

ESTUDIO DEL SERVICIO DEL TAXI

SANTA CRISTINA D'ARO (GIRONA)

2026

ÍNDICE

ÍNDICE	2
1. OBJETO DEL ESTUDIO	4
Objetivos específicos	4
2. ALCANCE	5
3. DATOS BÁSICOS	6
3.1 Datos del municipio	6
3.2 Estacionalidad y crecimiento de la población	7
3.3 Santa Cristina d'Aro como destino turístico	9
4. DATOS DEL TRANSPORTE	10
4.1 Red de transporte público	10
4.2 Transporte interurbano	10
5. DATOS DEL SECTOR DEL TAXI	14
5.1 Situación actual de las licencias	14
5.2 Operatividad del servicio	14
5.3 Accesibilidad para personas con movilidad reducida	15
5.4 Paradas de taxi y gestión de la demanda	15
5.5 Sistemas de coordinación y tecnología	16
5.6 Zonas con mayor dificultad para conseguir taxi	16
5.7 Horarios de mayor demanda	16
5.8 Quejas y satisfacción de los usuarios	16
6. ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA DEMANDA ACTUAL	17
6.1 Definición de objetivos del análisis de demanda	17
6.2 Análisis de la estacionalidad de la demanda	17
6.2.1 Análisis de la disponibilidad y tiempos de espera	17
6.2.2 Análisis de la frecuencia y motivos de uso	18
6.2.3 Análisis de la satisfacción de los usuarios	18
6.3 Recolección de datos	18
6.3.1 Mesa de trabajo de movilidad	19
6.3.2 Encuestas a ciudadanos y turistas	19
7. ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA OFERTA ACTUAL	20
7.1 Estructura de la oferta actual	20
7.2 Déficit cuantitativo de la oferta	20
7.3 Déficit cualitativo de la oferta	21
8. ESTUDIO DE VIABILIDAD	22
8.1 Marco general de viabilidad	22
8.2 Estimación de ingresos	22



8.3 Estimación de costes.....	23
8.3.1 Costes asociados al vehículo.....	23
8.3.2 Costes asociados al titular	26
8.2.3 Resumen de gastos	27
8.4 Rentabilidad estimada	28
9. CONCLUSIONES	30
10. RESULTADOS ESPERADOS.....	33
11. CONTROL Y SEGUIMIENTO	34

1. OBJETO DEL ESTUDIO

El sector del transporte de viajeros en turismos ha experimentado grandes cambios en los últimos años, marcados especialmente por la proliferación de los vehículos de alquiler con conductor (VTC). Además, se prevé que en un futuro próximo este ámbito afronte una profunda transformación impulsada por la digitalización de la economía, la transición energética y sus propios retos estructurales; un escenario en el que el sector del taxi está llamado a ser un protagonista fundamental.

El taxi constituye un medio de transporte público que brinda a los usuarios una alternativa rápida, cómoda y de servicio «puerta a puerta». Su función principal es absorber aquella demanda que, por limitaciones de horarios o de rutas, no logran cubrir ni el transporte público colectivo ni el privado. Por ello, representa un servicio esencial que se integra y complementa con el resto de la red de transporte para garantizar una movilidad óptima.

El objetivo principal de este documento es analizar la situación del taxi en el municipio de Santa Cristina d'Aro. Para ello, se elaborará un diagnóstico del escenario actual y de la calidad de la oferta con el fin de proponer, en base a las necesidades detectadas, posibles ampliaciones o mejoras del servicio.

Objetivos específicos

- Cuantificar la demanda del servicio y detectar la necesidad de licencias adicionales.
- Estudiar la viabilidad técnica y económica de incorporar nuevas licencias o implementar mejoras.
- Medir la satisfacción global del servicio.
- Identificar carencias en accesibilidad, tecnología y gestión del servicio.

2. ALCANCE

El alcance del estudio comprende toda el área del municipio de Santa Cristina d'Aro, incluyendo el núcleo urbano, las urbanizaciones dispersas y las zonas de mayor afluencia turística. El análisis abarca tanto la temporada de baja actividad como los períodos de temporada alta, que generan incrementos muy significativos en la demanda de transporte.



El estudio contempla los siguientes ámbitos de análisis:

- Análisis de la oferta actual de licencias de taxi y su adecuación a la demanda.
- Estudio de la demanda en función de la estacionalidad y los picos de actividad.
- Evaluación de la infraestructura de paradas y sistemas de coordinación.
- Diagnóstico de la accesibilidad para personas con movilidad reducida.
- Identificación de mejoras tecnológicas y operativas necesarias.

3. DATOS BÁSICOS

3.1 Datos del municipio

Santa Cristina d'Aro es un municipio situado en la comarca del Baix Empordà, en la provincia de Girona, dentro de la comunidad autónoma de Cataluña. Su configuración territorial se caracteriza por una importante dispersión urbana, con presencia de diversos núcleos residenciales y urbanizaciones de baja densidad que generan necesidades constantes de conectividad interna y externa.

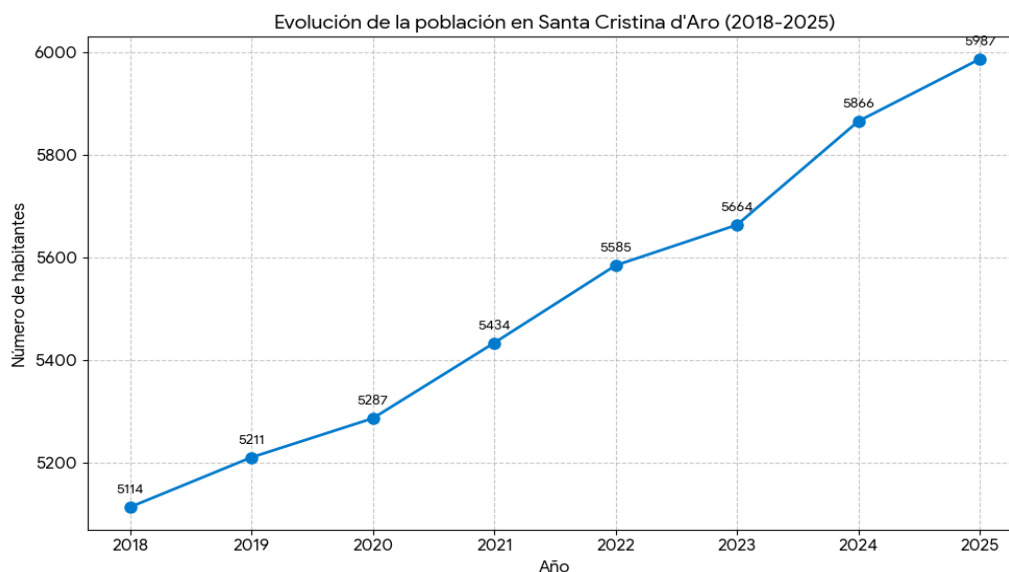
El municipio combina una base residencial estable con una elevada actividad turística vinculada al entorno natural y a la proximidad de la Costa Brava. Elementos como el conjunto megalítico de la Cova d'en Daina, el núcleo histórico de Romanyà de la Selva, el entorno natural de Les Gavarres y la cercanía a destinos como Platja d'Aro o Sant Feliu de Guíxols consolidan a Santa Cristina d'Aro como un enclave de turismo residencial, deportivo y de naturaleza.

