

DIMENSIONAMIENTO DEL SERVICIO DE TAXI EN SANT JOSEP DE SA TALAIA 2025-2028



DIAGNOSIS Y PROPUESTAS

AYUNTAMIENTO DE SANT JOSEP DE SA TALAIA
Desarrollo, Organización y Movilidad (DOYMO)
Noviembre, 2024



Desarrollo
Organización
Movilidad

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....	3
1.1 <i>Objeto del estudio</i>	4
1.2 <i>Ámbito del estudio</i>	4
1.3 <i>Marco legal</i>	5
2. PARÁMETROS DE DISEÑO	8
2.1 <i>PIB</i>	8
2.2 <i>Renta per cápita</i>	9
2.3 <i>Población</i>	10
2.4 <i>Parque Vehicular</i>	12
2.5 <i>Movilidad</i>	14
2.5.1 <i>Reparto modal</i>	15
2.5.2 <i>Viajes origen - destino</i>	16
2.5.3 <i>Llegada a Ibiza</i>	16
2.6 <i>Evolución anual de los turistas</i>	20
2.6.1 <i>Alojamientos turísticos</i>	22
3. LICENCIAS.....	24
3.1 <i>Oferta</i>	24
3.2 <i>Paradas de Taxi</i>	25
3.3 <i>Demanda de servicios</i>	26
4. PROPUESTAS	42
4.1 <i>Escenario actual</i>	42
4.2 <i>Escenario 2025-2028</i>	42
5. CONCLUSIONES.....	42
6. PROPUESTAS ADICIONALES.....	43
7. ANEXOS	44
7.1 <i>Propuesta de establecimiento del canon de otorgamiento para nuevas licencias</i> ..	44
7.1.1 <i>Análisis de los costes de explotación y rentabilidad del servicio</i>	45
7.1.2 <i>Estimación del coste anual del servicio de una licencia temporal</i>	48
7.1.3 <i>Estimación de los ingresos anuales por tipo de licencia</i>	49

7.1.4 Propuesta de establecimiento del canon mínimo anual de otorgamiento para nuevas licencias temporales	49
7.2 <i>Situación, impacto y medidas frente la llegada de empresas de VTC</i>	50
7.2.1 Antecedentes: inicio de operaciones de VTC en Ibiza, marco legal y expectativas	50
7.2.2 Experiencias del impacto de la entrada de VTC en otros destinos	51
7.2.3 Medidas para gestionar el impacto de los VTC	51
7.3 <i>Los taxis piratas</i>	52
7.3.1 Situación actual	52
7.3.2 Impacto de los Taxis Piratas en Ibiza	53
7.3.3 Medidas para reducir la presencia de taxis piratas operando en la isla	53
7.3.4 Sant Josep de sa Talaia, un Destino Turístico Inteligente: una oportunidad para una gestión integral de la movilidad en el destino	54
7.3.5 Un Destino Turístico Inteligente	54
7.3.6 Sant Josep de sa Talaia en el contexto de la isla de Ibiza	55
7.3.7 Integración de plataformas en una gestión interoperable	55
7.3.8 Los beneficios de la gestión integral de datos en tiempo real	55
7.4 <i>Datos servicios taxis 2022, 2023 y 2024 (enero septiembre)</i>	56

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

La actividad turística en los municipios de Ibiza genera una fuerte **temporalidad** en la demanda de transporte que provoca un **desequilibrio entre la oferta de licencias de taxis y la demanda de servicios de taxi** durante la temporada alta. Este desajuste se hace particularmente evidente en municipios como **Sant Josep de sa Talaia**, que alberga puntos de interés turístico de gran afluencia, como el aeropuerto de la isla, la zona de playas y las de ocio. La **estacionalidad del turismo** en las Islas Baleares, y específicamente en Ibiza, ha llevado a la adopción de licencias temporales que intentan cubrir los picos de demanda que ocurren entre los meses de verano, que en la actualidad se han extendido de **mayo a octubre**.

En este contexto de **oferta limitada de taxis en temporada alta**, el municipio de Sant Josep de sa Talaia ha adoptado un sistema de **licencias ordinarias y temporales**. Actualmente, cuenta con **121 licencias ordinarias** (106 otorgadas, 15 pendientes de adjudicar y una pendiente de aprobación) y **150 licencias temporales** que operan del **25 de abril al 15 de octubre (2024)**. A pesar de este refuerzo temporal, la **disponibilidad de taxis sigue siendo insuficiente** para cubrir la demanda durante los meses pico (junio, julio, agosto y septiembre), lo que crea situaciones problemáticas para residentes y turistas.

En el estudio anterior (DIMENSIONAMIENTO DEL SERVICIO DE TAXI EN SANT JOSEP DE SA TALAIA 2023-2024), se propuso un sistema de correlación entre oferta y demanda basado en la variación del PIB de la isla para ajustar el número de licencias ordinarias y reducir las tensiones en la disponibilidad de taxis. Sin embargo, como ya se indicó en el estudio interior, la aplicación de dicho criterio se debe revisar periódicamente para ajustar posibles desviaciones. Cabe añadir que, en el intervalo transcurrido entre los dos estudios, ha habido cambios **en el marco normativo del transporte en las islas Baleares** y han aparecido nuevas condiciones en el funcionamiento del sector del transporte con vehículo con conductor de la isla que requieren una actualización de la propuesta.

Desde noviembre de 2023, han empezado a operar en Ibiza empresas de VTC, como Uber. Los servicios de VTC están sujetos a una regulación distinta, y el número máximo de autorizaciones está limitado por la ratio de 6,74 licencias de taxi por cada una de VTC. A fecha de hoy, el Consell Insular ha autorizado 385 VTC en la isla, un número muy aproximado de los que operan ya que la normativa vigente hasta inicios de año no permite acotar con seguridad. La **Ley 1/2024 de 16 de febrero, de millora de la regulació dels serveis de transport amb vehicles de fins a nou places a les Illes Balears**, introduce nuevas reglas para los taxis y los VTC y establece una moratoria para la emisión de nuevas autorizaciones de VTC y licencias de taxi ordinarias hasta la aprobación del reglamento de regulación pertinente.

La oferta de los VTC podría ayudar a mitigar la demanda insatisfecha, al mismo tiempo que la **competencia entre taxis y VTC** podría generar conflictos en el mercado si no se gestiona adecuadamente. El **Tribunal Constitucional** ya ha anulado la precontratación obligatoria de 30 minutos para los VTC establecida por esta ley, lo que abre la puerta a una mayor presencia de estos vehículos en el ámbito del transporte local.

Otra problemática emergente desde la crisis del COVID-19 es la **existencia de taxis ilegales** en la isla. Según estimaciones de la **Policía Local de Sant Josep de sa Talaia**, este verano se detectaron alrededor de **400 taxis ilegales** operando en el aeropuerto. El colectivo de conductores de taxis de Sant Josep estima esta cifra, en base a un recuento visual con sus números de matrículas, en más

de **1.200 vehículos sospechosos** de estar operando de manera ilegal. La oferta ilegal no solo tiene efectos dañinos para los operadores de servicios, sino también daña a la imagen turística y la seguridad viaria de la isla. Esta situación pone de manifiesto el **desajuste entre la oferta regulada de taxis y la demanda durante los meses de demanda pico**, que genera incentivos para que estos servicios no regulados se expandan.

La aplicación de la recientemente aprobada **Ley de Control de la Afluencia de Vehículos a Ibiza para la Sostenibilidad Turística** a finales de octubre de 2024, por el Parlament balear, tendrá un impacto directo en los patrones de movilidad de la isla en los años venideros. La ley prevé que el Consell d'Eivissa establezca **el número máximo de vehículos que pueden entrar en la isla durante los períodos de mayor afluencia turística**. Con el objetivo de proteger el entorno natural y reducir la saturación en la red viaria de la isla, la ley introduce medidas que regulan tanto el acceso de vehículos a zonas de alto valor natural como el estacionamiento en áreas rurales. De facto, la ley limita en gran medida el acceso de autocaravanas. La ley también prevé la aplicación de sanciones de hasta 30,000 euros para infracciones graves o reiteradas. Se contempla **un distintivo que identificará los vehículos autorizados** y exceptuados de las restricciones, mientras que el Consell insular coordinará esta iniciativa junto con los municipios para garantizar una ejecución efectiva y promover el transporte público.

Este estudio tiene como objetivo actualizar el análisis del **número óptimo de licencias** necesarias para el municipio de Sant Josep de sa Talaia, ajustando las previsiones para el cuatrienio **2025-2028**. Se tendrán en cuenta la **oferta existente** en el contexto de la aparición de **los operadores VTC**, la **demanda estacional** y la demanda cubierta de manera ilícita por **servicios ilegales** de la isla, en el contexto del nuevo marco legal de gestión de servicios y de movilidad de la isla, con el fin de proponer soluciones que mejoren la eficiencia y la sostenibilidad del servicio de taxis en el municipio para el periodo 2025-2026.

1.1 Objeto del estudio

Por encargo del **Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia**, este documento tiene como objetivo evaluar el estado actual y la evolución de la **oferta y demanda** del servicio local de taxis, con el fin de determinar los ajustes necesarios en el **número de licencias**, tanto ordinarias como temporales para el período 2025-2028. El propósito es garantizar que la capacidad de este servicio sea suficiente para atender la demanda durante los **periodos de alta intensidad turística generados en el municipio**, así como durante el resto del año. Este análisis busca optimizar la **disponibilidad del servicio** en función de la estacionalidad, tomando en cuenta el incremento del turismo, los picos de demanda y la presencia de **nuevas dinámicas en la movilidad**.

1.2 Ámbito del estudio

Con una extensión de casi **16.000 hectáreas**, el municipio de **Sant Josep de sa Talaia** es el más extenso de la isla de Ibiza. En términos demográficos, a fecha de **31 de diciembre de 2023**, contaba con un total de **29.506 habitantes** distribuidos en diversos núcleos de diferente tamaño y relevancia territorial. Esta cifra refleja un **crecimiento continuo** en los últimos años.

El núcleo principal del municipio es **Sant Josep de sa Talaia**, donde se encuentra la sede del Ayuntamiento, mientras que el **núcleo de Cala de Bou**, situado en la costa norte del municipio, destaca por ser el de mayor población.

La **importancia de la actividad turística** para el desarrollo socioeconómico y territorial de Sant Josep de sa Talaia se apoya en varias circunstancias clave:

- El **Aeropuerto de Ibiza**, situado en Sant Josep de sa Talaia, es la principal puerta de entrada de turistas a la isla (más del 80% de turistas llegan a la isla vía aérea)
- El municipio cuenta con una extensa **franja litoral de 84 kilómetros** y un elevado número de playas que actúan como importantes focos de atracción turística, ofreciendo amplias oportunidades de recreo y esparcimiento.
- **Sant Josep de sa Talaia**, junto con **Santa Eulària des Riu**, son los municipios con más **plazas de alojamiento turístico**, superando las **21.000 plazas** en cada uno, lo que representa aproximadamente el **28%** de la oferta total de la isla.
- El **ocio nocturno**, otro de los grandes atractivos turísticos de Ibiza, está fuertemente concentrado en Sant Josep. Las discotecas de mayor capacidad de aforo de la isla, especialmente situadas en la zona de **Platja d'en Bossa**, consolidan el municipio como un referente del turismo de ocio nocturno del mundo.

Este contexto sitúa a Sant Josep de Sa Talaia como un **eje clave** para la economía y el turismo de Ibiza, con una oferta variada que combina **infraestructura turística, acceso principal** a la isla, y una intensa **actividad recreativa**.

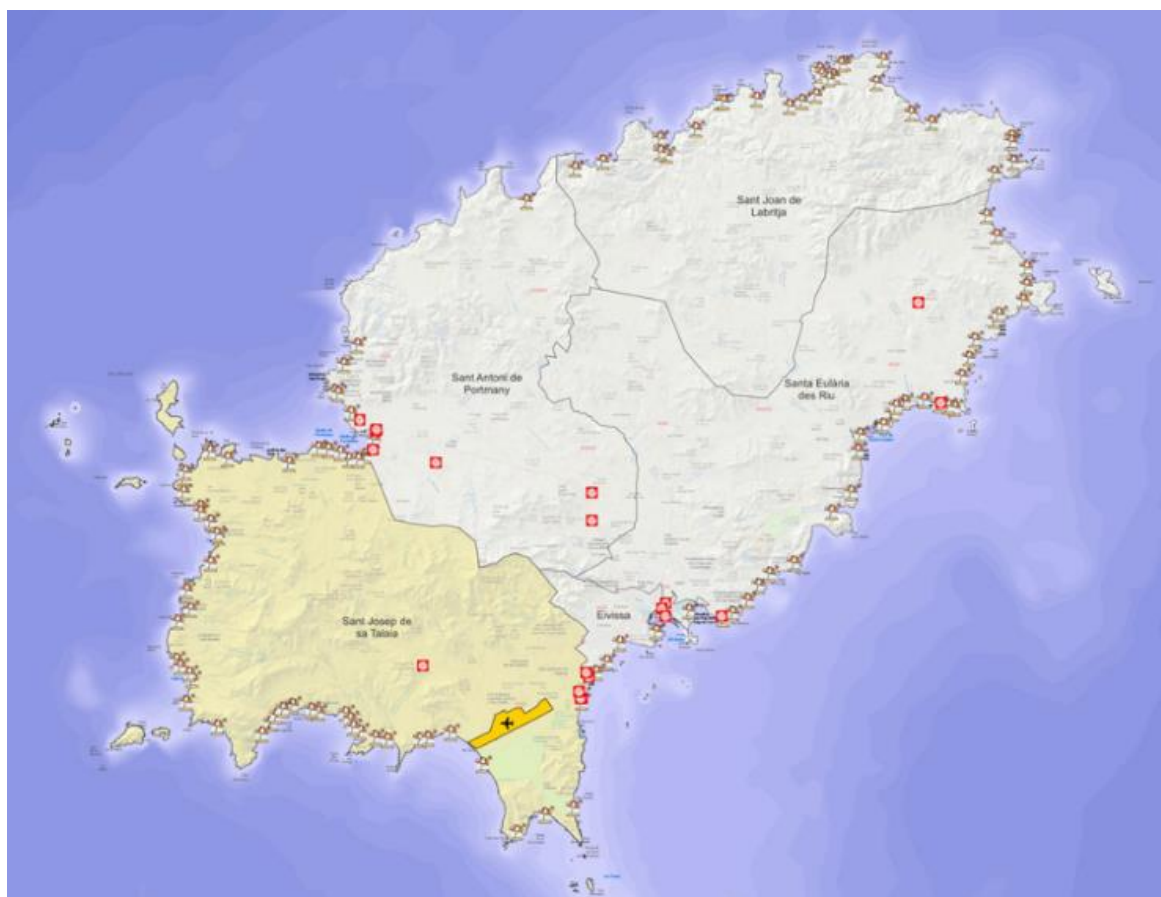


Figura 1. Mapa de situación de la Isla de Ibiza

1.3 Marco legal

Ley Orgánica 1/2007, de 28 de febrero, de reforma del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears.

Art 30.5 del Estatuto de Autonomía: por el que se otorga a la comunidad autónoma Balear competencia exclusiva en esta materia en concordancia con el artículo 148.1.5ª de la CE, por el que se establece que son competencias 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”.

Art 30.3 del Estatuto de Autonomía: recoge la competencia exclusiva para la presente comunidad autónoma a la de ordenación del territorio.

Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

En este segundo instrumento se establece que los ayuntamientos deberán proveer y asegurar la presencia de vehículos adaptados a los requerimientos funcionales de las personas con movilidad reducida, atendiendo a las condiciones básicas de acceso y no discriminación ya predefinidas en este texto legal. Asimismo, de éste se deriva el servicio preferente que este tipo de vehículos adaptados deben otorgar un servicio preferente, aunque no exclusivo, a las personas de este colectivo.

Ley 4/2014 del 28 de junio (BOIB nº88) de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares

La creación de las licencias y las autorizaciones referidas al transporte público discrecional de viajeros en turismos de carácter temporal es una competencia exclusiva del territorio insular.

Artículo 53 Establece dos tipologías de licencias, así como los procedimientos correspondientes para adjudicar dicha tipología. De esta manera se distinguen:

Carácter ordinario referido a las licencias de duración predeterminada

Carácter temporal referido a aquellas licencias con duración determinada, ésta en base a los contextos fluctuantes en términos de las necesidades potenciales de las personas usuarias.

Artículo 11 La puesta en marcha de nuevas líneas o servicios de transporte requerirá de un estudio técnico y económico justificativo que abale dicha modificación

Serán los ayuntamientos aquellas entidades competentes para conceder licencias de carácter temporal acorde a la necesidad de corregir posibles distorsiones como consecuencia de las variaciones de demanda estacional, así como evitar el intrusismo laboral del sector y la oferta de servicios no regulados o de carácter ilegal.

Artículo 48. Por el que se define que los ayuntamientos podrán también con carácter general, ejercer sus recursos administrativos en relación con el servicio de auto-taxi en cuanto al otorgamiento y la revocación de licencias entre otros aspectos vinculados al servicio y los conductores.

Decret 43/2014, de 3 d'octubre, pel qual es despleguen i concreten determinats aspectes de l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor en l'àmbit territorial de les Illes Balears

Artículo 3 Expedición de nuevas autorizaciones de VTC en el ámbito territorial de la comunidad autónoma de las Islas Baleares, los **órganos competentes** en la gestión de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) deben mantener, por islas, las siguientes proporciones en relación con el número de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo de carácter ordinario (VT) (licencias permanentes):

- **Mallorca:** 12,6 autorizaciones de VT por cada autorización de VTC.

- **Ibiza (Eivissa):** 6,74 autorizaciones de VT por cada autorización de VTC.
- **Menorca:** 17,33 autorizaciones de VT por cada autorización de VTC.

