



**Ajuntament
d'Eivissa**



ESTUDIO DE LAS NECESIDADES
DE LICENCIAS MUNICIPALES DE
SERVICIO DE TAXI EN LA
CIUDAD DE EIVISSA

Promotor
AJUNTAMENT D'EIVISSA

Noviembre 2017

estudioIMAT
INGENIERÍA - MEDIO AMBIENTE - TERRITORIO

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....	1
1.1	Antecedentes	1
1.2	Datos de la actuación / promotor.....	2
1.2.1	Promotor.....	2
1.2.2	Emplazamiento de la actuación.	2
1.3	Datos de los redactores del estudio	2
1.3.1	CIF, nombre fiscal, representante y autores	2
1.3.2	Dirección completa y a efectos de notificaciones.....	2
1.4	Objeto de estudio.....	3
1.5	Marco legal.....	3
2.	ÁMBITO DE ESTUDIO.....	7
2.1	Datos básicos.....	7
2.2	Población	7
2.2.1	Evolución demográfica.....	7
2.2.2	Estructura de la población	9
2.2.3	Población estacional	10
2.3	Sectores económicos.....	14
2.3.1	Sector primario: Agricultura, ganadería y silvicultura	15
2.3.2	Sector secundario: Industria y construcción	16
2.3.3	Sector terciario: Turismo, comercio y servicios	17
2.4	Movilidad.....	18
2.4.1	Red viaria	18
2.4.2	Tráfico	20
2.4.3	Transporte privado	21
2.4.4	Transporte público regular de viajeros por carretera	22
2.4.5	Transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (taxis).....	25
3.	METODOLOGÍA	27
3.1	Análisis previo de la información.....	27
3.2	Adquisición de datos	28
3.2.1	Tráfico de taxis.....	30

3.2.2	Frecuencia de salidas de taxis.....	30
3.3	Análisis de datos.....	31
4.	RESULTADOS.....	34
4.1	Análisis de la población.....	34
4.2	Análisis de demanda de taxis.....	35
4.2.1	Tráfico de taxis.....	35
4.2.2	Frecuencia de salida de taxis.....	41
5.	CONCLUSIONES.....	47
5.1	Análisis de demanda y servicio actual de taxis.....	47
5.1.1	Tráfico de taxis.....	47
5.1.2	Comparación de ratios de licencias.....	47
5.1.3	Análisis de las paradas.....	47
5.2	Influencia del crecimiento de la población y el movimiento turístico.....	48
6.	PROPUESTAS.....	49

ESTUDIO DE LAS NECESIDADES DE LICENCIAS MUNICIPALES DE SERVICIO DE TAXI EN LA CIUDAD DE EIVISSA

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

1.1 Antecedentes

En la actualidad, la isla de Eivissa se caracteriza por un número total de taxis de 650 repartidos en los distintos municipios, de los cuales 320 son licencias fijas y 330 son temporales. Esta oferta de taxis responde a la creciente población y el creciente número de turistas anuales, que genera un aumento de demanda del servicio.

El Plan Director de Movilidad de la isla de Eivissa, *Movilitat x Eivissa*, propone una serie de puntos a tratar para el municipio de Eivissa con el fin de mejorar la movilidad de la zona. Quedan expresados en la siguiente lista:

1. Transporte público.
2. Aumento de la oferta de taxis en verano.
3. Adaptar la totalidad de la flota de vehículos de transporte público para las personas con movilidad reducida.
4. Potenciar el uso de vehículos ecológicos.
5. Realizar un estudio de detalle de las rutas de taxi y de las líneas de autobús de cara a una posible reestructuración a nivel global de la isla de Eivissa, así como una posible implantación de un sistema de transporte en autobús o en taxi a la demanda.
6. Implantación de un sistema tarifario integrado.

De todos ellos, el segundo punto es el que promueve la realización del presente documento, con el fin de poder dar un mejor servicio que se ajuste a las necesidades reales.

El mismo *Plan Director de Movilidad* establece un programa de actuación para fomentar la movilidad en transporte público. Respecto a la materia relativa al servicio de taxi, se promueve:

- Impulso para la creación del área insular del taxi para la presentación conjunta.
- Modernización del sistema de transporte público en taxi.
- Ordenación del servicio de taxi y complementariedad con el resto de servicios públicos.

Estos aspectos, igualmente, motivan el presente estudio, con el fin de poder dar respuesta a la demanda real existente.

En el Plan de actuación se contempla un estudio de transporte público discrecional de viajeros con vehículos de turismo para los años 2016 y 2017 del Consell Insular de Eivissa para la isla de Eivissa. En este sentido el Plan de actuación trata de establecer las condiciones a las que deben sujetarse las autorizaciones estacionales de ámbito insular de transporte público de viajeros con vehículos de turismo para el 2016 y 2017, para que puedan prestar servicios de tipo insular con recorridos interurbanos.

Los servicios se dividen en dos: los primeros hacen referencia al servicio que se presta durante todo el año (bienales), los fijos, y los segundos a las estacionales, las cuales prestan servicios durante los meses de mayor intensidad turística.

En cuanto a la duración de las autorizaciones estacionales establecidas en el Plan de actuación, se recoge que se concederán en dos turnos diferentes, coincidentes con los turnos otorgados en las autorizaciones municipales estacionales:

- 1^{er} turno: del día 1 de junio hasta el día 31 de agosto de los años 2016 y 2017 (todos los días incluidos).
- 2^o turno: del día 1 de julio hasta el día 30 de septiembre de los años 2016 y 2017 (todos los días incluidos).

Con respecto a las autorizaciones otorgadas en el municipio de Eivissa, en el año 2017 tiene aprobadas 134 licencias fijas y 139 licencias estacionales.

1.2 Datos de la actuación / promotor.

1.2.1 Promotor

Ajuntament de Eivissa

Plaza de España, 1

07800 Eivissa - Ibiza (Illes Balears)

CIF: P0706600H

1.2.2 Emplazamiento de la actuación.

Municipio de Eivissa - Ibiza (Illes Balears)

1.3 Datos de los redactores del estudio

1.3.1 CIF, nombre fiscal, representante y autores

- CIF: **B57988883**
- NOMBRE FISCAL: **Servicios Técnicos de Infraestructuras y Medio Ambiente de Ibiza S.L.**
- REPRESENTANTE DE LA EMPRESA: **Juan Calvo Cubero.**
- AUTOR DEL ESTUDIO: **Jorge Rubio Hijano, Ingeniero de Caminos Canales y Puertos, nº colegiado 26020.**

1.3.2 Dirección completa y a efectos de notificaciones

Avenida Isidoro Macabich, 25, oficina 4.

07800 Eivissa (Illes Balears) / Tlf. 971 393 588

info@estudioimat.es

1.4 Objeto de estudio

El objeto del presente estudio responde al encargo profesional promovido por el Ayuntamiento de Eivissa en relación a la elaboración de un estudio técnico que evalúe la necesidad de modificar el número de licencias municipales del servicio de taxi.

El servicio de taxi en el ámbito del transporte público de viajeros tiene una presencia muy destacada para la movilidad de personas, principalmente para los turistas que visitan la isla en época estival.

Esta necesidad hace conveniente una actuación proporcional que se ajuste a las necesidades reales de la población, con el fin de poder satisfacer la demanda real existente y proporcionar un buen servicio.

Debido a la creciente demanda en los últimos años, esta necesidad ha estado satisfecha en muchas ocasiones por personas sin la habilitación perceptiva, utilizando medios que en la gran mayoría de los casos no cumplían con las debidas condiciones de seguridad ni con las tarifas establecidas.

Por ello, se realiza el presente estudio para dar cumplimiento a la normativa en materia de regulación del servicio de taxis, con el fin de corregir la presente falta de servicio y mejorar el servicio de transporte público de viajeros.

1.5 Marco legal

Estatuto de Autonomía

En la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, el Estado delega en las comunidades autónomas las facultades en materia de transportes por carretera y por cable.

El artículo 30.5 del Estatuto de Autonomía otorga a la comunidad autónoma Balear la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres, en concordancia con el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, que establece que son competencia de las comunidades autónomas “los ferrocarriles y las carreteras cuyo itinerario transcurra íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable”.

A su vez, el artículo 30.3 del Estatuto recoge la competencia exclusiva de la comunidad autónoma Balear en materia de ordenación del territorio.

La suma de ambas competencias otorga la capacidad de regular la movilidad de la población, entendida como el análisis de las necesidades de desplazamiento y la planificación de las ofertas que pueden ponerse al alcance de los ciudadanos, haciendo incidencia en fomentar el uso racional del transporte público minimizando los costes sociales y medioambientales, pero adecuando el servicio a la demanda real.

*No obstante, la competencia en materia de transportes terrestres otorgada por el Estatuto no se limita a los transportes en ferrocarril o por carretera que circulen dentro de los límites de la comunidad autónoma, sino que incluye la competencia de desarrollo legislativo y de ejecución en materia de agencias de transportes y de alquiler de vehículos, así como la competencia ejecutiva para **la ordenación del transporte de viajeros** y de mercancías que, siendo de competencia estatal, tengan su origen y su destino dentro del territorio de la comunidad autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que de ellas se reserve la Administración General del Estado, competencias recogidas en los artículos 31.16 y 32.2 del Estatuto.*

La normativa, como no podía ser de otra manera, también debe regular el transporte discrecional que se presta en nuestra comunidad, ya sea en vehículos de turismo o en autocares, atendiendo al volumen de los desplazamientos que se producen, entre otros, por motivos turísticos, y establecer las normas sancionadoras que protejan los transportes públicos de las infracciones que se cometan contra éstos.

Por ello, la regulación del transporte discrecional de viajeros en las Illes Balears establecida en esta ley se acomoda a las modificaciones de la normativa estatal, motivadas en gran medida por la normativa europea y, además, a la demanda y a las particulares circunstancias de las Illes Balears, introduciendo novedades como la posibilidad de crear autorizaciones de ámbito autonómico e insular, tanto de transporte público discrecional de viajeros en autobús como en vehículos de turismo.

Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre

Los ayuntamientos, con la finalidad de garantizar el acceso de todas las personas al servicio de auto-taxi, promoverán y asegurarán la presencia de vehículos adaptados al uso de personas con movilidad reducida, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los medios de transportes para personas con discapacidad. Estos vehículos darán un servicio preferente a las personas con discapacidad, pero no tendrán este uso exclusivo.

Ley 4/2014 del 28 de junio (BOIB nº 88)

En lo que afecta al servicio de taxi, se crean las licencias municipales de auto-taxi y las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo de carácter temporal, cuyo desarrollo se considera competencia exclusiva de cada ámbito insular; se posibilita que los vehículos con los que se presta el servicio, tanto de carácter ordinario como de carácter temporal.

El Artículo 53 establece las dos tipologías de licencias y los correspondientes estudios a hacer para su otorgación:

- **Carácter ordinario**, que son las otorgadas sin un plazo de duración predeterminada. Para su otorgamiento, los ayuntamientos deberán elaborar un informe justificativo de la necesidad o la conveniencia de establecer nuevas licencias.
- **Carácter temporal**, que son las otorgadas para dentro del ámbito territorial de los respectivos ayuntamientos cuando así lo aconsejen las necesidades de los potenciales usuarios y usuarias. Para otorgar dichas licencias, los ayuntamientos, mediante un acto administrativo, aprobarán un plan regulador que determine su adjudicación, las condiciones de prestación del servicio, el número mínimo y máximo, las condiciones a las cuales habrán de sujetarse, los derechos y las obligaciones, la cuantía de la tasa, los supuestos de revocación, el plazo de duración y demás condiciones que se consideren adecuadas o necesarias.

La Ley especifica que el Gobierno de las Illes Balears, los consejos insulares y los ayuntamientos, en su condición de órganos u organismos públicos competentes en la materia, atendiendo a su disponibilidad presupuestaria, deben estudiar las demandas de transporte de los usuarios intentando satisfacerlas con el mínimo coste económico y social, buscando la eficacia y la racionalidad en el uso de los medios y recursos disponibles.

En el artículo 11 se especifica que no se pondrán en marcha nuevas líneas o servicios de transporte público sin un estudio técnico y económico previo que asegure los objetivos señalados, por lo que el

presente estudio pretende cuantificar de forma técnica y basándose en datos objetivos el número de licencias necesarias para adaptar la flota de taxis a las necesidades reales de la población.

Con el fin de corregir la distorsión del aumento estacional de movilidad y combatir el intrusismo, promoviendo medidas orientadas a la prevención de la oferta ilegal en materia de transportes en la Isla de Eivissa, habilita a los ayuntamientos para conceder licencias de carácter temporal.

Citando, *“corresponden a los ayuntamientos, respecto a los medios de transporte que circulan íntegramente dentro de su término municipal, en su condición de entidades locales básicas de la organización territorial de las Illes Balears, las siguientes competencias:*

- *Ordenar y gestionar el transporte público y privado de viajeros.*
- *Otorgar las autorizaciones de transporte público de viajeros de ámbito municipal, tanto de carácter regular como discrecional, así como ejercer las funciones de control, inspección, vigilancia y sanción relacionadas con las mismas.*
- *Elaborar y aprobar el Plan de movilidad urbana sostenible y adecuar las infraestructuras de los transportes urbanos a las necesidades turísticas y residenciales previstas en dicho plan.”*

Asimismo el artículo 48 de la citada Ley, establece que *“Corresponde a los ayuntamientos, con carácter general, ejercer las competencias administrativas en relación con el servicio de auto-taxi, en particular fijar la normativa, otorgar y revocar licencias, definir el marco tarifario, acreditar la aptitud de los conductores mediante el procedimiento establecido, así como, en su caso, sus incompatibilidades, y ejercer las tareas de inspección y sanción.”*

Plan de Actuación en materia de transporte público de viajeros en vehículo turismo para los años 2016 y 2017 (BOIB nº 30, de 5 de marzo de 2016)

*“El servicio del taxi en el ámbito del transporte público de viajeros tiene una presencia muy destacada para la movilidad de las personas en general y, básicamente, para los **turistas que nos visitan durante la temporada estival**. La contribución de este sector en la actividad turística y el componente público y a veces asistencial de este servicio hace conveniente una **proporcionada actuación que se ajuste a las especiales necesidades de la demanda de este servicio y que se producen mayoritariamente durante la época señalada**”.*

*En las temporadas estivales de los últimos años, se ha constatado que existe una gran desproporción entre la oferta de estos servicios y la demanda que se produce, provocada en gran medida por el marcado componente estacional de la demanda turística de Eivissa, que hace que la población aumente notablemente durante los meses estivales y que por tanto, no se pueda prestar un óptimo servicio con el número de vehículos autorizados para prestar el servicio de transporte público de viajeros durante todo el año. Ello ha provocado sobre todo en las últimas temporadas estivales un creciente **aumento de la oferta ilegal** de transporte de viajeros, que, además de suponer un perjuicio directo al sector del transporte de viajeros en taxi, afecta seriamente la imagen turística propia de la isla y produce otras distorsiones, como por ejemplo la afectación de la seguridad viaria.”*

“La ley establece las condiciones generales de prestación del servicio de auto-taxi y prevé la licencia municipal como título para prestar el servicio, distinguiendo entre licencias ordinarias y licencias de carácter temporal indicando que éstas últimas se otorgarán preferentemente a los titulares de licencias de carácter ordinario y establece que para otorgar las licencias temporales, los ayuntamientos, mediante un acto administrativo, aprobarán un plan regulador que determine su adjudicación, las condiciones de prestación del servicio, el número mínimo y máximo, las condiciones

a las cuales habrán de sujetarse, los derechos y las obligaciones, la cuantía de la tasa, los supuestos de revocación, el plazo de duración y demás condiciones que se consideren adecuadas o necesarias.

2. ÁMBITO DE ESTUDIO

2.1 Datos básicos

El municipio de Eivissa ocupa un pequeño sector al sudeste de la isla de Eivissa, y se ha ido desarrollando alrededor de su puerto natural. El municipio no posee otras entidades de población, ocupándolo en su totalidad la ciudad de Eivissa, a su vez capital de la isla del mismo nombre.

Los datos básicos del municipio de Eivissa quedan resumidos en la siguiente tabla:

Superficie	11,14 km ²
Perímetro	37,1 km
Altitud máxima	99 m.s.n.m.
Población de derecho (2016)	49.549 habitantes
Densidad de población (2016)	4.447,85 hab/km ²

Tabla 1. Datos básicos del municipio de Eivissa (Fuente: Institut d'Estadística de les Illes Balears. 2016)

Los usos del suelo actualmente existentes en las áreas afectadas, van desde un uso forestal hasta un uso residencial y/o turístico consolidado, pasando por usos urbanos y agrícolas tanto actuales como recientemente abandonados.

2.2 Población

2.2.1 Evolución demográfica

Por lo que respecta a la población censada, a fecha de 2016, Eivissa es el municipio más poblado de los cinco municipios que conforman la isla.

Se puede observar que esta tendencia se mantiene bastante constante a lo largo de los años (ver Figura 1 y Tabla 2) aunque los últimos años la población ha sufrido pequeñas oscilaciones, tanto ascendentes como descendentes, manteniéndose alrededor de la cifra de los 50.000 habitantes.

MUNICIPIO	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Ibiza	49.549	49.975	49.693	50.401	49.768	49.388	49.516	48.684	46.835	44.114	42.884
Sant Antoni de Portmany	24.478	23.631	23.359	23.314	22.446	22.299	22.136	21.852	21.082	19.889	19.673
Sant Joan de Labritja	6.070	5.872	5.668	5.677	5.506	5.351	5.477	5.541	5.468	5.198	4.975
Sant Josep de Sa Talaia	25.849	25.674	25.362	24.498	24.691	23.688	22.871	22.171	21.304	20.136	19.224
Santa Eulària des Riu	36.119	35.812	36.189	36.464	34.946	33.734	32.637	31.314	30.364	28.361	27.152
Total Isla de Ibiza	142.065	140.964	140.271	140.354	137.357	134.460	132.637	129.562	125.053	117.698	113.908

Tabla 2. Evolución de la población de la isla de Eivissa en total y por municipios (IBESTAT, 2016)

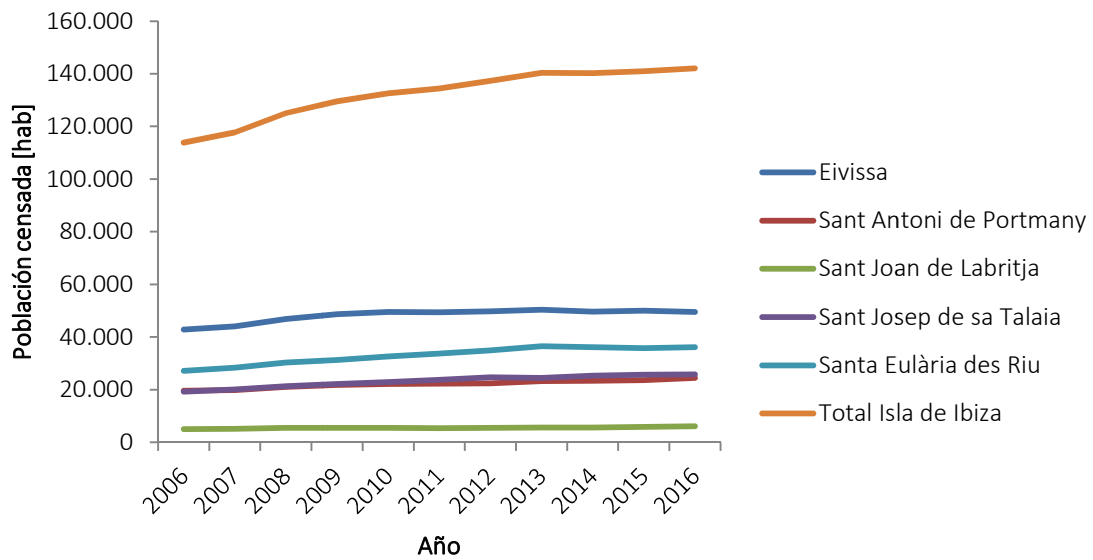


Figura 1. Evolución de la población de Eivissa total y por municipios (IBESTAT, 2016)

Teniendo en cuenta el crecimiento de la población en los últimos años, y tomando como referencia el año 2006, se puede observar que hasta el año 2010, Eivissa ha tenido un leve incremento de población, casi constante, sin ningún período de decrecimiento. A partir de ese año, se ha mantenido casi constante.

