

Estudio de las necesidades de licencias municipales del servicio de taxi en la ciudad de Santa Eulària des Riu

Memoria

Marzo 2022

Índice

1.	Introducción y Antecedentes	2
1.1.	Antecedentes	2
1.2.	Objeto del estudio	4
1.3.	Marco Legal	4
2.	Ámbito de estudio	8
2.1.	Datos básicos.....	8
2.2.	Población.....	8
2.2.1.	Evolución demográfica	8
2.2.2.	Estructura de la población.....	9
2.2.3.	Población estacional.....	11
2.3.	Sectores económicos.....	19
2.4.	Movilidad	22
2.4.1.	Red viaria.....	22
2.4.2.	Parque de vehículos e índice de motorización.....	23
2.4.3.	Tráfico.....	25
2.4.4.	Transporte público regular de viajeros por carretera	27
2.4.5.	Transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (taxis).....	30
3.	Metodología y análisis	33
3.1.	Análisis de la población residente y turística	34
3.2.	Análisis de datos del estudio del uso y necesidades del servicio de taxis de Ibiza ..	36
3.2.1.	Perfil del viajero y su viaje.....	37
3.2.2.	Uso del taxi	38
3.2.3.	Uso del autobús.....	40
3.2.4.	Conteos de taxi.....	41
3.2.5.	Determinación de necesidades	43
3.3.	Comparación de ratios de licencias.....	45
3.4.	Influencia del crecimiento de la población y el movimiento turístico.	46
3.4.1.	Estimación de las licencias estacionales	47
4.	Conclusiones	48



1. Introducción y Antecedentes

1.1. Antecedentes

En la actualidad, la isla de Eivissa se caracteriza por un número total de taxis de 842 repartidos en los distintos municipios, de los cuales 405 son licencias fijas y 437 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, recogía entre sus propuestas para mejorar la movilidad el aumento de la oferta de taxis en verano, con el fin de poder dar un mejor servicio que se ajuste a las necesidades reales y a la demanda real existente.

Los últimos planes reguladores municipales se aprobaron para los años 2018 y 2019, del mismo modo que se hizo por parte del Consejo Insular de Ibiza para los mismos años y en condiciones y periodos coincidentes con los ayuntamientos. Inicialmente se previó y se aprobó, por parte de los cinco Ayuntamientos de la isla de Ibiza, una prórroga y extensión de este último plan bianual, con continuidad prevista para el año 2020. Sin embargo, la crisis sanitaria derivada del COVID-19 que ocurrió a principios de año 2020 tuvo un fuerte impacto en la demanda de movilidad, principalmente de la turística, e impidió la activación de los planes municipales de taxi temporal para la temporada de 2020.

Para la temporada turística del año 2021 no existía inicialmente ninguna certeza en relación a la posibilidad de que se volviera a considerar necesario el otorgamiento de autorizaciones temporales de taxi por parte de los diferentes ayuntamientos. Aun así, los diferentes ayuntamientos manifestaron su disposición a conceder, con carácter inmediato, las licencias temporales que, inicialmente, estaban en estado de suspensión desde la temporada de 2020. No obstante, el procedimiento de otorgamiento fue distinto en cada Ayuntamiento, por resultar diferente la situación administrativa y el trámite oportuno para ponerlos en funcionamiento, así como los plazos en los cuales, en cada caso, podrían resultar operativos.

En concreto en el municipio de Santa Eulària, el anterior Plan de Actuación en materia de transporte público de viajeros en vehículo turismo para los años 2018 y 2019 del municipio de Santa Eulària se aprobó en el Pleno de la Corporación en sesión ordinaria celebrada el día 28 de marzo de 2018.(BOIB núm. 42 de fecha 5 de abril de 2018) , aprobándose prorrogarlo un año más (hasta 2020) en sesión ordinaria del pleno celebrado el 26 de septiembre de 2019 ya que se preveía una temporada turística similar a la de los años anteriores que hacían necesaria la existencia de licencias estacionales de auto taxi.

No obstante, la situación generada por la evolución del COVID-19 (coronavirus), que motivó la declaración del estado de alarma, según se prevé en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, supuso que las autoridades competentes acordaran importantes restricciones que afectaron a



la libre circulación de las personas, con las consecuentes limitaciones del tráfico marítimo y aéreo nacional e internacional y que hicieron que para la temporada turística de 2020 ni siquiera estuviera garantizada la presencia de turistas en la isla de Ibiza.

Por tanto, dada la evidencia de que en la temporada estival de 2020 no habría un incremento de demanda de turistas que motivara la prórroga del plan de licencias estacionales acordada el mes de septiembre de 2019, junto con el hecho de que atendiendo a las restricciones derivadas del estado de alarma los titulares de licencias estacionales, que en principio debían comenzar a prestar el servicio el 15 de mayo, no habían podido ni siquiera realizar las actuaciones previstas en el Plan y resto de normativa, encaminadas a la preparación de los vehículos y a la prestación del servicio, hicieron que la prórroga acordada resultara inviable e innecesaria. En el pleno celebrado en 28 de mayo 2020, se acordó dejar sin efecto esta prórroga del Plan de actuación de Transporte Público de viajeros en vehículo turismo para los años 2018 y 2019 del municipio de Santa Eulària des Riu, para el año 2020 atendida la inviabilidad de que la prórroga pueda llevarse a cabo para 2020, y se acordó la prórroga del Plan para la temporada 2021, efectuándose en las mismas condiciones del Plan de Actuación de Transporte Público de viajeros en vehículo turismo para los años 2018 y 2019 del municipio de Santa Eulària, siempre que fuera viable y necesaria para cubrir el aumento de demanda en temporada estival.

Finalmente, en el Pleno celebrado el 29 de abril de 2021 ante la previsión que continuaran las restricciones por la COVID, el ayuntamiento dejó sin efecto la prórroga del plan de estacionales, al igual que el resto de municipios de la isla, para no imponer obligaciones económicas como las que implica poner un taxi en orden de servicio, y acordó aprobar un Plan de Actuación de Transporte Público de viajeros en vehículo turismo para el año 2021 si se produjeran las circunstancias de desequilibrio entre la oferta y demanda que motivaran la adopción de un nuevo Plan adaptado a las necesidades existentes para cubrir el aumento de la demanda del servicio del taxi durante la temporada estival.

Con fecha 08/07/2021, se celebró un pleno extraordinario en el que se aprobó revocar el acuerdo del pleno de fecha 29 de abril de 2021 y, por consiguiente, recuperar para la temporada 2021, el Plan de Actuación en materia de Transporte Público de viajeros para los años 2018-2019 modificando la duración de la vigencia de las autorizaciones estacionales, la cual se establece en un turno único durante dos meses, desde el 15 de julio hasta el 15 de septiembre, con la posibilidad de prórroga de un mes más en función de la situación del servicio.

Con respecto a las autorizaciones otorgadas en el municipio de Santa Eulària de Riu, las últimas licencias aprobadas fueron 63 licencias fijas y 58 licencias estacionales. En el Plan de actuación de 2018-2019 se estableció el período de funcionamiento de los taxis estacionales desde el 15 de mayo al 15 de octubre en dos turnos de 4 meses repartiendo el 50% de las autorizaciones estacionales en cada uno de los turnos (1^{er} turno del 15 de mayo al 15 de septiembre y 2^o turno del 15 de junio al 15 de octubre).



1.2. Objeto del estudio

El objeto del presente estudio responde al encargo profesional promovido por el Ayuntamiento de Santa Eulària des Riu en relación a la elaboración de un estudio técnico que evalúe la necesidad de modificar el número de licencias municipales estacionales del servicio de taxi para el año 2022.

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 durante las temporadas estivales de los últimos años en la isla de Ibiza se evidenció un crecimiento de la oferta ilegal de transporte de viajeros que supone un perjuicio directo al sector del transporte de viajeros en taxi y, además, afecta seriamente la imagen turística de las islas y puede producir otras distorsiones, como por ejemplo la afectación de la seguridad viaria.

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 desproporción entre la oferta y la demanda de movilidad en este tipo de servicio y mejorar el servicio de transporte público de viajeros.

1.3. 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 de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares, 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 una duración determinada, dentro del ámbito territorial de los respectivos ayuntamientos cuando así lo aconsejen las necesidades de los usuarios y usuarias potenciales. 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 específica que el Gobierno de las Islas Baleares, 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 2018 y 2019 (BOIB nº 42, de 5 de abril de 2018)

*“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 Ibiza, 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 Santa Eulària des Riu se encuentra al sureste de la isla de Eivissa, y se ha ido desarrollando alrededor de su puerto natural. El municipio posee varias entidades de población: Santa Eulalia, Jesús, Santa Gertrudis y Sant Carles.

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

Tabla 1. Datos básicos del municipio de Santa Eulària des Riu (Fuente: Institut d'Estadística de les Illes Balears, 2020)

Superficie	153,52 km ²
Perímetro	170 km
Población de derecho (2021)	40.038 habitantes
Densidad de población (2021)	260,80 hab/km ²

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 2021, Sta. Eulària es el segundo municipio más poblado de los cinco municipios que conforman la isla, detrás de la capital de la isla.

Se puede observar que esta tendencia se mantiene bastante constante a lo largo de los años experimentando en los últimos años la población un constante crecimiento llegando hasta los 40.000 habitantes en 2021

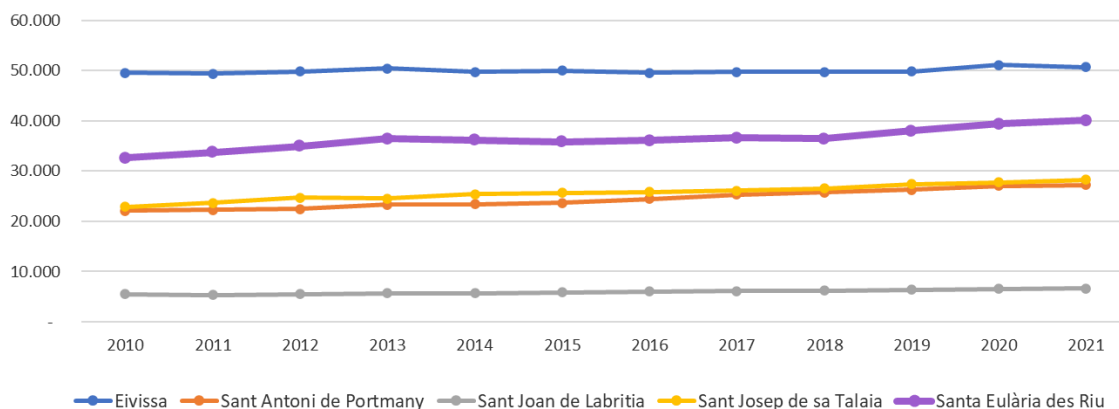
Tabla 2. Evolución de la población de la isla de Eivissa en total y por municipios (Institut d'Estadística de les Illes Balears (IBESTAT))

Año	Eivissa	Sant Antoni de Portmany	Sant Joan de Labritia	Sant Josep de sa Talaia	Santa Eulària des Riu	Total isla de Ibiza
2021	50.643	27.205	6.635	28.299	40.038	152.820
2020	51.128	27.033	6.576	27.732	39.358	151.827
2019	49.783	26.306	6.397	27.413	38.015	147.914
2018	49.727	25.779	6.200	26.496	36.457	144.659
2017	49.689	25.290	6.139	26.133	36.605	143.856
2016	49.549	24.478	6.070	25.849	36.119	142.065
2015	49.975	23.631	5.872	25.674	35.812	140.964
2014	49.693	23.359	5.668	25.362	36.189	140.271
2013	50.401	23.314	5.677	24.498	36.464	140.354
2012	49.768	22.446	5.506	24.691	34.946	137.357



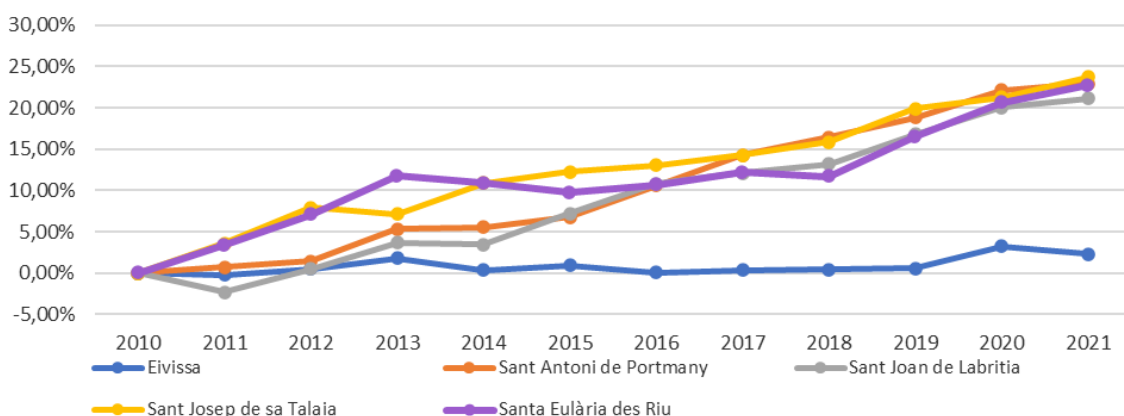
Año	Eivissa	Sant Antoni de Portmany	Sant Joan de Labritia	Sant Josep de sa Talaia	Santa Eulària des Riu	Total isla de Ibiza
2011	49.388	22.299	5.351	23.688	33.734	134.460
2010	49.516	22.136	5.477	22.871	32.637	132.637

Figura 1. Evolución de la población de los municipios de la isla de Ibiza (IBESTAT, 2021)



Teniendo en cuenta el crecimiento de la población en los últimos años, se puede observar que hasta el año 2013 Santa Eulària aumentó paulatinamente su población, aunque de 2013 a 2015 se produjo un descenso. A partir de ese año, ha aumentado paulatinamente hasta superar los 40.000 habitantes en 2021. Además, el crecimiento de la población ha sido similar al del resto de los municipios, a excepción del de Eivissa que no es tan pronunciado. La tasa media de crecimiento acumulado (TMCA) de la población residencial en Santa Eulària de 2010 a 2021 es del 1,88%, superior a la población total de la isla que presenta una TMCA del 1,30%.

Figura 2. Evolución porcentual de la población de Eivissa por municipios (IBESTAT, 2021)



2.2.2. Estructura de la población

En relación a la estructura de la población no hay diferencias sustanciales relativas al género, siendo ligeramente mayor el porcentaje de hombres que de mujeres. Según los datos obtenidos en el 2021 se observa una tendencia al envejecimiento de la población con un bajo porcentaje



de población entre los 0 y 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 del municipio de Santa Eulària des Riu según sexo y franja de edad (IBESTAT, 2021)

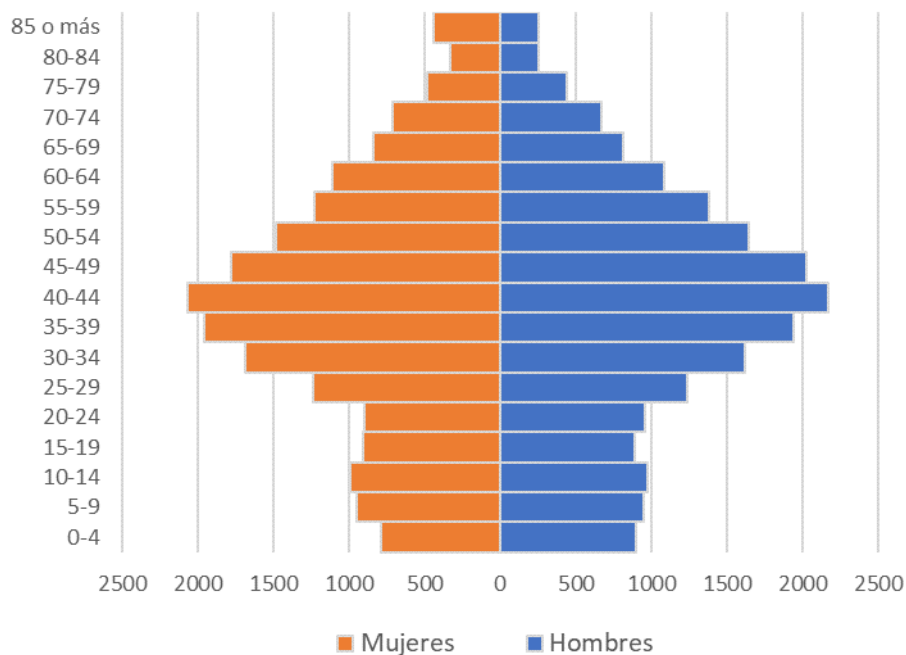
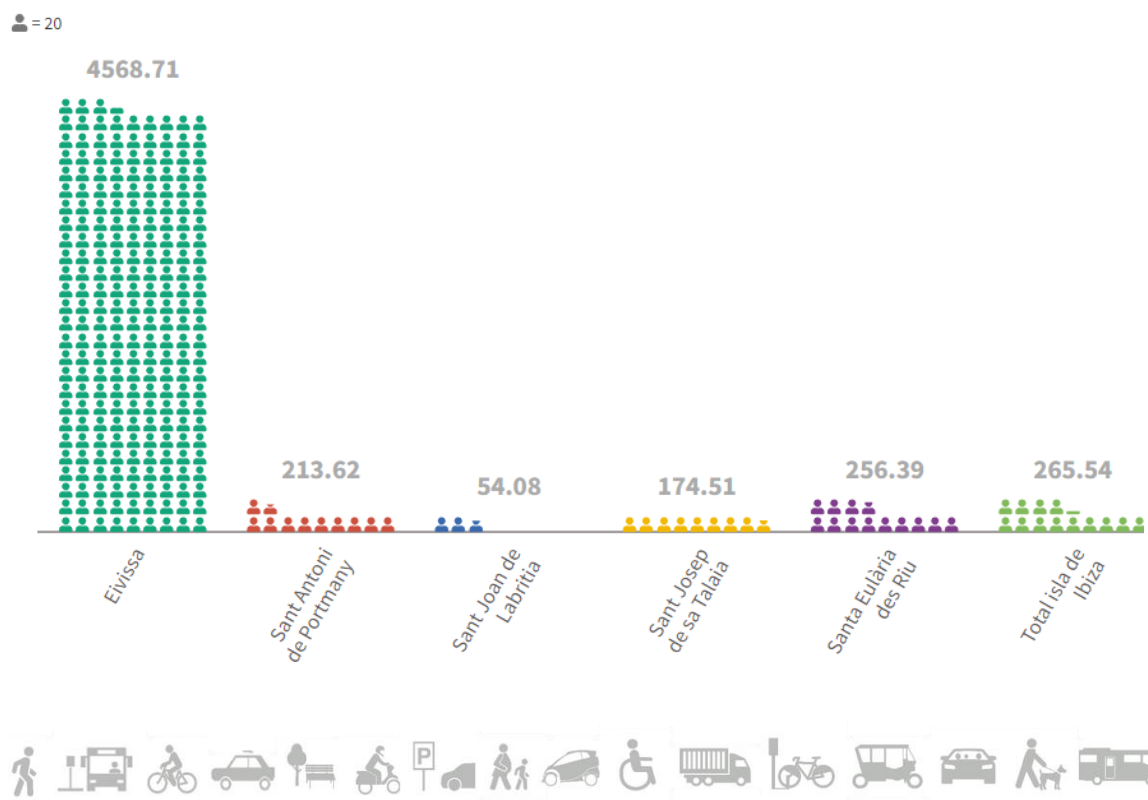


Figura 4. Densidad poblacional (hab./por municipios en la isla de Ibiza (IBESTAT, 2020)



En el anterior gráfico se observa que Santa Eulària tiene una densidad poblacional muy similar a la de la isla, estando Eivissa muy por encima del resto de municipios y Sant Joan por debajo.

