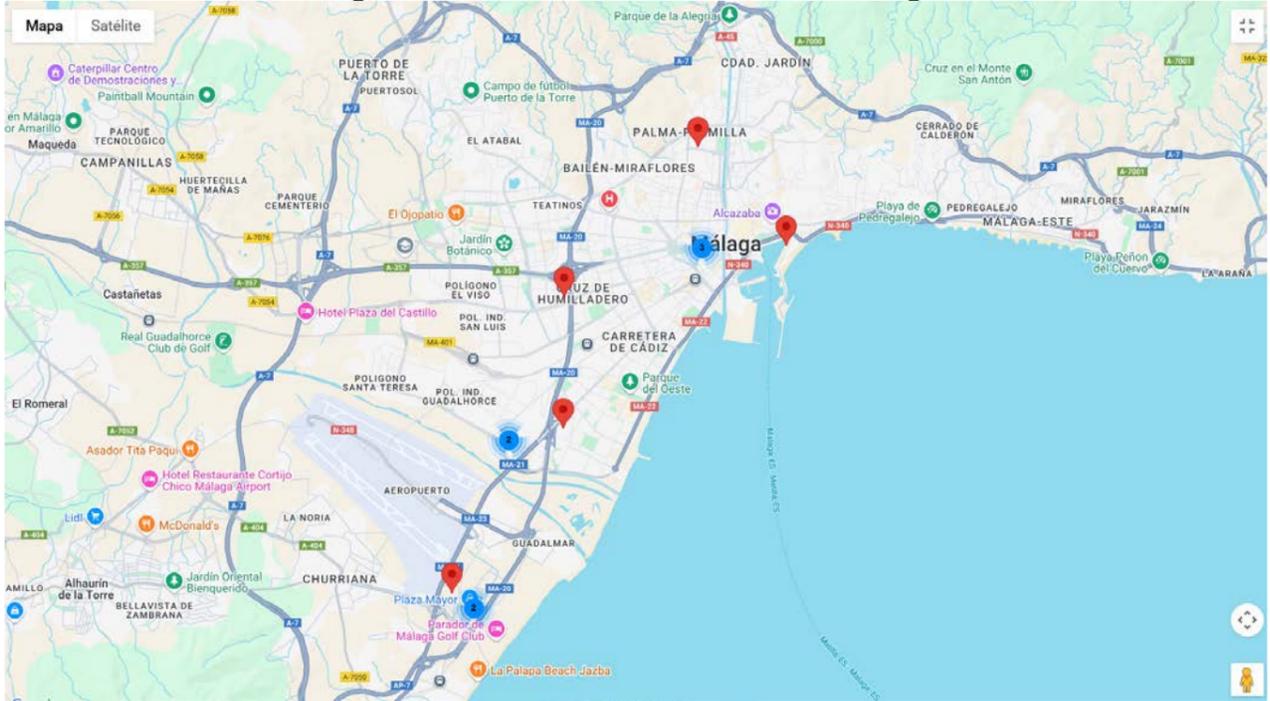
Año	Málaga
2014	43.846
2015	44.856
2016	44.947
2017	46.543
2018	46.208
2019	47.755
2020	48.747
2021	49.454
2022	50.751
2023	51.485

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025), disponible en: <https://ciedes.es/observatorio-de-datos/>

8.2. Comercio

Según datos del Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA) (2025), el número de comercios de la ciudad de Málaga era de 11.752 en el año 2023. En este sector, la ciudad cuenta con 12 centros comerciales distribuidos, principalmente, por la zona centro y oeste de la ciudad (figura 8.2 y tabla 8.3).

Figura 8.2 Centros comerciales de Málaga



Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025)

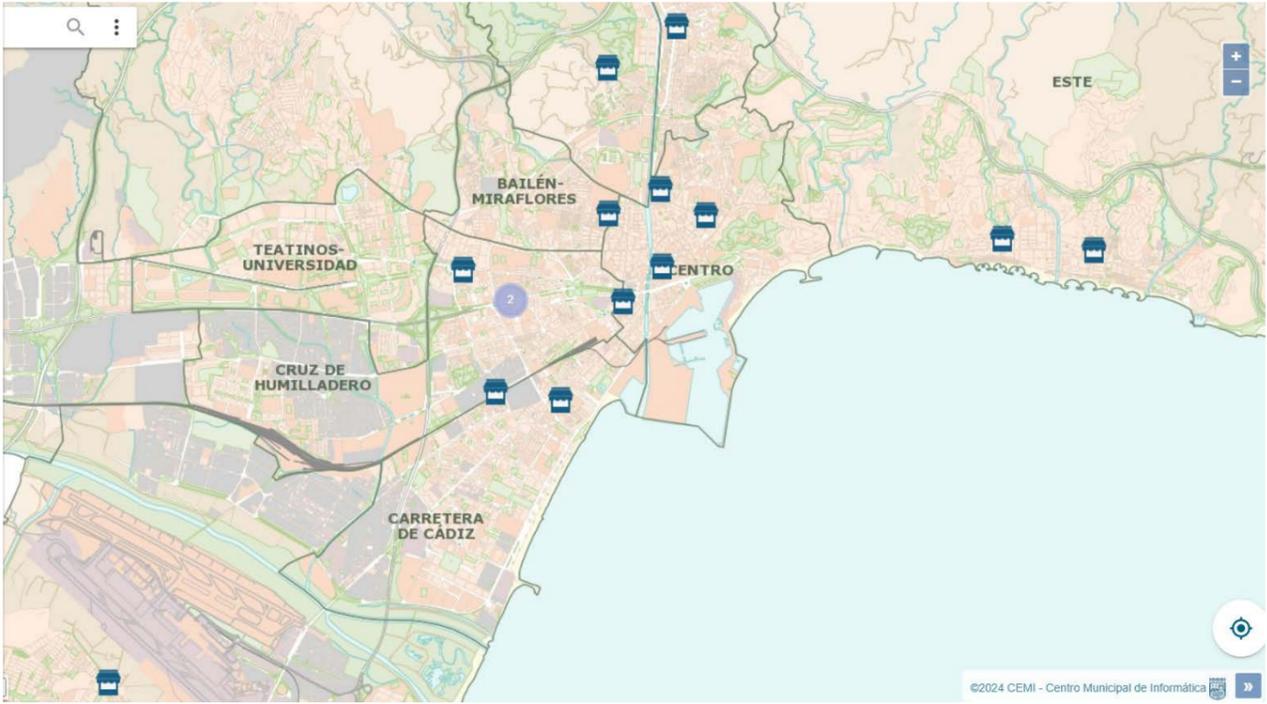
Tabla 8.3 Centros comerciales de Málaga capital

Centros Comerciales	
Centro Comercial Bahía Málaga	McArthur Outlet Málaga
Centro Comercial Los Patios	Centro Comercial La Rosaleda
El Corte Inglés	Centro Comercial Muelle Uno
Centro Comercial Galaxia	Parque Comercial Bahía Azul
Centro Comercial Málaga Nostrum	Centro Comercial Larios Centro
Centro Comercial Plaza Mayor	Centro Comercial Málaga Factory

Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025)

Adicionalmente, la ciudad dispone de 15 mercados municipales ubicados en 8 de los 11 distritos.

Figura 8.3 Mercados de Málaga capital



Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025)

Respecto al comercio al por mayor, en la última década el volumen de ventas de frutas, verduras y pescado en ha experimentado un crecimiento del 50,96% en MercaMálaga (2025).

Tabla 8.4 Ventas de frutas, verduras y pescado en MercaMálaga (toneladas)

Año	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total	196.254	209.186	216.061	220.933	227.448	245.889	290.708	304.774	299.142	318.252	315.895

Fuente: MercaMálaga (2024)

8.3. Turismo

El número de empresas turística ha aumentado en Málaga un 6,9% en el periodo 2017-2024, hasta alcanzar las 12.881. Entre 2017 y 2019 el tejido turístico malagueño creció de forma moderada (de 12.426 a 12.532 empresas), con la -restauración- como segmento dominante y un transporte que ya apuntaba al alza. La irrupción de la COVID-19 provocó un desplome en 2020: se perdieron 1.857 negocios (-15%), sobre todo en restauración (-12,0%) y transporte (-30,0%). Sin embargo, la recuperación fue rápida: en 2021 se recuperó el 71 % del tejido perdido y, a partir de 2022, todos los subsectores encadenaron crecimientos consecutivos. En 2024 el total asciende a 13.287 firmas, un 7 % más que antes de la pandemia y máximo de la serie. Destaca el transporte, que ha pasado de 1.557 a 2.197 empresas (+41% en siete años), impulsado por VTC, micro-movilidad y reparto. El alojamiento (de 834 a 1.043; +25%) y el ocio (de 1.231 a 1.396; +13%) también superan holgadamente niveles pre-COVID, mientras que la restauración apenas recupera su volumen de 2019 y continúa concentrando el 60 % de la merma sufrida en la crisis. En conjunto, la tabla refleja un sector turístico resiliente, cada vez más diversificado y con un claro sesgo hacia actividades vinculadas a la movilidad y la oferta complementaria.

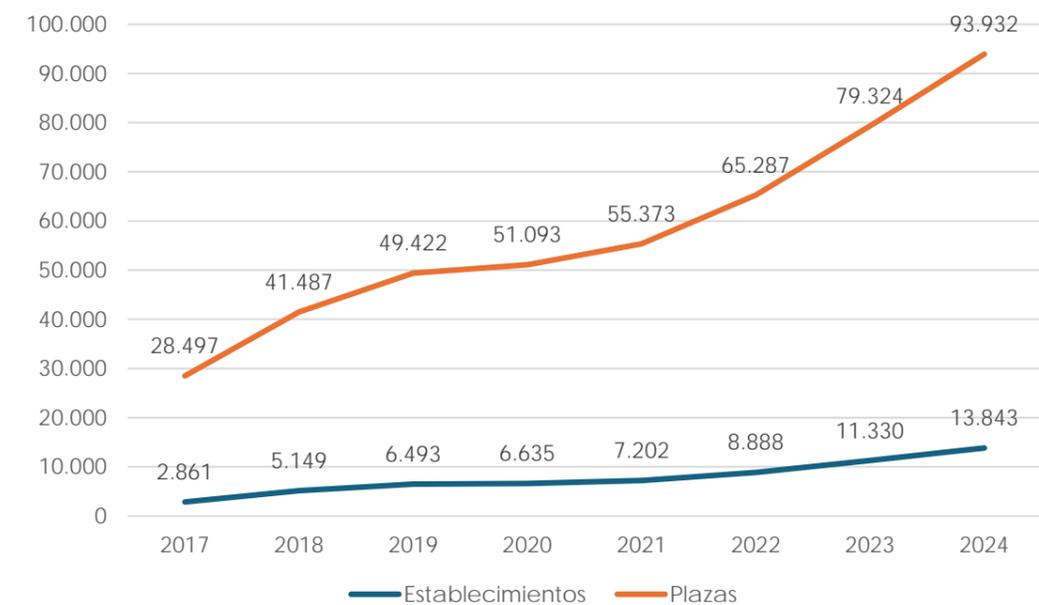
Tabla 8.5 Evolución del número de empresas turísticas en Málaga ciudad

Año	Restauración	Transporte	Ocio	Alojamiento	Otros servicios	Total
2017	8.312	1.557	1.231	834	492	12.426
2018	8.198	1.621	1.231	880	516	12.446
2019	8.149	1.665	1.265	923	530	12.532
2020	7.179	1.165	1.095	804	432	10.675
2021	7.749	1.654	1.214	900	450	11.967
2022	7.765	1.875	1.283	976	478	12.377
2023	7.973	2.031	1.372	1.015	490	12.881
2024	8.131	2.197	1.396	1.043	520	13.287

Fuente: Turismo y Planificación Costa del Sol (2025)

Entre las empresas, se ha producido un aumento notable de las plazas de alojamiento. Según datos de Turismo y Planificación Costa del Sol (2025), la ciudad de Málaga dispone de una oferta de 13.843 establecimientos de alojamientos y 93.932 plazas a finales de 2024, lo que representa un incremento del 229,62% respecto a 2017. En especial, en el periodo 2017-2024 cabe destacar el aumento de las viviendas con fines turísticos (de 2.514 a 13.254) y sus plazas de alojamiento (de 12.446 a 68.789), los hoteles (de 77 a 93) y plazas hoteleras (de 9.342 a 12.665), y los apartamentos turísticos (de 140 a 297) y sus plazas (de 3.586 a 7.769).

Figura 8.4 Evolución del número de establecimientos y plazas de alojamiento



Fuente: Turismo y Planificación Costa del Sol (2025)

Respecto al empleo turístico en Málaga, entre 2017 y 2019 avanzó de 97,7 mil a 107,7 mil puestos, impulsado sobre todo por la restauración (casi 62 mil empleos) y el alojamiento (15,8 mil). La irrupción de la COVID-19 recortó la plantilla global un 18% en 2020, con caídas generalizadas, pero especialmente severas en restauración (-18%) y alojamiento (-23%). Sin embargo, la recuperación fue rápida: en 2021 ya se había recuperado casi todo el empleo perdido y en 2022 se superó el máximo prepandemia. Para 2024 el sector alcanza 128,6 mil trabajadores, un 32% más que en 2017. El crecimiento relativo más intenso se da en transporte (+46% respecto a 2017); le siguen alojamiento (+44%) y ocio (+36%). La restauración sigue siendo el empleador más importante (69,9 mil puestos) y aporta el mayor aumento absoluto (+13,9 mil), aunque su avance porcentual (25%) es menor que el de los subsectores emergentes.

Tabla 8.6 Número de personas empleadas en el sector turístico en Málaga ciudad

Año	Restauración	Transporte	Ocio	Alojamiento	Otros servicios	Total
2017	56.104	12.396	10.867	14.339	4.019	97.725
2018	60.045	13.161	11.409	14.983	4.544	104.142
2019	61.606	13.763	12.032	15.768	4.528	107.697
2020	50.344	12.241	10.414	12.097	3.776	88.872
2021	59.903	14.031	12.042	14.804	3.823	104.603
2022	63.160	15.729	13.392	16.959	4.269	113.509
2023	66.898	17.150	14.227	19.104	4.566	121.945
2024	69.974	18.152	14.767	20.701	5.003	128.597

Fuente: Turismo y Planificación Costa del Sol (2025)

La industria de reuniones o MICE es uno de los segmentos de más pujanza en el turismo de Málaga. Un informe presentado la concejalía de Turismo y Promoción de la Ciudad revela que en 2024 Málaga fue sede de 2.190 encuentros profesionales (congresos, convenciones, ferias, jornadas, reuniones y viajes de incentivo). Estos eventos congregaron a 323.100 asistentes: el 40,8% acudió a convenciones o reuniones, el 22,4% a jornadas, el 21,3% a congresos, el 12,1% a ferias y el 3,3 % viajó por incentivo. El 24,4% de los participantes procedía del extranjero (ocho de cada diez europeos) y para el 55,6% era su primera visita a Málaga por motivos profesionales. El resto correspondía a público nacional: un 30,3% originario de la provincia y un 45,3% del resto de España. En este sector, el Palacio de Ferias y Congresos de Málaga supone una pieza clave en el sector turístico de la ciudad y la provincia. Sus instalaciones (tablas 8.7 y 8.8) acogieron en 2024 133 eventos, con 268.155 visitantes, una facturación de 12,4 millones de euros, y un impacto económico de 193 millones de euros (Málaga Convention Bureau, 2025).

Tabla 8.7 Instalaciones del Palacio de Ferias y Congresos de Málaga

Espacios	Medidas (m2)	Capacidad
Auditorio 1	941	910
Auditorio 2	694	600
Sala de exposiciones 1	467	400
Sala de conferencias modulable (1)	442	375
Sala de conferencias modulable (2)	477	402
6 salas de reuniones	88	70
6 salas de reuniones	45	40
Pabellón 1	10.800	-
Pabellón 2	6.000	-
Patio central	5.250	-

Fuente: Málaga Convention Bureau (2025)

Tabla 8.8 Indicadores de actividad del Palacio de Ferias y Congresos de Málaga

	2024	2023	2022
Visitantes	268.155	268.329	257.536
Eventos	133	156	176
Facturación*	12,4	14,6	11
Impacto económico*	193	226	183
Visitantes profesionales	101.363		

Fuente: Málaga Convention Bureau (2023, 2024 y 2025). *Millones de euros.

8.4. Industria

Atendiendo a los datos del Cuaderno de 'Málaga Metrópolis Global' (CIEDES, 2024), Málaga capital concentra el 18,4 % del suelo productivo y más de dos tercios de los establecimientos industriales de la provincia. Alberga toda la industria aeronáutica, el 75 % de la reparación de maquinaria y el 70 % de la química. La Aglomeración Urbana de Málaga más los grandes municipios de la provincia que no se incluyen en la misma (Algarrobo, Álora, Antequera, Ardales, Casares, Coin, Estepona, Manilva, Marbella, Nerja, Torrox y Vélez Málaga) reúne una parte relevante de otras industrias, como el 50 % de la extractiva y el 33 % del transporte; mientras que la Aglomeración Urbana de Málaga destaca en metalurgia (17 %) y agroalimentación (16 %).

Según datos del Directorio Central de Empresas (INE, 2025), la ciudad de Málaga alberga 1.307 empresa del sector industria. Entre 2014 y 2023, el consumo eléctrico industrial en Málaga capital creció un 6,83%, lo que representa un aumento absoluto de 13.074 megavatios/hora. Aunque en la última década se han producido fuertes fluctuaciones, en 2023 el consumo se recuperó y superó el nivel de 2014.

Tabla 8.9 Consumo de energía eléctrica industrial de Málaga ciudad

Año	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
megavatios/hora	191.552	192.788	203.160	198.236	208.387	204.579	195.257	198.591	141.115	204.626

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025), disponible en: <https://ciedes.es/observatorio-de-datos/>

Durante el periodo comprendido entre 2014 y 2024, el consumo residencial aumentó de forma constante, con solo leves descensos puntuales (2019 y 2022). El dato más reciente, de 2024, marca el valor más alto de toda la serie. Frente a 2014, el crecimiento ha sido sostenido y notable, aumentando un 12,99% el consumo en la última década.

Tabla 8.10 Consumo de energía eléctrica sector residencial de Málaga ciudad

Año	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
megavatios/hora	755.231	787.941	790.787	800.420	824.799	804.919	814.254	808.390	795.161	835.656	853.308

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025), disponible en: <https://ciedes.es/observatorio-de-datos/>

Entre 2014 y 2023, el consumo eléctrico del sector comercio-servicios en Málaga capital pasó de 601.233 a 630.968 megavatios/hora, con un aumento absoluto de 29.735 megavatios / hora y una variación relativa del 4,95%.

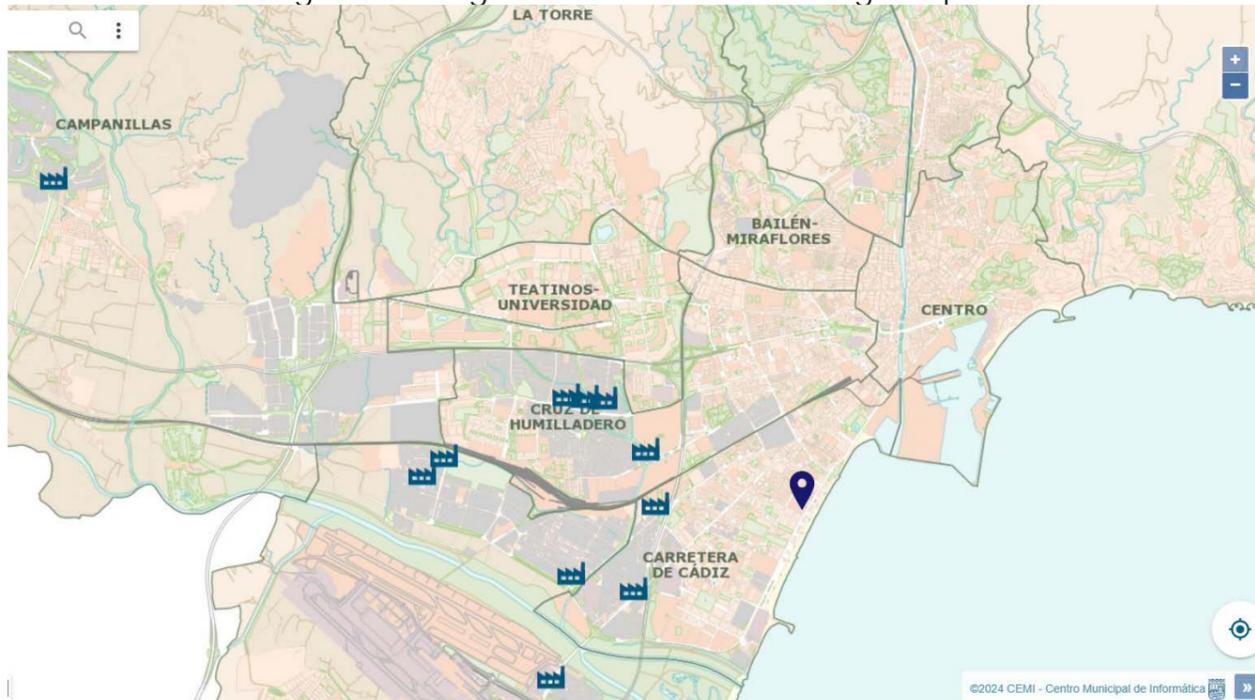
Tabla 8.11 Consumo de energía eléctrica comercio-servicios de Málaga ciudad

Año	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
megavatios/hora	601.233	609.404	611.161	615.379	609.885	620.743	536.630	600.865	610.348	630.968

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025), disponible en: <https://ciedes.es/observatorio-de-datos/>

Por otra parte, la ciudad dispone de 10 polígonos industriales y del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA), todos ellos ubicados en el oeste de la ciudad (figura 8.5). El PTA alberga 715 empresas y 27.940 trabajadores. Dispone de más de 410.000 m² construidos, y en 2024 obtuvo una facturación de 4.100 millones de euros (Parque Tecnológico de Andalucía, 2025).

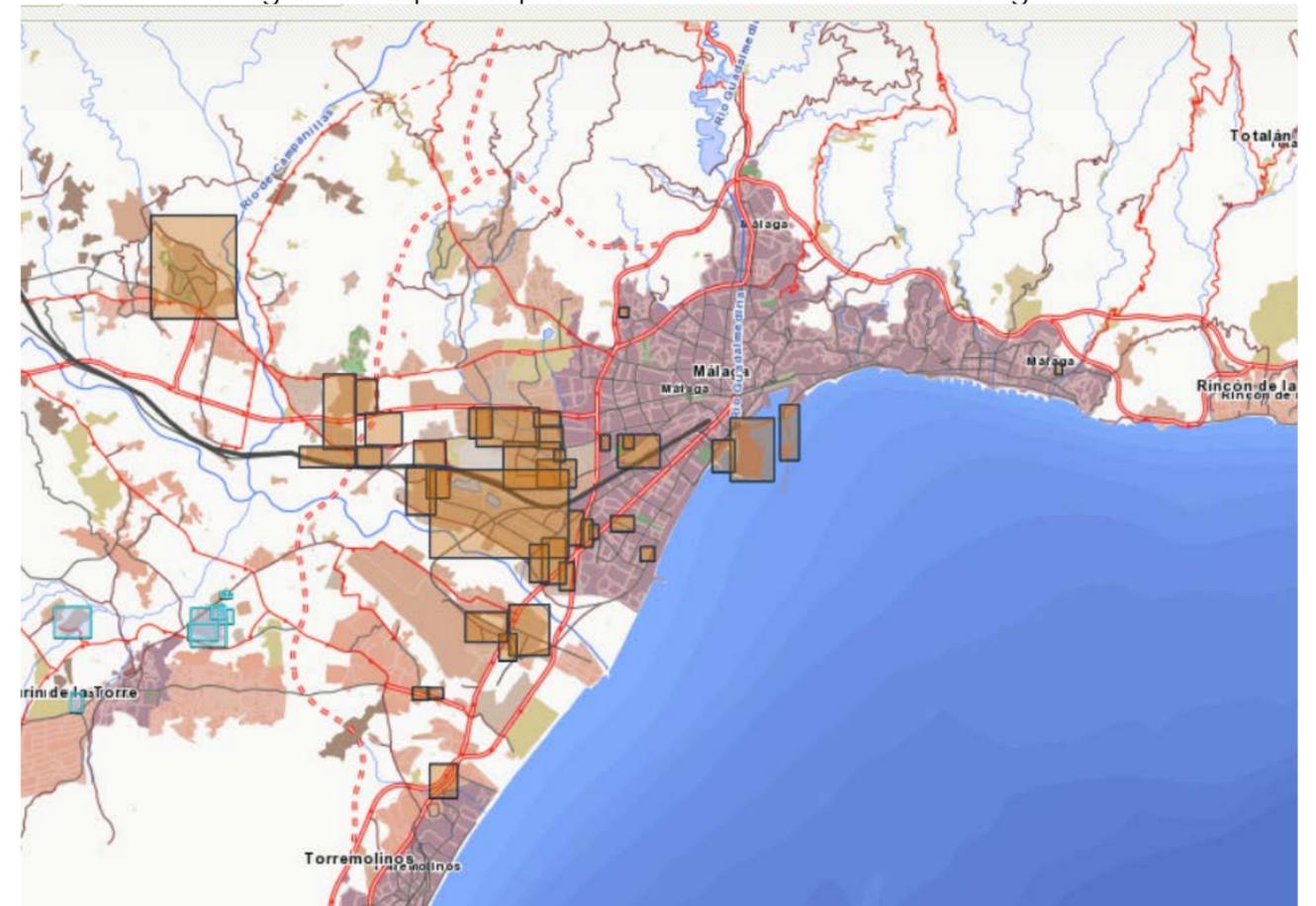
Figura 8.5 Polígonos industriales de Málaga capital



Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025)

A los anteriores espacios, el Instituto de Estadística y Cartografía (2025) añade como espacios productivos el Puerto de Málaga y el Centro de Transporte de Mercancías (CTM) (figura 8.6).