Mucho menor que el resto de municipios, el crecimiento de Eivissa en los últimos 10 años ha sido superior al 15%, alcanzando su máxima población en 2013, cuando superaba ligeramente los 50.000 habitantes.

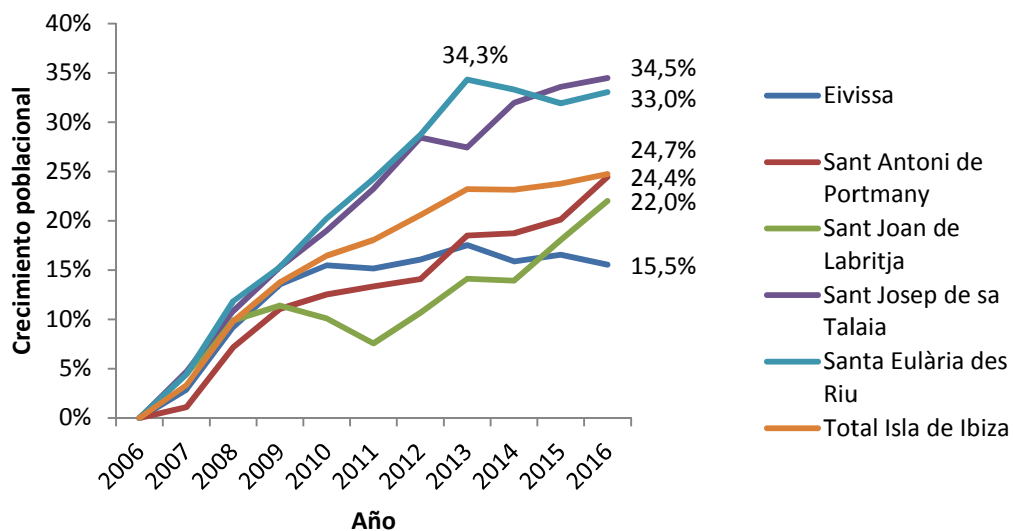


Figura 2. Evolución porcentual de la población de Eivissa por municipios (Instituto Nacional de Estadística, 2016)

2.2.2 Estructura de la población

En relación a la estructura de dicha población (ver Figura 3), no hay diferencias sustanciales por lo que hace al género (sí que hay un porcentaje mayor de varones que de mujeres, pero se atribuye al hecho estadístico de que nacen más varones que mujeres), y de los datos obtenidos en el 2015 se observa que es una población con tendencia a envejecer debido a los pocos grupos efectivos de 0 a 20 años. Se observa una concentración del potencial activo en los grupos de edad entre los 25 y los 50 años con los cuatro grupos más numerosos.

Esta distribución afectará a la posible necesidad de conceder licencias debido a que la susceptibilidad de las personas a usar el servicio de taxi depende en gran parte de la franja de edad en la que se incluyen.

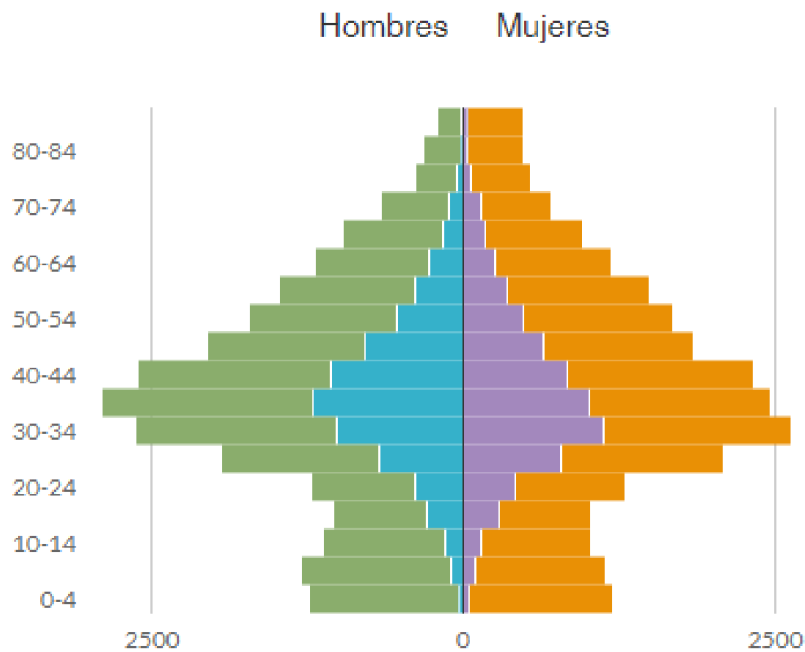
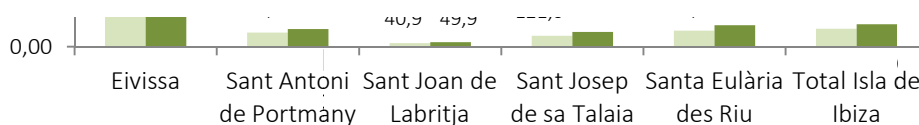


Figura 3. Población según sexo y franja de edad (Institut d'Estadística de les Illes Balears, 2016)



sla es una
(ver

Figura 4), con una densidad poblacional unas 20 veces mayor que el resto de la isla.

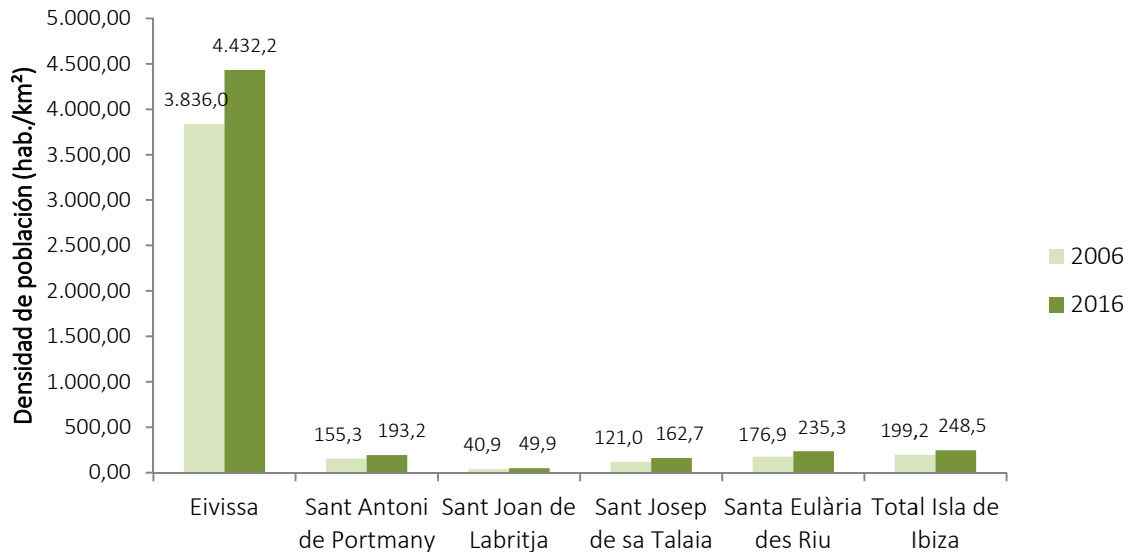


Figura 4. Densidad poblacional por municipios en la isla de Eivissa (Institut d'Estadística de les Illes Balears, 2016)

2.2.3 Población estacional

La carga demográfica real que soportan algunos municipios a lo largo del año puede ser muy diferente de la mostrada por los datos censales y de empadronamiento, debido en gran parte al fuerte movimiento turístico durante los meses estivales, que comporta también el aumento de población debido al incremento de oferta laboral.

Con el fin de poder estudiar las necesidades de movilidad reales de la población del municipio de Eivissa, es necesario conocer el desfase poblacional entre los habitantes censados y los habitantes reales.

El Documento técnico “Agenda Local 21: Indicadors” elaborado por la Dirección General de Calidad Ambiental del Govern de les Illes Balears define la “población flotante” como el número de habitantes de plazas turísticas regladas, sumado al número de habitantes de segundas residencias y sumado al número de habitantes de plazas turísticas no regladas.

Esta población flotante permite aproximar el número de habitantes reales de forma estimada, aunque estos presenten una fuerte variación estacional y la población en los meses de invierno sea muy inferior a la población en los meses estivales.

Según los datos de IBESTAT (Institut d'Estadística de les Illes Balears, 2016), el municipio de Eivissa cuenta con 13.697 plazas turísticas. A esta oferta es necesario añadir además aquella otra no registrada.

Con el fin de poder aproximar la población real tanto en época estival como invernal, es necesario estudiar el comportamiento del flujo de viajeros a lo largo del año, teniendo en cuenta el número de turistas entrantes y la duración de su estancia para poder calcular la población media de un día según el mes del año.

Al conjunto de les Pitiuses llegaron en 2016 un total de 3.024.726 viajeros. Esto significa que desde el año 2011, a pesar que el 2012 la cifra disminuyó, el crecimiento total fue de un 28%, suponiendo un crecimiento medio anual del 5,53%.

AÑO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
2011	17.652	17.489	20.285	109.956	231.899	366.209	501.186	526.299	558.828	142.914	26.383	15.780
2012	20.729	19.769	41.928	91.467	211.898	378.692	506.859	536.170	361.920	126.864	23.104	15.292
2013	16.810	18.558	44.340	96.854	253.848	395.089	494.037	556.748	382.833	143.940	28.176	16.345
2014	20.595	24.745	38.282	118.346	290.902	421.247	552.916	609.151	432.432	166.280	27.647	31.012
2015	28.441	30.036	50.901	123.375	302.894	420.814	558.828	600.535	440.465	187.280	22.306	20.287
2016	27.221	26.196	68.476	136.077	342.519	463.307	582.181	619.263	478.848	230.605	27.818	22.215
Media	21.475	22.358	41.396	111.633	268.712	406.319	531.627	573.529	438.014	162.979	25.796	19.509

Tabla 3. Número de viajeros mensual a las Pitiüses desde el 2011 hasta el 2015 (Institut d'Estadística de les Illes Balears, 2016)

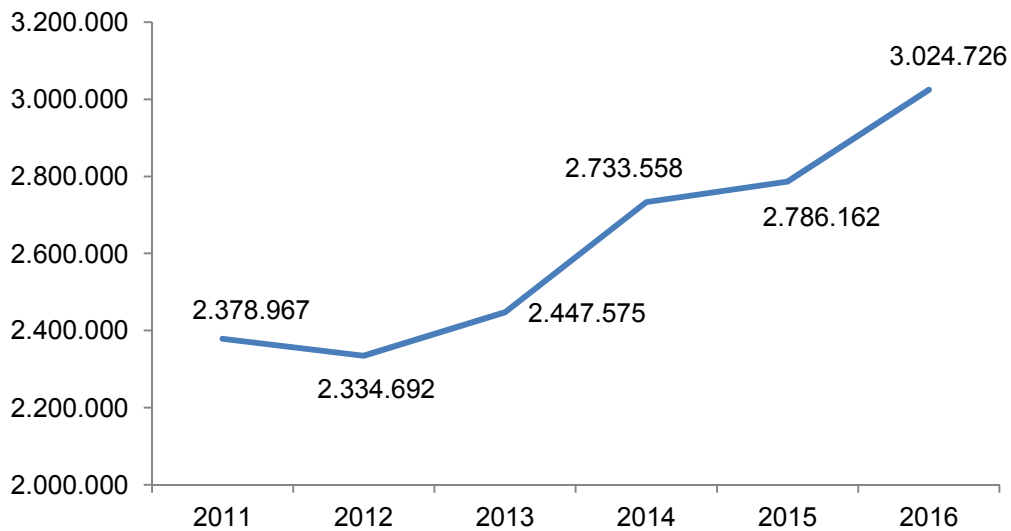


Tabla 4. Número de viajeros mensual desde el 2011 hasta el 2016 (Institut d'Estadística de les Illes Balears, 2016)

La llegada de turistas se produce con una marcada estacionalidad, siendo el mes de agosto el pico más alto con un 21,9% de los viajeros. La temporada estival (junio, julio, agosto y septiembre) supone un 74,3% de la llegada de turistas a la isla.

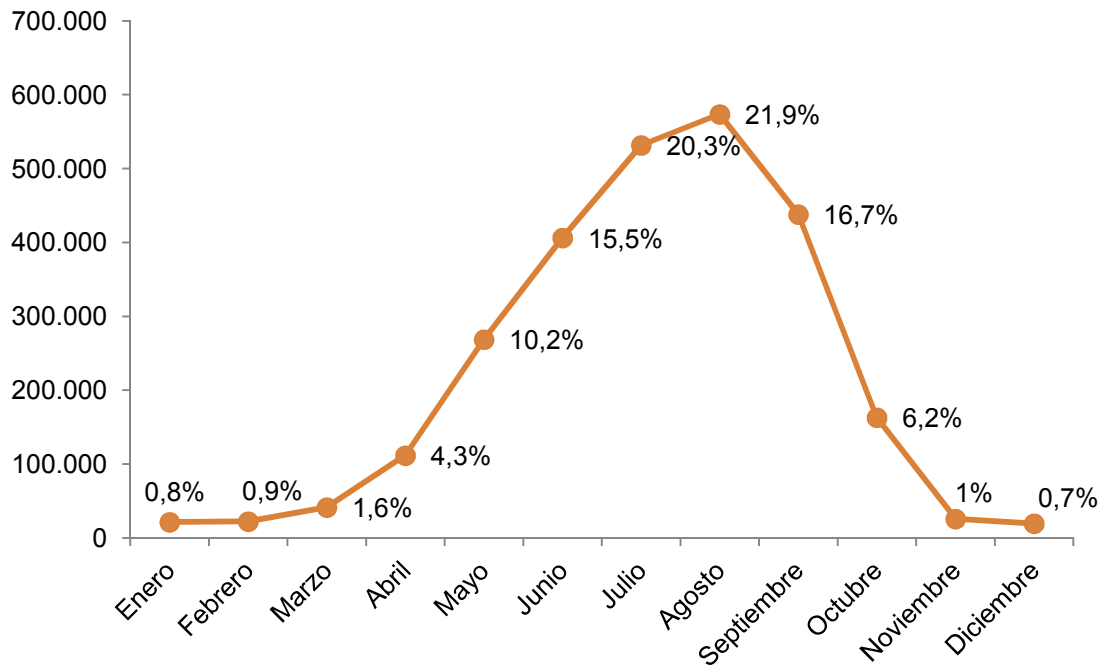


Figura 5. Entrada de viajeros a Eivissa (media 2011-2015) (Institut d'Estadística de les Illes Balears, 2016)

En referencia al medio de transporte usado por los viajeros para llegar a la isla, se observa que predomina claramente el medio aéreo durante todo el año. Aun así, en los meses de temporada baja el porcentaje del uso de la vía marítima puede aumentar hasta casi un 30%.

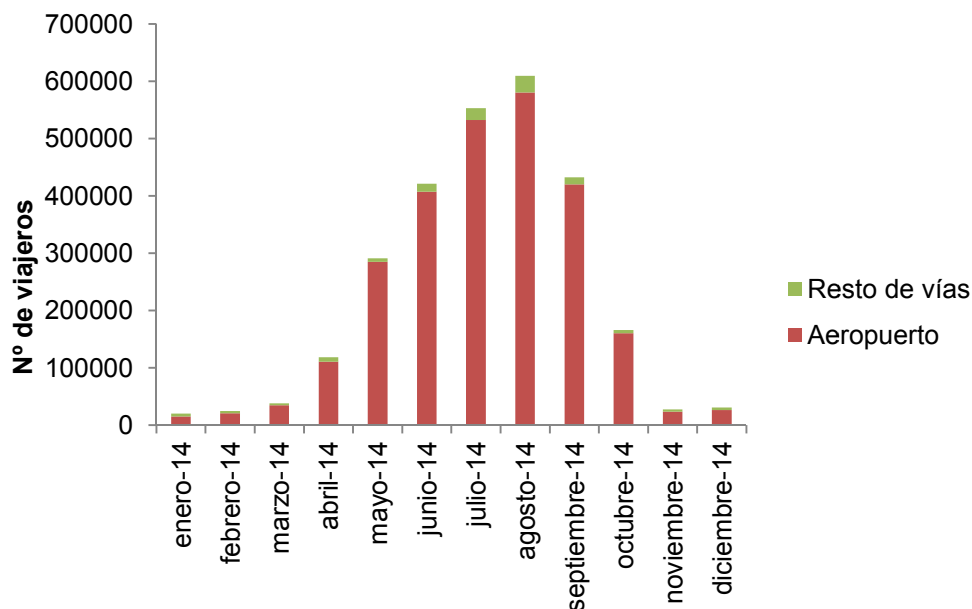


Figura 6. Número de viajeros a Ibiza en 2014. Institut d'Estadística de les Illes Balears, 2016

Por otro lado, en cuanto al número de pernотaciones medio de los viajeros en la isla de Eivissa, la media anual es de 3,7 noches, pero el número de pernотaciones no se mantiene constante a lo

largo del año, siendo agosto, septiembre y octubre los meses dónde los viajeros hacen una estancia más larga (6 noches) y de noviembre a febrero los meses con estancias más cortas (2 noches).

Durante la temporada de verano (junio, julio, agosto y septiembre) la media de pernoctaciones de la isla de Eivissa es de 5,9 noches.

En el caso particular de Eivissa, se puede observar que en general la estancia media de los turistas es inferior a la media de la isla, siendo la media de pernoctaciones en temporada estival de 4,4 noches, inferior al total de la isla, que es de 5,8 (ver Figura 7).

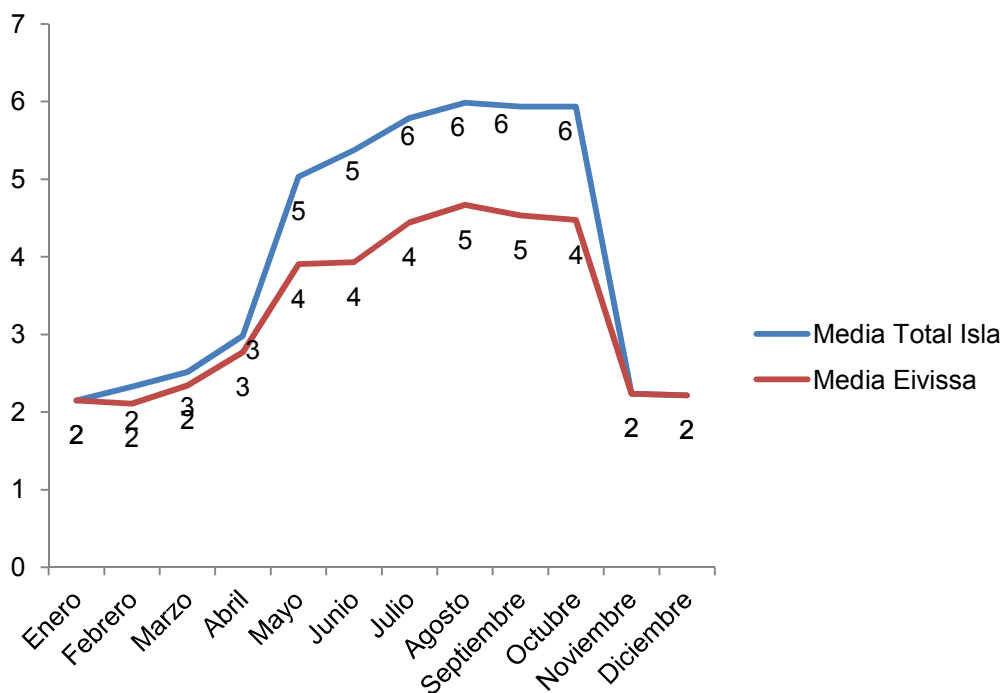


Figura 7. Pernoctaciones medias mensuales de los viajeros (2011-2016) (Institutd'Estadística de les Illes Balears, 2016)

En base a los datos sobre períodos de estancia y llegada de turistas se puede calcular que un día de agosto en la isla de Eivissa hay hasta unos 110.000 visitantes, siendo el total de personas en la isla de 250.000. Este incremento representa un 78% sobre la población total de la isla.