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 incluye también el aumento de población debido al incremento de oferta laboral.

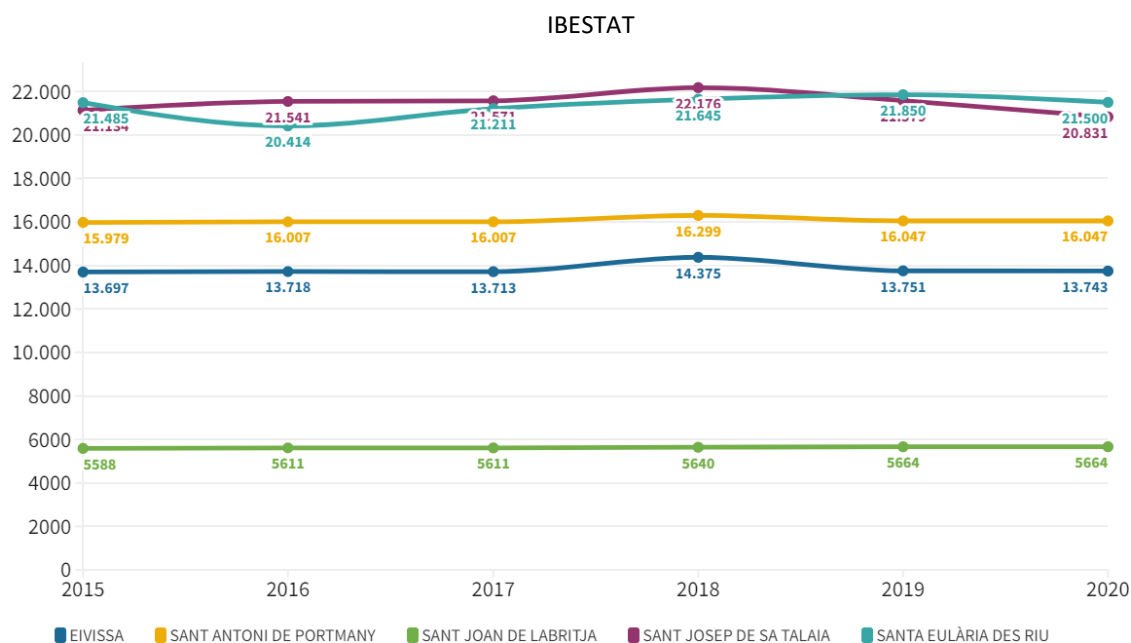
Con el fin de poder estudiar las necesidades de movilidad reales de la población del municipio de Santa Eulària des Riu, es necesario conocer el desfase poblacional entre los habitantes censados y los habitantes reales.

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 es muy inferior a la población en los meses estivales.

Según los datos de IBESTAT (Institut d'Estadística de les Illes Balears, 2020), el municipio de Santa Eulària cuenta con 21.500 plazas turísticas, a esta oferta es necesario añadir además aquella otra no registrada. Son los municipios de Santa Eulària y Sant Josep los que plazas de alojamiento turístico tienen con un ligero descenso en 2020 respecto a 2019.

Figura 5. Plazas de alojamiento turístico de cada municipio de la isla de Ibiza. 2015-2020. Fuente:



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 media de su estancia para poder calcular la población media de un día según el mes del año.

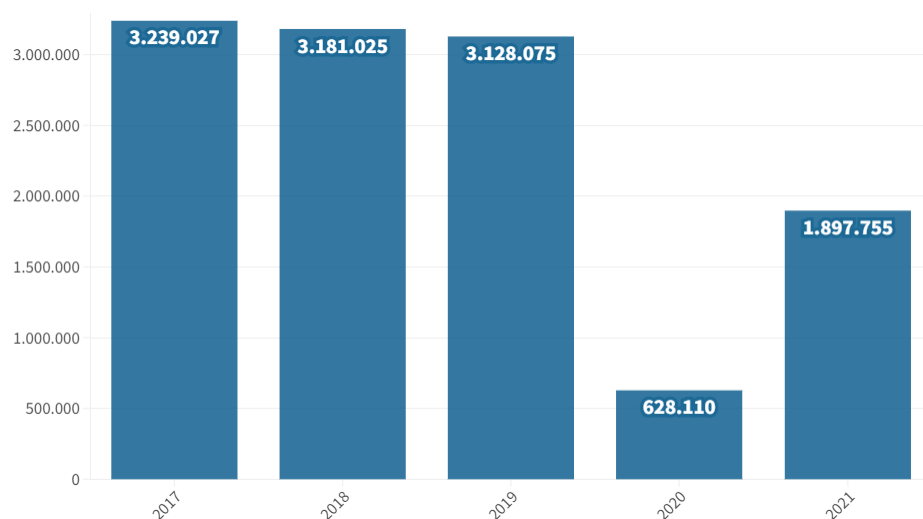
El conjunto de les Pitiüses (Ibiza y Formentera) alcanzaron en 2021 un total de 1.897.755 turistas. Esto significa que el flujo de viajeros en 2021 se redujo más de un 40% respecto del 2017 y un 39% respecto de 2019. Esto se debe principalmente a la crisis sanitaria por COVID-19 que ocurrió en 2020 y que hizo que el número de turismo descendiera más de un 80% respecto a 2017 y un 80% respecto de 2019. Por tanto, se observa como en 2021 el turismo se está recuperando, aunque como es lógico no se haya llegado a niveles pre-pandemia por las restricciones de movilidad impuestas existentes durante el 2021 que han afectado principalmente al turismo extranjero.

Tabla 3. Número de turistas mensuales a les Pitiüses desde el 2017 hasta el 2021 (IBESTAT, 2021)

Mes	2017	2018	2019	2020	2021
Enero	29.263	33.667	28.633	22.786	5.925
Febrero	21.241	32.855	28.788	32.905	3.029
Marzo	51.518	70.993	56.677	17.981	5.713
Abril	179.952	172.368	187.523	-	18.267
Mayo	380.967	384.967	373.716	-	82.528
Junio	508.279	499.457	493.747	20.977	213.219
Julio	626.678	592.027	582.573	183.510	456.970
Agosto	631.309	604.065	588.043	221.319	472.471
Septiembre	503.200	489.383	471.885	77.927	368.435
Octubre	246.892	242.551	255.745	36.086	218.615
Noviembre	34.104	30.928	30.484	8.151	27.174
Diciembre	25.624	27.764	30.261	6.468	25.409
TOTAL	3.239.027	3.181.025	3.128.075	628.110	1.897.755



Figura 6. Número de viajeros totales a les Pitiuses al año desde el 2017 hasta el 2021 (IBESTAT, 2021)



* 2020 y 2021 efecto de la COVID-19

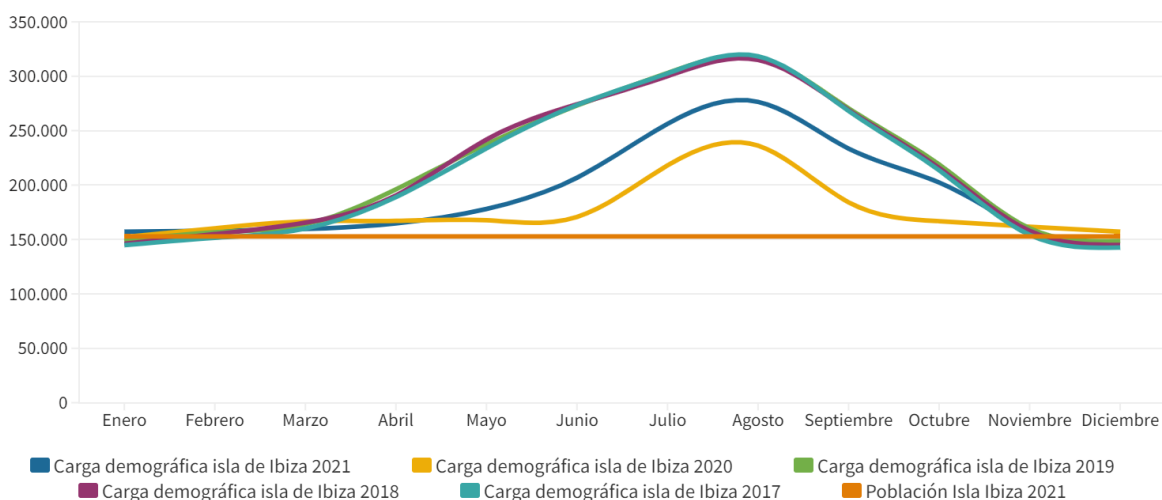
La **carga demográfica** que soporta la isla Ibiza durante los meses centrales del año se dispara llegando a **duplicar el número de habitantes**, como ocurre en agosto en los años anteriores a la pandemia.

Esta información es muy relevante para tratar de evitar un agotamiento tanto de la isla como de sus residentes y gestionar la masificación y las necesidades de la población.

Durante la temporada baja, la curva de la carga demográfica se aplanan y se unifica, con el número de habitantes, llegando incluso a posicionarse por debajo ciertos días del mes de diciembre y enero.

En los años 2020 y 2021 la carga demográfica se ha reducido como es lógico aplanando la curva, si bien se observa como el máximo sigue concentrándose en los meses de julio y agosto, así como la recuperación experimentada ya en 2021.

Figura 7. Evolución de la carga demográfica media mensual en la Isla de Ibiza de 2017-2021. (IBESTAT)

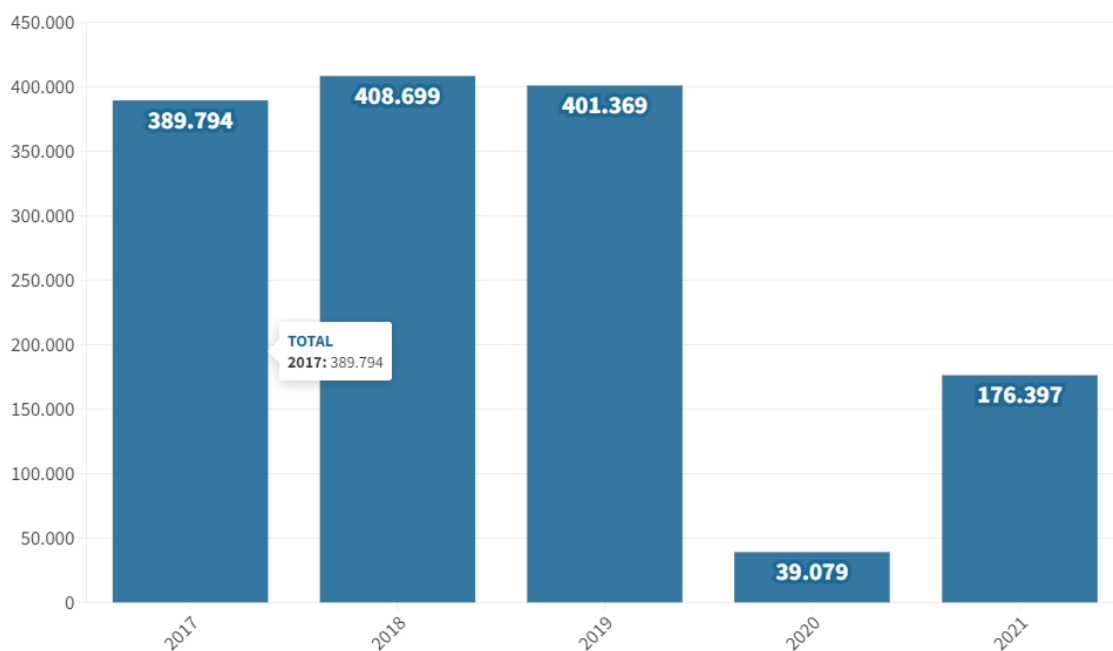


Referente al municipio de Santa Eulària des Riu los viajeros entrados en el municipio en 2021 alcanzaron los 179.397 turistas, lo que supone una reducción respecto a 2017 y 2019 del 55% alcanzando el 45% de las cifras de turistas de esos años, mientras que en 2020 apenas se alcanzó un 10% de las cifras de turistas de 2017 y 2019. Por tanto, el turismo en el municipio se vio afectado en mayor medida por la crisis sanitaria que en el resto de las Pitiusas.

Tabla 4. Número de turistas mensuales en el municipio de Santa Eulària des Riu desde el 2017 hasta el 2021 (IBESTAT, 2021)

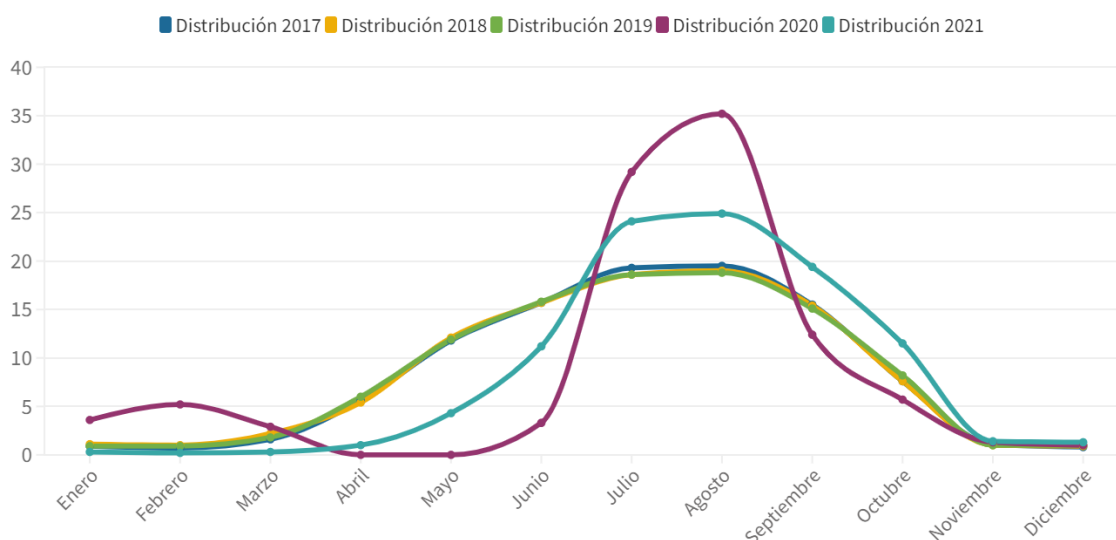
Mes	2017	2018	2019	2020	2021
Enero	...	...	...	...	...
Febrero	...	...	...	...	...
Marzo	...	...	...	...	...
Abril	...	...	...	...	...
Mayo	59.410	68.804	64.906	...	4.323
Junio	66.002	75.864	70.372	...	17.655
Julio	76.613	74.889	70.907	13.832	41.324
Agosto	76.985	77.340	88.128	19.239	52.667
Septiembre	74.337	68.101	69.085	6.008	37.451
Octubre	36.447	43.701	37.971	...	22.977
Noviembre	...	...	...	...	...
Diciembre	...	...	...	...	...
TOTAL	389.794	408.699	401.369	39.079	176.397

Figura 8. Número de viajeros totales en el municipio de Santa Eulària des Riu al año desde el 2017 hasta el 2021 (IBESTAT, 2021)



La llegada de turistas a las islas Pitiusas se produce con una marcada estacionalidad entre los meses de mayo y octubre, alcanzándose los picos de llegada de turistas en los meses de julio y agosto. Antes de la pandemia por COVID-19 la distribución de la llegada de viajeros a lo largo del año era muy constante de un años a otros, concentrándose **casi el 90% de los turistas en los meses de mayo a octubre**, como se puede observar en el siguiente gráfico en el que las curvas de distribución de los años 2017, 2018 y 2019 prácticamente se solapan. En 2020 se produjo una concentración de viajeros de más del 75% en los meses de julio a septiembre debido a que las restricciones sanitarias que estuvieron impuestas hasta mayo. Sin embargo, en 2021 se observa como la afluencia de viajeros se extendió de julio a octubre con un porcentaje de turistas entre estos meses de más del 90% y una curva de distribución a partir de julio paralela a la curva prepandemia. Lo que demuestra que los movimientos turísticos se van recuperando, volviendo a cifras similares de antes de la pandemia.