Figura 8.6 Espacios productivos de la ciudad de Málaga



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025)

8.5. Construcción

Las parcelas urbanas recogidas en el Catastro de Málaga apenas han variado en los últimos años, con un leve aumento de 51.593 a 51.771 entre 2019 y 2024, lo que indica una consolidación del suelo urbano. En cambio, los bienes inmuebles han crecido de forma constante, pasando de 394.196 en 2019 a 409.568 en 2024, reflejando un incremento sostenido de edificaciones o usos del suelo, sin necesidad de ampliar significativamente el número de parcelas.

Tabla 8.12 Catastro urbano en Málaga ciudad

Año	Parcelas urbanas	Bienes inmuebles
2019	51.593	394.196
2020	51.605	396.103
2021	51.635	399.963
2022	51.644	404.695
2023	51.775	407.069
2024	51.771	409.568

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025), disponible en: <https://ciedes.es/observatorio-de-datos/>

En este sentido, la evolución del número de viviendas visadas en Málaga entre 2010 y 2024 evidencia un sector de la construcción muy dinámico y al alza. Tras el ajuste de la primera mitad de la década (mínimo de 166 unidades en 2014), la actividad repunta con fuerza a partir de 2015 y se apoya casi por completo en la promoción libre plurifamiliar, que supera las 1.000 viviendas anuales desde 2017 y alcanza 2.094 en 2024. La modalidad libre unifamiliar se mantiene mucho más estable (entre 40 y 260 unidades) y apenas representa el 5-10% del total. Por su parte, la vivienda protegida (VPO) experimenta un desplome tras 2015: la plurifamiliar pasa de 319 visados a cifras testimoniales (0-6 viviendas entre 2019-2022) y la unifamiliar prácticamente desaparece. Sin embargo, 2024 registra un giro significativo al incorporarse 629 VPO plurifamiliares y 62 unifamiliares, lo que eleva el total visado del año a un máximo histórico de 2.937 viviendas. En conjunto, la serie refleja la hegemonía del mercado libre (sobre todo plurifamiliar) y la reciente reactivación de la protección oficial, posiblemente ligada a nuevas políticas de vivienda o programas públicos.

Tabla 8.13 Viviendas visadas en Málaga ciudad

Año	VPO		Libre		Total
	Unifamiliar	Plurifamiliar	Unifamiliar	Plurifamiliar	
2010	0	202	91	283	576
2011	1	337	41	115	494
2012	1	230	45	182	458
2013	0	146	27	130	303
2014	0	12	46	108	166
2015	0	319	57	336	712
2016	0	26	98	754	878
2017	1	118	59	1.036	1.214
2018	0	224	186	1.796	2.206
2019	0	6	140	1.207	1.353
2020	0	0	154	1.219	1.373
2021	0	0	103	1.580	1.683
2022	0	0	263	1.092	1.355
2023	0	68	186	704	958
2024	62	629	152	2.094	2.937

Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga (2025)

Figura 8.7 Evolución viviendas visadas en la ciudad de Málaga

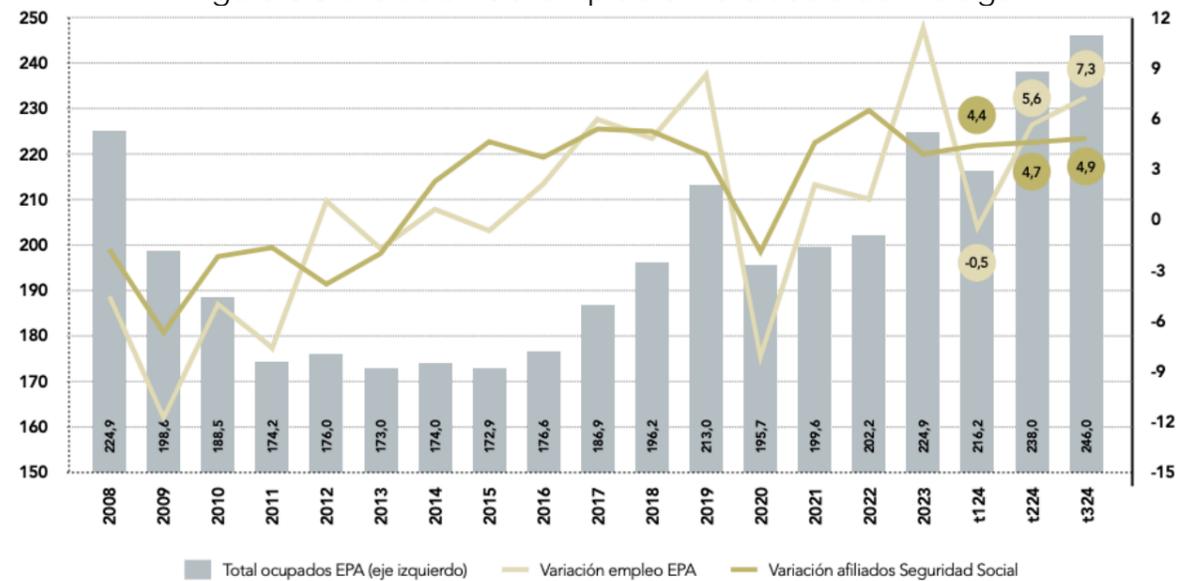


8.6. Empleo

Para finalizar, se analiza la evolución del empleo en la ciudad de Málaga. La figura 8.8 recoge los datos de la Encuesta de Población Activa (EPA) y los afiliados a la Seguridad Social desde 2008 hasta el tercer trimestre de 2024. Se observa una fuerte caída de la población ocupada entre 2008 y 2013, con el mínimo en 2013 (173 mil ocupados), seguido de una recuperación gradual y sostenida hasta 2024, con la excepción del periodo de la pandemia COVID. El total de ocupados se ha incrementado de 224,9 mil en 2008 a 246,0 mil en el tercer trimestre de 2024, un crecimiento del 9,38% en el periodo, alcanzando su máximo histórico.

En cuanto a la variación interanual del empleo (línea dorada más clara), se aprecia como el ciclo comienza con la pérdida de empleo de la crisis de 2009 y a partir de ese año se inicia una recuperación que concluye con la tasa más alta de creación de empleo 2019, al que le sigue el retroceso de 2020 debido a la pandemia. La recuperación se inicia en el 2021 y el empleo registra su mayor tasa de aumento en 2023. En 2024 la evolución de la creación de empleo sigue siendo muy positiva, lo que refleja un fuerte dinamismo del mercado de trabajo de la ciudad.

Figura 8.8 Evolución del empleo en la ciudad de Málaga



Fuente: Fundación CIEDES (2024).

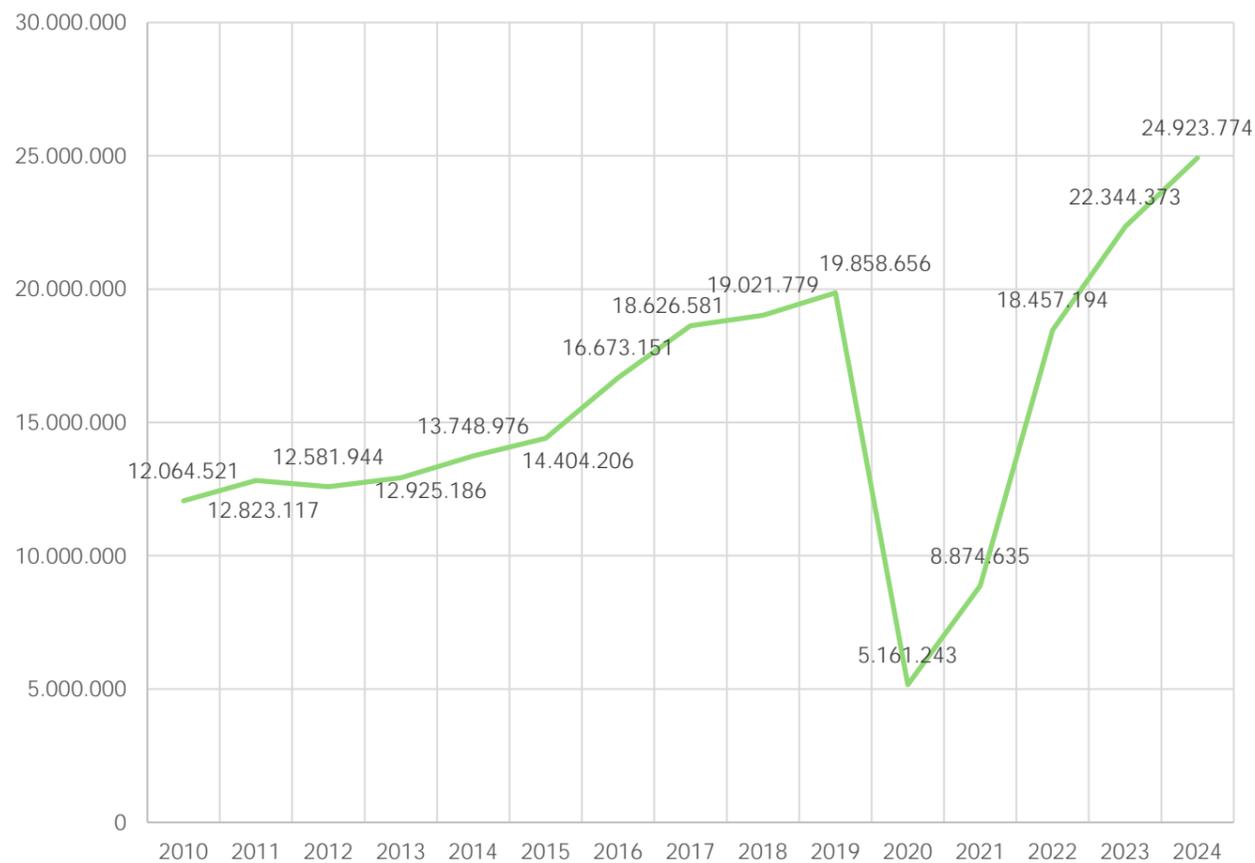
9. Capítulo: Infraestructuras y servicios públicos

9.1. Infraestructuras de transportes

En lo que se refiere a medios de transporte, los principales equipamientos interurbano son: Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, Puerto de Málaga, Estación de Trenes Málaga-María Zambrano y Estación de Autobuses de Málaga. A estas, se unen otras como las estaciones de tren de la red de Cercanías de RENFE (Málaga Centro, Málaga Victoria Kent, Málaga Los Prados), o la estación de Autobuses de Muelle Heredia.

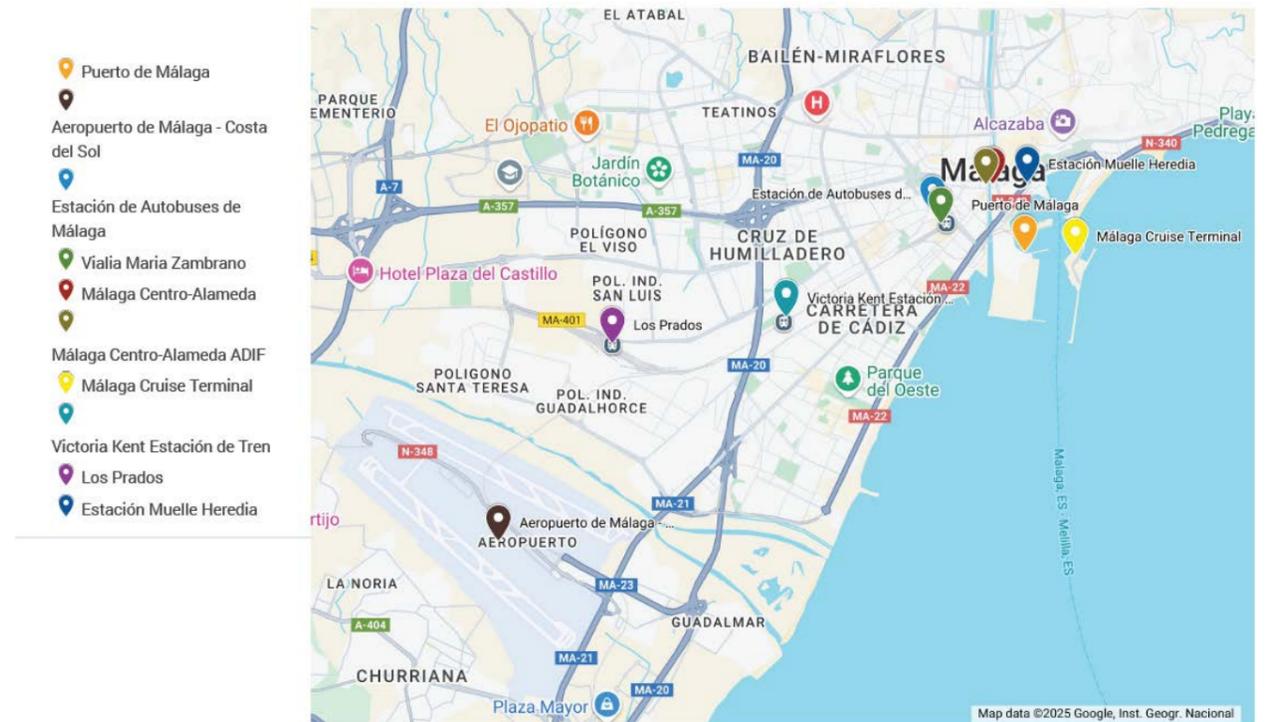
El Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol cerró 2024 con 24.923.774 de pasajeros (12.404.565 de entrada) frente a los 13.748.976 en 2014, un 81,28% más (AENA, 2025). El trayecto Madrid-Málaga registró un aumento del 33,7% de los pasajeros en 2023, superando los 2,5 millones (CNMC, 2024), mientras que los viajeros en las estaciones de trenes de Málaga han llegado, en 2024, prácticamente a los 9 millones y superan los 17 millones en el Cercanías. Por último, la terminal de cruceros del Puerto de Málaga recibió 472.874 pasajeros en 2024, un -7,40% menos que en 2017 (Observatorio Turístico Costa del Sol – Málaga 2024).

Figura 9.1 Número de pasajeros del Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol



Fuente: AENA (2025).

Figura 9.2 Aeropuerto, puerto, estaciones de trenes y de autobuses interurbanos



Fuente: Google Maps (2025).

9.2. Infraestructuras sanitarias

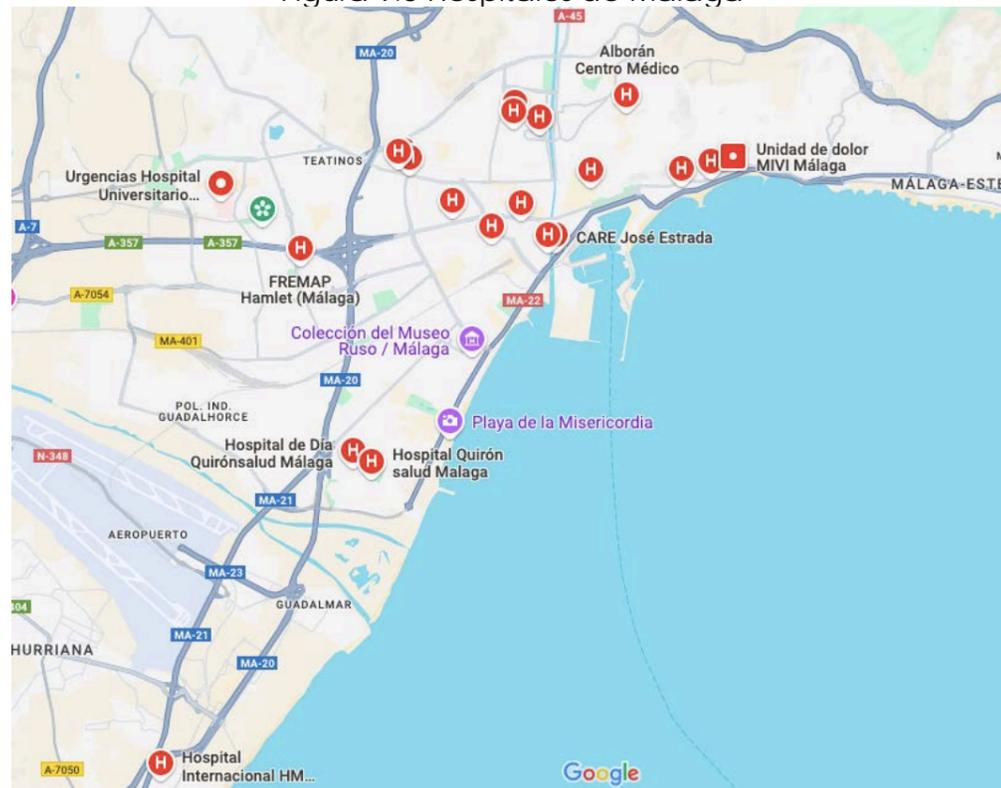
Entre 2014 y 2022 aumentó el número de camas en hospitales públicos de Málaga, pasando de 1.655 a 1.884. Por contra, se redujo el número de camas en hospitales privados (-256). En conjunto, el número de camas se ha mantenido muy similar en el periodo estudiado (-27 camas).

Tabla 9.1 Número de plazas en hospitales de Málaga ciudad

Año	Atención especializada: camas en hospitales públicos	Atención especializada: camas en hospitales privados	Total
2014	1.655	1.402	3.057
2015	1.531	1.222	2.753
2016	1.655	1.402	3.057
2017	1.567	1.174	2.741
2018	1.596	1.162	2.758
2019	1.586	1.152	2.738
2020	1.613	1.180	2.793
2021	1.753	1.176	2.929
2022	1.884	1.146	3.030

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025), disponible en: <https://ciedes.es/observatorio-de-datos/>

Figura 9.3 Hospitales de Málaga



En cuanto a la atención sanitaria, Málaga es la provincia andaluza con mayor número de colegiados médicos, con un total de 10.129, de los que 8.506 están en activo (CACM, 2024). En la tabla 9.2 se muestra la distribución del número de facultativos entre los dos centros hospitalarios públicos de la ciudad: Hospital Regional de Málaga y Hospital Virgen de la Victoria. Se observa que su número se ha visto incrementado en el periodo 2014-2020 (último año en el que hay datos disponibles).

Tabla 9.2 Número de facultativos de la ciudad de Málaga

Año	Nº facultativos, Hospital Regional de Málaga	Nº Facultativos, Hospital Virgen de la Victoria	Total	Nº facultativos/10.000 habitantes
2014	759	513	1.272	23,0
2015		528		
2016		539		
2017	776	544	1.320	23,2
2018	776	549	1.325	23,1
2019	789	679	1.468	25,5
2020	1.038	726	1.764	30,4

Fuente: Fundación CIEDES (2025).

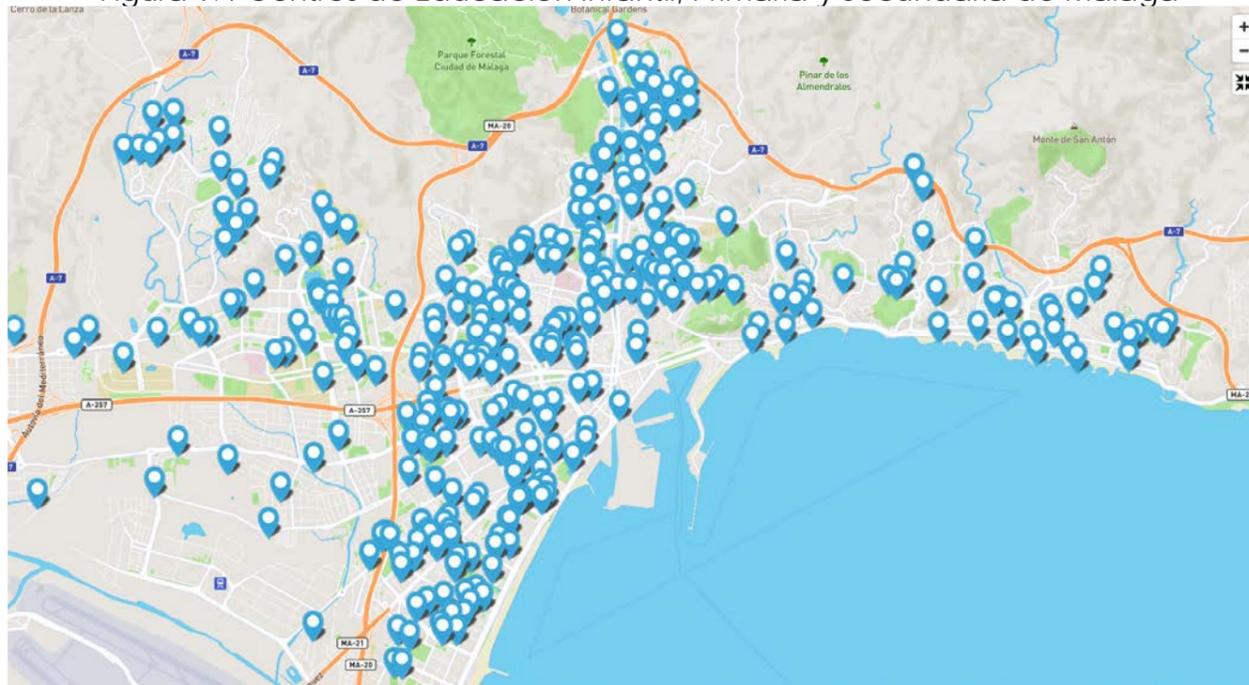
En la provincia de Málaga había, en 2020, 7.432 plazas en residencias de mayores (residencias, incluidas las mini-residencias; viviendas o pisos tutelados; centro psicogeriátricos; centros sociosanitarios; conjuntos residenciales; otros centros colectivos), de las cuales el 84% son privadas (CSIC, 2022; IMSERSO, 2022). Desde 2007 se han creado 2.849 nuevas plazas, pero solo 68 corresponden a la oferta pública. En cuanto al número de centros, la provincia cuenta con 122 de los 650 centros de atención a personas mayores de Andalucía (CSIC, 2022). A nivel municipal, el Ayuntamiento de Málaga tiene registrados 47 residencias.

9.3. Educación

En la ciudad de Málaga hay un total de 344 centros educativos. De ellos, 156 ofrecen Educación Infantil de 0 a 3 años, 141 Educación Infantil de 3 a 6 años, 137 Educación Primaria, 94 Educación Secundaria Obligatoria, y 62 Bachillerato. En estos centros, el número de estudiantes ha crecido de manera sostenida desde el curso 2014-2015, pasando de 126.953 a los 135.250 del curso 2022-2023 (último en el que hay datos) (tabla 9.3). A estos centros, hay que añadirle la extensa oferta educativa en idiomas, en la que se incluyen tanto los centros privados, como la Escuela Oficial de Idiomas de Málaga y el Centro Internacional de Español para Extranjeros de la Universidad de Málaga.

Entorno del servicio del taxi

Figura 9.4 Centros de Educación Infantil, Primaria y Secundaria de Málaga



Fuente: Vamos a estudiar. Buscador de centros educativos de España (2025).