En el apartado 2 de dicho artículo, se establece que los **órganos competentes** (los *Consells Insulars*) pueden, dentro de su ámbito y con un informe justificativo previo, modificar la proporción establecida en el apartado anterior si lo consideran oportuno

Ordenanza municipal para la prestación en todo el municipio de Sant Josep de sa Talaia del servicio de transporte municipal de pasajeros en automóviles ligeros de alquiler con conductor.

BOIB número 105, de 10 de agosto de 2024

La ordenanza municipal regula los vehículos adscritos al servicio de transporte municipal de pasajeros en automóviles ligeros de alquiler con conductor y las correspondientes licencias. Asimismo, establece el régimen de tarifas y normas referente a la prestación de servicio.

Decreto 35/2019, de 10 de mayo, de aprobación del Plan Sectorial de Movilidad de las Illes Balears.

El Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears 2017-2026 vincula los instrumentos de planeamientos inferiores, los planes insulares de carreteras, los planes insulares de transporte y el planeamiento urbanístico municipal en todos aquellos aspectos en que sea predominante el interés público de carácter supramunicipal.

Este plan establece 4 objetivos finalistas y cuatro operacionales y 8 líneas estratégicas. Y atiende de manera especial la movilidad generada por el turismo en un contexto de promoción y optimización del transporte público, reducción del uso del coche, sostenibilidad ambiental y mejora de la seguridad.

Plan de Actuación en materia de transporte público de viajeros en vehículo turismo para los años 2022 y 2023 (BOIB nº25, 15 de febrero de 2022) de Sant Josep de Sa Talaia

El plan regulador tiene una vigencia de dos años consecutivos, 2022 y 2023, pudiendo prorrogarse por un año más en las mismas condiciones y su especial relevancia para la cuestión aquí presente será por el que se reconozca que durante los periodos estivales de los últimos años se ha detectado una considerable desproporción entre la oferta de los servicios y la demanda producida, donde el número de vehículos autorizados no es suficiente para hacer frente a la población acogida durante este periodo.

Dicho plan de actuación determina el número de licencias estivales en 150 y su vigencia que se limitará a los cinco meses estivales, del 15 de mayo al 15 de octubre. El plan plantea como objetivo el acto de concretar las condiciones a las cuales se circunscriben las licencias temporales de ámbito municipal, la ampliación de la temporada estival a través del consecuente aumento de las licencias temporales, y la necesaria mejora en la ordenación del sector con objeto de mitigar y eliminar la competencia desleal, el intrusismo laboral existente y la ampliación de recursos para favorecer la movilidad en el marco del transporte colectivo de viajeros

Anuncio del 15 de marzo de 2024, modificación del Plan de actuación en transporte público de viajeros en vehículo turismo para el año 2024

Ley 1/2024, de 16 de febrero, de mejora de la regulación de los servicios de transporte con vehículos de hasta nueve plazas en las Islas Baleares

Que delante la situación que ya recogía el *Decreto-ley 2/2023, de 6 de marzo, de medidas urgentes en materia del servicio público discrecional del transporte de personas viajeras y en otras materias*

vinculadas a sectores económicos, se establece la ampliación del servicio de taxi: autorizando el uso de vehículos de hasta nueve plazas (incluyendo al conductor), permite un máximo de cuatro licencias por titular y se eliminan restricciones de número de licencias o de horas de funcionamiento durante la temporada estival (de mayo a octubre), con un estudio de necesidad previo.

Se establece que la **regulación de las licencias y autorizaciones temporales y permanentes**: estarán condicionadas por la demanda, los criterios medioambientales, calidad del aire y gestión del tránsito y las licencias temporales tendrán una vigencia máxima de cuatro años. Al mismo tiempo que establece una moratoria en la emisión de nuevas licencias ordinarias de taxi y de autorizaciones de VTC hasta que se establezcan los criterios de otorgamiento que sigan a principio de 2025.

2. PARÁMETROS DE DISEÑO

2.1 PIB

Existen diversos estudios que corroboran la relación entre el **Producto Interior Bruto (PIB)** y los **patrones de movilidad**, y sugieren que el crecimiento económico y la actividad de transporte están fuertemente correlacionados. Estos estudios han mostrado que, en países de ingresos medios y altos, el aumento del PIB está vinculado con una mayor demanda de transporte, tanto de personas como de mercancías. Esto se debe a que el crecimiento económico impulsa la expansión de infraestructuras, el consumo de servicios de transporte y la urbanización.

Se estima que en las Islas Baleares el **turismo** representa un porcentaje del **45-50%** del PIB insular. Este sector es el motor económico más importante de las islas, especialmente de Ibiza y Formentera, donde el crecimiento del turismo es el que impulsa otros sectores. La tipología de turismo de Ibiza permite correlacionar el comportamiento del producto interior bruto con la demanda de movilidad en vehículo, esta correlación y la simplicidad de evaluar un indicador que recoge comportamientos multivariantes para hacer el seguimiento de los cuatro años, es el motivo principal por el que se deciden utilizar el PIB de las Islas Baleares para la evaluación de la relación entre ambos conceptos

Fecha	PIB anual	Var. PIB (%)	PIB per capita	Var. PIB per capita
2023	36.777 M€	3,70%	N/D	N/D
2022	35.465 M€	12,50%	29.603 €	16,50%
2021	30.032 M€	11,60%	25.420 €	14,50%
2020	26.198 M€	-23,10%	22.211 €	-21,60%
2019	33.935 M€	2,00%	28.325 €	1,70%
2018	32.741 M€	2,70%	27.847 €	2,70%
2017	31.387 M€	3,20%	27.105 €	3,90%
2016	29.827 M€	4,30%	26.089 €	4,30%
2015	28.271 M€	4,00%	25.024 €	4,60%
2014	26.812 M€	3,10%	23.929 €	2,50%
2013	25.968 M€	-1,30%	23.337 €	-0,80%
2012	25.977 M€	-1,40%	23.523 €	-2,40%
2011	26.398 M€	-0,10%	24.098 €	-1,20%
2010	26.535 M€	-0,20%	24.397 €	-0,70%
2009	26.478 M€	-3,90%	24.561 €	-5,80%
2008	27.575 M€	1,60%	26.077 €	1,00%

Tabla 1. Evolución del PIB per capita y PIB anual de las Islas Baleares **Fuente:** INE. Elaboración propia.

Desde los primeros años de recuperación tras la crisis económica de 2008, el **crecimiento del PIB en Baleares mostró una tendencia positiva y constante entre 2013 y 2019**. Los años previos a la crisis sanitaria de 2020 fueron especialmente productivos. Sin embargo, con la llegada de la

pandemia de COVID-19, esta dinámica ascendente se interrumpió drásticamente, registrando caídas del PIB que superaron incluso los niveles de la crisis de 2008.

El **impacto del COVID-19** en Baleares fue mayor que en otras comunidades autónomas debido a las **restricciones de movilidad**, lo que afectó profundamente al **sector turístico**, esencial para la economía insular. La recuperación comenzó en 2021, con la reactivación gradual del turismo y la flexibilización de las restricciones, permitiendo un crecimiento significativo en los siguientes años superior al del global de España y un número de visitantes sin precedentes en la isla de Ibiza.

Para el 2024, el Banco de España prevé un crecimiento económico del 2,3 % para las Islas Baleares, una cifra por encima del 1,9 % de la media española.

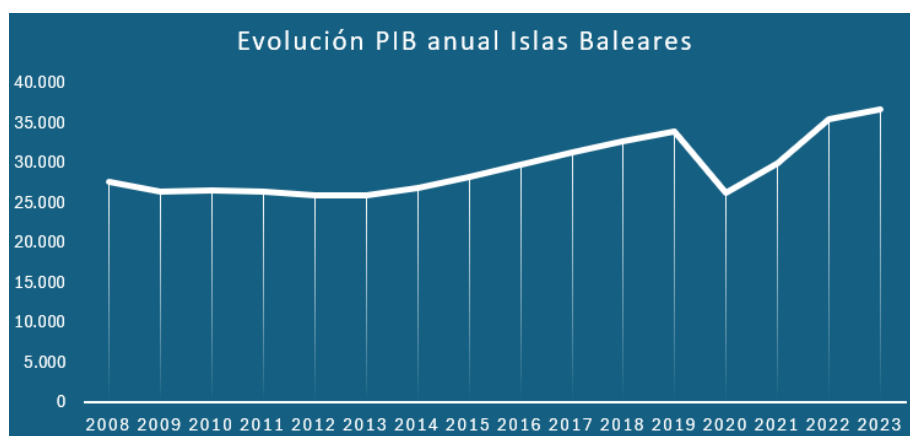


Figura 2. Evolución PIB anual Islas Baleares 2008-2023 (millones €) **Fuente:** INE

2.2 Renta per cápita

En 2022, las Islas Baleares eran la sexta comunidad autónoma con más renta per cápita de España, con 29.603€ (INE, 2022). La distribución en los municipios de Ibiza deja a Sant Josep de sa Talaia en segundo lugar, con 35.732€ (INE, 2022) y substancialmente por encima de la mediana de las islas. Aunque su distribución no es homogénea en los diferentes distritos del municipio.

Orden	Municipio	PIB Per Capita
1	Sant Joan de Labritja	36.445 €
2	Sant Josep de sa Talaia	35.732 €
3	Santa Eulària des Riu	35.346 €
4	Eivissa	34.513 €
5	Sant Antoni de Portmany	30.726 €

Tabla 2. PIB per cápita por municipio (2022) **Fuente:** INE. Elaboración propia.

El PIB per cápita de la isla refleja la concentración de la actividad turística, con un sudeste más rico que el norte y el oeste, como se refleja en la renta per cápita de la isla (2021, INE).

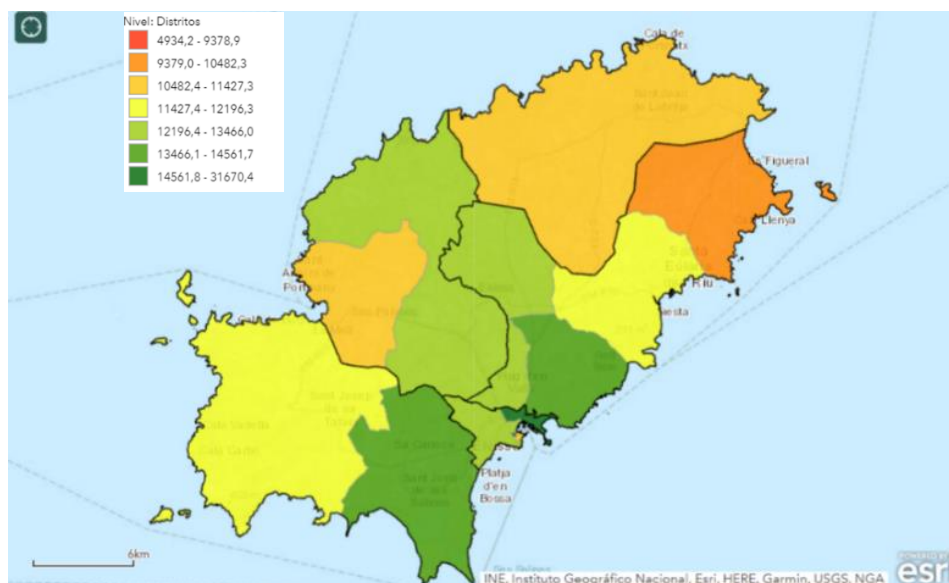


Figura 3. Distribución de la Renta per cápita en los distritos de Ibiza **Fuente:** INE

2.3 Población

En términos demográficos, a fecha de **31 de diciembre de 2023**, contaba con un total de **29.506 habitantes** distribuidos en diversos núcleos de diferente tamaño y relevancia territorial. Esta cifra refleja un **crecimiento continuo** (17% en los últimos 10 años), consolidando a Sant Josep de sa Talaia como el tercer municipio más poblado de la isla. La población de la isla de Ibiza ha crecido un 13% de 2014-2023, hecho que demuestra el atractivo y el dinamismo económico de la isla.

Municipios	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Eivissa	49.768	50.401	49.693	49.975	49.549	49.689	49.727	49.783	51.128	50.643	50.715	51.996
Sant Antoni de Portmany	22.446	23.314	23.359	23.631	24.478	25.290	25.779	26.306	27.033	27.205	27.431	28.237
Sant Josep de sa Talaia	24.691	24.498	25.362	25.674	25.849	26.133	26.496	27.413	27.732	28.299	28.813	29.506
Sant Joan de Labritja	5.506	5.677	5.668	5.872	6.070	6.139	6.200	6.397	6.576	6.635	6.703	6.838
Santa Eulària des Riu	34.946	36.464	36.189	35.812	36.119	36.605	36.457	38.015	39.358	40.038	40.548	41.228
TOTAL	137.357	140.354	140.271	140.964	142.065	143.856	144.659	147.914	151.827	152.820	154.210	157.805

Tabla 3. Evolución población de los municipios de Ibiza (2012-2023) **Fuente:** IBESTAT

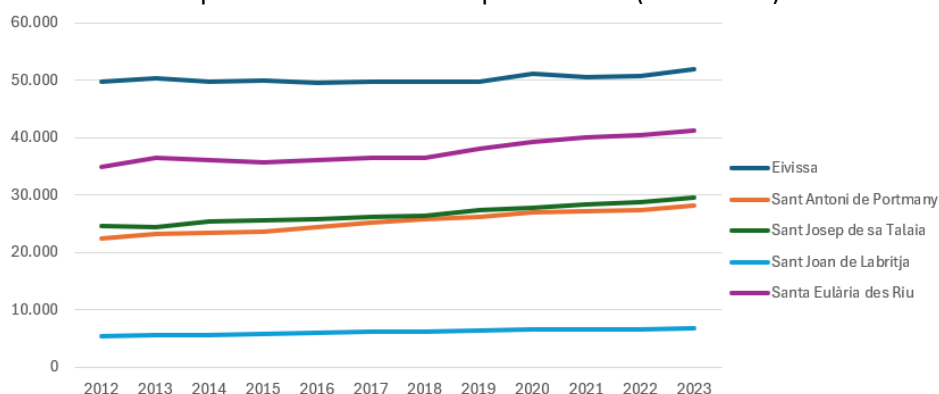


Figura 4. Evolución de la población por municipio de Ibiza (2012-2023) **Fuente:** IBESTAT

La **población residente de Sant Josep de Sa Talaia** se caracteriza por una **gran dispersión geográfica**, siendo el segundo municipio con menor densidad de población de toda la isla de Ibiza (186 habitantes/km², 2023). Este contexto, el **vehículo motorizado particular** es una necesidad

fundamental para cubrir las **demandas de movilidad** de los habitantes, especialmente en aquellas áreas y momentos en los que la red de **transporte público colectivo** no es capaz de ofrecer una solución adecuada. En este escenario, resulta crucial **reforzar el papel del taxi** dentro del reparto modal del municipio, asegurando que pueda complementar el transporte público y cubrir las necesidades de desplazamiento de la población de forma eficiente y accesible.

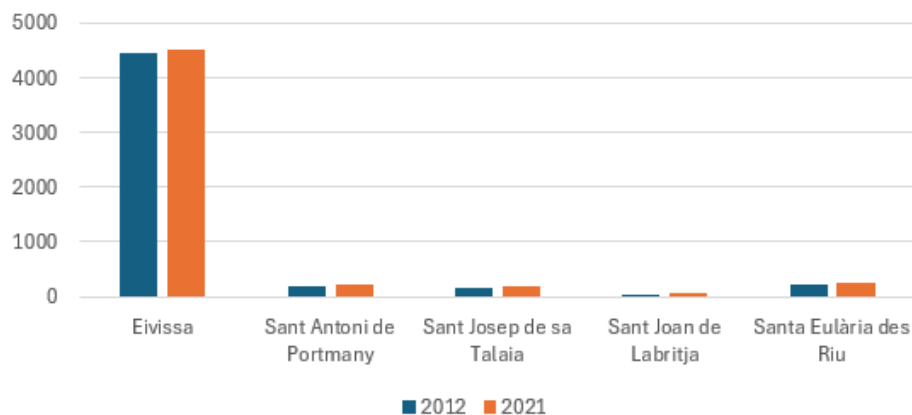


Figura 5. Densidad de población en los municipios de Ibiza **Fuente:** IBESTAT

El núcleo de Cala de Bou con 8.947 habitantes es el más poblado del municipio, seguido por Sant Jordi con 3.474 y Platja d'en Bossa con 2.652 habitantes.

Entidad, núcleo y diseminado	2021	Hombres	Mujeres	2020	2019	2018	2017
Cubells, Es	908	446	462	866	862	874	841
Cubells, Es	908	446	462	866	862	874	841
Sant Agustí des Vedrà	11.894	6.194	5.700	11.619	11.465	10.981	10.736
Cala de Bou	8.947	4.695	4.252	8.760	8.659	8.270	8.119
Cala Tarida	1.101	599	502	1.044	1.013	972	937
Sant Agustí des Vedrà	57	25	32	54	52	56	52
Diseminado	1.789	875	914	1.761	1.741	1.683	1.628
Sant Francesc de s'Estany	1.565	839	726	1.549	1.509	1.458	1.400
Sant Francesc de s'Estany	1.565	839	726	1.549	1.509	1.458	1.400
Sant Jordi de ses Salines	10.729	5.492	5.237	10.627	10.623	10.345	10.335
Carroca, Sa	2.149	1.089	1.060	2.093	2.067	2.085	2.049
Platja d'en Bossa	2.652	1.385	1.267	2.649	2.710	2.610	2.604
Sant Jordi de ses Salines	3.474	1.776	1.698	3.445	3.427	3.273	3.274
Diseminado	2.454	1.242	1.212	2.440	2.419	2.377	2.408
Sant Josep de sa Talaia	3.203	1.631	1.572	3.071	2.954	2.838	2.821
Cala Vedella	1.117	577	540	1.043	978	863	861
Sant Josep de sa Talaia	663	320	343	630	610	607	627
Diseminado	1.423	734	689	1.398	1.366	1.368	1.333
TOTAL	28.299	14.602	13.697	27.732	27.413	26.496	26.133

Tabla 4. Población por núcleos del municipio de Sant Josep de sa Talaia (2017-2021) **Fuente:** IBESTAT. Elaboración propia.