Este incremento se produce durante los meses estivales en todos los municipios. En base a la población de cada municipio, el número de turistas mensual y la media de pernoctaciones de estos, se obtiene el incremento poblacional de cada municipio, viendo que Sant Joan es el municipio que, debido a su bajo número de habitantes, sufre un incremento poblacional mayor, seguido por Sant Antoni y Sant Josep.

La capital es el municipio que proporcionalmente incrementa en menor medida el número de personas en época estival debido al que la población censada en Eivissa es mucho mayor que en el resto de municipios

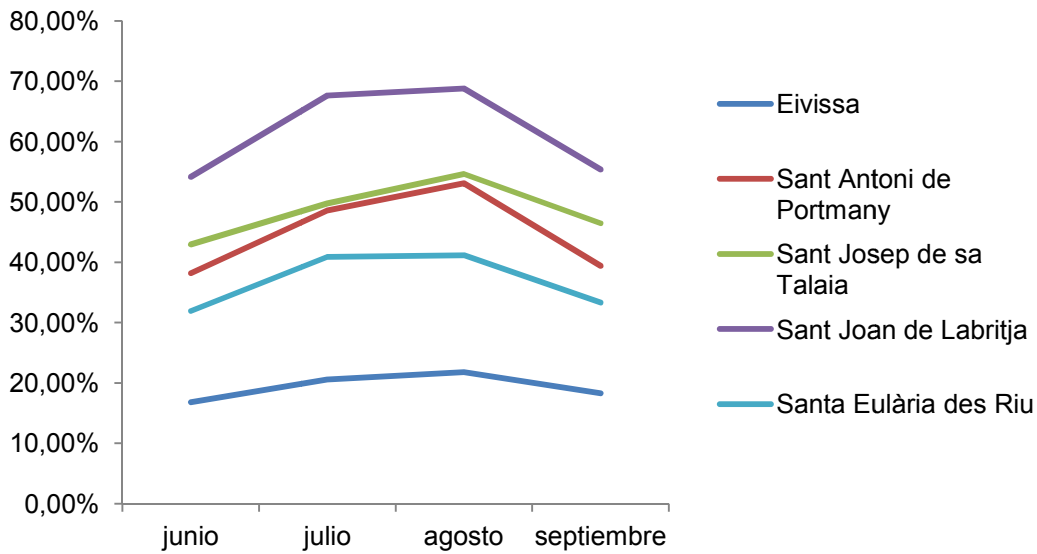


Figura 8. Incremento poblacional según municipio en los meses estivales (Institut d'Estadística de les Illes Balears, 2016)

Así pues, en Eivissa un día en el mes de agosto hay de media 60.345 personas, los cuales están repartidos en un 82 - 18% de residentes – turistas, respectivamente.

2.3 Sectores económicos

El reparto económico de toda la isla de Eivissa fluctúa tanto territorialmente como a lo largo del tiempo. Durante los meses centrales del año, la ocupación en actividades vinculadas directamente al turismo aumenta notablemente debido al incremento del número de viajeros que entran en la isla.

Aún así, el repunte del empleo turístico no se produce por un trasvase de trabajadores desde otros sectores, que sólo ven reducidas ligeramente sus cifras, sino que se produce por un notable incremento de la población activa.

La estructura económica municipal se caracteriza, igual que el resto de la Comunidad Autónoma, por la importancia del sector servicios, siendo este el principal sector de actividad, proporcionando una tercera parte de los puestos de trabajo. En segundo lugar según el número de puestos de trabajo está la construcción, seguido ya de lejos por la industria y la agricultura.

A 2015, y según el número de afiliados a la seguridad social ordenados por sectores, la distribución de la actividad económica del municipio queda reflejada en el siguiente gráfico, dónde destaca claramente la importancia del sector servicios.

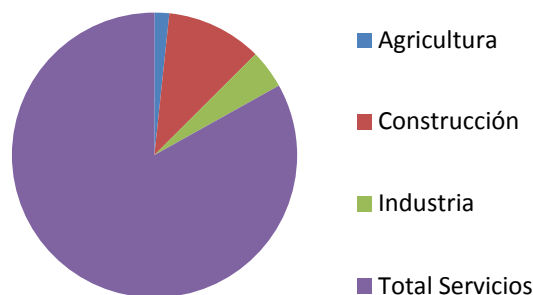


Figura 9. Distribución por sectores según los afiliados a la seguridad social

2.3.1 Sector primario: Agricultura, ganadería y silvicultura

Las Illes Balears han sido tradicionalmente un territorio agrícola, pesquero y comercial, hasta la llegada del turismo de masas. Si bien era una agricultura autárquica y local, siendo esto coherente con su propia insularidad, están documentados intercambios comerciales, sobre todo entre islas y en menor medida con la península y el exterior. Pero el turismo ha desbaratado esta economía tradicional debido a la fuga de mano de obra (y suelo) al nuevo sector. Además, la agricultura y el turismo coinciden temporalmente en los períodos de mayor actividad.

Tan importante ha sido el declive y regresión del trabajo agrario, que en la actualidad apenas tiene una presencia testimonial, con algo menos del 2% de ocupación. Pocos son los agricultores a tiempo completo, y sólo algunos más los que trabajan en el campo a tiempo parcial.

La desaparición de las explotaciones agropecuarias también ha propiciado que la inmensa mayoría del consumo de productos alimenticios se sustente en la importación. Apenas existen ya cultivos tradicionales (olivo, vid y frutales) y casi todos se dan en régimen de secano, siendo el regadío una práctica marginal.

Respecto al subsector forestal, decir que es casi inexistente o testimonial debido a la desaparición de espacios forestales y la escasa rentabilidad de estos trabajos frente al empuje turístico. De los antiguamente abundantes bosques de pinares sólo quedan algunos bosquetes testimoniales en zonas interiores, poco pobladas y poco accesibles, así como en espacios protegidos, no existiendo explotación en casi ninguno de los casos.

En cuanto a la actividad ganadera en la isla de Eivissa, ha padecido males similares a la agricultura y, como ésta, ha ido perdiendo paulatinamente peso económico y social hasta prácticamente desaparecer.

Respecto a la cabaña aún existente, se compone principalmente de vacuno y equino, aunque las cabezas de ovino, caprino y porcino han incrementado en tiempos recientes su número. En cualquier caso, ha de señalarse que ha sido como resultado de la estabulación y la aplicación de sistemas más intensivos.

Por último, el subsector pesquero es otro ejemplo de trabajo tradicional “desplazado” por el turismo y sus actividades vinculadas. Aunque históricamente Eivissa ha sido un centro pesquero de cierta importancia, la pesca siempre ha tenido un papel económico secundario. De hecho, la captura local raramente ha sido suficiente para cubrir el propio mercado isleño, teniéndose que recurrir, como sucede con los cultivos agrarios, a la importación.

Hay que sumar el hecho de que los puertos pesqueros son pequeños, en ocasiones, simples muelles o varaderos. Pero incluso en los puertos importantes, como los de Eivissa, Sant Antoni de Portmany o Santa Eulària des Riu, las instalaciones portuarias se destinan mayoritariamente a otros usos, como el deportivo y recreativo o el turístico.

En el municipio de Eivissa, las actividades del sector primario han ocupado un espacio minoritario dentro del tejido poblacional, dada su pequeña superficie. En los últimos años ha ido descendiendo al aumentar la superficie de la ciudad y quedando buena parte de la superficie municipal ocupada por el entramado urbano.

2.3.2 Sector secundario: Industria y construcción

Como muchos territorios, las Baleares comienzan un proceso de industrialización decimonónica basado en industrias tradicionales, que llegaron a adquirir cierta importancia en sectores como el textil, el calzado o la joyería. Sin embargo, el sector industrial nunca llegó a consolidarse como predominante, en gran medida, como consecuencia del desarrollo turístico temprano.

Desde hace décadas la principal actividad “industrial” es la construcción, seguida de lejos por otras ramas como la extractiva de minerales industriales (sal), la química, calzado y textil, alimentación o metálica.

La construcción, de la mano del auge del turismo, ha mantenido desde hace décadas un crecimiento constante, aumentando considerablemente su participación en el Producto Interior Bruto (P.I.B.) y el empleo. El principal destinatario de la construcción son los complejos turístico-hoteleros.

Además, el auge de estas actividades ha participado en el desarrollo de otras como las extractivas para la obtención de materia prima. En este sentido, las canteras se han convertido en un elemento más del territorio y paisaje de la isla de Eivissa, de las cuales se pueden identificar dos tipos: la salinera y las canteras de árido para la construcción.

Actualmente se producen en torno a las 40.000 Tn de sal que se emplean en su mayor parte en el salazón de pescados en los países del norte de Europa.

En cuanto a las canteras en funcionamiento de la isla quedan distribuidas como se ve en la siguiente figura:

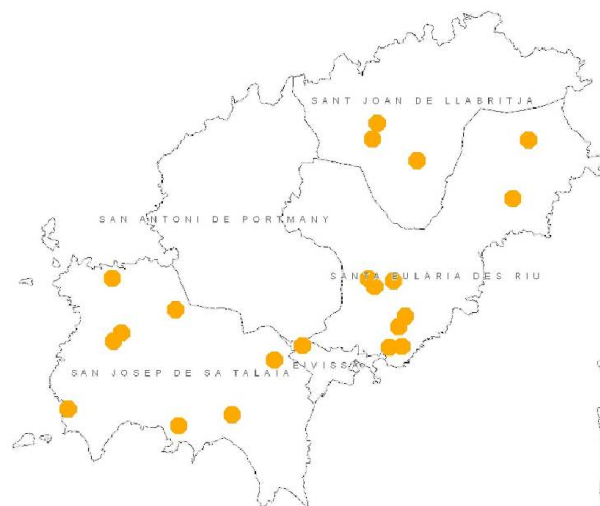


Figura 10. Esquema de distribución de canteras en funcionamiento en Eivissa(Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa, 2016)

En referencia a las actuaciones industriales del municipio, se disponen a lo largo de las salidas hacia Sant Antoni, Sant Josep y Santa Eulària y, aunque abundantes, se limitan fundamentalmente a talleres de reparación de distinta índole.

El sector de construcción va orientado principalmente a obra particular y a infraestructuras destinadas a alojamientos turísticos

2.3.3 Sector terciario: Turismo, comercio y servicios

El proceso de tercerización, globalizado desde 1950 para las economías modernas, se ha sucedido en las Baleares con ciertas particularidades. La más destacable, ya mencionada, es la consolidación de un fuerte y creciente subsector turístico, cuyo crecimiento llega a desbancar al resto de actividades.

En 2005, basándose en datos de población ocupada, el sector terciario en las Illes Balears alcanzaba en torno al 80%, no existiendo grandes diferencias entre islas. De ese alto porcentaje, un 30% son trabajos directamente relacionados con el mercado turístico y el resto con otros servicios y comercios (banca, administración, transporte,...). Y, probablemente como consecuencia de este empuje de las actividades terciarias, la economía de las Baleares se caracteriza por una renta per cápita superior a la media, sólo por detrás de Cataluña, País Vasco, Madrid y Navarra.

Directa o indirectamente, el turismo ha influenciado al resto de sectores, supeditándolos, hasta el punto de poder afirmar que, la balear es una “economía turística”. Eivissa no es una excepción.

El fenómeno turístico condiciona un carácter fuertemente estacional de la actividad económica y social del municipio y de la isla. Esto genera, entre otros, el fenómeno de la población estacional, integrada tanto por los turistas como por el contingente asociado a los trabajadores de temporada que se desplazan debido a la gran oferta laboral.

Para determinar la importancia relativa del sector turístico en la economía de un municipio se usa el índice turístico, calculado de forma anual por CaixaBank (el último estudio disponible es de fecha de 2013).

Este índice permite comparar la importancia relativa del turismo en cada municipio. Se obtiene en función de la cuota o impuesto de actividades económicas, que a su vez se calcula a partir del número de establecimientos turísticos, el número de plazas de éstos y su respectiva ocupación anual.

Localidad	Índice industrial	Índice comercial	Índice de restauración y bares	Índice turístico		Índice actividad económica	
	2013	2013	2013	2013	2006	2013	2006
Eivissa	64	96	135	270	411	107	117
Sant Antoni de Portmany	11	38	57	248	324	24	27
Sant Joan de Labritja	4	4	9	127	141	6	7
Sant Josep de sa Talaia	15	39	64	623	596	36	39
Santa Eulària des Riu	24	64	74	567	689	51	51

Tabla 5. Índices de desarrollo económico de los municipios de la isla de Eivissa (CaixaBank, 2013)

Eivissa presentaba en 2013 el índice más alto de la isla. Esto es debido a que al ser una ciudad mayor presenta distintos tipos de servicios no sólo enfocados al turismo.

2.4 Movilidad

2.4.1 Red viaria

Del municipio de Eivissa parten todas las carreteras principales de la isla. Cuenta con las carreteras con mayor tráfico a lo largo del año:

- C-731, que distribuye el tráfico hacia el oeste, uniendo los núcleos de Eivissa capital y Sant Antoni de Portmany.
- C-733, que distribuye el tráfico hacia el norte y este de la isla, uniendo Eivissa con Santa Eulària des Riu, Sant Joan de Labritja, Portinatx y otras parroquias menores.
- PM-803, que distribuye el tráfico hacia el sur de la isla, uniendo Eivissa con Sant Antoni de Portmany, pasando por Sant Josep de saTalaia.
- PM-801, que comunica Eivissa con el aeropuerto.
- Las rondas de circunvalación a la ciudad E-10 y E-20.

Nombre	Descripción
E-10	Primer cinturón de Eivissa
E-20	Segunda ronda d'Eivissa
E-30	Cinturón de Sant Antoni de Portmany
	Ronda Norte de Sant Antoni
C-731	Desde Intersección con Camino de Can Canyes hasta Sant Antoni de Portmany
C-733	Desde E-10 hasta Can Creu
PM-801	Desde conexión con E-10 hasta l'Aeroport
PM-803	Desde conexión con E-10 hasta Sant Antoni de Portmany (por Sant Josep)
PM-810	Desde Can Creu a Santa Eulària
	Variante de Santa Eulària
PMV-812-2	Desde intersección con C-731 en SantRafel de saCreu hasta Can Creu

Tabla 6. Red viaria primaria básica (Fuente: Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa, 2016)

Red primaria complementaria	
Nombre	Descripción
	Acceso al aeropuerto desde la PM-803
PM-812	Desde intersección Ronda norte de Sant Antoni hasta PM-812-1
S/N-2	Desde Santa Agnès hasta Sant Miquel
S/N-1	Desde Sant Miquel hasta Sant Joan
PM-811	Desde Sant Joan hasta Cala de Sant Vicent
PM-804	Desde Can Clavos con C-733 hasta Port de Sant Miquel
C-733	Desde Can Creu hasta Portinatx
PM-810	Desde PK 7+583 (glorieta Es Canar) hasta intersección con PM-811

Tabla 7. Red viaria primaria complementaria (Fuente: Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa, 2016)

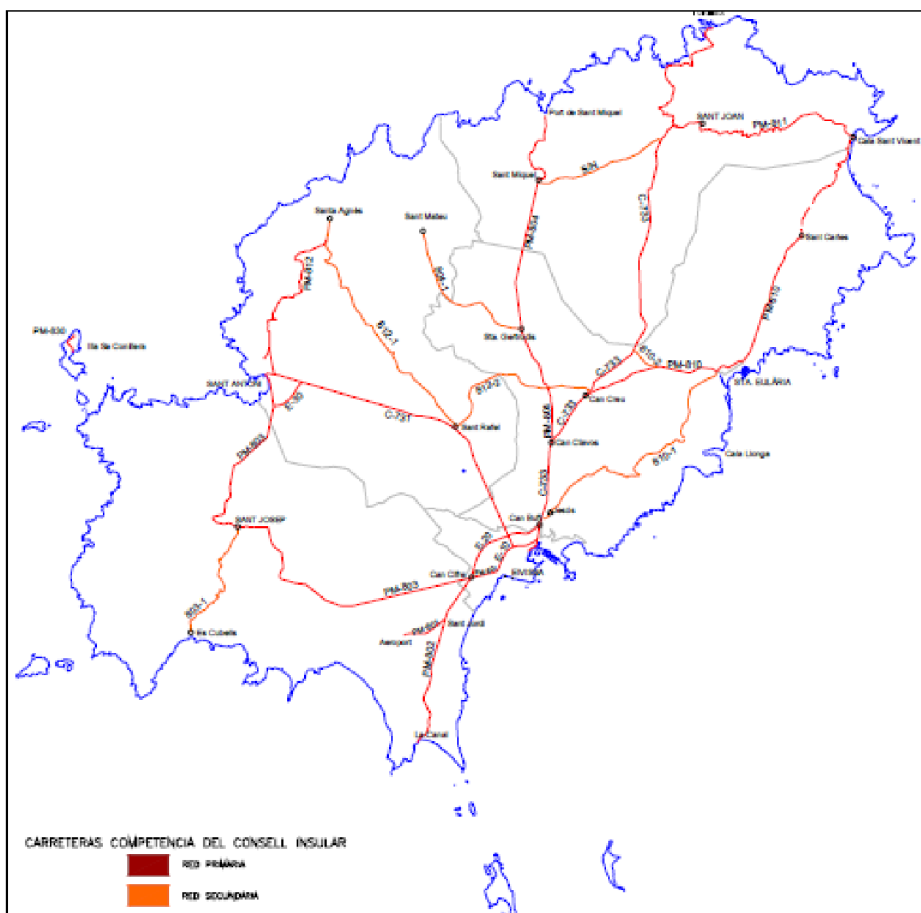


Figura 11. Carreteras principales y secundarias de la isla de Eivissa

El resto del viario constituye la red local y rural.

2.4.2 Tráfico

En base a los datos de la matriz origen-destino del año 2012 del Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa y teniendo en cuenta la zonificación de dicho plan, se pueden obtener los datos de tráfico que aparecen en la tabla 23, resultados de aplicar la tasa de crecimiento de tráfico correspondiente al período 2013-2016 (1,2%) con el fin de actualizar el número de viajes a fecha de 2016. Se observa que el municipio que más trayectos origina del total de la isla es Santa Eulària des Riu, con un 30,24% del total, seguido por Eivissa, Sant Josep y Sant Antoni, este último con un 16,58%.

Localización	Nº de viajes	%
Total Origen Santa Eulària	51.684	30,24%
Total Origen Eivissa	47.190	27,71%
Total Origen Sant Antoni	27.272	16,58%
Total Origen Sant Josep	43.702	25,79%
Total Origen Sant Joan	10.159	6,87%
Total trayectos Isla	180.007	

Tabla 8. Trayectos y porcentajes respecto al total según su municipio de origen (Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa, 2016)

Parámetro	A Santa Eulària	A Eivissa	A Sant Antoni	A Sant Josep	A Sant Joan
Nº viajes	15.661	720	9.540	18.361	3.060
% del total	8,7%	0,4%	5,3%	10,2%	1,7%
% del municipio	33,2%	1,5%	20,2%	38,9%	6,5%

Tabla 9. Número de viajes y sus respectivos porcentajes respecto al total de viajes originados en Eivissa (Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa, 2016)

Procedencia	Eivissa	Sant Josep	Sant Antoni	Sant Joan	Santa Eulària
Eivissa a	0,4%	10,2%	5,3%	1,7%	8,7%
Sant Josep a	10,3%	6,0%	3,6%	0,5%	3,9%
Sant Antoni a	5,3%	3,6%	3,6%	1,1%	1,6%
Sant Joan a	1,7%	0,5%	1,1%	1,3%	1,1%
Santa Eulària a	8,7%	3,9%	1,6%	1,1%	13,4%

Tabla 10. Porcentajes de viajes según sus orígenes y destinos respecto al total de viajes de la Isla (Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa, 2016)

2.4.3 Transporte privado

Según los datos de la DGT (Dirección General de Tráfico), el parque de vehículos de los municipios de la isla de Eivissa en el año 2014 y su comparación con el total de vehículos del año anterior queda resumido en la siguiente tabla:

Localidad	Total 2015	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones	Antigüedad media	Total 2014	Incremento 2014-2015
Eivissa	49.668	4.274	8.528	28.549	3.739	3.973	10,0	48.229	2,98%
Sant Antoni	23.360	2.234	3.363	13.692	1.731	2.132	10,6	22.709	2,87%
Sant Joan	6.013	453	769	3.427	680	606	11,3	5.837	3,02%
Sant Josep	27.925	2.680	4.316	16.091	2.134	2.363	10,0	27.187	2,71%
Santa Eulària	36.102	2.622	4.997	21.227	3.355	3.434	10,6	35.171	2,65%

Tabla 11. Parque de vehículos de los municipios de Eivissa el año 2014 (DGT, 2015)

Se puede observar que el número de vehículos aumenta en todos los municipios, coincidiendo en el caso de Eivissa, si bien su población se ha mantenido casi constante en los últimos años. Cabe destacar que la antigüedad media de los vehículos es bastante elevada.

