

Resumen ejecutivo: El nuevo servicio privado de rutas turísticas en *tuk-tuk* eléctrico de cuatro plazas, operado en Gijón por **Visitas Guiadas Gijón** (titular: Omar Moro Teja), plantea importantes dudas de legalidad. Tras analizar la normativa vigente en tres ámbitos –viajes combinados (Ley 4/2022), ley *Ómnibus* (Ley 25/2009) y reglamentación de agencias de viajes de Asturias– se concluye que este servicio, promocionado como “*experiencia turística sostenible*” coincidiendo con la llegada de cruceristas[1][2], podría estar operando al margen de la ley. En esencia, el *tuk-tuk* se presenta como **servicio turístico guiado**, pero en la práctica combina el **transporte de pasajeros en vía pública** con prestaciones turísticas (guía-acompañante), sin contar con las habilitaciones exigibles. No se considera un simple medio de transporte urbano ni un taxi al uso –tal y como afirma el operador[3]– pero tampoco encaja plenamente en la definición de servicio turístico autorizado. Este informe técnico-jurídico concluye que la actividad debería someterse a control administrativo: **debe clarificarse su naturaleza jurídica (transporte público urbano vs. servicio turístico)**, verificar si requiere inscripción como **agencia de viajes** (u otra figura habilitante) y si cumple con las obligaciones legales en materia de **publicidad, contratación, seguros, personal habilitado** y competencia leal. Se advierte al Ayuntamiento de Gijón que la inacción ante este “vacío legal” podría generar responsabilidad por **omisión de control**, máxime si se produjeran perjuicios a terceros. Se proponen recomendaciones concretas para **regularizar o cesar** el servicio –según proceda– mediante una hoja de ruta que incluye diálogo con el operador, desarrollo de normativa local específica y, en última instancia, sanciones o clausura si persiste la situación de ilegalidad.

Naturaleza del servicio: ¿Transporte urbano, servicio turístico o ambos?

El servicio analizado consiste en rutas turísticas panorámicas por Gijón en un vehículo eléctrico tipo *tuk-tuk* de hasta 4 plazas (más conductor/guía). Se ofrece al público (especialmente turistas de crucero) como una **forma rápida, personalizada y sostenible** de conocer la ciudad[1]. El operador recalca su carácter turístico y de ocio, “**no funciona en ningún caso como un taxi ni como medio de transporte urbano**”, presentándose como *experiencia guiada* de tipo cultural o temático[3]. En la práctica, sin embargo, el *tuk-tuk* realiza un **transporte efectivo de pasajeros por vías urbanas** –con inicio y fin en puntos céntricos de la ciudad– combinado con explicaciones turísticas durante el trayecto. Esto genera ambigüedad sobre su naturaleza jurídica: ¿estamos ante un **servicio de transporte público urbano** disfrazado, o ante una **actividad turística guiada**?

– **Transporte público urbano:** Si se considera un servicio de transporte de pasajeros (análogamente a taxis, autobuses o VTC), estaría sujeto a la legislación de transportes terrestres. La **Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)** y normas concordantes exigen autorización administrativa previa para cualquier transporte de viajeros por cuenta ajena mediante vehículos a motor[4]. Realizar

transporte de viajeros sin contar con dicha autorización se tipifica como **infracción muy grave**, sancionable con multas de hasta 6.000 € (18.000 € en caso de reincidencia)[5]. Incluso los **usuarios** que contraten servicios no autorizados pueden ser multados (401 € a 600 €) y se prevén sanciones (801 € a 1.000 €) para quienes publiciten estos transportes clandestinos[6]. En Gijón, el transporte urbano discrecional de pasajeros está muy reglado: los **taxis** requieren licencia municipal y los **VTC** (vehículos de alquiler con conductor) autorización administrativa y cumplimiento de condiciones técnicas estrictas. Un *tuk-tuk* con pasajeros de pago, aunque opere con ruta fija turística y no responda a traslados “a la demanda”, **entra materialmente dentro del concepto de transporte público** de viajeros. La ausencia de una licencia de taxi, VTC u otra autorización específica situaría la actividad fuera de la legalidad en este ámbito. En suma, si predomina su función de traslado de personas por la vía pública, **incumpliría la normativa de transporte urbano**, incurriendo el operador en transporte de viajeros **sin autorización**, con las consecuencias sancionadoras señaladas.

– **Servicio turístico guiado:** Por otra parte, el operador se presenta como **guía turístico habilitado** que ofrece recorridos culturales en vehículo propio. La actividad de **guía de turismo** está regulada por el Principado de Asturias (Decreto 59/2007) y requiere habilitación oficial para ejercer profesionalmente. Omar Moro Teja, titular de *Visitas Guiadas Gijón*, figura en medios como “guía turístico” local[7], indicando que probablemente cuenta con la acreditación pertinente. Además, su catálogo de servicios incluye **visitas guiadas a pie, free tours, rutas gastronómicas, tours temáticos dramatizados**, etc., actividades típicamente encuadradas en el sector turístico y no en el transporte. El *tuk-tuk* sería así un **complemento innovador** para realizar visitas panorámicas, pero concebido –según el promotor– como una **actividad turística de ocio**, no como transporte urbano general. El vehículo es 100% eléctrico y de velocidad limitada, planteado para circular por zonas turísticas, con paradas en puntos de interés y narración histórica durante el trayecto. En este enfoque, el valor principal para el cliente es la **experiencia turística (información cultural, comodidad, exclusividad)** y no simplemente el desplazamiento del punto A al B. Cabe mencionar que la propia publicidad municipal ha destacado la llegada del primer *tuk-tuk* eléctrico en clave de turismo sostenible e innovación turística[8][9]. De considerarse estrictamente un **servicio turístico**, la competencia normativa corresponde a la **legislación turística** (comunitaria, estatal y autonómica) y a consumo, más que a la normativa de transportes.