Tabla 9.3 Alumnos no universitarios en el municipio de Málaga (Parte 1)

Año	Infantil	Primaria	Educación especial	E.S.O.	Bachillerato	C.F. Grado Medio	C.F. Grado Superior	Educación especial
2014/2015	25.796	39.009	568	25.193	11.572	5.193	6.222	1.092
2015/2016	25.703	39.032	570	25.737	11.629	5.357	6.583	990
2016/2017	25.430	39.067	613	26.069	11.367	5.641	7.199	952
2017/2018	25.325	38.917	552	26.650	11.170	5.550	7.703	1.018
2018/2019	25.179	38.739	554	27.304	10.813	5.727	7.963	856
2019/2020	25.034	38.170	560	27.661	10.595	6.094	9.423	1.037
2020/2021	22.718	37.245	585	27.732	10.609	6.717	11.561	1.031
2021/2022	23.061	36.873	573	27.684	11.040	7.110	12.615	1.215
2022/2023	22.867	36.501	616	27.912	10.738	7.456	13.988	1.094

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025), disponible en: <https://ciedes.es/observatorio-de-datos/>

Tabla 9.4 Alumnos no universitarios en el municipio de Málaga (Parte 2)

Año	Enseñanza Secundaria Adultos	Enseñanzas de régimen especial	Formación Profesional Básica	Cursos acceso a otros niveles	Total
2014/2015	1.092	11.168	709		126.953
2015/2016	990	12.451	987		129.039
2016/2017	952	327	1.030	429	118.124
2017/2018	1.018	12.519	1.039	363	130.806
2018/2019	856	12.975	1.069	242	131.421
2019/2020	1.037	12.701	1.141	0	132.416
2020/2021	1.031	11.952	1.658	41	131.849
2021/2022	1.215	12.258	1.147	47	133.623
2022/2023	1.094	12.226	1.818	34	135.250

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025), disponible en: <https://ciedes.es/observatorio-de-datos/>

A nivel de estudios universitarios, la Universidad de Málaga cuenta con 18 centros en los que cursaban sus estudios 35.572 estudiantes en el curso 2023-2024, cifra que se ha mantenido estable en la última década. A los estudiantes matriculados deben unirse los estudiantes de movilidad entrante (1.997 en 2023-2024), así como los profesores (2.648 en 2023-2024) y el Personal Técnico, de Gestión y de Administración y Servicios (1.475 en 2023-2024). El estudiantado y el personal de la Universidad de Málaga se distribuye entre los Campus de Teatinos y Ampliación (en la zona oeste de la ciudad) y El Ejido (en el centro).

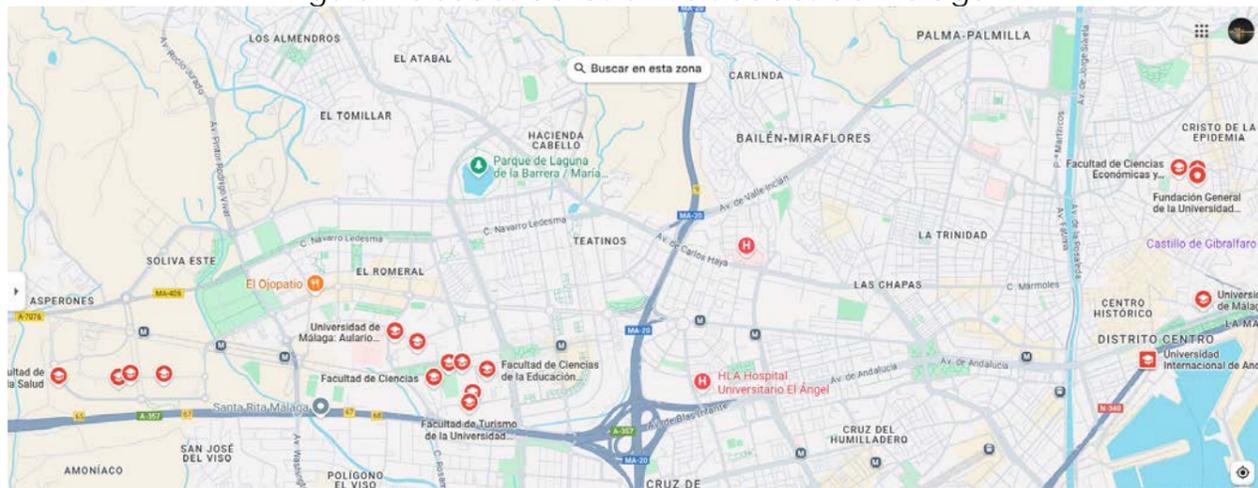
Tabla 9.5 Alumnos matriculados en la Universidad de Málaga

Año	Grados	Máster oficial	Estudios de doctorado	Primer y segundo ciclo (titulaciones a extinguir)	Total
2014/2015	29.338	2.171	781	4.260	36.550
2015/2016	30.241	2.580	1.128	2.156	36.105
2016/2017	30.796	2.652	1.429	675	35.552
2017/2018	31.109	2.673	1.598	393	35.773
2018/2019	31.001	3.124	1.767		35.892
2019/2020	30.544	3.257	1.900		35.701
2020/2021	30.313	3.279	2.040		35.632
2021/2022	29.923	3.481	2.164		35.568
2022/2023	29.563	3.487	2.192		35.242
2023/2024	29.980	3.451	2.141		35.572

Fuente: Universidad de Málaga (2025), disponible en <https://ciedes.es/observatorio-de-datos/>

Igualmente, en la ciudad ofrecen estudios universitarios otras instituciones privadas como ESIC University, ESESA, EADE o San Telmo Business School. En el curso 2025-2026 se incorporará la oferta de las universidades UAX Mare Nostrum, la Universidad Europea de Andalucía y la UTAMET.

Figura 9.5 Sedes de las universidades de Málaga



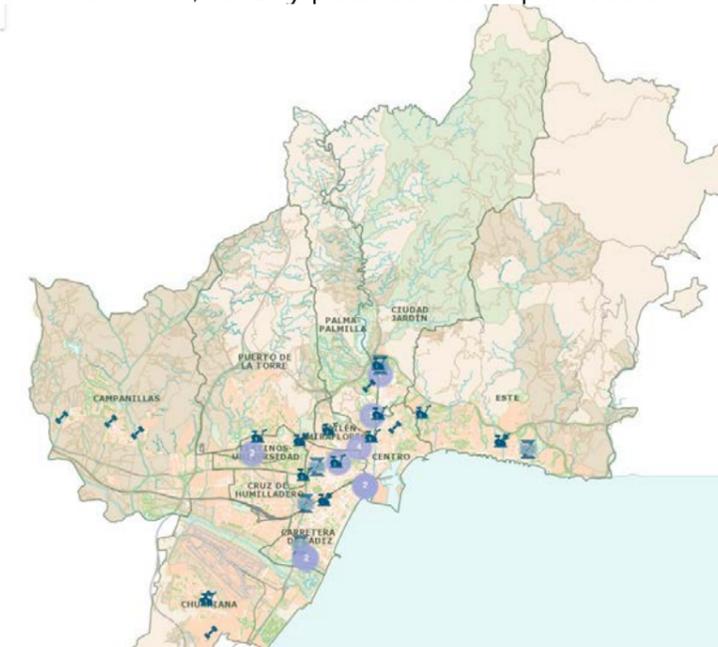
Fuente: Google Maps (2025).

9.4. Instalaciones deportivas, culturales y de ocio

En la ciudad existe una oferta de 54 centros, salas y pabellones deportivos. Entre ellos destacan el Campo de Fútbol La Rosaleda (con capacidad de 30.044 espectadores), el Palacio de Deportes José María Martín Carpena (capacidad de 11.300 espectadores), el Estadio Ciudad de Málaga (capacidad de 7.562 espectadores), el Centro Acuático de Málaga (capacidad de 864 espectadores), el Pabellón José Luis Pérez Canca (capacidad de 1.788 espectadores) y el Pabellón Alfonso Queipo de Llano (capacidad de 2.500 espectadores). A estos espacios se unen 845 instalaciones para realizar otro tipo de actividades deportivas (aparatos de workout, atletismo, pistas de tenis, piscinas, etc.).

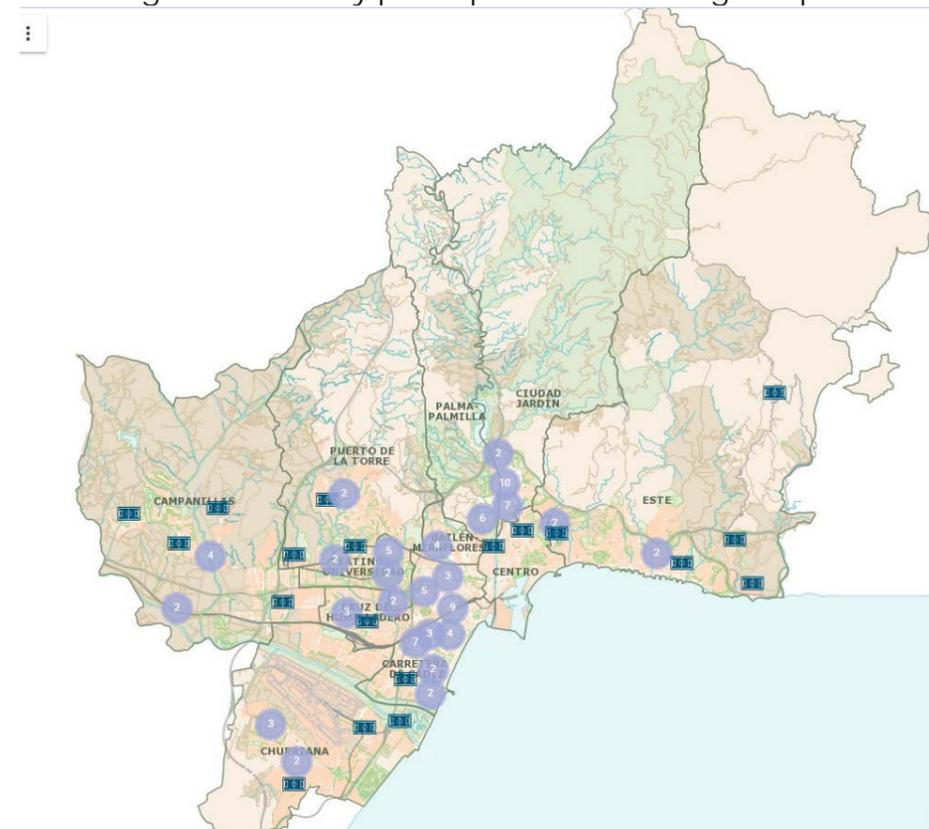
Entre los eventos deportivos que anualmente acogen mayor afluencia de espectadores se encuentran los partidos de fútbol del Málaga C.F. (media de 24.856 espectadores) y de baloncesto del Unicaja Málaga (media de 9.922 espectadores). Otros eventos acogidos en los últimos años en la ciudad, con un alto número de asistentes han sido: las Finales de la Copa Davis y de la Billie Jean King Cup (tenis), la Maratón de Málaga, la Copa del Rey de Baloncesto, etc.

Figura 9.6 Centros, salas y pabellones deportivos en Málaga



Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025)

Figura 9.7 Pistas y polideportivos en Málaga capital

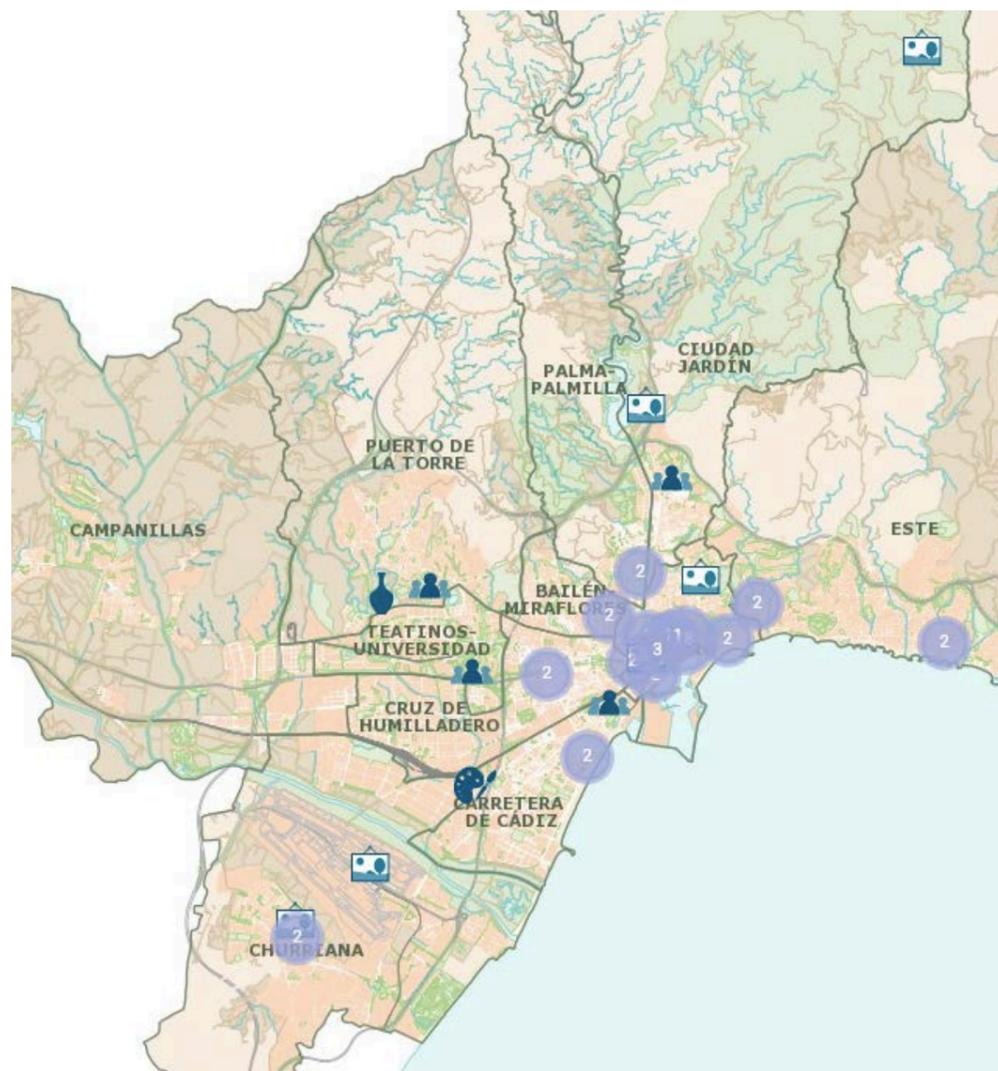


Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025)

En cuanto al ocio en la capital es muy variado. En la ciudad encontramos 14 galerías de arte, 37 museos, trece centros culturales y 18 salas de exposiciones. Los 6 teatros de la ciudad (incluyendo los ubicados al aire libre) ofrecen habitualmente obras de teatro, conciertos, óperas, etc. Por ejemplo, el Teatro Cervantes reporta una asistencia de 16.755 espectadores en 2024, que acudieron a los 54 espectáculos ofertados. El Festival de Cine de Málaga acogió en su 27ª edición a casi 98.000 espectadores y participantes.

Respecto a los espectáculos musicales, la ciudad albergó distintos festivales, celebrados en la Plaza de Toros de la Malagueta, el Cortijo de Torres o el Palacio de Deportes José María Martín Carpena. Destacan: el festival Oh, See! Málaga, Big Sound Festival, Málaga Flamenco Festival, o los conciertos de cantantes como David Bisbal, Maná, Estopa, Coque Malla, Coti, El Barrio, Rayden, Arde Bogotá, Sergio Dalma, José Mercé, Carlos Baute, Chenoa, María Peláe, Toni Zenet o Raphael.

Figura 9.8 Centros de ocio en Málaga capital



Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025)

Otro activo cultural de la ciudad es la Semana Santa. En 2023 Málaga capital registró aproximadamente 2,1 millones de visitas, correspondientes a la asistencia total a los desfiles procesionales a lo largo de la semana. Estas visitas provinieron de 596.000 personas únicas, distribuidas entre 54% residentes y 46% no residentes (turistas o excursionistas) (Cátedra de Estudios Cofrades, 2024).

En la Feria de Málaga 2023, según el diario Málaga Hoy (2023), los espectáculos organizados por el Ayuntamiento atrajeron cerca de un millón de asistentes (971.000), mientras que las oficinas de información turística atendieron a 28.774 personas entre el 11 y el 19 de agosto; la ocupación hotelera fue del 87,3% y la EMT registró 1.663.594 viajes, con un incremento del 14% respecto al año anterior. En 2024, según El Español de Málaga (2024), los más de 200 espectáculos musicales y artísticos organizados por el Ayuntamiento registraron 897.616 visitas. Las oficinas y puntos de información turística atendieron a 29.562 usuarios entre el 16 y el 24 de agosto. El transporte público (EMT) contabilizó 1.726.824 desplazamientos durante la feria. La ocupación hotelera alcanzó el 92,17% en hoteles de 4 y 5 estrellas y los cruceros trajeron más de 13.000 pasajeros.

9.5. Centros de servicios sociales

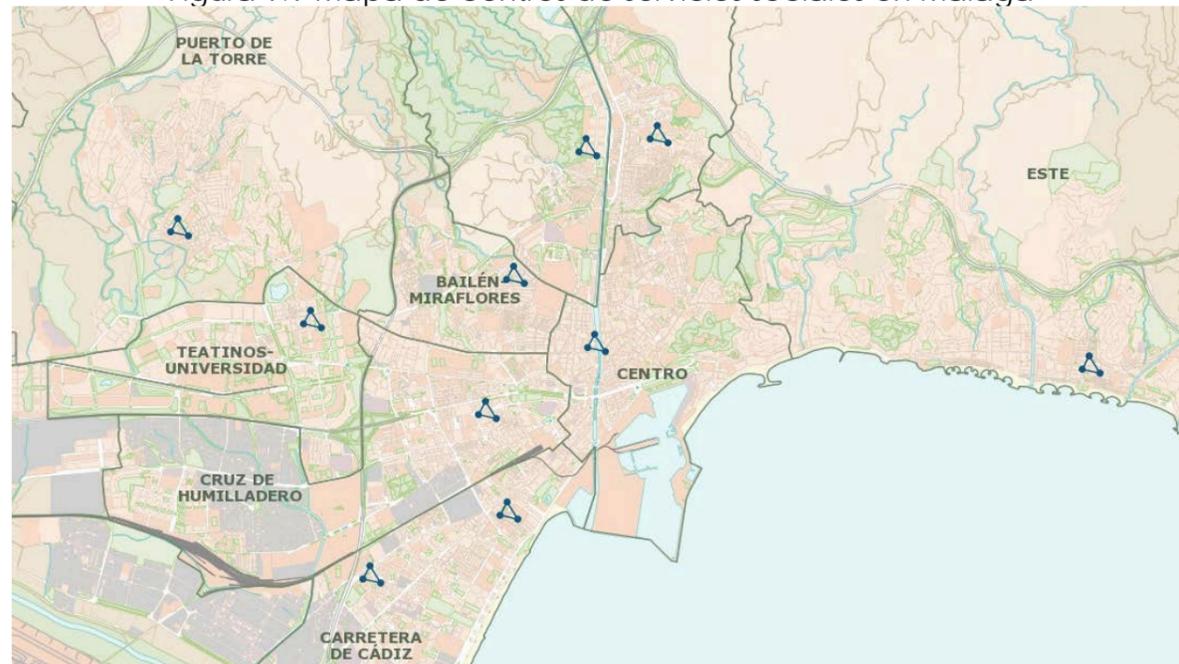
En 2025 en Málaga había 160 centros de servicios sociales. El mayor número de ellos se destina a personas mayores (67), seguidos de aquellos enfocados en la atención a personas con enfermedad (44) o discapacidad (43). También se contabilizan centros para personas en situación o riesgo de exclusión social (5) y población general (1). En total, se refleja una prioridad en la atención a la población mayor y a colectivos con necesidades especiales de apoyo.

Tabla 9.6 Centros de servicios sociales por tipo

Año	General	Personas Mayores	Discapacidad	Enfermedad mental	Exclusión social	Total
2025	1	67	43	44	5	160

Fuente: Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad (2025).

Figura 9.9 Mapa de centros de servicios sociales en Málaga



Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025)

10. Capítulo: Cobertura de las necesidades de movilidad

10.1. Autobús urbano: Empresa Malagueña de Transportes (EMT)

La EMT tiene un total de 50 líneas, 46 de ellas diurnas y 4 nocturnas. La longitud de su red alcanza los 920 km distribuidos por toda la ciudad, emplea a 940 personas y sus 277 vehículos recorren 11.972.874 km al año, en su conjunto.

Tabla 10.1 Origen y destino de las líneas de la EMT

Línea	Origen	Destino	Línea	Origen	Destino	Línea	Origen	Destino
Circular 1			15	Virreina	Santa Paula	35	Avda. Andalucía	Gibralfaro
Circular 2			17	Alameda Principal	La Palma	36	Alameda de Colón	Conde Ureña
Circular 3	Parque Clavero		18	Ciudad Jardín	Teatinos	37	Avda. Andalucía	Monte Dorado
Circular 5	Puerto de la Torre		19	Pso. Parque	Maqueda (Av. Ortega y Gasset)	38	Alameda Principal	San Alberto
Circular 6	La Milagrosa		20	Ciudad Jardín	Los Prados	40	Paseo la Farola	Sacaba Beach
Circular 8	Churriana		21	Alameda Principal	Puerto de la Torre	91	Estación de Autobuses	Jardín Botánico
1	Parque del Sur	San Andrés	22	Av. Moliere	Universidad	92	Bus Turístico. Línea Roja	
2	Alameda Principal	Ciudad Jardín	23	Alameda Principal	Parque Cementerio	93	Bus Turístico. Línea Azul	
3	Puerta Blanca	El Palo	25	Pso. Parque	Maqueda	A	Pso. Parque	Aeropuerto-Express
4	Paseo del Parque	Cortijo Alto	27	Av. M. A. Heredia	P. I. Guadalhorce	L	UMA	Ampliación Campus
5	Alameda Principal	Guadalmar	28	Santa Águeda	Bda. Los Núñez	E	Parque	PTA
7	Parque Litoral	Carlinda	29	Jarazmin	El Palo	20E	Ciudad Jardín	Alameda Principal
8	Alameda Principal	Clinico	30	Alameda Principal	Mangas Verdes			
9	Alameda Principal	Churriana (centro salud)	31	Alameda Principal	Palacio de deportes			
10	Alameda Principal	Churriana (c/ Torremolinos)	32	Avda. Andalucía	Mayorazgo			
11	Universidad	El Palo	33	Avda. Andalucía	Cerrado de Calderón			
14	Paseo de la Farola	Teatinos	34	Avda. Andalucía	Pedregalejo			

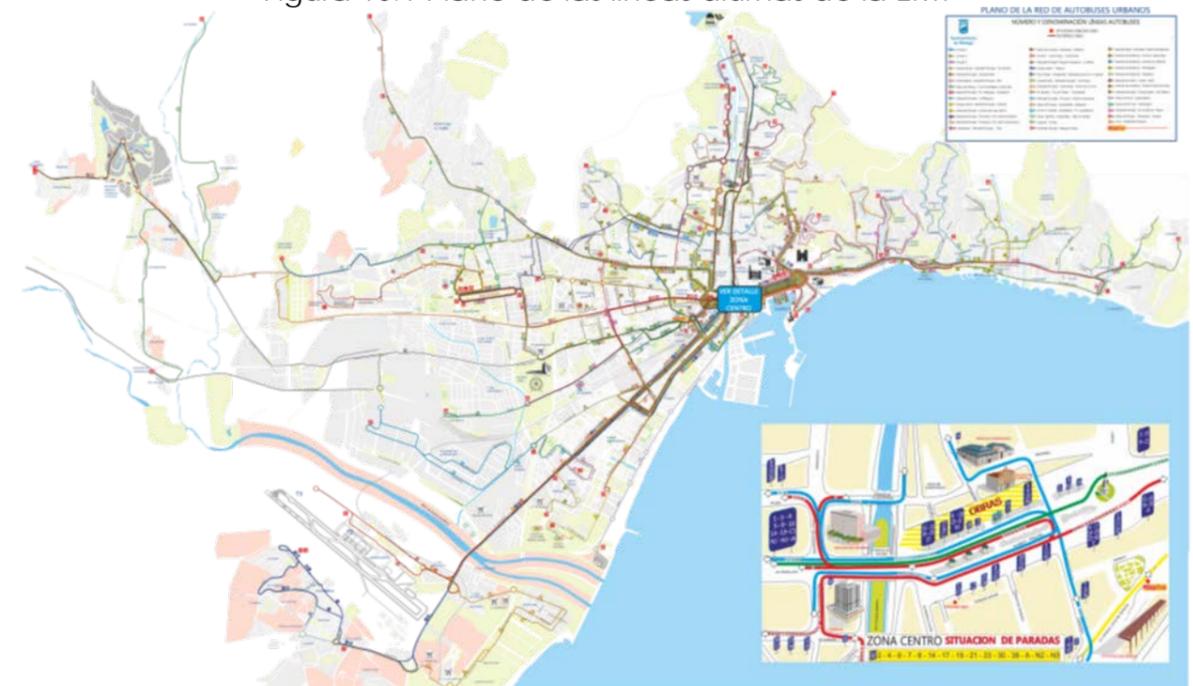
Fuente: Empresa Malagueña de Transportes EMT (2025).