PARÁMETRO	DATO
Provincia	Girona
Comarca	Baix Empordà
Comunidad Autónoma	Cataluña
Población censada (INE 2025)	5.987 habitantes
Incremento poblacional en temporada alta	200% – 300%
Licencias de taxi actuales	2 licencias
Paradas de taxi	1 parada

Según datos oficiales del INE, la población censada ha experimentado un crecimiento sostenido durante los últimos años, pasando de 5.114 habitantes en 2018 a cerca de 6.000 en 2025, lo que supone un incremento superior al 17%. Esta evolución demográfica refleja la consolidación del municipio como espacio residencial permanente y de segunda residencia, aumentando progresivamente las necesidades de movilidad cotidiana y acceso a servicios.

Asimismo, la estructura territorial del municipio y la dispersión de la demanda refuerzan el papel del taxi como servicio esencial de movilidad flexible, especialmente para garantizar la conexión con equipamientos, áreas residenciales, estaciones ferroviarias, servicios sanitarios y municipios del entorno.

Il·lustració 1. Evolució de la població de Santa Cristina d'Aro



Fuente: INE

3.2 Estacionalidad y crecimiento de la población

La principal singularidad demográfica de Santa Cristina d'Aro reside en su elevada estacionalidad. Durante los meses de verano, especialmente entre junio y septiembre, la población efectiva del municipio aumenta de forma muy significativa debido a la llegada de turistas y residentes temporales asociados a segundas residencias, campings y alojamientos turísticos.

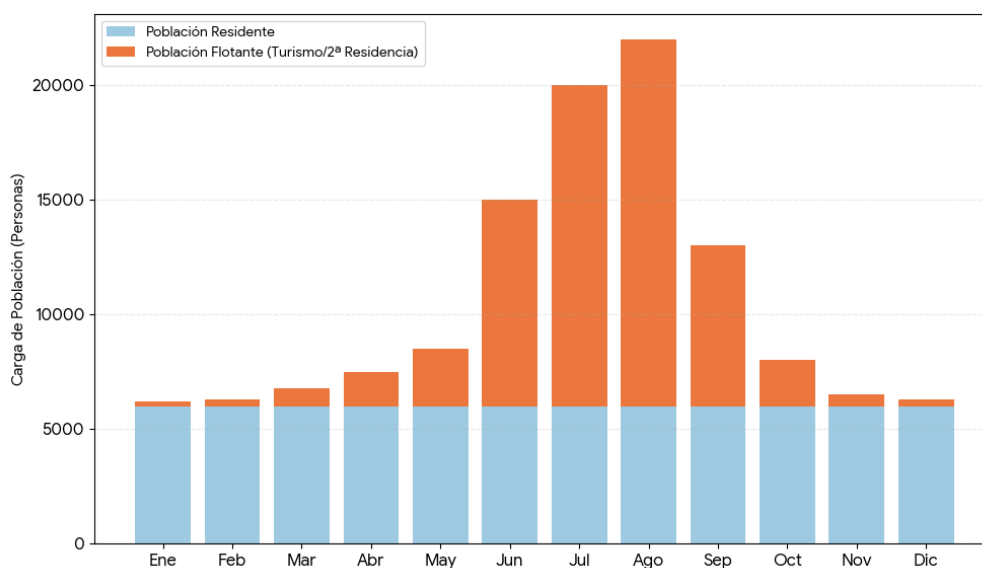
Tal y como se observa en la Il·lustració 2, aunque la población censada se sitúa en torno a los 6.000 habitantes, durante el tercer trimestre del año la carga poblacional puede multiplicarse entre dos y tres veces, alcanzando valores próximos o superiores a las 20.000 personas presentes en el municipio durante el mes de agosto.

Esta dinámica genera una fuerte presión sobre el sistema de movilidad local y, particularmente, sobre el servicio de taxi, cuya demanda aumenta notablemente en periodos de máxima ocupación turística. Los desplazamientos hacia playas, urbanizaciones, campos de golf, espacios naturales, estaciones de transporte y municipios vecinos intensifican las necesidades de movilidad flexible y puerta a puerta.

El comportamiento observado en Santa Cristina d'Aro se encuentra alineado con los patrones registrados en municipios próximos del entorno de la Costa Brava, como Castell-Platja d'Aro o Sant Feliu de Guíxols, donde los estudios de movilidad y población vinculada elaborados por IDESCAT y los PMUS municipales evidencian incrementos similares de presión demográfica durante la temporada estival.

En consecuencia, una planificación del servicio basada exclusivamente en la población empadronada resultaría insuficiente para atender adecuadamente la demanda real existente en los meses de mayor actividad. La estacionalidad obliga, por tanto, a contemplar mecanismos de flexibilidad operativa y posibles refuerzos temporales que permitan mantener tiempos de respuesta adecuados y garantizar la calidad del servicio.

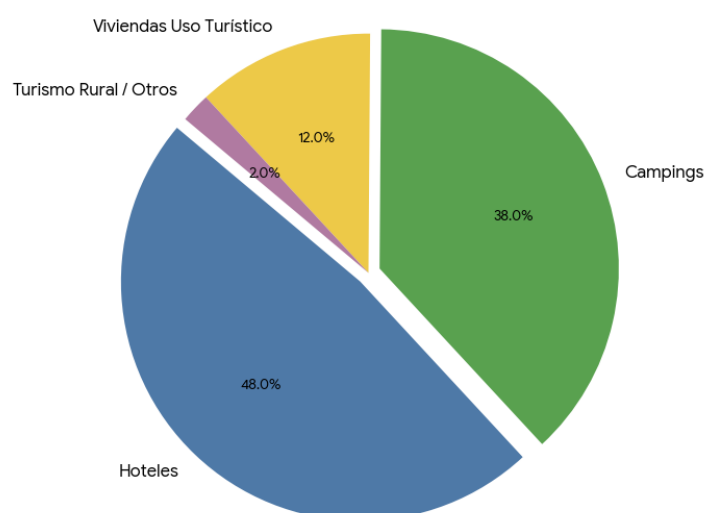
Il·lustració 2. Estimación de Población Presente por Meses en Santa Cristina d'Aro



Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE y Población Estacional ETCA

Por otra parte, la tipología de alojamiento turístico existente en el entorno de la Costa Brava permite identificar un perfil de usuario especialmente dependiente del taxi para determinados desplazamientos. La elevada presencia de hoteles, campings y viviendas de uso turístico favorece una demanda asociada a traslados con equipaje, conexiones con estaciones ferroviarias y aeropuertos, movilidad nocturna y desplazamientos hacia zonas de ocio o restauración.

Il·lustració 3. Distribución de pernoctaciones por Tipología (Entorno Costa Brava 2025)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de coyuntura turística del Observatori del Treball i Model Productiu (Generalitat de Catalunya) e informes sectoriales de la marca Costa Brava - Pirineu de Girona (2025).

En el caso concreto de Santa Cristina d'Aro, el peso del turismo residencial y la dispersión geográfica de las urbanizaciones incrementan todavía más la relevancia del servicio puerta a puerta, consolidando al taxi como un elemento estratégico dentro del sistema local de movilidad.