En cuanto a la distribución del tipo de vehículos, en todos los municipios es similar: del orden de un 60% turismos, un 15% motocicletas, un 10% ciclomotores (así pues, un 25% de vehículos de dos ruedas) y entre 7 y 9% tanto furgonetas como camiones como furgonetas.

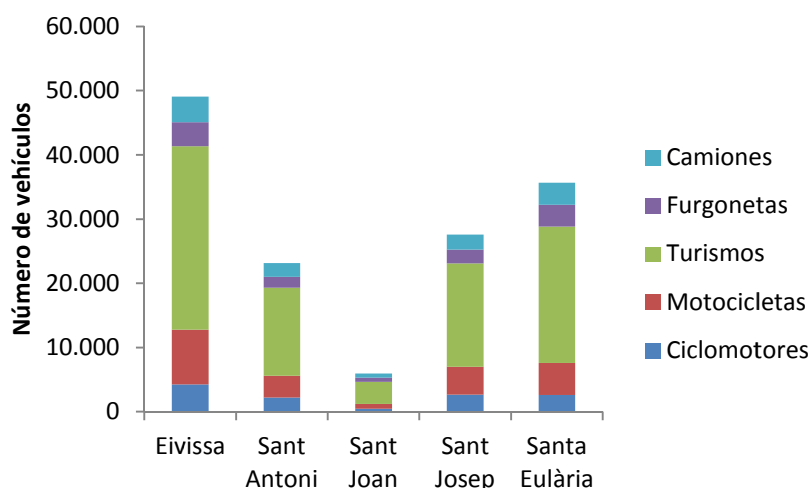


Figura 12. Distribución de los vehículos según tipo de cada municipio (DGT, 2015)

En base a la población del 2014 y el 2015, las tasas de motorización de los municipios en dichos años, respectivamente, son:

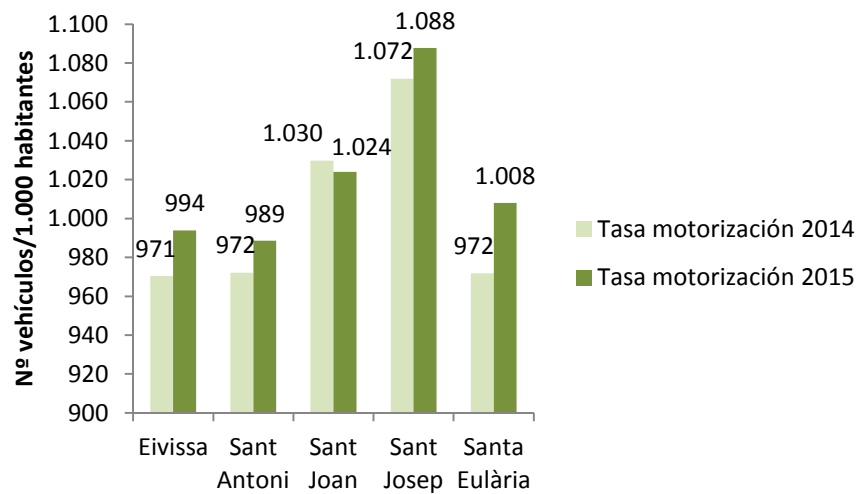


Figura 13. Variación de la tasa de motorización de los municipios de la isla de Eivissa entre 2014 y 2015 (Instituto Nacional de Estadística, 2016) y (DGT, 2015)

El índice de movilidad de todos los municipios es muy elevado. En el caso de Eivissa, 994 vehículos / 1000 habitantes, por debajo de Santa Eulària, Sant Josep y Sant Joan debido a su mayor comunicación con el resto de municipios. Sant Antoni es el municipio con el valor más bajo, motivado por la altísima estacionalidad de su población.

Aún así, la elevada tasa de motorización viene dada por la tendencia a la alta diseminación de la mayoría de la población de la isla y la escasa red de transporte público, con un 30% de la población sin cubrir.

2.4.4 Transporte público regular de viajeros por carretera

El Plan de Movilidad de la isla de Eivissa presenta un análisis de la cobertura de las líneas de transporte público de la isla, que permite ver aproximadamente qué porcentaje del terreno y de la población queda cubierto por la red de transporte público.

Para dicho análisis se ha considerado un radio de influencia de las paradas de 500 m, distancia estándar para paradas de autobús interurbano, correspondiente a un tiempo máximo de acceso a pie de 10 min. Se han considerado dos escenarios: verano e invierno, ya que hay líneas que sólo existen en período estival y otras que modifican su frecuencia de paso durante los meses de temporada alta, cosa que genera dos escenarios claramente diferenciados.

En la siguiente tabla se muestra la superficie y población cubierta por la red de transporte público según estación.

Parámetro	Verano	Invierno
Superficie urbana cubierta	74%	67%
Superficie urbana no cubierta	26%	33%
Población cubierta	84%	79%
Población no cubierta	16%	21%

Tabla 12. Porcentajes de cobertura de las líneas de transporte público según estación (Pla Director de Mobilitat, 2010)

Se observa que el incremento del servicio en verano revierte en una mayor cobertura de la población. Este incremento de cobertura se debe a la oferta de servicio en verano en los extremos de la isla. Las zonas más aisladas no tienen suficiente masa crítica para justificar el transporte público.

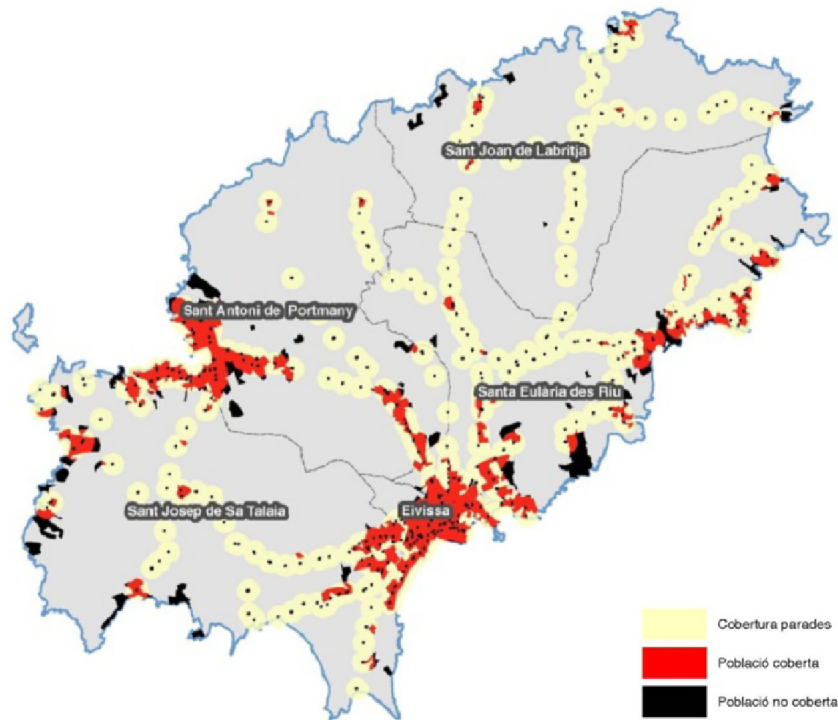


Figura 14. Cobertura de paradas de autobús. (Pla Director de Mobilitat, 2010)

Las líneas de transporte público a nivel insular son básicamente de carácter supramunicipal, existiendo una red cubierta por distintas compañías concesionarias.

En el municipio de Eivissa, las líneas de bus que lo cruzan son las siguientes:

Nº	Itinerario	Días	Verano		Invierno	
			Horario	Frecuencia	Horario	Frecuencia
H	Eivissa - Hospital Can Misses	L-V	8:00 - 21:00	Cada 60'	8:00 - 14:00 17:00 - 21:00	Cada 60'
		S-D-F	9:00 - 13:00 17:00 - 20:00	Cada 60'	9:00 - 13:00 17:00 - 20:00	Cada 60'
3	Sant Antoni - Sant Rafel - Eivissa	L-S	7:00 - 9:00	Cada 30'	7:15 - 8:45	Cada 30'
			9:15 - 23:45	Cada 15'	9:00 - 23:45	Cada 15'
		D	7:30 - 23:30	Cada 30'	7:30 - 23:30	Cada 30'
8	Sant Antoni - Sant Josep - Eivissa	L-S	6:30 - 20:30	Cada 60'	6:30 - 20:30	Cada 60'
		D	-	-	-	-
10	Eivissa - Aeroport	L-D	6:00 - 0:00	Cada 20'	7:00 - 23:30	Cada 30'
11	Eivissa - Sant Jordi - Ses Salines	L-D	9:30 - 20:00	Cada 30'	-	-
		L-X-V	-	-	10:00 - 13:00	2 diarios
11B	Eivissa - Platjad'en Bossa - Ses Salines	L-D	10:30- 13:30 (vuelta de	4 diarios	-	-

			17:00 - 20:00)			
12A	Eivissa - Hospital Can Misses - Puig d'en Valls - Jesús - Talamanca - Marina Botafoch - Port - Eivissa	L-S	7:30 - 21:30	Cada 60'	7:30 - 21:30	Cada 60'
		D-F	9:30 - 21:30	12 diarios	9:30 - 21:30	12 diarios
12B	Eivissa - Port - Marina Botafoch (puerto ferrys) - Talamanca - CapMartinet - Jesús	L-S	7:00 - 21:00	Cada 60'	7:00 - 21:00	Cada 60'
		D-F	9:00 - 21:00	9 diarios	9:00 - 21:00	9 diarios
13	Eivissa - Santa Eulària	L-S	6:50 - 7:20 - 23:40	Cada 20'	6:50 - 22:45	27 diarios
		S	-	-	6:50 - 23:00	26 diarios
		D-F	7:20 - 23:20	28 diarios	8:30 - 22:30	16 diarios
14	Eivissa - Platjad'en Bossa	L-V	7:00 - 23:30	Cada 15'	7:30 - 22:30	Cada 60'
		S-D-F			9:00 - 20:00	10 diarios
15	Eivissa - Jesús - Cala Llonga	L-S	9:00 - 19:30	9 diarios	10:00 - 19:30	4 diarios
		D-F	10:00 - 19:30	4 diarios		
20A	Eivissa - SantLlorenç - Sant Joan - Portinatx	L-S	10:15 - 19:30	5 diarios	8:00 - 19:45	5 diarios (L-V)
		D-F	13:30 y 19:30	2 diarios	14:00	1 diario (S)
23	Eivissa - Benirrás	L-S	9:45 - 16:30	5 diarios	-	-
		D-F	9:45 - 18:00	4 diarios	-	-
25	Eivissa - Santa Gertrudis - Sant Miquel	L-V	7:30 - 1:00	10 diarios	7:30 - 20:15	5 diarios
		S	10:15 - 1:00	8 diarios	7:30 - 1:00	6 diarios
25A	Eivissa - Port de Sant Miquel	L-V	8:45 - 1:00	8 diarios	-	-
		S	10:15 - 1:00	7 diarios	-	-
26	Eivissa - Sant Josep - Cala Vedella	L-D	11:00 - 19:00	4 diarios	-	-
30	Sant Antoni - Santa Agnès - Eivissa	L-V	9:00 y 16:00	2 diarios	-	-
		L-X-V	-	-	9:00	1 diario
33	SantMateu - Eivissa	L-V	8:00 y 12:40	1 diario	8:00 y 12:35	1 diario
35	Eivissa - Can Misses - SaCarroca - Sant Jordi	L-S	8:30 - 20:30	11 diarios	-	-
36	Aeroport - Platjad'en Bossa	L-D	8:10 - 0:10	33 diarios	-	-
38	Cala Tarida - Sant Josep - Eivissa	L-D	9:15 - 17:15	3 diarios	-	-
42	Es Cubells - Sant Josep - Eivissa	V	9:20	1 diario	-	-
45	Vara de Rey - Dalt Vila - Can Misses - Cases Barates - Cas Serres	L-V	7:45 - 22:45	Cada 60'	7:45 - 13:45 16:45 - 20:45	Cada 60'
		S-D-F	8:45 - 12:45 16:45 - 20:45	Cada 60'	8:45 - 12:45 16:45 - 19:45	Cada 60'
50	Parking Es Domingquets (GESA) - Parking Es Gorg - Port d'Eivissa - Bartolomé Roselló - Es Raspallar - Puig d'en Valls - S'Olivera	L-D	7:30 - 14:30	Cada 30'	7:30 - 14:30	Cada 30'
			17:00 - 18:30	Cada 30'	17:00 - 18:30	Cada 30'
			19:00 - 1:15	Cada 15'	19:00 - 1:15	Cada 15'
			1:45 - 2:15	Cada 30'	1:45 - 2:15	Cada 30'

Tabla 13. Líneas de autobuses y sus correspondientes horarios y frecuencias (Fuente: www.ibizabus.com, 2017)

Se puede observar la diferencia estacional de la frecuencia de las líneas, habiendo algunas que no circulan en temporada de invierno. Los horarios de las líneas de autobuses pueden variar dependiendo del día de la semana o de la franja horaria, intentando cubrir los picos con más demanda de viajeros.

2.4.5 Transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (taxis)

En los últimos años, algunos de los municipios han aumentado las licencias de taxi otorgadas conforme a las necesidades de la población. El año 2017 han sido otorgadas las licencias que se pueden ver en el siguiente gráfico.

Destacar que San Josep es el municipio que cuenta con las playas más visitadas por los turistas en temporada estival junto con el aeropuerto, de ahí que el número de licencias otorgadas respecto al número de habitantes sea tan superior al del resto de la isla.

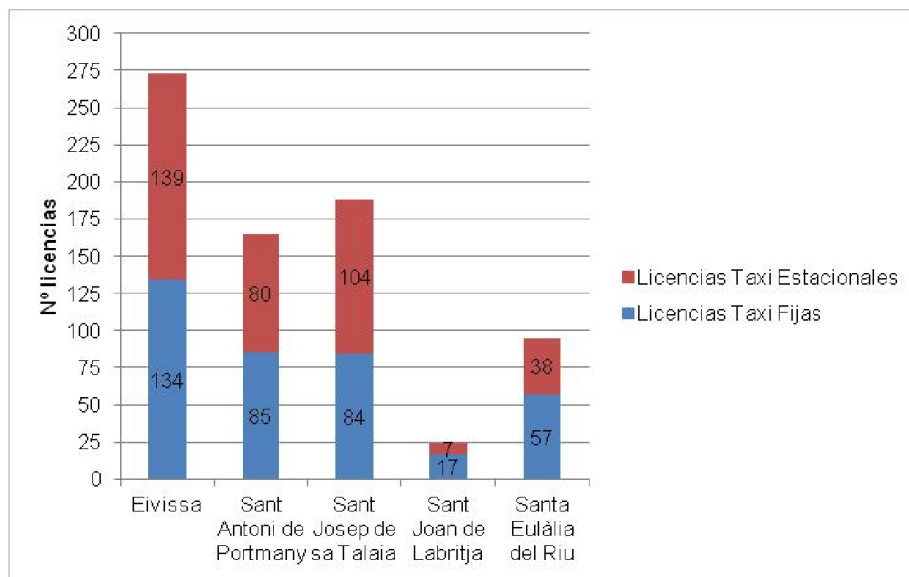


Figura 15. Licencias de taxi estacionales y fijas en el año 2017 (Diario de Eivissa - Ayuntamientos municipales, 2017)

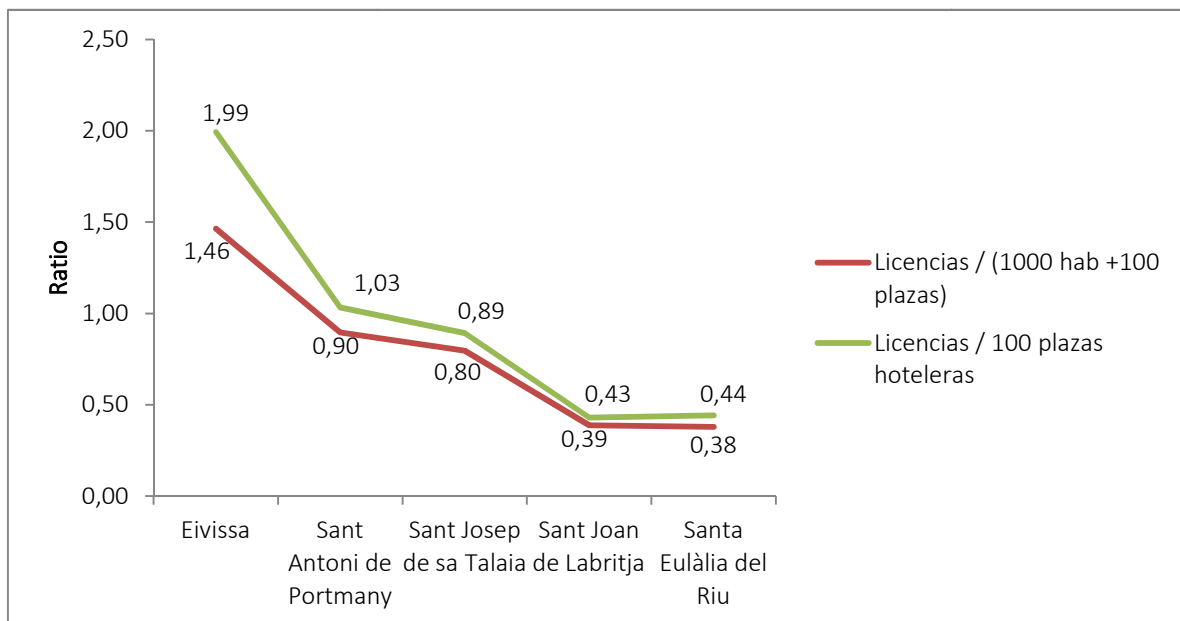


Figura 16. Ratios de licencias por municipio a 2017 (Ayuntamientos municipales, 2017) (Institut d'Estadística de les Illes Balears, 2016)

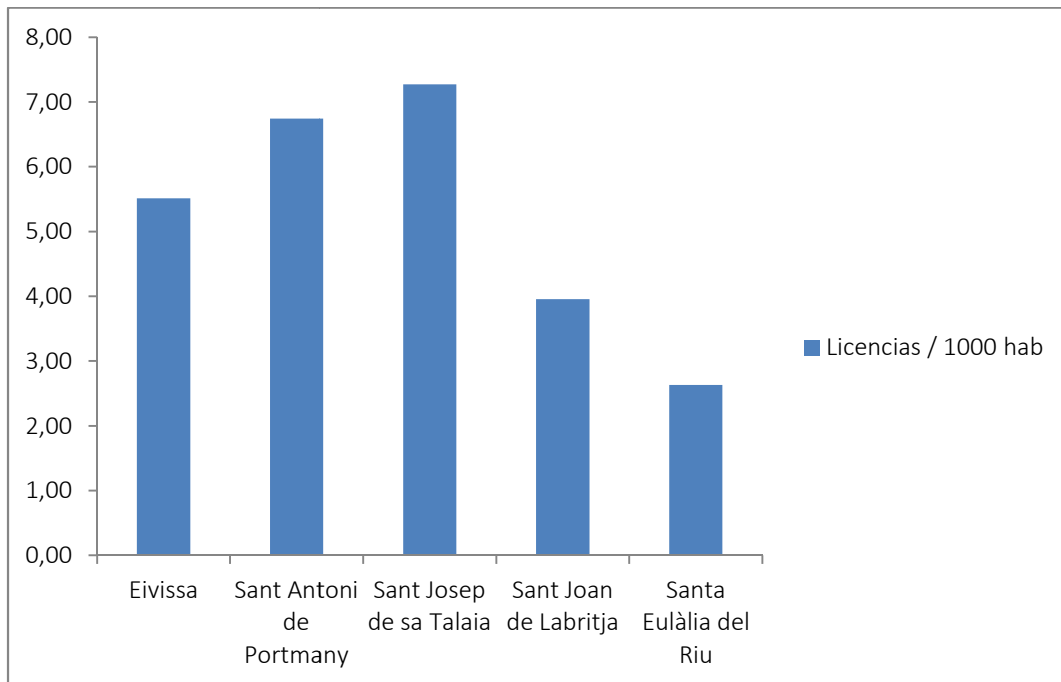


Figura 17. Número de licencias por cada 1.000 habitantes residentes

En base a los datos presentes en los anteriores gráficos, se puede observar que Sant Joan de Labritja y Santa Eulària des Riu tienen un ratio de licencias respecto al total de la población (1000 hab + 100 plazas hoteleras) inferior a Sant Josep, Eivissa y Sant Antoni. Esto se puede atribuir a la falta de actualización del número de licencias en los últimos años y el crecimiento de la población, teniendo en cuenta el número de visitantes estivales.