Tabla 10.2 Origen y destino de las líneas nocturnas de la EMT

Línea	Origen	Destino
N1	Av. De Velázquez	El Palo
N2	Plaza de la Marina	Circular
N3	Paseo del Parque	Campanillas
N4	Alameda Principal	Puerto de la Torre

Fuente: Empresa Malagueña de Transportes EMT (2025).

Figura 10.1 Plano de las líneas diurnas de la EMT



Fuente: Empresa Malagueña de Transportes EMT (2025).

Figura 10.2 Plano de las líneas nocturnas de la EMT



Fuente: Empresa Malagueña de Transportes EMT (2025).

10.2. Metro Málaga

El Metro de Málaga cuenta solo con dos líneas que cubren parte de la zona oeste de la ciudad, hasta el centro. La Línea 1 es la más extensa, con 8,7 km de longitud, de los cuales 5,5 km son subterráneos y 3,2 km en superficie; conecta el centro histórico (Atarazanas) con el campus universitario de Teatinos (Andalucía Tech). La Línea 2, más corta, recorre 4,9 km completamente soterrados, uniendo la estación de Guadalmedina con el Palacio de los Deportes Martín Carpena. Ambas líneas presentan una distancia media entre estaciones inferior a 700 metros, lo que garantiza una buena cobertura urbana. El sistema combina eficiencia y accesibilidad, conectando puntos estratégicos como el centro, áreas residenciales, universitarias y deportivas.

Figura 10.3 Plano de las líneas Metro Málaga



Fuente: Metro de Málaga (2025).

Tabla 10.3 Características de las líneas de Metro Málaga

Características	Línea 1	Línea 2
Longitud total	8,7 km	4,9 km
Tramo soterrado	5,5 km	4,9 km
Tramo superficie	3,2 km	0 km
Distancia media entre estaciones	639 m	696 m

Fuente: Metro de Málaga (2025).

Tabla 10.4 Origen y destino de las líneas de Metro Málaga

Línea	Origen	Destino
1	Atarazanas	Andalucía Tech
2	Guadalmedina	Palacio de los Deportes

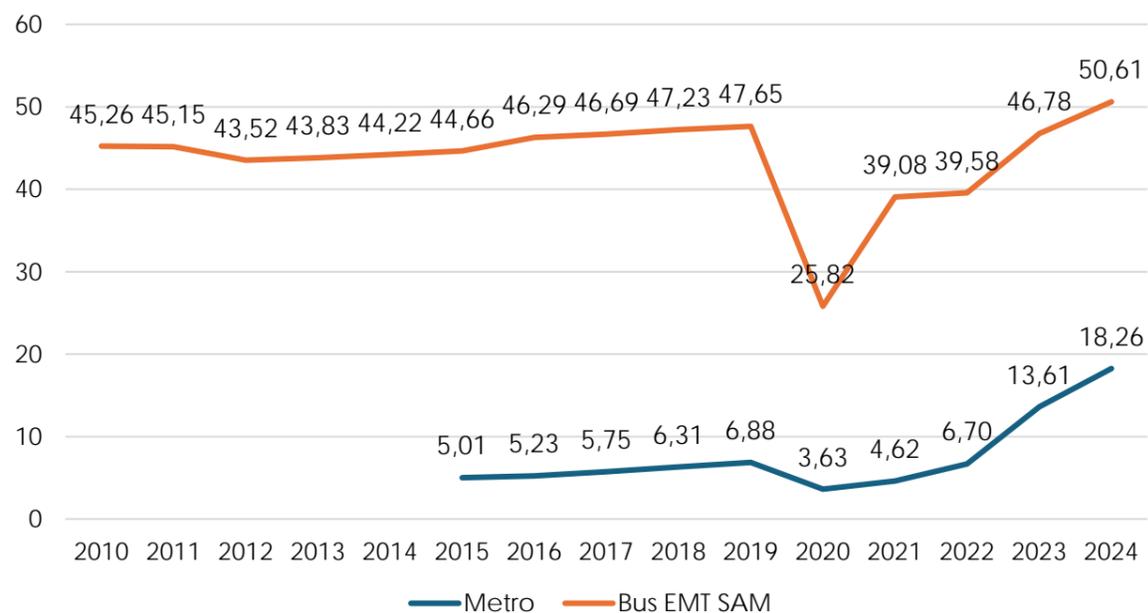
Fuente: Metro de Málaga (2025).

10.3. Evolución del número de viajeros del transporte colectivo

La figura 10.4 muestra con claridad tres periodos diferenciados en la evolución reciente de la demanda de transporte colectivo en Málaga (en millones de viajeros): 1. Década 2010-2019: estabilidad en el bus y despegue gradual del metro; 2. Impacto de la pandemia en 2020; 3. Recuperación pos-COVID y efecto “llegada al Centro” del metro (2021-2024). En el último periodo, el bus se recupera gradualmente y supera por primera vez el techo histórico de los 47 millones, hasta los 50,6 de 2024. En el mismo periodo, el metro acelera su crecimiento tras el tramo al centro de la ciudad inaugurado en 2023, lo que lleva la demanda de 6,7 millones en 2022 a 18,3 en 2024, multiplicando casi por tres el volumen prepandemia.

La simultánea expansión de ambos modos indica un claro crecimiento neto de la movilidad colectiva, no una simple canibalización entre modos: la suma metro + bus alcanza los 69 millones de viajes en 2024, un +26% sobre 2019 y +135% sobre el nivel de 2020. La resiliencia del bus y el impulso del metro avalan la apuesta municipal por el transporte público. La fuerte captación del metro tras conectarse con el centro demuestra que mejorar accesibilidad y capilaridad activa nueva demanda latente. Para el sector del taxi, la tendencia augura un entorno con más pasajeros que combinan modos (intermodalidad) y con zonas de centro-periferia donde el taxi puede jugar un papel importante.

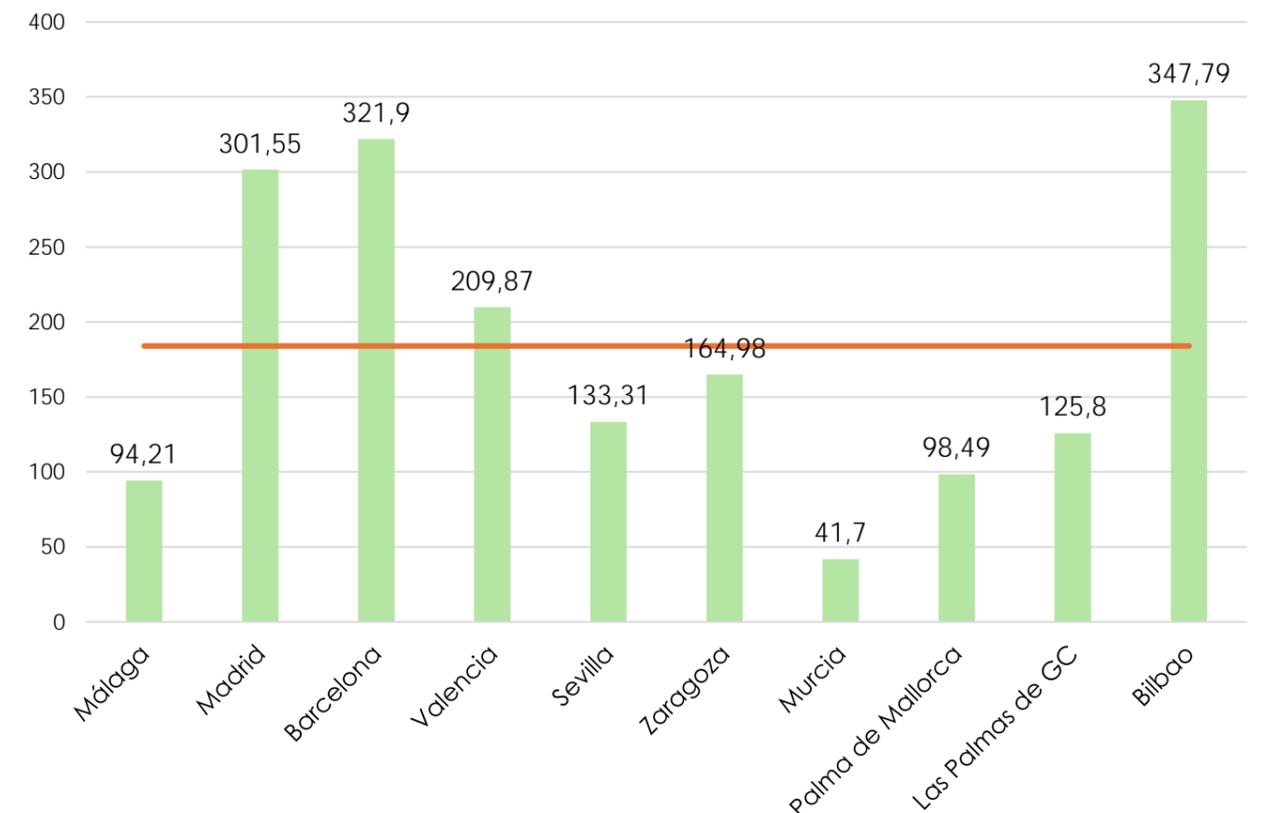
Figura 10.4 Evolución viajes red bus EMT y Metro Málaga (en millones)



En este sentido, Málaga registra una ratio de 94,21 viajes de metro + bus por cada 1.000 personas de la población atendida 2 (residentes + turistas estimados con geoposicionamiento), un 49% por debajo de la media del panel de las principales ciudades del país. Ciudades con redes potentes de metro/tranvía (Bilbao 347,79; Barcelona 321,9; Madrid 301,55) presentan ratios más de tres veces superior al de Málaga. Podría decirse que el transporte colectivo no compite todavía con el coche

como modo principal de transporte urbano, lo que resalta la importancia del taxi, sobre todo para colectivos con movilidad reducida que tienen más dificultad para utilizar el transporte colectivo.

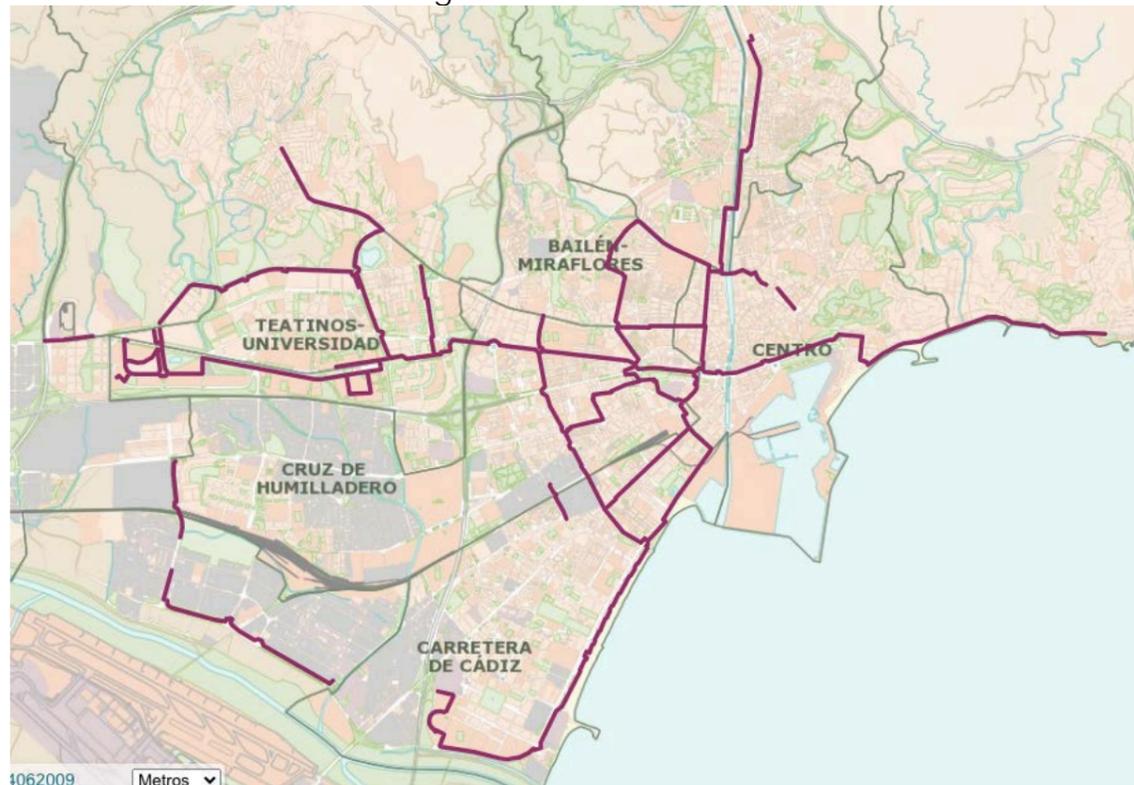
Figura 10.5 Comparativa de la ratio viajeros metro + bus urbano por 1.000 personas de población atendida 2



10.4. Red de carriles para bicicletas

La red de vías para ciclistas de Málaga dispone actualmente de 49,7 km repartidos por toda la ciudad (Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga, 2025). Su desarrollo y mantenimiento se rigen por el Plan Director de la Bicicleta (junio 2022), que define itinerarios básicos, criterios de diseño, señalización, aparcamientos y medidas para mejorar la seguridad vial y tecnológicamente integrar la bici en el sistema urbano. Además, el Consistorio ha comenzado a licitar la construcción de tramos nuevos (como el de 1,17 km entre las avenidas Manuel Domínguez y Ortega y Gasset, financiado por fondos Next Generation) lo que elevará la red a 54 km, con otros 4,9 km en fase de proyecto. La ordenanza municipal regula la circulación, prohibiendo bicis en carriles bus salvo en aquellos señalizados como “bus-bici”, pero permite su uso en zonas 30 y peatonales a velocidad reducida, y establece cauces para su señalización e integración en la vía urbana.

Figura 10.6 Carriles bici



Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025).

10.5. Licencias y paradas de taxi

El número de licencias de taxi en Málaga se ha mantenido prácticamente estable en la última década, con un ligero aumento en 2023 y 2024. Sin embargo, las licencias por cada 1.000 habitantes han disminuido progresivamente, reflejando un crecimiento poblacional más rápido que la ampliación del servicio. Por otro lado, el indicador de licencias por cada 1.000 turistas muestra una notable caída desde 2014, salvo en 2020, cuando aumentó debido al desplome del turismo por la pandemia, lo que sugiere una presión creciente sobre el servicio en relación con la demanda turística.

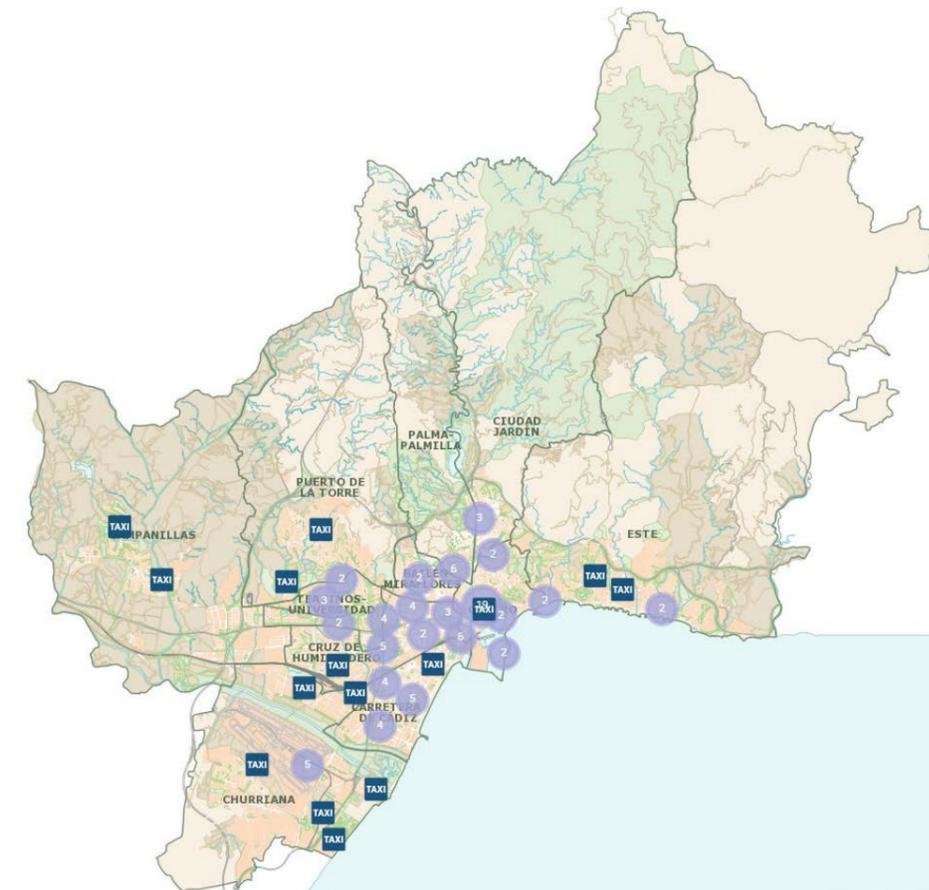
Málaga cuenta con un total de 896 plazas en paradas de taxi distribuidas por los distintos distritos de la ciudad. En 2025, el Ayuntamiento ha iniciado la renovación de 13 puntos estratégicos (avenida de Andalucía, plaza de la Marina, Cortina del Muelle, Feria de Málaga, entre otros), mejorando su visibilidad con señalización más elevada y adaptada a la imagen corporativa local, con una inversión cercana a los 13.000 euros, además de incorporar acuerdos para el uso de vehículos de sustitución cuando los taxis titulares estén fuera de servicio.

Tabla 10.5 Licencias de taxi

Año	Licencias de Taxi	Licencias / 1.000 Habitantes	Licencias / 1.000 Turistas
2014	1.432	2,53	1,35
2015	1.432	2,52	1,24
2016	1.432	2,52	1,12
2017	1.432	2,52	0,94
2018	1.432	2,49	0,93
2019	1.432	2,48	0,87
2020	1.432	2,48	2,78
2021	1.432	2,48	1,50
2022	1.432	2,47	0,93
2023	1.444	2,46	0,80
2024	1.446	2,44	0,73

Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025).

Figura 10.7 Paradas de taxi



Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025).

10.6. Vehículos auto taxi con más de cinco plazas

La Ley 2/2003, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, establece que los taxis deben contar, por norma general, con cinco plazas, incluyendo al conductor. No obstante, permite autorizar vehículos con mayor capacidad si se justifica que los servicios regulares y discrecionales existentes no cubren adecuadamente la demanda de transporte en un municipio. Esta excepción está desarrollada reglamentariamente en el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, que aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, y su modificación por el Decreto 84/2021.

En concreto, el Reglamento permite autorizar taxis con hasta nueve plazas, incluida la del conductor, en municipios de menos de 10.000 habitantes no integrados en un Área Territorial de Prestación Conjunta, así como en municipios rurales, costeros, con núcleos de población dispersos o en otras situaciones similares, siempre que lo apruebe la Consejería competente.

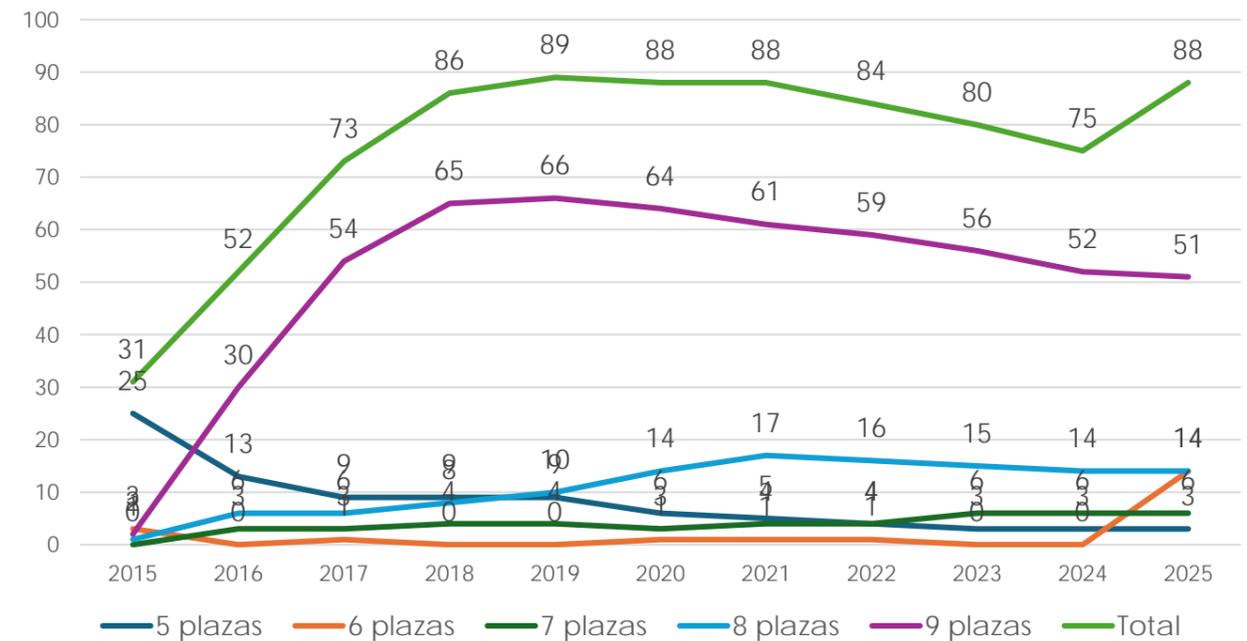
Asimismo, los vehículos adaptados para personas usuarias de silla de ruedas podrán tener hasta nueve plazas si una está reservada expresamente para dicho uso y así consta en el certificado del vehículo.

Por otro lado, la Disposición final primera del Decreto 84/2021 modifica la Orden de 23 de julio de 2014, relativa al procedimiento de autorización del aumento de capacidad de los taxis para transporte interurbano. En su redacción original, dicha Orden establecía que, en municipios con transporte público urbano regular, podía autorizarse un incremento de plazas de hasta un 10% del total de licencias, con un máximo del 5% para vehículos de nueve plazas. La nueva redacción elimina esta distinción y permite que hasta el 10% de las licencias puedan corresponder a taxis de hasta nueve plazas, sin diferenciar por tipo de vehículo.

Al amparo del Reglamento aprobado en 2012, se inició en Málaga la autorización de vehículos taxi de más de cinco plazas, pero solo como vehículos adaptados o accesibles. Entre 2015 y 2019 la flota de taxis adaptados de Málaga casi se triplicó, gracias al auge de los vehículos de 9 plazas, que pasaron a dominar dos tercios de la flota accesible, mientras los tradicionales de 5 plazas se volvieron residuales. Entre 2020 y 2024 el parque se estabilizó en torno a 80 unidades, pero los vehículos de 9 plazas iniciaron un lento retroceso compensado por el aumento de los de 8 plazas. A partir de 2023 irrumpen los formatos de 6 y 7 plazas, señal de diversificación. El total bajó a 75 vehículos a principios de 2024, pero la concesión de nuevas licencias de 6 plazas (5+1) ha permitido cerrar el periodo con 88 vehículos adaptados.

Por lo tanto, todos los vehículos de más de cinco plazas que prestan servicio en Málaga son vehículos accesibles.

Figura 10.8 Evolución del número de taxis de más de 5 plazas



10.7. Parque de vehículos y tasa de motorización de los hogares

El parque de vehículos en Málaga capital ha mostrado un crecimiento sostenido entre 2014 y 2023, pasando de algo más de 393.000 a más de 430.000 unidades. Aunque los turismos siguen representando la mayor parte del total, su ritmo de crecimiento se ha ralentizado en los últimos años, con una ligera caída en 2023 respecto a 2022. En cambio, el número de motocicletas y ciclomotores ha aumentado de forma constante, superando las 100.000 unidades en 2023, lo que indica una tendencia creciente hacia modos de transporte más ágiles, posiblemente vinculada a la movilidad urbana y a la búsqueda de soluciones frente a la congestión del tráfico o a las dificultades de aparcamiento.