3.3 Santa Cristina d'Aro como destino turístico

Santa Cristina d'Aro ofrece una combinación de atractivos naturales, culturales y de ocio que la convierten en un destino de relevancia en la Costa Brava. Entre los principales factores de atracción turística destacan:

- Entorno natural y turístico¹: Santa Cristina d'Aro dispone de un entorno territorial de alto valor paisajístico y ambiental, vinculado al macizo de Les Gavarres, las vías verdes y su proximidad a la Costa Brava. Esta combinación favorece la llegada continua de visitantes asociados al turismo activo, deportivo y de naturaleza, especialmente durante la temporada estival.
- Urbanizaciones y dispersión residencial: La existencia de numerosas urbanizaciones y áreas residenciales de baja densidad genera una estructura urbana dispersa que incrementa la necesidad de servicios de movilidad flexibles y puerta a puerta, especialmente en aquellos ámbitos con limitada cobertura de transporte público convencional.
- Eventos y actividad estacional²: La celebración de eventos de gran capacidad de atracción, como La Santa Market y otras actividades culturales, deportivas y festivas desarrolladas durante el verano, provoca incrementos puntuales muy significativos en los desplazamientos internos y comarcales, concentrando una elevada demanda de movilidad en franjas horarias específicas.
- Oferta gastronómica y ocio nocturno: La actividad de restauración, ocio y turismo nocturno vinculada tanto al municipio como a los destinos próximos de la Costa Brava genera desplazamientos recurrentes en horario nocturno y fines de semana, reforzando la necesidad de disponer de alternativas de transporte seguras y accesibles al vehículo privado.

¹ <https://costabrava.org/es/a-donde-ir/comarcas/baix-emporda/santa-cristina-daro/>

² <https://visitsantacristina.cat/>

4. DATOS DEL TRANSPORTE

4.1 Red de transporte público

La oferta de transporte público en Santa Cristina d'Aro presenta limitaciones estructurales típicas de municipios semiurbanos con una fuerte vertiente turística y residencial. Ante la ausencia de una red de transporte urbano propio, la movilidad colectiva recae en líneas interurbanas cuya cobertura resulta insuficiente para atender de manera integral las necesidades de la población residente y, de forma crítica, el volumen de demanda estacional.

Esta carencia de capilaridad territorial sitúa al taxi como el eje vertebrador del transporte público individual, consolidando su papel estratégico para colectivos vulnerables, como las personas mayores o ciudadanos sin vehículo privado, turistas y usuarios que requieren servicios "puerta a puerta". En consecuencia, el sector del taxi se ve obligado a absorber una presión operativa desproporcionada para el tamaño de su flota actual, asumiendo desplazamientos transversales que en entornos de mayor escala serían gestionados por otros modos de transporte colectivo

4.2 Transporte interurbano

Santa Cristina d'Aro dispone de una red de transporte público basada principalmente en servicios interurbanos operados por las compañías Moventis Sarfa y TEISA. La oferta existente permite la conexión del municipio con Girona, Barcelona y diversos núcleos urbanos y turísticos del Baix Empordà y la Costa Brava, configurándose como el principal sistema de transporte colectivo disponible para residentes y visitantes.

No obstante, el modelo actual responde fundamentalmente a una lógica de conectividad regional y comarcal, sin llegar a constituir una red urbana interna capaz de cubrir de forma capilar las necesidades de movilidad de la totalidad del término municipal. Esta situación resulta especialmente relevante debido a la estructura territorial dispersa de Santa Cristina d'Aro, caracterizada por la presencia de urbanizaciones residenciales, campings, equipamientos turísticos y áreas de baja densidad alejadas del eje principal de transporte.

Las principales paradas identificadas se sitúan en el núcleo central del municipio, concretamente sobre el corredor de la carretera C-250z, actuando como punto de conexión hacia Girona, Sant Feliu de Guíxols, Platja d'Aro, Palamós y Barcelona. Las dos paradas identificadas corresponden a:

- Santa Cristina d'Aro, Centre (Dirección Girona)
- Santa Cristina d'Aro, Centre (Dirección Palamós / Costa Brava)

Il·lustració 4. IZQ. Santa Cristina d'Aro, Centre (Dir. Palamos) – DER. Sta. Cristina d'Aro, Camp. S. Cris. (Dir. Girona)



Fuente: Google Maps

Il·lustració 5. Ubicació Paradas de Bus Interurbano



Fuente: Elaboración Propia

El sistema de transporte existente no configura una red urbana interna propiamente dicha, sino un esquema de movilidad interurbana de carácter comarcal y regional. Esto implica que gran parte de los desplazamientos internos del municipio, especialmente desde urbanizaciones y áreas residenciales dispersas, dependen de modos flexibles como el vehículo privado o el servicio de taxi.

En cuanto a la oferta de líneas, se identifican los siguientes servicios:

Tabla 1. Servicio de Bus Interurbano

Línea	Operador	Principales conexiones	Función dentro de la movilidad municipal
Línea 1	Moventis Sarfa	Barcelona – Aeropuerto Barcelona – Costa Brava	Conexión regional y turística de largo recorrido, especialmente relevante para visitantes y desplazamientos externos.
Línea 5	Moventis Sarfa	Santa Cristina d'Aro – Caldes de Malavella – entorno comarcal	Conexión interurbana y acceso a servicios supramunicipales y red ferroviaria.
Línea 59	Moventis Sarfa	Girona – Sant Feliu de Guíxols – Santa Cristina d'Aro – Platja d'Aro – Palamós – Palafrugell	Servicio interurbano y nocturno de elevada importancia para la movilidad turística y de ocio de la Costa Brava.
Línea 75 (L5/L6)	Moventis Sarfa	Sant Feliu de Guíxols – Santa Cristina d'Aro – Castell d'Aro	Servicio de proximidad y conexión comarcal, con cobertura de campings y áreas turísticas del entorno.
Línea L011	TEISA	Santa Cristina d'Aro – Girona – municipios interiores	Servicio regional de conexión con equipamientos administrativos, sanitarios y ferroviarios.
Línea L041	TEISA	Conexiones regionales complementarias con Girona y entorno provincial	Refuerzo de la conectividad supramunicipal y acceso al sistema territorial provincial.

Fuente: Elaboración Propia a partir de datos de operadores de transporte

El análisis funcional de la red de transporte público interurbano permite identificar varios aspectos relevantes para la movilidad del municipio:

- ✓ La oferta existente presenta una clara orientación interurbana y regional, priorizando las conexiones con Girona, Barcelona y los municipios turísticos de la Costa Brava.
- ✓ La cobertura territorial del sistema se concentra fundamentalmente sobre el eje principal de la carretera C-250z y el núcleo urbano central, dejando fuera de cobertura directa numerosas urbanizaciones residenciales y áreas turísticas dispersas.
- ✓ Santa Cristina d'Aro no dispone actualmente de una red urbana interna estructurada, por lo que gran parte de los desplazamientos internos dependen del vehículo privado o de servicios complementarios de movilidad flexible.
- ✓ La dispersión territorial y la baja densidad urbana dificultan la implantación de sistemas convencionales de transporte colectivo con elevada capilaridad y frecuencias competitivas.
- ✓ Las líneas existentes permiten una adecuada conectividad supramunicipal hacia:
 - Girona,
 - Sant Feliu de Guíxols,
 - Platja d'Aro,
 - Palamós,
 - Barcelona,
 - Aeropuerto de Barcelona.
- ✓ La línea 75 adquiere especial relevancia para la movilidad de proximidad y turística, al conectar campings, áreas residenciales y núcleos urbanos del entorno inmediato.

- ✓ La existencia de servicios nocturnos y refuerzos estivales evidencia una fuerte componente estacional de la demanda, asociada principalmente al turismo, la restauración, el ocio nocturno y los eventos de verano.
- ✓ Durante la temporada alta, el incremento de población vinculada y de visitantes genera una presión significativa sobre la capacidad operativa del sistema de transporte colectivo.
- ✓ Determinados perfiles de usuario presentan una elevada dependencia de servicios flexibles de movilidad:
 - turistas con equipaje,
 - usuarios alojados en campings y urbanizaciones,
 - personas mayores,
 - usuarios con movilidad reducida,
 - desplazamientos nocturnos,
 - conexiones de última milla.