– **Análisis combinado:** En la realidad, el servicio es **híbrido**. Presta un transporte real (desplazamiento por la ciudad) pero **con finalidad turística y recreativa**, y con un componente de guía-acompañamiento. No se asemeja a un taxi (no atiende peticiones de movilidad urbana ordinaria, ni permite elegir destino libremente al usuario) ni a un autobús urbano (no cubre rutas regulares ni integra la red pública), sino más bien a los **“trenecitos” o autobuses turísticos** que operan en algunas ciudades. Estos últimos suelen funcionar bajo autorizaciones específicas municipales o convenios, al ser considerados **servicios turísticos de interés**

público. Gijón carece por ahora de normativa específica para *tuk-tuks*, lo que origina un **vacío legal** reconocido por todos los actores[10][11]. En ausencia de regulación ad hoc, las autoridades deben encuadrar provisionalmente el *tuk-tuk* en la categoría existente que mejor corresponda. Si prevalece la interpretación de que es **transporte público**, **la exigencia de licencia es ineludible y la actividad actual sería ilegal por carecer de ella**. Si se entiende primariamente como **servicio turístico organizado**, entonces procede examinar si cumple la normativa turística (inscripción en el Registro de Empresas Turísticas, seguros, protección al consumidor, etc.). Es posible y razonable concluir que **es un servicio turístico** (*visita guiada panorámica*) **que utiliza un vehículo a motor**, lo cual implica que **debe cumplir simultáneamente** con la normativa turística sectorial **y** con las normas de tráfico/movilidad que le sean aplicables (p.ej., respetar zonas de circulación permitida, normas de seguridad vial, etc.). En todo caso, actualmente no existe ordenanza municipal que delimite por dónde pueden circular o estacionar estos *tuk-tuks*, ni cupos o licencias específicas[12]. Esta situación de alegaldad es potencialmente conflictiva: ya se ha visto en otras ciudades que la proliferación de vehículos turísticos sin control genera *“problemas de movilidad y convivencia”, invadiendo zonas peatonales o aparcamientos no habilitados, saturando el espacio público, causando molestias (ruido) o compitiendo deslealmente con sectores regulados como el taxi*[11]. Gijón, por tanto, debe **anticiparse** y determinar el régimen jurídico adecuado para este servicio, evitando lagunas que puedan ser aprovechadas en detrimento del interés general.

Aplicación de la Ley de Viajes Combinados y Servicios de Viaje Vinculados (Ley 4/2022)

La Ley 4/2022, de 25 de febrero, transpone la normativa europea sobre **viajes combinados** (Directiva (UE) 2015/2302) y refuerza la protección del viajero. Un **viaje combinado** se define, básicamente, como la combinación previa de, al menos, dos tipos de servicios de viaje (transporte, alojamiento, servicios turísticos no accesorios, alquiler de vehículos, etc.) para el mismo viaje o vacación, ofrecidos o facturados conjuntamente, con una duración superior a 24 horas o que incluya al menos una noche de estancia[13][14]. Si la combinación dura menos de 24 horas y **no incluye pernoctación**, **no** se considera viaje combinado a los efectos legales, salvo que se añada alojamiento[14]. En consecuencia, **las excursiones de un día quedan excluidas** del régimen estricto de esta Ley 4/2022. En paralelo, la figura de los **“servicios de viaje vinculados”** cubre ciertos supuestos de contratación de servicios de viaje separados con cierta vinculación (p.ej., cuando un empresario intermedia la compra sucesiva de otro servicio turístico dentro de un plazo), pero igualmente suele excluir viajes de menos de 24 horas sin hospedaje (son figuras pensadas para paquetes vacacionales más complejos).

En el caso del *tuk-tuk* de Gijón, **cada ruta turística dura aproximadamente 1 a 1,5 horas**, claramente por debajo del umbral de 24h, y **no incluye alojamiento** ni otro

servicio de larga duración. Por tanto, **no estaríamos ante un “viaje combinado” en el sentido de la Ley 4/2022**, sino ante un servicio turístico aislado (una visita guiada local). Esta conclusión se refuerza al comprobar que la propia definición legal de *viaje combinado* exige esa duración mínima o pernocta para activarse[14]. Aunque en la ruta en *tuk-tuk* confluyen dos prestaciones diferenciadas –transporte y guía turístico–, la Ley 4/2022 no los contempla como *viaje combinado* por tratarse de una actividad de un día (de hecho, la legislación permite expresamente que **las agencias de viajes organicen “excursiones de un día” sin pernocta** fuera del régimen de viaje combinado tradicional[15]). En resumen, **la normativa de viajes combinados no resulta directamente aplicable** a este servicio concreto, al no cumplir los criterios de duración.

No obstante, es importante señalar que, aunque la Ley 4/2022 no obligue aquí a las garantías reforzadas de los viajes combinados (como fondo de insolvencia, información precontractual específica, etc.), **sí podrían aplicarse otras obligaciones de consumo**. El artículo 151 del Real Decreto Legislativo 1/2007 (texto refundido de la Ley General de Defensa de Consumidores y Usuarios, modificado por Ley 4/2022) mantiene la exigencia de que **organizadores y minoristas de viajes combinados sean agencias de viajes** habilitadas[16][17]. Y aunque nuestro *tuk-tuk* no entre estrictamente en esa categoría, conviene revisar si por la vía del **derecho autonómico turístico** no se le equipara a una “excursión” cuya organización esté reservada también a agencias (lo cual trataremos en el apartado siguiente). En cualquier caso, bajo la Ley 4/2022 **no se aprecia un incumplimiento específico**, puesto que el prestador no está ofertando *paquetes turísticos completos* (ni, por ejemplo, combinando su ruta con un hotel o con un transporte interurbano). Ahora bien, debe vigilarse que no utilice términos como “viaje combinado” o similares en publicidad, pues dicha denominación está **legalmente reservada** a quienes operan conforme a esta normativa especializada[18].

En conclusión, **el servicio de *tuk-tuk* turístico en Gijón no contraviene per se la Ley 4/2022** de viajes combinados, dado que su producto (ruta urbana de corta duración) queda fuera del ámbito de dicha ley. Sin embargo, si en el futuro la empresa decidiese ofrecer paquetes más amplios (p. ej. “visita en tuk-tuk + comida + espectáculo” en un mismo precio, o excursiones de día completo con múltiples servicios), entonces **sí podría encuadrarse como viaje combinado o servicio vinculado**, obligando a cumplir las exigencias de información, garantías y responsabilidad solidaria establecidas en la Ley 4/2022. Por ahora, ese no parece ser el caso.