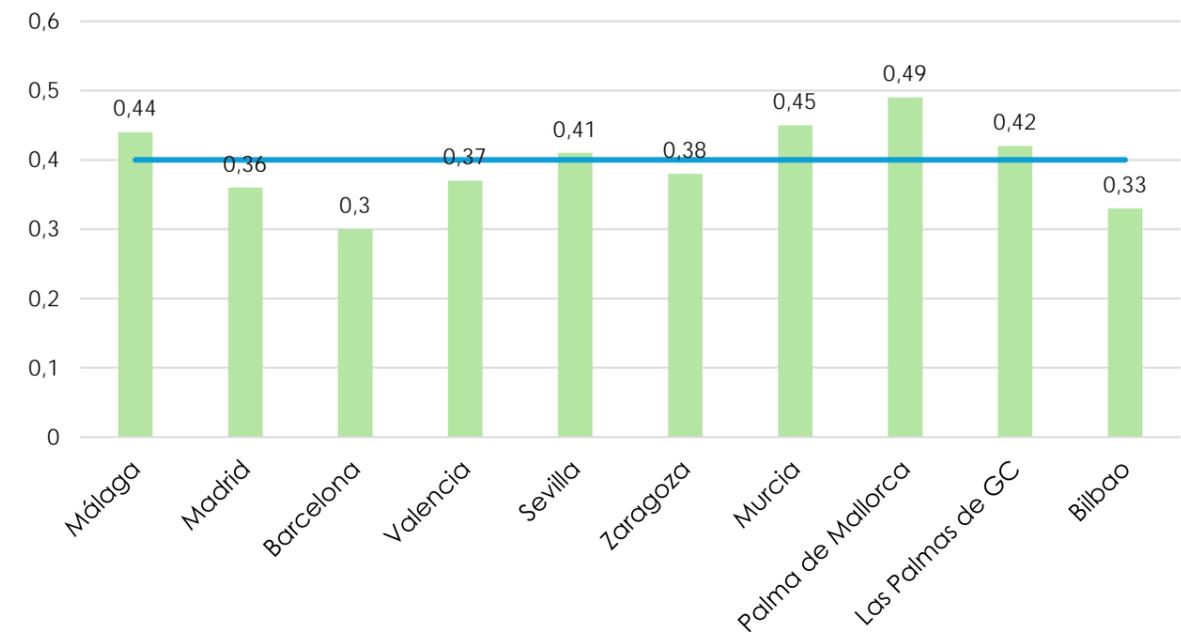
Tabla 10.6 Parque de vehículos de Málaga ciudad

Año	Turismos	Motocicletas y ciclomotores	Total (incluyendo otros vehículos)
2014	253.151	89.698	393.400
2015	254.484	90.181	395.343
2016	258.251	91.311	400.613
2017	262.829	92.363	406.462
2018	267.738	93.698	413.136
2019	270.768	95.308	417.906
2020	272.083	96.184	420.160
2021	273.843	97.042	422.831
2022	276.237	99.007	427.714
2023	275.734	101.755	430.691

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025), disponible en: <https://ciedes.es/observatorio-de-datos/>

Como resultado, el nivel de motorización de los hogares de Málaga (0,44) está entre los más altos del panel de ciudades analizadas (figura 10.9), solo superado por Palma y Murcia; ciudades que, como Málaga, también presentan bajos índices de transporte público colectivo. Por lo tanto, se podría decir que, hoy en día, en Málaga hay una preferencia cultural por el vehículo privado. La oferta de taxi debe posicionarse como alternativa de conveniencia (servicio puerta-a-puerta, tiempo de espera bajo; precios competitivos) para captar cuota.

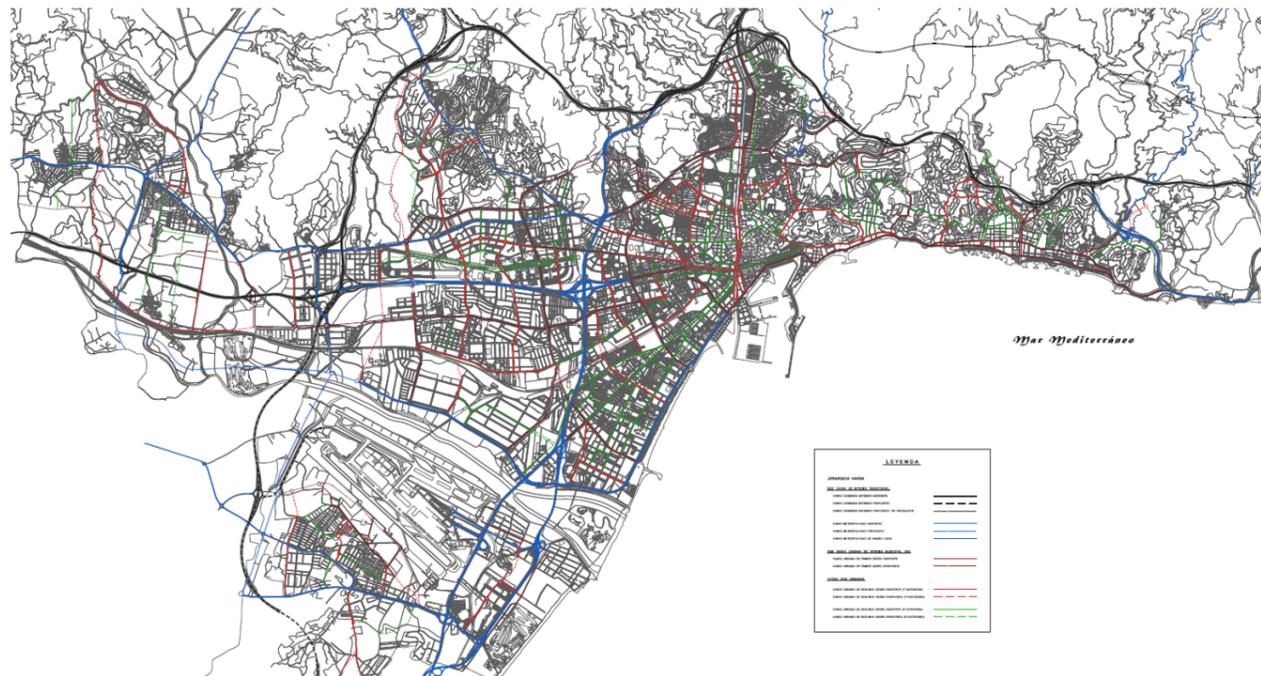
Figura 10.9 Comparativa de la ratio tasa de motorización de los hogares



10.8. Jerarquización viaria y carriles bus-taxi

La jerarquización viaria de Málaga no surge como una estrategia planificada, sino fruto de la consolidación práctica de determinados ejes por uso y condiciones geométricas (Ayuntamiento de Málaga, 2011). La red básica, aprobada en 2002, incluye arterias clave como la Avenida Andalucía, Paseo Marítimo, Avenida de Velázquez y Carlos Haya, que canalizan el grueso del tráfico urbano y metropolitano. Sin corredores definidos para el tráfico pesado, éste puede circular libremente, salvo en zonas protegidas como el Centro Histórico o áreas 30. La circunvalación o segunda ronda, la MA-22 o los accesos desde la A-45, y obras como el Metro y el soterramiento del AVE alteraron los flujos tradicionales, que llevaron a plantear una nueva jerarquización. Esta se divide en tres niveles: red metropolitana (A-7, MA-20, A-45, A-357), red arterial urbana de primer orden (ejes como el litoral: Pacífico-P. Picasso; Velázquez-Héroe de Sostoa; Andalucía-Blas Infante; Carlos Haya-Lope de Vega), y red distribuidora de segundo orden. Esta última se subdivide en vías de 1ª categoría que enlazan barrios como Salitre-Ayala-Sor Teresa Prat o Hilerá-Herrera Oria, y de 2ª categoría que articulan el interior de los distritos.

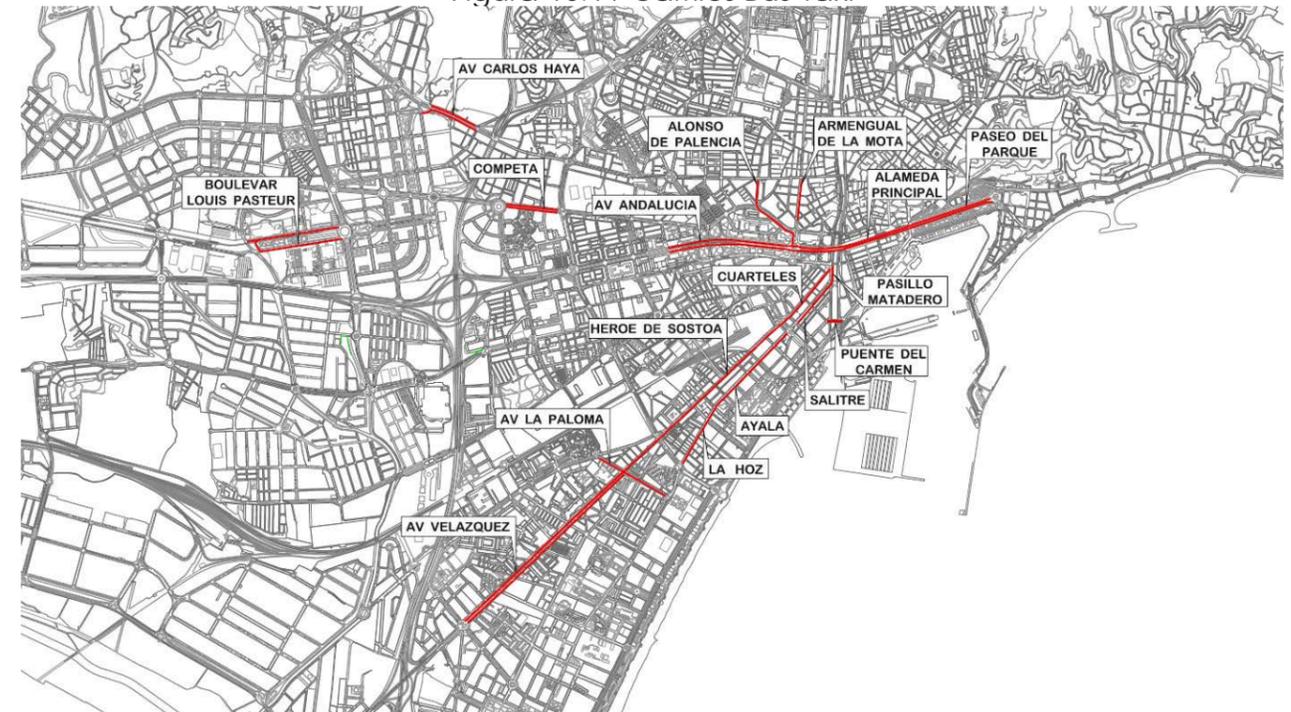
Figura 10.10 Jerarquización Viaria



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

En este entramado viario, el Ayuntamiento de Málaga ha delimitado carriles bus-taxi de uso exclusivo para estos vehículos. En ellos está prohibido el estacionamiento, parada o uso por otros medios, con sanciones asociadas. La red abarca vías estratégicas como Paseo del Parque (1,2 Km), Alameda Principal Norte y Sur, Avenida Andalucía, Calle Ayala, Héroe Sostoa, Velázquez, entre otros tramos, sumando 18,47 km en 2025 (Área de Movilidad, Ayuntamiento de Málaga, 2025). Además, el Plan Especial de Movilidad Urbana Sostenible prevé la ampliación de esta red, buscando mejorar la velocidad comercial del transporte público y potenciar una movilidad urbana más eficiente. En conjunto, los carriles bus-taxi forman parte esencial del esquema municipal de movilidad, orientado a dar prioridad a los colectivos vulnerables y medios de transporte colectivos.

Figura 10.11 Carriles Bus-Taxi

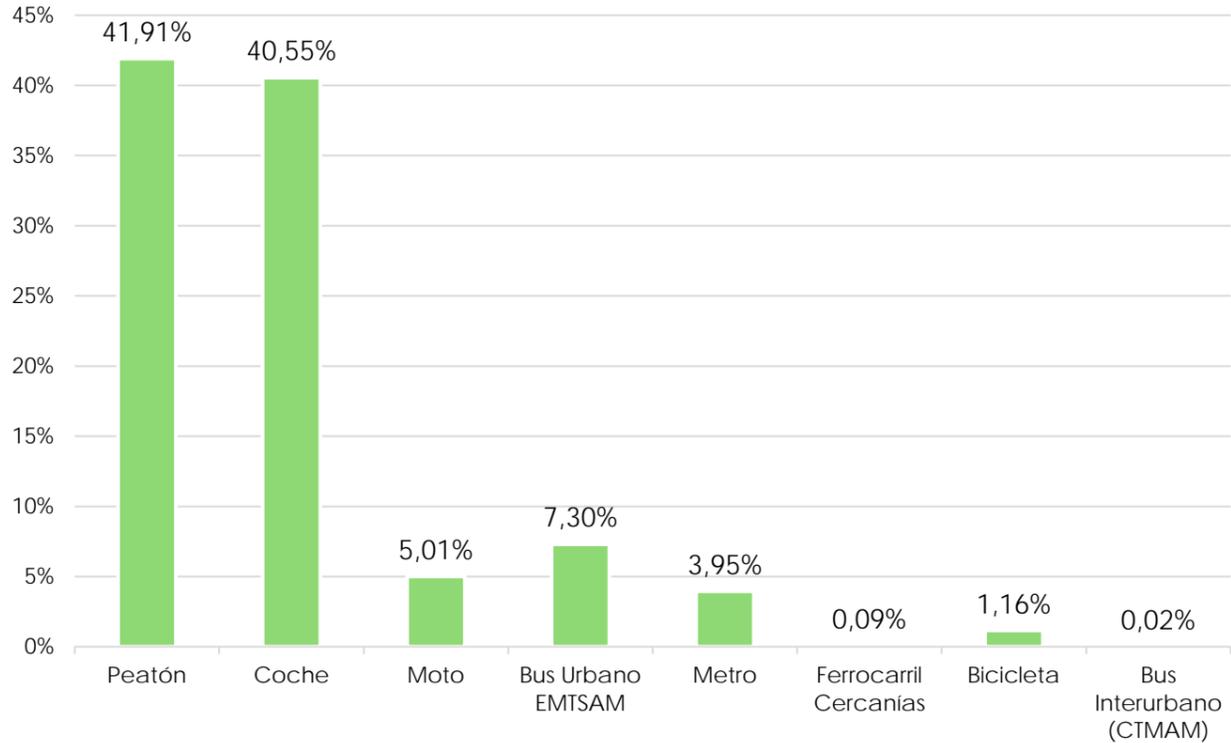


Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

10.9. Reparto modal de la movilidad urbana

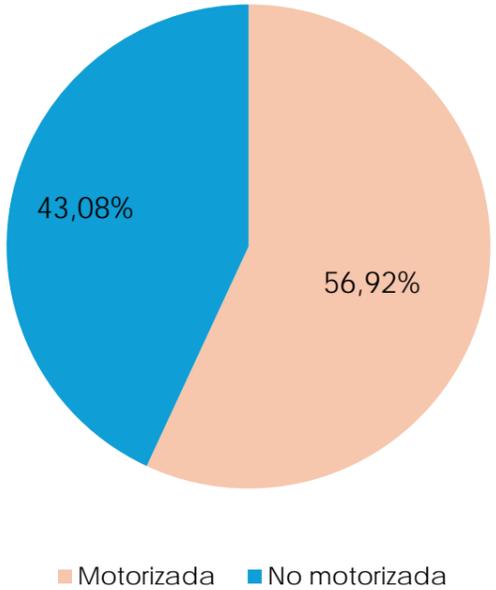
El estudio "Indicadores de Movilidad en la Ciudad de Málaga (2024)" elaborado por el Área de Movilidad del Ayuntamiento de la ciudad, destaca que en la distribución de la movilidad urbana (interna) total (i.e., origen y destino en Málaga, de residentes y no residentes) predominan la marcha a pie (41,91%) y el coche (40,55%), aunque en los últimos años merece especial mención el importante incremento del transporte público en autobús de la EMT SAM y en Metro Málaga, como ya se ha comentado. En proporciones menores, sobresale el uso de la motocicleta (5%), rasgo característico de las ciudades mediterráneas, mientras que la bicicleta mantiene una cuota estable en torno al 1%. Igualmente, es de destacar que la movilidad activa (andar + bicicleta) (45,56%) y el vehículo privado (coche + moto) (43,08%) conforman la mayor parte de los desplazamientos, mientras que el transporte público supone solo el 11,36%. Esto lleva a que el 56,92% de los desplazamientos sean motorizados, frente al 43,08% no motorizados.

Figura 10.12 Reparto modal movilidad urbana (interna): residentes y no residentes



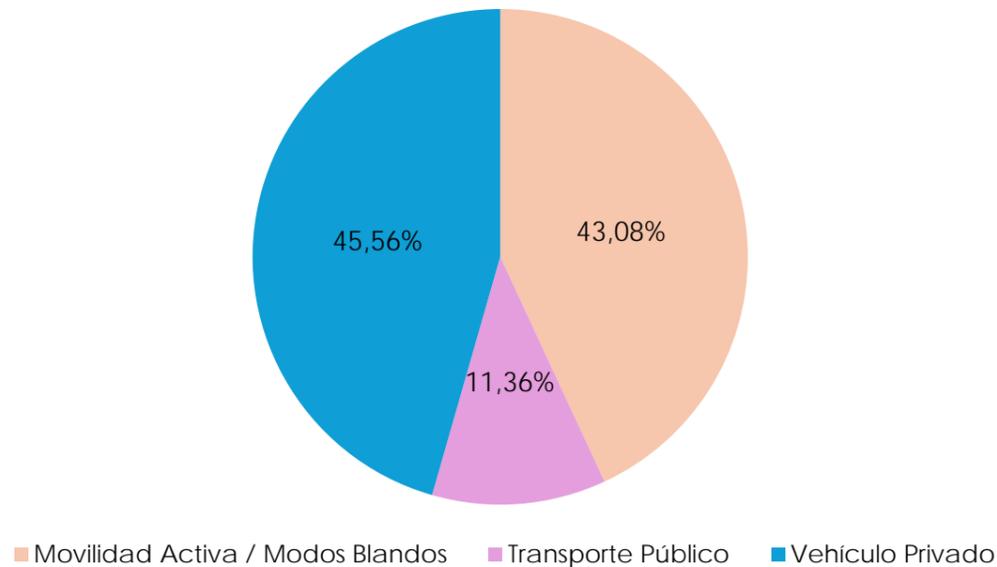
Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

Figura 10.14 Reparto modal movilidad urbana (interna) motorizada vs no motorizada: residentes y no residentes



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

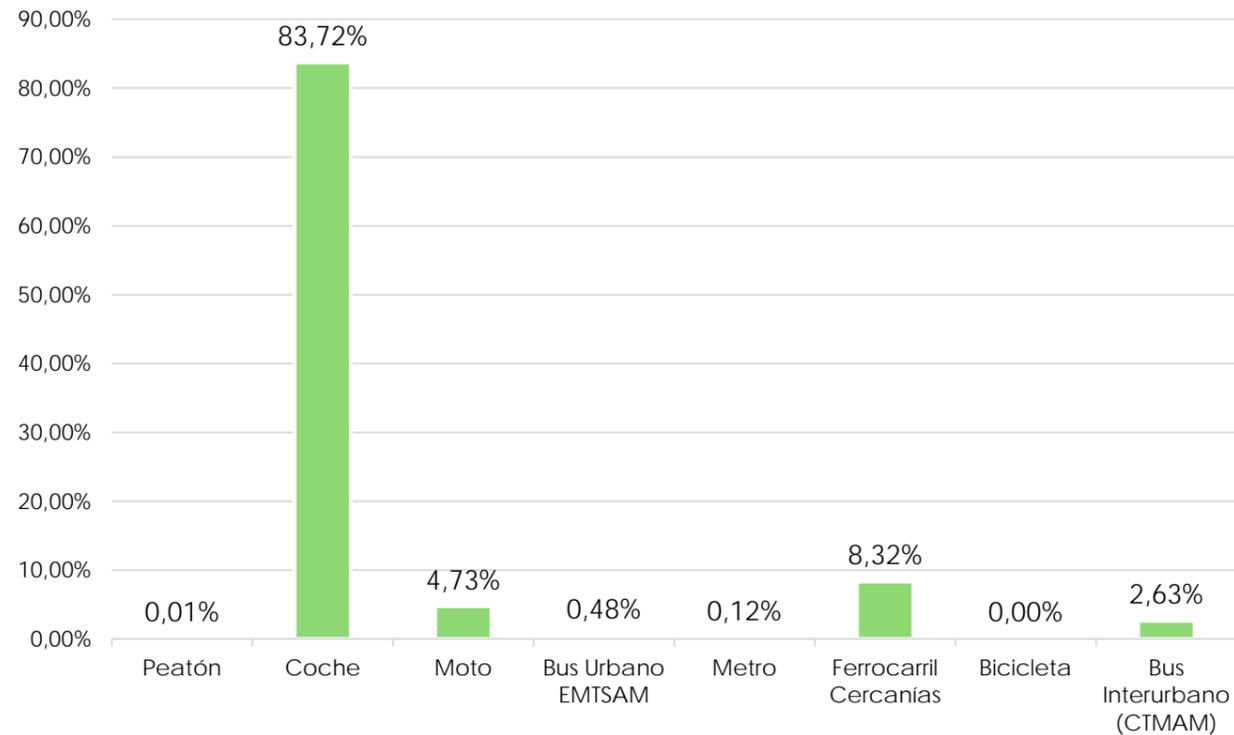
Figura 10.13 Reparto modal movilidad urbana (interna) activa vs transporte público vs vehículo privado: residentes y no residentes



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

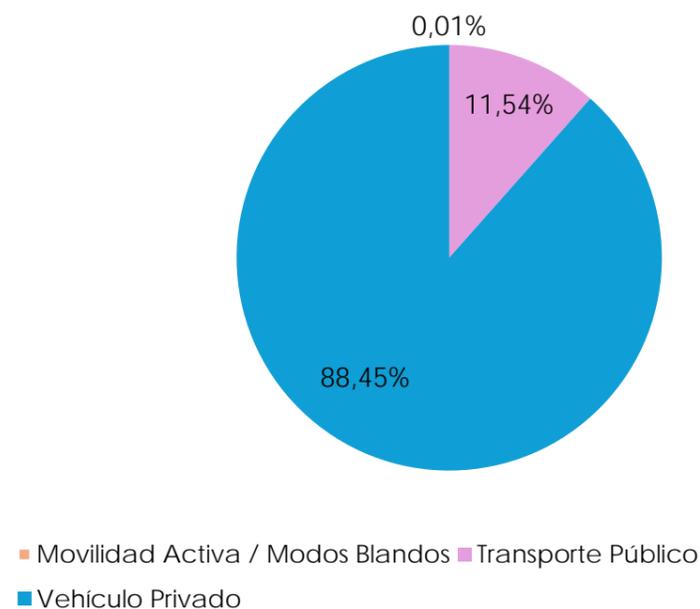
Según este mismo estudio, la movilidad interurbana (externa) total (i.e., origen o destino fuera de la ciudad de Málaga, de residentes y no residentes) muestra una gran dependencia del coche (83,72%), lo que refleja también un uso muy reducido del transporte público y otros medios. El Cercanías es el único medio alternativo con una cuota significativa (8,32%), mientras que el bus interurbano (2,63%) y el metro (0,12%) presentan porcentajes muy bajos. El uso de motocicletas (4,73%) es moderado y la movilidad activa, tanto el desplazamiento a pie como en bicicleta, es prácticamente inexistente. Esta distribución conlleva que el 88,45% de la movilidad es en vehículos privados, frente a un 11,54% que usa transporte público. Como resultado, el 99,99% de la movilidad es motorizada.