En este contexto, el servicio de taxi adquiere un papel estratégico como complemento indispensable del transporte público interurbano. La limitada capilaridad territorial de la red de autobuses, junto con la dispersión urbana y la elevada estacionalidad del municipio, refuerzan la necesidad de disponer de un sistema flexible de movilidad puerta a puerta que garantice la accesibilidad efectiva al conjunto del territorio municipal y permita absorber los incrementos de demanda durante los periodos de máxima actividad turística.

5. DATOS DEL SECTOR DEL TAXI

5.1 Situación actual de las licencias

El municipio de Santa Cristina d'Aro dispone actualmente de un total de 2 licencias de autotaxi. Esta cifra, acorde con la población censada del municipio conforme a los criterios normativos habituales, resulta a todas luces insuficiente para atender la demanda generada durante la temporada estival, cuando la población puede multiplicarse por tres o más.

INDICADOR	VALOR
Licencias totales de autotaxi	2
Licencias operativas durante todo el año	2 (100%)
Licencias no operativas en invierno	0
Vehículos adaptados para PMR	Disponibilidad muy limitada
Paradas de taxi	1
Central de taxis / emisora	Limitada / Sin central estructurada
Uso de aplicaciones móviles	Reducido / Poco implantado

5.2 Operatividad del servicio

El servicio de taxi en el municipio presta servicio de forma continuada durante todo el año, sin interrupciones operativas asociadas a la estacionalidad. Sin embargo, la disponibilidad actual de únicamente dos licencias activas limita de manera significativa la capacidad de respuesta del sistema, especialmente durante los meses de verano, cuando el incremento de población estacional y de la demanda turística genera una presión adicional sobre el servicio. En estos períodos punta, la oferta existente resulta insuficiente para absorber la totalidad de las solicitudes, produciéndose tiempos de espera elevados e incluso la imposibilidad de atender determinados desplazamientos.

La contratación del servicio se realiza exclusivamente mediante reserva telefónica, no existiendo actualmente aplicaciones móviles, plataformas digitales de gestión de flotas ni sistemas de reserva online. Esta circunstancia puede suponer una barrera de acceso para determinados perfiles de usuarios, especialmente visitantes, turistas internacionales o personas con dificultades de comunicación telefónica.

Las tarifas aplicables se encuentran reguladas por la Generalitat de Catalunya, siendo de obligado cumplimiento para los servicios de taxi. El coste final de cada trayecto depende de la distancia recorrida, el tiempo empleado y, en su caso, de los suplementos establecidos reglamentariamente. De forma orientativa, los desplazamientos habituales dentro del entorno municipal presentan un coste medio aproximado de 12 euros por servicio.

Desde el punto de vista organizativo, cada vehículo dispone de dos conductores autorizados, lo que permite ampliar la cobertura horaria y garantizar la continuidad del servicio durante jornadas prolongadas. No obstante, la reducida dimensión de la flota continúa constituyendo

el principal factor limitante para mejorar la capacidad de atención de la demanda, especialmente en los períodos de mayor afluencia turística y durante eventos puntuales de elevada concurrencia.

5.3 Accesibilidad para personas con movilidad reducida

La disponibilidad de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida (PMR) es muy limitada en el municipio, pudiendo resultar insuficiente en determinados momentos. Esta situación puede vulnerar el derecho a la movilidad de este colectivo, especialmente en un contexto en el que el taxi es el único servicio de transporte público individual disponible.

La normativa vigente en materia de accesibilidad, y en particular el Decreto 209/2023 de 28 de noviembre por el que se aprueba el Código de Accesibilidad de Cataluña, establece obligaciones específicas en relación con la disponibilidad de servicios de taxi adaptado, aspecto que debe ser tenido en cuenta en la planificación del servicio.

5.4 Paradas de taxi y gestión de la demanda

El municipio cuenta con una única parada de taxi. La gestión de la cola se realiza de forma tradicional, mediante orden de llegada, sin sistemas automatizados de control ni gestión dinámica de la demanda. Esta situación limita la eficiencia del servicio y dificulta la atención en los momentos de mayor saturación.

La para de taxi está ubicada en la Plaça del Mercat, en el núcleo central de Santa Cristina d'Aro. Su localización resulta estratégica al situarse próxima a los principales servicios urbanos y a las paradas de autobús interurbano, actuando como punto de conexión entre la movilidad regional y los desplazamientos internos del municipio. No obstante, la existencia de una única parada fija evidencia la limitada infraestructura actual del servicio frente a la dispersión territorial y la elevada estacionalidad de la demanda existente en el municipio.

Ilustración 6. Parada de Taxi



Fuente: Google Maps

5.5 Sistemas de coordinación y tecnología

El servicio dispone de sistemas de coordinación limitados, no existiendo una central plenamente estructurada que garantice una gestión eficiente y homogénea de la demanda. El uso de aplicaciones digitales para la solicitud y gestión del servicio es reducido o poco implantado, lo que dificulta la modernización y optimización del servicio, así como el registro y análisis de datos de demanda.

5.6 Zonas con mayor dificultad para conseguir taxi

Las mayores dificultades para acceder al servicio de taxi se concentran en las siguientes áreas:

- Urbanizaciones dispersas del municipio, alejadas del núcleo urbano y de la única parada de taxi existente.
- Zonas residenciales alejadas del núcleo urbano, con escasa o nula cobertura de transporte público alternativo.
- Áreas con alta concentración turística en momentos puntuales, como puede ser la Santa Market y otros eventos de especial concurrencia.

5.7 Horarios de mayor demanda

Se detectan picos de demanda claramente diferenciados a lo largo del día, que coinciden con los siguientes períodos:

- Franja nocturna, especialmente los fines de semana, cuando la actividad de ocio y restauración genera una alta demanda de desplazamientos.
- Horarios de comidas y cenas, con incremento notable de solicitudes en las franjas del mediodía y la tarde-noche.
- Eventos y actividades festivas, en los que la concentración puntual de visitantes genera picos de demanda difíciles de atender con la oferta actual.

5.8 Quejas y satisfacción de los usuarios

Durante la temporada alta se reciben quejas recurrentes por parte de los usuarios del servicio, principalmente relacionadas con:

- Tiempos de espera elevados que superan con frecuencia umbrales razonables de calidad del servicio.
- Dificultad para conseguir servicio, especialmente en los horarios y zonas de mayor demanda.
- Falta de disponibilidad en determinados horarios y zonas, que deja sin atención a un número significativo de usuarios.

6. ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA DEMANDA ACTUAL

Para el desarrollo y estudio de la demanda, el trabajo se ha dividido en las siguientes etapas:

- ✓ Definición de Objetivos
- ✓ Análisis de la estacionalidad de la demanda
- ✓ Recolección de Datos
- ✓ Análisis de los Datos
- ✓ Conclusiones y Recomendaciones

6.1 Definición de objetivos del análisis de demanda

- Analizar la demanda actual: Evaluar la demanda de servicios de taxi en Santa Cristina d'Aro para determinar si existe una necesidad real y sostenible de aumentar el número de licencias de taxi en el municipio.
- Estudiar la oferta existente: Analizar la cantidad de licencias de taxi actualmente disponibles, así como la distribución geográfica de los servicios, para identificar posibles áreas donde se necesitarían más taxis.
- Identificar deficiencias: Detectar los principales déficits del servicio en términos de disponibilidad, accesibilidad, cobertura horaria y modernización tecnológica.
- Proponer mejoras: Formular recomendaciones concretas para mejorar la calidad y la suficiencia del servicio de taxi en el municipio.