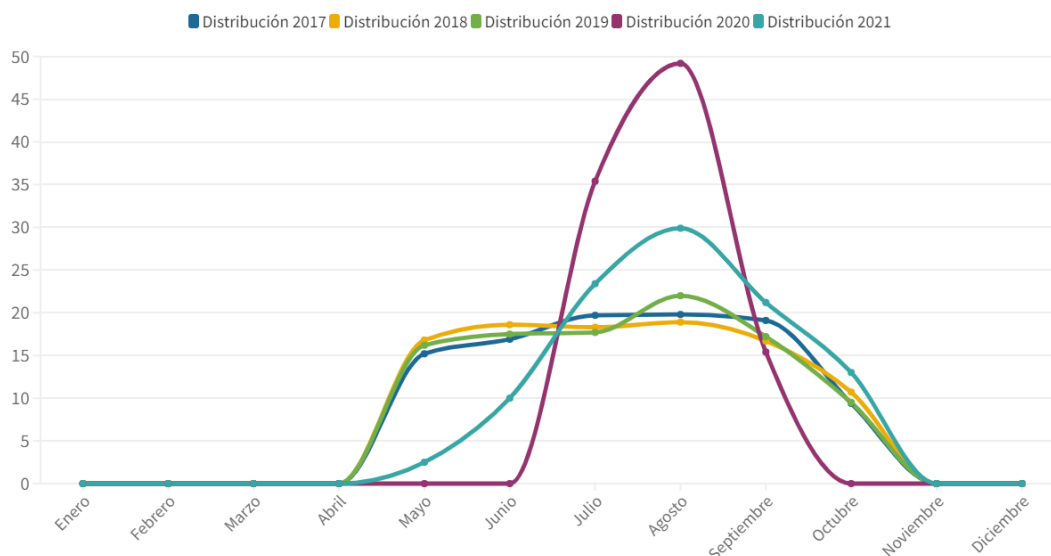
Figura 9. % de distribución mensual de la entrada de viajeros a las islas Pitiusas (IBESTAT, 2021)



En cuanto a la **distribución mensual de la entrada de viajeros en el municipio de Santa Eulària** sólo hay datos para los meses de mayo a octubre como se observa en el gráfico siguiente. Se observa que durante los meses de mayo-octubre el % de viajeros entrados en el municipio es muy homogéneo en torno al 17-20% cada mes, no como ocurre en las Islas que hay una mayor concentración en julio y agosto. Las distribuciones en los años 2020 y 2021 son inusuales por el efecto COVID-19, si bien en el último año a partir del mes de julio se observa una tendencia más similar a la de los años prepandemia si bien hay un pico en el mes de agosto.



Figura 10. % de distribución mensual entrada de viajeros al municipio de Santa Eulària des Riu



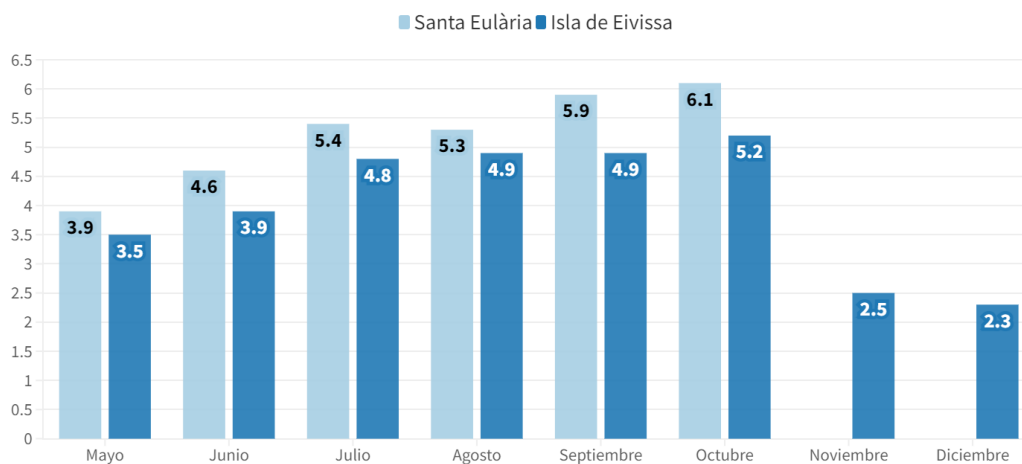
En referencia al medio de transporte usado por los viajeros para llegar a la isla, cabe destacar que predomina claramente el medio aéreo durante todo el año.

Por otro lado, en cuanto al **número de pernoctaciones medio** de los viajeros en la isla de Eivissa en 2021, la media anual es de **4,8 noches**, pero el número de pernoctaciones no se mantiene constante a lo largo del año, siendo agosto, septiembre y octubre los meses dónde los viajeros hacen una estancia más larga (5 noches) y de noviembre a febrero los meses con estancias más cortas (3 noches).

Durante la temporada de verano (junio, julio, agosto y septiembre) la media de pernoctaciones de la isla de Eivissa es de 4,6 noches.

En el caso particular del **municipio de Santa Eulària des Riu**, se puede observar que en general la **estancia media de los turistas es superior a la media de la isla**, siendo la media de pernoctaciones en temporada estival de **4,6 noches**, superior al de la isla.

Figura 11. Pernoctaciones medias mensuales de los viajeros de mayo-diciembre (IBESTAT, 2021)



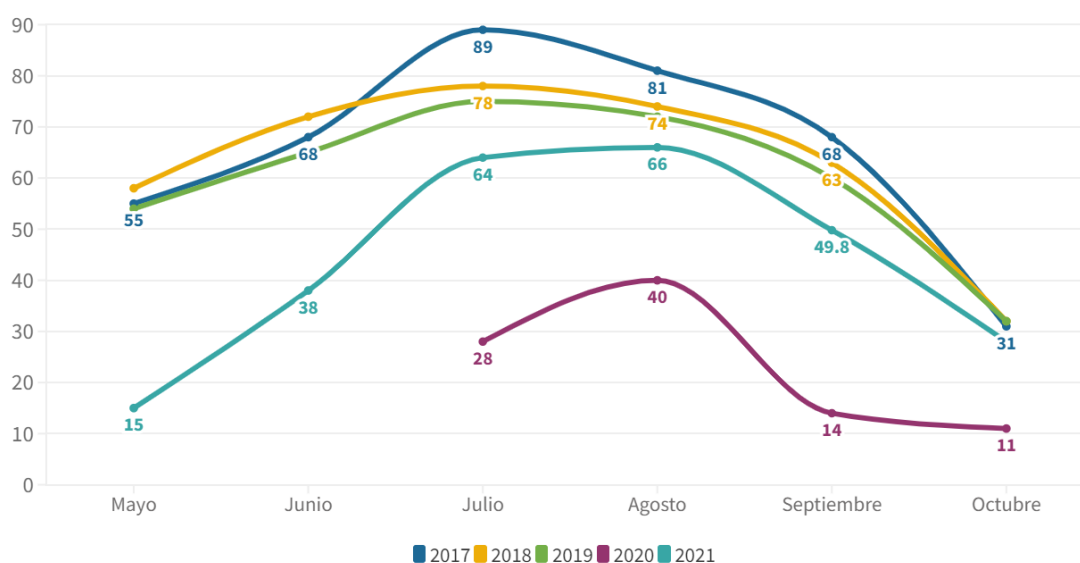
En general se produce un **incremento poblacional durante los meses estivales** en todos los municipios de la isla. En base a la población, el número de turistas de entrada mensual y la media de pernoctaciones para cada mes, se obtiene el incremento poblacional estacional medio tanto en la isla como en el municipio de Santa Eulària en los meses de la temporada estival.

Tabla 5. Incremento medio de población en los meses estivales en la Isla de Ibiza de 2017-2021. (IBESTAT, 2021)

ISLA	2017	2018	2019	2020	2021
Mayo	84.331	89.319	82.827		23.117
Junio	103.996	110.744	99.466		57.783
Julio	135.425	119.662	114.997	43.128	97.643
Agosto	123.303	112.436	109.997	61.907	100.312
Septiembre	103.924	96.430	91.806	20.855	76.123
Octubre	47.640	48.852	48.327	16.403	42.615

En total en la isla hay una **media de más de 100.000 habitantes más entre los meses de junio a septiembre debidos al turismo**. En 2021 se observa una fuerte recuperación del turismo con cifras muy cercanas a los años prepandemia para los meses de julio-octubre.

Figura 12. Porcentaje de aumento poblacional en los meses de época estival en la Isla de 2017-2021



El incremento poblacional en época estival en el municipio de Santa Eulària, obtenido a partir del número de turistas mensual entrado y la estancia media mensual, es muy constante a lo largo de cada mes desde mayo a septiembre, disminuyendo en el mes de octubre. Sin embargo, en el total de la isla se observa un mayor incremento y por tanto carga demográfica en los meses de julio y agosto.

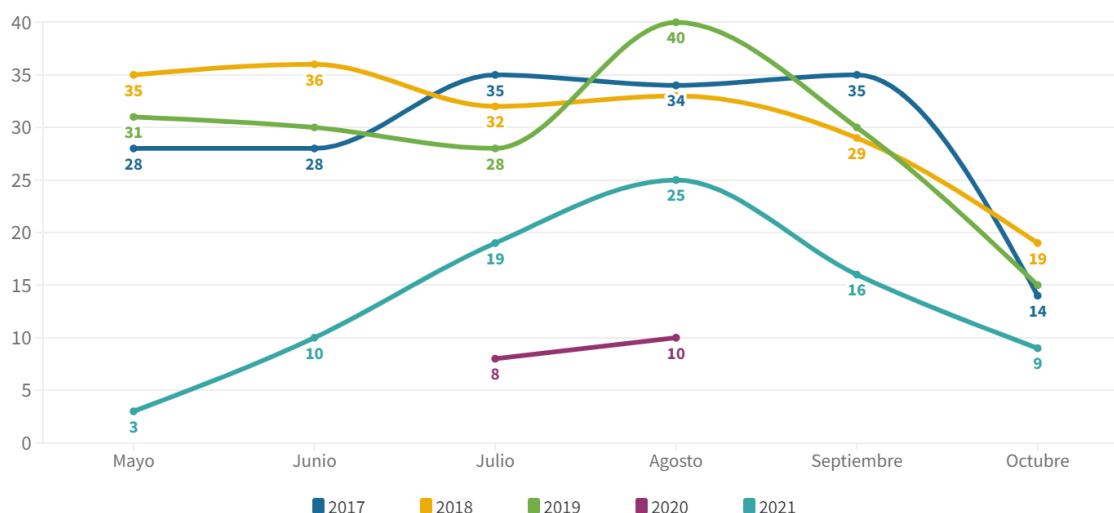


Tabla 6. Incremento medio de población en los meses estivales en el municipio Santa Eulària des Riu de 2017-2021. (IBESTAT, 2021)

STA EULÀRIA	2017	2018	2019	2020	2021
Mayo	10.314	12.933	11.695		1.117
Junio	10.410	13.125	11.536		3.805
Julio	12.833	11.611	10.679	3.165	7.653
Agosto	12.538	11.880	15.090	3.926	9.975
Septiembre	12.839	10.591	11.252		6.380
Octubre	5.126	6.860	5.650		3.742

Se observa como de media se produce un **aumento de 12.000 habitantes en los meses de mayo a septiembre lo que supone aproximadamente un 30% más de habitantes**, siendo algo menor en octubre. En los años de la pandemia como es lógico el aumento poblacional fue bajo, si bien en agosto y septiembre de 2021 las cifras se han acercado a las de otros años anteriores a la pandemia, representando el 70% de las cifras de 2019.

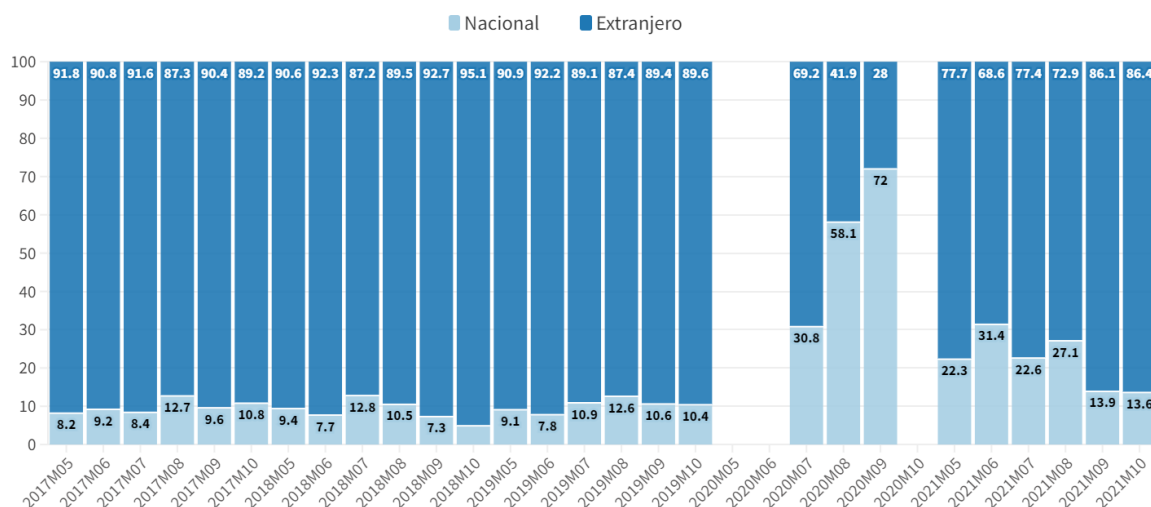
Figura 13. Porcentaje de aumento poblacional en los meses de época estival en el municipio de Santa Eulària des Riu de 2017 a 2021



Analizando la **proporción de turistas residentes en España** que acuden al municipio de Santa Eulària en la época estival, se observa que en la temporada estival de 2020 el turismo nacional supuso más del 50 % del total de turistas que entraron en el municipio y en 2021 alrededor del 22% sobre el total de turistas recibidos, mientras que en los años prepandemia el turismo nacional representaba aproximadamente entre un 8%-13% del total de viajeros que entraban en el municipio en temporada estival. Esto es debido a las restricciones impuestas por el COVID-19 a los turistas extranjeros, aunque en 2021 la proporción de turistas nacionales fue más similar a 2019.

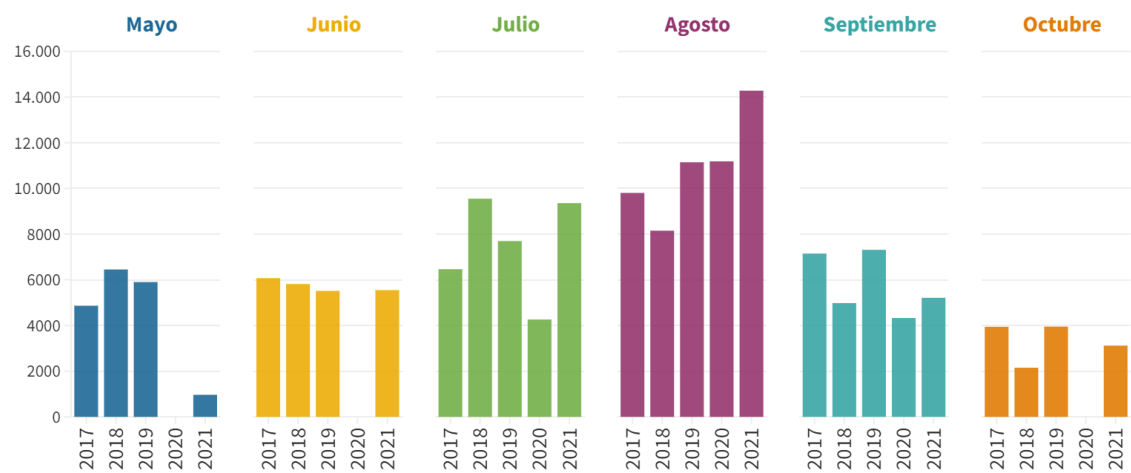


Figura 14. Evolución de la proporción de turistas nacionales en el municipio de Santa Eulària desde 2017-2021 (IBESTAT, 2021)



Si bien en valores absolutos se observa que el número de visitantes nacionales presenta ciertas fluctuaciones según los meses considerados en los años 2017-2019, observándose en 2020 un descenso por el efecto de la crisis sanitaria y como a partir de 2021 se ha ido recuperando, alcanzándose en los meses de junio-agosto cifras iguales e incluso superiores a las de otros año.

Figura 15. Número de viajeros nacionales de mayo-octubre para los años 2017-2021 en Santa Eulària



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.

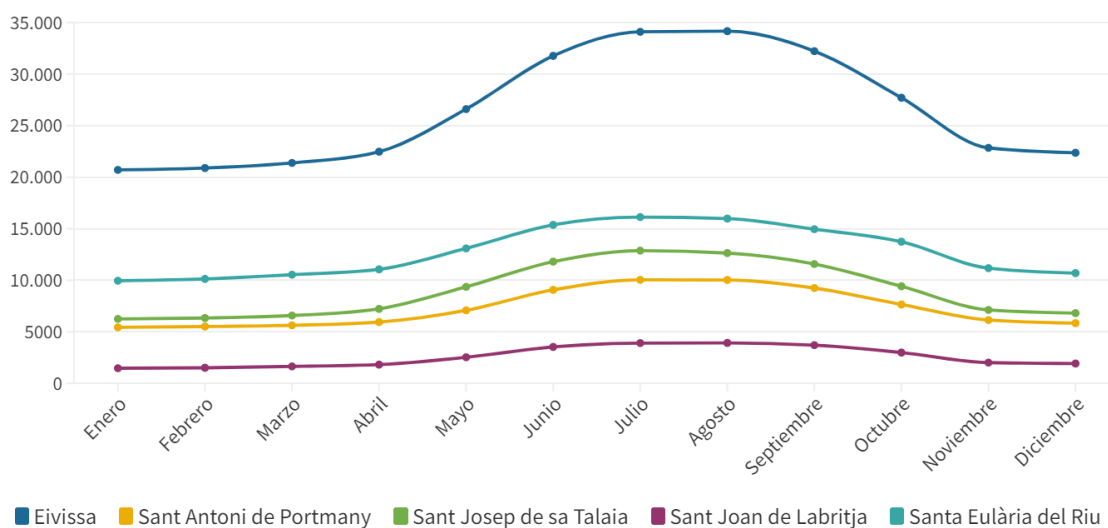
Directa o indirectamente, el turismo influye en el resto de sectores, supeditándolos, hasta el punto de poder afirmar que, la economía de las islas baleares es una “economía turística”.



El reparto económico de toda la isla de Eivissa fluctúa tanto territorialmente como a lo largo del tiempo. 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.

