

El taxi de Girona: manca de llicències, precarietat laboral i falta de transparència

Opinió | 16-10-2026 | 15:40



Taxi a Girona

El sector del taxi a Girona travessa una situació que exigeix una reflexió profunda i una resposta de les administracions responsables. La manca de vehicles disponibles en determinades franges, les llargues esperes dels usuaris, la suspensió reiterada dels dies de descans obligatoris del servei i les condicions dels xofers assalariats dibuixen una realitat que no es pot continuar ignorant.

Com a professional del sector, considero que ha arribat el moment d'explicar públicament què està passant i d'obrir un debat necessari sobre el model de gestió del taxi a Girona, Salt i Sarrià de Ter. Un debat que ha d'incloure totes les parts, també els conductors assalariats, massa sovint absents de les decisions que els afecten directament.

Més demanda, però no prou taxis

Girona té una activitat turística, econòmica, cultural i esportiva que genera unes necessitats de transport molt superiors a les que es poden deduir del padró municipal. Els hotels, l'estació de l'AVE, les connexions amb l'aeroport, els hospitals, els congressos i els grans esdeveniments incrementen la demanda de mobilitat.

Els partits del Girona FC i del Bàsquet Girona, la programació del Palau de Congressos, l'Auditori i el Teatre Municipal, així com esdeveniments com Temps de Flors, accentuen aquestes necessitats, especialment durant els caps de setmana i els períodes de més aflluència.

Segons les dades de què disposem, pendents de contrastar amb els registres oficials actualitzats, Girona té 68 llicències de taxi per a una població de 108.352 habitants; Salt, 15 llicències per a més de 34.000 habitants, i Sarrià de Ter, una única llicència per a 5.404 habitants.

Aquestes xifres plantegen una pregunta que les administracions haurien de respondre amb dades públiques i un estudi rigorós: hi ha prou taxis per cobrir les necessitats reals dels residents i de les persones que es desplacen diàriament per aquesta àrea?

La realitat que vivim molts professionals és que no sempre hi ha vehicles disponibles quan els ciutadans els necessiten. Les esperes s'allarguen, algunes parades queden sense taxis i les queixes acaben recaient sobre els conductors, que som la cara visible d'un problema que no podem resoldre individualment.

Un servei que va més enllà de Girona

La situació és encara més complexa si tenim en compte els serveis que connecten Girona amb municipis de l'entorn, com Bescanó, Aiguaviva, Fornells de la Selva, Quart, Vilablareix, Llambilles, Cassà de la Selva, Sant Julià de Ramis o Medinyà.

A aquests trajectes s'hi afegeixen els trasllats als aeroports de Girona i Barcelona i als ports de Barcelona i Palamós, subjectes a les condicions legals de prestació i contractació corresponents. Són desplaçaments que ocupen vehicles durant períodes de temps considerables i que també s'han de tenir en compte a l'hora de planificar el servei.

Per tant, les necessitats del taxi no es poden calcular únicament a partir del nombre d'habitants de cada municipi. Cal valorar la mobilitat real, els desplaçaments sanitaris, l'arribada de visitants, l'activitat econòmica i la cobertura territorial.

Demanem un estudi rigorós de les necessitats actuals i futures, amb conclusions públiques, que permeti determinar si el nombre de llicències i l'organització del servei són adequats. Sense aquesta anàlisi, qualsevol resposta corre el risc de quedar-se en un pedaç.

Els drets dels xofers no poden pagar la manca de taxis

Un dels aspectes més preocupants és la situació dels conductors assalariats.

Quan s'acosten períodes de gran demanda ?l'estiu, Nadal, Setmana Santa, fires, congressos, partits o Temps de Flors?, una de les respostes recurrents és plantejar la suspensió dels dies de descans obligatoris del servei per augmentar el nombre de taxis en circulació.

Cal diferenciar el descans obligatori dels vehicles o de les llicències del descans laboral de les persones que els condueixen. Ampliar la disponibilitat del servei no hauria de comportar, en cap cas, que els treballadors hagin de renunciar als seus descansos.

Una mesura excepcional pot tenir una justificació puntual. Però, quan es repeteix, cal preguntar-se si s'està utilitzant per compensar una insuficiència estructural. No es pot convertir l'excepció en el model habitual de funcionament.