6.2 Análisis de la estacionalidad de la demanda

La demanda del servicio de taxi en Santa Cristina d'Aro presenta una marcada estacionalidad, con diferencias muy significativas entre los meses de temporada alta y baja:

PERÍODO	MESES	SITUACIÓN
Temporada baja	Octubre – mayo	Demanda estable y gestionable
Temporada media-alta	Junio y septiembre	Demanda creciente con tensión del servicio
Temporada alta	Julio y agosto	Saturación del servicio, quejas recurrentes

La saturación del servicio se produce principalmente durante los meses de junio, julio, agosto y principios de septiembre, coincidiendo con el máximo incremento de población y actividad turística. En estos períodos, la demanda supera con creces la capacidad de las 2 licencias existentes, generando tiempos de espera prolongados y servicios que no pueden ser atendidos.

6.2.1 Análisis de la disponibilidad y tiempos de espera

La percepción generalizada tanto de los usuarios como de las entidades locales es que la disponibilidad del taxi es insuficiente, especialmente en temporada alta. Los principales indicadores de esta situación son:

- Tiempos de espera elevados: En temporada alta, los tiempos de espera superan con frecuencia los umbrales considerados aceptables para un servicio de calidad (inferior a 10 minutos en núcleo urbano).

- Servicios no atendidos: Un porcentaje significativo de las solicitudes de servicio no puede ser atendido por falta de disponibilidad de vehículos, especialmente en los horarios nocturnos de fin de semana.
- Dificultad de acceso en urbanizaciones: Los usuarios de las urbanizaciones dispersas tienen especiales dificultades para acceder al servicio, ya que los taxis tienden a concentrarse en el núcleo urbano y la parada central.

6.2.2 Análisis de la frecuencia y motivos de uso

El análisis de los patrones de uso del taxi en el municipio permite identificar los siguientes perfiles de demanda:

- Usuarios turistas (temporada alta): Constituyen el principal volumen de demanda en los meses estivales. Utilizan el taxi con alta frecuencia para desplazamientos entre zonas turísticas, restaurantes, comercios y alojamientos. La ausencia de transporte público urbano les convierte en usuarios cautivos del taxi.
- Residentes en urbanizaciones: Demanda estable durante todo el año, con especial relevancia en los meses fríos cuando la movilidad en vehículo propio puede estar limitada. Usan el taxi para acceso al núcleo urbano y servicios.
- Personas mayores y sin vehículo propio: Colectivo especialmente dependiente del servicio de taxi como única alternativa de transporte individual, con demanda concentrada en horarios diurnos.
- Desplazamientos nocturnos de ocio: Alta demanda los fines de semana y durante eventos, con usuarios que han consumido alcohol y necesitan alternativas seguras al vehículo propio.

6.2.3 Análisis de la satisfacción de los usuarios

Las quejas recurrentes recibidas durante la temporada alta ponen de manifiesto un nivel de satisfacción bajo con el servicio actual. Los principales factores de insatisfacción son:

- Larga espera o imposibilidad de encontrar taxi disponible, especialmente en horarios nocturnos y de alta concurrencia.
- Escasa cobertura de las zonas de urbanizaciones, que obliga a los residentes a desplazarse hasta la parada central o a llamar previamente con mucha antelación.
- Falta de modernización del servicio, con un sistema de reserva y gestión poco adaptado a las expectativas actuales de los usuarios.
- Limitaciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida, que no siempre encuentran un vehículo adaptado disponible cuando lo necesitan.

6.3 Recolección de datos

La metodología propuesta consiste en recopilar los parámetros y variables utilizadas en el análisis de eficiencia del servicio de taxi, tal como es ofrecido y percibido por los ciudadanos, buscando determinar las condiciones óptimas del mercado, habiendo realizado para ello actividades en forma paralela:

- ✓ Mesa de trabajo de movilidad entre las distintas entidades, tanto privadas como públicas que conforman el municipio.
- ✓ Encuestas a ciudadanos y turistas.

6.3.1 Mesa de trabajo de movilidad

Con el objetivo de complementar el análisis cuantitativo realizado y contrastar los resultados obtenidos durante la fase de diagnóstico, se llevaron a cabo diversas mesas de trabajo y reuniones técnicas con representantes del Ayuntamiento. Estas sesiones permitieron presentar los resultados preliminares del estudio, validar la información recopilada y contrastar las principales problemáticas detectadas en relación con la prestación del servicio de taxi en el municipio.

Durante las reuniones se analizaron aspectos relacionados con la cobertura territorial del servicio, la capacidad de respuesta durante los períodos de máxima demanda, las necesidades de movilidad de la población residente y flotante, así como las posibles líneas de actuación para mejorar la accesibilidad y calidad del servicio. Asimismo, se identificaron oportunidades de mejora vinculadas a la digitalización de las reservas, la optimización de la oferta disponible y el refuerzo de la coordinación entre los distintos agentes implicados.

De forma complementaria, se mantuvieron reuniones específicas con los titulares y conductores de las licencias de taxi del municipio, con el fin de obtener información de primera mano sobre la operativa diaria del servicio. Estas entrevistas permitieron conocer aspectos clave como la demanda habitual, los períodos de mayor actividad, las limitaciones operativas existentes, los tiempos de espera, las dificultades para cubrir determinados servicios y las necesidades identificadas por los propios profesionales del sector. La información recopilada constituyó una fuente esencial para comprender el funcionamiento real del sistema y validar las conclusiones del diagnóstico.

6.3.2 Encuestas a ciudadanos y turistas

Con el fin de incorporar la percepción de los usuarios al proceso de análisis, se desarrolló una campaña de consultas y encuestas dirigida tanto a la población residente como a visitantes y turistas del municipio. El objetivo principal fue conocer los hábitos de utilización del servicio de taxi, identificar los perfiles de usuarios existentes y evaluar el grado de satisfacción con el sistema actual.

Las encuestas incluyeron cuestiones relacionadas con la frecuencia de uso del servicio, los motivos principales de desplazamiento, la disponibilidad percibida de taxis, los tiempos de espera, la facilidad para realizar reservas, la valoración de las tarifas y la calidad general del servicio prestado. Asimismo, se consultó a los participantes sobre posibles mejoras y necesidades no cubiertas, permitiendo identificar demandas específicas tanto de los residentes como de los usuarios ocasionales.

La información obtenida a través de este proceso participativo ha permitido complementar el diagnóstico técnico con una visión centrada en el usuario, facilitando la identificación de fortalezas, debilidades y oportunidades de mejora para la futura planificación y organización del servicio de taxi en el municipio.

7. ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA OFERTA ACTUAL

El transporte de taxi es un servicio y no una mercancía; por lo tanto, no se puede almacenar para ser utilizado cuando exista una demanda mayor. Un servicio de transporte tiene que ser consumido cuando y donde se produce. Por esta razón es muy importante estimar la demanda con la mayor precisión posible para así ajustar la oferta de servicios de transporte a ella.

7.1 Estructura de la oferta actual

La oferta de taxi en Santa Cristina d'Aro se articula en torno a 2 licencias de autotaxi que operan durante todo el año. Esta oferta, adecuada para atender la demanda de la población censada en temporada baja, resulta claramente insuficiente para los meses de temporada alta.