3. METODOLOGÍA

El presente documento pretende dar respuesta a la necesidad o no de conceder más licencias de taxi en el municipio de Eivissa, y proponer la cuantía adecuada con el fin de cubrir las necesidades reales de la población.

Para tal fin, es necesario un estudio sobre la situación actual del ámbito de estudio y su evolución en los últimos años, con el fin de conocer las tendencias del municipio y tenerlas en cuenta para el futuro próximo.

La metodología de trabajo se plantea con una etapa inicial mediante un análisis previo de la información. Posteriormente, se plantea la adquisición de datos para caracterizar la demanda de taxis y la evaluación de la calidad del servicio. La adquisición de datos de este ámbito temático se realizará en esta etapa durante el mes de agosto, en un periodo de actividad turística alta, durante dicho mes, así como la primera semana de septiembre. Se han analizado paradas de taxi del municipio, obteniendo datos en función del día de la semana (laboral y festivo). Igualmente se ha llevado a cabo un análisis de flujo de taxis en las tres principales rotondas de entrada a la ciudad (rotondas de entrada desde Sant Josep, desde Sant Antoni y desde Santa Eulària / Sant Joan), durante todo un día.

3.1 Análisis previo de la información

Se ha hecho un primer estudio documental que pretende, en primer lugar, situar el marco de estudio de forma concisa y documentada, y por otro estudiar los datos del municipio de Eivissa, que son potencialmente susceptibles a afectar la necesidad de aumentar licencias de taxi.

Se han considerado como, variables de posibles afecciones, las siguientes:

- Población:
 - Número de habitantes censados y su evolución en los últimos años con el fin de conocer la tendencia.
 - Densidad de población
 - Estructura de la población
 - Movimientos poblacionales a lo largo del año.
- Sectores económicos:
 - Sector primario
 - Sector secundario
 - Sector terciario
- Movilidad:
 - Infraestructuras viarias y transporte (público y privado)
 - Movilidad de los residentes
 - Movilidad de los turistas
 - Situación actual del servicio de taxi en el municipio

Los datos obtenidos del primer estudio demuestran la necesidad de analizar dos escenarios claramente diferenciados, invierno y verano, por la fuerte diferencia estacional que se genera debido a la importancia del turismo en la isla, y además por un claro aumento progresivo de la población local residente durante todo el año.

La falta de documentación y de datos objetivos sobre la situación actual del servicio de taxi hace necesario la adquisición de datos de campo que permitan evaluar las necesidades reales de la población.

Así pues, se han considerado influyentes en las necesidades de la población las siguientes informaciones:

- Cuantificación de taxis circulando hacia el municipio o saliendo de él por las vías principales (se consideran de baja importancia el número de taxis circulando por vías secundarias) y de taxis estacionados en las paradas.
- Número de servicios finalizados en las paradas del casco urbano de Eivissa sitas en la avinguda Bartomeu Roselló, avinguda Isidor Macabich, puerto (estación marítima de Formentera), avinguda de Sant Jordi (ses Figueretes), avinguda 8 d'agost (Pachá) y avinguda Pere Matutes Noguera (platjad'en Bossa).

3.2 Adquisición de datos

Con el fin de obtener todos los datos necesarios para el análisis, se seguirá la Tabla 14, donde se detallan los métodos de muestreo, su localización y el período y la frecuencia de la adquisición de datos.

La adquisición de datos referente al análisis de la demanda de taxis (ver Tabla 14) se ha realizado durante la campaña de verano.

Tanto la información del conteo y análisis de las paradas se han recogido en hojas de papel preparadas para tal fin. Estas hojas recogen también la información de la persona encargada del trabajo, la fecha y el lugar donde se han realizado los conteos, con el fin de mantener el orden de la información obtenida y poder garantizar el cumplimiento del plan establecido.

El método más conveniente a usar debido a la dificultad de obtener datos objetivos, sin la participación de los usuarios, es la encuesta. Las encuestas necesarias serán hechas expresamente para el presente estudio.

El periodo de tiempo elegido para la adquisición de datos, procurando ser representativo, ha sido todo el mes de agosto y la primera semana de septiembre.

TEMA	SUBTEMA	MÉTODO DE MUESTREO	LOCALIZACIÓN DEL MUESTREO	PERIODO Y FRECUENCIA DE MUESTREO
Análisis de la demanda de taxis	Tráfico de taxis	Conteo	Rotonda de sesFigueretes (acceso desde Sant Josep) Rotonda de Joan XXIII (acceso desde Sant Antoni) Rotonda de es Gorg(acceso desde Santa Eulària / Sant Joan)	Sábado 26 de agosto 07:00 – 09:00 h 11:00 – 13:00 h 18:00 – 20:00 h 22:00 – 00:00 h
	Frecuencia de salidas de taxis	Conteo	AvingudaBartomeuRoselló Avinguda'IsidorMacabich Puerto (estación marítima de Formentera) Avinguda de Sant Jordi (sesFigueretes) Avinguda 8 d'agost (Pachá) Avinguda Pere Matutes Noguera (platjad'en Bossa)	Sábados 5 y 12, lunes 9, 16, 23 y 30, miércoles 11 y 18 y viernes 13 de agosto y jueves 2 de septiembre 07:00 – 09:00 h 13:00 – 15:00 h 18:00 – 20:00 h 22:00 – 00:00 h
	Análisis de origen y destino de taxis	Recopilación de datos	Recopilación datos	

Tabla 14. Resumen de los métodos de adquisición de datos

3.2.1 Tráfico de taxis

Para cuantificar la demanda de taxis en el municipio se plantea la cuantificación de estos entrando en el municipio o saliendo de él. Se ha considerado que el método más económico, fiable y sencillo es la observación directa y el conteo de taxis mediante un dispositivo contador manual.

El trabajo de campo se ha realizado en 3 puntos distintos del municipio, concretamente en las 3 rotondas situadas en la E-10 y que constituyen las 3 principales entradas a la ciudad (rotondas de sesFigueretes, Joan XXIII y es Gorg). La información resultante se presentará en forma de cuatro indicadores por cada rotonda:

1. Rotonda de sesFigueretes:
 - Taxis circulando sentido a Ibiza (avingudat'Espanya).
 - Taxis circulando sentido aplatjad'en Bossa (avinguda de Sant Jordi).
 - Taxis circulando sentido a Sant Josep/aeropuerto.
 - Taxis circulando sentido a E-10 (Sant Antoni/Santa Eulària/Sant Joan).
2. Rotonda de Joan XXIII:
 - Taxis circulando sentido a Ibiza (avingudat'Ignasi Wallis).
 - Taxis circulando sentido a Sant Antoni.
 - Taxis circulando sentido a E-10 (Santa Eulària/Sant Joan).
 - Taxis circulando sentido a E-10 (Sant Josep).
3. Rotonda de es Gorg:
 - Taxis circulando sentido a Ibiza (avinguda de Santa Eulària/Botafoc).
 - Taxis circulando sentido a zona industriales Gorg.
 - Taxis circulando sentido a E-10 (Santa Eulària/Sant Joan).
 - Taxis circulando sentido a E-10 (Sant Josep/Sant Antoni).

El conteo se ha realizado en simultáneo en un solo día para las tres rotondas.

Se ha considerado necesario estudiar la distribución de los taxis circulando a lo largo de todo el día, por lo que se tomarán muestras en franjas horarias representativas.

Debido a que la mayoría de viajes en toda la isla se concentran en tres ejes y todos llegan al municipio de Eivissa, se ha considerado que el conteo en las tres rotondas referidas da una muestra suficientemente representativa de la variable a estudiar.

3.2.2 Frecuencia de salidas de taxis

En referencia al conteo en el núcleo urbano de Eivissa, se han establecido 6 puntos para ello, siendo estos los seis puntos de mayor referencia del municipio: avinguda de Bartomeu Roselló, avingudat'Isidor Macabich, puerto (estación marítima de Formentera), avinguda 8 d'Agost (Pachá), avinguda de Sant Jordi (sesFigueretes) y avinguda Pere Matutes Noguera (platjad'en Bossa).

Con el fin de obtener más datos sobre el movimiento de los taxis en las paradas habilitadas para tal fin, se recogerá también la siguiente información:

Conteo taxis en paradas		
Información	Tipo variable	Valores
Taxis:		
Hora llegada	Hora	Cualquiera
Hora salida	Hora	Cualquiera
Nº de taxis en la parada	Entero	Cualquiera
Persona o grupo de personas que llegan a la parada:		
Nº de personas	Entero	Cualquiera
Identificación del grupo (para el encuestador)	Texto	Cualquiera
Hora llegada a la parada	Hora	Cualquiera
Hora salida en taxi	Hora	Cualquiera

Tabla 15. Información y variables para el conteo de taxis en paradas

El uso del taxi en las paradas puede depender del día de la semana, por lo que para cada una de ellas se hará el conteo un día laborable y un día en fin de semana.

3.3 Análisis de datos

En base a los datos obtenidos del trabajo de campo, se estudiarán los resultados de los conteos estadísticamente, de manera que permita representar de forma significativa la demanda del servicio de taxi por parte de la población a lo largo de todo el año.

El análisis de datos se realizará a partir de la cuantificación de un conjunto de indicadores calculados a partir de las variables obtenidas en la etapa de adquisición de datos. Estos indicadores permitirán caracterizar la demanda del uso de taxis en esta temporada y el período semanal (laboral y festivo). En la Tabla 16 se muestran el conjunto de indicadores cuantificados para cada uno de los temas y subtemas objeto de estudio.

TEMA	SUBTEMA	VARIABLES DEL MUESTREO	INDICADORES DEL ANÁLISIS DE DATOS
Análisis de la demanda de taxis	Tráfico de taxis	Nº Taxis en cada sentido de salida de cada una de las 3 rotondas principales (sesFigueretes, Joan XXIII y es Gorg)	Porcentaje de flujo de taxis en temporada alta por licencia municipal y por rotonda Patrones de flujos de taxis según la franja horaria y rotonda Ratio Flujo de taxis por licencia de taxis y rotonda
	Funcionamiento paradas de taxis	Hora de llegada Hora de salida Nº taxis estacionados Nº de personas	Tiempo de espera medio y número medio de taxis en la parada (de cada parada y del total) % de taxis ocupados al salir y número de salidas cada hora (de cada parada y del total) % del tiempo con la parada vacía (de cada parada y del total)
	Comparativa con resultados obtenidos en Santa Eulària y Sant Antoni		Comparación tráfico de taxis. Comparación tiempos de salida en paradas.

Tabla 16. Datos y variables

La validación de los datos se realizará estableciendo como significativa una muestra de un 10% de la población. Queda resumido en las siguientes:

Fuente información	Muestra significativa	Nº de muestras mínimo
Conteo en rotondas de sesFigueretes, Joan XXIII y es Gorg	1 día en simultáneo	1 por rotonda
Conteo en paradas	10 días	11

Tabla 17. Muestras significativas de los datos obtenidos

En lo que respecta a la comparación de curvas y datos, se considerará que dos líneas tendenciales están relacionadas si se ajustan con menos de un 5% de error. Se considerará significativo, en lo que respecta a comportamiento temporal una, distribución más acusada que 30-70%.

Con el fin de poder asegurar que se toman datos de la población real, la distribución por sexo y por franja de edad de los encuestados debe ser similar al de la población del municipio, aceptando un 5% como margen de error. Se estudiará si hay necesidades reales de un mejor y más extenso servicio de taxi en el municipio teniendo en cuenta:

- Tiempos de espera
- Comparativa de ratios de licencias con los otros municipios

En caso de ser necesarias, se determinarán el número de licencias a conceder haciendo un promedio de los siguientes valores obtenidos:

- Número de licencias necesarias para igualar el ratio promedio de las mismas en la isla (1000 hab. + 100 plazas hoteleras).
- Número de licencias necesarias para cubrir el incremento de población, tanto fija como estacional, desde la última actualización de estas (2013).
- Número de licencias necesarias para cubrir la clara tendencia estacional verano – invierno.

La proporción a mantener de las licencias fijas deberá estar acorde con el conteo de taxis, tanto de paradas como en las tres rotondas de entrada a la ciudad.

4. RESULTADOS

4.1 Análisis de la población

Observando el incremento del turismo en el municipio, y teniendo en cuenta que éste es el principal usuario del servicio, se puede ver que, respecto a 2013, hay un incremento medio del 7% en temporada alta (junio a septiembre) de población real en el municipio (teniendo en cuenta el censo, las entradas en el municipio y las respectivas pernoctaciones). En todo el año, el incremento medio se sitúa en el 28%. Hay que destacar que el incremento mayor se da en los meses de marzo, octubre y noviembre. En términos porcentuales, el mayor incremento se sitúa en marzo con un 66%.

Incremento de población sobre el censo												
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
2013	S/D	4.611	5.950	13.589	45.208	60.938	70.711	68.166	54.076	23.237	4.583	4.372
2016	5.086	6.828	9.883	14.769	60.384	65.709	70.392	68.560	63.931	36.039	7.373	4.956
Incremento	-	48%	66%	9%	34%	8%	0%	1%	18%	55%	61%	13%

Tabla 18. Incremento de la población real en 2016 respecto a 2013

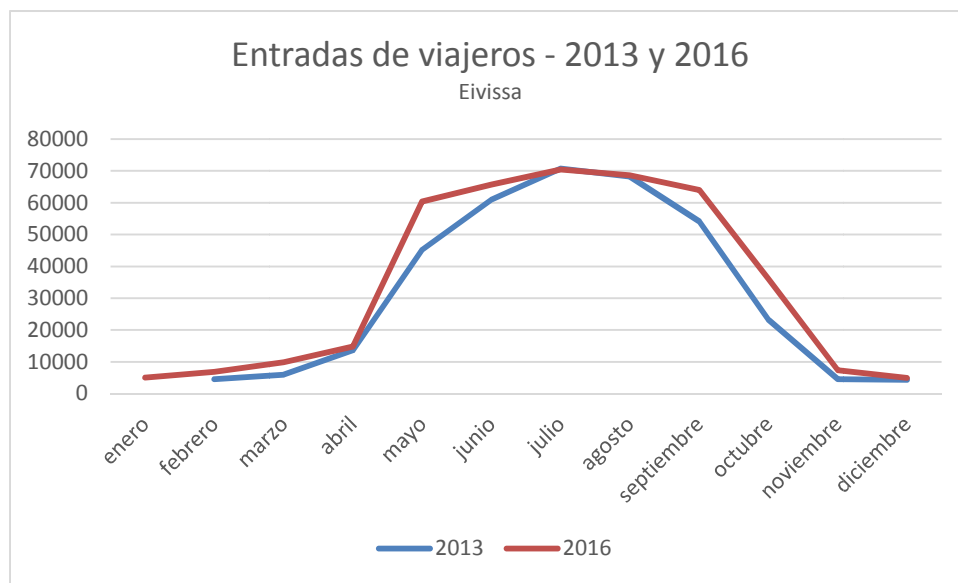


Figura 18. Comparación entradas entre 2013 y 2016

Teniendo en cuenta los datos expuestos anteriormente, y que marzo y noviembre de 2016 presentan una entrada de viajeros superior (un 66 y 61%, respectivamente, mayor a la del 2013), se puede observar la necesidad de aumentar el número de licencias fijas, al aumentar la población estacional durante todo el año y, especialmente, en meses fuera de la temporada estival.

4.2 Análisis de demanda de taxis

4.2.1 Tráfico de taxis

Principales entradas a Eivissa

El estudio del tráfico de taxis en las tres rotondas principales de entrada a Eivissa (sesFigueretes - entrada desde Sant Josep; Joan XXIII - entrada desde Sant Antoni; es Gorg - entrada desde Santa Eulària/Sant Joan) se ha realizado en simultáneo durante todo un día, en agosto, en temporada alta, obteniéndose los siguientes resultados por cada una de ellas:

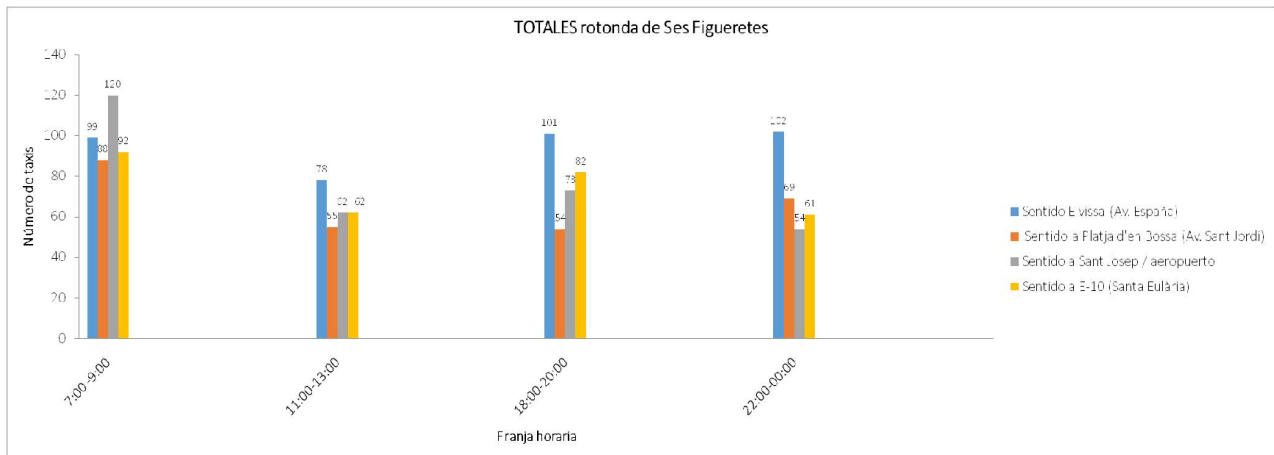


Figura 19. Flujo de taxis un día de temporada alta en la rotonda de sesFigueretes