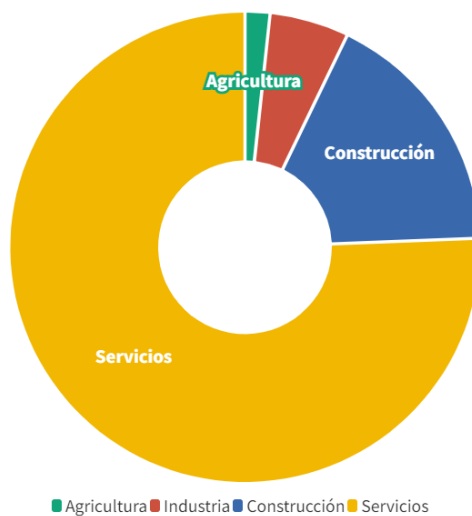
Aun así, el repunte del empleo turístico no se produce por un trasvase de trabajadores desde otros sectores, que sólo ven reducidas ligeramente sus cifras, sino que se produce por un notable incremento de la población activa, como se muestra a continuación.

Figura 16. Afiliaciones a la seguridad social de los municipios de la Isla de Ibiza (IBESTAT, 2021)



En 2021, 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 17. Distribución por sectores en el municipio de Santa Eulària des Riu según los afiliados a la seguridad social (IBESTAT, 2021)



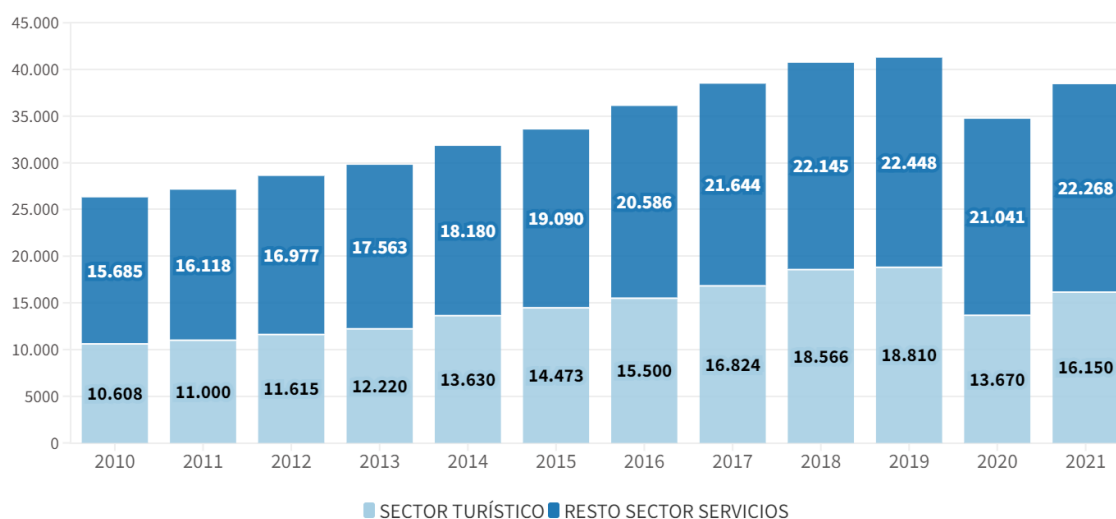
La estructura económica municipal se caracteriza, igual que el resto de la isla, por la importancia del sector servicios, siendo este el principal sector de actividad. En segundo lugar, según el número de puestos de trabajo está la construcción, seguido por la industria y la agricultura.

El sector primario ha sufrido un declive tanto en el conjunto de las Islas Baleares como en el municipio de Santa Eulària, que en la actualidad apenas tiene un 1% de ocupación. La agricultura, ganadería y subsector pesquero han visto desplazada su actividad por el turismo y sus actividades vinculadas, encontrando que los puertos importantes, como los de Eivissa, Sant Antoni de Portmany o Santa Eulària des Riu, las instalaciones portuarias se destinan mayoritariamente al uso deportivo, recreativo o turístico.

En cuanto al sector secundario, destaca el papel de la construcción que, 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 es la obra particular y los complejos turístico-hoteleros.

Dentro del sector servicios, el sector turístico representa un 31,3% de las afiliaciones a la Seguridad Social en 2021, aunque en 2018 llegó a representar el 35,0% del sector servicios, siendo este su máximo. En el siguiente gráfico se observa la evolución del sector turístico frente al resto de servicios en los últimos años, donde se observa el aumento progresivo de la actividad hasta 2019. Como consecuencia de la pandemia por COVID-19 se redujo la actividad drásticamente en 2020 alcanzando niveles de 2013, aunque en 2021 se ha visto una recuperación tanto del sector turístico como del resto del sector servicios.

Figura 18. Evolución de los afiliados a la seguridad social del sector servicios en el municipio de Santa Eulària des Riu (IBESTAT)



En concreto, el transporte de pasajeros relacionado con el sector turístico representa el 10% de la actividad turística, con 1.596 afiliados a la Seguridad Social en el municipio de Santa Eulària des Riu según los datos disponibles en IBESTAT para 2021.



2.4. Movilidad

2.4.1. Red viaria

Todas las carreteras principales de la isla parten de la capital, Eivissa que 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 sa Talaia.
- **PM-801**, que comunica Eivissa con el aeropuerto.
- Las rondas de circunvalación a la ciudad **E-10** y **E-20**.

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

Nombre	Descripción
EI-20	Ronda exterior d'Eivissa
EI-30	Cinturón de Sant Antoni de Portmany
	Ronda Norte de Sant Antoni
EI-200	(inters. Cazadores-norte Santa Eulària) Eivissa-Cala de Sant Vicent
EI-300	(Eivissa-inters. Cazadores) Eivissa-Portinatx
EI-600	Eivissa-Sant Antoni (por Sant Rafel)
EI-631	Can Clavos-Sant Rafel
EI-800	Eivissa-Aeropuerto

Tabla 8. Red viaria primaria complementaria (Fuente: Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa, 2016)

Nombre	Descripción
EI-200	(norte Santa Eulària-Cala de Sant Vicent). Eivissa-Cala de Sant Vicent
EI-300	(inters. Cazadores-Sant Joan) Eivissa-Portinatx
EI-321	Sant Joan-Cala de Sant Vicent
EI-341	Sant Joan-Sant Miquel
EI-400	Can Clavos-Port de Sant Miquel
EI-541	Sant Miquel-Santa Agnès
EI-651	Santa Agnès-Sant Antoni
EI-700	Sant Antoni-Eivissa (por Sant Josep)
EI-781	Conexión EI-700 con aeropuerto

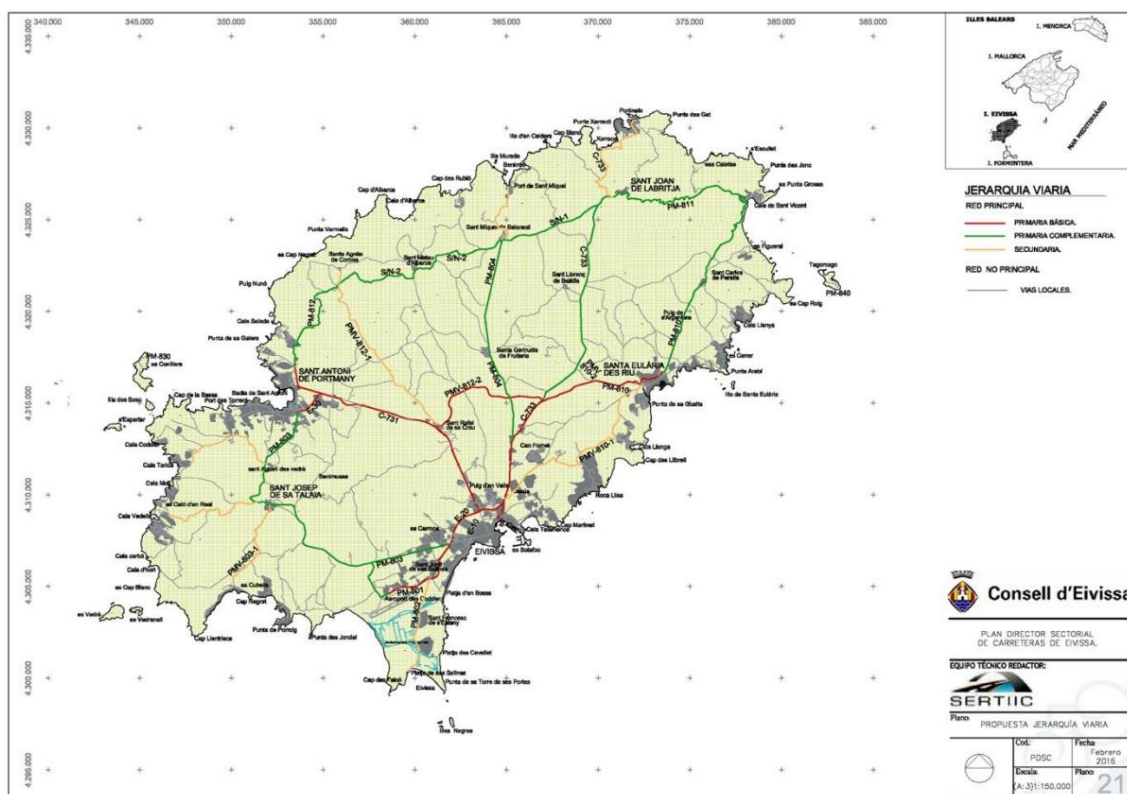


Tabla 9. Red viaria secundaria (Fuente: Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa, 2016)

Nombre	Descripción
EI-100	Jesús-Santa Eulària (por Roca Llisa)
EI-300	(Sant Joan-Portinatx) Eivissa-Portinatx
EI-400	(Sant Miquel-Port de Sant Miquel) Can Clavos-Port de Sant Miquel
EI-500	Sant Rafel-Santa Agnès
EI-701	Sant Agustí-Cala Tarida
EI-702	Sant Josep-Cala Vedella
EI-703	Sant Josep-Es Cubells
EI-900	Sant Jordi-Ses Salines

El resto del viario constituye la red local y el resto de carreteras y caminos.

Figura 19. Jerarquización viaria de la isla de Eivissa (Plan Director Sectorial de Carreteras)



2.4.2. Parque de vehículos e índice de motorización

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 2021 y su comparación con el total de vehículos del año anterior queda resumido en la siguiente tabla:



Estudio de las necesidades de licencias municipales del servicio de taxi en la ciudad de Santa Eulària des Riu

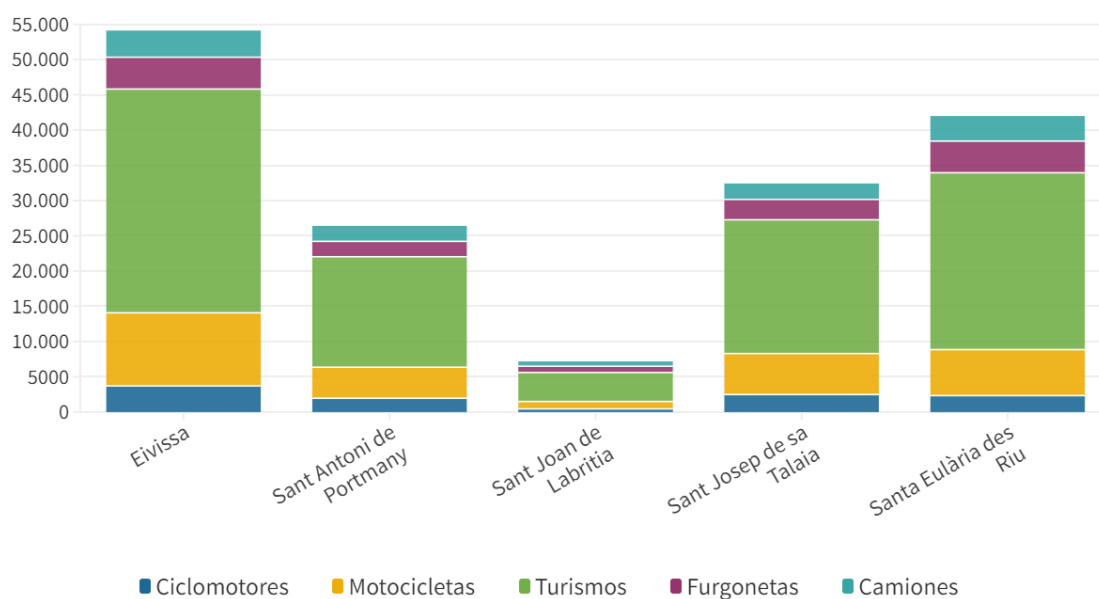
Tabla 10. Parque de vehículos de los municipios de la isla de Eivissa el año 2021 (DGT, 2021)

Localidad	Total 2021	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones	Total 2020	Incremento 2020-2021
Eivissa	54.115	3.708	10.377	31.735	4.511	3.784	53.756	0,67%
Sant Antoni de Portmany	26.408	1.957	4.411	15.663	2.184	2.193	26.103	1,17%
Sant Joan de Labritia	7.183	450	1.050	4.119	884	680	6.940	3,50%
Sant Josep de sa Talaia	32.423	2.485	5.816	18.973	2.878	2.271	31.437	3,14%
Santa Eulària des Riu	41.998	2334	6.529	25.084	4.488	3.563	40.990	2,46%

Se puede observar que el número de vehículos aumenta en todos los municipios, si bien su población se ha mantenido casi constante en los últimos años, lo que repercutirá en un aumento del índice de motorización.

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 7% ciclomotores (así pues, un 22% de vehículos de dos ruedas) y entre 10 y 8% tanto furgonetas como camiones.

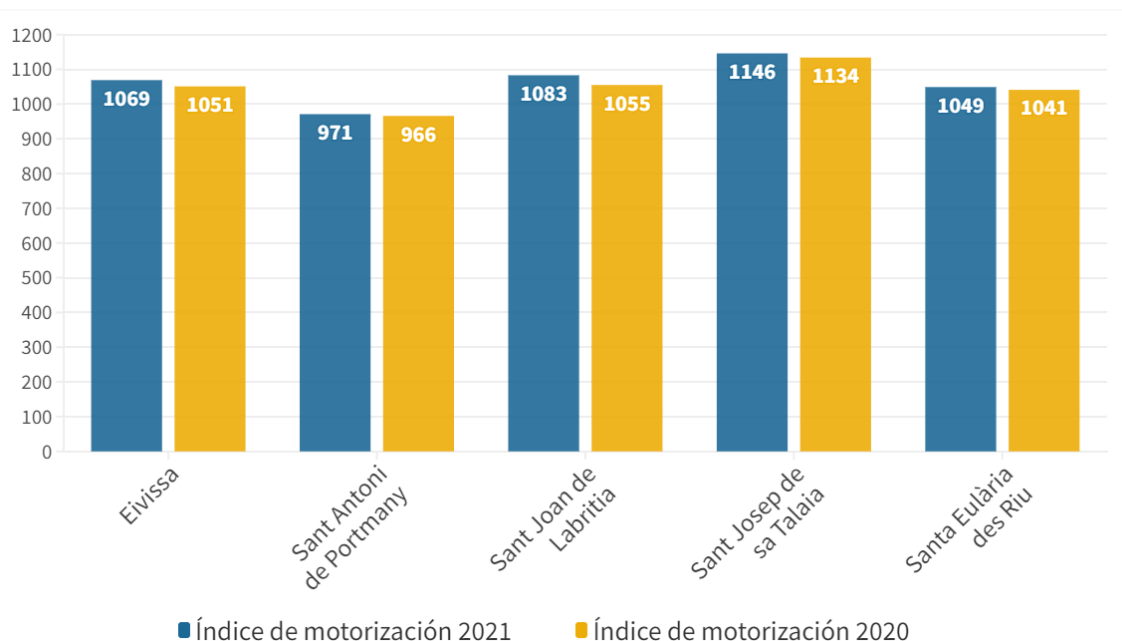
Figura 20. Distribución de los vehículos según tipo de cada municipio (DGT, 2021)



En base a la población del 2020 y el 2021, las tasas de motorización de los municipios en dichos años, respectivamente, son:



Figura 21. Variación de la tasa de motorización (nº vehículos/1.000 hab.) de los municipios de la isla de Eivissa entre 2020 y 2021 (IBESTAT, 2021 y DGT, 2021)



El **índice de motorización de todos los municipios es muy elevado**. En el caso de Santa Eulària, 1.049 vehículos/1.000 habitantes, por debajo de Eivissa, Sant Josep de sa Talaia y Sant Joan de Labritia. Debido a su mayor comunicación con el resto de los municipios. Sant Antoni de Portmany es el municipio con el valor más bajo, motivado por su menor población.

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

2.4.3. Tráfico

La isla de Ibiza cuenta con 196,4 km de red viaria controlada mediante 52 estaciones de aforo.

Según el Plan de gestión de aforos de la red viaria del Consell d'Eivissa, entre los años 2004 y 2019, se ha incrementado el tráfico con una tasa anual acumulativa del 3%, pasando de 24.152 vehículos/día en 2004 a 37.616 vehículos día en 2019.

Hay que señalar que las estaciones de aforo presentan una marcada estacionalidad y concentran las puntas de tráfico en los meses que van de junio a septiembre, y especialmente en julio y agosto.

Entre los aspectos más relevantes que provocan la saturación de las carreteras durante los meses de verano está la llegada de turistas en barco con su propio vehículo y el alquiler de coches. Según datos del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares (PDSMIB), el 21% los turistas de Ibiza usan su vehículo privado para los desplazamientos, es decir, llegan en barco con él.