Figura 10.15 Reparto modal movilidad interurbana (externa): residentes y no residentes



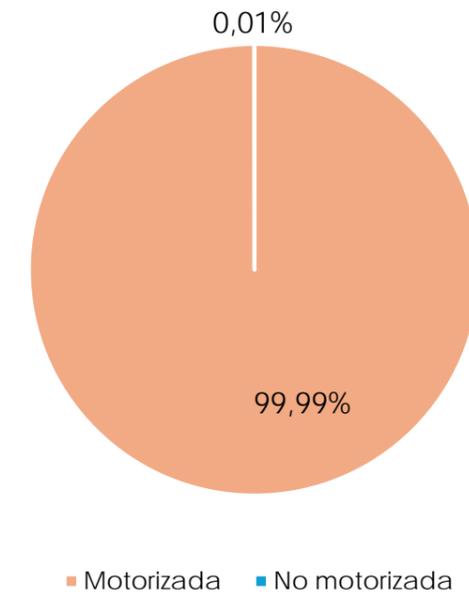
Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

Figura 10.16 Reparto modal movilidad interurbana (externa) activa vs transporte público vs vehículo privado: residente y no residentes



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

Figura 10.17 Reparto modal movilidad interurbana (externa) motorizada vs no motorizada: residentes y no residentes

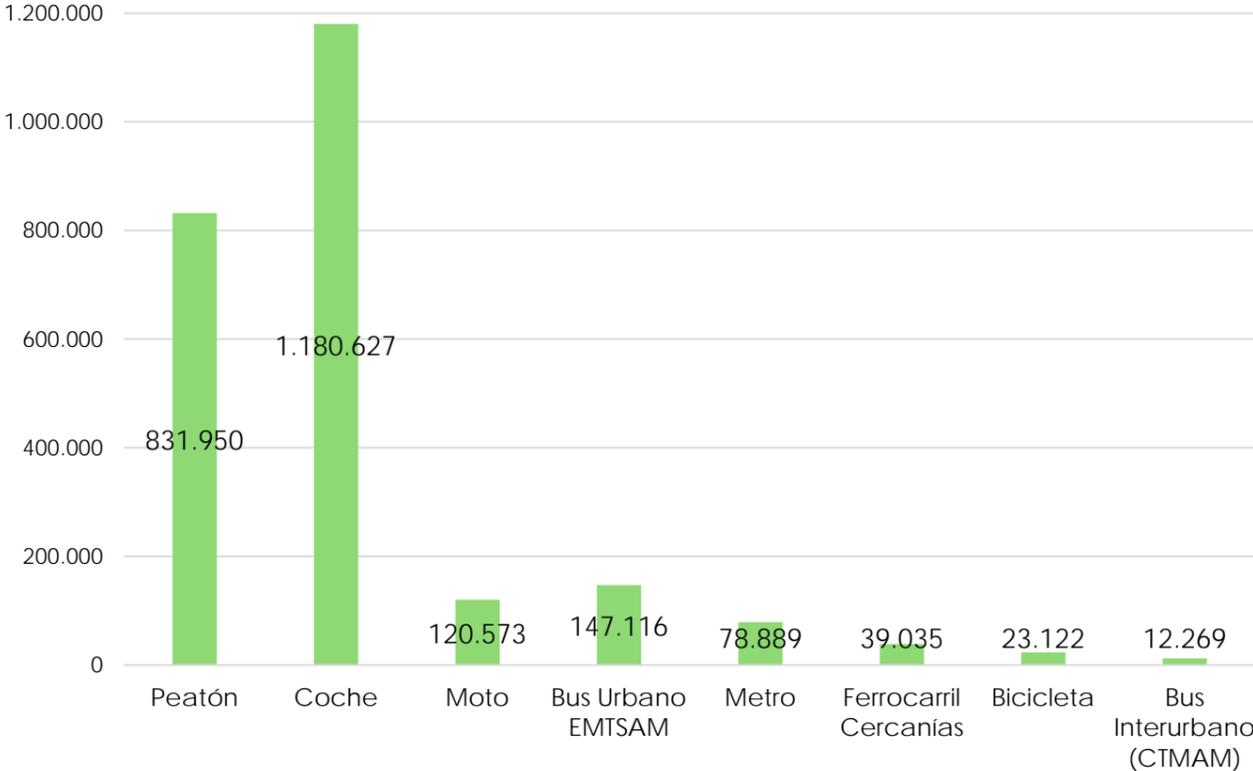


Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025)

Considerando el total de la movilidad urbana e interurbana (interna y externa) de residentes y no residentes, destacan, especialmente, los 1,18 millones de viajes diarios en coche y 830 mil a pie, frente a los 147 mil del bus urbano, los 120 mil de moto y los casi 79 mil del metro. Más minoritarios son los viajes en el Cercanías (39 mil), bicicleta (23 mil) y bus interurbano (12 mil).

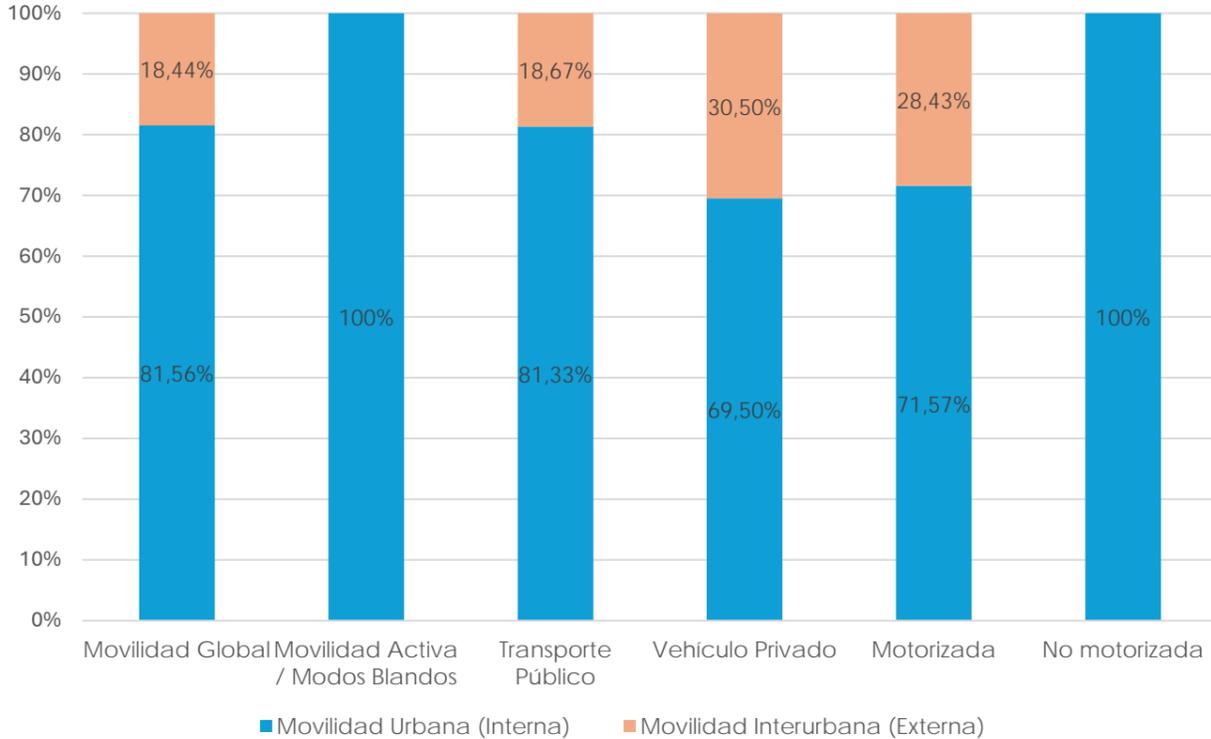
La gran mayoría de los desplazamientos son de naturaleza urbana/interna (81,56%), frente al 18,44% interurbanos. La totalidad de la movilidad activa (peatonal y bicicleta) o no motorizada es de carácter urbano. El transporte público también se concentra principalmente en la movilidad urbana/interna (81,33%). En cambio, la movilidad en vehículo privado se distribuye en mayor medida entre urbana (69,50%) e interurbana (30,50%). Igualmente, el 28,43% de la movilidad motorizada es interurbana. El estudio destaca que la movilidad asociada a la actividad profesional, incluyendo la distribución urbana de mercancías y los desplazamientos de conductores profesionales, representa un incremento del 10,5% sobre los desplazamientos realizados por la ciudadanía en general

Figura 10.18 Reparto modal total: modos detallados



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

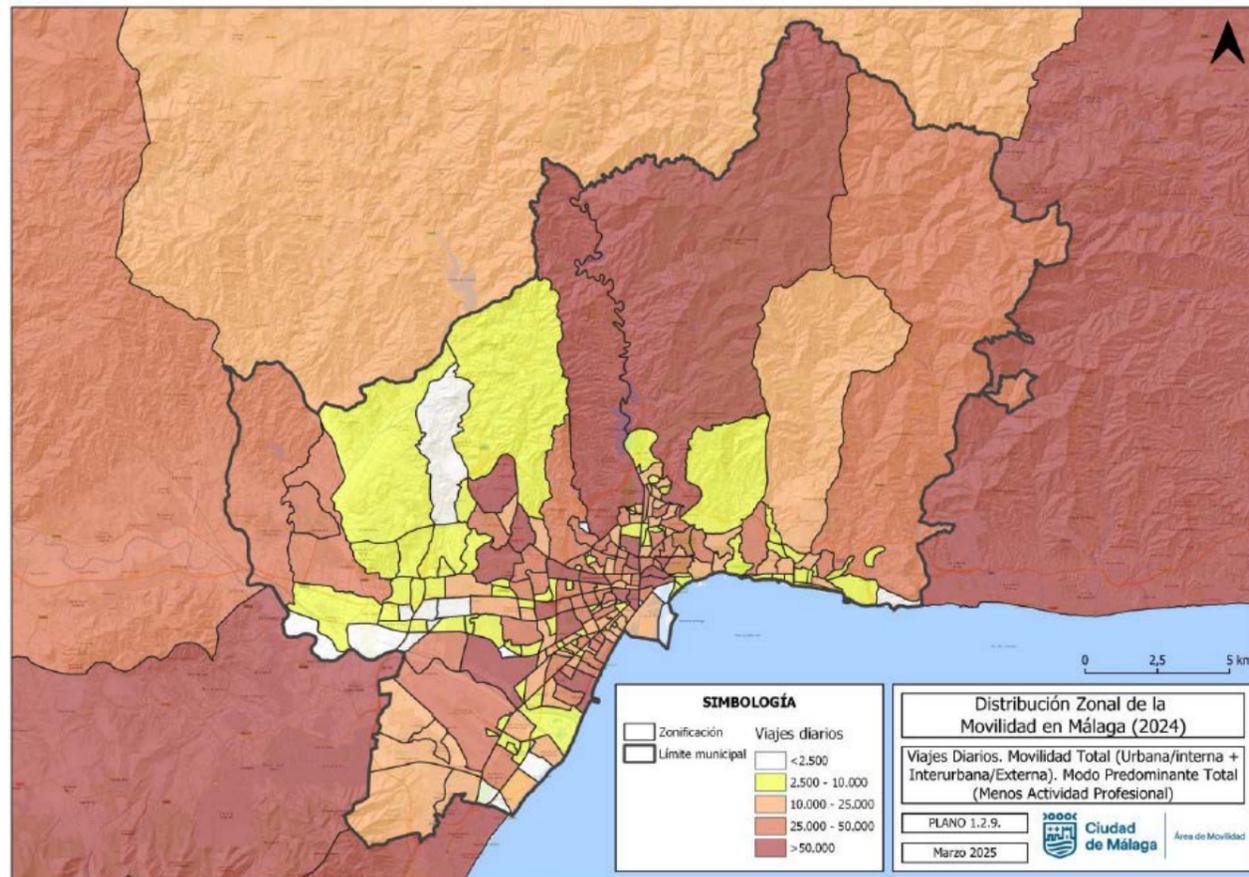
Figura 10.19 Reparto modal total



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

Por último, la distribución horaria de los viajes presenta una clara concentración en las horas punta, en torno a las 8:00 y las 14:00 horas, con una proporción similar en ambos casos (aproximadamente un 7% del total diario). Sin embargo, existen diferencias en los patrones zonales: a primera hora de la mañana predominan los desplazamientos desde zonas residenciales hacia áreas de empleo o centros educativos, mientras que a las 14:00 h se registra el flujo de retorno en sentido contrario.

Figura 10.20 Movilidad total (urbana / interna + interurbana / externa): orígenes + destinos diarios



Fuente: Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga (2025).

11. Capítulo: Grado de dispersión del municipio

11.1. Distribución de la población

El municipio de Málaga capital está compuesto por 14 núcleos urbanos, que incluyen a dicha ciudad como núcleo principal y a 13 núcleos secundarios. De acuerdo con el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025), los núcleos son: Málaga (núcleo principal), Campanillas, Colmenarejo, Huertecilla de Mañas, La Castañeta, Pilar del Prado, Santa Rosalía-Maqueda, Churriana, Cortijo de Maza El Olivar, Guadalmar-San Julián, La Araña, Olías, Cortijuelo y Los Gámez.

La distribución poblacional confirma el marcado carácter monocéntrico de Málaga: el núcleo principal concentra más del 93,32% de los habitantes, mientras que los 13 núcleos periféricos superan en conjunto el 6%. Entre éstos sobresalen Churriana (2,28%), ligado al aeropuerto y a la expansión residencial del oeste, y Campanillas (1,28%), próximo al PTA; el resto son entidades muy pequeñas (ninguna llega al 1%) que combinan barrios periurbanos (Santa Rosalía-Maqueda, Guadalmar-San Julián) con pequeños núcleos rurales o costeros (La Araña, Olías). Esta estructura implica que la mayoría de los servicios urbanos, incluidos los de movilidad y turísticos, se concentran en la ciudad compacta, mientras que las zonas dispersas requieren soluciones de transporte más flexibles y una planificación específica para garantizar la accesibilidad y la cohesión territorial.

Tabla 11.1 Núcleos urbanos de Málaga ciudad (2022)

Núcleo urbano	Población	Porcentaje
Málaga (núcleo principal)	542.090	93,32%
Campanillas	7.410	1,28%
Colmenarejo	756	0,13%
Huertecilla de Mañas	1.677	0,29%
La Castañeta	1.709	0,29%
Pilar del Prado	417	0,07%
Santa Rosalía-Maqueda	4.743	0,82%
Churriana	13.264	2,28%
Cortijo de Maza El Olivar	3.840	0,66%
Guadalmar-San Julián	3.542	0,61%
La Araña	253	0,04%
Olías	302	0,05%
Cortijuelo	576	0,10%
Los Gámez	297	0,05%
Total	580.876	100%

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025).

El núcleo principal se divide, a su vez, en 11 distritos: Centro, Este, Ciudad Jardín, Bailén-Miraflores, Palma-Palmilla, Cruz de Humilladero, Carretera de Cádiz, Churriana, Campanillas, Puerto de la Torre y Teatinos-Universidad.

Figura 11.1 Distritos Municipales de Málaga



Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2025).

Entre 2023 y 2024, la población de Málaga capital creció en 6.563 personas, lo que representa un aumento del 1,1%. Todos los distritos experimentaron incrementos, pero con intensidades desiguales. Carretera de Cádiz y Cruz de Humilladero siguen siendo los más poblados, concentrando entre ambos más del 34% de los habitantes de la ciudad. El distrito Centro también destaca con más de 83.000 personas. En términos relativos, el mayor crecimiento absoluto se produjo en Bailén-Miraflores (+1.011 personas), mientras que el mayor incremento porcentual corresponde a Carretera de Cádiz (19,53 % del total del crecimiento), seguido de Cruz de Humilladero (14,65 %) y Centro (14 %). En contraste, distritos periféricos como Campanillas y Churriana presentan aumentos más modestos tanto en número como en peso sobre el total.

Tabla 11.2 Distribución de la población según distritos de Málaga

Distritos	2024	2023	Diferencia	% Población
Campanillas	20.282	19.938	344	3,42%
Churriana	21.635	21.317	31	3,65%
Palma-Palmilla	31.498	31.172	32	5,31%
Puerto De La Torre	34.590	33.741	849	5,83%
Ciudad Jardín	37.558	37.09	467	6,33%
Teatinos-Universidad	42.495	41.983	512	7,16%
Este	56.690	56.103	587	9,55%
Bailen-Miraflores	62.64	61.629	1.011	10,56%
Centro	83.086	82.274	812	14,00%
Cruz De Humilladero	86.952	86.352	600	14,65%
Carretera De Cádiz	115.907	115.170	737	19,53%
Total	593.333	586.770	6.563	100,00%

Fuente: Gestrisam (2024).

11.2. Densidad de población

Según datos del Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (2025), la densidad de población en el municipio de Málaga ha crecido de forma sostenida en la última década, pasando de 1.434,86 hab./km² en 2014 a 1.500,08 hab./km² en 2024. Este incremento, aunque moderado, refleja una tendencia constante de concentración urbana que implica una mayor presión sobre el viario y el espacio público. La evolución es especialmente notable a partir de 2019.

Tabla 11.3 Densidad de población de Málaga capital

Año	Habitantes / Km2
2014	1.434,86
2015	1.440,47
2016	1.440,16
2017	1.440,15
2018	1.446,09
2019	1.455,27
2020	1.464,91
2021	1.462,24
2022	1.466,47
2023	1.486,71
2024	1.500,08

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025).

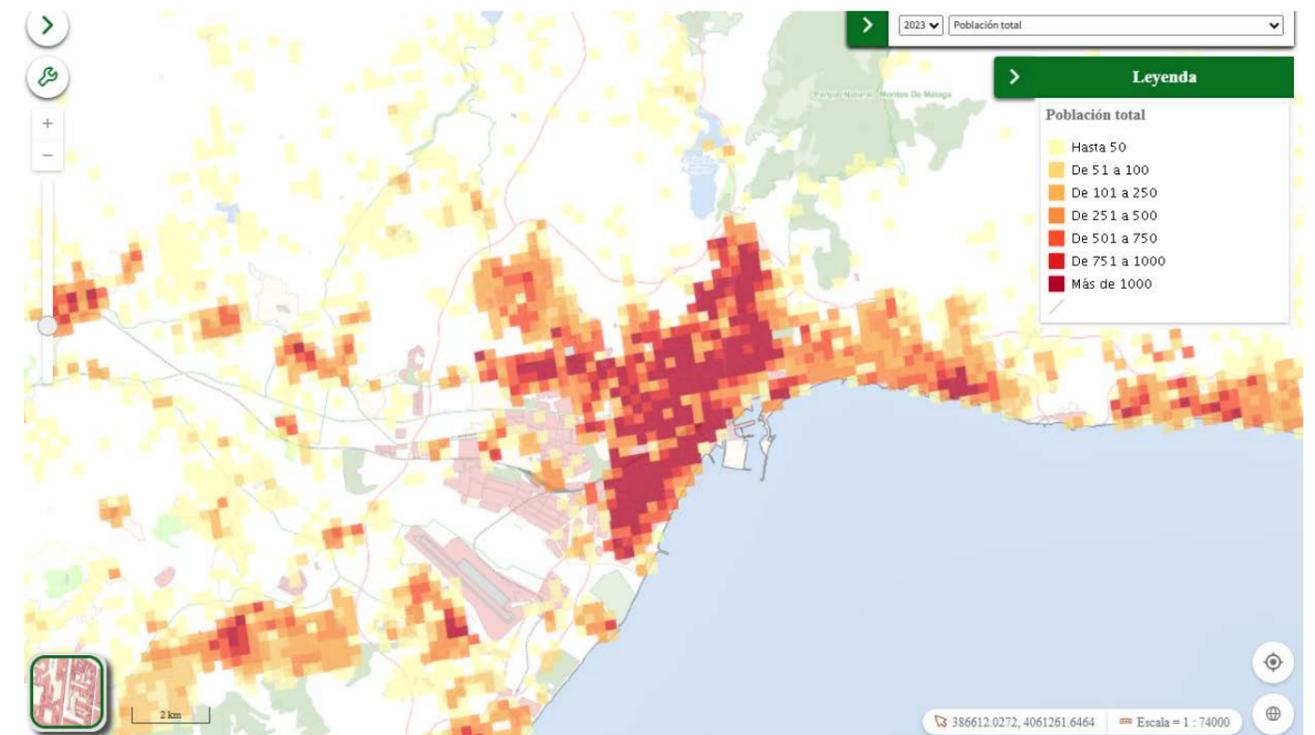
La figura 11.2 muestra la distribución espacial de la población en Málaga capital, basada en cuadrículas de densidad poblacional (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, 2025). Los tonos más oscuros (rojos intensos) indican áreas con más de

1.000 habitantes por celda, mientras que los colores más claros representan zonas menos pobladas, descendiendo progresivamente hasta las de menos de 50 habitantes. La distribución revela una clara heterogeneidad. El núcleo de mayor concentración se localiza claramente en el eje litoral este-oeste, especialmente en distritos como Carretera de Cádiz, Cruz de Humilladero, Centro y partes del distrito Este. A este eje, se une otro norte-sur, que incluye las zonas principales de Ciudad Jardín, Palma-Palmilla, Centro y Bailén Miraflores. Estas áreas presentan una trama urbana compacta y una alta densidad de población.

Por el contrario, hacia el noroeste, oeste y suroeste del municipio (zonas como Campanillas, Puerto de la Torre, partes de Churriana y áreas limítrofes con municipios vecinos) predominan las celdas en amarillo y beige, que indican una ocupación dispersa o incluso rural, con menos de 250 habitantes por celda. También se perciben corredores poco densos en las zonas de transición entre distritos más poblados y los más periféricos.

Este patrón revela una ciudad con fuerte polarización costera y central, mientras que las zonas interiores presentan baja densidad, lo que implica retos en movilidad, servicios públicos y planificación del crecimiento urbano.

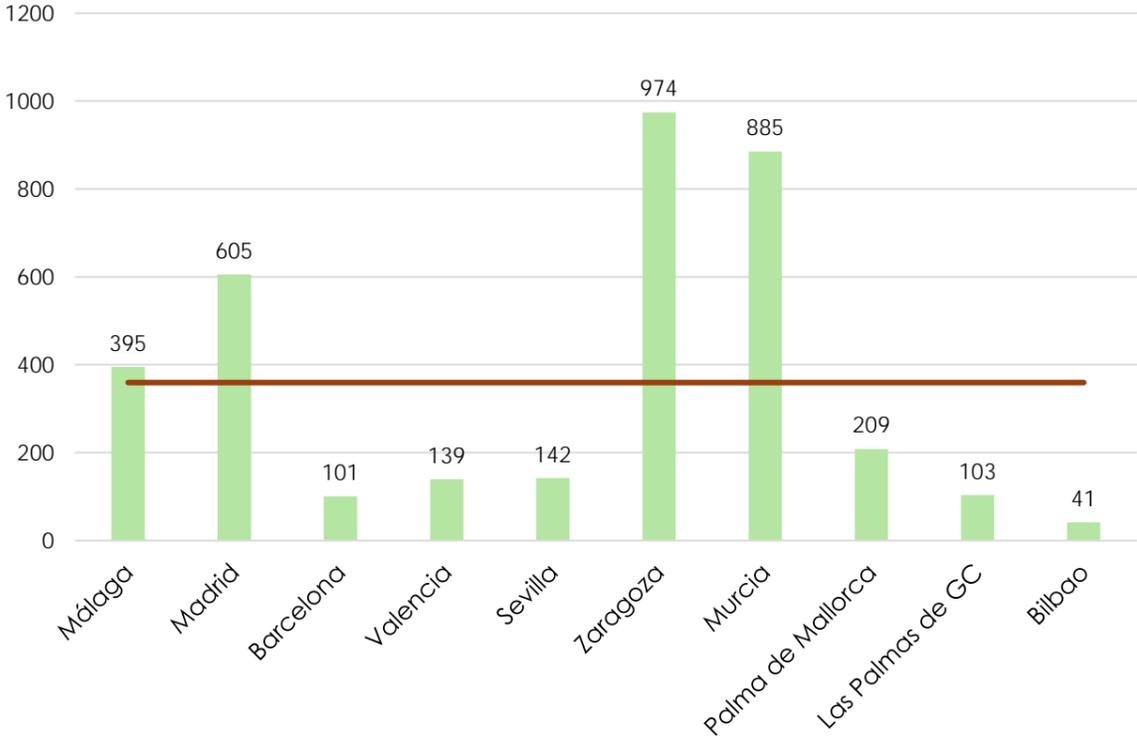
Figura 11.2 Distribución espacial de la población en Málaga en 2023



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025).