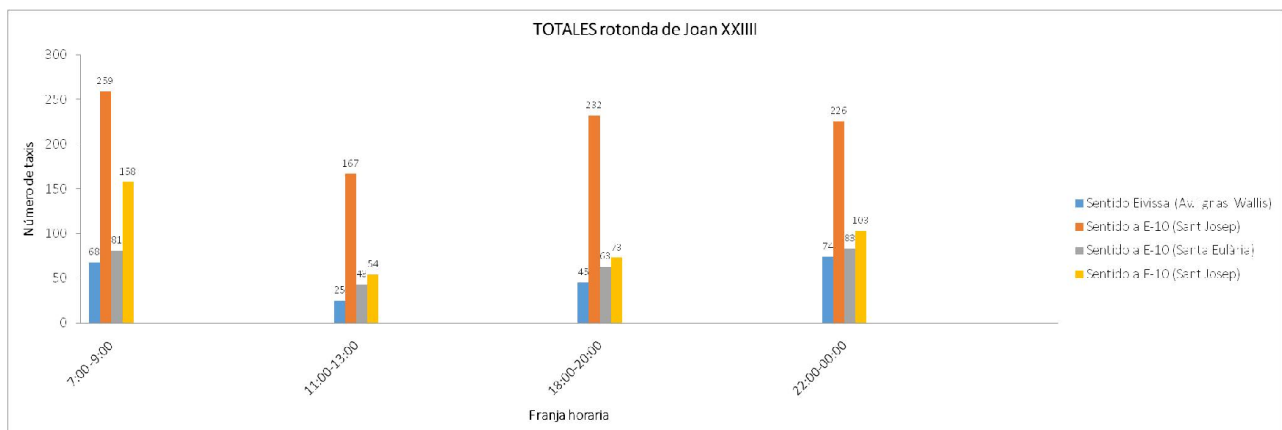


Figura 20. Flujo de taxis un día de temporada alta en la rotonda de Joan XXIII

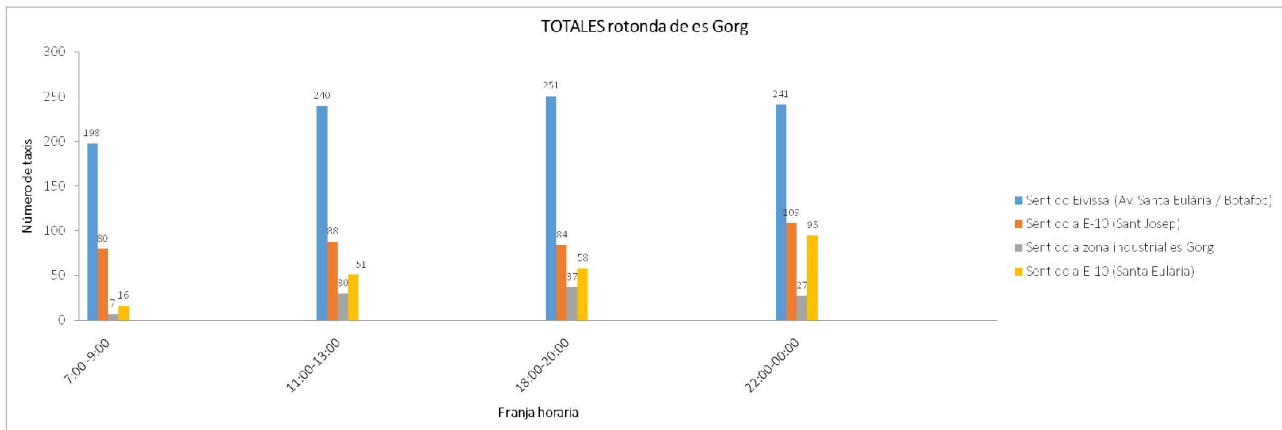


Figura 21. Flujo de taxis un día de temporada alta en la rotonda de es Gorg

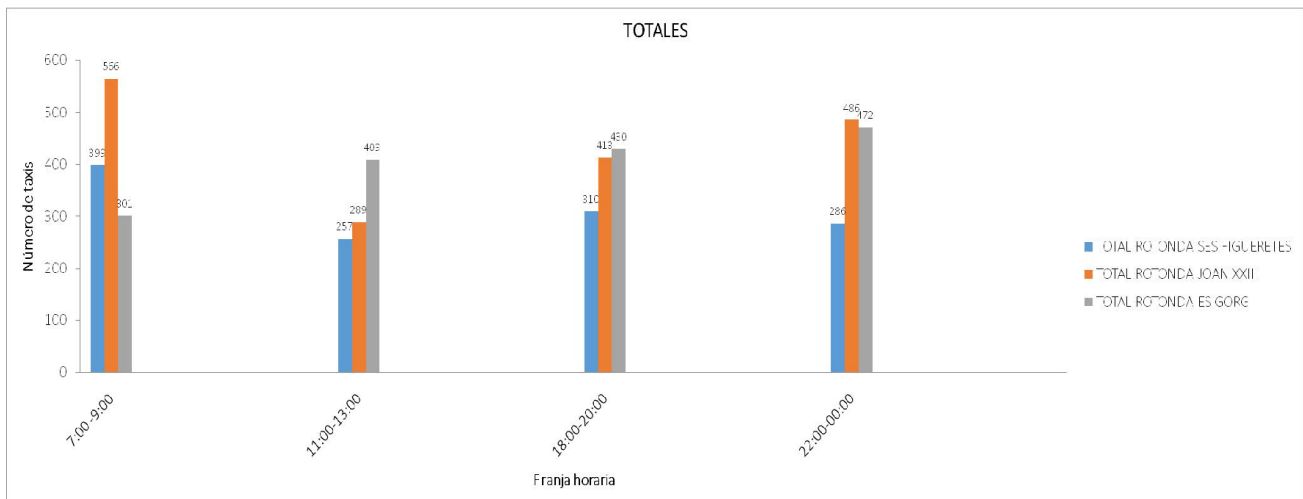


Figura 22. Comparativa de flujos totales de taxis en cada una de las rotondas

Se observa en los gráficos que en la rotonda de sesFigueretes los flujos son más heterogéneos, destacando los flujos que se dirigen hacia Sant Josep y el aeropuerto a primera hora de la mañana, mientras que el resto del día, el mayor flujo es el que se dirige hacia la avinguda'Espanya. Por otro lado, en las otras dos rotondas, sí que existe un flujo que destaca por encima de los demás durante todo el día, que es el de los taxis que se dirigen hacia la E-10 (sentido Sant Josep) en el caso de la rotonda de Joan XXIII, y el de los que se dirigen hacia Eivissa (Botafoc/puerto/avinguda de Santa Eulària) en el caso de la rotonda de es Gorg.

En términos de número total de taxis por rotonda, la que menor número soporta es la de sesFigueretes. A primera y última hora del día, es la de Joan XXIII la que tiene mayor flujo de taxis, quedando la rotonda de es Gorg como la que más tiene en las horas centrales.

En cuanto a flujo total de taxis por rotonda, durante todo el día, el número total es el siguiente:

- Rotonda de sesFigueretes: 1.252 taxis durante un día en temporada alta.
- Rotonda de Joan XXIII: 1.754 taxis durante un día en temporada alta.
- Rotonda de es Gorg: 1.612 taxis durante un día en temporada alta.

En el caso particular de taxis con licencia concedida por el ayuntamiento de Eivissa, el patrón de flujo es algo distinto:

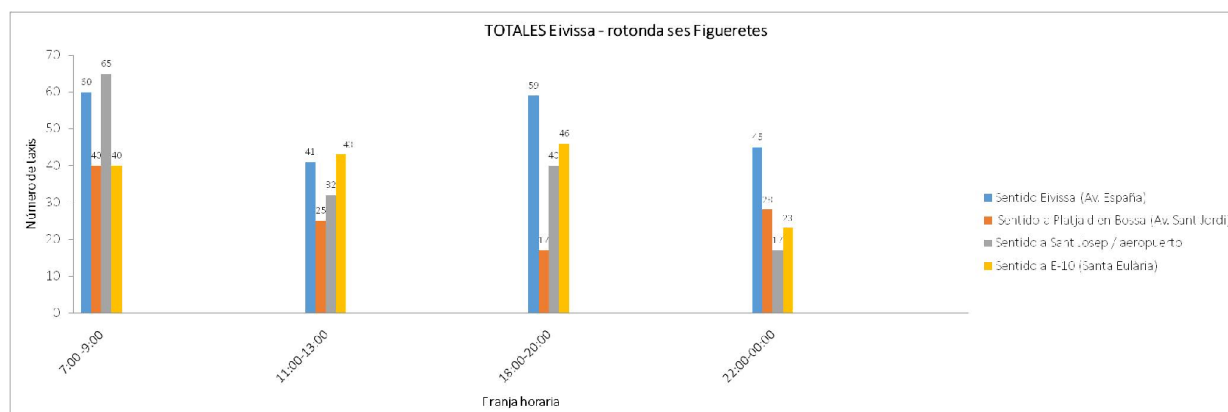


Figura 23. Flujo de taxis con licencia de Eivissa un día de temporada alta en la rotonda de ses Figueretes

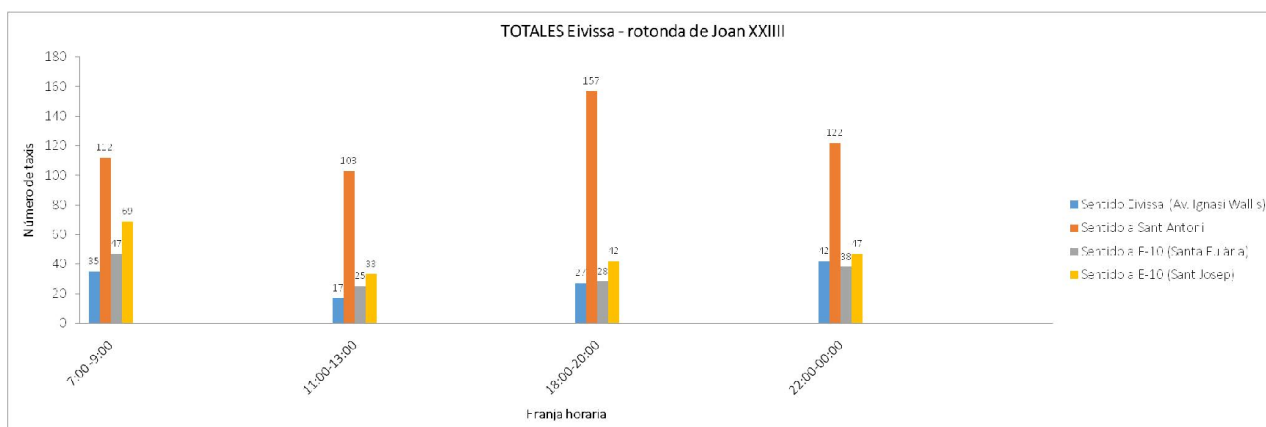


Figura 24. Flujo de taxis con licencia de Eivissa un día de temporada alta en la rotonda de Joan XXIII

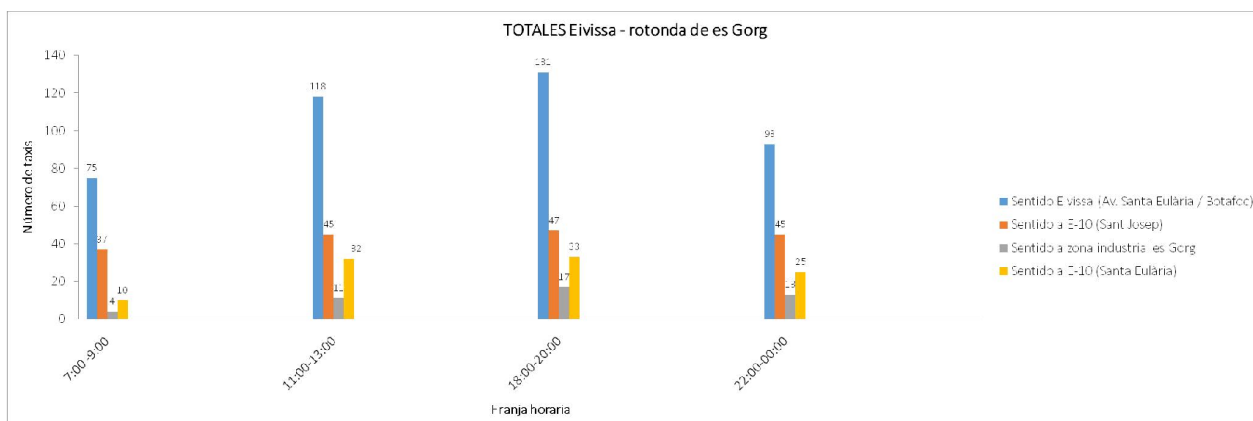


Figura 25. Flujo de taxis con licencia de Eivissa un día de temporada alta en la rotonda de es Gorg

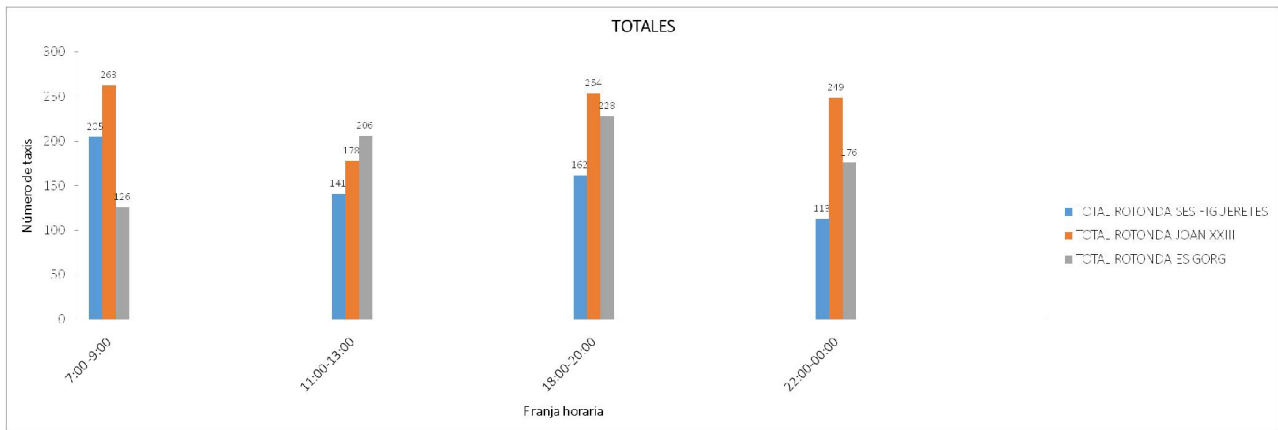


Figura 26. Comparativa de flujos totales de taxis con licencia de Eivissa en cada una de las rotondas

Se observa en los gráficos que, al igual que con el flujo total de taxis, en la rotonda de sesFigueretes los flujos son más heterogéneos, destacando los flujos que se dirigen hacia Sant Josep y el aeropuerto a primera hora de la mañana, mientras que el resto del día, el mayor flujo es el que se dirige hacia la avinguda'España, y también a la E-10 a media mañana. Por otro lado, en las otras dos rotondas, sí que existe un flujo que destaca por encima de los demás durante todo el día, que es el de los taxis que se dirigen hacia Sant Antoni en el caso de la rotonda de Joan XXIII, y el de los que se dirigen hacia Eivissa (Botafoc/puerto/avinguda de Santa Eulària) en el caso de la rotonda de es Gorg.

En términos de número total de taxis por rotonda, la que menor número soporta es la de sesFigueretes, excepto a primera hora del día, cuando lo es la de es Gorg. Durante todo el día, es la de Joan XXIII la que tiene mayor flujo de taxis, excepto a media mañana, cuando la de es Gorg le supera.

En cuanto a flujo total de taxis con licencia de Eivissa, por rotonda, durante todo el día, el número total es el siguiente:

- Rotonda de sesFigueretes: 621 taxis durante un día en temporada alta.
- Rotonda de Joan XXIII: 986 taxis durante un día en temporada alta.
- Rotonda de es Gorg: 736 taxis durante un día en temporada alta.

Sabiendo que en temporada alta hay 273 licencias activas, el ratio de viajes por licencia queda en 2,27 viajes/licencia para la rotonda de sesFigueretes, 3,61 viajes/licencia para la rotonda de Joan XXIII y 2,70 viajes/licencia para la rotonda de es Gorg.

Por otro lado, se ha analizado también el flujo de taxis desglosándolo por licencia de cada municipio de la isla, obteniendo los siguientes resultados:

	ROTONDA SES FIGUERETES		ROTONDA JOAN XXIII		ROTONDA ES GORG	
	Total taxis	%	Total taxis	%	Total taxis	%
Eivissa	621	49,60	986	56,21	736	45,66
Sant Antoni de Portmany	195	15,58	331	18,87	150	9,31
Santa Eulària des Riu	89	7,11	129	7,35	185	11,48
Sant Josep de saTalaia	315	25,16	299	17,05	524	32,51
Sant Joan de Labritja	32	2,56	51	2,91	17	1,05
TOTAL	1.252	100	1.754	100	1.612	100

Tabla 19. Flujos de taxis de otros municipios en Eivissa

Como se observa en la Tabla 19, los taxis con licencia de Eivissa copan más del 50% de media de los desplazamientos dentro de su municipio, correspondiendo el otro 50% al resto de licencias, destacando sobre todo Sant Josep, el cual abarca, por sí solo, el 25% de media del total de taxis. Tiene cierta lógica al ubicarse en este municipio una infraestructura importante para la entrada de viajeros en la isla como es el aeropuerto, así como un punto de atractivo turístico relevante en la isla como es platjad'en Bossa.

Comparativa respecto a otros municipios

En el estudio de campo realizado, se han contado los flujos de taxi en cada una de las tres rotondas principales a Eivissa, diferenciando por licencia municipal concedida, ya sea de la propia Eivissa, de Sant Josep de saTalaia, Sant Antoni de Portmany, Santa Eulària des Riu o Sant Joan de Labritja. Dicho conteo también se hizo para un estudio de similares características al presente en Sant Antoni de Portmany. Es por ello que, a continuación, en la Tabla 20, se muestran los flujos por licencia municipal en Eivissa y Sant Antoni de Portmany. También se añade una columna más con los flujos, esta vez únicamente totales, de Santa Eulària des Riu (en el estudio de que se dispone referente a Santa Eulària, no se diferenció entre las distintas licencias municipales).

	EIVISSA		SANT ANTONI DE PORTMANY		SANTA EULÀRIA DES RIU	
	Total taxis	%	Total taxis	%	Total taxis	%
Eivissa	781	50,32	659	39,84	-	-
Sant Antoni de Portmany	225	14,50	427	25,79	-	-
Santa Eulària des Riu	134	8,63	58	3,51	-	-
Sant Josep de saTalaia	379	24,42	443	26,75	-	-
Sant Joan de Labritja	33	2,13	13	0,79	-	-
TOTAL	1.552	100	1.654	100	698	100

Tabla 20. Flujos medios de taxis en Eivissa, Sant Antoni de Portmany y Santa Eulària des Riu

De los datos obtenidos, se concluye que, en temporada alta, existe un flujo total de taxis más alto en Sant Antoni que en Eivissa o Santa Eulària. Si bien, ese flujo mayor está cubierto en casi un 40% con taxis con licencia municipal de Eivissa.

Por su parte, en Eivissa, la mitad de los flujos medios de taxis se cubren con licencias del propio municipio, mientras que casi un cuarto de los mismos se cubren con licencias de Sant Josep de saTalaia.

En la Figura 27 se muestra gráficamente el reparto de flujos medios totales de tráfico de taxis entre los municipios de Eivissa, Sant Antoni de Portmany y Santa Eulària des Riu.

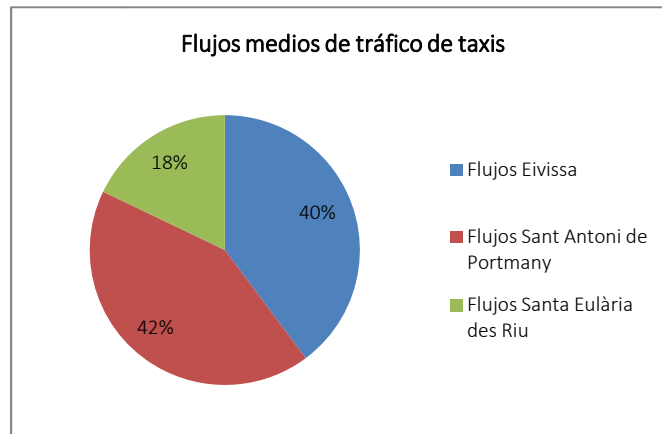


Figura 27. Representación gráfica de flujos medios de taxis

Por último, a continuación, en la Figura 28, se muestra el análisis comparativo de los flujos de taxi en Eivissa y en Sant Antoni de Portmany, diferenciando por licencias de cada municipio de la isla. Dicho análisis se ha llevado a cabo con flujos de taxi tomados en temporada alta. Como se ha comentado, en ambos casos, el mayor flujo de taxis corresponde a los de licencia municipal de Eivissa, mientras que en segundo lugar se sitúan los de Sant Josep, tanto para Eivissa como para Sant Antoni de Portmany.