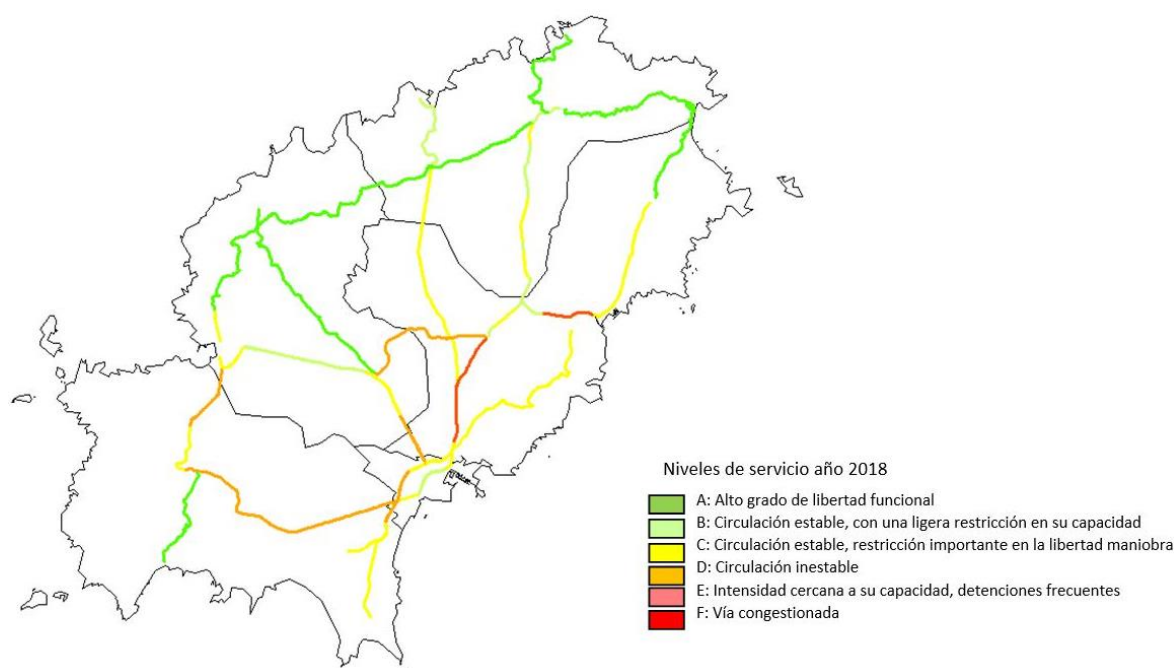


Por otro lado, en cuanto al uso de vehículos de alquiler (aunque no hay datos precisos respecto de su número, dado que la mayoría están matriculados fuera de la isla), según el PDSMIB los utilizarían el 49% de los turistas.

Este incremento de vehículos tiene un comportamiento excepcionalmente estacional, por lo cual afecta de forma significativa la movilidad durante la temporada estival.

Según datos de la estación de aforo del año 2019, en los meses de noviembre a febrero la IMD en las carreteras ibicencas es inferior al 80% de la media anual; en cambio, los meses de julio y agosto la IMD es un 33% mayor que la media anual.

Figura 22. Niveles de servicio en las vías de la Isla de Ibiza. Año 2018. Fuente: Consell Insular d'Eivissa



Según los datos del departamento de Carreteras del Consell d'Eivissa, la afluencia de vehículos por las arterias ibicencas en julio de 2021 aumentó notablemente comparada con la del año pasado, pero no alcanzó los niveles de 2019.

Conforme a los datos de los que dispone el Consell, el tramo con más tráfico en el mes de julio fue el que va de Can Sifre a Can Misses por la EI-20. Los dispositivos de control de tráfico del departamento de Carreteras registraron 61.052 vehículos de media al día en el mes de julio de 2021, mientras que en julio de 2019 eran 73.398. Los datos implican un descenso del 17% de la intensidad del tráfico en ese tramo. Con respecto a 2020, el tráfico aumentó un 22,3%, y fueron 47.485 vehículos los que pasaron por este punto de media al día.

En este punto confluyen los vehículos que van de Vila, Sant Antoni y Santa Eulària en dirección al aeropuerto o a la zona de Sant Josep, lo que lo convierte en un tramo de movilidad intensa para turistas y residentes. Cogen esta carretera en su entrada y salida de la isla, pero también en sus visitas a las playas del municipio con más kilómetros de costa de la isla.



En el resto de puntos kilométricos en los que el Consell controla la afluencia de tráfico, el número de vehículos al día fue también inferior al registrado en 2019.

Los otros dos dispositivos de control situados en la carretera que va hacia el aeropuerto, uno a la altura de Can Misses y el otro cerca de Sant Jordi, contaron algo más de 54.000 vehículos al día, lo que supone también un descenso de alrededor del 20% con respecto a 2019 cuando pasaron a diario 70.236 y 66.318 vehículos respectivamente.

En el trayecto de Eivissa a Montecristo, por el que pasan los vehículos que se dirigen a Sant Antoni, circularon algo más de 40.000 vehículos cada día en julio de 2021, cuando en 2019 fueron 50.000.

La intersección entre el aeropuerto de Ibiza y Sant Josep registró la afluencia más baja de tráfico, fueron 18.752 vehículos al día, un número muy similar en este caso al registrado en 2019, que fue de 19.379 vehículos al día.

Por último, en el tramo de Eivissa a Can Sifre, la avenida de Sant Josep apenas cambió la frecuencia de paso de vehículos de 2020 a 2021, manteniéndose en algo más de 21.000 vehículos. En el año 2019 se registraron en este tramo de carretera en el mes de julio 27.161 vehículos al día.

Se pone de manifiesto por tanto que en la **época estival hay un claro aumento de la movilidad en vehículo privado en toda la isla**, y que en 2021 se han ido recuperando las cifras de intensidad de tráfico acercándose en muchos puntos de aforo a los datos registrados en 2019.

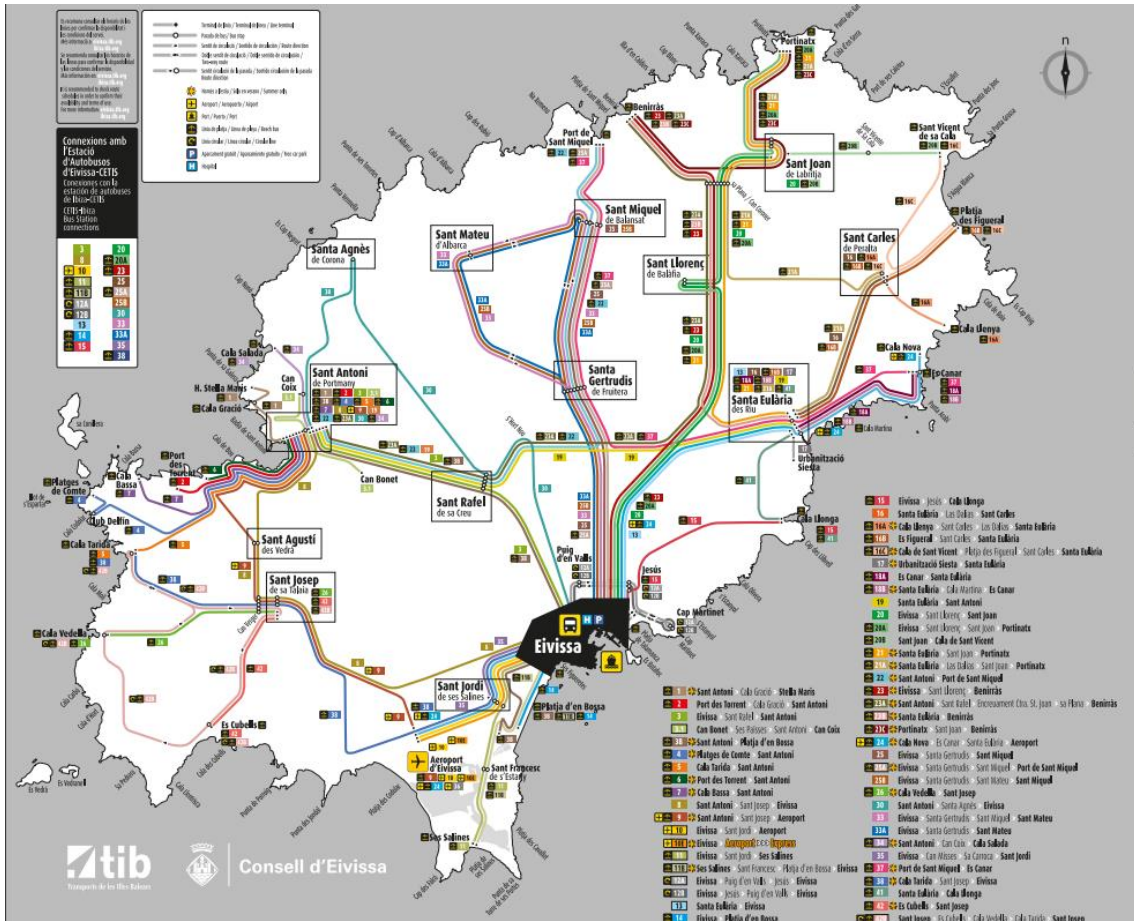
2.4.4. Transporte público regular de viajeros por carretera

El Consell d'Eivissa cuenta con un total de 45 líneas de las cuales 21 tienen conexión directa con la estación CETIS-Ibiza y comunican a la ciudad con el resto de los municipios, 4 líneas principales para dar cobertura a la movilidad urbana interna y 6 líneas estacionales de autobuses nocturnos (DiscoBus) con parada en Ibiza.

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



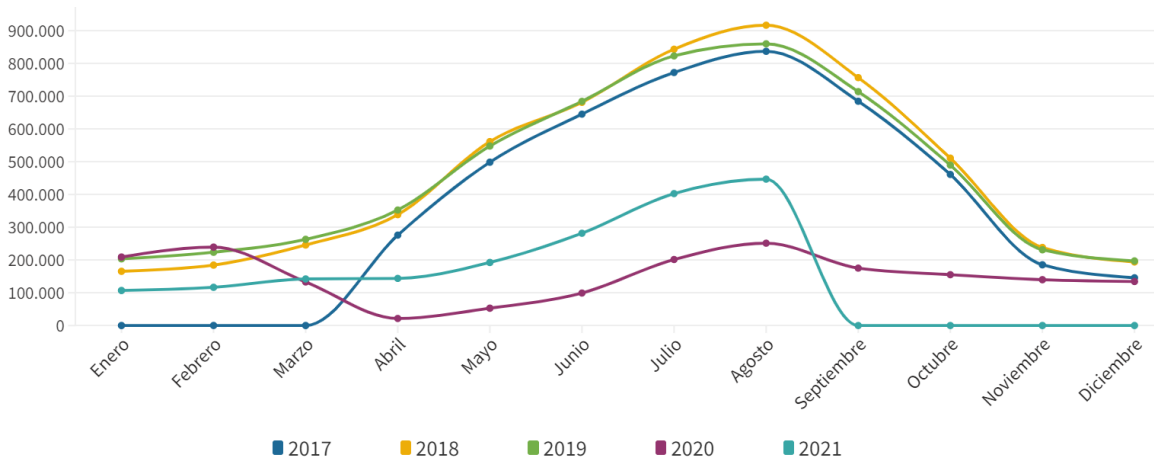
Figura 23. Mapa de líneas de autobús en el Consell d'Eivissa



Según los datos disponibles de viajeros del transporte público en autobús de la isla de Ibiza, se observa una gran estacionalidad en la demanda de viajeros concentrándose más del 75% de la demanda en los meses de mayo a octubre.

Figura 24. Evolución de la demanda mensual de viajeros de autobús en la isla de Ibiza 2017-2021.

Fuente: Datos Abiertos del Consell Insular d'Eivissa



* No hay datos disponibles desde septiembre a diciembre de 2021



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

Tabla 11. Líneas de autobuses y sus correspondientes horarios y frecuencias (Fuente: <https://ibizabus.com/ibiza/lineas>)

Nº	Itinerario	Días	Invierno	
			Horario	Frecuencia
13	Santa Eulària – Eivissa	L-V	6:40 - 22:15	31 diarios
		S	6:40 – 22:35	27 diarios
		D-F	8:15 – 21:50	14 diarios
15	Eivissa - Jesús - Cala Llonga	L-D-F	9:15	-
16	Santa Eulària – Sant Carles	L-V	7:45 – 20:00	5 diarios
		S	7:45 – 21:15	6 diarios
		D-F	10:25,14:25	2 diarios y 2 a demanda
17	Santa Eulària – Urb. Siesta (Eularibus)	L-D	7:30 – 19:30	Cada 60'
18A	Santa Eulària – Es Canar	L-V	7:15 – 20:30	11 diarios y 1 a demanda
		S	7:15 – 20:30	7 diarios
		D-F	9:00 – 20:00	3 diarios y 3 a demanda
21	Santa Eulària – Sant Joan - Portinatx	L-S	9:45 – 19:45	3 diarios
25	Eivissa – Santa Gertrudis – Sant Miquel	L-S	7:30 – 21:45	7 diarios
		D-F	10:15 – 20:15	4 diarios
41	Santa Eulària – Cala Llonga	L-D	9:00 - 12:45	-

Todas estas líneas, a excepción la 17, modifican sus horarios y frecuencias en verano, incluso añadiendo nuevas líneas. 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. No obstante, estas líneas son insuficientes.



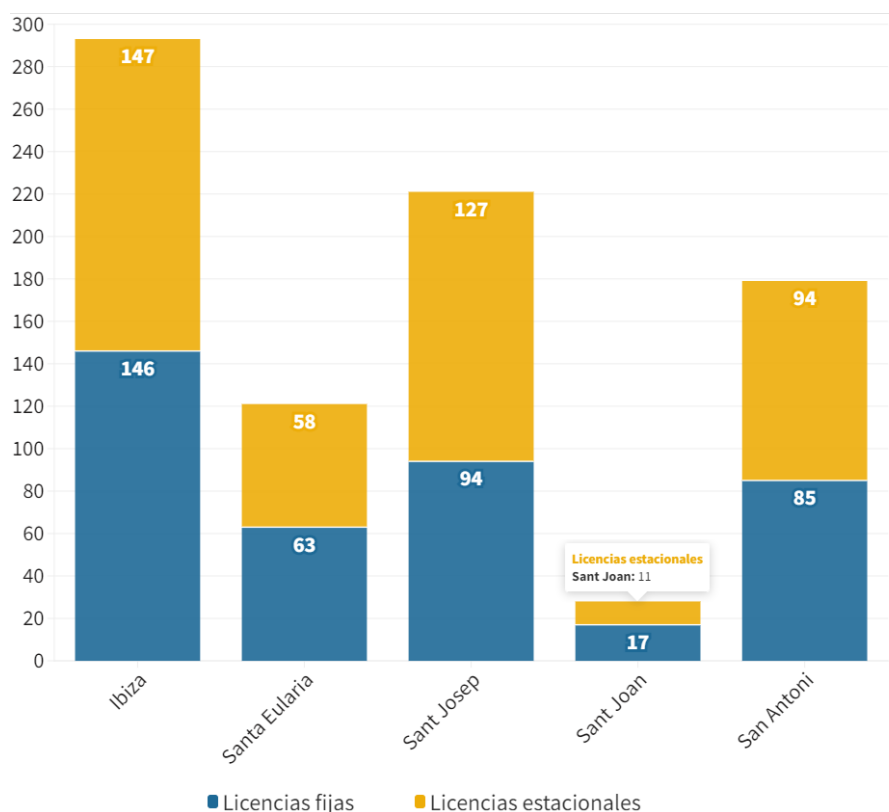
2.4.5. Transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (taxis)

En los últimos años, algunos de los municipios han aumentado las licencias de taxi otorgadas conforme a las necesidades de la población, siendo conscientes de la necesidad que se genera en la temporada estival consecuencia del turismo y la movilidad que esto genera se establecen las licencias estacionales del taxi activas en los meses de verano y reguladas por el Plan de actuación en materia de transporte público de viajeros en vehículo turismo.

El último plan aprobado corresponde a los años 2018-2019, el cual se prorrogó a 2020 y fue suspendido debido a la crisis sanitaria del COVID-19 hasta 2021 ante la previsión que continuaran las restricciones por la COVID, si bien en 2021 se acordó aprobar de forma urgente un Plan de Actuación de Transporte Público de viajeros en vehículo turismo para el año 2021 adaptado a las necesidades existentes en el caso de que se produjeran circunstancias de desequilibrio entre la oferta y demanda que motivaran la adopción de un nuevo Plan durante la temporada estival.

A continuación, se muestran los últimos datos disponibles de las licencias tanto fijas como estacionales de cada municipio de la Isla, siendo Eivissa el municipio que mayor número presenta en conjunto si bien es también el municipio con más población, seguido de San Josep que si bien es el tercero en población es el municipio que cuenta con las playas más visitadas por los turistas en temporada estival además de encontrarse el aeropuerto en su término municipal.

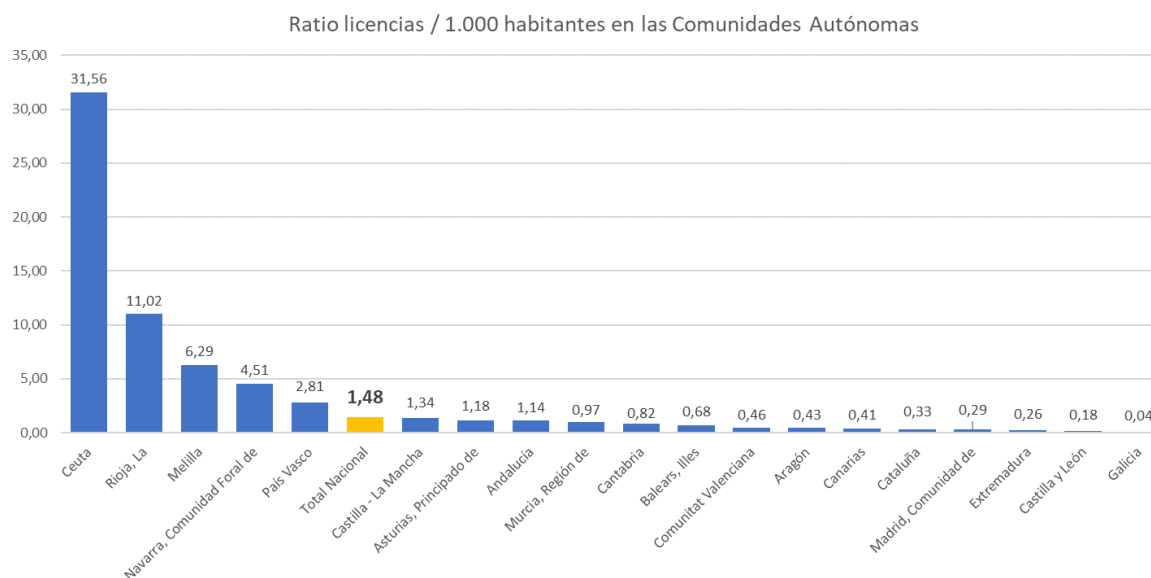
Figura 25. Licencias de taxi fijas y estacionales en el año 2020 (estacionales según Plan 2018-2019)



Si bien no hay un ratio establecido de licencias por habitante a nivel nacional, algunas comunidades autónomas como Aragón, sí que establecen el número máximo de licencias existentes en un término municipal en función de la población del mismo estableciendo diferentes ratios según el rango del número de habitantes (municipios < 50.000 hab., entre 50.000-100.000 hab., con > 100.000 hab), creciendo este ratio según el tamaño poblacional del mismo.