Las formas de acceso al servicio disponibles en el municipio son las siguientes:

- Parada de taxi: Existe una única parada en el municipio, gestionada de forma tradicional por orden de llegada. La limitación a una sola parada condiciona la accesibilidad del servicio para los usuarios de las zonas más alejadas.
- Carreras en la vía pública: Los usuarios pueden contratar el servicio directamente al taxi en circulación, aunque la escasez de vehículos disponibles hace que esta opción sea poco eficiente en temporada alta.
- Aunque el servicio permite la realización de reservas anticipadas, principalmente mediante contacto telefónico, los canales disponibles para la gestión de las solicitudes son limitados y presentan un bajo nivel de digitalización. Esta circunstancia reduce la accesibilidad y comodidad para determinados perfiles de usuarios, especialmente visitantes y turistas, limitando el potencial de la reserva previa como herramienta para mejorar la planificación y optimización del servicio.

7.2 Déficit cuantitativo de la oferta

Con una población que puede multiplicarse entre dos y tres veces durante los meses estivales, y con 2 licencias operativas, el ratio de taxis por habitante en temporada alta se sitúa en niveles muy por debajo de los estándares mínimos recomendables para garantizar un servicio de calidad.

ESCENARIO	LICENCIAS DISPONIBLES (2)
Temporada baja (demanda base)	oferta adecuada
Temporada alta (incremento 200-300%)	oferta claramente insuficiente
Picos de demanda nocturna / eventos	incapacidad de respuesta

7.3 Déficit cualitativo de la oferta

Además del déficit cuantitativo en el número de vehículos, el servicio presenta deficiencias cualitativas que afectan a la calidad global de la oferta:

- Ausencia de central estructurada: La falta de una central de taxis plenamente operativa dificulta la gestión eficiente de la demanda, la coordinación entre vehículos y la información a los usuarios sobre tiempos de espera.
- Baja digitalización: El escaso uso de aplicaciones móviles y plataformas digitales limita la capacidad de gestión de la demanda, la trazabilidad del servicio y la modernización de la oferta.
- Gestión de la parada: La gestión tradicional de la única parada, sin sistemas automatizados, no permite optimizar la asignación de vehículos ni reducir los tiempos de espera de los usuarios.
- Accesibilidad reducida: La disponibilidad muy limitada de vehículos adaptados para PMR supone una deficiencia cualitativa relevante que debe ser subsanada.

8. ESTUDIO DE VIABILIDAD

8.1 Marco general de viabilidad

El estudio de viabilidad tiene como objetivo analizar la viabilidad económico-financiera del servicio del taxi para cada una de las licencias adicionales que se quieren implantar en el municipio en la temporada alta, y dar servicio a la gran demanda existente.

Para el caso de cada licencia adicional que se requiera por parte de los taxis, que luego veremos en las conclusiones las necesidades del número de unidades según temporada, hay que tener en cuenta que son licencias estacionarias y temporales en el tiempo. De hecho, los cálculos se realizan con una temporalidad de 8 años.

8.2 Estimación de ingresos

Para determinar la estimación de ingresos asociada a una licencia adicional de taxi, MOVEA Consulting ha mantenido reuniones con los titulares de las licencias actualmente operativas en el municipio, obteniendo información directa sobre la actividad desarrollada, la demanda existente y las limitaciones de capacidad del servicio.

Debe indicarse que los valores recogidos no representan la demanda total existente en el municipio, sino únicamente la demanda actualmente atendida por las licencias en funcionamiento. Durante las entrevistas realizadas, los profesionales del sector manifestaron la existencia de una demanda no cubierta, especialmente durante los períodos de máxima afluencia turística, debido a la insuficiencia de vehículos disponibles para atender todas las solicitudes de servicio.

Temporada alta

- Horario de prestación del servicio: 24 horas
 - Carreras medias estimadas por licencia/día: 20
 - Ingreso medio por carrera: 12 €
 - Ingreso medio/día: 240 €
 - Ingresos estimados mensuales (30 días): 7.200 €
- Ingresos estimados mensuales sin IVA (10 %): 6.545 €.

- **Total ingresos estimados en temporada alta (mayo-septiembre): 32.727 € sin IVA.**

TOTAL INGRESOS ESTIMADOS LICENCIA ADICIONAL (5 meses): 32.727 € sin IVA

Los ingresos estimados se fundamentan en la aplicación de las tarifas reguladas vigentes, el número de servicios potenciales en función de la demanda detectada y las condiciones habituales de explotación observadas en municipios turísticos de características similares.

La estimación se ha realizado considerando una explotación directa por parte del titular de la licencia en régimen de trabajador autónomo. La contratación de un segundo conductor se considera una posibilidad operativa puntual durante los períodos de máxima demanda, por lo que no se ha incorporado como coste fijo estructural de la explotación.

8.3 Estimación de costes

Los principales costes asociados a la explotación de una licencia de taxi en el municipio son los siguientes:

Costes asociados al vehículo:

- ✓ Amortización
- ✓ Financiación
- ✓ Elementos auxiliares
- ✓ Combustible
- ✓ Mantenimiento, reparaciones y neumáticos
- ✓ Seguros del vehículo
- ✓ Costes fiscales del vehículo

Costes asociados al Titular de la explotación:

- ✓ Sueldo del Titular
- ✓ Seguros Sociales del Titular
- ✓ Impuestos del titular
- ✓ Costes indirectos asignados a la actividad.

8.3.1 Costes asociados al vehículo

Amortización del vehículo

Para la estimación de los costes de inversión y amortización se ha considerado como vehículo representativo el Toyota Prius, uno de los modelos más utilizados en el sector del taxi por su fiabilidad, eficiencia energética y bajos costes de mantenimiento.

Se ha tomado como referencia un precio de adquisición de 36.000 €, sin considerar posibles ayudas públicas o descuentos comerciales. Asimismo, se ha considerado un valor residual estimado de 6.000 € al finalizar la vida útil del vehículo, teniendo en cuenta la experiencia observada en el mercado de vehículos profesionales y la elevada durabilidad de este modelo.

La amortización se ha calculado considerando una vida útil de 8 años, coincidente con el plazo previsto de explotación de la licencia temporal.

Por tanto, la base amortizable asciende a 30.000 €, obteniéndose:

Coste anual de amortización: 3.750 €/año

Coste mensual de amortización: 312,50 €/mes

Financiación

Para la adquisición del vehículo se ha considerado una financiación bancaria estándar para profesionales autónomos, aplicando las condiciones medias de mercado vigentes en el momento de elaboración del estudio.

Bajo estas hipótesis, el coste financiero asociado a la adquisición del vehículo se estima en:

Coste anual de financiación: 1.338 €/año

Elementos auxiliares

Además del vehículo, la prestación del servicio requiere la instalación de determinados equipos obligatorios o necesarios para la explotación de la licencia.

Se han considerado los siguientes elementos:

Elemento	Coste (€)
Módulo luminoso exterior (Miniled)	450 €
Taxímetro homologado	850 €
Emisora / sistema de comunicaciones	450 €
Sistema TPV y medios de pago	250 €
Total inversión	2.000 €

Considerando el mismo periodo de amortización de 5 años para estos equipos, el coste anual imputable asciende a:

Coste anual elementos auxiliares: 400 €/año

Combustible

El consumo homologado del Toyota Prius es de 3,3 litros cada 100 kilómetros. No obstante, dado que la actividad del taxi se desarrolla principalmente en entorno urbano, se ha corregido este valor aplicando el factor de ajuste recomendado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) para velocidades medias urbanas de 20 km/h.

El factor de corrección aplicado es:

$$F = 0,804 + (12,66 / 20) = 1,437$$

Por tanto, el consumo real estimado resulta:

$$\text{Consumo corregido} = 3,3 \times 1,437 = 4,74 \text{ l/100 km}$$

Para la estimación económica se ha considerado un recorrido medio anual de 52.500 km, valor obtenido a partir de referencias operativas del sector del taxi en municipios turísticos comparables.