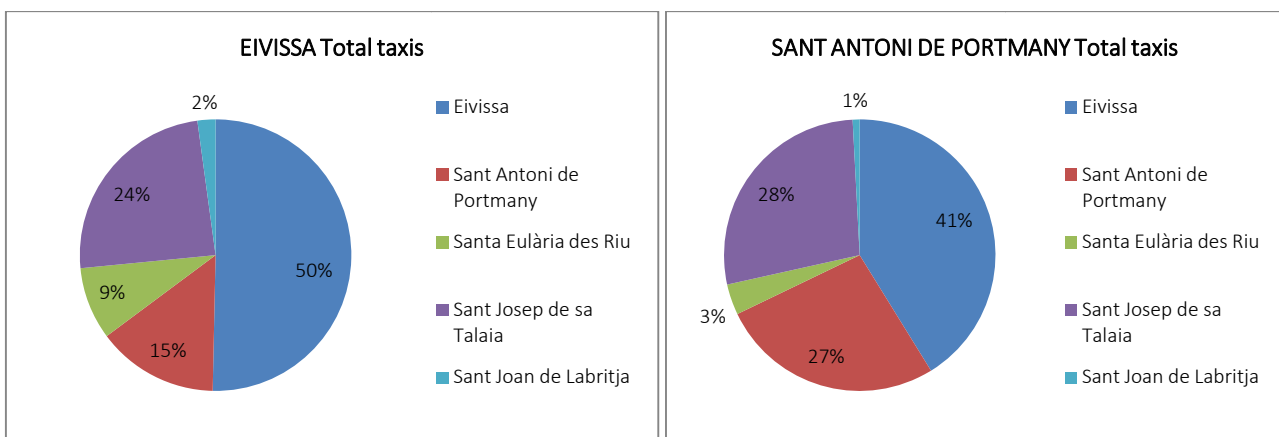


Figura 28. Comparativa de flujos medios de taxi por licencias de cada municipio

4.2.2 Frecuencia de salida de taxis

El estudio de la frecuencia de salida de taxis en las paradas más relevantes del municipio, se han obtenido los siguientes resultados:

Temporada alta

Para conocer el funcionamiento de las distintas paradas, se ha comparado, por un lado, el número de taxis con el tiempo de espera medio, que supuestamente deberían presentar un comportamiento inversamente proporcional.

Por el otro lado se han calculado el número medio de salidas por hora de cada parada y el porcentaje de taxis que salían ocupados, es decir, con clientes. Los taxis que efectuaban salidas sin clientes se presupone que se dirigían a otro lugar a recoger otros pasajeros.

Se han analizado las paradas de las avingudas Bartomeu Roselló, Isidor Macabich, Sant Jordi (ses Figueretes) 8 d'agost (Pachá), Pere Matutes Noguera (platjad'en Bossa) y el puerto (estación marítima de Formentera). Para todas las paradas se ha realizado un conteo en día laborable y otro en día festivo, excepto para la de 8 d'agost que únicamente se ha realizado en día laborable, al considerar que, por su ubicación, su comportamiento en día festivo será similar.

- **Avinguda Bartomeu Roselló:**

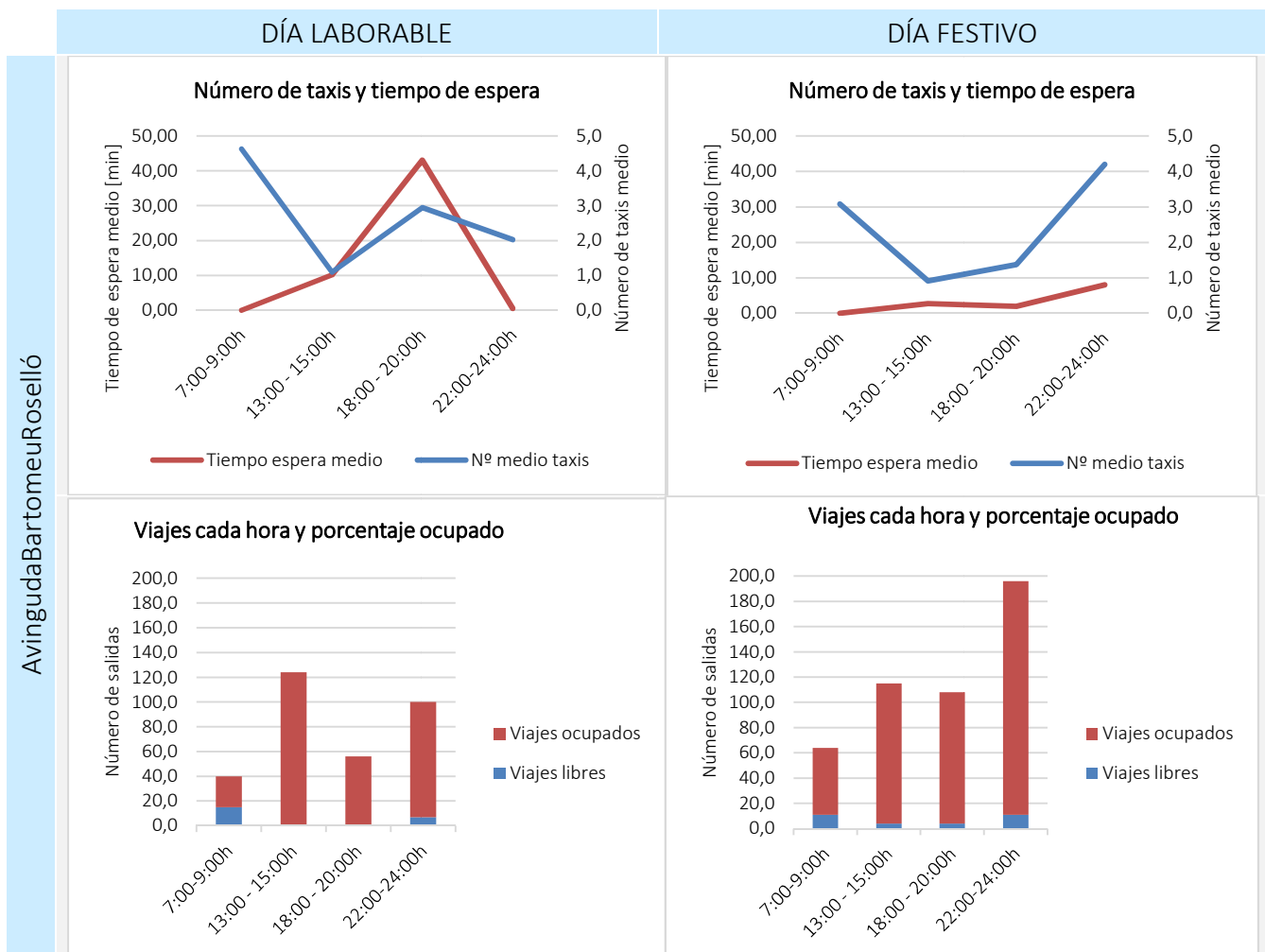


Tabla 21. Gráficos del funcionamiento de la parada de la avinguda Bartomeu Roselló

En esta parada, una de las principales en el centro de Eivissa. Durante la temporada alta, se puede observar que la mayor actividad se localiza a medio día en días laborables y a últimas horas en los festivos.

La frecuencia de salidas de esta parada es alta, por su ubicación y por la cantidad de usuarios potenciales que se encuentran en la ciudad, especialmente turistas (la práctica totalidad de usuarios lo son).

Destacable es el tiempo de espera medio de los usuarios, especialmente los días laborables, cuando este asciende a una media total del día superior a los 13 minutos, con picos de 40 minutos durante la tarde, y un número medio de taxis de casi 3 en la parada. Los días festivos, este tiempo de espera es menor, por debajo de los 2 minutos, con un número medio de taxis en parada de casi 2.

El porcentaje de tiempo de parada vacía es superior en días festivos que en laborables (52% frente al 38%), aunque sin embargo, el tiempo de espera es menor en festivos, presumiblemente porque existe un flujo más alto de taxis que acuden a la parada analizada.

- **Avinguda'IsidorMacabich:**

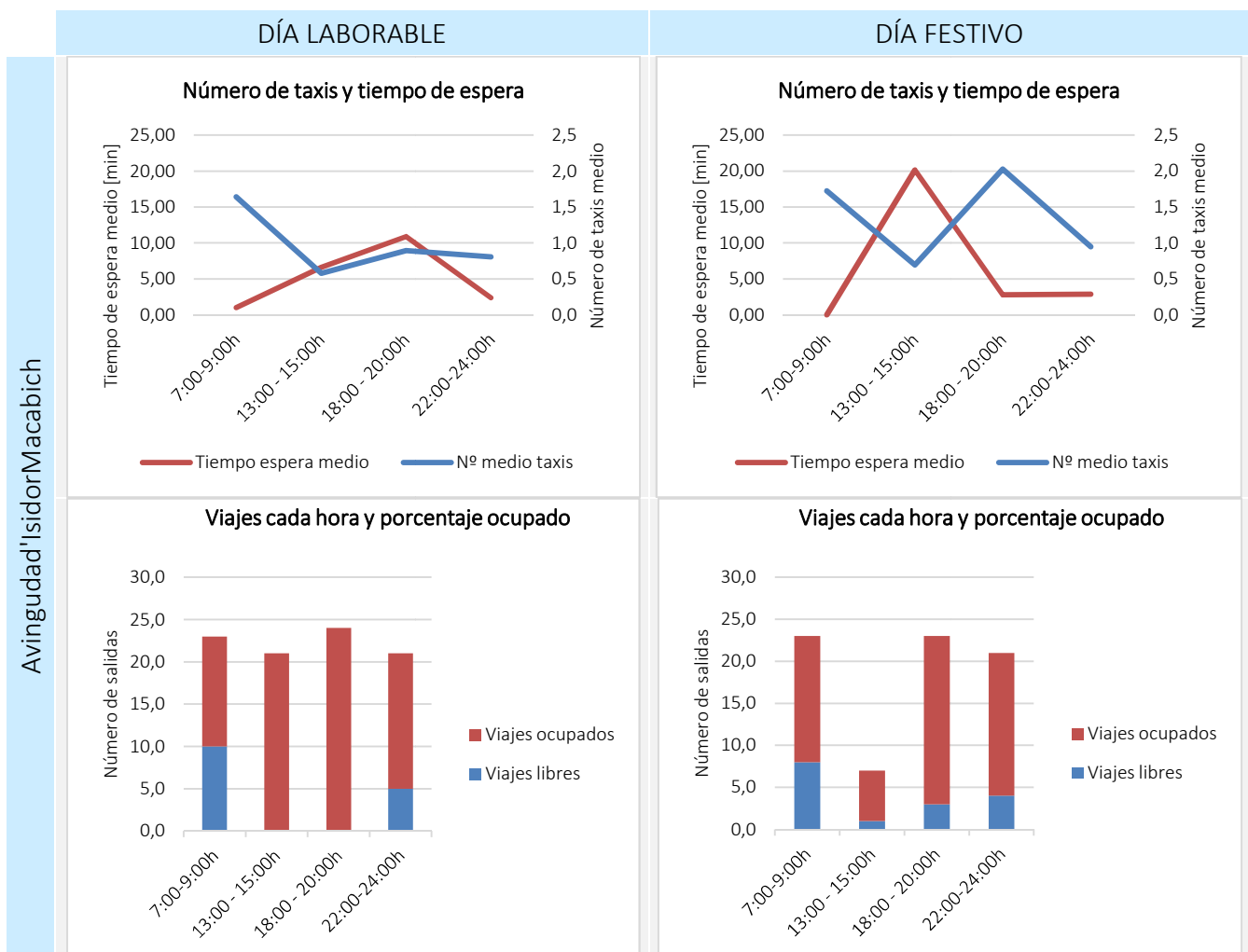


Tabla 22. Gráficos del funcionamiento de la parada de la avinguda'IsidorMacabich

La parada situada en la avinguda'IsidorMacabich destaca por los altos tiempos de espera y el alto porcentaje de tiempo en que la parada se encuentra vacía, especialmente en días laborables..

La frecuencia de salidas de esta parada es baja, no superando, en ninguna de las franjas horarias analizadas, la cantidad de 25 salidas.

Como se ha comentado, el tiempo de espera medio de los usuarios es de entre 5 y 6 minutos, con picos de 20 minutos en días festivos. Se ha detectado también un gran número de usuarios que, tras estar esperando, deciden abandonar la parada ante la nula llegada del servicio de taxis. El número medio de taxis en parada se sitúa alrededor de 1, inferior a esta cantidad en días laborables.

El porcentaje de tiempo de parada vacía es superior en días laborables que en festivos (61% frente al 38%).

- **Avinguda de Sant Jordi (sesFigueretes):**

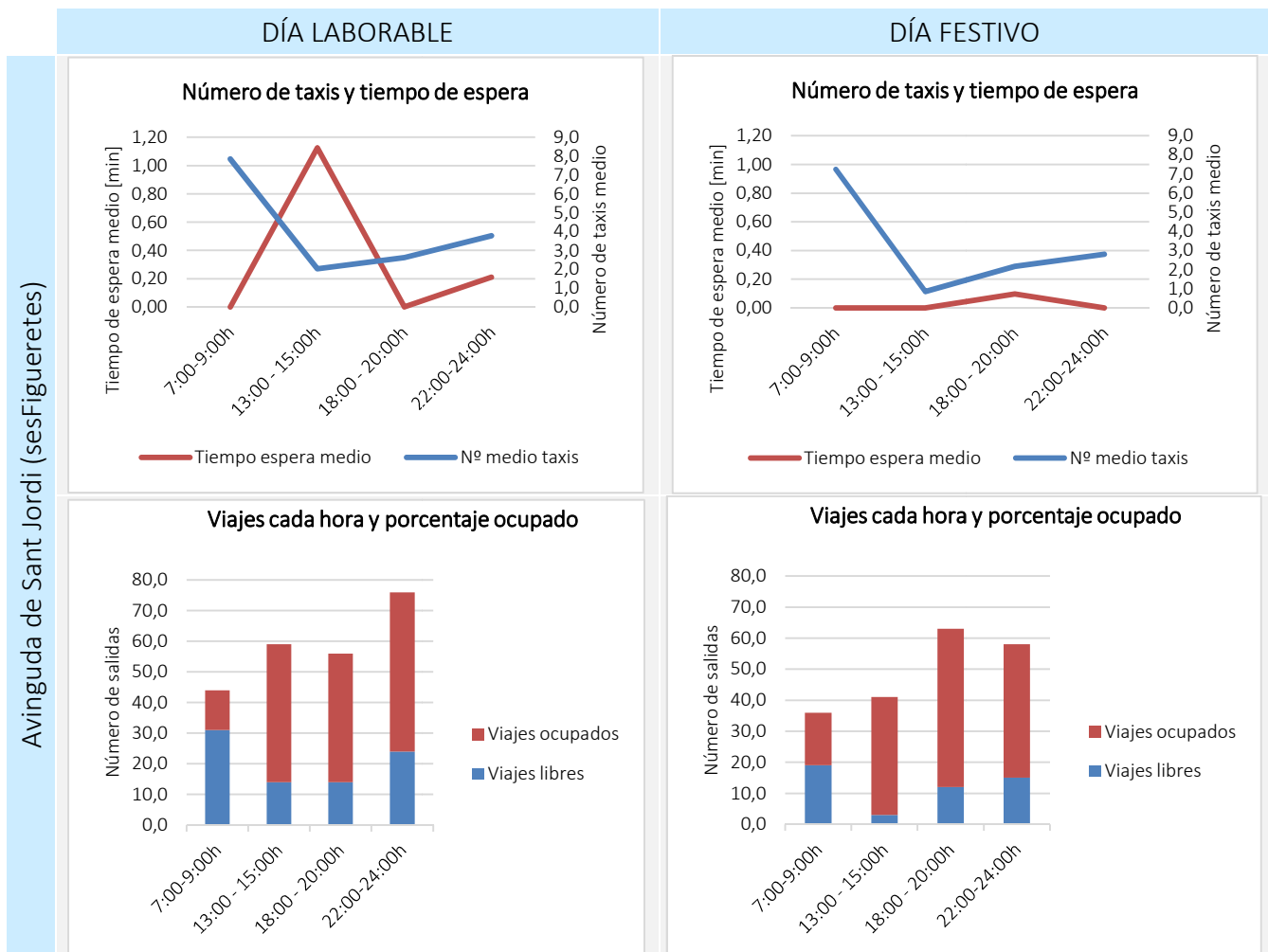


Tabla 23. Gráficos del funcionamiento de la parada de la avinguda de Sant Jordi (sesFigueretes)

Esta parada está situada en la zona de sesFigueretes, próximo a una de las playas de la ciudad de Eivissa. Por esta razón, tiene una utilización media-alta en la temporada estival

La frecuencia de salidas de esta parada es media-alta, mayor en días laborables, aunque con porcentajes destacables de taxis que se van de la parada sin usuarios. Se trata de una parada en la que suben muchos usuarios pero a la que también llegan, seguramente por el atractivo de la playa en sus cercanías.

El tiempo de espera medio de los usuarios, es heterogéneo, dándose picos de entre 1 y 2 minutos durante la mañana de los días laborables. En días festivos, este tiempo de espera es muy bajo. En el

cómputo general, el tiempo de espera medio es inferior al minuto, con número medio de taxis en parada de entre 3 y 4.

El porcentaje de tiempo de parada vacía es superior en días festivos que en laborables (25% frente al 17%). Son porcentajes bajos, por lo que el flujo de taxis es relativamente constante en esta parada.

- **Avinguda 8 d'agost (Pachá):**

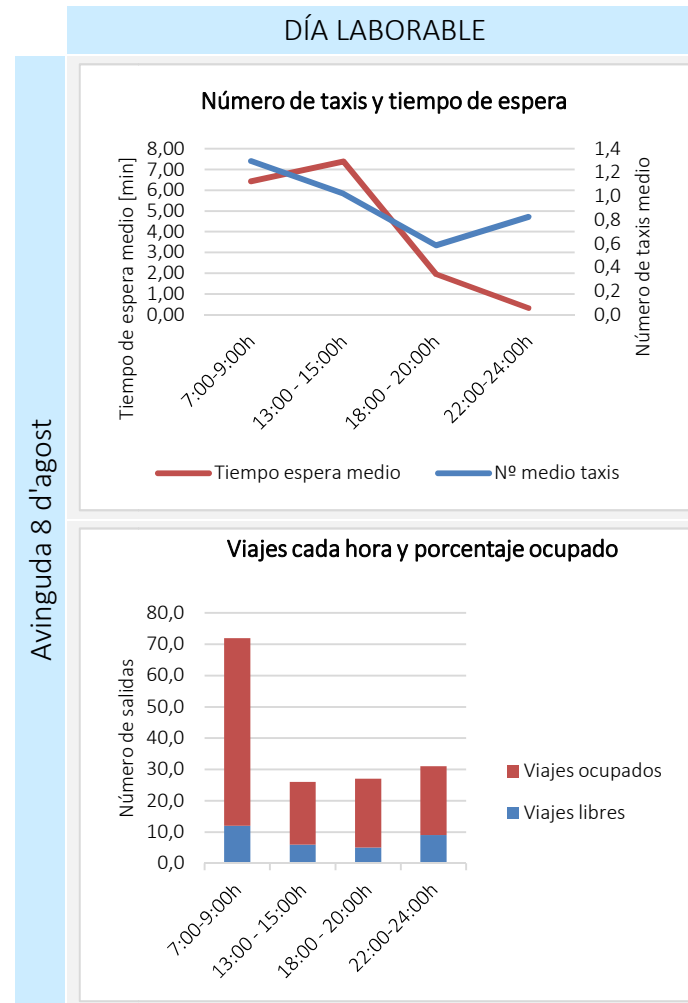


Tabla 24. Gráficos del funcionamiento de la parada de la avinguda 8 d'agost

Esta parada se localiza muy próxima a una gran discoteca de la isla como es Pachá. Se podría decir que, prácticamente, es una parada que sirve a la misma. Solo se ha analizado en día laborable porque se ha asumido que su funcionamiento será similar sea cual sea el día de la semana, ya que la discoteca abre todos los días y la afluencia de público a la misma es muy similar.

La frecuencia de salidas de esta parada es alta a primeras horas de la mañana, coincidiendo con el cierre de la discoteca. El resto del día, la frecuencia de salidas es más reducida, menos de la mitad que a primera hora y muy similar en todas las franjas horarias.

El tiempo de espera es alto a primera hora y durante la mañana. El valor medio del día es superior a 4 minutos, elevándose a casi 8 durante la mañana. Esto se puede explicar en la gran cantidad de usuarios a primeras horas por el cierre de la discoteca y, después, durante la mañana, por el descenso del número medio de taxis en la parada.

El porcentaje de tiempo de parada vacía es bastante alto, del 64% de media, llegando al 70% durante la tarde.