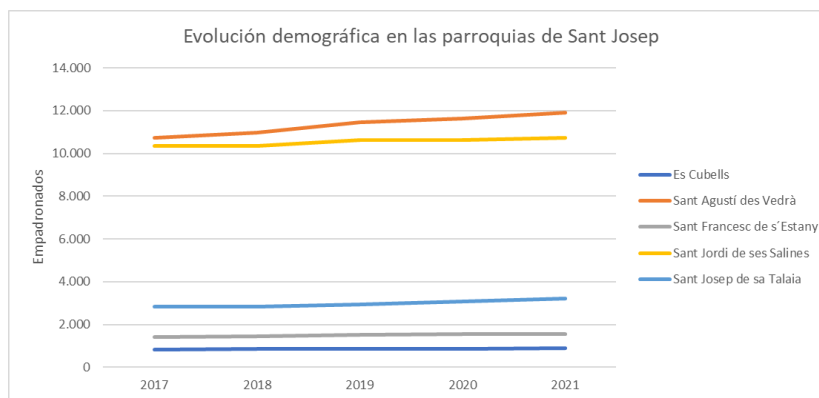


Figura 6 Población por núcleos del municipio de Sant Josep de sa Talaia (2017-2021) **Fuente:** IBESTAT. Elaboración propia.

2.4 Parque Vehicular

El parque de vehículos en la isla de Ibiza continúa creciendo, lo que pone de manifiesto la **urgente necesidad de implementar actuaciones para reducir** en el uso de vehículos en la isla. Actualmente, la gran cantidad de **vehículos de alquiler** y **taxis** genera una **congestión significativa** durante los meses de verano. En este contexto, potenciar el **transporte público** se presenta como una solución clave para mitigar este problema, ya que un mayor número de vehículos solo aumentará la congestión.

En términos absolutos, **Sant Josep de sa Talaia** es el tercer municipio de la isla con mayor número de vehículos matriculados, con un total de **31.825**. Este valor significa un 29% de crecimiento en la última década, mientras que el incremento de la isla en el mismo período ha sido de 26% (2014-2023).

En valores relativos, como el **índice de motorización** (vehículos por cada 1.000 habitantes), Sant Josep lidera entre los municipios de la isla, con **1.072 vehículos por cada 1.000 habitantes**, mientras que el promedio insular es de **1.010 vehículos**. Este índice indica que hay más de un vehículo por residente. Estos índices son muy altos en comparación con otros territorios de España, especialmente considerando la infraestructura viaria actual de la isla y que estos datos no incluyen los vehículos que llegan a Ibiza desde otras comunidades autónomas, lo que sugiere que el impacto real del tráfico motorizado es mayor.

Municipio	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Eivissa	53.561	53.206	51.600	51.285	51.368	50.512	49.236	47.697	45.877	44.158
Sant Antoni de Portmany	26.109	25.764	24.945	24.582	24.365	23.940	23.248	22.306	21.275	20.599
Sant Josep de sa Talaia	31.825	31.658	30.505	29.469	29.186	28.352	27.499	26.448	25.348	24.589
Sant Joan de Labritja	7.340	7.293	6.895	6.651	6.513	6.278	6.001	5.806	5.582	5.409
Santa Eulària des Riu	42.000	41.974	40.509	39.428	39.108	37.851	36.597	35.207	33.734	32.753
TOTAL	160.835	159.895	154.454	151.415	150.540	146.933	142.581	137.464	131.816	127.508

Tabla 5. Evolución del Parque Vehicular por municipios en Ibiza (2023-2014) **Fuente:** IBESTAT. Elaboración propia.

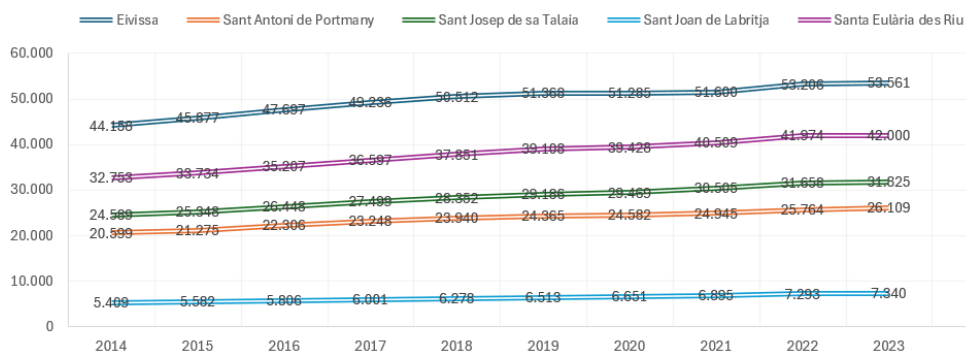


Figura 7. Evolución del Parque Vehicular por municipios en Ibiza **Fuente:** IBESTAT

Municipio	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Eivissa	1.018	1.012	981	974	976	960	936	905	872	842
Sant Antoni de Portmany	916	904	875	862	855	840	816	783	747	724
Sant Josep de sa Talaia	1.072	1.067	1.028	993	984	956	927	892	855	829
Sant Joan de Labritja	1.066	1.060	1.002	967	947	913	873	845	813	787
Santa Eulària des Riu	1.009	1.009	973	947	939	910	880	846	810	787
TOTAL	1.010	1.004	970	950	945	923	895	863	828	802

Tabla 6. Evolución del Índice de Motorización en Ibiza **Fuente:** IBESTAT. Elaboración propia.

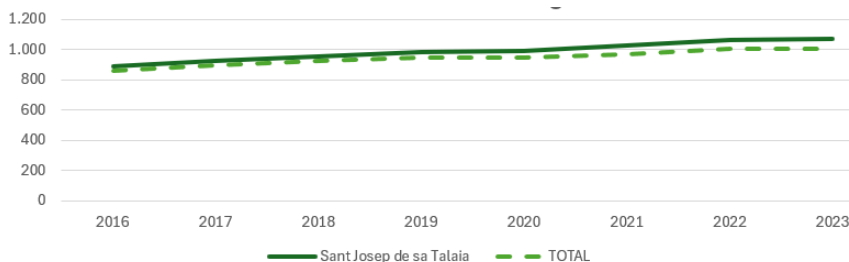


Figura 8. Evolución del Índice de Motorización Sant Josep de sa Talaia **Fuente:** IBESTAT

En 2023, hubo un crecimiento mucho más moderado en el parque vehicular de **Sant Josep de Sa Talaia**. A pesar de esto, durante la última década, el parque de vehículos en este municipio ha mantenido una media de **crecimientos superiores al 3% anual**, reflejando un aumento constante en el número de vehículos registrados en la zona, el segundo de la isla después de San Joan de Labritja que tiene aproximadamente una cuarta parte del parque vehicular de Sant Josep.

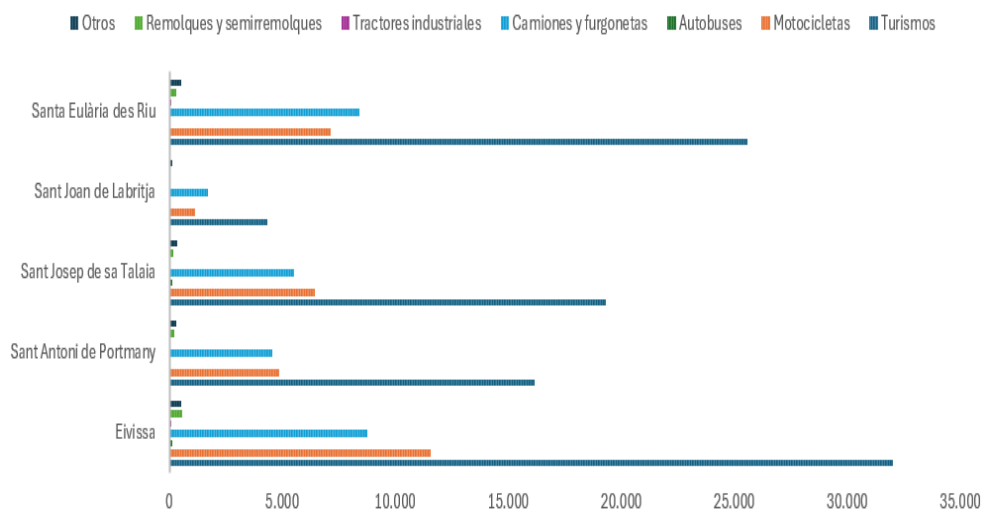


Figura 9. Parque de vehículos por tipo en los municipios de la isla de Ibiza (2023) **Fuente:** IBESTAT

Si observamos el reparto de la movilidad por modo de transporte, el número de turismos representa para Sant Josep de sa Talaia el 60,6% de la flota total, seguido de las motocicletas con el 20,1% de la flota, juntos sumaran más del 80% de la flota.

2.5 Movilidad

La isla de Ibiza tiene dos **patrones de movilidad** diferentes durante el año: el de la temporada alta y el de la temporada baja de turismo. El estudio de movilidad realizado en 2017 mostraba como había un incremento del 54% de desplazamientos durante los días laborables de la temporada alta en la isla. Mientras que los residentes incrementaban sus desplazamientos un 5%, los turistas incrementaban los desplazamientos un 246% durante este período, representando un total del 36% de los desplazamientos de la isla, con un 22% de desplazamientos de **turistas extranjeros**. Además, en este período, los sábados muestran un número similar de desplazamientos, con un porcentaje superior de los realizados por turistas (41% del total de desplazamientos de los sábados de temporada alta).

Aunque esté pendiente de análisis, la percepción es que el patrón de movilidad después de la crisis sanitaria se ha acentuado, dado el incremento de visitantes, ocupación y servicios de taxi que se ha registrado en la isla desde el 2021 que ha derivado en diversas acciones de urgencia tomadas desde la administración pública. Además, se ha observado un cambio en el perfil y comportamiento del turista. Este nuevo patrón debería ser analizado para identificar **impactos negativos potenciales** y evaluar el grado de **conflictividad** entre las necesidades de movilidad de los residentes y las de los turistas, al mismo tiempo que debería ponerse en contexto el concepto no sólo de atención a la demanda generada en temporada alta, si no a la sostenibilidad del modelo de movilidad en todos los ámbitos.

Período	Días semana	Lugar residencia	Núm. Viajes	%
TEMPORADA ALTA	Días laborables	Residente	361.715	63%
		Turista extranjero	127.173	22%
		Turista nacional	81.066	14%
		TOTAL	569.954	100%
	Sábados	Residente	327.544	59%
		Turista extranjero	140.661	25%
		Turista nacional	90.881	16%
		TOTAL	559.086	100%
TEMPORADA BAJA	Días laborables	Residente	343.339	93%
		Turista extranjero	3.315	1%
		Turista nacional	23.712	6%
		TOTAL	370.366	100%

Tabla 7. Viajes totales según población y período del año (2017) **Fuente:** Estudio Kineo. Elaboración propia.

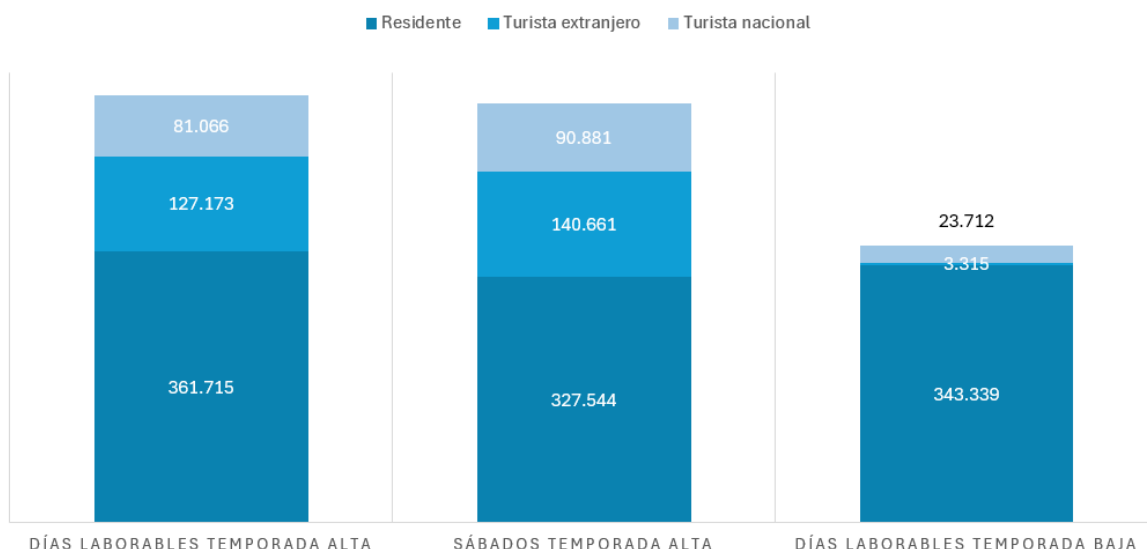


Figura 10. Viajes totales según población y periodo (2017) **Fuente:** Estudio Kíneo

Los turistas suponían en verano de 2017 casi un 40% de los viajes efectuados durante la temporada alta en la isla ibicenca, aproximadamente 207.000 de los 560.000 desplazamientos realizados en la isla.

2.5.1 Reparto modal

En el contexto autonómico, Ibiza¹ es la isla de mayor tamaño con menor oferta de servicios de autobús, suponiendo alrededor del 25%, frente al 33% y 34% de las islas de Menorca y Mallorca respectivamente. Desde hace años se ha incrementado de manera considerable el **uso del vehículo privado**, lo que ha provocado importantes **situaciones de saturación**, especialmente durante los meses de verano.

El desarrollo urbanístico disperso que se ha llevado a cabo en este territorio en los últimos años es la principal causa de este aumento en el uso del coche. Por ello, los viajeros turistas se inclinan por el coche privado de manera predominante sobre el resto de las islas, un 21% frente al 3 o 2% en las islas anteriormente mencionadas.

Isla	Transporte público (autobús)	Coche privado	coche alquiler	No motorizado
Mallorca	33,00%	3,00%	25,00%	39,00%
Menorca	34,00%	2,00%	62,00%	2,00%
Eivissa	25,00%	21,00%	49,00%	4,00%
Formentera	4,00%	13,00%	81,00%	2,00%

Tabla 8. Reparto modal desplazamientos efectuados por turistas **Fuente:** Diagnósis PMDS 2017

Las zonas de Ibiza con más cuota modal de autobús son Sant Antoni con 8,8%, Zona Platja d'en Bossa/Sant Jordi/Aeropuerto, 7.8% y Zona Santa Eulària des Riu, 5,6%.

¹ El Pla Director Sectorial de les Illes Balears 2017-2026 establece como primar línea estratégica de 8 el incremento y mejora de la oferta de transporte público interurbano y metropolitano para la comunidad autónoma, fijando un objetivo del 75% de incremento de la oferta del autobús interurbano para la isla de Ibiza.

2.5.2 Viajes origen - destino

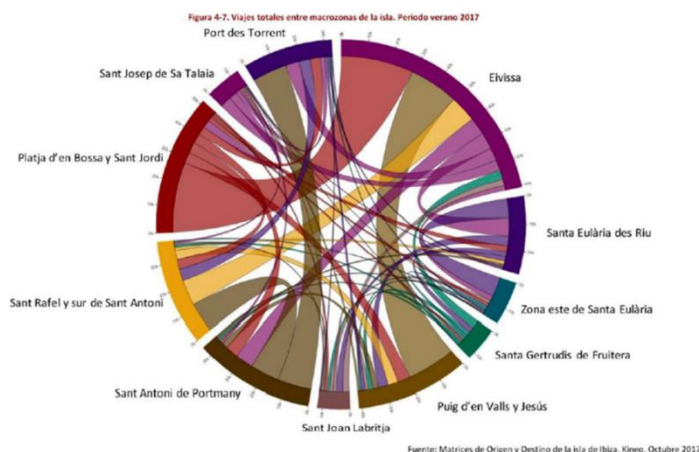


Figura 11. Relación de viajes entre las macrozonas de Ibiza en el verano de 2017. **Fuente:** Estudio Kineo

Las conexiones entre el Aeropuerto de Ibiza, así como, con San Antoni de Portmany se deducen como las de mayor frecuencia a través de la representación gráfica superior. De otro lado, y probablemente debido a la relativa proximidad de la oferta turística más asociada al turismo de sol y playa se interpreta que las relaciones en el núcleo de Ibiza y la Platja d'en Bossa junto con Sant Jordi justifican los flujos origen-destino más importantes.

2.5.3 Llegada a Ibiza

Al tratarse de un territorio insular, la vía aérea se convierte en la modalidad de llegadas y salidas más habitual. Situado en Sant Josep de sa Talaia y a 7,5 km de la capital, el **Aeropuerto de Ibiza** está muy bien conectado con los núcleos turísticos más importantes y representa la principal arteria de comunicación de la isla. Las instalaciones aeroportuarias dan servicio a Ibiza y Formentera, y son utilizadas por más del **80% de las personas** que entran o salen de estas islas. **El número de pasajeros ha incrementado un 97% en los últimos 15 años**, recuperando y superando el descenso de la crisis del COVID-19. Las cifras actuales son de récord. Los 8.931.574 viajeros registrados en 2023 lo convirtieron en el 9º aeropuerto del España en volumen de pasajeros del año. En este volumen se incluyen los que están los residentes y familiares, los interinsulares y los pasajeros de viaje por negocios. En agosto de 2024, 1.460.963 pasajeros pasaron por el aeropuerto, el mayor número de la historia en cualquier mes, con una media de 409 vuelos diarios.