Examen de la **Ley Ómnibus (Ley 25/2009)** y libre acceso a la actividad de servicios

La denominada “**Ley Ómnibus**” (**Ley 25/2009, de 22 de diciembre**) supuso una modificación transversal de numerosas leyes sectoriales para adaptarlas a la Directiva de Servicios 2006/123/CE, promoviendo la **liberalización de actividades**

de servicios y eliminando requisitos discriminatorios o desproporcionados[19]. En el ámbito turístico y de transporte, esta ley impulsó cambios significativos: por ejemplo, sustituyó en muchas CCAA el régimen de autorización previa de agencias de viajes por el de **declaración responsable**, eliminó la exigencia de objeto social exclusivo para empresas turísticas, simplificó trámites y suprimió ciertas restricciones de competencia.

Ahora bien, es crucial entender que la Directiva de Servicios **excluye de su ámbito los servicios de transporte** (art. 2.2.d) por estar regulados por normativa sectorial europea específica. Por tanto, las actividades de transporte (incluyendo transporte urbano de pasajeros, taxis, etc.) **no se benefician directamente de la liberalización de la Ley Ómnibus**. Esto significa que exigir licencias o limitar el número de vehículos en transporte público **sí sigue siendo legal y conforme al Derecho de la UE**, al no aplicarse la Directiva 2006/123 a dicho sector. En cambio, **los servicios puramente turísticos** (p.ej., guías, operadores turísticos, actividades de ocio) sí entran en el ámbito liberalizador: la administración no puede imponer barreras injustificadas a su ejercicio. En resumen, la *Ley Ómnibus* nos obliga a distinguir: **si el tuk-tuk es transporte, no hay liberalización aplicable** (rige la LOTT con su régimen estricto); si es un servicio turístico, **sí se impone un criterio procompetitivo** y de mínima intervención administrativa.

En Asturias, la Ley Ómnibus motivó la reforma de la Ley de Turismo 7/2001 y la aprobación del nuevo Reglamento de empresas de intermediación turística (Decreto 191/2019). Así, desde 2010 aprox. **ya no se exige licencia/título habilitante previo para abrir una agencia de viajes**, sino que basta con presentar una **declaración responsable** acreditando el cumplimiento de requisitos (seguro, fianza, etc.)[20][21]. Este cambio, coherente con la Ley 25/2009, facilita que emprendedores como el aquí analizado puedan iniciar actividades turísticas sin dilaciones, siempre que cumplan con las obligaciones básicas. **Visitas Guiadas Gijón**, sin embargo, según la información disponible **no consta inscrita** como agencia de viajes ni ha presentado (que sepamos) la declaración responsable exigida en el Registro de Turismo del Principado. De haberlo hecho, dispondría de un código de identificación turístico (AV-...-AS) y debería exhibirlo en su publicidad y contratos, cosa que no ocurre. La Ley Ómnibus no exime de esta obligación de inscripción: al contrario, **simplifica el procedimiento** pero mantiene la necesidad de que las empresas de intermediación (agencias) se inscriban y sujeten a control a posteriori[20][21]. El espíritu de la Ley 25/2009 es **eliminar trabas injustificadas**, no permitir la actividad clandestina. Por tanto, **operar un servicio turístico sin la declaración responsable ni inscripción preceptiva contraviene la normativa de acceso al mercado de servicios**, constituyendo además una situación de **competencia desleal** frente a quienes sí cumplen.

Otro aspecto de la Ley Ómnibus es la búsqueda de **proporcionalidad en la regulación local**. Cualquier ordenanza municipal que se dicte para regular los *tuk-tuks* deberá respetar los principios de no discriminación, necesidad y

proporcionalidad (Ley 17/2009, art. 5). Es decir, el Ayuntamiento podría establecer normas sobre itinerarios, estacionamiento, número máximo de vehículos, etc., **solo si hay razones imperiosas de interés general** (seguridad vial, orden público, protección del patrimonio, etc.) y de modo proporcionado. Izquierda Unida ha instado a tal regulación específica[22], argumentando la necesidad de prevenir problemas antes de que proliferen el servicio. Cualquier medida (por ejemplo, prohibición total de *tuk-tuks* en Gijón) tendría que justificarse muy sólidamente para no vulnerar la libertad de empresa. En este sentido, la *Ley Ómnibus* actúa como telón de fondo: **no impide que se exijan licencias de transporte o cumplimiento de reglamentos turísticos**, pero sí exige que las nuevas regulaciones municipales no sean arbitrarias ni protectoristas. Regular **no es prohibir sin motivo**, sino establecer un marco claro donde actualmente hay un vacío.

En conclusión, **el modelo de negocio del tuk-tuk debe someterse a las normas de acceso a la actividad de servicios**, lo que implica que su titular debió realizar las comunicaciones y inscripciones administrativas correspondientes (en Turismo, y eventualmente en Transportes). Ampararse en la *Ley Ómnibus* para eludir todo control sería un entendimiento erróneo de la misma. De hecho, operar al margen de las obligaciones sectoriales supone incurrir en lo que la Ley de Turismo asturiana califica de **actividad turística clandestina**, algo contra lo que expresamente se pretende luchar en pro de la calidad y la competencia leal[23]. La liberalización no significa desregulación absoluta, y en este caso concreto parece haberse traspasado la delgada línea entre facilitar nuevas iniciativas y tolerar un funcionamiento sin garantías legales.