Tomando un precio medio del combustible de 1,70 €/litro, se obtiene un coste unitario de 0,081 €/km.

Por tanto:

Coste anual de combustible: 4.229 €/año

Coste mensual de combustible: 352 €/mes

Garaje

Se ha considerado el alquiler de una plaza de garaje destinada al estacionamiento y custodia del vehículo durante los periodos fuera de servicio.

A partir de los precios medios de mercado observados en municipios de características similares, se estima un coste medio de 100 €/mes.

Coste anual de garaje: 1.200 €/año

Mantenimiento, reparaciones y neumáticos

Los costes de mantenimiento incluyen revisiones periódicas, sustitución de neumáticos, pequeñas reparaciones, elementos de desgaste y operaciones de mantenimiento preventivo necesarias para garantizar la correcta prestación del servicio.

Tomando como referencia la experiencia de explotación del Toyota Prius en el sector del taxi y considerando una elevada intensidad de uso anual, se estima que los costes acumulados de mantenimiento y reparaciones representan aproximadamente el 20 % del valor de adquisición del vehículo a lo largo de su vida útil.

En consecuencia:

Coste anual de mantenimiento y reparaciones: 2.200 €/año

Seguro

Se incluye el coste correspondiente al seguro obligatorio de responsabilidad civil, así como las coberturas complementarias habitualmente contratadas por los profesionales del sector.

Tras consultar diferentes corredurías y referencias sectoriales, se estima un coste medio de:

Coste anual del seguro: 1.800 €/año

Costes fiscales y tasas obligatorias

Se incluyen los costes asociados a tributos y tasas vinculados a la explotación del vehículo como taxi.

Entre ellos destacan:

- Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM).
- Precintado y verificaciones periódicas del taxímetro.
- Tasas administrativas asociadas a la actividad.
- Inspección Técnica de Vehículos (ITV).

En relación con la ITV, los vehículos taxi con una antigüedad inferior a cinco años deben someterse a una inspección anual, mientras que los de mayor antigüedad requieren inspecciones semestrales.

Se estima un coste medio anual de ITV: 40,60 €/año.

CONCEPTO	IMPORTE ANUAL
Impuesto de Circulación (IVTM)	120 €
Precintaje y verificación del taxímetro	60 €
ITV	45 €
Tasa administrativa de licencia y visados	75 €
TOTAL	300 €

Resumen de costes anuales de explotación de una licencia de taxi

Concepto	Coste anual (€)
Amortización del vehículo	3.750 €
Financiación	1.338 €
Elementos auxiliares (taxímetro, emisora, TPV, módulo luminoso)	400 €
Combustible	4.229 €
Garaje	1.200 €
Mantenimiento, reparaciones y neumáticos	2.200 €
Seguro	1.800 €
Tasas e impuestos	300 €
TOTAL COSTES ANUALES	15.217 €

Resumen mensual equivalente

Concepto	Coste mensual (€)
Costes totales de explotación	1.268 € / mes

8.3.2 Costes asociados al titular

A) Retribución del titular

La estimación económica de la licencia adicional se ha realizado considerando un modelo de explotación directa por parte del titular de la licencia en régimen de trabajador autónomo, sin contemplar la contratación permanente de conductores asalariados.

En consecuencia, la retribución del titular no se incorpora como un coste de explotación, sino que se corresponde con el rendimiento económico obtenido una vez descontados los costes asociados al vehículo, los costes indirectos y las tasas vinculadas a la actividad.

No obstante, durante los períodos de máxima demanda, el titular podrá recurrir de forma puntual a la contratación de conductores de apoyo para ampliar la cobertura horaria del servicio, circunstancia que no se considera un coste fijo estructural de la explotación.

B) Costes indirectos

Corresponden a los costes derivados de la pertenencia a la asociación o emisora de taxis, incluyendo la cuota mensual de emisora, sistemas de comunicación, gestión de servicios y otros gastos administrativos asociados a la actividad.

Coste anual de costes indirectos: 1.800 €

C) Cuota anual de licencia

Se estima que el titular de la licencia adicional deberá satisfacer una cuota anual de explotación de la licencia de **1.500 €**, durante los ocho años de vigencia de la licencia temporal.

D) Retribución estimada del titular

Considerando unos ingresos estimados para la temporada alta de **32.727 € sin IVA** y unos costes imputables al período de explotación de **8.809 €**, se obtiene un resultado económico aproximado de:

Retribución estimada del titular durante la temporada: 23.918 €

Este importe constituye el rendimiento bruto de la actividad antes de la tributación personal correspondiente al titular.

8.2.3 Resumen de gastos

La estimación de costes de explotación de la licencia adicional se ha realizado considerando los principales gastos asociados a la actividad del taxi, incluyendo tanto los costes vinculados al vehículo como aquellos derivados de la gestión y explotación de la licencia. Entre ellos se encuentran la amortización del vehículo, los costes financieros, el combustible, el mantenimiento, los seguros, los elementos auxiliares necesarios para la prestación del servicio, así como las tasas y gastos administrativos asociados a la actividad.

Tomando como referencia las hipótesis de explotación definidas en el presente estudio, el coste total anual de explotación se estima en 18.517 €, si bien, dado que la licencia objeto de análisis tiene carácter temporal y su periodo de actividad se limita a los meses de mayor demanda turística, los costes efectivamente imputables al periodo de explotación ascienden a 8.592 €. Esta cifra constituye la referencia económica adecuada para el análisis de viabilidad de la licencia temporal, al permitir comparar los costes reales asociados a la prestación del servicio con los ingresos estimados durante el periodo de funcionamiento efectivo de la licencia.

CONCEPTO	IMPORTE ANUAL
Asociados al vehículo	
Amortización	3.750 €
Financiación	1.338 €
Elementos auxiliares	400 €
Combustible	4.229 €
Garaje	1.200 €
Mantenimiento	2.200 €
Seguros del vehículo	1.800 €
Costes fiscales del vehículo	300 €
Asociados al titular	
Costes indirectos	1.800 €
Licencia	1.500 €
TOTAL COSTES ANUALES	18.517 €

Costes imputables al período de explotación de la licencia temporal (5 meses)

CONCEPTO	IMPORTE IMPUTABLE
Amortización	1.563 €
Financiación	558 €
Elementos auxiliares	167 €
Combustible	1.762 €
Garaje	500 €
Mantenimiento	917 €
Seguros del vehículo	750 €
Costes fiscales del vehículo	125 €
Costes indirectos	750 €
Licencia	1.500 €
TOTAL COSTES LICENCIA TEMPORAL	8.592 €

8.4 Rentabilidad estimada

A partir de las estimaciones de ingresos y costes realizadas para el período de explotación de la licencia temporal, la rentabilidad de una licencia adicional para un taxista representativo en Santa Cristina d'Aro se estima en:

CONCEPTO	IMPORTE
Estimación de ingresos durante el período de explotación	32.727 €
Estimación de costes imputables al período de explotación	8.592 €
Resultado estimado	24.135 €

Los resultados obtenidos ponen de manifiesto que la explotación de una licencia temporal adicional resulta económicamente viable, generando un margen suficiente para cubrir los costes de explotación y proporcionar una retribución adecuada al titular de la licencia durante el período de funcionamiento autorizado.

Asimismo, debe indicarse que esta estimación se ha realizado bajo criterios conservadores, considerando únicamente la demanda actualmente atendida por el servicio de taxi existente. La existencia de demanda insatisfecha durante los períodos de máxima afluencia turística podría incrementar los ingresos reales obtenidos por la licencia.