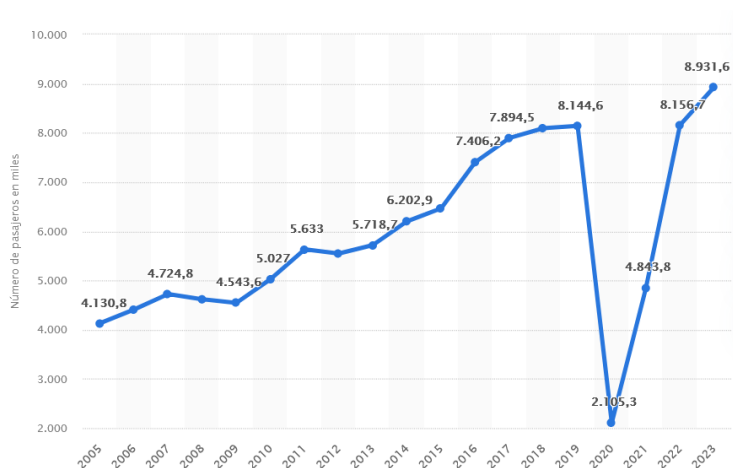


Figura 12. Evolución número pasajeros Aeropuerto de Ibiza (en miles) **Fuente:** AENA

El número de llegadas de pasajeros al aeropuerto de Ibiza en 2023 fue de 4.464.295, siendo un **42% de origen español y el 58% extranjeros**.

Origen	2018	2019	2020	2021	2022	2023
España	1.631.353	1.656.488	738.743	1.199.297	1.706.507	1.886.138
EEE + Suiza	2.396.583	2.396.978	318.412	1.226.340	2.366.211	2.575.499
Otros	8.067	8.651	775	832	1.433	2.658
TOTAL	4.036.003	4.062.117	1.057.930	2.426.469	4.074.151	4.464.295

Tabla 9. Llegadas de pasajeros Aeropuerto de Ibiza por origen **Fuente:** AENA, Anuario de Turismo. Elaboración propia.

El Aeropuerto de Ibiza se caracteriza por la estacionalidad de su demanda y por su carácter eminentemente turístico. También tiene un tráfico nacional muy importante con Barcelona, Madrid y Palma de Mallorca, los tres destinos del aeropuerto con más pasajeros anuales. Su uso turístico se acentúa con las políticas de *low cost* de las aerolíneas que ofrecen sus servicios en las Islas Baleares, lo que ha tenido un impacto directo sobre la llegada de turistas no nacionales, llegando a configurarse como el segundo destino más importante de turistas internacionales por detrás de Cataluña (Télez Ramírez, 2017:85), en lo que refiere a los servicios de pasajeros aéreos *low cost*.

Mes	Pasajeros aeropuerto TOTAL	Llegadas aéreas EIVISSA	Incremento pasajeros Vs mes año anterior	% pasajeros sobre el año
Enero	199.402	100.118	38,3%	2,2%
Febrero	193.799	97.366	15,5%	2,2%
Marzo	284.996	153.715	21,4%	3,2%
Abril	665.505	354.125	23,9%	7,5%
Mayo	971.129	799.401	13,4%	10,9%
Junio	1.196.904	611.450	3,8%	13,4%
Julio	1.435.343	728.560	6,8%	16,1%
Agosto	1.435.874	706.676	5,5%	16,1%
Septiembre	1.221.639	598.660	7,5%	13,7%
Octubre	853.744	388.881	-0,2%	9,6%
Noviembre	237.882	108.982	2,0%	2,7%
Diciembre	235.357	116.361	-0,2%	2,6%
TOTAL	8.931.574	4.764.295	9,50%	100,00%

Tabla 10. Llegadas y pasajeros vía aérea en Ibiza (2023) **Fuente:** AENA, Anuario de Turismo Gobierno Balear. Elaboración propia.

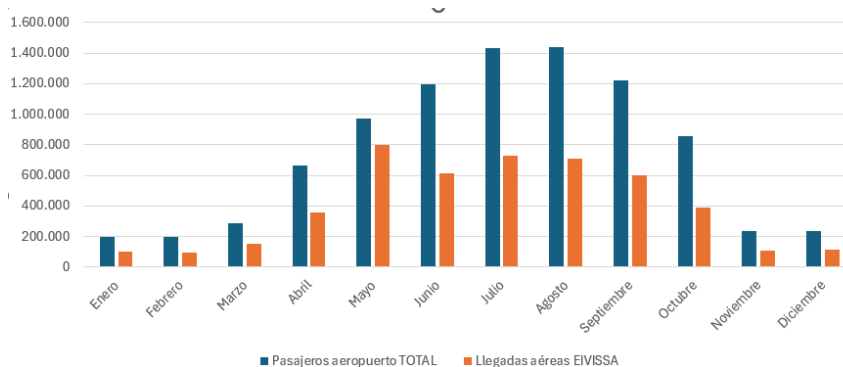


Figura 13. Llegadas y pasajeros vía aérea en Ibiza (2023) **Fuente:** AENA, Anuario Turismo Gobierno Balear. Elaboración propia.

El periodo donde se producen el mayor número de llegadas a través del aeropuerto concurre entre los meses de mayo y octubre, que representa el 80% del flujo de pasajeros de los últimos 12 meses.

Mes	Pasajeros	Incremento pasajeros Vs mes año anterior	% sobre el año
Octubre 2023	853.744	10,3%	9,4%
Noviembre 2023	237.882	5,7%	2,6%
Diciembre 2023	235.357	5,6%	2,6%
Enero 2024	204.092	2,4%	2,3%
Febrero 2024	213.602	10,2%	2,4%
Marzo 2024	290.122	1,8%	3,2%
Abril 2024	638.780	-4,0%	7,1%
Mayo 2024	1.030.938	6,2%	11,4%
Junio 2024	1.233.976	3,1%	13,6%
Julio 2024	1.433.043	-0,2%	15,8%
Agosto 2024	1.464.683	2,0%	16,2%
Septiembre 2024	1.219.754	-0,2%	13,5%

Tabla 11. Número pasajeros mensuales Aeropuerto de Ibiza (últimos 12 meses) **Fuente:** AENA. Elaboración propia.



Figura 14. Número pasajeros mensual Aeropuerto de Ibiza (2023, 2024) **Fuente:** AENA. Elaboración propia.

El **crecimiento medio de viajeros** por el Aeropuerto de Ibiza durante el período 2009-2023 ha sido el **6% anual**.

Mes	Interislas	Nacional	Internacional	TOTAL	% internacional
Enero	17.858	75.279	6.981	100.118	7,0%
Febrero	19.244	68.948	9.174	97.366	9,4%
Marzo	23.299	101.505	28.911	153.715	18,8%
Abril	24.433	130.217	199.475	354.125	56,3%
Mayo	27.409	141.843	330.149	499.401	66,1%
Junio	27.754	185.821	397.875	611.450	65,1%
Julio	26.965	221.921	479.674	728.560	65,8%
Agosto	25.488	221.696	459.492	706.676	65,0%
Septiembre	27.543	170.557	400.560	598.660	66,9%
Octubre	25.309	120.483	243.089	388.881	62,5%
Noviembre	21.478	77.373	10.131	108.982	9,3%
Diciembre	19.227	84.488	12.646	116.361	10,9%
TOTAL	286.007	1.600.131	2.578.157	4.464.295	58%

Tabla 12. Pasajeros vía aérea en Ibiza por origen de vuelo mensual (2023) **Fuente:** AENA, Anuario de Turismo Gobierno Balear. Elaboración propia.

Mes	Variación interanual por mes y procedencia 2022 Vs 2023			
	Interislas	Nacional	Internacional	TOTAL
Enero	41,3%	39,6%	41%	39%
Febrero	16,2%	14,2%	16%	17%
Marzo	16,2%	19,7%	16%	24%
Abril	8,3%	17,2%	8%	22%
Mayo	0,9%	11,5%	1%	12%
Junio	-0,8%	8,7%	-1%	4%
Julio	-1,9%	8,6%	-2%	6%
Agosto	-2,9%	9,9%	-3%	6%
Septiembre	0,8%	9,6%	1%	8%
Octubre	7,0%	9,7%	7%	11%
Noviembre	2,2%	4,2%	2%	4%
Diciembre	5,1%	4,0%	5%	6%
TOTAL	5,5%	11,5%	8,9%	9,6%

Tabla 13. Variación pasajeros vía aérea en Ibiza por origen de vuelo mensual (2022 Vs 2023) **Fuente:** AENA, Anuario de Turismo Gobierno Balear. Elaboración propia.

Aunque los **puertos comerciales** de la isla no se encuentren en el municipio de Sant Josep de sa Talaia, la importancia creciente de la presencia de **cruceros en tránsito en el Puerto de Eivissa** tiene una afectación directa en la demanda de movilidad de la isla, especialmente en el uso del taxi. El 2023 llegaron 188 cruceros al Puerto de Eivissa, 186 de ellos entre mayo y octubre, que significó un incremento de 34% respecto al año anterior y un récord absoluto. Si consideramos una mediana de 2.927 cruceristas que hacen el desembarque masivo al puerto. Si aplicamos el porcentaje de cruceristas que utilizarán taxi para su movilidad en su visita a la isla (datos del Puerto de Barcelona) y estimamos un uso de tres pasajeros por taxi, se puede generar una demanda puntual de 292 de taxis a su llegada.

Puerto	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Eivissa	333.137	274.552	396.387	41.506	296.502	550.278
Base	1.431	1.862	1.152	108	1.136	1.289
Tránsito	331.706	272.690	395.235	41.398	295.366	548.989
TOTAL	333.137	274.552	396.387	41.506	296.502	550.278

Tabla 14. Llegada de cruceristas de base y en tránsito en el Puerto de Eivissa² **Fuente:** Gobierno Illes Balears, Anuario Turismo 2023. Elaboración propia.

Por último, los datos de llegadas de pasajeros en líneas marítimas regulares a la isla por el Puerto de Eivissa también muestran cifras crecientes con máximos históricos, aunque mayoritariamente llegan con vehículo propio, esta llegada de vehículos incrementa la presión en el tránsito de la red viaria de la isla. Con un 6% de incremento en 2023, con la llegada de 1,6M de pasajeros. El 75% de los pasajeros que llegan a la isla por esta vía, lo hacen entre los meses de mayo y octubre.

Puerto	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Eivissa	1.334.520	1.447.876	768.212	1.165.289	1.516.207	1.614.708
TOTAL	1.334.520	1.447.876	768.212	1.165.289	1.516.207	1.614.708

Tabla 15. Llegada de pasajeros de línea marítima en el Puerto de Eivissa³ **Fuente:** Gobierno Illes Balears, Anuario Turismo 2023. Elaboración propia.

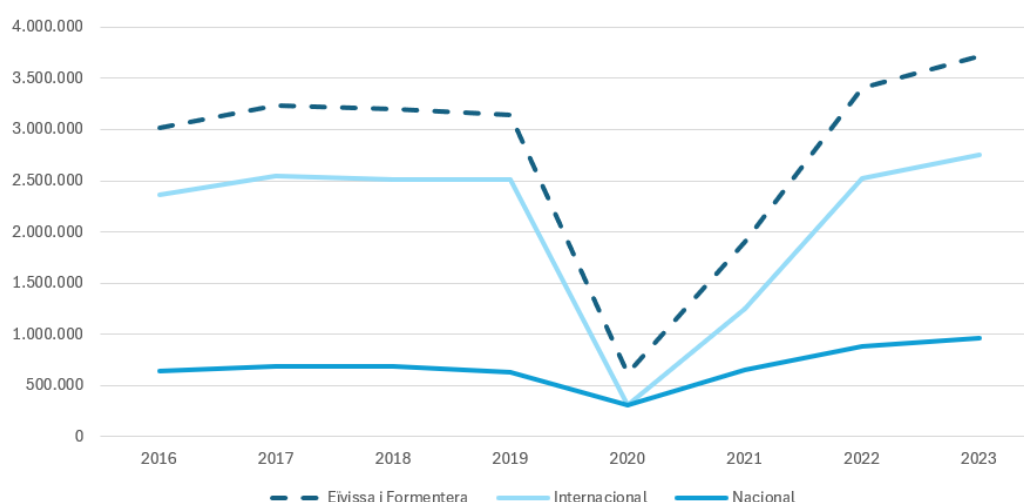
2.6 Evolución anual de los turistas

Ibiza es un destino turístico maduro con más de 100 años de historia. La economía de la isla tiene una fuerte dependencia de los turistas que se ha incrementado con los años por el abandono de actividades tradicionales y, consecuentemente, la evolución del PIB como indicador de la riqueza muestra una fuerte correlación con la evolución del sector turístico.

Con una población de 157.805 habitantes (INE, 2023), el año 2023 los turistas de Ibiza y Formentera superaron los 3,7M€ de personas, un récord absoluto que muestra una recuperación total del descenso producido con la crisis de la COVID-19 del 2020 y lo supera.

Origen	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Eivissa i Formentera	3.011.648	3.239.701	3.200.445	3.140.225	616.765	1.898.016	3.407.290	3.717.623
Internacional	2.365.708	2.551.379	2.516.662	2.506.185	304.858	1.249.488	2.526.820	2.751.336
Nacional	645.940	688.322	683.783	634.040	311.907	648.528	880.470	966.287
TOTAL	3.011.648	3.239.701	3.200.445	3.140.225	616.765	1.898.016	3.407.290	3.717.623

Tabla 16. Llegada de turistas por origen y año Ibiza y Formentera **Fuente:** Gobierno Illes Balears, Anuario Turismo. Elaboración propia.



² No se han considerado los cruceristas que llegaron al puerto de Sant Antoni de Portmany en 2017 y 2018

³ No se han considerado los cruceristas que llegaron al puerto de Sant Antoni de Portmany en 2017 y 2018

Figura 15. Llegada de turistas por origen y año Ibiza y Formentera **Fuente:** Gobierno Illes Balears, Anuario Turismo. Elaboración propia.

Ibiza muestra una fuerte dependencia del turismo extranjero, que representa una mediana de 74% del turismo total que llega a las Islas Pitiusas. Dependencia que se mostró claramente con el descenso del turismo en el global de 2020, con la crisis sanitaria. El turista del Reino Unido es el más importante de las islas, y representó el 32% del total de turistas extranjeros de las islas Pitiusas en 2023, con los turistas del Benelux con un alejado 15% y un 18% del resto de orígenes internacionales no europeos.

Origen	Turistas	%	Variación 2023 Vs 2022
Alemania	311.313	11%	-2,7%
Reino Unido	889.983	32%	8,2%
Benelux	412.016	15%	6,3%
Francia	201.486	7%	-0,8%
Italia	409.977	15%	7,6%
Países nórdicos	21.143	1%	60,1%
Otros internacionales	505.418	18%	26,4%
TOTAL EXTRANJERO	2.751.336	100%	8,9%
Nacional	966.287	100%	9,8%
TOTAL NACIONAL	966.287	100%	9,8%

Tabla 17. Llegada de turistas por origen 2023, Ibiza y Formentera **Fuente:** Gobierno Illes Balears, Anuario Turismo. Elaboración propia.

En 2023, el 92,3% de turistas a las Islas Pitiusas tenía como motivación el ocio y el 7,7% fue por negocios. **El 78,7% de los turistas llegaron a la isla sin paquete turístico contratado, hecho que incrementa la necesidad de organizarse la movilidad.** El colectivo de turistas inicialmente correspondientes a grupos de edad avanzada y con ingresos elevados que buscan una segunda residencia donde hospedarse durante el verano están siendo complementados en la actualidad por un turista joven cuyas aspiraciones durante su estancia vacacional es la diversión ofrecida por establecimientos de ocio nocturno.

Este segundo grupo de turistas es aquel que busca una oferta turística mucho más centralizada en los núcleos urbanos, donde las necesidades de movilidad se restringen estrictamente al lugar de hospedaje y al establecimiento nocturno. Un tercer perfil de turista en la isla tiene que ver con aquel referido al familiar, el cual según Téllez (2017) afronta un momento donde su presencia es cada vez más residual.

El gasto total por turismo en las islas de Ibiza y Formentera fue de 4.272,8M€ en 2023, representando el 21,4% del gasto de los turistas en las Islas Baleares y un gasto medio de 173,5 € al día.

Gasto turismo	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gasto total (M€)	3.102,4	3.082,0	3.110,3	506,8	1.815,5	3.508,4	4.272,8
Gasto diario/turista	156,8	160,3	163,5	128,4	145,5	173,3	193,5
Variació año anterior (gasto total)	17%	-1%	1%	-84%	258%	93%	22%
Variación año anterior (gasto diario)	8%	2%	2%	-21%	13%	19%	12%

Tabla 18. Gasto turismo total y diario por turista Ibiza y Formentera **Fuente:** Gobierno Illes Balears, Anuario Turismo. Elaboración propia.

Es relevante ver el incremento del gasto diario por turista que ha incrementado por sobre los dos dígitos desde el 2021, que podría indicar un cambio en el perfil de turista y una subida de los precios de la isla.

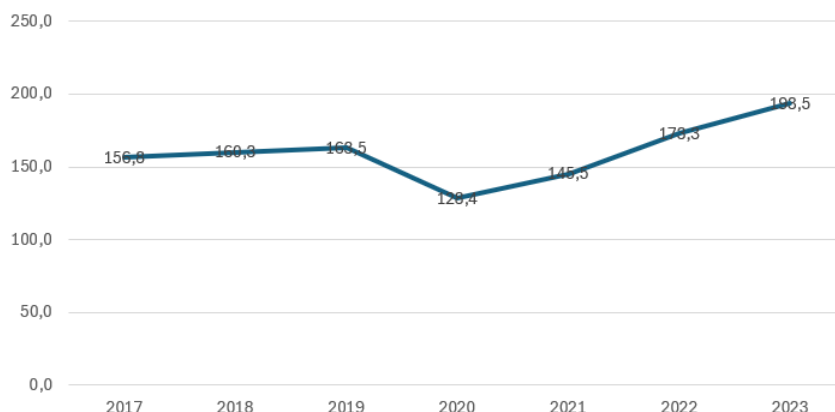


Figura 16. Gasto diario por turista Ibiza y Formentera **Fuente:** Gobierno Illes Balears, Anuario Turismo. Elaboración propia.