Obligaciones según el **Reglamento de Agencias de Viaje del Principado de Asturias** (Decreto 191/2019 y normativa autonómica)

Independientemente de la Ley 4/2022 de viajes combinados, la legislación autonómica turística de Asturias define qué actividades requieren ser desempeñadas por **agencias de viajes** u otras empresas turísticas registradas. La Ley de Turismo de Asturias 7/2001 (Título IV) y su desarrollo reglamentario establecen que las **empresas de intermediación turística** son aquellas dedicadas profesionalmente a la **mediación u organización de servicios turísticos**, pudiendo usar medios propios[24]. Dentro de ellas, la **modalidad típica es la agencia de viajes**, que tiene reservada **en exclusiva** la facultad de **organizar y comercializar viajes combinados**[18][25]. Asimismo –y muy relevante para nuestro caso–, se dispone que las agencias pueden organizar y vender **“excursiones de un día”** (combinación de dos o más servicios turísticos sin pernocta, por un precio global)[15]. Es decir, aunque a efectos de la Ley estatal esas excursiones no sean *viajes combinados*, el reglamento autonómico **las equipara en cuanto a exigencia de agencia de viajes**. De hecho, el art. 4.2 del anterior Decreto 60/2007 (de redacción prácticamente reproducida en el vigente Decreto 191/2019) deja claro que las actividades listadas

(mediación, viajes combinados **y excursiones de un día**) **se reservan exclusivamente a las agencias de viajes, salvo** en lo referente a la contratación directa por empresas turísticas de sus propios servicios[26]. Esta salvedad significa que un transportista, hotelero u otro prestador puede vender **directamente su servicio aislado** al público, pero **no puede vender paquetes o combinaciones** que involucren servicios de terceros sin ser agencia.

Aplicando lo anterior, debemos preguntarnos: la empresa de *tuk-tuk*, ¿está **organizando servicios turísticos combinados** que debieran ser ofertados por una agencia de viajes? A primera vista, **sí**. El *tour* en *tuk-tuk* incluye al menos **dos prestaciones diferenciadas**: el transporte en vehículo y la actuación de guía turístico (servicio de información/acompañamiento). Adicionalmente, la misma empresa ofrece otros productos más claramente compuestos, como el **“Tour gastronómico de quesos y sidra por Gijón”**, donde el guía lleva a los clientes a varios establecimientos (sidrería, restaurante, heladería) con degustaciones incluidas en el precio[27][28]. En este caso, el paquete integra: transporte o desplazamiento a pie, acompañamiento interpretativo, y servicios de restauración de terceros (catas de sidra, quesos, etc.). Es, en toda regla, una **excursión turística organizada**. Según la normativa asturiana, la **organización profesional de este tipo de tour** encaja en la definición de actividad propia de agencia de viajes minorista – está vendiendo un producto turístico compuesto directamente al usuario[29][30].

Ahora bien, podría alegarse que Visitas Guiadas Gijón **“utiliza medios propios”** (vehículo propio, guía propio) y que, por ende, está simplemente prestando **sus servicios directos** más que mediando servicios ajenos[26]. Esta matización es importante: la exclusividad de las agencias rige principalmente para la **intermediación** (vender servicios de otros proveedores) y la **organización de combinados**. Si un prestador único ofrece un servicio integral (por ejemplo, un hotel rural que por su cuenta incluye alojamiento, comidas y actividad de senderismo en un paquete), suele considerarse que está vendiendo *sus propios servicios*, algo permitido. En el caso del *tuk-tuk*, el prestador efectivamente asume dos roles a la vez (transportista y guía). **¿Lo habilita esto para eludir la figura de agencia de viajes?** La línea es sutil. Cuando el paquete **incluye servicios de terceros** (v.g. consumiciones en bares, entradas a museos, etc.), está claro que hay **organización de servicios turísticos no propios**, y la empresa actúa como operador turístico. En el tour gastronómico citado, difícilmente podría argumentarse que todo es “propio”: depende de establecimientos de hostelería locales para ejecutar parte de lo ofrecido. Por tanto, **incurriría en actividad de intermediación** (ha negociado con esas sidrerías/restaurantes y empaquetado la experiencia). Esto requeriría **estar dado de alta como agencia**. En la ruta general en *tuk-tuk* (la panorámica de la ciudad), la empresa podría decir que tanto el transporte como las explicaciones corren de su cuenta –lo cual es cierto–, pero incluso ahí **está combinando dos servicios turísticos distintos** en un único producto. La normativa asturiana consideraría eso una “excursión” organizada. De hecho, tradicionalmente, un guía de turismo que para realizar su visita incluye un microbús para desplazar al grupo, o un autobús

discrecional, suele hacerlo **a través de una agencia de viajes** que contrata el autobús y comercializa el paquete “visita guiada + transporte”. Si el guía propietario del vehículo realiza todo por su cuenta, en la práctica está asumiendo el rol de agencia de viajes **sin estar autorizado como tal**, lo cual es irregular.

Por lo anterior, **Visitas Guiadas Gijón tendría la obligación legal de inscribirse como agencia de viajes** (modalidad minorista, previsiblemente) para poder seguir ofreciendo estos recorridos combinados. Ello implicaría presentar la **declaración responsable** ante Turismo del Principado, aportando la documentación requerida: alta en IAE, póliza de **seguro de responsabilidad civil** específica, constitución de la **fianza** o garantía financiera, designación de un domicilio o establecimiento (aunque puede ser oficina virtual tras la Ley Ómnibus), etc. [31][32]. Hasta donde se sabe, la empresa **no ha realizado tales trámites**, operando al margen del Registro de Empresas Turísticas. Este sería un **incumplimiento grave del Decreto 191/2019**. Se estaría prestando una actividad de intermediación turística de forma clandestina. La Ley de Turismo asturiana tipifica como infracción (posiblemente *muy grave*) la realización de actividades turísticas careciendo de título/inscripción cuando es preceptivo, así como la utilización de expresiones reservadas (p.ej. “agencia de viajes”) sin serlo. Aunque *Visitas Guiadas Gijón* no se autodenomina “agencia” en su publicidad, sí está efectuando hechos propios de tal. La propia filosofía de la normativa es evitar este tipo de situaciones, porque suponen una competencia desleal frente a empresas registradas y ponen en riesgo la protección del turista (que no tiene, por ejemplo, garantía de reembolso por insolvencia, ni cobertura de seguro adecuada).