Al sector es descriuen situacions de conductors que poden arribar a assumir jornades de 12 a 15 hores diàries. Són situacions que cal comprovar i que generen preocupació pel descans efectiu, la conciliació familiar, la salut laboral i la seguretat viària.

També hi ha una realitat de la qual es parla poc: la por que poden tenir alguns assalariats a denunciar les seves condicions per les possibles conseqüències laborals o pel risc de perdre la

feina.

Els xofers no som únicament un recurs per cobrir les hores de més demanda. Som professionals amb drets, responsabilitats i famílies. La nostra veu també ha de comptar.

Per això, demanem que es revisi l'impacte de les suspensions dels descansos del servei i que es comprovi que les jornades i els períodes de descans dels treballadors respecten la normativa aplicable.

La competència deslleial també exigeix controls

Paral·lelament, al sector hi ha preocupació per la possible existència de vehicles que prestin serveis sense complir els requisits exigibles.

S'han difós informacions sobre denúncies relatives a taxis amb autoritzacions d'altres municipis que presumptament recullen clients a Girona sense complir les condicions aplicables, així com sobre possibles serveis irregulars de taxi i VTC.

Aquesta qüestió exigeix rigor. No es pot considerar irregular un servei únicament perquè el vehicle disposi d'una autorització d'un altre municipi. Cal distingir les recollides no permeses dels serveis que poden estar legalment autoritzats i analitzar cada cas segons les seves circumstàncies.

El que reclamem és que les administracions competents investiguin els indicis d'incompliment i actuïn quan correspongui, especialment en punts de gran demanda, com els hospitals, l'estació de l'AVE, les zones hoteleres i l'aeroport de Girona.

Els professionals que treballen legalment tenen dret a fer-ho en condicions de competència lleial. I els ciutadans tenen dret a un servei regulat, segur i fiable.

Què hi tenen a dir l'Ajuntament i Gitaxi?

Davant d'aquesta situació, considero que l'Ajuntament de Girona i els representants del sector, entre els quals Gitaxi, han de donar explicacions sobre les qüestions que els corresponen i participar en una revisió seriosa del model.

Quins estudis determinen si hi ha prou llicències? Com s'avaluen les esperes dels usuaris i les franges sense cobertura suficient? Amb quins criteris es proposen i s'autoritzen les modificacions dels descansos del servei? Com s'escolta els conductors assalariats?

La transparència consisteix a oferir respostes clares, dades accessibles i criteris comprensibles. Cal explicar com es prenen les decisions i quins resultats tenen sobre el servei i sobre les persones que el presten.

No n'hi ha prou amb demanar més taxis quan hi ha esdeveniments importants. Cal una planificació que relacioni el nombre de llicències amb la demanda real, l'organització dels torns, les condicions laborals i els drets dels usuaris.

Tampoc no n'hi ha prou amb parlar en nom del sector sense escoltar els assalariats, que coneixen de primera mà les dificultats quotidianes i les conseqüències de les decisions que s'adopten.

El taxi necessita solucions, no més silencis

El taxi és essencial per a moltes persones: pacients que s'han de desplaçar als hospitals, gent gran, persones amb mobilitat reduïda, visitants, treballadors i ciutadans que no disposen d'alternatives de transport.

Perquè aquest servei funcioni, també cal protegir les persones que el fan possible cada dia.

No es pot exigir als xofers que assumeixin indefinidament les conseqüències d'una oferta insuficient. No es pot deixar sense resposta el malestar dels professionals. I no es poden mantenir sense aclariment els dubtes sobre els criteris amb què s'organitza i es dimensiona el servei.

El que demanem és concret: dades públiques, un estudi de necessitats, una revisió justificada de les llicències disponibles, respecte pels drets laborals, controls efectius i una administració que escolti totes les parts.

El taxi de Girona necessita solucions estructurals. Ni els usuaris han de resignar-se a esperar indefinidament ni els conductors han de pagar les mancances del servei amb el seu descans.

Ha arribat el moment que l'Ajuntament de Girona assumeixi la seva responsabilitat i abordi aquesta situació amb la serietat que mereix.

Article d'opinió d'un professional del sector del taxi a Girona.

[Autor: Professional del sector del taxi](#)