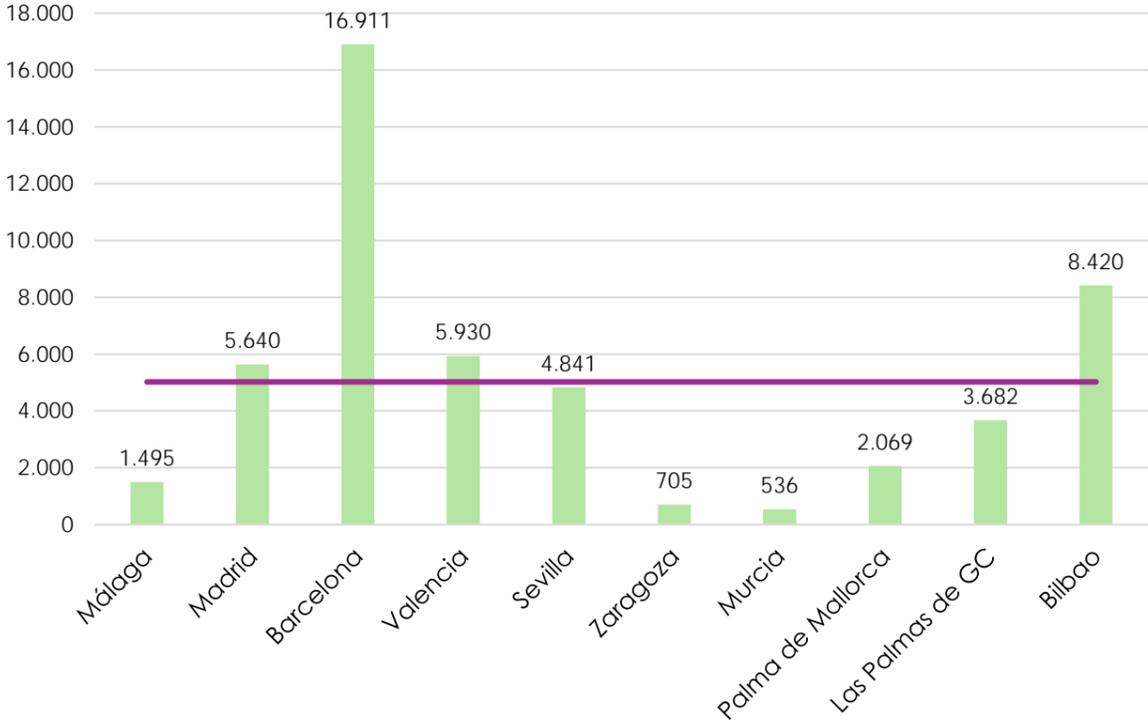
En comparación con las principales ciudades del país, Málaga es una de las de mayor extensión (395 Km²) (figura 11.3), solo por detrás de Zaragoza, Murcia y Madrid, y por encima de la media (359 Km²) (Instituto Geográfico Nacional, 2025). Esa característica, junto con una población en crecimiento, pero aún lejos de las grandes urbes del país, resulta en una baja densidad poblacional de 1.495 hab./km², inferior a siete de las diez ciudades consideradas y muy por debajo de la media de estas (5.023 hab./km²) (figura 11.4). La amplia extensión y baja densidad implican trayectos más largos y diseminados que en urbes compactas, lo cual puede provocar costes operativos mayores para el sector del taxi (kilómetros en vacío, tiempos de reposicionamiento).

Figura 11.3 Comparativa de extensión del municipio (Km²)



Fuente: Instituto Geográfico Nacional (2025).

Figura 11.4 Comparativa de la densidad poblacional (habitantes / Km²)



Fuente: Instituto Geográfico Nacional (2025).

Síntesis ejecutiva



PARTE V. SÍNTESIS EJECUTIVA

12. Capítulo: Conclusiones y recomendaciones

12.1. Estado de la cuestión

El análisis del sector del taxi para la variación o no del número de licencias vigentes en el municipio de Málaga, se ajusta a lo estipulado en el artículo 12 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

Durante el periodo 2015-2025, el parque de licencias de taxi en Málaga ha permanecido prácticamente estable: de 1.430 a 1.446 licencias, un aumento del 1,12%. Este exiguo incremento contrasta con la dinámica de crecimiento de una ciudad en la que el número de plazas de alojamiento turístico ha crecido más de un 230%, los turistas alojados en hoteles y apartamentos prácticamente se han duplicado, de uno a dos millones, y supera los 3,30 millones si se computa cualquier modalidad de alojamiento. Los pasajeros anuales del aeropuerto, prácticamente, se han multiplicado por dos desde 2014, de 13 a 25 millones; la línea de AVE a Madrid registró un aumento del 33,7% de los pasajeros en 2023, superando los 2,5 millones, y el Cercanías transporta ya más de 17 millones. El número de empresas se ha elevado más de un 26%, las viviendas visadas al año se han multiplicado por cuatro de 2015 a 2024, el volumen de las ventas de MercaMálaga ha subido más de un 50%, la población empadronada en la ciudad ha crecido un 4,36% desde 2014 y la de los restantes municipios de su aglomeración urbana lo ha hecho un 14,01%. Málaga es una de las ciudades de mayor extensión del país (395 km²) y con menor densidad poblacional (1.495 habitantes/km²).

Una ciudad en la que el número de viajeros del autobús urbano de la EMT ha aumentado un 14,45% desde 2014, superando los 50 millones en 2024, al mismo tiempo que Metro Málaga ha multiplicado casi por cuatro su número de pasajeros hasta sobrepasar los 18 millones. Sin embargo, a pesar de la simultánea expansión de ambos modos con cifras históricas, Málaga presenta, entre las principales ciudades del país, una de las ratios más bajas de viajes en transporte público colectivo por cada 1.000 habitantes (94,21). La movilidad urbana (interna) de residentes y no residentes está mayoritariamente acaparada por el peatón (41,92%) y el coche (40,55%), mientras que el autobús urbano (7,30%) y el metro (3,95%) no llegan al 12% conjuntamente.

En este contexto, la ratio de taxis por cada 1.000 habitantes empadronados en la ciudad ha descendido de 2,53 a 2,44 en la última década. El valor resultante es considerablemente inferior a la media de las nueve ciudades más pobladas del país (3,38). No obstante, esta ratio resulta engañosa a la hora de reflejar la realidad de la ciudad, ya que no considera ni la existencia de VTC, ni la población flotante (turistas y visitantes). En este sentido, Málaga es la tercera provincia española con mayor número de licencias de VTC domiciliadas, a lo que se añade el hecho de que cualquier licencia registrada en Andalucía puede operar en la provincia. Como resultado, es la provincia con una mayor ratio VTC/Taxi de todo el país: prácticamente, uno a uno (0,98). En paralelo, el número de turistas se ha incrementado un 85,7% entre 2014 y 2024, lo que ha reducido la ratio de taxis por cada 1.000 turistas de 1,35 a 0,73, un 45,93%.

Si se considera el volumen de la población atendida 2 (definida en el presente estudio como la suma de los habitantes empadronados más la población equivalente de turistas anualizada estimada según la posición de los teléfonos móviles), la población de la ciudad se eleva a 722.223 habitantes diarios. A partir de esta cifra, el número de VTC que operan en la ciudad, estimado como proporción de la población provincial, sería de 949 vehículos. Por lo tanto, la oferta de taxi más VTC de la ciudad se aproximaría a 2.395 vehículos. En consecuencia, la ratio de taxis + VTC por 1.000 personas de la población atendida en Málaga es de 3,32. Este valor se sitúa por encima de la media de las 10 principales ciudades españolas, pero por debajo de la media de las dos ciudades con transporte urbano más competitivo: Madrid y Barcelona (3,34), ubicándose la ratio entre los valores de ambas (Madrid, 3,44; Barcelona, 3,25). Esto puede interpretarse como que la ciudad no se encuentra en una situación fuertemente deficitaria de vehículos de transporte público de viajeros (taxi + VTC); sin embargo, sus características diferenciales (territorio amplio, baja densidad poblacional, uso moderado del transporte público, alta motorización, medio-bajo poder adquisitivo, etc.) podrían requerir ajustes en la oferta.

Al respecto, el nivel de satisfacción global de los usuarios del taxi (3,40 puntos, en una escala de 1: muy insatisfecho, 2: insatisfecho, 3: neutro, 4: satisfecho y 5: muy satisfecho) muestra la necesidad de introducir mejoras en el servicio. En concreto, uno de los indicadores más significativos es la dificultad para conseguir un taxi (3,15). La población residente manifiesta una satisfacción neutra (ni satisfecha, ni insatisfecha) con la facilidad para conseguir un taxi, si bien, considera que es altamente difícil en determinados momentos y periodos del año (temporada alta, fiestas, eventos, etc.). Mucho más crítico entre los residentes es el colectivo de personas con movilidad reducida (PMR), quienes están altamente insatisfechos por la dificultad que les entraña conseguir un taxi y por el tiempo de espera. Curiosamente, en el extremo opuesto se encuentra la población de turistas y visitantes, a quienes, en general, les resulta fácil conseguir un taxi, por lo que muestran un nivel alto de satisfacción. De este modo, parece lógico que el 37,38% de la población residente considere que son necesarios más taxis en momentos y periodos determinados, mientras que el 22,24% manifiesta que no son suficientes a lo largo del año. La demanda es aún mayor en el colectivo PMR: el 76,92% de los usuarios y el 66% de los profesionales de las organizaciones asistenciales consideran necesario aumentar la flota actual de taxis accesibles. El bajo control y fiscalización sobre el cumplimiento de los servicios PMR facilita que no todas las 88 licencias de taxi adaptado ofrezcan altos niveles de servicio a personas de este colectivo. Al mismo tiempo, solo el 18% están obligadas a prestar servicio a través de emisora, por lo que aumenta la dificultad de contactar. Además, el 80,70% de la flota tiene 7 o más plazas, lo que le permite atraer demanda de otros segmentos (turistas, grupos, etc.) y, a la postre, reduce el tiempo de disponibilidad para el colectivo PMR. A esto habría que añadir la imposibilidad de realizar reservas de servicio con más de 15 minutos de antelación, por normas de funcionamiento de la propia emisora. Como resultado, podría decirse que la disponibilidad de taxis adaptados es manifiestamente insuficiente.

Sin embargo, la opinión es bien diferente entre los profesionales del sector del taxi, quienes mayoritariamente (69,10%) manifiestan que el número actual de licencias es suficiente, aunque, incluso entre el sector, el 20,27% señala que es necesario aumentarlas y el 9,30% opina que solo son necesarias nuevas licencias PMR. Estas proporciones varían significativamente entre los tres colectivos de profesionales: titulares, asalariados y autónomos colaboradores. Entre los argumentos para considerar innecesario el incremento del número de licencias destaca la baja actividad del sector y la necesidad de garantizar la suficiente rentabilidad en la explotación del servicio.

Respecto a la actividad del sector, la mayoría de los conductores encuestados (55,15%) manifiesta que durante el último año (2024) la ocupación del vehículo ha sido similar a la registrada el año anterior y un 21,26% sostiene, incluso, que ha disminuido. No obstante, los profesionales diferencian el nivel de actividad entre temporada alta y baja, considerando mayoritariamente el sector que la temporada alta incluye los meses de abril a octubre, siete meses. En temporada alta más del 84% de los vehículos realiza más de 15 servicios diarios y recorre de media 213 km (vs. 126 km en temporada baja), lo que supone un 68% más de esfuerzo operativo. En el sector se utiliza como orientación de la recaudación del día la proporción 1 Km / 1 euro, a lo que habría que imputar unos costes estimados de entre 0,15 a 0,20 euros por km, según el tipo de vehículo. En el cómputo anual, la mayoría de los encuestados (54,82%) manifiesta que su recaudación se ha mantenido igual que un año antes, el 16,95% considera que ha aumentado y el 20,27% señala que ha disminuido.

En cuanto a la suficiente rentabilidad de las explotaciones, la Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi (AUMAT), en el Estudio Propuesta Tarifas Sector del Taxi de la Ciudad de Málaga 2025 (Girón Sellés, 2024), considera que una explotación estándar (vehículo con un solo conductor), la más común del sector (90%) según el propio estudio, obtiene una cifra de negocios suficiente para su sostenimiento con una distancia recorrida anual de 50.690 kilómetros. En 2024, el 70,81% de los encuestados realizaron 50.000 o más kilómetros, siendo la media del sector de 58.446,9 km. Por lo tanto, parecería que la rentabilidad del sector ofrece cierto margen para el incremento del número de licencias.

No obstante, la disponibilidad de taxis también se puede incrementar por otras vías. Entre 2019 y 2025, las autorizaciones con un solo conductor se han reducido del 75,55% al 64,69% del total, mientras que las de dos conductores se han incrementado del 23,53% al 28,65% y las de tres del 0,92% al 6,66%. Este aumento de turnos permite extender las horas de servicio de cada vehículo, aunque se desconoce la dedicación exacta de los titulares y asalariados (número de horas, contratación por una o más licencias, etc.).

Otra alternativa para incrementar la disponibilidad de vehículos en determinados periodos del año, sin ampliar el número de licencias, es la excepción del descanso obligatorio. Esta medida, a petición de las asociaciones representativas del sector, se ha ido extendiendo cada vez más, abarcando habitualmente los periodos festivos, eventos y la temporada alta, pero también otros periodos: por ejemplo, en 2024 se aprobó desde el 4 de octubre hasta que la demanda disminuya. Por lo tanto, del uso continuado de esta medida que debiera tener un carácter excepcional, podría inferirse la necesidad de incrementar el número de vehículos que prestan servicio para atender

la demanda, por cuanto parecería contradictorio promover la excepción del descanso ante una caída del volumen de actividad. Adicionalmente, esta medida, aunque apoyada mayoritariamente, suscita críticas dentro de propio sector, porque podría afectar negativamente a las condiciones laborales, congestionar las paradas y el tráfico de las zonas con mayor demanda, e impactar negativamente en la distribución de la oferta de vehículos a lo largo de la semana. De hecho, paradójicamente, solo el 27,91% de la muestra presta servicio siempre o casi siempre durante la excepción del descanso obligatorio.

Por último, se ha constatado un desequilibrio significativo entre el reducido número de taxis en paradas fijas y la mayor cantidad de vehículos libres circulando, así como la presencia constante de un elevado número de taxis libres en las paradas de los centros de transporte (María Zambrano, Estación de Autobuses, Aeropuerto). De igual modo, se aprecia un posible problema de distribución ineficaz de la flota o falta de eficiencia operativa que provoca la desatención de grandes zonas de la ciudad. Todo lo anterior, sugiere la necesidad de implementar mejoras importantes en la organización y gestión de la flota.

En definitiva, el análisis constata que Málaga no sufre un déficit notable de vehículos, pero sí desajustes importantes de cobertura, disponibilidad y accesibilidad que se agudizan en temporadas, ámbitos geográficos y colectivos de usuarios concretos, especialmente, las personas de movilidad reducida.

12.2. Conclusión

De acuerdo con los datos de la Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia del INE (2020 y 2023) el 5,58% de la población presenta alguna discapacidad de movilidad. Su proyección en la ciudad de Málaga nos lleva a cuantificar al colectivo en, aproximadamente, 33.000 personas, que se vería sustancialmente incrementado por otras personas con dificultad de movilidad que no son oficialmente catalogadas como discapacitadas (p. ej. personas mayores que precisan de silla de ruedas). En este sentido, solo la población a partir de 80 años representa ya el 4,95% del total de la ciudad. Por lo tanto, el colectivo potencialmente usuario del taxi adaptado en Málaga podría estimarse por encima del 10% de la población total. Además, el índice de envejecimiento de la ciudad ha pasado de 94,8 en 2014 a 120,2 en 2022.

El artículo 8 del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, estipula que los ayuntamientos promoverán que al menos un 5% de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados; estos autotaxis prestarán servicio de forma prioritaria a las personas con discapacidad. En el mismo sentido, la Ordenanza Municipal del Servicio de Taxi de la ciudad de Málaga, en su artículo 81, dispone que los titulares de licencia solicitarán voluntariamente que su taxi sea adaptado, pero si no se cubre el porcentaje previsto, la Administración Municipal exigirá a las últimas licencias que se concedan que su vehículo sea accesible.

Como se ha indicado anteriormente, en Málaga hay registradas, en enero de 2025, 88 licencias de taxi accesible que representan el 6,09% de la flota, un punto más del mínimo establecido por la legislación. Sin embargo, en opinión de los usuarios, el servicio para personas con movilidad reducida es insuficiente e insatisfactorio, y requiere una mejora urgente que no se puede dilatar más en el tiempo. No en vano, la ratio de taxis por cada 1.000 habitantes es 2,44, mientras que la proporción es de 2,67 taxis adaptados por cada 1.000 personas con discapacidad de movilidad reconocida y disminuye a 1,43 si se considera la población a partir de 80 años, potencialmente con dificultad de movilidad. A esta circunstancia habría que añadir que, de los 1.446 taxis de la flota de Málaga, el 93,91% (1.358) solo prestan servicios a usuarios sin dificultad de movilidad, mientras que el 6,09% restante correspondiente a los taxis adaptados prestan servicio tanto a personas con movilidad reducida como a usuarios en general, por lo que su disponibilidad no es exclusiva para el colectivo de PMR. Además, los vehículos accesibles de alta ocupación (el 80,70% de la flota) atraen la demanda de otros segmentos de usuarios (turistas, grupos, etc.) que limitan aún más su disponibilidad como taxi accesible.

Adicionalmente, de las 88 licencias solo 31 (35,23%) son permanentes y de ellas solo 16 (18,18%) están obligadas a prestar servicio a través de la emisora o sistema tecnológico alternativo establecido por el Ayuntamiento; asimismo, estas últimas licencias están vinculadas a vehículos de 5+1 plazas, el preferido mayoritariamente por el colectivo PMR que se desplaza en silla de ruedas, dada su mejor accesibilidad y comodidad.

Los conductores participantes en la encuesta han manifestado que los servicios PMR representan en torno al 10% de su actividad, aunque no existe ningún registro. En este sentido, el Ayuntamiento de Málaga, con el fin de mejorar e incrementar los servicios PMR, concede una subvención municipal para el fomento de la concertación de servicios de taxi accesible a través de la emisora. En el año 2023, entre los beneficiarios se observaron casos extremos de 54 y 602 servicios anuales. El incremento del mínimo de servicios en la convocatoria de 2024 no solo no parece haber servido para incrementar el número total de servicios subvencionados, sino que el número de beneficiarios se redujo un 52,77% (de 51 a 17) y la media de servicios, de las mismas licencias, cayó de 344,8 en 2023 a 284,7 en 2024 (-17,43%). Además, de los 17 beneficiarios de 2024, solo 11 estaban operativos un año antes. Por lo tanto, no parece que el incremento del mínimo de servicios a 180 haya contribuido a los fines que se perseguía de incrementar el número de vehículos disponibles a través de la emisora y el número de servicios PMR.

Igualmente, el Ayuntamiento de Málaga, para incrementar el tamaño de la flota de vehículos accesibles concede una subvención para la adaptación de vehículos taxi accesibles en vehículos autorizados. En la convocatoria de 2023 se beneficiaron 27 vehículos que ya eran accesibles y en 2024 solo 2 correspondientes a licencias de nueva adjudicación ya que la convocatoria estaba limitada a vehículos 5+1. Por lo tanto, a la fecha, ningún titular de licencia de vehículo no accesible ha utilizado estas convocatorias para adaptar su vehículo a eurotaxi. Este balance es significativo porque en el sector se sostiene que hay titulares interesados en adaptar sus vehículos, aunque

los hechos no lo corroboran; a menos que el interés sea solo para vehículos accesibles de alta ocupación.

Este escenario, en la práctica, reduce el derecho a la igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, recogido en la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución, porque no puede decirse que haya una efectiva dedicación del 5% de la flota de taxis a la prestación prioritaria de servicios al colectivo PMR, ni se observa un incremento de la flota a través de la adaptación voluntaria de vehículos no accesibles. Por lo tanto, de acuerdo con todo lo anterior, se propone incrementar el número de licencias de vehículos accesibles hasta que el 5% de la flota tenga carácter permanente, el servicio se preste con vehículos de 5+1 plazas, y se asegure de manera efectiva y continua la atención a través de tecnologías digitales. Para ello, las nuevas licencias deben estar adscritas permanentemente a una emisora o sistema tecnológico alternativo que centralice las demandas, priorice las solicitudes de personas con discapacidad y optimice la asignación de taxis a los usuarios con el criterio de más cercano, lo que minimizará el tiempo de espera de la persona solicitante del servicio de taxi adaptado.

Para calcular cuántas nuevas licencias hay que emitir para que representen el 5 % del total, se plantea la ecuación en la que el número actual de licencias accesibles permanentes con adscripción a emisora o sistema tecnológico alternativo ($A_0 = 16$) más las nuevas licencias (L) sea igual al 5 % del total actual ($L_0 = 1.446$) más las nuevas. La función objetivo es la siguiente:

$$\frac{(A_0 + L)}{(L_0 + L)} \geq 0,05 \rightarrow (16 + L) = 0,05 (1.446 + L) \rightarrow L = 59,26$$

En consecuencia, para garantizar el cumplimiento del 5%, el número de licencias se redondea al alza a 60, porque 59 representaría un valor de 4,98%. Autorizando 60 licencias adicionales se cumple el objetivo de que el 5% (exactamente el 5,05%) de la flota de taxi de Málaga sea accesible, permanente y adscrita a emisora o sistema tecnológico aprobado por el Ayuntamiento.

El total de licencias resultante sería $1.446 + 60 = 1.506$, de las cuales $16 + 60 = 76$ serían permanentes y adscritas a emisora o sistema alternativo. Con la ampliación propuesta, Málaga alcanzaría 148 taxis adaptados, el 9,83 % de la flota total, lo que va a permitir atender convenientemente las necesidades de la población que se desplaza en silla de ruedas. Este hito reforzaría la imagen de la ciudad como referente nacional en inclusión y accesibilidad universal, al garantizar una oferta suficiente de transporte público adaptado para dar respuesta a los requerimientos de las personas con movilidad reducida. Además, el incremento del número de licencias también contribuiría a mejorar el servicio a la población en general, al aumentar la disponibilidad de taxis y, en consecuencia, reducir el tiempo de espera.

Con los datos disponibles que se han comentado anteriormente sobre la evolución de la oferta y la demanda de la ciudad, se considera que este incremento del 4,15% del total de la flota de taxis podría ser asumido por el sector con la suficiente rentabilidad en la explotación del servicio. Además, la mejora del servicio al colectivo PMR puede generar un incremento de la demanda de este segmento y, al mismo tiempo, disuadir la entrada en este mercado de otros operadores de servicios discrecionales de transporte en vehículos turismo.

Adicionalmente, se entiende que estas nuevas licencias no afectarán negativamente a la congestión del actual sistema de movilidad motorizada, capaz de absorber más de un millón de viajes diarios en coche. De igual modo, el incremento del número de taxis podría influir positivamente en el nivel de cobertura de movilidad de la población mediante servicios de transporte público, así como en la intermodalidad, la reducción del uso del vehículo privado y la disminución de la contaminación ambiental.

Por último, se considera necesario implementar un sistema de seguimiento, control y evaluación que permita valorar, a partir del quinto año de aplicación, el impacto efectivo de la medida adoptada. Este mecanismo facilitará la toma de decisiones fundamentadas respecto a la necesidad de introducir posibles ajustes, asegurando así el cumplimiento de los objetivos establecidos y la mejora continua en la prestación del servicio de taxi en la ciudad.

12.3. Otras recomendaciones y propuestas de mejora

Tras el diagnóstico detallado de la situación actual del sector del taxi en el contexto de la ciudad de Málaga y la conclusión principal ya expuesta, a continuación, se presenta un conjunto de propuestas para mejorar la prestación del servicio, la accesibilidad, la rentabilidad económica y la regulación efectiva del sector del taxi.

Creación de un área de prestación conjunta

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, en su artículo 18, establece la posibilidad de crear áreas territoriales de prestación conjunta (APC): "En ellas los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación de cualquier servicio urbano o interurbano que se realice íntegramente en su ámbito, incluso si excede o se inicia fuera del término del municipio en que esté residenciado el vehículo."

La creación de un APC, como ya existe en Madrid, Barcelona, Valencia o Gran Canaria, y se estudia en otros municipios como Murcia, es una estrategia orientada a incrementar el uso más eficiente de la flota. Su implementación podría contribuir a flexibilizar la oferta, optimizar la asignación y distribución de los vehículos en función de los patrones reales de demanda, y mejorar la movilidad y la calidad del servicio en toda la zona metropolitana.

Las características de este tipo de áreas permiten acotar su funcionamiento a los días, temporadas, tramos horarios e incluso tipos de servicios que se acuerden entre las

administraciones competentes y el sector. Esto permitiría mejorar el servicio en momentos coyunturales de alta demanda originada por eventos, festividades u ocasiones especiales, sin necesidad de recurrir a la exención del descanso obligatorio. Igualmente, posibilita la mejora de la atención al colectivo PMR al aumentar la flota de vehículos accesibles.