En cuanto a **publicidad y contratación**, el Reglamento exige a las agencias (y, en general, a las empresas turísticas) ciertos requisitos: indicar su nombre comercial y código en folletos/web, disponer de hojas oficiales de reclamación, entregar contrato o bonos de servicio con las condiciones al cliente, etc. Al no estar regulada como agencia, es dudoso que la empresa esté cumpliendo estos extremos. Por ejemplo, en las plataformas donde vende sus tours (*Atrápalo*, *Civitatis*, etc.) figura el NIF del prestador [33], pero **no** un número de registro de agencia de viajes. Asimismo, se anuncia bajo la marca “Visitas Guiadas Gijón” sin mayor información legal. Esto contraviene la obligación de transparencia identificativa que tienen las empresas turísticas inscritas. Otro punto es la **contratación electrónica**: al ofrecer reservas *online*, debería cumplir con la Ley 34/2002 (LSSI) y normativa de comercio electrónico – incluyendo información clara de condiciones, posibilidad de desistimiento cuando legalmente proceda, etc. Es importante verificar que la web y los intermediarios con los que trabaja proporcionen esos términos al consumidor (políticas de cancelación, por ejemplo). En *Atrápalo* se menciona que aceptan cancelaciones con 2 días de antelación [34], lo cual es correcto, pero sería deseable que estuviera respaldado por la formalidad contractual de una agencia.

Seguro y responsabilidad civil: El Decreto asturiano obliga a las agencias a suscribir un seguro de responsabilidad civil que cubra, como mínimo, ~150.000 € por siniestro

en distintos conceptos (explotación, daños a clientes, etc.)^{[31][35]}. Este seguro es independiente del seguro obligatorio de automóviles. En el presente caso, el *tuk-tuk* en sí debe tener un **seguro de automóvil (RC circulación)** para poder circular con pasajeros, tal como exige la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Sería necesario comprobar que el vehículo está asegurado como *vehículo destinado a transporte de pasajeros con fines lucrativos*, ya que las pólizas particulares podrían excluir siniestros ocurridos bajo actividad profesional. Más allá de eso, la empresa debería contar con un **seguro de responsabilidad civil específico para actividad turística** (por ejemplo, que cubra caídas al subir/bajar, daños durante las paradas turísticas, etc., no solo accidentes de tráfico). Al no figurar como agencia, es probable que no haya contratado este seguro adicional, o que desconozcamos si lo tiene. En caso de un percance, podría haber desprotección de los usuarios si la póliza de auto rehúsa cobertura por uso no declarado.

Personal habilitado: En este aspecto hay dos vertientes: la **habilitación como guía de turismo** y las **competencias como conductor profesional**. Respecto al guía, como se indicó, Asturias regula la profesión de guía de turismo; los guías oficiales deben superar pruebas y inscribirse en un registro. Omar Moro, por su trayectoria, probablemente esté habilitado (estudió Turismo, ha trabajado de guía con grupos organizados y conoce el sector^[36]). No obstante, si en el futuro emplease a otros guías-conductores, estos igualmente deberían estar habilitados como guías oficiales para asegurar la calidad y veracidad de la información turística ofrecida. De lo contrario, incurrirían en intrusismo profesional punible administrativamente. En cuanto al conductor, el vehículo *tuk-tuk* se conduce con **carné tipo B** (automóvil), no requiriendo una licencia profesional tipo autobús. Hasta 2015 existía en España el carné BTP para conductores de servicios públicos (taxis, ambulancias), pero fue suprimido; hoy día, los conductores de vehículos de hasta 9 plazas no necesitan certificado especial salvo en transporte escolar o similares. Ahora bien, las ordenanzas municipales a veces exigen a conductores de taxis/VTC requisitos adicionales (antigüedad de permiso, pruebas locales...). En ausencia de regulación para *tuk-tuk*, no se ha exigido nada parecido al conductor-guía. Conviene valorar si el **personal cumple con la normativa laboral** (si hay empleados, deberían tener contrato, alta en seguridad social, etc.) y si cuentan con formación en primeros auxilios o seguridad, recomendable en actividades turísticas. Por ahora, parece una actividad unipersonal (autónomo), con lo cual estos aspectos son manejables, pero no por ello menos importantes.

Competencia, movilidad urbana y control municipal

Un eje de análisis es si el modelo de negocio vulnera normativa de **competencia** o de **movilidad urbana**. Aquí consideramos tanto la **competencia desleal o ilícita** respecto a otros operadores, como el encaje en las políticas municipales de transporte y uso del espacio público.

– **Competencia con el sector del taxi y VTC:** Es inevitable comparar el *tuk-tuk* con los taxis. Los taxis de Gijón operan bajo licencia municipal, con tarifas reguladas, cupo limitado y obligaciones de servicio público. Ven cualquier transporte de viajeros no regulado como intrusismo. En este caso, la empresa se esfuerza en decir que *no es un taxi ni un transporte urbano al uso*[3], pero en la práctica podría **restar clientes** a taxis en ciertos nichos (turistas en crucero que opten por un tour privado en *tuk-tuk* en lugar de coger un taxi o bus turístico, por ejemplo). Desde la óptica legal, si la actividad *tuk-tuk* no cuenta con licencia, los taxistas podrían denunciar **competencia desleal** por incumplir normas que a ellos sí se les exigen. La Ley 3/1991 de Competencia Desleal, en su art. 15, considera desleal la prestación de servicios infringiendo normas, cuando ello confiera una ventaja competitiva significativa. Aquí claramente la empresa *tuk-tuk* ahorra costes y trámites (no ha pagado una licencia de ~€150,000 que cuesta una licencia de taxi en el mercado secundario, ni respeta tarifas máximas). Este **ventaja indebida** le permite ofertar recorridos turísticos a precios potencialmente inferiores o en condiciones más flexibles que competidores legales. Por ejemplo, un **taxi turístico oficial** (con guía) tendría que cobrar lo marcado o pedir un permiso especial; el *tuk-tuk* fija libremente su tarifa por persona (22,50 € por plaza en un tour estándar de 1h) y opera sin tasa municipal. Esto, desde luego, puede ser objeto de recelo y queja formal por parte del sector del taxi. Asimismo, los **autobuses turísticos o trenes turísticos** que pudieran existir (en Gijón actualmente no hay uno municipal, pero podría crearse) también tendrían una posición regulada frente al *tuk-tuk* libre. En síntesis, hay un posible **quebranto del principio de igualdad competitiva**: unos actores cumplen normativas estrictas y otros no, distorsionando el mercado.