En base a los datos de licencias concedidas en cada comunidad autónoma según los datos recogido en las estadísticas del Taxi del INE así como a los datos de población, se ha calculado el ratio de licencias por cada 1.000 habitantes correspondientes al año 2019 (último con datos disponibles).

Figura 26. Ratios de licencias por cada 1.000 habitantes por CCAA a 2019

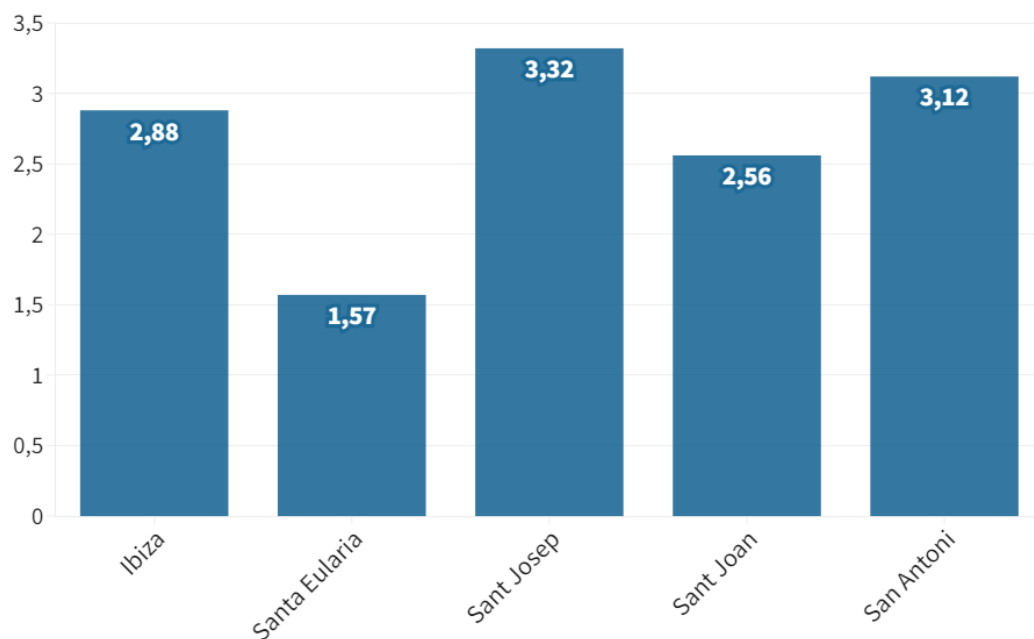


Obteniendo de **media nacional 1,48 licencias por cada 1.000 habitantes**, si bien es cierto que cada comunidad presenta unas características y por tanto unas necesidades de movilidad específicas. En las **Islas Baleares este ratio se sitúa en 0,68 licencias por cada 1.000 habitantes**.

Analizando el ratio de licencias fijas para cada municipio de la isla de Ibiza se observa que la media de licencias por cada 1.000 habitantes en la isla es de **2,65 licencias fijas/1.000 hab.** estando por encima los municipios de Sant Josep, San Antoni y Eivissa.

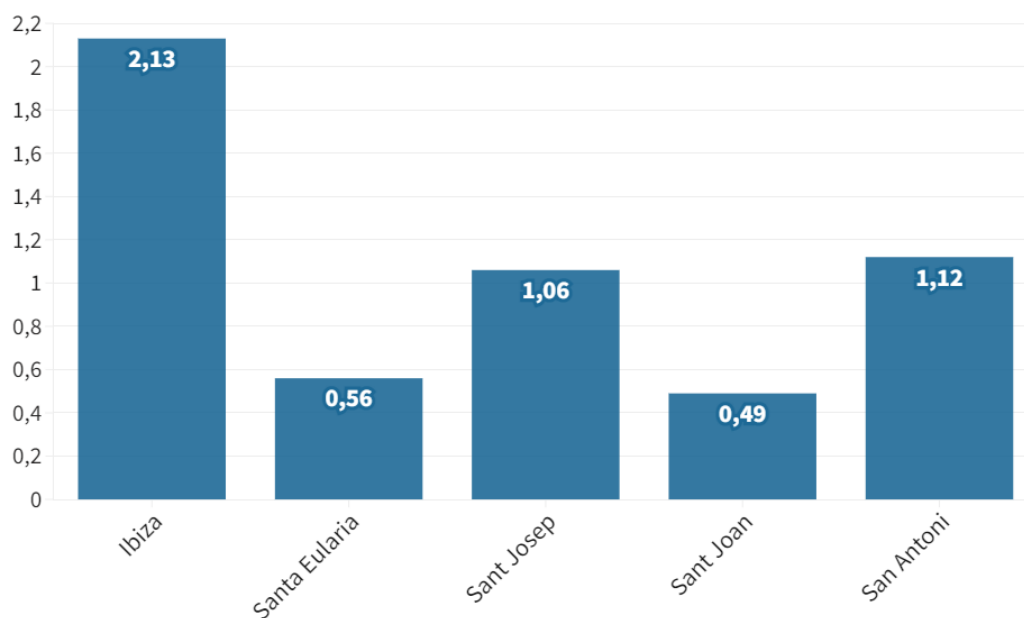


Figura 27. Ratio de licencias fijas por cada 1.000 habitantes residentes en el municipio



Considerando las plazas de alojamiento turístico disponibles en cada municipio para 2020, según los datos de estadísticas del turismo del Gobierno Balear, se calcula el ratio de licencias totales, fijas y estacionales, por cada 100 plazas de alojamientos turísticos en el municipio

Figura 28. Ratio de licencias totales (fijas + estacionales) por cada 100 plazas de alojamiento turístico en cada municipio



En base a los datos del gráfico anterior, se puede observar que Sant Joan de Labritja y Santa Eulària des Riu tienen un ratio de licencias totales respecto a las plazas de alojamiento turístico inferior a Sant Josep, Eivissa y Sant Antoni.



3. Metodología y análisis

El presente documento pretende dar respuesta a la necesidad o no de conceder más licencias de taxi en el municipio de Santa Eulària des Riu, y proponer la cuantía adecuada con el fin de cubrir las necesidades reales de la población tanto residente como visitante. Para ello será necesario estudiar la situación actual, así como su evolución en los últimos años considerando el posible efecto del COVID-19 tanto en la recuperación del turismo como en los patrones de movilidad, y poder estimar las tendencias del municipio, así como su proyección para el futuro próximo.

Como primera fase del estudio se hará un análisis previo de la información recopilada, considerando 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 y la proyección en los próximos años.
 - Densidad de población
 - Estructura poblacional
 - Incrementos poblacionales en la época estival
- **Sectores económicos:** importancia del sector turístico en la economía de la isla
- **Movilidad:**
 - Infraestructuras viarias y transporte (público y privado)
 - Movilidad de residentes y turistas
 - Situación actual del servicio de taxi en el municipio

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. Si bien debido a la actual crisis sanitaria y a la incertidumbre generada no ha sido posible completar esta información mediante una campaña de recogida de datos que permita caracterizar la demanda actual de taxis, así como la evaluación de la calidad del servicio en temporada estival, que es el periodo idóneo dada la demanda existente para la recopilación de esta información. Por tanto, se analizará el estudio realizado por el Consell Insular de Eivissa: “Estudio del uso y necesidades del servicio de taxis de Ibiza” en 2021 con el objetivo de cuantificar el número de viajes que se produce en la isla Eivissa a través de vehículos no públicos y conocer los patrones de movilidad de la población turística. Para este estudio se realizó una recogida de datos desde el 2-12 de agosto, cuyo universo es la población turística en la isla de Ibiza. Los puntos de muestreo se distribuyeron por los cinco municipios con un reparto de entrevistas proporcional a la población de los cinco municipios de la isla:

- IBIZA (n=300): Aeropuerto, Bartomeu Roselló, Port d'Ibiza (Avda. Andanes), Figueretes, Marina Botafoc, Marina Ibiza, Ushuaia



- SANTA EULÀRIA DES RIU (n=78): Passeig de Salamera, Cala Llonga, Es Canar
- SANT JOSEP DE SA TALAIA (n=56): Cala Jondal, Platja d'en Bossa
- SANT ANTONI DE PORTMANY (n=54): Passeig de ses Fonts, Bahía de San Antonio, Ocean Beach
- SANT JOAN DE LABRITJA (n=13): Portinatx

3.1. Análisis de la población residente y turística

En cuanto a la evolución de la población residente en el municipio de Santa Eulària des Riu, presenta una tendencia creciente con algún pequeño descenso como en los años 2015 y 2018 si bien, considerando tasa media de crecimiento acumulado (TMCA) de 2010 a 2021 la población presenta un crecimiento del 1,88%, siendo la TMCA de 2016 a 2021 es del 2,08% lo que indica que en los últimos años se está produciendo un mayor incremento poblacional.

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TMCA 2010-2021	TMCA 2016-2022
Población	32.637	33.734	34.946	36.464	36.189	35.812	36.119	36.605	36.457	38.015	39.358	40.038	1,88%	2,08%

Según las proyecciones poblacionales del Instituto nacional de Estadística, se espera que en las Islas Baleares la TMCA poblacional para los próximos 10 años (2022-2032) se sitúe en el 0,91%. Por tanto, se espera que la tendencia al crecimiento poblacional continúe tanto en la Isla de Ibiza como en todos los municipio de la misma incluido Santa Eulària.

Tabla 12. Proyección población Islas Baleares 2022-2032.INE

Año	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	TMCA 2022-2032
Población	1.231.058	1.241.270	1.251.694	1.262.418	1.273.459	1.284.877	1.296.677	1.308.932	1.321.611	1.334.732	1.348.309	0,91%

Como ya se ha indicado en los apartados anteriores del presente documento, el sector del turismo es muy importante en toda la isla, y en la temporada de verano se produce un fuerte aumento poblacional en toda la isla. Según el gráfico 7 del documento, la carga demográfica que soporta la isla Ibiza durante los meses centrales del año se dispara llegando a duplicar el número de habitantes.

Uno de los principales indicadores de la demanda turística es el número de viajeros que recibe el destino. Se han recopilados los datos de viajeros mensuales en el municipio de Santa Eulària desde 2010 hasta 2021, en base a los cuales se ha estimado la evolución tendencial del número de viajeros en el municipio.



Tabla 13. Viajeros entrados por mes en el municipio de Santa Eulària des Riu de 2010-2021.IBESTAT

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mayo	36.515	32.312	35.293	39.529	39.717	41.476	47.493	59.410	68.804	64.906	...	4.323
Junio	36.085	46.560	50.354	51.611	49.517	51.054	58.637	66.002	75.864	70.372	...	17.655
Julio	56.173	78.214	64.919	61.112	58.030	74.141	72.994	76.613	74.889	70.907	13.832	41.324
Agosto	57.017	75.718	64.796	67.900	57.796	68.989	72.554	76.985	77.340	88.128	19.239	52.667
Septiembre	36.475	53.002	47.033	48.600	44.454	52.054	64.898	74.337	68.101	69.085	6.008	37.451
Octubre	13.506	23.009	18.669	20.692	20.308	28.024	31.393	36.447	43.701	37.971	...	22.977
TOTAL TEMPORADA ESTIVAL	235.771	308.815	281.064	289.444	269.822	315.738	347.969	389.794	408.699	401.369	39.079	176.397

Se observa claramente en la tabla anterior el impacto en el turismo ocasionado por la crisis sanitaria principalmente en el primer año de pandemia, si bien en 2021 se recuperó ya el 44% de viajeros respecto del 2019 a pesar de las fuertes restricciones de movilidad que han afectado principalmente al turismo desde el extranjero.

Desde 2016 hasta 2019, el peso de viajeros que soportaba el municipio Santa Eulària comparado con la isla se ha mantenido sin grandes variaciones oscilando en un intervalo del 12%-13%. En el año 2020 y 2021, el porcentaje de viajeros que soporta el municipio ha disminuido y se posiciona en el 6,2% y el 9,3% respectivamente. Lo que demuestra la recuperación experimentada en 2021.

En cuanto a la evolución del porcentaje de viajeros por país de residencia (obviando los datos de los dos últimos años) aproximadamente, 9 de cada 10 viajeros que visitan el municipio son extranjeros como se puede observar en la Figura 14. Durante el 2020 y 2021, el porcentaje de viajeros nacionales se incrementa hasta superar el 30%, debido la pandemia.

Si bien dada la situación actual de incertidumbre provocada por la pandemia resulta difícil prever cómo evolucionará el turismo en el municipio, se hará por tanto una estimación de la proyección de las cifras de viajeros utilizando dos metodologías.

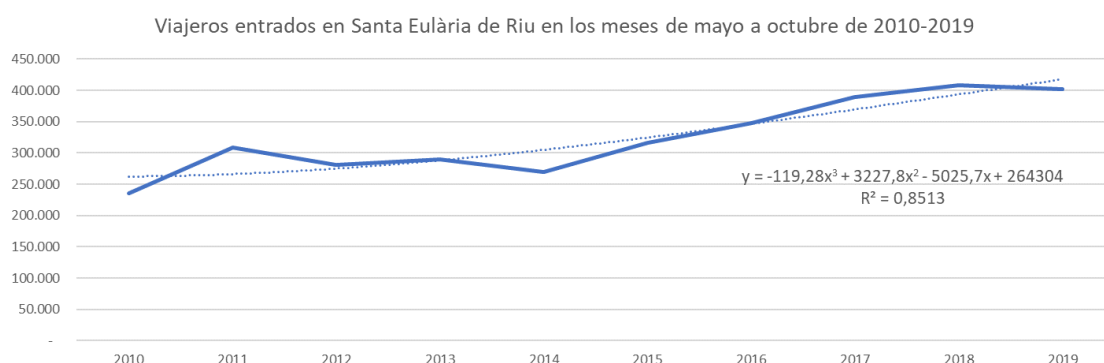
Por un lado, en base a los datos anteriores de viajeros mensuales entrados en el municipio se ha calculado la **tasa media de crecimiento acumulado del número de viajeros** del municipio en los meses estivales (mayo-octubre) sin considerar los años 2020 y 2021 al no mostrar datos representativos, resultando el siguiente porcentaje de crecimiento anual:

TMCA (2010-2019) =6,09%

Así como la **línea tendencial** que se ajusta a la serie de datos correspondiente al número de viajeros en época estival desde 2010 a 2019, sin considerar los datos de 2020 y 2021 al no ser representativos en cuanto a cifras de viajeros.



Figura 29. Evolución del número de viajeros en Santa Eulària des Riu. Periodo estival de 2010-2019 (IBESTAT, 2021)



La línea de tendencia que mejor se ajusta a la evolución es una polinómica de grado 2, con una R cuadrado igual a 0,85 siendo la R cuadrado una medida estadística que muestra qué tan cerca están los datos de la línea de regresión ajustada, por tanto, una R cuadrado igual a 1 equivale al ajuste perfecto. El valor de la R-cuadrado obtenida muestra que los valores de viajeros tienen un buen ajuste a la línea de tendencia desde el punto de vista estadístico.

Se ha proyectado el turismo según ambos criterios obteniendo las siguientes estimaciones y se ha tomado como referencia el valor medio de ambas estimaciones:

Tabla 14. Estimación de viajeros entrados al municipio desde Mayo- Octubre para el 2020-2022

Viajeros entrados	2020	2021	2022
Estimación según TMCA	425.811	451.741	479.249
Estimación según línea tendencial	440.823	462.683	482.410
PROMEDIO	433.317	457.212	480.830

Es importante destacar que **en un día medio de la temporada estival el incremento poblacional debido al turismo supone aproximadamente un 30% más de habitantes en el municipio**, con la repercusión que esto tiene en general en los servicios de todo el municipio y en concreto en el servicio de transporte del taxi, por tanto, **será necesario aumentar las licencias estacionales activas en la temporada de verano** para poder cubrir las necesidades de desplazamientos tanto de turistas como de residentes de una manera óptima .

3.2. Análisis de datos del estudio del uso y necesidades del servicio de taxis de Ibiza

A continuación, se analizarán los datos recogidos en el citado estudio en aras de completar la información recopilada y tener una visión completa de las necesidades reales del uso del taxi en el municipio.

Los puntos de muestreo donde se realizaron las encuestas en el municipio de Santa Eulària des Riu son los indicados en el siguiente plano:



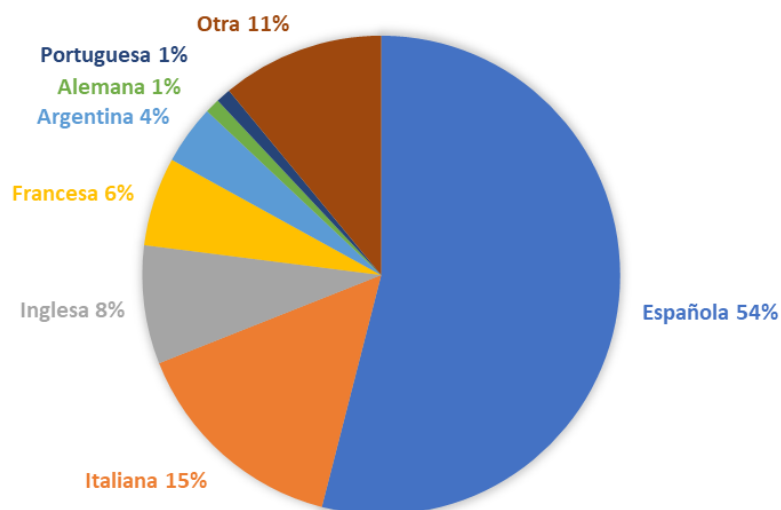
Figura 30. Puntos de muestreo para encuestas en el municipio de Santa Eulària des Riu



3.2.1. Perfil del viajero y su viaje

Dentro de los resultados recogidos en el informe se caracteriza el perfil del usuario y su viaje, determinando que en el 2021 el 54% de los turistas eran españoles.