Implementación de una plataforma para el conocimiento integral del sector

Se considera fundamental para mejorar el conocimiento y la gestión del sector la creación de una plataforma digital que integre, en una misma solución, las necesidades de los viajeros, los profesionales y la administración. Para la ciudadanía, la aplicación móvil mostraría sobre un mapa los taxis disponibles en tiempo real, estimaría el tiempo de espera en cada parada y permitiría reservar un vehículo al momento o con antelación. El usuario podría incluso conocer de antemano el precio máximo del trayecto teniendo en cuenta la tarifa de ese momento y el tiempo estimado del desplazamiento, podría seleccionar el tipo de vehículos y, tras el viaje, valoraría el servicio, al tiempo que recibe el justificante digital del ticket.

El conductor accedería a una versión profesional con un algoritmo de asignación que distribuiría los servicios según proximidad y tiempo de espera acumulado, reduciendo kilómetros en vacío y mejorando la rentabilidad. Tendría, además, un "mapa de calor" predictivo que combinaría datos históricos, eventos y meteorología para señalar dónde habrá demanda en la próxima hora, así como un canal directo de alertas municipales sobre cortes de vía, accidentes, obras, regulación del tráfico, normativa y excepciones de descanso.

Todos los datos generados alimentarían un panel de inteligencia de gestión o cuadro de mando al que solo el consistorio tendría acceso. En él se visualizarían, distrito a distrito, un amplio catálogo de indicadores como la distribución de los vehículos, los servicios solicitados, los tiempos medios de espera, la cobertura PMR, los trayectos, o los incrementos puntuales en la demanda, entre otros. Este panel proporcionará información fundamental para la toma de decisiones que afecten a la regulación del sector, licencias, turnos o tarifas. Una API abierta permitiría que investigadores y emprendedores reutilicen la información de forma anonimizada.

Susceptible de financiación con fondos europeos y gobernada con transparencia por un comité tripartito (Ayuntamiento, asociaciones del sector y operador tecnológico), podría desplegarse en fases hasta convertir la experiencia de pedir un taxi en Málaga en un proceso más rápido y accesible, al tiempo que impulsa una gestión más eficiente y transparente de este servicio de interés público.

Mejora de la red de paradas

Es necesario abordar la problemática del espacio disponible en las paradas de taxi, así como las ocupaciones indebidas y las demoras en la rotación de vehículos. Para ello, se recomienda tanto la ampliación de las paradas en aquellos puntos de mayor demanda, como la instalación de señalización más elevada y coherente con la marca

municipal, de manera que usuarios y conductores identifiquen con claridad los espacios reservados a taxis, así como para que la inspección municipal disponga de mayor facilidad para supervisar y sancionar usos irregulares. Esta actuación responde a las demandas del sector, que ha señalado la congestión y la ocupación de paradas, por VTC u otros vehículos, entre sus principales dificultades en la operativa diaria. Asimismo, al mejorar la visibilidad, se agiliza la localización de la parada por parte del usuario, lo cual disminuye el tiempo de espera y refuerza la percepción de un servicio regulado y accesible.

Para maximizar el impacto y adaptarse a la evolución de la demanda, la intervención debe planificarse a partir de un análisis de flujos e incidencias, coordinándose con emisoras y plataformas para actualizar en tiempo real la información sobre la ubicación de las paradas y orientar a usuarios y conductores. Es igualmente importante establecer un calendario de mantenimiento y revisión periódica de la señalización, reparando o recolocando postes deteriorados y evaluando anualmente posibles reubicaciones por cambios en la movilidad urbana.

Precontratación y precios cerrados

La Ordenanza Municipal del Servicio de Taxi recoge, en su artículo 57, la posibilidad de concertación previa del servicio. En la práctica, las concertaciones realizadas a través de la emisora solo pueden hacerse con 15 minutos de antelación, lo que genera el riesgo de indisponibilidad de vehículo. Por ello, es recomendable ampliar el plazo de precontratación hasta un máximo de 24 horas de antelación, habilitando un sistema que permita la asignación del servicio y su confirmación telemática tanto al conductor como al cliente.

Por otra parte, los usuarios prefieren mayoritariamente un sistema de precios cerrados frente a la opción del taxímetro (70% en residentes y visitantes frecuentes, y 58,16% en PMR). El artículo 58.7 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo, según la Resolución de 5 de febrero de 2024, establece que “cuando los servicios se contraten previamente por el usuario, las tarifas tendrán el carácter de máximas, a fin de permitir que los servicios se puedan realizar a precio cerrado y que los usuarios conozcan con carácter anticipado el coste máximo de trayecto que van a realizar”. Dicho precio no podrá superar el estimado según las tarifas vigentes, incluidos los suplementos. Además, debe entregarse copia al usuario antes del servicio, manteniendo el taxímetro encendido y visualizando la tarifa en el módulo luminoso exterior. En consecuencia, se propone posibilitar al servicio de taxis el establecimiento de precios cerrados para trayectos habituales (aeropuerto, estaciones, zonas de interés, etc.) con un cálculo previo conforme a parámetros oficiales. Para ello, se puede crear un catálogo de precios cerrado, el cual deberá ser publicado en soporte electrónico y/o papel. Para servicios no incluidos entre los trayectos habituales, se recomienda establecer procedimiento ágil de cálculo de precios cerrados: ruta estándar según parámetros municipales, con desglose de componentes y cumplimiento estricto del máximo permitido.

La implantación de un sistema de precio cerrado, en el que el usuario conoce de antemano el importe exacto del trayecto, refuerza la confianza en el servicio porque elimina la incertidumbre asociada al taxímetro (atascos, desvíos o suplementos). Con esta funcionalidad, el taxi iguala la experiencia que ya ofrecen las plataformas VTC, retiene a los pasajeros que prefieren previsibilidad y se vuelve especialmente atractivo para clientes turísticos o corporativos que necesitan justificar gastos con antelación. Además, cada operación queda registrada digitalmente, de modo que la administración puede verificar el cumplimiento tarifario y, al mismo tiempo, disponer de datos agregados (orígenes, destinos, tiempos) para ajustar licencias, zonas de espera o suplementos con una base empírica sólida. En definitiva, el precio cerrado mejora la transparencia para el usuario, la competitividad y eficiencia para el sector y aporta a la ciudad información valiosa para una movilidad más eficiente.

Excepción del descanso obligatorio

El apartado cuarto de la Sección B de la Resolución de 12 de abril de 2023 del Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga, por la que se regula los turnos de prestación de servicios de taxi en el aeropuerto y el descanso obligatorio, establece la posibilidad de aprobar la excepción del descanso obligatorio como medida para adaptar la oferta de taxis a un incremento puntual de la demanda. Por lo tanto, se considera una medida limitada en el tiempo y de carácter excepcional que solo debe de utilizarse en periodos en los que quede fehacientemente acreditada la previsión de un incremento de la demanda considerable. En este sentido, parece necesario condicionar en el futuro su aprobación a la presentación de una solicitud fundamentada en datos estadísticos objetivos. No obstante, los criterios se pueden flexibilizar para los vehículos que sean mayor interés en la estrategia municipal de movilidad, como los vehículos adaptados y los eléctrico de batería o etiqueta cero emisiones.

Fomento de la contratación de conductores

La disponibilidad de taxi se puede incrementar también a través de la ampliación del número de horas de servicio de los actuales vehículos. De lunes a viernes la duración media de la jornada por vehículo es de 12,70 horas, que se reduce a 12,18 horas los sábados y a 10,56 horas los domingos y festivos. Además, los sábados hay un 6,31% de vehículos que, pudiendo operar, no prestan servicio; esa proporción aumenta hasta el 18,60% en domingos y festivos. La ratio es de 1,33 conductores por vehículo.

El Área de Movilidad organiza cada año varias convocatorias de examen para la obtención del certificado municipal de conductor de taxi (p. ej. 8 en 2025). Sin embargo, el sector lamenta la falta de conductores, a pesar del importante número de personas que superan dicha prueba en cada convocatoria (p. ej. 29 de las 33 presentadas a la prueba del 30 de mayo de 2025). Desde las Administraciones se puede incentivar y promover la contratación de conductores para incrementar la disponibilidad de taxis mediante subvenciones o beneficios fiscales, lo que permitiría extender los horarios de operación de cada vehículo, mejorando especialmente la

cobertura nocturna, en días festivos y para el colectivo PMR, sin necesidad de incrementar significativamente el parque de vehículos. Entre esas medidas podrían incluirse las siguientes:

- Impulsar la formación y la creación de una bolsa de empleo mediante convenios con el servicio público de empleo y la atracción de colectivos con baja inserción.
- Promover mejoras de las condiciones laborales a través de la negociación colectiva.
- Fomentar el reconocimiento profesional mediante campañas municipales orientadas a revalorizar la profesión y mejorar su imagen.

La implantación de estas medidas requiere corresponsabilidad entre el sector y la administración, por lo que debe estar sometida a un plan de mejora del servicio (p. ej. reducción de los tiempos de espera, formación continua, conexión a emisora) y a una evaluación anual.

Mayor control del cumplimiento de la regulación por parte de los VTC

La actividad de las empresas de VTC es una de las cuestiones de mayor preocupación del sector del taxi. No en vano, la provincia de Málaga presenta la mayor proporción de VTC por cada taxi, con una ratio estimada de casi 1 a 1, muy superior a la ratio vigente hasta el año 2023 (1/30) y a la actual media nacional. Para propiciar una competencia armoniosa entre el taxi y los VTC se recomienda un mayor control de estos últimos para garantizar el cumplimiento de la legislación vigente, competencia que corresponde al municipio en virtud del artículo 48 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. En especial, en lo que se refiere al artículo 18 ter de la citada Ley 2/2003, respecto a las condiciones de prestación del servicio y captación de viajeros y zonas de especial protección.

Otras mejoras del servicio del taxi adaptado a personas con movilidad reducida

Para responder de forma efectiva a las necesidades detectadas en el colectivo PMR y promover la sostenibilidad económica del servicio, se proponen las siguientes medidas complementarias:

- Permitir la reserva de servicios PMR a través de emisora o sistema tecnológico alternativo con una antelación de 24 horas.
- Subvencionar al taxi por la distancia recorrida desde que acepta el servicio PMR hasta que recoge al cliente (kilómetros "en vacío").

12.4. Alcance del estudio

El estudio tiene un alcance delimitado por la metodología y las fuentes de información empleadas. A continuación, se describen bajo qué supuestos deben interpretarse las conclusiones y se exponen los criterios metodológicos que enmarcan la validez de los

resultados. En primer lugar, aunque las muestras de los distintos colectivos tienen tamaños suficientes, el muestreo no aleatorio puede introducir sesgos. En segundo lugar, los indicadores de la actividad del sector se han elaborado exclusivamente a partir de la información procedente de las encuestas, ya que no se han obtenido datos de los servicios registrados en la emisora u otro sistema tecnológico. Finalmente, el número de las VTC que operan en Málaga se ha estimado a partir de diversos criterios, dado que su actividad de transporte urbano no requiere ninguna autorización municipal. El estudio ofrece una visión transversal del sector en un momento concreto, pero la evaluación de su evolución, más allá del uso de datos secundarios, requiere un análisis longitudinal en el tiempo.



Bibliografía

BIBLIOGRAFÍA

Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea (AENA) (2024). *Informe anual 2024*. <https://www.aena.es/es/estadisticas/informes-anuales.html>

Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea (AENA) (2025). *Estadística de Tráfico Aéreo*. <https://www.aena.es/es/estadisticas/inicio.html>

Alianza para la Excelencia Turística (EXCELTUR) (2024). *Atlas de contribución municipal del turismo en España. Año 2024. Decálogo para un avance en la gestión de los destinos consolidados*. <https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2025/05/EXCELTUR-Atlas-de-Contribucion-Municipal-del-Turismo-en-Espana-2025-290525.pdf>

Área de Movilidad Ayuntamiento de Málaga (2011). *Plan Especial de Movilidad urbana Sostenible de Málaga*. https://www.malaga.eu/recursos/movilidad/trafico/PMMS%20MAYO%202015/05_Titulo%20II_Cap%20II_Jerarquización%20viaria.pdf

Área de Movilidad Ayuntamiento de Málaga (2025). *Indicadores de movilidad en la ciudad de Málaga (2024). Tecnología Big Data*. <https://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/.content/galerias/Documentos-del-site/Indicadores-Movilidad-2024-Malaga-Big-Data-10-04-25.pdf>

Área Metropolitana de Barcelona (AMB) (2025). *Municipios metropolitanos*. <https://www.amb.cat/s/es/web/area-metropolitana/municipis-metropolitans.html>

Asociación Española de Normalización (UNE) (2014). *UNE 26494:2014 Vehículos de carretera. Vehículos para el transporte de personas con movilidad reducida. Capacidad igual o menor a nueve plazas, incluido el conductor*. UNE. <https://www.une.org/encuentra-tu-norma/comites-tecnicos-de-normalizacion/comite?c=CTN+26/SC+4>

Ayuntamiento de Madrid (2025). *Taxi. Área de Prestación Conjunta de Madrid*. <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Moncloa-Aravaca/Taxi/?vgnnextfmt=default&vgnnextoid=4813dc0bffa41110VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=e9a3ca5d5fb96010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD&idCapitulo=7581613>

Ayuntamiento de Málaga (2018, mayo). *Análisis del sector del taxi en la ciudad de Málaga (año 2018)*. Área de Movilidad, Oficina Municipal del Taxi. <https://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/.content/galerias/taxi/lInforme-situacion-taxi-Malaga-2018.pdf>

Ayuntamiento de Málaga (2024). *Ordenanza Municipal del Servicio de Taxi*. Área de Movilidad, Oficina Municipal del Taxi. <https://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/.content/galerias/taxi/Ordenanza-Municipal-del-Servicio-de-TAXI.pdf>

Ayuntamiento de Málaga (2025). *Callejero*. <https://sig.malaga.eu/territorio/callejero/?qplayers=carril-bici&gp=o>

Ayuntamiento de Málaga (2025). *Centros comerciales*. <https://visita.malaga.eu/es/que-ver-y-hacer/compras/centros-comerciales>

Ayuntamiento de Málaga (s.f.). *Ordenanza Fiscal nº 14: Tasa por la prestación de servicios en materia de auto-taxi*. Área de Movilidad. <https://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/.content/galerias/taxi/Ordenanza-14.-Tasa-por-la-prestacion-de-servicios-en-materia-de-auto-taxi.pdf>

Ayuntamiento de Málaga (2025). *Residencias de ancianos*. <https://datosabiertos.malaga.eu/dataset/residencias-ancianos>

Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga (2025). *Estadísticas. Viviendas Visadas*. <https://coamalaga.es/estadisticas/>

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2023). *Informe anual del sector ferroviario (2023)*. <https://www.cnmc.es/sites/default/files/5441138.pdf>

Consejería de Fomento y Vivienda (2014). *Orden de 23 de julio de 2014, por la que se regula el procedimiento de autorización del aumento de capacidad de las autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en vehículos auto-taxi*. Junta de Andalucía.

Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad (2025). *Mapa de Servicios Sociales*. <https://ws058.juntadeandalucia.es/mss/centros.jsp#>

Consejo Andaluz de Colegios de Médicos CACM (2024). *Datos estadísticos población médica en Andalucía, 2023*. https://cacm.es/wp-content/uploads/2024/04/30-4-2024_INFORME-DATOS-DEMOGRAFICOS-CACM-2023-PROVINCIAS-Y-CONCLUSIONES.pdf

CSIC (2022). *Estadísticas sobre residencias. Distribución de centros y plazas residenciales por provincias. Datos de septiembre de 2022*. <http://envejecimiento.csic.es/documentos/documentos/enred-estadisticasresidencias2022.pdf>

Diputación Provincial de Málaga (2024). *Observatorio Turístico Costa del Sol – Málaga 2024*. <https://www.costadelsolmalaga.org/5773/informes>

El Español – Málaga (2023, agosto 26). *Los grandes números con los que termina la Feria de Málaga*. https://www.elespanol.com/malaga/malaga-ciudad/20240826/grandes-numeros-termina-feria-malaga/880912026_0.html

Empresa Malagueña de Transportes (EMT) (2025). *Plano de líneas*. <https://www.emtmalaga.es/es/plano-de-lineas>

Fundación CIEDES (2024). *Boletín de coyuntura: Málaga. Economía, territorio y sociedad*. https://ciedes.es/wp-content/uploads/2025/01/EconomiaSociedad_boletin_2024diciembre_v1.pdf

Fundación CIEDES (2025). *Observatorio de Datos*. <https://ciedes.es/observatorio-de-datos/>

Generalitat Valenciana (2025). *Áreas de prestación conjunta de la Comunitat Valenciana*. Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio.

<https://mediambient.gva.es/es/web/transportes/arees-de-prestacio-conjunta-de-la-comunitat-valenciana>

GESTRISAM (2025). Estadísticas demográficas 2024. <https://gestrisam.malaga.eu/export/sites/gestrisam/.galleries/Poblacion-2024/ESTADISTICAS-DEMOGRAFICAS-2024.pdf>

Girón Sellés, C. (2024). Estudio propuestas tarifas sector del taxi de la ciudad de Málaga 2025. Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi.

Gobierno de España. (2007, 4 de diciembre). Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. Boletín Oficial del Estado, núm. 290, pp. 49948-49975. [https://www.boe.es/boe/dias/2007/12/04/pdfs/A49948-49975.pdf:contentReference\[oaicite:7\]{index=7}](https://www.boe.es/boe/dias/2007/12/04/pdfs/A49948-49975.pdf:contentReference[oaicite:7]{index=7})

IMSERSO (2022). Censo de Centros Residenciales de Servicios Sociales en España. <https://imserso.es/el-imserso/documentacion/estadisticas/censo-de-centros-residenciales-en-espana>

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2023). Centros de servicios sociales por sector y tipo de centro. <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/badea/>

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025). Distribución espacial de la población en Andalucía. <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/dega/distribucion-espacial-de-la-poblacion-en-andalucia/visor>

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025). LineaV2. <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/lineav2/web/>

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (2025). Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA). https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/badea/informe/anual?CodOper=b3_151&idNode=23204

Instituto Geográfico Nacional (2025). Sistema de Información Geográfica Nacional SIGNA. <https://signa.ign.es/signa/>

Instituto Nacional de Estadística (INE) (2019). Turismos de servicio público por comunidades, ciudades autónomas y provincias, ámbito territorial y disponibilidad de taxímetro (a 31 de julio de cada año). INEbase. https://www.ine.es/dyngs/INEbase/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176959&menu=resultados&idp=1254735576820

Instituto Nacional de Estadística (INE) (2020). Población de 6 y más años con discapacidad según tipo de discapacidad por sexo y edad. Encuesta de discapacidad, autonomía personal y situaciones de dependencia, 2020. <https://www.ine.es/jaxi/Tabla.htm?tpx=51615&L=0>

Instituto Nacional de Estadística (2023). Población con discapacidad según tipo de discapacidad por sexo y edad. Encuesta de discapacidad, autonomía personal y situaciones de dependencia, 2023. <https://www.ine.es/jaxi/Tabla.htm?tpx=66848&L=0>

Instituto Nacional de Estadística (2025). Directorio Central de Empresas (DIRCE). https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736160707&menu=ultiDatos&idp=1254735576550

Instituto Nacional de Estadística (INE) (2025). Cifras oficiales de población de los municipios españoles en aplicación de la Ley de Bases del Régimen Local (Art. 17). INEbase. <https://www.ine.es/dynt3/inebase/es/index.htm?padre=9041>

Instituto Nacional de Estadística (INE) (2025). Cifras oficiales de población de los municipios españoles en aplicación de la Ley de Bases del Régimen Local (Art. 17). Málaga: Población por municipios y sexo. INEbase. https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2882#_tabs-tabla

Instituto Nacional de Estadística (INE) (2025). Encuesta de ocupación hotelera. Establecimientos hoteleros: Viajeros y pernoctaciones por puntos turísticos (Tabla 2078). INEbase. <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2078>

Instituto Nacional de Estadística (INE) (2025). Encuesta de ocupación en apartamentos turísticos: Viajeros y pernoctaciones por puntos turísticos (Tabla 2082). INEbase. <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2082&L=0>

Instituto Nacional de Estadística (INE) (2025). Medición del turismo a partir de la posición de los teléfonos móviles. Estadística experimental. https://www.ine.es/experimental/turismo_moviles/experimental_turismo_moviles.htm

Jefatura del Estado (1987, 31 de julio). Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Boletín Oficial del Estado, (182), 2345-23481. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1987-17803>

Jefatura del Estado (2009, 23 de diciembre). Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Boletín Oficial del Estado, (308), 108507-108578. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2009-20725>

Jefatura del Estado (2013, 5 de julio). Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Boletín Oficial del Estado, (160), 50239-50289. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2013-7320>

Jefatura del Estado (2018, 29 de septiembre). Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Boletín Oficial del Estado, (236), 93730-93737. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-13179>

Jefatura del Estado (2023, 29 de junio). Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla

de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea. Boletín Oficial del Estado, (154), 90565-90788. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2023-15135>

Junta de Andalucía (2021, 21 de febrero). Decreto 84/2021, de 9 de febrero, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Junta de Andalucía (2022, 30 de septiembre). Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, (189), 1-10. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOJA-b-2022-90297>

Junta de Andalucía (2024, 16 de febrero). Decreto núm. 35/2012 de Consejería de Obras Públicas y Vivienda, de 21 febrero. Aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, núm. 34. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2024/34>

Málaga Convention Bureau (2023). Memoria de actividad 2022. <https://transparencia.fycma.com/planes-y-programas/memorias-de-actividad/>

Málaga Convention Bureau (2024). Memoria de actividad 2023. <https://transparencia.fycma.com/planes-y-programas/memorias-de-actividad/>

Málaga Convention Bureau (2025). Memoria de actividad 2024. <https://transparencia.fycma.com/planes-y-programas/memorias-de-actividad/>

Málaga Convention Bureau (2025). FYCMA, Palacio de Ferias y Congresos. <https://visita.malaga.eu/convention-bureau/es/fycma>

Málaga Hoy (2023, agosto 19). En cifras: la Feria de Málaga 2023 crece en público en el Real y en recogida de basura. https://www.malagahoy.es/feria_de_malaga/cifras-Feria-Malaga-2023-crece-publico-Real-basura_0_1822318409.html

MERCAMÁLAGA (2024). Informe cuarto trimestre 2024. <https://sway.cloud.microsoft/UiYm4nXFxx0rRLJ1?ref=Link%20>

Metro de Málaga (2025). Líneas y mapas. <https://metromalaga.es/lineas-y-mapas/>

Ministerio de Fomento (2008, 22 de enero). Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. Boletín Oficial del Estado, (19), 4283-4288. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2008-1094>

Ministerio de Fomento (2015, 21 de noviembre). Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en

materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Boletín Oficial del Estado, (279), 109832-109835. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-12574>

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (2025, 1 de mayo). Transporte de Viajeros. Turismos: Distribución de autorizaciones por provincia y clase. <https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/transporte-terrestre/estadisticas-tt/webpturi.pdf>

Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1990, 8 de octubre). Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Boletín Oficial del Estado, (241), 29406-29473. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1990-24442>

Oficina Municipal del Taxi – Inspección (2025, 6 de febrero). Datos estadísticos al día: jueves, 6 de febrero de 2025. Ayuntamiento de Málaga.

Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea (2006, 27 de diciembre). Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior. Diario Oficial de la Unión Europea, L 376, 36-68. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2006-82665>

Tribunal de Justicia de la Unión Europea (2023, 8 de junio). Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 8 de junio de 2023, asunto C-50/21, Prestige and Limousine, S.L. contra Área Metropolitana de Barcelona (AMB). <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=274412&doclang=ES>

Turismo y Planificación Costa del Sol (2025). Inteligencia Turística – Big Data. <https://www.costadelsolmalaga.org/bigdata/>

Universidad de Málaga (2023, mayo 17). Un estudio analiza el perfil y el impacto económico de los visitantes de la Semana Santa de Málaga 2023. Universidad de Málaga. <https://www.uma.es/sala-de-prensa/noticias/un-estudio-analiza-el-perfil-y-el-impacto-economico-de-los-visitantes-de-la-samena-santa-de-malaga-2023/>

Vamos a estudiar (2025). Buscador de centros educativos de España. https://vamosaestudiar.com/mapa/a_andalucia/malaga/malaga/

Vassallo, J. M. (2024). Análisis de la oferta de servicios de taxi y VTC en diversas ciudades de Europa. Universidad Politécnica de Madrid, TRANSyT – Centro de Investigación del Transporte. Informe para Cabify.