Por otro lado, desde la perspectiva del Derecho de la Competencia (defensa de la competencia en mercados), también podría analizarse si existe **alguna restricción ilegal** al acceso de este servicio. Pero en Gijón, de momento, no se ha impuesto ninguna restricción – al contrario, hay un vacío. Si se regulara prohibiendo el *tuk-tuk*, habría que cuidar no incurrir en protección excesiva del taxi sin justificación (lo cual autoridades de competencia podrían cuestionar). El equilibrio deberá encontrarse regulando con criterios objetivos (p.ej., limitaciones por congestión, seguridad, etc., no simplemente para evitar “competencia” al taxi). La *Ley Ómnibus* y la de Garantía de la Unidad de Mercado (Ley 20/2013) vigilarían que no se cree una barrera discriminatoria injusta. **En conclusión**, actualmente la vulneración en materia de competencia proviene más bien del **incumplimiento normativo del operador del *tuk-tuk*** que de otra cosa: al operar sin licencias/inscripción, incurre en competencia desleal hacia taxis y agencias de viaje.

– **Movilidad urbana y ordenanzas locales:** Gijón cuenta con políticas de movilidad sostenible (p.ej. fomento del transporte público, bicicletas, zonas peatonales). Un servicio motorizado adicional debe evaluarse en ese contexto. El *tuk-tuk* es eléctrico (cero emisiones locales), compacto y silencioso, lo que en principio es positivo. No obstante, puede plantear **problemas prácticos**: ¿Por dónde puede circular? ¿Puede acceder a calles peatonales del casco histórico (Cimavilla) donde llevaría turistas?

¿Dónde puede estacionar mientras los turistas bajan a hacer fotos? Actualmente, al no estar regulado, es de suponer que el *tuk-tuk* está sujeto a las mismas normas de tráfico que un quadriciclo o microcoche: puede circular por calzadas donde no esté prohibido, no puede invadir aceras ni zonas peatonales (salvo autorización puntual), y debe aparcar en lugares permitidos para vehículos (no en carga/descarga ni reservas especiales). Si en la práctica ha estado entrando en áreas restringidas, estaría infringiendo la Ordenanza de Movilidad. IU advierte que en otras ciudades estos vehículos han llegado a **invadir zonas peatonales y estacionar**

indebidamente, saturando espacios turísticos[11]. El Ayuntamiento debe por tanto analizar si el itinerario ofertado por Visitas Guiadas Gijón atraviesa zonas sensibles. Por ejemplo, el recorrido anunciado pasa por el barrio histórico y por parques públicos[37][38]; habrá que determinar si el vehículo tiene permiso para acceder a esos lugares o si ha coordinado con Policía Local para paradas seguras. La ausencia de regulación específica deja lagunas: un *tuk-tuk* no encaja claramente en “turismo activo” ni en “transporte especial”, así que podría aprovechar vacíos para, por ejemplo, detenerse en mitad del Paseo del Muro a enseñar una vista (entorpeciendo tráfico) sin haber protocolo al respecto. **Es urgente establecer normas**

municipales: podrían ser autorizaciones de rutas concretas (similar a cómo se autorizan procesiones o eventos deportivos), designación de paradas turísticas temporales, etc., para ordenar su funcionamiento. También habría que considerar el **número de vehículos:** hoy es solo uno, pero la empresa ya ha manifestado que la actividad “puede ir a más” si tiene éxito[39]. ¿Podrían proliferar varios *tuk-tuks* o vehículos similares de distintas empresas? Sin regulación, no habría base para limitarlos, con lo que en poco tiempo el centro de Gijón podría llenarse de carritos ofertando tours – con los consiguientes conflictos (visual, sonoro, congestión). La experiencia de otras ciudades (Lisboa, Barcelona, etc.) muestra que la falta de norma inicial derivó en **efecto llamada** y luego fue difícil poner orden.

– **Responsabilidad municipal por omisión de control:** El Ayuntamiento de Gijón, como administración más cercana, tiene el deber de velar por el cumplimiento de las normativas en su término. Si bien las competencias de **inspección turística** corresponden principalmente al Principado de Asturias, las policías locales y servicios municipales pueden colaborar en detectar y sancionar actividades no autorizadas. La Ley de Turismo asturiana prevé la cooperación entre administraciones para perseguir el intrusismo y las actividades clandestinas[23]. Si el Ayuntamiento hiciera caso omiso de una actividad que incumple claramente varias normativas, podría eventualmente enfrentar reproches jurídicos. Pensemos en un accidente grave: si un pasajero turista resulta lesionado porque el *tuk-tuk* volcó en una zona prohibida, y se prueba que el vehículo no tenía licencias, ¿podría alegar el perjudicado que hubo **negligencia de la autoridad** por no haber impedido su operación? Cabe esa posibilidad, aunque la responsabilidad principal sería del empresario, siempre puede plantearse una concurrencia de culpas si la administración toleró algo manifiestamente irregular. Además, desde el punto de vista político, se genera responsabilidad por omisión: dejar crecer una actividad ilegal

sin reaccionar puede interpretarse como **dejación de funciones** en regulación del tráfico y del turismo. IU ya ha criticado que no se espere a tener “el problema encima” (como pasó con las Viviendas de Uso Turístico o los patinetes eléctricos) para actuar[11]. En definitiva, el Ayuntamiento debe **tomar cartas en el asunto proactivamente**. No hacerlo podría implicar no solo problemas de seguridad/convivencia, sino también responsabilidad patrimonial (si se demostrase una relación de causalidad entre la inacción y un daño) o incluso sanciones de la Administración regional por consentir infracciones de la ley turística.

Conclusiones y recomendaciones al Ayuntamiento de Gijón

Conclusión principal: El servicio de *tuk-tuk* turístico operado por Visitas Guiadas Gijón **no se ajusta a la normativa vigente** en varios aspectos. Si bien se publicita como iniciativa turística sostenible e innovadora, en la práctica **funciona sin las habilitaciones legales necesarias**: no encaja en ninguna categoría de transporte público autorizada, y tampoco ha seguido el cauce obligatorio para empresas turísticas organizadoras (agencias de viajes). Esta situación de ilegalidad supone un **riesgo jurídico** para el propio operador, para sus clientes y para el Ayuntamiento. Es imperativo clarificar el marco de actuación de esta actividad y exigir su cumplimiento, garantizando una competencia leal y la seguridad de los usuarios.