9. CONCLUSIONES

Tras el análisis y exposición de los datos recabados, se tiene una imagen general del estado actual del sector profesional del taxi en Santa Cristina d'Aro del que se pueden extraer las siguientes conclusiones:

Desequilibrio estructural entre oferta y demanda

La principal conclusión del estudio es la existencia de un desequilibrio estructural entre la oferta actual (2 licencias de taxi operativas durante todo el año) y la demanda generada en temporada alta, cuando la población del municipio puede multiplicarse entre dos y tres veces. Este desequilibrio se traduce en servicios no atendidos, tiempos de espera elevados y quejas recurrentes de los usuarios.

Saturación estacional del servicio

La saturación del servicio se produce durante los meses de junio, julio, agosto y principios de septiembre, con especial intensidad en los horarios nocturnos de fin de semana y durante la celebración de eventos y actividades festivas. En estos momentos, la oferta actual es absolutamente incapaz de dar respuesta a la totalidad de la demanda existente.

Déficits cualitativos del servicio

Además del déficit cuantitativo en el número de licencias, el servicio presenta importantes deficiencias cualitativas:

- Ausencia de una central de taxis estructurada que permita la gestión eficiente de la demanda.
- Baja digitalización del servicio, con escasa implantación de aplicaciones móviles y plataformas de reserva online.
- Disponibilidad muy limitada de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida.
- Gestión tradicional de la única parada de taxi existente, sin sistemas automatizados ni información en tiempo real.

Necesidad de ampliación de licencias

El análisis de la demanda evidencia la necesidad de ampliar el número de licencias de taxi operativas en los meses de temporada alta. Se propone un modelo de ampliación estacional basado en licencias temporales que permita ajustar la oferta a la demanda real en cada período del año:

PERÍODO	LICENCIAS PROPUESTAS	ADICIONALES
Temporada baja	2 licencias (situación actual)	1
Temporada media-alta	3 licencias	3 adicionales

Todas las licencias deben operar en horario de 24 horas durante los meses de temporada alta y media-alta, para dar cobertura a los picos de demanda nocturna.

Necesidad de modernización del servicio

El modo de captación y de solicitud del servicio está cambiando como consecuencia de la irrupción de las nuevas tecnologías. Este hecho simplifica el modo de solicitud por parte del usuario y, cuando la oferta se reduce, incrementa el uso de las nuevas tecnologías, lo que a su vez puede provocar más viajes perdidos si no se gestiona adecuadamente. Es imprescindible avanzar en la digitalización del servicio para mejorar su eficiencia y calidad.

Propuestas de mejora

El estudio propone las siguientes medidas para mejorar la calidad y suficiencia del servicio de taxi en Santa Cristina d'Aro:

Ampliación de licencias

Aumentar el número de taxis disponibles durante la temporada alta, especialmente para dar cobertura a las urbanizaciones dispersas, las zonas residenciales alejadas y los eventos de alta concurrencia. Se propone la creación de un sistema de licencias estacionales temporales que permita ajustar la oferta a la demanda real en cada período del año.

Modernización tecnológica

Implantar o reforzar el uso de aplicaciones digitales para la reserva y gestión del servicio, así como sistemas de información en tiempo real que permitan a los usuarios conocer la disponibilidad y los tiempos de espera. La digitalización del servicio es una condición necesaria para mejorar su eficiencia y adaptarlo a las expectativas actuales de los usuarios.

Central de taxis

Establecer una central de taxis plenamente estructurada y operativa que garantice una gestión eficiente y homogénea de la demanda, facilite la coordinación entre vehículos y mejore la atención a los usuarios. La central debe integrar canales telefónicos, digitales y de gestión de paradas.

Accesibilidad

Garantizar la disponibilidad de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida en número suficiente para atender la demanda real, en cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad. El Decreto 209/2023 de 28 de noviembre establece obligaciones específicas en este ámbito que deben ser observadas.

Ampliación y optimización de paradas

Estudiar la posibilidad de ampliar el número de paradas de taxi en el municipio, especialmente en las zonas de mayor demanda y en las áreas turísticas más concurridas. La implantación de sistemas de gestión dinámica de las paradas puede mejorar la eficiencia del servicio y reducir los tiempos de espera.



Coordinación con otros modos de transporte

Mejorar la coordinación e integración de los servicios de taxi con otros modos de transporte disponibles en el municipio y su entorno, para facilitar desplazamientos multimodales y mejorar la movilidad global. Esta coordinación debe tomar como referencia el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio.

10. RESULTADOS ESPERADOS

Con la introducción de los cambios descritos en el punto anterior, principalmente con el aumento de licencias para la temporada alta y la modernización del servicio, los resultados esperados son los siguientes:

INDICADOR	RESULTADO ESPERADO
Reducción de tiempos de espera (temporada alta)	< 10 minutos en núcleo urbano
Reducción de servicios no atendidos	Reducción superior al 60%
Satisfacción de usuarios con el servicio	Mejora significativa
Cobertura de urbanizaciones dispersas	Mejora sustancial
Disponibilidad de vehículos adaptados PMR	Servicio garantizado
Implantación de soluciones digitales	Sistema operativo en temporada alta
Central de taxis estructurada	Operativa en temporada alta

La mejora del servicio de taxi en Santa Cristina d'Aro no solo repercutirá positivamente en la calidad de vida de los residentes y en la experiencia de los visitantes, sino que también contribuirá a reducir el uso del vehículo privado, mejorar la seguridad vial (especialmente en los desplazamientos nocturnos) y fortalecer la oferta de movilidad sostenible del municipio.

11. CONTROL Y SEGUIMIENTO

Para realizar un seguimiento efectivo del control de las medidas implantadas en el sector del taxi, es importante establecer un sistema de control y evaluación periódico. En este sentido, se propone:

Encuestas periódicas a usuarios

Realizar encuestas periódicas a los usuarios del servicio de taxi para recopilar retroalimentación sobre la calidad del servicio y la percepción de las medidas implementadas. Se propone realizar al menos dos encuestas anuales: una al finalizar la temporada alta y otra en el período de temporada baja.

Mesa de movilidad periódica

Realizar una mesa de movilidad al finalizar la temporada alta de cada año, con participación de todas las partes implicadas: Ayuntamiento de Santa Cristina d'Aro, asociación de taxistas, patronato de turismo, policía local, asociaciones de vecinos y representantes de los sectores de hostelería y turismo. El objetivo es analizar los resultados obtenidos y buscar las posibles mejoras que puedan establecerse.

REUNIÓN	PERÍODO PROPUESTO	OBJETIVO
Mesa de movilidad 1	Noviembre 2026	Diagnóstico inicial y planificación
Mesa de movilidad 2	Noviembre 2027	Evaluación temporada 2027
Mesa de movilidad 3	Noviembre 2028	Evaluación temporada 2028

Indicadores de seguimiento

Se propone el seguimiento periódico de los siguientes indicadores clave de desempeño del servicio:

- Número de servicios realizados por período y zona.
- Número de servicios no atendidos por falta de disponibilidad.
- Tiempo medio de espera del usuario.
- Número de quejas recibidas y motivos.
- Grado de satisfacción de los usuarios (escala 1-10).
- Número de vehículos adaptados disponibles para PMR.
- Tasa de uso de canales digitales de solicitud del servicio.

El seguimiento sistemático de estos indicadores permitirá ajustar las medidas implementadas a la evolución real de la demanda y garantizar la mejora continua de la calidad del servicio de taxi en Santa Cristina d'Aro.