Visto el comportamiento del turismo en Ibiza, se observa que efectivamente **se mantiene la correlación entre el número de pasajeros del aeropuerto de Ibiza, íntimamente relacionado con el sector del turismo, con la evolución del PIB de las Islas Baleares**, por lo que se establece esta medida del desempeño de la economía de las islas como una referencia válida y objetiva que no solo recoge el número de turistas (valor cuantitativo), si no que recoge los cambios en sus pautas de comportamiento en la isla (tipo de alojamiento, patrones de movilidad, dietas, etc. como una valoración cualitativa) y la movilidad generada por otros motivos como los viajes de negocios.

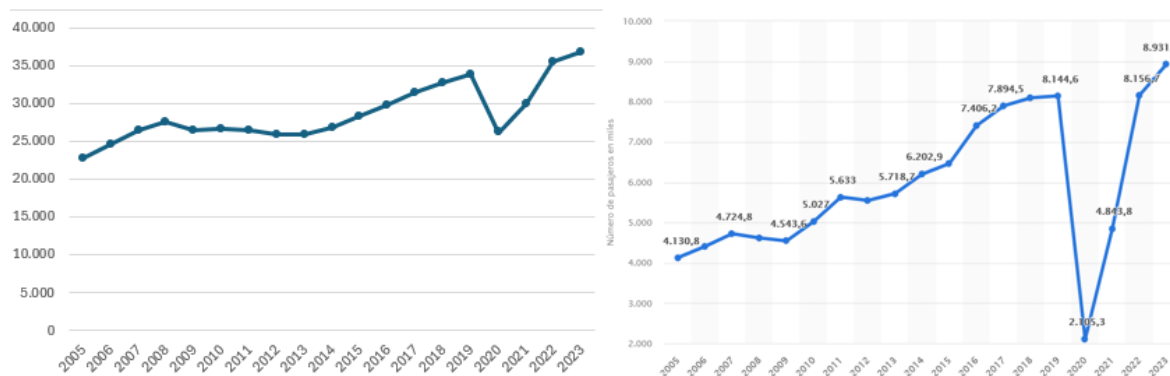


Figura 17. PIB Islas Baleares (M€) y Pasajeros (miles) Aeropuerto de Ibiza, período 2005-2023

2.6.1 Alojamientos turísticos

Con una población de 157.805 habitantes (INE, 2023), **la isla de Ibiza tiene más de 85.000 plazas hoteleras distribuidas en los casi 550 establecimientos** (IBESTAT, 2022). La disponibilidad de estas plazas no es homogénea en todo el año, como corresponde al comportamiento estacional del turismo, y **se concentra entre el mayo y octubre** (con un máximo del 97% disponible en junio, 2023); la mayoría de los establecimientos de alojamiento de la isla cierra entre noviembre y abril. **El grado de ocupación de camas ofrecidas en la isla fue del 77% de mediana en 2023**, con una ocupación máxima del 89,1% en el mes de agosto y sin bajar del 65% en toda la temporada alta, cifras bastante regulares en los últimos años (a excepción del 2020).

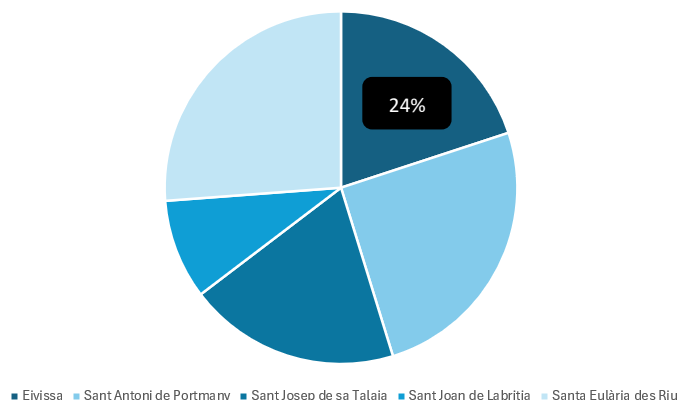


Figura 18. Plazas hoteleras por municipio de Ibiza (2022) **Fuente:** IBESTAT. Elaboración propia.

Municipio	Establecimientos	Número de plazas	%
Eivissa	109	21.485	25,1%
Sant Antoni de Portmany	138	15.979	18,7%
Sant Josep de sa Talaia	106	21.134	24,7%
Sant Joan de Labritja	50	5.588	6,5%
Santa Eulària des Riu	143	21.485	25,1%
TOTAL	546	85.671	100,0%

Tabla 19. Plazas hoteleras y establecimientos por municipio de Ibiza (2022) **Fuente:** IBESTAT. Elaboración propia.

La diversidad de alojamientos ha ido incrementando en los últimos años, propio de un destino turístico maduro y dinámico. Un ejemplo de esta transición es la creciente participación de la oferta rural y de alojamientos de reducido tamaño que buscan ofrecer actividades vinculadas con el agroturismo y el disfrute de los espacios naturales de gran relevancia que ofrece en este caso el extremo sur de Ibiza.

En la actualidad el número de plazas en el municipio de Sant Josep de sa Talaia sigue creciente cada año, y tiene unas 21.611 plazas de media para el periodo comprendido en estos últimos cinco años. En el año 2022, Sant Josep albergaba el 24,7% de las plazas turísticas de toda la isla, una de cada plaza de la isla, distribuidas en 106 establecimientos.

Período	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
(AG) AGROTURISMO	32	32	32	32	8	8	8	8
(AP) APARTAMENTOS TURÍSTICOS	5.519	5.528	6.240	6.218	6.125	6.365	6.272	6.150
(CH) CASA DE HUÉSPEDES	12	12	12	12	12	12	12	12
(CT) CAMPING TURÍSTICO	400	400	400	400	400	400	400	400
(H) HOTEL	11.927	11.255	10.397	11.175	11.888	11.045	11.108	10.823
(HA) HOTEL APARTAMENTO	3.423	3.738	3.127	3.119	3.119	3.113	3.113	3.113
(HRE) HOTEL RESIDENCIA	446	446	446	446	399	399	399	399
(HS) HOSTAL	60	60	60	60	60	60	60	60
(HO) HOSPEDERÍA	0	0	0	0	0	0	0	0
(HR) HOTEL RURAL	0	0	0	0	0	0	0	0
(HSR) HOSTAL RESIDENCIA	13	13	13	13	13	13	13	13
(RA) RESIDENCIA APARTAMENTO	104	48	104	104	152	156	156	156
TOTAL	21.936	21.532	20.831	21.579	22.176	21.571	21.541	21.134

Tabla 20. Tipo de alojamientos turísticos para el período 2015-2023 en Sant Josep **Fuente:** IBESTAT. Elaboración propia.

Sant Josep de sa Talaia es el municipio que tiene el mayor número de plazas de hotel en relación con sus habitantes, aproximadamente el 72%, por lo que casi existe una plaza de hotel por habitante del municipio. Sant Joan de Labritja muestra un porcentaje superior debido a tener una población mucho menor.

Municipio	% plazas hotel Vs habitantes
Eivissa	41%
Sant Antoni de Portmany	57%
Sant Josep de sa Talaia	72%
Sant Joan de Labritja	82%
Santa Eulària des Riu	52%
TOTAL	54%

Tabla 21. Porcentaje de plazas de hotel frente a habitantes municipios de Ibiza **Fuente:** IBESTAT. Elaboración propia.

3. LICENCIAS

3.1 Oferta

Como ya hemos mencionado anteriormente, el emplazamiento del Aeropuerto de Ibiza en el municipio de Sant Josep de sa Talaia, la vía principal de acceso a la isla, y la concentración y dispersión de las actividades turísticas en el municipio, generan una alta demanda de movilidad con servicios de taxi en el término municipal. Por este motivo, Sant Josep de sa Talaia tiene en la actualidad el mayor número de licencias ordinarias relativas, y es el segundo municipio en número de licencias ordinarias absolutas, con casi la mitad de población que Eivissa.

El número global de licencias de taxis no para de subir desde hace años en Ibiza, con un incremento del 24% de las ordinarias y un 27%, temporales, desde 2017. Desde el último estudio, ha habido **un incremento del 17% de licencias ordinarias otorgadas y un incremento del 7% de licencias temporales de toda la isla**, un incremento que muestra la necesidad de ajustar la oferta con la demanda, no solo en la temporada alta, si no a lo largo del año de la isla, ya sea para los residentes como para los visitantes.

Año	Licencias ordinarias	Licencias temporales
2022	17%	7%
2017	27%	29%

Tabla 22. Variación de las licencias de taxis en la isla de Ibiza hasta la actualidad **Fuente:** elaboración propia

Cuando consolide las 121 licencias ordinarias otorgadas, Sant Josep de sa Talaia tendrá **una ratio de 4,10 licencias ordinarias por cada 1.000 habitantes⁴, una ratio alta y la mayor de la isla**. Eivissa, con 169 licencias ordinarias, tiene una ratio de 3,25 taxis por cada 1.000 de sus 51.996 habitantes. Sant Josep de sa Talaia ha incrementado **25 licencias ordinarias respecto el último estudio**, lo que

⁴ En las Islas Baleares es común tener ratios entre 2 a 4 licencias de taxi ordinarias por cada 1.000 habitantes. En otras ciudades turísticas de España, como Marbella o Benidorm, el ratio es de 2 a 5 licencias por cada 1.000 habitantes, considerando la demanda estacional y el flujo de turistas. En otros destinos turísticos populares a nivel mundial en el Mediterráneo como Santorini (Grecia) o Cannes (Francia), el ratio puede estar en torno a 2-3 licencias por cada 1.000 habitantes durante la temporada baja, y aumentar durante la temporada turística.

supone un incremento del 24%, aunque existen 15 licencias permanentes pendientes de entrar en servicio.

Durante la temporada alta⁵, Sant Josep de sa Talaia, como el resto de municipios de la isla de Ibiza, requiere la licitación de licencias temporales para cubrir las necesidades de movilidad a la población flotante asociada a la actividad turística, por lo que se conceden **150 licencias temporales** adicionales a las que existen durante todo el año.

En relación con las plazas hoteleras, el municipio de Sant Josep llega a una ratio de **0,71 licencias por cada 100 plazas de hotel**. Este supone la segunda tasa más alta de toda la isla, cuya media se sitúa en el 0,50 por cada 100 plazas hoteleras, pero la distancia con el resto de municipios es inferior. Como se puede observar en la Tabla 23, **los ratios de licencias versus población y versus plazas de hotel, solas o combinadas, son muy superiores en Sant Josep de sa Talaia que en otros municipios, especialmente por el diferencial del Aeropuerto.**

Municipio	Plazas hotel (2022)	Población (2023)	Licencias ordinarias (2024)	Ordinarias/temporales	Licencias ordinarias / 1.000 habitantes	Licencias temporales (2024)	Licencias temporales / 100 plazas hotel	Licencias totales / 1.000 habitantes	Licencias totales / 1.000 personas en plena ocupación
Eivissa	21.485	51.996	169	1,08	3,25	157	0,73	6,27	4,44
Sant Antoni de Portmany	15.979	28.237	93	0,99	3,29	94	0,59	6,62	4,23
Sant Josep de sa Talaia	21.134	29.506	121	0,81	4,10	150	0,71	9,18	5,35
Sant Joan de Labritja	5.588	6.838	22	2,00	3,22	11	0,20	4,83	2,66
Santa Eulària des Riu	21.485	41.228	75	1,17	1,82	64	0,30	3,37	2,22
TOTAL	85.671	157.805	480	1,01	3,14	476	0,50	6,06	3,93

Tabla 23. Relación de licencias ordinarias (estimadas a final del período de moratoria) y temporales en los municipios de Ibiza **Fuente:** elaboración propia

A nivel de la isla de Ibiza, la distribución de licencias operativas en 2024 es de 431 ordinarias y 476 temporales. Se prevé que, con la finalización de la moratoria impuesta por la disposición transitoria primera de la Ley 1/2024 de 19 de febrero del Gobierno Balear, se incremente el número de licencias operativas en 49 licencias ordinarias, que representarán un 5% de la oferta total de licencias de taxi de la isla.

Estas nuevas licencias representan un incremento del 10% de licencias ordinarias operativas en la isla, por lo que se deduce que la creación de más licencias en esta modalidad es una necesidad detectada por todos los municipios de la isla.

Municipio	Licencias ordinarias	Licencias temporales	Nuevas licencias ordinarias	TOTAL	%
Sant Josep de sa Talaia	106	150	15	271	28%
Eivissa	156	157	13	326	34%
Sant Antoni de Portmany	89	94	4	187	20%
Santa Eulària des Riu	63	64	12	139	15%
Sant Joan de Labritja	17	11	5	33	3%
TOTAL	431	476	49	956	100%
%	45%	50%	5%	100%	

Tabla 24. Licencias ordinarias y temporales en los municipios de Ibiza (2024) **Fuente:** elaboración propia

3.2 Paradas de Taxi

⁵ En 2024 la temporada alta para las licencias temporales va del 25 de abril al 31 de octubre, que representa una ampliación por delante y por detrás de la temporada de los años anteriores como el 2023 y el 2022.

La distribución de las paradas de taxi se ha optimizado acorde a las localizaciones más densificadas durante los meses de la temporada alta. La mayor densidad de paradas de taxi se encuentra en la costa sur oriental en torno a la Platja d'en Bossa y sus establecimientos nocturnos de grandes dimensiones.

Sin embargo, encontramos una situación totalmente contraria si nos situamos en el extremo suroccidental de la isla, aquella zona es menos urbanizada y con una mayor concentración de espacios naturales protegidos, como Cala Tarida y Platja des Jondal, donde no consta ninguna parada.

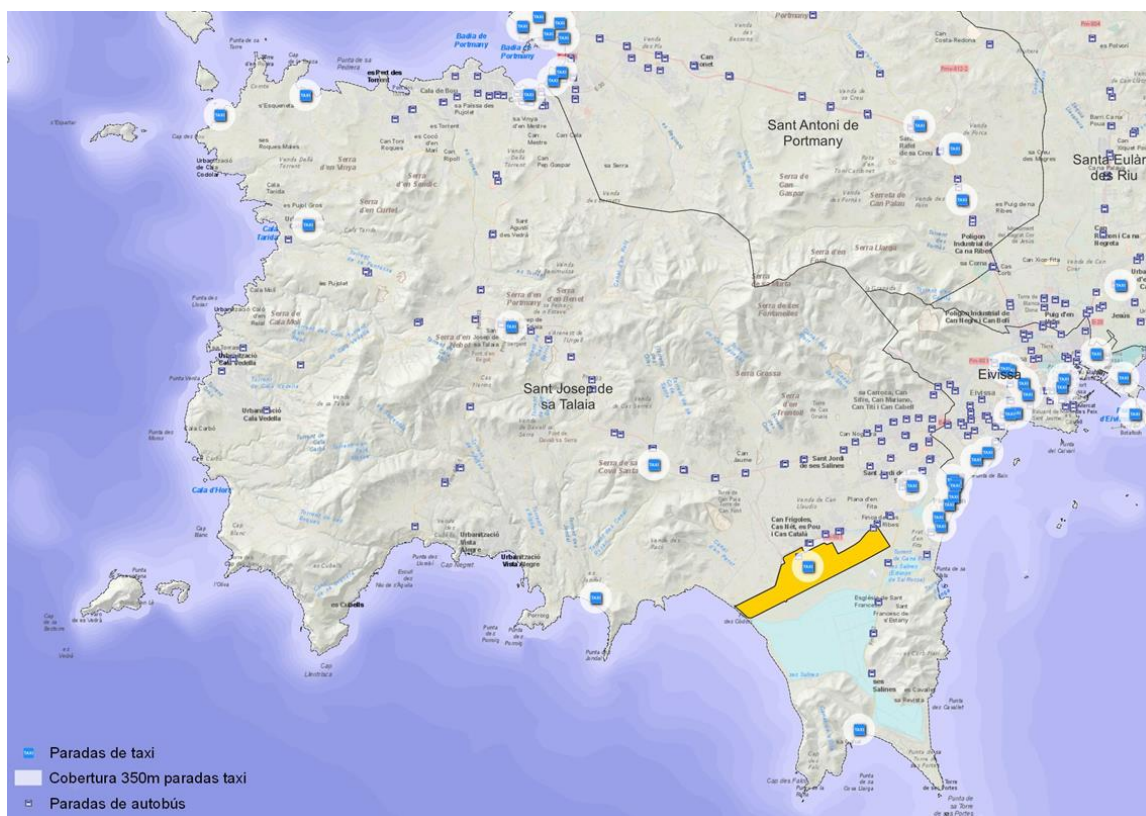


Figura 19. Situación de las paradas de taxi en el municipio de Sant Josep de sa Talaia

3.3 Demanda de servicios

Servicios con origen en Sant Josep de sa Talaia

Disponemos de datos de servicios del municipio de Sant Josep de sa Talaia obtenidos con el sistema de GPS de FITIE de tres anualidades: 2022, 2023 y 2024 (enero a septiembre). **En este período, los servicios generados en el municipio de Sant Josep de sa Talaia han incrementado, especialmente de 2023 a 2024.** Como se observa en la Tabla 25, se estima que a finales de 2024 se llegue a 2,1M de servicios con origen Sant Josep de sa Talaia⁶, una cifra que de confirmarse representaría un incremento del 10,14% respecto el 2023.