Figura 31. Nacionalidad de los viajeros a la isla de Ibiza



Referente a su viaje, la mitad de los turistas de la isla de Ibiza son recurrentes y han estado antes en Ibiza en los últimos tres años, están una media de 11 días siendo el municipio más elegido



para hospedarse es Sant Josep. El 25% de los visitantes alquila un coche durante su estancia, al menos una hora.

El perfil del turista que acude a Ibiza ha cambiado entre 2017 y 2021, incrementándose el turismo nacional en 4 puntos y aumentando la duración media del viaje de 10 a 11 días.

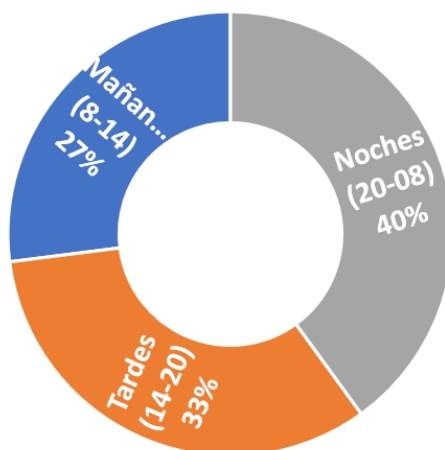
Al contrario que en 2017, los viajeros prefieren el turismo rural. No en vano, el volumen de alojamientos en Sant Josep, Santa Eulària y Sant Joan aumenta (respectivamente 3% a 28%, 10% a 27% y 0% a 8%) en detrimento del de Ibiza (55% a 16%).

Asimismo, el hospedaje en casa de alquiler (18% a 30%) y en casa de amigos/familiares (8% a 15%) se incrementa en detrimento de los hoteles (67% a 45%).

3.2.2. Uso del taxi

En cuanto al uso del taxi, del trabajo realizado se desprende que los turistas pasan de media 11 días en Ibiza y durante esa etapa cogen 5 taxis (incrementándose respecto a 2017 que la media era de 4), principalmente para desplazarse desde o hacia el aeropuerto o el puerto de Ibiza, y aunque está muy repartido en los diferentes horarios, destaca un mayor número de desplazamientos en la noche, concentrándose el 40% de los desplazamientos entre las 20h-8h, mientras que por la mañana (8-14h) se producen un 27% y por las tardes (14-20h) un 33%. Comparado con 2017 ha disminuido el volumen de viajes nocturnos, de 62% a 40%.

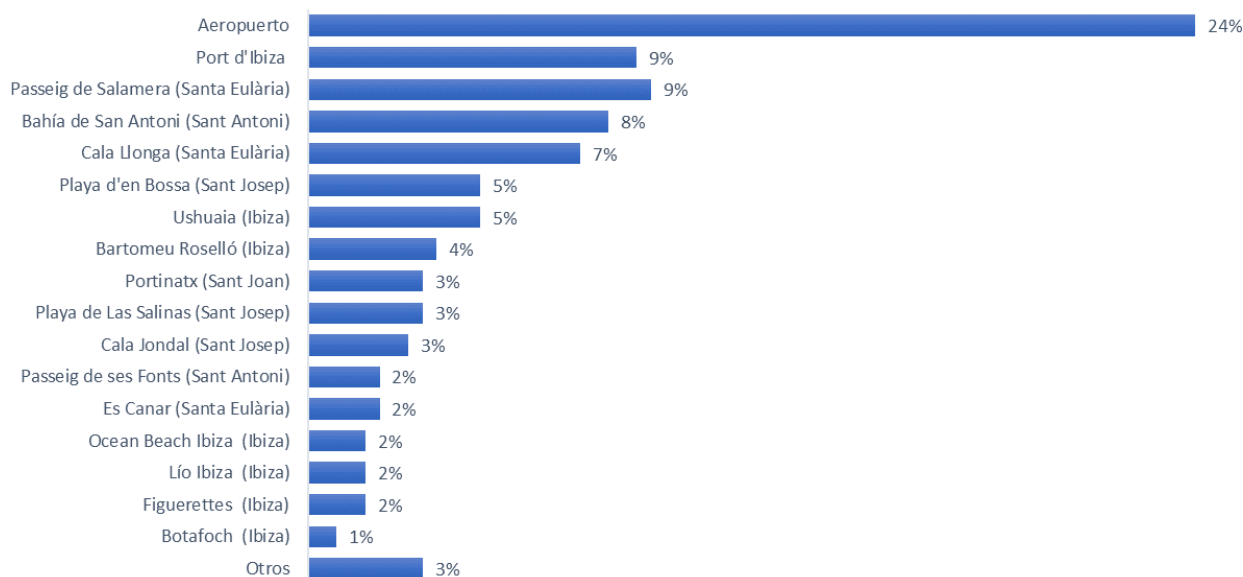
Figura 32. Horario de los desplazamientos



En cuanto a los orígenes y destinos de los recogidos realizados en taxi, destaca el aeropuerto que representa el 24% de los viajes, seguido del Puerto de Ibiza con 16% y Passeig S'Alamera en Santa Eulària des Rius con un 9%.



Figura 33. Principales orígenes y destinos de los viajes realizados en taxi



En cuanto a la valoración del servicio, los turistas presentan una alta satisfacción con el servicio de taxis y sus diferentes atributos, especialmente con el vehículo y el conductor, siendo el grado de satisfacción para el 66% de los turistas bueno y para el 21% muy bueno.

En función del municipio donde se hospeda el turista, se observa que son los turistas hospedados en Sant Josep los que presentan mayores niveles de satisfacción, aunque son los residentes de Santa Eulària y Sant Antoni los que cuentan con mayores niveles de recomendación.

Figura 34. Satisfacción del servicio del taxi en función del municipio donde se hospeda el turista

— Residentes en... —

Satisfacción	Total	Ibiza	Santa Eulària	Sant Antoni	Sant Josep	Sant Joan
Limpieza del taxi	8,6	8,4	8,5	8,6	9,0	8,5
Calidad de los vehículos	8,5	8,2	8,4	8,4	8,8	8,5
Profesionalidad del conductor	8,4	8,2	8,3	8,5	8,4	8,5
Amabilidad del conductor	8,2	8,1	8,3	8,2	8,2	8,1
Conducción	8,2	8,1	8,3	8,1	8,1	8,3
Información del servicio	7,9	7,8	8,4	7,6	7,7	8,0
Tiempo máximo de espera en la calle	7,4	7,0	7,1	7,7	7,4	8,1
Precio	6,8	7,0	6,6	7,2	6,8	6,3



Concretamente para los turistas hospedados en el municipio de Santa Eulària, los aspectos con mayor valoración son la limpieza del taxi, la calidad de los vehículos y la información del servicio, y los peores valorados el precio y el tiempo de espera en la calle.

En cuanto a la evolución del servicio, de entre los viajeros que ya habían visitado la isla, 3 de cada 10 percibe una mejoría en cuando al tiempo de espera de los vehículos y la información del servicio, especialmente aquellos turistas que se hospedan en Sant Josep.

En general respecto a 2017, mejora la satisfacción con el servicio de taxis, excepto con el tiempo de espera y el precio.

Figura 35. Comparativa satisfacción 2017 vs 2021



3.2.3. Uso del autobús

El **21% de los turistas se ha desplazado en autobús, disminuyendo los desplazamientos en autobús respecto del 2017** (21% lo han cogido vs. 48% en 2017). Los turistas que viajan en autobús ya habían visitado la isla y cuentan con un presupuesto menor (de media, estiman gastar un máximo de 28€ por persona al día, vs. 36€ del total). Sus principales destinos –Santa Eulària y Sant Josep- no difieren de los principales destinos del turista medio, aunque se hospedan en mayor medida en campings, pensiones y casa propia.

El 18% viaja solo y aquellos que viajan acompañados lo hacen en grupos pequeños y suelen pasar temporadas más largas. Aparte del autobús también se desplazan en taxi (cogen 4,8 de media), y si bien el aeropuerto es su principal origen / destino, destacan por desplazarse en mayor medida a Cala Jondal, Lío Ibiza y Otros destinos.

Finalmente, usan en menor medida coches no públicos, 1 de cada 3 alude a una falta de confianza hacia ellos.



3.2.4. Conteos de taxi

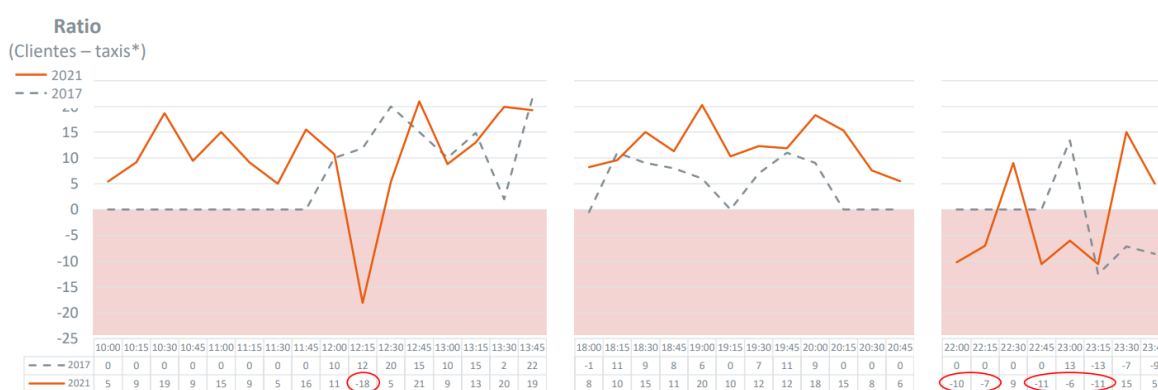
Para realizar los conteos de los usuarios de taxi, se contaron cada 15 minutos los taxis y las personas en la cola y el tiempo medio que tarda una persona en coger el taxi (tomando como referencia el tiempo que tardó la última persona de la cola). Dicho ejercicio se realizó durante dos horas en cada punto muestral.

Punto muestral (Parada de taxi)	Día	Hora inicio	Hora fin
AEROPUERTO	Martes (03.08.21)	12:00	14:00
	Miércoles (04.08.21)	18:00	20:00
	Viernes (06.08.21)	23:00	00:00
BARTOMEU ROSELLÓ	Martes (03.08.21)	18:00	20:00
	Jueves (05.08.21)	12:00	14:00
	Viernes (06.08.21)	22:00	00:00
SANT ANTONI	Miércoles (04.08.21)	12:00	14:00
	Jueves (05.08.21)	22:00	00:00
	Viernes (06.08.21)	18:00	20:00
OCEAN BEACH	Martes (03.08.21)	18:00	20:00
	Jueves (05.08.21)	12:00	14:00
	Viernes (06.08.21)	23:00	01:00

Aeropuerto

Se puede apreciar un aumento del volumen de personas en las colas de taxi durante la llegada de los vuelos de Iberia o British Airways (especialmente a mediodía), mientras que durante la llegada de los vuelos low-cost (especialmente de 18:00 a 20:30) disminuye hasta el punto de haber más taxis que personas en la cola.

Se observa un desajuste de la oferta con respecto a la demanda en dos momentos puntuales: a mediodía (12:15) y por la noche. En dichos momentos la demanda supera a la oferta.

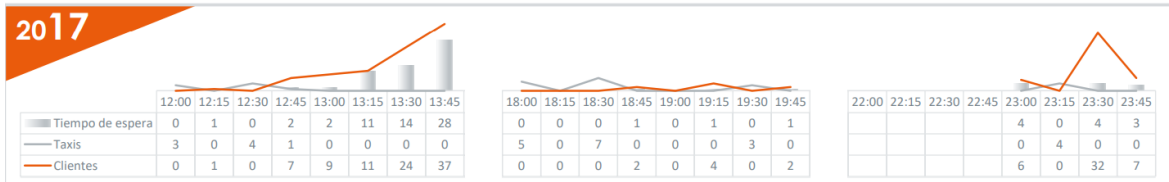
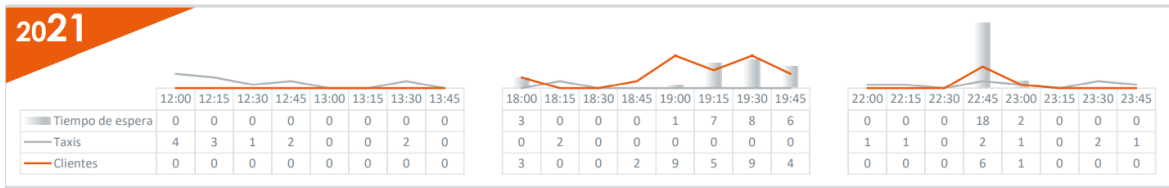


Bartomeu Roselló

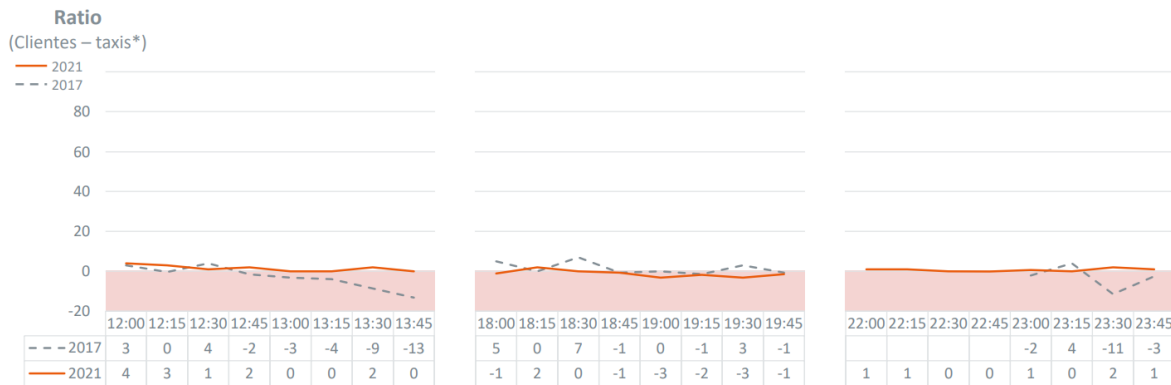
Si bien en 2017 la demanda de taxis despuntaba a partir de las 13:30h y de las 23:00h, las franjas de la tarde (a partir de las 19:00h) cobran importancia en el verano de 2021, así como la de 23:45 a 23:00, probablemente condicionados por las restricciones insulares de la pandemia.



Estudio de las necesidades de licencias municipales del servicio de taxi en la ciudad de Santa Eulària des Riu

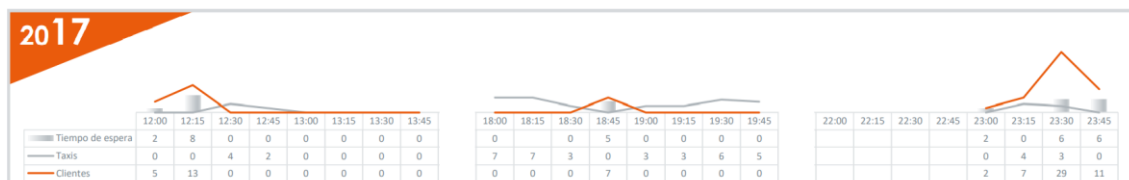
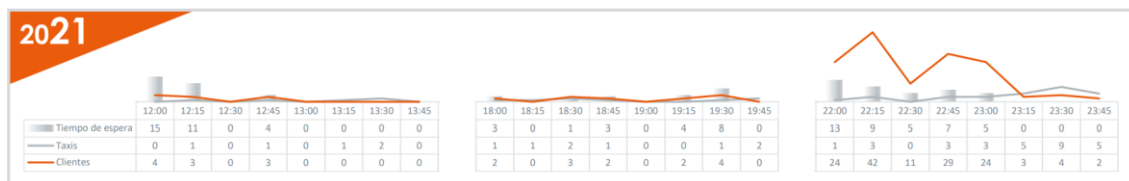


En general, la oferta de taxis se ajusta correctamente a la demanda.



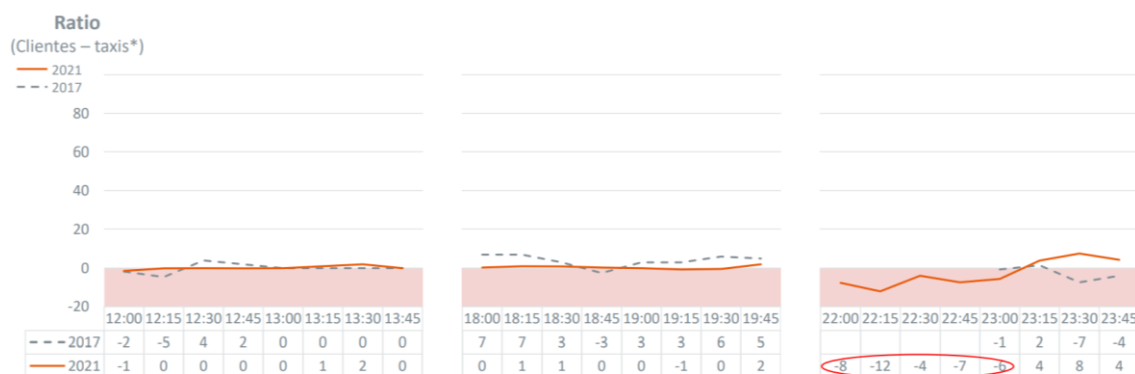
Sant Antoni

La oferta de taxis se incrementa por la tarde, en este caso entre las 18:00 y las 19:00. En dichos momentos, la oferta supera a la demanda, elevando los tiempos de espera hasta 13 minutos.