- **Avinguda Pere Matutes Noguera (platjad'en Bossa):**

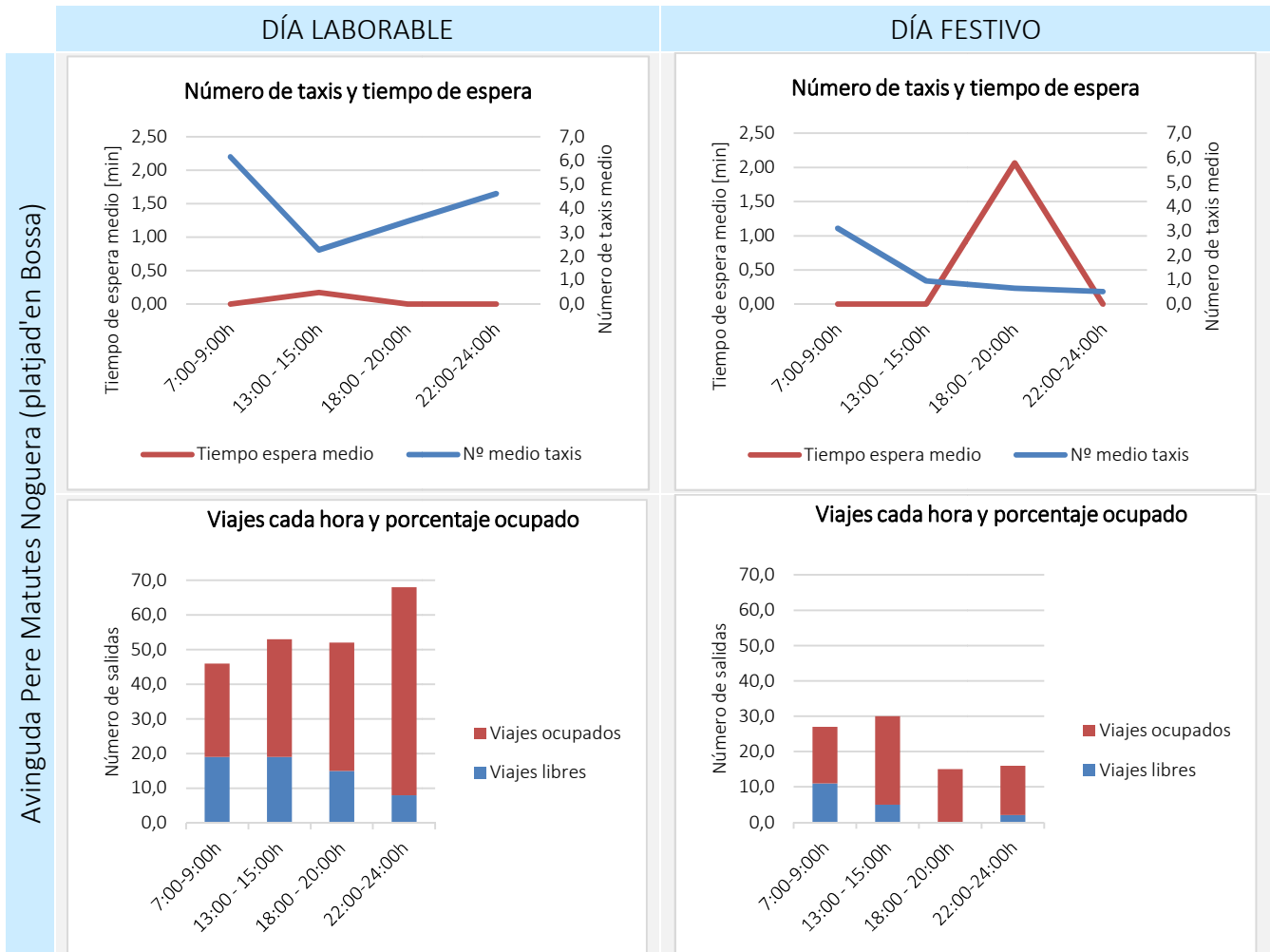


Tabla 25. Gráficos del funcionamiento de la parada de la avinguda Pere Matutes Noguera (platjad'en Bossa)

Esta parada se encuentra situada en platjad'en Bossa, justo en el límite municipal con Sant Josep de saTalaia. Destaca la alta actividad que se registra en días laborables frente a los festivos.

La frecuencia de salidas de esta parada es media-alta en días laborables, llegando a casi 70 salidas a últimas horas, mientras que en días festivos no superan las 30.

Los tiempos medios de espera son muy bajos en días laborables, subiendo a 2 minutos de media en las tardes de los festivos, coincidiendo con la menor afluencia de usuarios y con un bajo número de taxis en la parada. Este número se sitúa en 4 taxis en días laborables, bajando a poco más de 1 en festivos.

El porcentaje de tiempo de parada vacía es superior en días festivos que en laborables (59% frente a solo el 9%). Esto puede explicar la baja afluencia en días festivos de usuarios (por la baja afluencia de taxis) o viceversa (baja afluencia de taxis por la baja afluencia de usuarios).

- Puerto (estación marítima de Formentera):

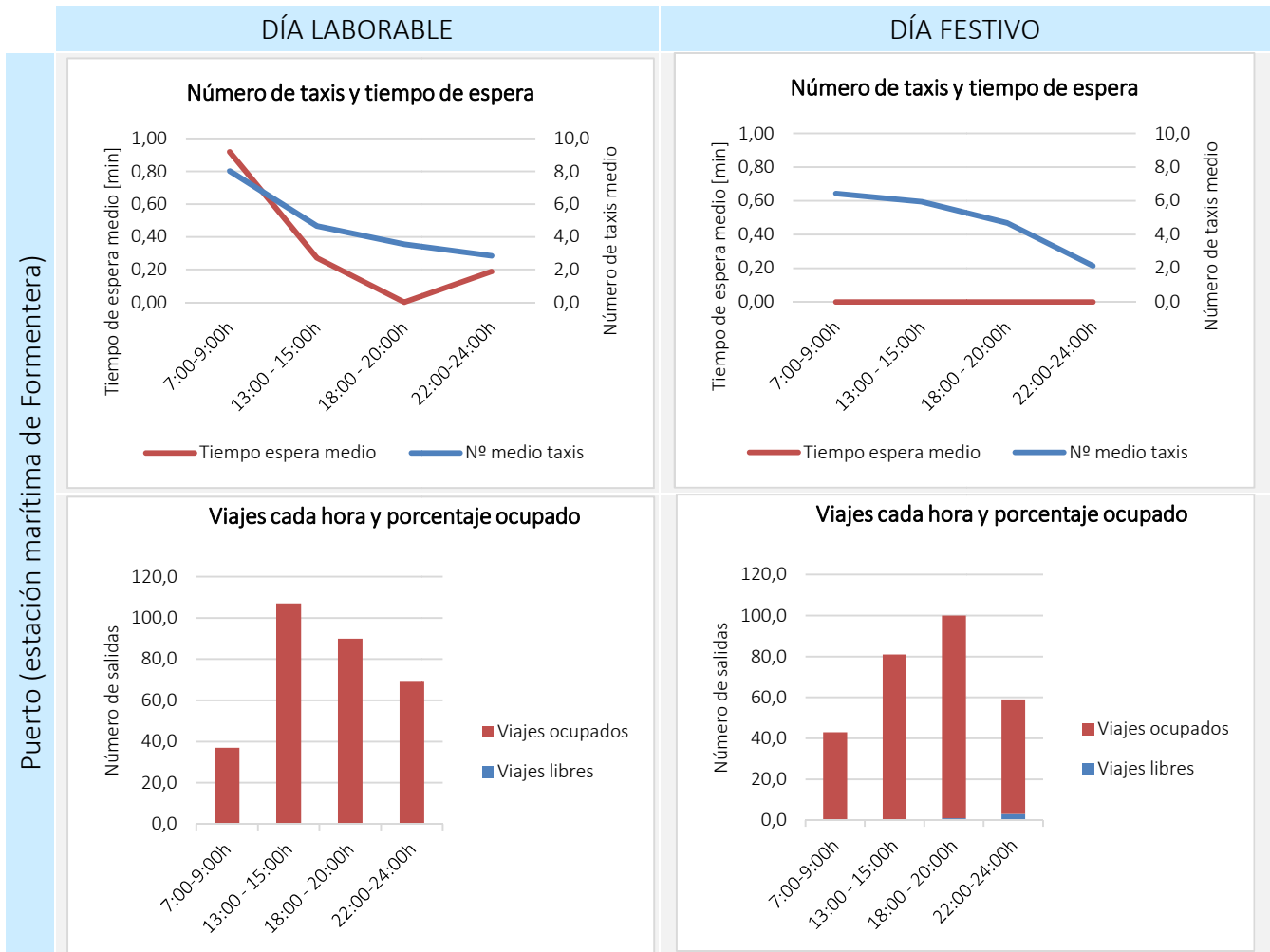


Tabla 26. Gráficos del funcionamiento de la parada del puerto (estación marítima de Formentera)

En esta parada, junto a la ya analizada de Bartomeu Roselló, es otra de las principales en el centro de Eivissa. Durante la temporada alta, se puede observar que la mayor actividad se localiza a medio día en días laborables y por la tarde en los festivos.

La frecuencia de salidas de esta parada es alta, por su ubicación próxima al puerto y por la cantidad de usuarios potenciales que se encuentran en la ciudad, especialmente turistas.

El tiempo de espera medio es alto a primera hora de la mañana de los días laborables, coincidente con la menor afluencia de usuarios, descendiendo a lo largo del día, para repuntar tímidamente al final. En días festivos, el tiempo medio de espera es nulo. En cualquier caso, en días laborables, la espera media no supera el minuto, con casi 5 taxis de media en la parada (cifra similar a la de los días festivos).

El porcentaje de tiempo de parada vacía es superior en días festivos que en laborables (14% frente al 5%), siendo este muy bajo en ambos casos.

5. CONCLUSIONES

5.1 Análisis de demanda y servicio actual de taxis

5.1.1 Tráfico de taxis

El tráfico de taxis existente en Eivissa, según el análisis realizado, concluye que aproximadamente la mitad de los que circulan por el municipio poseen la licencia municipal de Eivissa. La otra mitad de taxis son con licencias de los otros municipios de la isla. El ratio medio de taxis por licencia que se obtiene del análisis realizado es de 2,86 taxis / licencia.

Esto establece que el número de licencias temporales más el número de licencias fijas están en déficit respecto a los servicios a realizar dentro de lo existente en la actualidad, por lo que sería necesario un aumento de licencias en lo que respecta al tráfico de taxis analizado en el estudio de campo.

5.1.2 Comparación de ratios de licencias

El municipio de Eivissa tiene un ratio de licencias por cada 1000 habitantes y 100 plazas hoteleras superior a los otros municipios, siendo el más alto de los municipios de la isla, algo que puede ser lógico debido a que es la mayor población de la misma. La ratio de Eivissa es de 1,46 y la media con los demás municipios de 0,79. Este dato muestra como este municipio satisface el número de licencias existentes, por lo que se intuye que no es necesario incrementar el número de licencias. Con el fin de que Eivissa tenga una ratio de licencias por cada 1000 habitantes y 100 plazas hoteleras igual a la media de la isla, el municipio necesitaría:

$$\text{Número necesario de licencias} = 0,79 \times (273 \text{ licencias}/1,46) = \mathbf{148 \text{ licencias}}$$

5.1.3 Análisis de las paradas

De manera general las paradas centrales del municipio, ubicadas en la avenida Bartomeu Roselló y en el puerto (estación marítima de Formentera) tienen bastante afluencia de usuarios en temporada alta. Las ubicadas en Ses Figueretes y Platja de Bossa tienen una afluencia media, al estar próximas a las playas pero lejos del centro de la ciudad. Por otro lado, la de Isidor Macabich no tiene mucha afluencia, debido también a que muchos usuarios abandonan la parada ante la inexistencia de servicio de taxis. Por su parte, la parada de Pachá tiene un uso limitado a la afluencia de público a la discoteca, registrando su mayor actividad durante las primeras horas del día, justo cuando esta cierra sus puertas.

En lo que respecta al tiempo de espera medio en temporada alta, se puede observar que, dependiendo de la franja horaria, alcanza las cotas más altas en días laborables cuando se acerca a los 10 minutos de media por las tardes. En día festivo, baja considerablemente, superando ligeramente los 4 minutos a medio día y con esperas nulas a primeras horas.

Por otro lado, el número medio de taxis en paradas tiene evolución similar en días laborables y festivos, siendo más alto a primeras horas (alrededor de 5 taxis de promedio) y bajando para mantenerse estable (con 2 taxis de promedio) durante la tarde.

Lógicamente, el valor más alto de taxis en paradas coincide con los menores tiempos de espera por parte de los usuarios. Todos estos datos se pueden comprobar gráficamente en la Tabla 27.

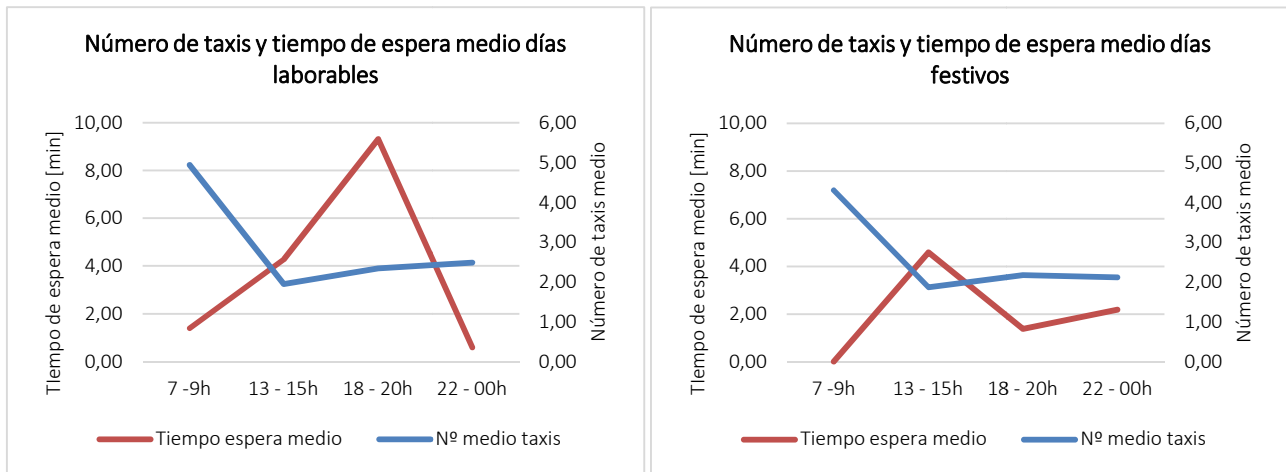


Tabla 27. Gráficos de valores medios de taxis y tiempo de espera diferenciando entre día festivo y laboral

5.2 Influencia del crecimiento de la población y el movimiento turístico

La población del municipio de Eivissa ha tenido una evolución errática, con pequeños ascensos los primeros años y descensos en los últimos. Respecto al año 2013, se ha producido un leve descenso de la población del 1,70%, por lo que **en temporada baja es necesario una reducción en el número de licencias**, si se tiene en cuenta el factor población.

Número de licencias fijas necesarias = $134 \times 0,983 = 132$ licencias (reducción de 2 licencias)

Aun así, es necesario tener en cuenta el factor turístico de la isla. Según lo mostrado en la Tabla 18, el incremento de población turística no solamente se produce en los meses de temporada alta (junio, julio, agosto y septiembre), sino que se prolonga a todo el año. De hecho, los mayores incrementos se dan en meses fuera de la temporada turística, como son marzo (aumento del 66%), noviembre (aumento del 61%) u octubre (aumento del 55%). Esto pone de manifiesto un crecimiento medio anual de viajeros del 28% respecto a 2013. Con el fin de hacer frente a este incremento de población, sería necesario aumentar un 28% las licencias fijas actuales, de manera que, si se tiene en cuenta que el incremento de viajeros, esta va a ser proporcional al número de viajes finalizados:

Alternativa 1. Aumento licencias fijas

Número de licencias fijas necesarias = $134 \times 1,28 = 172$ licencias (aumento de 38 licencias)

Mantener licencias estacionales: 139

Alternativa 2. Aumento licencias estacionales

Mantener licencias fijas: 134

Número de licencias estacionales necesarias = $139 \times 1,28 = 178$ licencias (aumento de 39 licencias)

Con este aumento de licencias estacionales, estaríamos cubriendo los meses de temporada alta, aumentando el periodo del 15 de mayo al 15 de octubre.

6. PROPUESTAS

El ayuntamiento de Eivissa tiene como objetivo asegurar un buen servicio de taxi dentro de su municipio. El Decreto Ley 1/2012 de 10 de febrero, de medidas orientadas a la prevención de la oferta ilegal en materia de transportes en la isla de Eivissa, determina que el Gobierno Autónomo habilita a los Ayuntamientos para conceder autorizaciones estacionales de taxis que tengan una duración estacional determinada dentro del ámbito territorial municipal, con el objetivo de corregir la distorsión del aumento estacional de movilidad y combatir el intrusismo. El Ayuntamiento de Eivissa tiene plena competencia para conceder licencias de taxi en atención a la necesidad y la calidad del servicio que se presta dentro del municipio.

El presente estudio pone en manifiesto un claro déficit de la actual oferta de transporte público. La estructura territorial del municipio de Eivissa y, en general, de la isla (con muchos núcleos diseminados) hace muy difícil la implementación de un servicio de transporte público en autobús de calidad, mientras que el servicio de taxi es una solución eficiente y ágil en la mayoría de casos. El alto índice de motorización, con todas las externalidades que comporta para el medio ambiente, es un claro efecto de la deficiencia de la red del servicio de transporte público.

Así pues, justificada la falta de una red de autobús con suficiente cobertura y frecuencia para cubrir toda la población, debido al alto coste de implementación y su ineficacia, se propone ampliar y mejorar el servicio de taxi, que propone una alternativa como método de transporte al coche particular y que es un método práctico en la mayoría de las situaciones.

Además, del análisis de las paradas de taxi realizado para el municipio, se desprende que existen tiempos de espera en muchos casos inadmisibles, superiores a los 30 minutos, así como paradas en las que los usuarios terminan marchándose ante la inexistencia del servicio. Este hecho pone de manifiesto el déficit de licencias de taxi que puedan brindar el servicio demandado.

Igualmente, del estudio de flujos de tráfico de taxis, se comprueba que la mitad de las licencias que circulan por Eivissa, son de otros municipios, con un ratio de taxis por licencia de Eivissa cercano a 3, lo que corrobora el déficit actual de licencias, cuanto menos, para la temporada estival.

Así pues, teniendo en cuenta el dimensionamiento de licencias visto en el apartado anterior, se puede considerar que el crecimiento de la población turística es determinante para ampliar el número de licencias de taxis. De acuerdo a este criterio se pueden establecer dos alternativas:

- Alternativa 1: Aumento de 38 licencias fijas para compensar el aumento de población turística que se produce durante todo el año en el municipio respecto al 2013.
- Alternativa 2: Aumento de 39 licencias estacionales para compensar el aumento de población turística que se produce durante todo el año en el municipio respecto al 2013. Esta alternativa se podría completar con un aumento del periodo de funcionamiento de los taxis estacionales del 15 de mayo al 15 de octubre considerándose como periodo estival ampliado.

Por todo ello, la conclusión del estudio es la siguiente:

Alternativa 1

Se propone un aumento de 36 licencias fijas (27%), si atendemos al descenso de población fija y al crecimiento de la población turística durante todo el año, es decir, **hasta un total de 170 licencias fijas**. Así pues, el reparto de licencias sería:

- Licencias fijas: 170 (aumento del 27% respecto al número actual)
- Licencias estacionales: 139 (se mantiene el número actual)
- Licencias totales: 309 (aumento del 13% respecto al número actual)

Alternativa 2

Se propone un aumento mantenimiento de 134 licencias fijas y un aumento de 39 licencias estacionales debido al crecimiento de la población turística durante todo el año, es decir, hasta un total de 178 licencias estacionales. Se propone ampliar el periodo de licencias estacionales al periodo del 15 de mayo al 15 de octubre para responder al proceso de ampliación del período turístico fuera de los meses de verano. Así pues, el reparto de licencias sería:

- Licencias fijas: 134 (se mantiene el número actual)
- Licencias estacionales: 178 (aumento del 28% respecto al número actual)
- Licencias totales: 309 (aumento del 14% respecto al número actual)

Eivissa, noviembre de 2017,



Fdo. Jorge Rubio Hijano
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Colegiado nº 26.020