A continuación se presentan **recomendaciones concretas** y una **hoja de ruta** para el Ayuntamiento:

1. Coordinación institucional inmediata: Se aconseja que el Ayuntamiento, a través de sus áreas de Turismo, Movilidad y Seguridad Ciudadana, establezca contacto con la **Consejería de Turismo del Principado de Asturias** y con la **Consejería de Transportes (o el organismo autonómico competente en transporte)** para informar de la existencia de este servicio y solicitar directrices. Dado que la inspección de empresas turísticas recae en el Principado, podría instarse una **inspección turística formal** sobre Visitas Guiadas Gijón, verificando si tiene o no título habilitante. Asimismo, con la Consejería de Transportes se puede evaluar si cabe alguna autorización singular (por ejemplo, a veces existen autorizaciones de transporte **discrecional turístico local**) o si, por el contrario, se considera transporte urbano no autorizado que debe cesar. Esta coordinación garantizará que cualquier acción municipal esté respaldada por el marco competencial correcto.

2. Requerimiento formal de regularización al operador: Paralelamente, el Ayuntamiento debería reunirse con el titular de Visitas Guiadas Gijón (quien ha manifestado públicamente su disposición al diálogo[40]) para **informarle de las obligaciones legales** que incumple y concederle una oportunidad de subsanación. En dicha reunión o notificación escrita se le indicaría, por ejemplo: (a) Que debe abstenerse de realizar transporte de viajeros sin licencia; (b) Que deberá inscribirse como agencia de viajes o, al menos, asociarse o trabajar bajo el paraguas de una agencia autorizada para organizar sus rutas; (c) Que debe acreditar la contratación

de seguro de RC adecuado y demás medidas de seguridad; (d) Que toda su publicidad debe adecuarse (no usar términos prohibidos, incluir NIF y, cuando lo tenga, su CIF turístico). Este **requerimiento** serviría también como advertencia oficial: si hace caso omiso, el siguiente paso serán sanciones. Es importante darle un plazo razonable para iniciar la regularización (por ejemplo, 1 mes para presentar la declaración responsable de agencia de viajes y ajustar su web).

3. Medidas provisionales de control: Durante el periodo de regularización (o si el operador se niega), el Ayuntamiento podría adoptar medidas temporales en pro de la seguridad. Por ejemplo, emitir una **orden de circulación** que prohíba al *tuk-tuk* entrar en zonas peatonales sensibles, o limitarlo a ciertos horarios para minimizar molestias. Estas medidas, aunque no haya ordenanza específica todavía, pueden ampararse en las facultades generales de gestión de tráfico (art. 7 Ley de Tráfico) por motivos de seguridad y orden público. También se podría requerir que, mientras no acredite seguro y registro, **no publicite ni amplíe la actividad**, bajo apercibimiento de sanción por publicidad ilícita. En caso de incumplimiento flagrante, la Policía Local podría incluso proceder a **denunciar por infracción de transporte** (lo cual tramitaría el Gobierno autonómico). Conviene, no obstante, actuar de forma escalonada y proporcionada – no se busca cercenar la iniciativa privada, sino encauzarla.

4. Elaboración de una ordenanza o reglamento municipal específico: A medio plazo, el Ayuntamiento debe dotarse de una normativa clara para los *tuk-tuks* turísticos y vehículos similares (triciclos motorizados de pasajeros, bicitaxis, etc.), dado que es previsible que surjan más iniciativas. Esta normativa podría inspirarse en la de otras ciudades que ya hayan legislado al respecto. Deberá definir: **requisitos para operar** (por ejemplo, obtención de una autorización municipal anual, número máximo de vehículos, características técnicas –p.ej. eléctricos, con cierta potencia–, obligación de ser conducidos por guías habilitados, etc.), **zonas y horarios permitidos** (pudiendo prohibir acceso a áreas peatonales congestionadas o limitar horarios nocturnos para evitar ruido), **tarifas o régimen de precios** (quizá no regular precio, pero sí obligar a transparencia y exhibición de tarifas por tiempo o trayecto, para evitar abusos a turistas), y **régimen sancionador** (infracciones por incumplir rutas, por carecer de autorización, etc., con multas y posibilidad de retirada de permiso municipal). Esta ordenanza debe someterse a informe jurídico para garantizar su compatibilidad con la Ley de Movilidad Sostenible y demás normas. Su tramitación llevaría meses, por lo que mientras tanto se usarían las medidas provisionales mencionadas.

5. Involucrar a los órganos consultivos y al sector: Sería conveniente que el asunto se trate en la **Comisión Municipal de Movilidad y Turismo** (o la comisión que corresponda), de modo que todos los grupos políticos estén informados y aporten sus perspectivas. Asimismo, se podría convocar al **sector del taxi** y guías turísticos locales a mesas de trabajo para escuchar sus preocupaciones y lograr un consenso sobre la regulación. La transparencia en este proceso evitará acusaciones de

favoritismo o, por el contrario, de freno injustificado a la innovación. El objetivo municipal debe ser **integrar el tuk-tuk como oferta turística complementaria, pero bajo control**, sin perjudicar a quienes operan legalmente.

6. En caso de negativa o incumplimiento, sanciones y cese: Si el operador del *tuk-tuk* no atiende al requerimiento de regularización en el plazo fijado, el Ayuntamiento deberá impulsar acciones sancionadoras. Por la vía turística, informar a la Consejería para que abra expediente sancionador por ejercicio clandestino de actividad turística (multas que podrían oscilar entre 6.000 y 60.000 € dependiendo de la gravedad, e incluso clausura de la empresa). Por la vía de transporte, la Policía Local podría levantar actas por transporte no autorizado cada vez que detecte el vehículo con pasajeros pagados, acumulando sanciones económicas elevadas[5] e incluso inmovilizando el vehículo si la normativa lo permite. Llegado el caso extremo, se podría denegar la renovación de la tarjeta de circulación del vehículo o cualquier trámite municipal si persiste la ilegalidad. Obviamente, estas medidas duras serían el último recurso. La esperanza es que, informado de los riesgos, el propio empresario **quiera cumplir la ley** – máxime cuando ha declarado que *“los primeros interesados en que esto se regule somos nosotros”*[41].