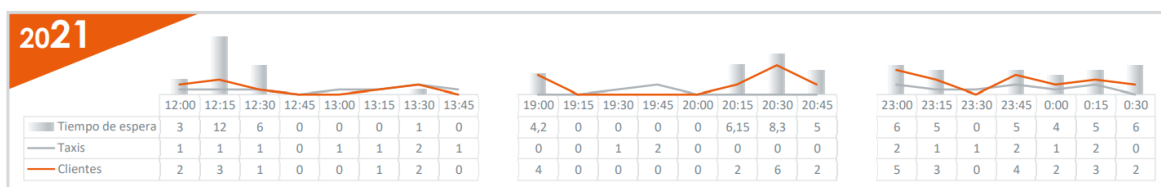
Se puede apreciar un desajuste entre la oferta y la demanda de 18:00 a 19:00, momento en el que habría que reforzar los vehículos en circulación para satisfacer la oferta.





Ocean Beach Ibiza

Se puede apreciar un incremento de la demanda de taxis a partir de las 20:00, franja en la que aumentan los tiempos de espera



3.2.5. Determinación de necesidades

Dentro del estudio realizado por el Consell Insular de Ibiza se establece un modelo del déficit de licencias. Para determinar la necesidad de incrementar el número de licencias, se estudia la relación entre el tiempo de espera y el número de personas en cola y taxis en las diferentes paradas durante los distintos tramos horarios y días analizados.

En el análisis realizado a través de una regresión no lineal, se comprueba que el tiempo de espera tiene una relación logarítmica con el déficit del número de taxis en relación al número de personas:

$$\text{Tiempo de espera} = 5.021 + 1.690 * \ln \left(\max \left(0, 1; \frac{N_{\text{personasCola}}}{N_{\text{personasGrupo}}} - N_{\text{taxis}} \right) \right)$$

Donde:

$N_{\text{personasCola}}$ es el número de personas en cola en el momento de la medición

$N_{\text{personasGrupo}}$ es el número medio de personas que comparten taxi (dividiendo el número de personas en cola entre 2,8 (tamaño medio de los grupos))

N_{taxis} es el número de taxis en la parada en el momento de la medición

Tiempo de espera es el tiempo que ha esperado la última persona de la cola

Esta relación permite establecer cuál sería el número de taxis necesario en la parada para mantener el tiempo de espera por debajo de cierto nivel establecido, simplemente despejando de la fórmula anterior:



$$N_{\text{taxis}} = N_{\text{personasCola}} / N_{\text{personasGrupo}} - \exp((\text{Tiempo de espera objetivo} - 5,021) / 1,690)$$

A partir de esta fórmula se estima en cada punto observado el número de taxis adicionales necesarios para reducir el tiempo de espera por debajo del umbral establecido.

Tomando como referencia un tiempo de espera de 5 minutos máximo, se ha obtenido:

- **Aeropuerto:** Hubieran sido necesarias 18 licencias extra para cubrir la demanda en ese día y tramo horario (martes de 12:00-13:45). Para el viernes entre las 22:00-23:45, habrían sido suficientes 17 licencias extra.
- **Bartomeu Roselló:** Hubieran sido suficientes 4 licencias extras para el jueves entre las 12:00-13:45.
- **Ocean Beach:** Hubieran sido suficientes 2 licencias extras para el martes entre las 19:00-20:45.
- **Sant Antoni:** Hubieran sido suficientes 7 licencias extras para el miércoles entre las 12:00-13:45, 18 licencias extras para el jueves entre las 22:00-23:45

A partir de estas estimaciones se ha extrapolado a otras ubicaciones no observadas en cada momento. Para ello se ha considerado el déficit medio de cada ubicación y de cada tramo horario, junto con el dato observado en cada caso.

Si el objetivo fuera un tiempo de espera máximo de 5 minutos, obtendríamos el siguiente número de licencias adicionales necesarias para cubrir la demanda en cada una de las 4 ubicaciones consideradas en los días y tramos horarios analizados.

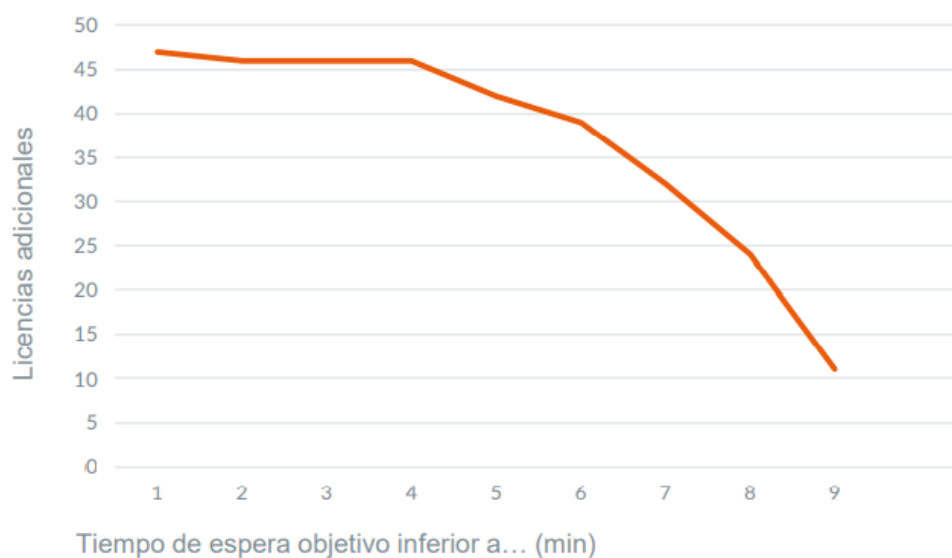
Figura 36. Déficit de licencias

UBICACIÓN	MARTES			MIÉRCOLES			JUEVES			VIERNES		
	MAÑANA	TARDE	NOCHE	MAÑANA	TARDE	NOCHE	MAÑANA	TARDE	NOCHE	MAÑANA	TARDE	NOCHE
AEROPUERTO	18	9	16	8	0	16	0	1	19	10	0	17
BARTOMEU ROSELLO	3	0	3	2	0	3	4	1	3	2	0	0
SANT ANTONI	18	9	15	7	0	15	4	1	18	10	0	14
OCEAN BEACH	2	2	2	1	0	2	0	1	2	1	0	0
TOTAL	41	20	36	18	0	36	8	4	42	23	0	31

Ubicaciones y tramos observados

Por tanto, si el objetivo fuera limitar el tiempo de espera máximo a 5 minutos, con un total de **42 licencias adicionales se cubriría la demanda en las 4 ubicaciones consideradas**, en todos los días y tramos horarios observados. Si bien estos cálculos se han realizado estableciendo un objetivo de 5 minutos de tiempo de espera máximo. Replicando los mismos cálculos para distintos objetivos obtenemos el número de licencias adicionales necesarias en cada caso:





TIEMPO DE ESPERA MÁX. OBJETIVO	LICENCIAS ADICIONALES NECESARIAS
1	47
2	46
3	46
4	46
5	42
6	39
7	32
8	24
9	11

Por tanto, queda reflejando en el estudio de usos y necesidades del servicio de taxis de Ibiza que hay un déficit en el número de licencias de cara a conseguir un servicio de calidad que cubra las necesidades de movilidad generadas en la isla en temporada estival.

3.3. Comparación de ratios de licencias

El ratio de licencias por cada 1.000 habitantes a nivel nacional se sitúa en 1,48 si bien las necesidades de cada una de las Comunidades autónomas son muy dispares y se puede observar fuertes diferencias en los ratios de unas comunidades a otras. En algunas comunidades autónomas se ha establecido un número máximo de licencias existentes en un término municipal en función de la población del mismo estableciendo diferentes ratios según el rango del número de habitantes (municipios < 50.000 hab., entre 50.000-100.000 hab., con > 100.000 hab.), siendo mayor el ratio a medida que es mayor el tamaño poblacional del mismo.

En cuanto a las licencias fijas de taxi en el municipio de Santa Eulària des Riu, el ratio de licencias por cada 1.000 habitantes es de **1,57 licencias/1.000 hab.**, siendo la media en la isla de 2,65



licencias/1.000 hab., presentando el ratio más bajo de licencias fijas por cada 1.000 habitantes de toda la isla.

Por otro lado, se ha calculado el ratio de las licencias totales (fijas y estacionales) por cada 100 plazas de alojamiento turístico disponibles, resultando que el municipio de Santa Eulària presenta un ratio de **0,56 licencias/100 plazas de alojamiento turístico**, uno de los más bajos junto con el municipio de Sant Joan e inferior al de Sant Josep, Eivissa y Sant Antoni.

Según estos datos se deberían aumentar las licencias para igualar el ratio al resto de municipios de la Isla, además según se ha puesto de manifiesto en el estudio de uso y necesidades del taxi en Ibiza, uno de los aspectos que han sido peor valorados respecto al servicio del taxi por los usuarios del servicio que se hospedan en el municipio es el tiempo de espera, obteniendo una valoración menor que en 2017. Por tanto, se pone de manifiesto que el servicio prestado no llega a cubrir de manera satisfactoria la demanda existente, resultando conveniente aumentar el número de licencias en el municipio.

3.4. Influencia del crecimiento de la población y el movimiento turístico.

De cara a poder estimar el número de licencias necesarias en el municipio es muy importante analizar tanto el crecimiento poblacional como el movimiento turístico, siendo los turistas los principales usuarios del servicio de taxi. Existen diferencias entre los patrones de movilidad según los motivos del viaje. Esto es, no se desplaza igual un residente por motivo laboral o por otro motivo recurrente que un turista que está en el municipio por motivo ocio o vacacional durante un cierto periodo de tiempo primando en estos desplazamientos la comodidad, la reducción de tiempos de espera, la cercanía al origen y destino del viaje, la seguridad percibida,

La estimación del número de licencias se ve influenciada por la situación de crisis sanitaria vivida en el país en los años 2020 y 2021, y que continúa en la actualidad generando una importante incertidumbre sobre la evolución del turismo en los próximos años. De igual manera esto también influye en la elección del modo de transporte del visitante, que busca una mayor seguridad en el transporte prefiriendo desplazarse en modos menos masificados. Esto se ve reflejado en el estudio del Consell Insular en el que se indica que en 2021 disminuyó el uso del autobús y sin embargo se aumentaron los desplazamientos en taxi (pasando la media a ser de 4 a 5).

Tras el comienzo de la pandemia en España a mediados de marzo de 2020, donde se aplicaron medidas muy estrictas de confinamiento domiciliario y cierre de negocios para contener la curva de contagios, se han vivido desde mayo sucesivos escenarios con subidas y bajadas en el nivel de casos detectados y en la gravedad de los mismos, lo que ha ido obligando a las comunidades autónomas a ir adaptando las medidas a aplicar.



Si bien se empieza a ver la luz al final del túnel con un gran porcentaje de población vacunada, de lo que suceda en próximos meses dependerá la rapidez de la recuperación, y especialmente y a nivel turístico todo lo referente a la campaña de verano, tradicional época fuerte en gran parte de España y de forma particular en Illes Balears y en la isla de Eivissa.

Las cifras del turismo en 2021 demuestran la fuerte demanda turística latente y las ganas de viajar de la población, reflejando las buenas perspectivas de recuperación del sector en el momento que se normalice la situación y se venza el temor a viajar o las restricciones a la pandemia.

Según las previsiones realizadas por Caixabank Research para la industria turística española, el sector turístico seguirá creciendo y alcanzará cifras muy positivas para el conjunto del año 2022, una vez se superen las dificultades que ha generado la irrupción de la variante ómicron. Se estima que el PIB turístico en 2022 alcance el 82% respecto de las cifras de 2019.

Por tanto, y dada la incertidumbre aún existente se establecerán dos escenarios para la estimación de las licencias estacionales:

Escenario conservador: que tiene en cuenta el efecto del COVID-19 en la evolución del turismo y se plantea la hipótesis de que en 2022 se recuperen las cifras de viajeros que se esperaban para 2020. Es decir, hay una repercusión en el turismo equivalente a un desfase de dos años.

Escenario optimista: en el que no se considera el efecto del COVID-19 y se prevé que la evolución del turismo en 2022 seguirá la tendencia establecida antes de la pandemia.

3.4.1. Estimación de las licencias estacionales

Para la estimación de estas licencias y teniendo en cuenta las estimaciones realizadas para la proyección de las cifras de turistas en temporada estival, se establecen los dos escenarios descritos anteriormente:

Escenario conservador:

Se plantea que los niveles de turismo para el 2022 serán como los que se hubieran alcanzado en 2020, es decir con un desfase de dos años respecto de la tendencial seguida hasta 2019.

Por tanto y según las estimaciones de viajeros realizadas anteriormente, en 2022 la cifra de turistas entrados en el municipio sería de 433.317, por lo que, se estima **un crecimiento del 8% respecto a 2019** en el que la cifra de turistas alcanzó los 401.369.

Escenario optimista:

No se considera el efecto del COVID-19, y se sigue la tendencia de crecimiento del turismo hasta 2022, obteniendo unas cifras de viajeros entrados estimados de 480.830, lo que supone **un crecimiento respecto de 2019 del 19,8%**.



Estimación de licencias para ambos escenarios

Se considera que el número de licencias estacionales deberá aumentar de manera paralela al crecimiento estimado de los viajeros. Se toma como referencia el número de licencias otorgables en el último Plan de actuación en materia de transporte público de viajeros en vehículo turismo para los años 2018 Y 2019, que asciende a 58 licencias estacionales.

Tabla 15. Estimación previa de licencias estacionales en los dos escenarios planteados

	Escenario conservador	Escenario optimista
Estimación crecimiento de viajeros 2022	8%	19,8%
Aumento de las licencias (respecto a las 58 licencias estacionales del Plan 2018-2019)	11	5

4. Conclusiones

El Ayuntamiento de Santa Eulària 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 Santa Eulària 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 de manifiesto un claro déficit de la actual oferta de transporte público. La estructura territorial del municipio de Santa Eulària 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 y competitivo, mientras que el servicio de taxi es una solución eficiente y ágil en la mayoría de los casos. El alto índice de motorización, con todas las externalidades que comporta para el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos, 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 plantea una alternativa como método de transporte al coche particular y que es un método práctico en la mayoría de las situaciones para resolver las necesidades de movilidad de ciudadanos y visitantes, sobre todo para la temporada estival que pese a que desde las administraciones insulares se trabaja por la desestacionalización del turismo creando incentivos para atraer visitantes fuera de temporada, es innegable a la vista de los datos demográficos y marcadores económicos, el aumento de la actividad en los meses de verano, en los que se produce un aumento poblacional es importante y las necesidades de



desplazamiento mayores y con unas características distintas a los desplazamientos en el resto del año.

Además, del análisis del estudio de usos y necesidades del servicio de taxis de Ibiza, se desprende que existen tiempos de espera elevados, siendo los aspectos peor valorados por los usuarios el tiempo de espera en la calle y el precio tanto para el municipio de Santa Eulària como para el resto de los municipios de la isla. Igualmente, en el conteo de taxis y modelo de déficit de licencias realizado en dicho estudio se pone de manifiesto el déficit de licencias de taxi que puedan brindar el servicio demandado con unas condiciones de calidad optimas.

Así pues, teniendo en cuenta el dimensionamiento de licencias visto en el apartado anterior, se puede considerar que el crecimiento de la población turística en la temporada estival es determinante para ampliar el número de licencias de taxis y que estas deberán aumentar de manera paralela al crecimiento estimado de los viajeros.

Dada la situación de incertidumbre actual existente en cuanto a la recuperación del sector turístico se han establecido dos escenarios a la hora de estimar las licencias estacionales en el municipio:

- **Escenario conservador:** Aumento de 5 licencias estacionales para compensar el aumento de población turística en el municipio respecto al 2019 que se estima se producirá durante todo el año 2022, recuperando los niveles de turismo esperados para 2020 de no haber tenido lugar la pandemia, es decir hay una repercusión en el turismo que supone un desfase de dos años.
- **Escenario optimista:** Aumento de 11 licencias estacionales para compensar el aumento de población turística que se estima se produciría en el municipio respecto al año 2019 durante todo el año 2022, considerando que no existe impacto por la pandemia y se sigue la tendencia esperada para 2022 según la evolución prepandemia.

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

Si bien existe aún mucha incertidumbre en la recuperación del sector turístico, observando las cifras alcanzadas en 2021 que demuestran la fuerte demanda turística latente y las ganas de viajar de la población, existen **buenas perspectivas de recuperación del sector turístico para el 2022** por la clara evidencia de una potente demanda latente en cuánto se relajan las restricciones a la movilidad.

Por tanto, se propone un **escenario intermedio** a los dos planteados, en cuanto al aumento de las licencias estacionales **umentando 8 licencias estacionales** respecto a las 58 licencias del anterior Plan alcanzando un total de **66 licencias estacionales**; que junto a las 63 licencias fijas existentes en el municipio hacen un total de 129 licencias de taxi.

Se propone igualmente ampliar el periodo de licencias estacionales al periodo del **1 de mayo al 31 de octubre** para responder al proceso de ampliación del período turístico fuera de los meses de verano, y antes las previsiones del comienzo de la temporada estival y apoyar de alguna



manera a las administraciones insulares en su trabajo por la desestacionalización del turismo. Si bien en el histórico de los datos de turismo se observa que las cifras alcanzadas en mayo ya son muy similares a las de los otros meses, en octubre este aumento es algo menor. Se establecerán dos turnos repartiendo el 50% de las autorizaciones estacionales en cada uno de los turnos, de tal manera que los meses de junio-septiembre estén todas las licencias activas, meses con mayor concentración de viajeros entrados en el municipio:

- 1er turno: del 1 de Mayo al 30 de Septiembre (5 meses)
- 2º turno: del 1 de Junio al 31 de Octubre (5 meses)

Si no se llegase a cubrir al menos el 70% de las licencias otorgables (46 licencias cubiertas), se establecerá un único turno para conseguir dar el servicio de calidad demandado por los usuarios durante la temporada estival.

Por otro lado, se aconseja que al menos un **10% de las licencias sean para euro-taxi**, por tanto, de las licencias estacionales 7 deberán ser de euro-taxi y las 59 restantes auto-taxi.