⁶ La estimación de los servicios de octubre a diciembre de 2024 (en rojo) se ha hecho aplicando los servicios del mismo mes del año anterior por el porcentaje de incremento de servicios de enero a septiembre entre 2023 y 2024 (10,8%).

Any	2022	2023	2024
Origen	Sant Josep	Sant Josep	Sant Josep
Enero a septiembre	1.679.361	1.711.583	1.883.726
Octubre a diciembre	243.661	216.700	240.053
TOTAL	1.923.022	1.928.283	2.123.779
% VARIACIÓN		0,27%	10,14%

Tabla 25. Servicios generados en el municipio de Sant Josep de sa Talaia (2022-2024) **Fuente:** FITIE⁷. Elaboración propia

Como es habitual en Ibiza, la demanda de servicios de taxi muestra dos comportamientos diferenciados a lo largo del año: temporada baja (noviembre a abril) con aproximadamente el 10% de servicios anuales y la temporada alta (mayo a octubre) con el 90% restante, con un comportamiento tan diferencial que justifica que los municipios de la isla otorguen licencias ordinarias para todo el año y temporales, para la temporada asociada con la llegada de turistas.

Temporada	Servicios taxi Sant Josep de sa Talaia		
	2022	2023	2024 (*)
Temporada baja	175.545	208.821	170.585
Temporada alta	1.747.477	1.719.462	1.713.141
Temporada baja	9,13%	10,83%	9,06%
Temporada alta	90,87%	89,17%	90,94%

¹ (*) 2024 sólo recoge servicios de enero a septiembre

Tabla 26. Servicios generados en el municipio de Sant Josep de sa Talaia por temporada ⁸**Fuente:** FITIE. Elaboración propia

Cuando se analizan los servicios por mes, se observan dos fenómenos que se superponen: un incremento general de los servicios a lo largo del año; y, un incremento relevante al inicio (mayo) y final, especialmente, (septiembre) de la temporada alta, con incrementos moderados en los meses pico de la temporada alta. Esta redistribución del incremento anual que, de mantenerse en ejercicios posteriores, mejorará el rendimiento de la explotación de las licencias de taxi temporales, así como la de las ordinarias.

⁷ F.I.T.I.E. (Federació Insular del Taxi de l'Illa d'Eivissa i Formentera) o Radio Taxi Ibiza Formentera es la Federación oficial de TAXI de IBIZA y FORMENTERA sin ánimo de lucro e independiente del ayuntamiento, agrupa las asociaciones de titulares de licencias de taxi de las islas Pitiusas.

Meses	2022	2023	2024	% 2024 Vs 2023
Enero	17.312	19.990	18.800	-5,95%
Febrero	16.136	16.922	19.988	18,12%
Marzo	21.460	27.369	29.717	8,58%
Abril	80.390	100.523	102.080	1,55%
Mayo	208.101	213.649	239.363	12,04%
Junio	316.931	331.116	341.391	3,10%
Julio	372.275	412.418	419.556	1,73%
Agosto	364.307	376.925	383.314	1,70%
Septiembre	282.449	212.671	329.517	54,94%
Octubre	203.414	172.683	191.292	10,78%
Noviembre	20.473	22.422	24.838	10,78%
Diciembre	19.774	21.595	23.922	10,78%
TOTAL	1.923.022	1.928.283	2.123.779	10,14%

Tabla 27. Servicios generados en el municipio de Sant Josep de sa Talaia por meses (2022-2024)
Fuente: FITIE. Elaboración propia

Como en los años anteriores, **las licencias de taxis de Sant Josep de sa Talaia no son suficientes para cubrir los servicios generados en el municipio en la temporada alta**, que tiene un alto volumen de demanda por la localización del Aeropuerto de Ibiza, las zonas de playa y los locales de ocio nocturno, así como por la falta de transporte público en buses. Como se puede observar en el gráfico siguiente, durante la temporada baja, los taxis con licencia en Sant Josep de sa Talaia puede cubrir casi la totalidad de los servicios generados en el municipio; pero, durante la temporada alta (de mayo a septiembre, especialmente en julio y agosto) no pueden cubrir ni el 60% de los servicios (incluso doblando el número de taxis disponibles con licencias temporales). Esta situación fue crítica en el año 2022 y empeora en los años 2023 y 2024, aunque los taxistas de Sant Josep de sa Talaia hayan incrementado el número absoluto de servicios realizados con origen en el municipio en 121.353 servicios (un 11% de incremento de enero a septiembre entre 2023 y 2024), se observa que el porcentaje de viajes absorbido por taxis de otros municipios se incrementa, a pesar de las 10 licencias ordinarias adicionales que se han incorporado en 2024. Aunque es una situación que debería moderarse cuando entren en servicios las 15 licencias ordinarias pendientes de entrar en servicio.

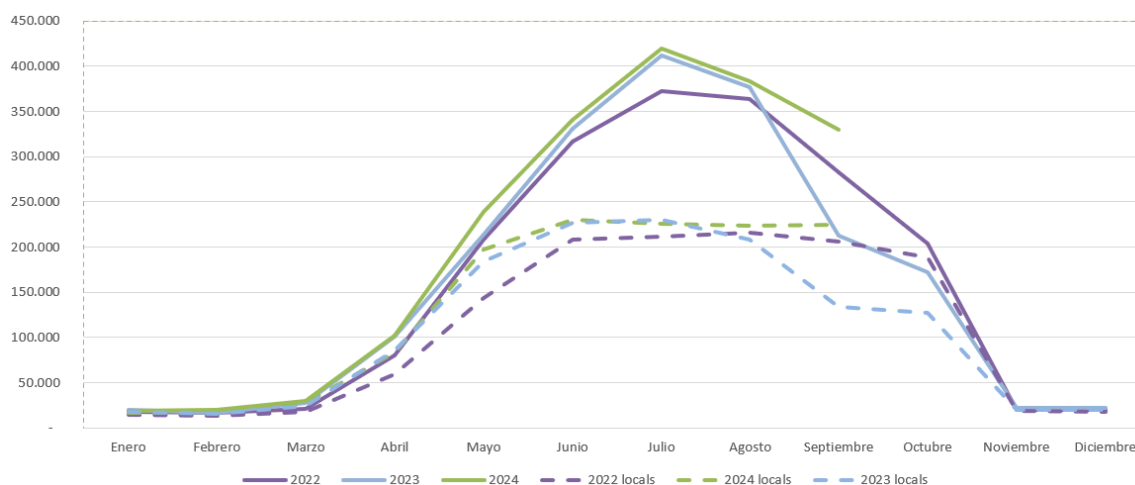


Figura 20. Servicios generados en el municipio de Sant Josep de sa Talaia por meses y cobertura con taxistas locales (2022-2024) **Fuente:** FITIE. Elaboración propia.

Meses	2022			2023			2024		
	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Per taxistes locals	% de viajes externos	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Per taxistes locals	% de viajes externos	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Por taxistas locales	% de viajes realizados por externos
Enero	17.312	14.019	19%	19.990	17.410	13%	18.800	16.346	13%
Febrero	16.136	13.399	17%	16.922	15.385	9%	19.988	18.022	10%
Marzo	21.460	18.031	16%	27.369	24.376	11%	29.717	27.566	7%
Abril	80.390	59.365	26%	100.523	85.252	15%	102.080	83.724	18%
Mayo	208.101	144.149	31%	213.649	184.359	14%	239.363	197.033	18%
Junio	316.931	208.152	34%	331.116	227.214	31%	341.391	230.304	33%
Julio	372.275	211.260	43%	412.418	230.399	44%	419.556	226.135	46%
Agosto	364.307	215.638	41%	376.925	207.934	45%	383.314	223.866	42%
Septiembre	282.449	206.551	27%	212.671	133.743	37%	329.517	224.429	32%
Octubre	203.414	189.145	7%	172.683	127.237	26%			
Noviembre	20.473	19.142	7%	22.422	19.693	12%			
Diciembre	19.774	18.143	8%	21.595	20.242	6%			
TOTAL	1.923.022	1.316.994	32%	1.928.283	1.293.244	33%	2.123.779	1.420.204	32%

Tabla 28. Servicios generados en el municipio de Sant Josep de sa Talaia por meses, servicios totales y atendidos por taxistas locales (2022-2024) **Fuente:** FITIE⁹. Elaboración propia.

Por otro lado, los servicios con destino a Sant Josep de sa Talaia no son cubiertos solamente por las licencias adscritas al municipio de Sant Josep, sino que son otros servicios locales de taxis, correspondientes a los municipios externos, los que también contribuyen a resolver los servicios de transporte asociados. Del mismo modo se contabilizan los viajes de taxistas de Sant Josep con origen o destino en otros municipios.

En relación con los servicios con origen en Sant Josep de sa Talaia que son atendidos por taxistas de otros municipios, **se observan dos comportamientos en función de la temporada, siendo un porcentaje alrededor del 15% durante la temporada baja y del 35%, en la alta.**

Temporada	% servicios cubiertos por externos		
	2022	2023	2024 (*)
Temporada baja	19%	13%	15%
Temporada alta	37%	35%	36%

Tabla 29. Porcentaje de servicios generados en el municipio de Sant Josep de sa Talaia por meses, taxistas externos (2022-2024¹⁰) **Fuente:** FITIE. Elaboración propia.

En la tabla mensual estos porcentajes llegan a superar el 40% durante los meses de julio y agosto.

⁹ F.I.T.I.E. (Federació Insular del Taxi de l'Illa d'Eivissa i Formentera) o Radio Taxi Ibiza Formentera es la Federación oficial de TAXI de IBIZA y FORMENTERA sin ánimo de lucro e independiente del ayuntamiento, agrupa las asociaciones de titulares de licencias de taxi de las islas Pitiusas.

¹⁰ 2024 contiene datos de enero a septiembre

Meses	2022		2023		2024	
	Servicios taxistas externoss con origen Sant Josep	% servicios cubiertos por externos	Servicios taxistas externoss con origen Sant Josep	% servicios cubiertos por externos	Servicios taxistas externoss con origen Sant Josep	% servicios cubiertos por externos
Enero	3.293	19,0%	2.580	12,9%	2.454	13,1%
Febrero	2.737	17,0%	1.537	9,1%	1.966	9,8%
Marzo	3.429	16,0%	2.993	10,9%	2.151	7,2%
Abril	21.025	26,2%	15.271	15,2%	18.356	18,0%
Mayo	63.952	30,73%	29.290	13,71%	42.330	17,68%
Junio	108.779	34,32%	103.902	31,38%	111.087	32,54%
Julio	161.015	43,25%	182.019	44,13%	193.421	46,10%
Agosto	148.669	40,81%	168.991	44,83%	159.448	41,60%
Septiembre	75.898	26,87%	78.928	37,11%	105.088	31,89%
Octubre	14.269	7,01%	45.446	26,32%		
Noviembre	1.331	6,5%	2.729	12,2%		
Diciembre	1.631	8,2%	1.353	6,3%		
TOTAL	606.028	31,5%	635.039	32,9%	636.301	33,8%
TOTAL Enero a septiembre	588.797	35,1%	585.511	34,2%	636.301	33,8%

Tabla 30. Servicios generados en el municipio de Sant Josep de sa Talaia por meses, atendidos por taxistas externos (2022-2024) **Fuente:** FITIE. Elaboración propia.

Si analizamos los servicios de Sant Josep de sa Talaia por meses de 2022 a septiembre de 2024, entre los atendidos por taxistas locales y los que no pueden atender distribuidos entre las licencias de los taxistas locales, podemos observar dos patrones de comportamiento muy parecidos en 2022, 2023 y 2023:

- **Los taxistas de Sant Josep de sa Talaia atendieron, en promedio, el mismo número de servicios con origen en el municipio entre abril y octubre¹¹:**
 - o 28 servicios/licencia/día entre abril y octubre de 2022
 - o 27 servicios/licencia/día entre abril y octubre 2023
 - o 28 servicios/licencia/día entre abril y *septiembre* 2024
- **En cuatro de los seis meses de temporada alta (de junio a septiembre) existe una insuficiencia de licencias locales temporales para poder atender la demanda de servicios generada en el municipio que es cubierta por taxistas de otros municipios**
 - o 4.036 servicios diarios entre junio y septiembre 2022
 - o 4.354 servicios diarios entre junio y septiembre 2023 (con 10 licencias más)
 - o 4.647 servicios diarios entre junio y septiembre 2024

Esta demanda insatisfecha implica que un **promedio de 38% del total de servicios generados en Sant Josep de sa Talaia** en estos meses son realizados por los taxistas de otros municipios, sin tener en cuenta los servicios que atienden actualmente los VTC (desde octubre 2023) y los taxis piratas. **La tendencia de servicios de Sant Josep no cubiertos por taxista locales tiene una tendencia creciente.**

A continuación, mostramos los gráficos de los servicios de Sant Josep por mes distribuidos entre las licencias locales por día del 2022, 2023 y 2024 (hasta septiembre) divididos entre los realizados y los que hubieran realizado de tener disponibilidad por licencia y día, pero que se han cubierto por taxistas externos.

¹¹ Teniendo en cuenta que en abril los servicios son cubiertos por las licencias ordinarias y que el incremento de licencias ordinarias de mayo 2023 absorbió la misma cantidad de servicios de promedio entre estos meses.

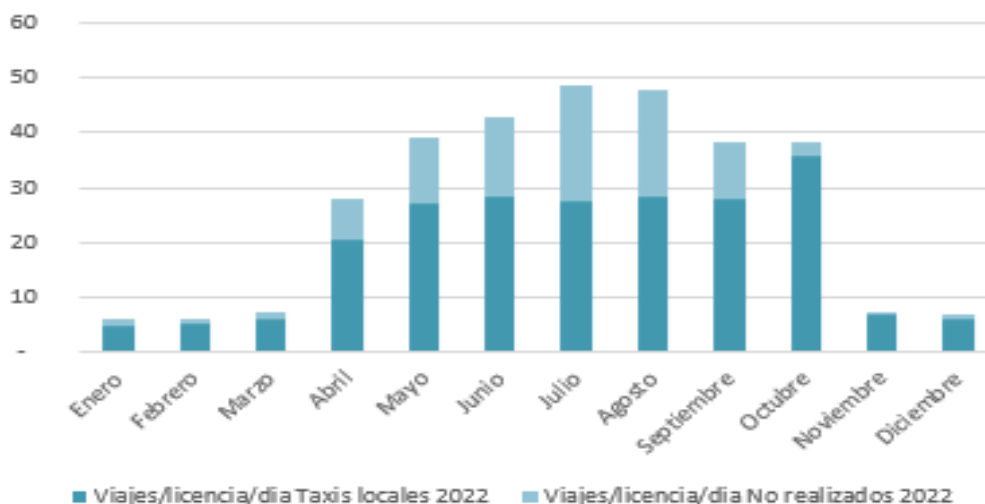


Figura 27. Servicios diarios de Sant Josep: taxistas locales Vs no realizados (2022) **Fuente:** FITIE.
Elaboración propia

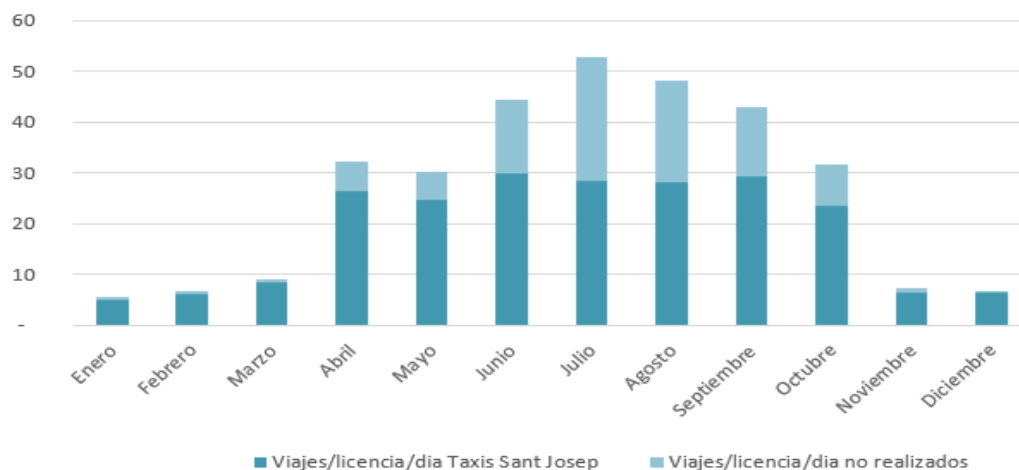


Figura 27. Servicios diarios de Sant Josep: taxistas locales Vs no realizados (2023) **Fuente:** FITIE.
Elaboración propia

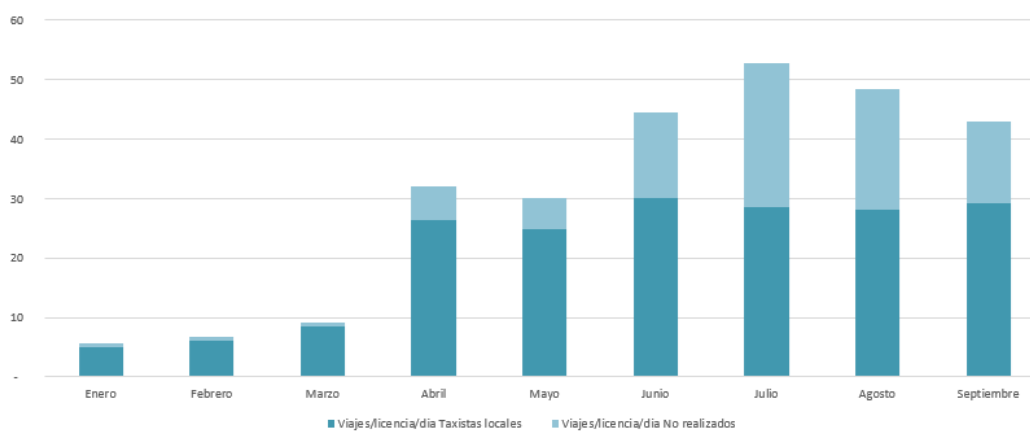


Figura 28. Servicios diarios de Sant Josep: taxistas locales Vs no realizados (2024) **Fuente:** FITIE.
Elaboración propia

El siguiente gráfico muestra la evolución de los servicios diarios de Sant Josep de sa Talaia atendidos por taxistas externos. En él cabe destacar el descenso de los servicios de mayo 2023 que interpretamos responde al inicio de la entrada de servicios de las 10 nuevas licencias ordinarias de Sant Josep de sa Talaia y por el hecho de iniciar antes la temporada alta con las 150 licencias temporales operando desde inicio del mes.