7. Regularización final o cese ordenado: En el mejor escenario, el titular de Visitas Guiadas Gijón **accederá a regularizarse**: obtendrá su inscripción como agencia de viajes (o formará alianza con una), adaptará su seguro, y el Ayuntamiento le otorgará una autorización municipal de ruta turística con condiciones. De este modo, el *tuk-tuk* podrá seguir operando dentro de la legalidad, convirtiéndose incluso en un atractivo turístico más de Gijón, pero sin vacío normativo. En el peor escenario, si no hay voluntad o posibilidad de encaje legal, se deberá proceder al **cese definitivo** de la actividad. Esto podría instrumentarse vía **resolución municipal de prohibición** (apoyada en informes de Turismo y Movilidad que acrediten los incumplimientos y riesgos) y, de ser necesario, con auxilio de la fuerza pública para evitar operativas clandestinas. El Ayuntamiento tendría que comunicar dicha resolución al interesado con la debida motivación (infracciones detectadas, inexistencia de permisos, etc.), garantizando su derecho a alegar. Pero si todo está bien documentado, difícilmente podría prosperar una impugnación del empresario, dado que está fuera de la ley.

8. Seguimiento y evaluación: Tras cualquiera de las soluciones anteriores, el Ayuntamiento debe mantener vigilancia. Si se regula y autoriza el *tuk-tuk*, supervisar periódicamente su cumplimiento (por ejemplo, verificar cada temporada el estado del seguro, del vehículo, las quejas de vecinos o usuarios). Si se cesa la actividad, asegurarse de que no reaparece bajo otra forma, y estar alerta por si otras empresas intentan algo similar sin permiso.

Conclusión final: El *tuk-tuk* turístico de Gijón representa una iniciativa privada creativa que puede aportar valor al destino, pero **debe operar dentro del marco legal**. Actualmente, tal y como está planteada, **incumple la normativa sectorial turística (agencias de viajes) y posiblemente la de transporte**, generando un vacío

que es necesario colmar. El Ayuntamiento de Gijón, como garante del interés público local, **debe actuar con diligencia** para reconducir la situación: primero, dialogando y orientando al emprendedor hacia la legalidad; y segundo, legislando y haciendo cumplir las normas para asegurar que esta y futuras actividades similares transcurran de forma **segura, ordenada y justa** para todos los actores. Solo así podrá consolidarse esta “experiencia turística sostenible” como un complemento legítimo a la oferta de Gijón y no como una fuente de conflictos legales y municipales.

Referencias legales y documentales: Ley 4/2022, de 25 de febrero (modificatoria del RDL 1/2007); Ley 25/2009, de 22 de diciembre (Ley Ómnibus); Ley 7/2001, de 22 de junio, de Turismo del Principado de Asturias; Decreto 191/2019, de 17 de octubre, de empresas de intermediación turística del Principado de Asturias; Reglamento General de Circulación y Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres; Noticias de prensa y contenido web relacionados con el servicio (*miGijón*, Atrápalo)[14][15][26][11][41][3][6][23], entre otros.

[1] [2] [3] [8] [9] Gijón se sube a una experiencia única con el primer tuk tuk eléctrico de Asturias - miGijón

<https://migijon.com/gijon-se-sube-a-una-experiencia-unica-con-el-primer-tuk-tuk-electrico-de-asturias/>

[4] [5] [6] Multas de hasta 6.000 euros por transportar personas sin autorización

<https://www.gacetadeltaxi.com/articulo/noticias/multas-6000-euros-transportar-personas-autorizacion/20140610030519023660.html>

[7] [36] Omar Moro, guía turístico: “Hay que promocionar la Universidad Laboral de Gijón, es un edificio único en España y no se conoce” - miGijón

<https://migijon.com/omar-moro-guia-turistico-hay-que-promocionar-la-universidad-laboral-de-gijon-es-un-edificio-unico-en-espana-y-no-se-conoce/>

[10] [11] [12] [22] [39] [40] [41] El debate de los 'tuk tuk' llega a Gijón con un vacío legal sobre la mesa - miGijón

<https://migijon.com/el-debate-de-los-tuk-tuk-llega-a-gijon-con-un-vacio-legal-sobre-la-mesa/>

[13] [14] [16] [17] Viajes combinados - Ribadesella City Council

<https://www.ayto-ribadesella.es/en/viajes-combinados>

[15] [18] [24] [25] [26] [29] [30] [31] [32] [35] FETAVE - Federación Empresarial de Asociaciones Territoriales de Agencias de Viajes Españolas (FETAVE)

https://www.fetave.es/publico/info-legislacion/reglamentos_aaw/asturias.shtm

[19] Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes ...

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-20725>

[20] [21] RECE0033T06 - Declaración responsable de inicio de actividad en la modalidad de empresa de intermediación turística o de modificación de cambios esenciales - miPrincipado

<https://miprincipado.asturias.es/-/dboid-6269000162102509007573>

[23] UNAV - Ley 7/2001, de 22 de junio

<https://unav.ws/legislacion/leyes-de-ordenacion/ley-72001-de-22-de-junio.htm>

[27] [28] Visitas guiadas - Visitas guiadas Gijón

<https://visitasguiadasgijon.com/visitas-guiadas-en-gijon/>

[33] Tour gastronómico de quesos y sidra por Gijón (Gijón) - Atrapalo.com

https://www.atrapalo.com/actividades/tour-gastronomico-de-quesos-y-sidra-por-gijon_e4931848/?srsltid=AfmBOoqAxxmVnCG6zapKmEbe-qwXF214ERLXPzaNP6JmkSk3UhnCqoWr

[34] [37] [38] Tour en tuk tuk por Gijón (Gijón) - Atrapalo.com

https://www.atrapalo.com/actividades/tour-en-tuk-tuk-por-gijon_e4938622/?srsltid=AfmBOoqG926DHnn1i67DVqLZsZbr8g2R2WPRJWWtAh_soZExdwX7gCmS