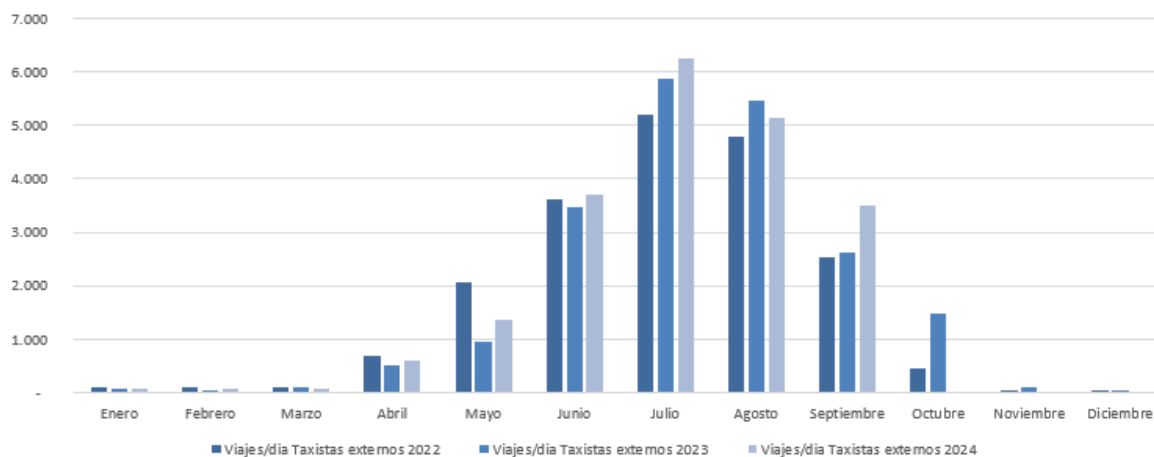


Figura 28. Servicios diarios de Sant Josep realizados por taxistas externos (2022, 2023 y 2024)

Fuente: FITIE. Elaboración propia

En las tablas se muestra a continuación el resumen de los cálculos de servicios totales, diarios y diarios por licencia con origen Sant Josep de sa Talaia para los años 2022, 2023 y 2024 (hasta septiembre).

2024	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Por taxistas locales	Por taxistas externos	% de viajes realizados por externos	Licencias Sant Josep	Viajes licencia/día/taxis Sant Josep	Viajes /día/taxis externs	Viajes/día (taxistes Sant Josep)	Viajes/día (taxistes externs)
Enero	18.800	16.346	2.454	13%	106	5	1	527	79
Febrero	19.988	18.022	1.966	10%	106	6	1	644	70
Marzo	29.717	27.566	2.151	7%	106	8	1	889	69
Abril	102.080	83.724	18.356	18%	106	26	6	2.791	612
Mayo	239.363	197.033	42.330	18%	256	25	5	6.356	1.365
Junio	341.391	230.304	111.087	33%	256	30	14	7.677	3.703
Julio	419.556	226.135	193.421	46%	256	28	24	7.295	6.239
Agosto	383.314	223.866	159.448	42%	256	28	20	7.221	5.143
Septiembre	329.517	224.429	105.088	32%	256	29	14	7.481	3.503
Octubre	191.292	131.504	46.970	25%	181	23	8	4.242	1.515
Noviembre	24.838	20.353	2.821	11%	106	6	1	678	94
Diciembre	23.922	20.921	1.398	6%	106	6	0	675	45
TOTAL	2.123.779	1.420.204	687.490	32%	175	19	8	3.891	1.884

Tabla 31. Evolución servicios de Sant Josep de sa Talaia por mes (2024)¹² Fuente: FITIE.

Elaboración propia.

¹² Octubre, noviembre y diciembre son estimaciones basadas en los servicios de los meses del año anterior aplicando el porcentaje de crecimiento del año 2024. El 2024 están operativas 106 licencias desde el 1 de enero, 15 licencias ordinarias autorizadas están pendientes de otorgamiento por la moratoria de licencias y autorizaciones de la Ley 1/2024, de 16 de febrero.

2023	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Per taxistes locals	Por taxistas externos	% de viajes externos	Licencias Sant Josep	Viajes licencia/día/taxis Sant Josep	Viajes /día/taxis externs	Viajes/día (taxistes Sant Josep)	Viajes/día (taxistes externs)
Enero	19.990	17.410	2.580	13%	96	6	1	562	83
Febrero	16.922	15.385	1.537	9%	96	6	1	549	55
Marzo	27.369	24.376	2.993	11%	96	8	1	786	97
Abril	100.523	85.252	15.271	15%	96	30	5	2.842	509
Mayo	213.649	184.359	29.290	14%	181	33	5	5.947	945
Junio	331.116	227.214	103.902	31%	256	30	14	7.574	3.463
Julio	412.418	230.399	182.019	44%	256	29	23	7.432	5.872
Agosto	376.925	207.934	168.991	45%	256	26	21	6.708	5.451
Septiembre	212.671	133.743	78.928	37%	256	17	10	4.458	2.631
Octubre	172.683	127.237	45.446	26%	181	23	8	4.104	1.466
Noviembre	22.422	19.693	2.729	12%	106	6	1	656	91
Diciembre	21.595	20.242	1.353	6%	106	6	0	653	44
TOTAL	1.928.283	1.293.244	635.039	33%	165	18	8	3.543	1.740

Tabla 32. Evolución servicios de Sant Josep de sa Talaia por mes (2023)¹³ Fuente: FITIE. Elaboración propia.

2022	TOTAL SERVICIOS SANT	Per taxistes locals	Por taxistas externos	% de viajes externos	Licencias Sant Josep	Viajes licencia/día/taxis Sant Josep	Viajes /día/taxis externs	Viajes/día (taxistes Sant Josep)	Viajes/día (taxistes externs)
Enero	17.312	14.019	3.293	19%	96	5	1	452	106
Febrero	16.136	13.399	2.737	17%	96	5	1	479	98
Marzo	21.460	18.031	3.429	16%	96	6	1	582	111
Abril	80.390	59.365	21.025	26%	96	21	7	1.979	701
Mayo	208.101	144.149	63.952	31%	171	27	12	4.650	2.063
Junio	316.931	208.152	108.779	34%	246	28	15	6.938	3.626
Julio	372.275	211.260	161.015	43%	246	28	21	6.815	5.194
Agosto	364.307	215.638	148.669	41%	246	28	19	6.956	4.796
Septiembre	282.449	206.551	75.898	27%	246	28	10	6.885	2.530
Octubre	203.414	189.145	14.269	7%	171	36	3	6.101	460
Noviembre	20.473	19.142	1.331	7%	96	7	0	638	44
Diciembre	19.774	18.143	1.631	8%	96	6	1	585	53
TOTAL	1.923.022	1.316.994	606.028	32%	159	19	8	3.608	1.660

Tabla 33. Evolución servicios de Sant Josep de sa Talaia por mes (2022) Fuente: FITIE. Elaboración propia

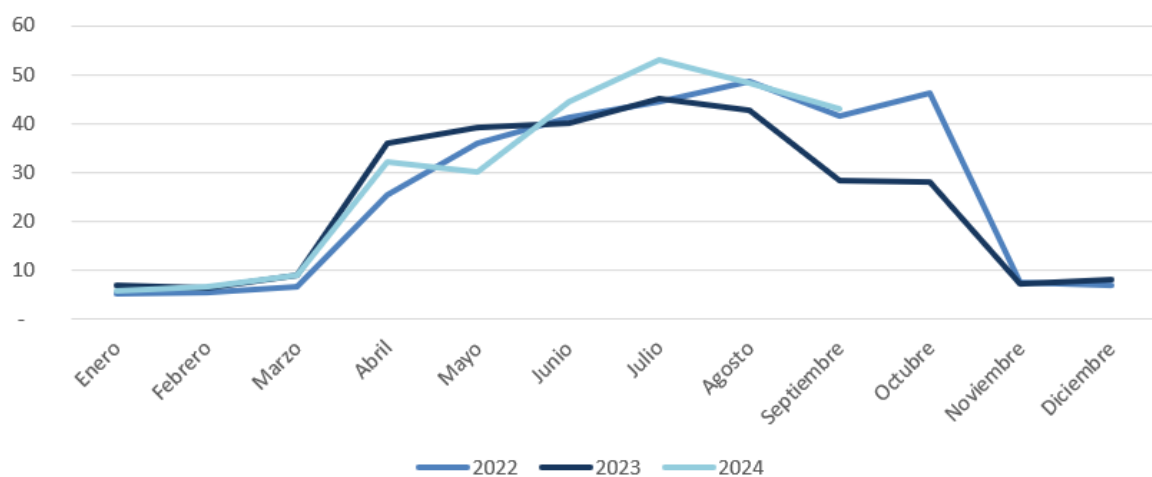


Figura 21. Evolución servicios de Sant Josep de sa Talaia por mes (2022) Fuente: FITIE. Elaboración propia

Servicios de los taxistas de Sant Josep de sa Talaia

Los taxistas de Sant Josep de sa Talaia realizan servicios con origen en Sant Josep de sa Talaia y en otros municipios de Ibiza, en una proporción aproximada de un servicio externo por cada 3 con

¹³ El número de licencias ordinarias se incrementó en 10 licencias a partir de mayo 2023

origen local. En el total de servicios realizados por los taxistas del municipio, se observan tres patrones:

- **El 2023, los taxistas con licencias otorgadas en Sant Josep de sa Talaia perdieron servicios en global respecto a los servicios de 2022.** Aunque a nivel global, se habían generado más servicios con origen Sant Josep de sa Talaia entre 2022 y 2023, entre estos dos años hubo un descenso total de 102.838 servicios que representa un descenso de 5,35% de servicios totales (un descenso especialmente concentrado de agosto a octubre).
- A lo largo de los tres años analizados, **los taxistas con licencias de Sant Josep de sa Talaia han perdido servicios con origen en otros municipios**, con un descenso acumulado en estos dos años de 186.757 servicios (-31% entre enero 2022 y septiembre de 2024).
- **A lo largo de los tres años, los servicios con origen en otros municipios han perdido peso relativo sobre el total de servicios realizados** (33,3% en 2022, 30,1% en 2023 y 25,1% en 2024, de enero a septiembre). Esta tendencia sería positiva, si no fuera que las pérdidas de servicios externos no se han visto compensada por el incremento de los servicios originados en el municipio, lo que reflejaría una pérdida neta de captación de servicios.

Meses	2022				2023				2024			
	Servicios taxistas locales con origen Sant Josep	Servicios taxistas locales con origen otros municipios	TOTAL SERVICIOS TAXISTAS SANT JOSEP	% servicios taxis locales externos sobre total taxistas Sant Josep	Servicios taxistas locales con origen Sant Josep	Servicios taxistas locales con origen otros municipios	TOTAL SERVICIOS TAXISTAS SANT JOSEP	% servicios taxis locales externos sobre total taxistas Sant Josep	Servicios taxistas locales con origen Sant Josep	Servicios taxistas locales con origen otros municipios	TOTAL SERVICIOS TAXISTAS SANT JOSEP	% servicios taxis locales externos sobre total taxistas Sant Josep
Enero	14.019	1.897	15.916	11,9%	17.410	3.742	21.152	17,7%	16.346	3.407	19.753	17,2%
Febrero	13.399	1.359	14.758	9,2%	15.385	1.813	17.198	10,5%	18.022	2.341	20.363	11,5%
Marzo	18.031	2.004	20.035	10,0%	24.376	2.391	26.767	8,9%	27.566	2.915	30.481	9,6%
Abril	59.365	13.730	73.095	18,8%	85.252	18.603	103.855	17,9%	83.724	11.694	95.418	12,3%
Mayo	144.149	46.722	190.871	24,48%	184.359	35.791	220.150	16,26%	197.033	29.892	226.925	13,17%
Junio	208.152	95.254	303.406	31,39%	227.214	80.759	307.973	26,22%	230.304	70.863	301.167	23,53%
Julio	211.260	128.158	339.418	37,76%	230.399	127.304	357.703	35,59%	226.135	110.367	336.502	32,80%
Agosto	215.638	155.079	370.717	41,83%	207.934	131.099	339.033	38,67%	223.866	111.762	335.628	33,30%
Septiembre	206.551	99.132	305.683	32,43%	133.743	83.689	217.432	38,49%	224.429	74.635	299.064	24,96%
Octubre	189.145	55.902	245.047	22,81%	127.237	30.889	158.126	19,53%				
Noviembre	19.142	2.596	21.738	11,9%	19.693	3.241	22.934	14,1%				
Diciembre	18.143	2.800	20.943	13,4%	20.242	6.224	26.466	23,5%				
TOTAL	1.316.994	604.633	1.921.627	31,5%	1.293.244	525.545	1.818.789	28,9%	1.247.425	417.876	1.665.301	25,1%
TOTAL Enero a septiembre	1.090.564	543.335	1.633.899	33,3%	1.126.072	485.191	1.611.263	30,1%	1.247.425	417.876	1.665.301	25,1%

Tabla 34. Servicios realizados por taxistas de Sant Josep de sa Talaia por meses con diferentes orígenes (2022-2024) **Fuente:** FITIE. Elaboración propia.

La situación global de la oferta atendida por los taxistas de Sant Josep de sa Talaia del período 2022-2024 se puede resumir en la siguiente tabla, donde se han comparado los valores anuales de 2022 y 2023 y los valores de los 9 primeros meses del año de 2023 y 2024.

Entre 2022 y 2023, los taxistas de Sant Josep de sa Talaia perdieron un total de 102.838 servicios. El incremento de servicios originados en el municipio (5.261) fue absorbido por taxistas de otros municipios y ellos perdieron 23.750 servicios adicionales. En relación con los servicios que realizan fuera del municipio, se observa decremento absoluto de 79.088 servicios.

Entre los meses de enero a septiembre de 2023 y de 2024, los taxistas de Sant Josep de sa Talaia incrementaron un total de 54.038 servicios netos. El incremento de servicios originados en el municipio (172.143) fue absorbido en un 70,4% por taxistas de Sant Josep de sa Talaia y decrementaron en 67.315 los servicios con origen en otros municipios.

El decremento total de servicios atendidos por taxistas locales fuera del municipio entre enero de 2022 y septiembre de 2024 ha sido de 186.757, un decremento total de 31%.

Variación servicios	2022 Vs 2023		2023 Vs 2024 (enero a septiembre)	
<i>Origen Sant Josep</i>				
Taxistas locales	-	23.750		121.353
Taxistas externos		29.011		50.790
Subtotal Sant Josep		5.261		172.143
<i>Origen otros municipios</i>				
Taxistas locales	-	79.088	-	67.315
Subtotal Otros municipios	-	79.088	-	67.315
TOTAL SERVICIOS TAXIS LOCALES	-	102.838		54.038

Tabla 35. Evolución servicios totales (2022 – 2024) Fuente: FITIE. Elaboración propia.

Con estos datos, señalamos las siguientes conclusiones:

- en 2022, 2023 y 2024 existe un déficit de licencias operativas de Sant Josep para cubrir la demanda generada en Sant Josep de sa Talaia en los meses de temporada alta. **Los taxistas locales están operando al máximo de su capacidad ordinaria de abril a octubre.**
- la tendencia de los taxistas locales es a absorber parte de la demanda generada en Sant Josep, y perder la demanda que se genera fuera del municipio, probablemente por el incremento de oferta disponible (circulante o a través de reserva previa), por lo que la vuelta al municipio no es aprovechada

Meses	Viajes/licencia/día Taxis Sant Josep en Sant Josep			Viajes/licencia/taxis No Realizados en Sant Josep			TOTAL Viajes/licencia/taxis Sant Josep		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Enero	5	6	5	1	1	1	5	7	6
Febrero	5	6	6	1	1	1	5	6	7
Marzo	6	8	8	1	1	1	7	9	9
Abril	21	30	26	7	5	6	25	36	30
Mayo	27	33	25	12	5	5	36	39	29
Junio	28	30	30	15	14	14	41	40	39
Julio	28	29	28	21	23	24	45	45	42
Agosto	28	26	28	19	21	20	49	43	42
Septiembre	28	17	29	10	10	14	41	28	39
Octubre	36	23		3	8		46	28	
Noviembre	7	6		0	1		8	7	
Diciembre	6	6		1	0		7	8	

Tabla 36. Servicios taxis Sant Josep de sa Talaia en Sant Josep, No realizados por taxistas de Sant Josep en Sant Josep y total servicios taxis Sant Josep por mes (2022, 2023 y 2024) Fuente: FITIE. Elaboración propia.

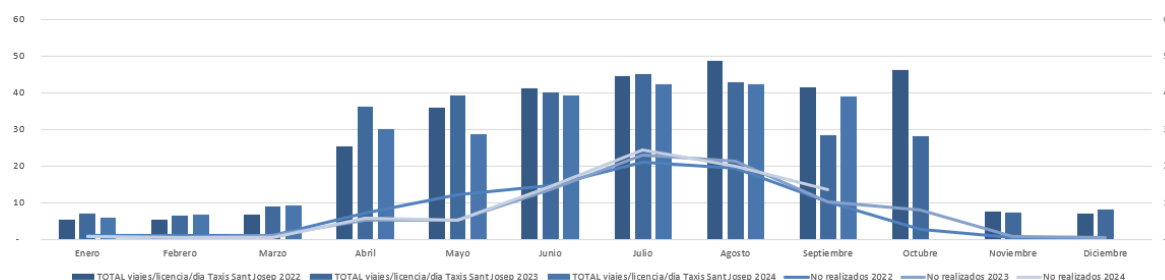


Figura 22. Servicios taxis Sant Josep de sa Talaia No realizados en Sant Josep (líneas) y total (columnas) servicios taxis Sant Josep por mes (2022, 2023 y 2024) **Fuente:** FITIE. Elaboración propia.

El número de servicios por licencia operativa de Sant Josep de sa Talaia es muy irregular a lo largo del año y responde a dinámicas de la demanda diferentes. Los viajes realizados por licencia emitida en Sant Josep de sa Talaia alcanzan el umbral de 40-49 (meses temporada alta) al día por licencia, sin apenas espacio libre en la jornada laboral de los conductores del taxi que trabajan en tres turnos, mientras, para la temporada baja el número de viajes por licencia era de apenas 10 de media. **La media del número de servicios del año está entre los 25-27.** Destaca la **tendencia a la baja de la media de servicios de la temporada alta**, que responde al incremento de la oferta de vehículos operando en la isla, ya sea de manera legal o ilegal.

Período	Media del total de viajes/licencia/día Taxis de Sant Josep		
	2022	2023	2024
Temporada baja	10	12	13
Todo el año	26	25	27
Temporada alta	43	37	38
Junio a septiembre	44	39	41
Julio y agosto	47	44	42

Tabla 37. Media del número total de servicios de taxis de Sant Josep de sa Talaia por período del año (2022, 2023 y 2024)¹⁴ **Fuente:** FITIE. Elaboración propia.

Si consideramos las medias de servicios de los viajes con origen en Sant Josep de sa Talaia cubiertos por taxistas locales y de otros municipios, se observa el comportamiento diferencial de los servicios que genera el Aeropuerto de Ibiza y los activos turístico del municipio. La media de temporada baja y de todo el año, apenas sufre cambios, en cambio se observa que en los meses de temporada alta se generan más servicios de taxi diarios calculados por licencia operativa de Sant Josep que las licencias locales actuales no podrían cubrir, aunque sólo se dedicaran a dar servicio con origen en el municipio.

Período	Media de viajes/licencia/día Origen Sant Josep		
	2022	2023	2024
Temporada baja	10	12	13
Todo el año	26	26	30
Temporada alta	43	40	44
Junio a septiembre	44	43	47
Julio y agosto	48	50	51

Tabla 38. Media del número total de servicios de taxis origen Sant Josep de sa Talaia por período del año (2022, 2023 y 2024)¹⁵ **Fuente:** FITIE. Elaboración propia.

Si consideramos que la capacidad máxima por licencia de taxi en Ibiza es de aproximadamente de 48 servicios por día¹⁶ en las condiciones excepcionales que existen en julio y agosto, con una

¹⁴ La media de la temporada alta de 2024 no incluye los datos de octubre 2024. Va de mayo a septiembre.

¹⁵ La media de la temporada alta de 2024 no incluye los datos de octubre 2024. Va de mayo a septiembre.

¹⁶ Para estimar el tiempo medio de un servicio de taxi en Ibiza, seguimos una aproximación basada en diferentes factores.

1. Distancia media de los trayectos típicos: distancia media estimada puede estar entre 10 y 15 km.

altísima densidad de turistas vía aérea realizando actividades de playa y de ocio nocturno; y, que es de 41, el resto de la temporada alta, **observamos que actualmente las licencias de taxis de Sant Josep de sa Talaia ya están funcionando en su máximo operativo en los meses centrales de la temporada alta.**

Aunque efectivamente se observa un descenso progresivo del número de servicios medios realizados por licencia en temporada alta, especialmente en julio y agosto. En un contexto de incremento del número de pasajeros del aeropuerto de Ibiza entre 2022 y 2024, este descenso sólo puede responder al incremento de la oferta de servicios de taxis por el incremento de licencias de toda la isla y del transporte en vehículo privado, ya sea legal como ilegal, debido al atractivo generada por la demanda garantizada de la isla.

Concepto	Servicios julio y agosto	Servicios resto temporada alta	Media servicios temporada alta	Media servicios todo el año
Tiempo medio servicios taxi en Ibiza (minutos)	15	15	15	15
Tiempo medio transición (minutos)	15	20	24	40
Capacidad máxima (número servicios/día por licencia)	48	41	37	26

Tabla 39. Estimación de la capacidad máxima y de la media del número de servicios por licencia

Fuente: elaboración propia.

2022	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Por taxistas locales	Por taxistas externos	Servicios de taxistas locales fuera de Sant Josep	Total servicios de taxistas de Sant Josep	Licencias Sant Josep	Viajes/ licencia/día Taxis Sant Josep		
							En Sant Josep	En otros municipios	TOTAL
Enero	17.312	14.019	3.293	1.897	15.916	96	5	1	5
Febrero	16.136	13.399	2.737	1.359	14.758	96	5	1	5
Marzo	21.460	18.031	3.429	2.004	20.035	96	6	1	7
Abril	80.390	59.365	21.025	13.730	73.095	96	21	5	25
Mayo	208.101	144.149	63.952	46.722	190.871	171	27	9	36
Junio	316.931	208.152	108.779	95.254	303.406	246	28	13	41
Julio	372.275	211.260	161.015	128.158	339.418	246	28	17	45
Agosto	364.307	215.638	148.669	155.079	370.717	246	28	20	49
Septiembre	282.449	206.551	75.898	99.132	305.683	246	28	13	41
Octubre	203.414	189.145	14.269	55.902	245.047	171	36	11	46
Noviembre	20.473	19.142	1.331	2.596	21.738	96	7	1	8
Diciembre	19.774	18.143	1.631	2.800	20.943	96	6	1	7
TOTAL	1.923.022	1.316.994	606.028	604.633	1.921.627	159	19	8	26

Tabla 40. Servicios de taxis por período y origen, Sant Josep (2022) **Fuente:** FITIE. Elaboración propia.

- 1.1.1 2. Velocidad promedio: estimación conservadora de la velocidad media general podría ser de 50 km/h. La velocidad promedio de un taxi en Ibiza depende del tráfico y las carreteras (algunas zonas tienen más tráfico en temporada alta y otras son carreteras secundarias). En carreteras urbanas, la velocidad puede ser de 30-50 km/h, y en zonas rurales o carreteras principales, puede alcanzar 60-80 km/h.

3. Cálculo del tiempo medio del servicio: 15 minutos.

4. Referentes similares:

Santorini (Grecia): los taxis tardan aproximadamente 20 minutos

Tenerife (España): un servicio puede durar entre 15 y 25 minutos

Mallorca (España): duración media de un servicio entre 15 y 20 minutos

2023	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Por taxistas locales	Por taxistas externos	Servicios de taxistas locales fuera de Sant Josep	Total servicios de taxistas de Sant Josep	Licencias Sant Josep	Viajes/ licencia/día Taxis Sant Josep		
							En Sant Josep	En otros municipios	TOTAL
Enero	19.990	17.410	2.580	3.742	21.152	96	6	1	7
Febrero	16.922	15.385	1.537	1.813	17.198	96	6	1	6
Marzo	27.369	24.376	2.993	2.391	26.767	96	8	1	9
Abril	100.523	85.252	15.271	18.603	103.855	96	30	6	36
Mayo	213.649	184.359	29.290	35.791	220.150	181	33	6	39
Junio	331.116	227.214	103.902	80.759	307.973	256	30	11	40
Julio	412.418	230.399	182.019	127.304	357.703	256	29	16	45
Agosto	376.925	207.934	168.991	131.099	339.033	256	26	17	43
Septiembre	212.671	133.743	78.928	83.689	217.432	256	27	11	28
Octubre	172.683	127.237	45.446	30.889	158.126	181	13	6	28
Noviembre	22.422	19.693	2.729	3.241	22.934	106	6	1	7
Diciembre	21.595	20.242	1.353	6.224	26.466	106	6	2	8
TOTAL	1.928.283	1.293.244	635.039	525.545	1.818.789	165	18	6	25

Tabla 41. Servicios de taxis por período y origen, Sant Josep (2023) **Fuente:** FITIE. Elaboración propia.

El año 2023 fue un año con un comportamiento diferencial respecto al de 2022. Existe un desajuste entre el incremento de llegadas de pasajeros vía aérea con el incremento de servicios.

2024	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Por taxistas locales	Por taxistas externos	Servicios de taxistas locales fuera de Sant Josep	Total servicios de taxistas de Sant Josep	Licencias Sant Josep	Viajes/ licencia/día Taxis Sant Josep		
							En Sant Josep	En otros municipios	TOTAL
Enero	18.800	16.346	2.454	3.407	19.753	106	5	1	6
Febrero	19.988	18.022	1.966	2.341	20.363	106	6	1	7
Marzo	29.717	27.566	2.151	2.915	30.481	106	8	1	9
Abril	102.080	83.724	18.356	11.694	95.418	106	26	6	32
Mayo	239.363	197.033	42.330	29.892	226.925	256	25	5	30
Junio	341.391	230.304	111.087	70.863	301.167	256	30	14	44
Julio	419.556	226.135	193.421	110.367	336.502	256	28	24	53
Agosto	383.314	223.866	159.448	111.762	335.628	256	28	20	48
Septiembre	329.517	224.429	105.088	74.635	299.064	256	29	14	43
Octubre	191.292	131.504	46.970	31.925	163.429	181	23	8	32
Noviembre	24.838	20.353	2.821	3.350	23.703	106	6	1	7
Diciembre	23.922	20.921	1.398	6.433	27.354	106	6	0	7
TOTAL	2.123.779	1.420.204	687.490	459.583	1.879.787	175	19	8	27

Tabla 42. Servicios de taxis por período y origen, Sant Josep (2024)¹⁷ **Fuente:** FITIE. Elaboración propia.

Estimación de la demanda de servicios total de Sant Josep de sa Talaia

El análisis del estudio se ha basado en los datos del sistema de GPS aportados por la Federación de taxistas de la isla (FITIE). Con todo, aunque define el escenario de la demanda de servicios de transporte con vehículo con conductor en Sant Josep de sa Talaia efectivamente atendida, no refleja el total de la demanda generada en el municipio.

¹⁷ Los valores de octubre a diciembre (en rojo) son estimados en base a los servicios del mismo período del año 2023, incrementados por el incremento de servicios de enero a septiembre 2024. La media del total de servicios diarios de taxista de Sant Josep de sa Talaia se calcula tomando los meses de abril a octubre (valor 39, fondo lila). El cálculo de licencias en estado puro de mayo a octubre utiliza el total de servicios de Sant Josep de sa Talaia más los servicios que los taxistas de Sant Josep realizan fuera de su municipio (fondo azul).

La demanda total de servicios con origen en Sant Josep de sa Talaia será la suma de los siguientes conceptos:

- demanda de servicios de taxi atendida por los taxistas de Sant Josep y de otros municipios
- demanda de servicios atendida por vehículos operando con autorización VTC
- demanda de servicios de los taxis ilegales

Para establecer un dimensionamiento de las licencias que responda a la demanda existente, no solo a la atendida por el sector del taxi, que garantice la existencia de una oferta suficiente y adecuada a lo largo de todo el año, en este estudio realizamos unas estimaciones del sector del transporte de personas con vehículos con conductor basadas en las hipótesis de comportamiento que exponemos a continuación.

1. Hipótesis del modelo

En relación con número de servicios diarios de cada uno de estos operadores, se asume lo siguiente:

- VTC: las características propias del servicio VTC (precontratación, sin paradas de espera y sin posibilidad de recoger pasajeros en la vía pública) hacen que el número máximo de servicios potenciales de estos vehículos sea menor por no disponer de la misma infraestructura de puntos de acceso en el espacio público. Se espera que los principales usuarios sean usuarios de los servicios de estas empresas en sus países de origen.
- Taxis ilegales: se estima que los servicios de vehículos ilegales operan de incógnito y que el tiempo transcurrido entre la captación de servicios es mayor. En el caso de los taxis piratas, se calcula que principalmente ofrecen sus servicios en los centros de máxima demanda: aeropuerto y centros de ocio nocturno con gran afluencia.

Concepto	Unidad	TAXIS	VTC	PIRATAS
Tiempo medio servicios taxi en Ibiza	minutos	15	20	20
Tiempo medioa transición (óptimo)	minutos	15	30	60
Máximos servicios/día por licencia	servicios	48	29	18

Tabla 43. Estimación de la capacidad máxima de servicios por taxi, VTC y taxi ilegal **Fuente:** elaboración propia.

Para la estimación de la demanda atendida por estos vehículos, se asumen las siguientes hipótesis:

Concepto	TAXIS	VTC	PIRATAS
Número vehículos	Licencia operativas	20% s/ 385 autorizados	400 detectados aeropuerto (subestimación)
Meses operativos	Todo el año	Todo el año	Temporada alta
Servicios/día temporada baja	Servicios origen Sant Joan/día	Servicios origen Sant Joan/día	No operan
Servicios/día temporada alta	Servicios origen Sant Joan/día	29	18

Tabla 44. Hipótesis operativa del taxi, VTC y taxi ilegal **Fuente:** elaboración propia.

2. Estimaciones de la demanda

Aplicando las hipótesis definidas de comportamiento y con los datos de demanda de taxis con origen de Sant Josep de sa Talaia del 2024, se obtienen las siguientes estimaciones de demanda de servicios de vehículos con conductor:

	Vehículos			Número servicios máximos/día/vehículo			Número servicios máximos/día			Número servicios máximos/mes			Porcentaje servicios		
	TAXIS	VTC	PIRATA	TAXIS	VTC	PIRATA	TAXIS	VTC	PIRATA	TAXIS	VTC	PIRATA	TAXIS	VTC	PIRATA
Enero	106	77		6	6		606	441	-	18.800	13.657	-	58%	42%	
Febrero	106	77		7	7		714	519	-	19.988	14.520	-	58%	42%	
Marzo	106	77		9	9		959	696	-	29.717	21.587	-	58%	42%	
Abril	106	77		32	29		3.403	2.218	-	102.080	66.528	-	61%	39%	
Mayo	256	77	400	30	29	18	7.721	2.218	7.200	239.363	68.746	223.200	45%	13%	42%
Junio	256	77	400	44	29	18	11.380	2.218	7.200	341.391	66.528	216.000	55%	11%	35%
Julio	256	77	400	53	29	18	13.534	2.218	7.200	419.556	68.746	223.200	59%	10%	31%
Agosto	256	77	400	48	29	18	12.365	2.218	7.200	383.314	68.746	223.200	57%	10%	33%
Septiembre	256	77	400	43	29	18	10.984	2.218	7.200	329.517	66.528	216.000	54%	11%	35%
Octubre	181	77	400	32	29	18	6.171	2.218	7.200	191.292	68.746	223.200	40%	14%	46%
Noviembre	106	77		7	7		828	561	-	24.838	16.834	-	60%	40%	
Diciembre	106	77		7	7		772	523	-	23.922	16.213	-	60%	40%	
TOTAL							69.436	18.263	43.200	2.123.779	557.376	1.324.800	53%	14%	33%

Tabla 45. Estimación demanda del taxi, VTC y taxi ilegal **Fuente:** elaboración propia.

Según esta tabla, se observa lo siguiente:

- Los servicios totales estimados son de 4M (4.005.955 servicios), dónde 2,1M son los servicios estimados para los taxis en 2024, según datos FITIE de enero a septiembre
- Se estima que el 14% de los servicios de transporte con vehículo de turismo los realizan los VTC (si no consideramos los vehículos ilegales operando, el porcentaje sería del 21%). Es una estimación conservadora.¹⁸.
- El 33% de los servicios son atendidos por los taxis ilegales (los estudios en otros destinos similares estiman que la demanda ilegal en destinos turísticos equivalentes está entre el 20-30%)

Cálculo de la cobertura de servicios de las licencias de Sant Josep de sa Talaia en temporada alta

Con los datos y estimaciones realizadas con base a los años 2022, 2023 y 2024, sabemos que durante la temporada alta el total de licencias de taxi de Sant Josep de sa Talaia están operando a su máxima capacidad, por lo que no pueden absorber el total de la demanda generada. La existencia de demanda no atendida¹⁹ incentiva la existencia de taxis ilegales que cubren parte de esta demanda.

En este contexto, se realiza una estimación del número de licencias temporales que permitiría, no solo cubrir la demanda de servicios de Sant Josep de sa Talaia, sino que llegaría a captar aquella demanda que existe constancia que están atendiendo otros servicios como los taxistas ilegales, ya sea en el aeropuerto como atendiendo aquellas llamadas de Radio Taxi que existe constancia que los taxistas de Ibiza no pueden atender.

¹⁸ Esta cifra es claramente inferior a los datos del porcentaje de servicios que muestran los estudios en otros destinos dónde conviven los dos sistemas (las noticias aparecidas en prensa desde que operan en Ibiza muestran que no existe un implementación total de las autorizaciones emitidas, por lo que estimamos que sólo está operando un 20% del total de autorizaciones actuales en Sant Josep de sa Talaia). En destinos turísticos similares con convivencia de taxis y VTC, el reparto de servicios varía ampliamente según la estacionalidad, las regulaciones locales y la preferencia del usuario. En general, los taxis tienden a cubrir entre el **60 % y el 70 %** de los servicios de transporte con conductor en ciudades y zonas con regulaciones estrictas sobre los VTC, como las que exigen precontratación o limitan la captación directa de pasajeros en la vía pública. Los VTC representan entre el **30 % y el 40 %** del mercado, en períodos de alta demanda turística cuando los taxis autorizados no logran satisfacer completamente la demanda. En destinos como Mallorca y algunas ciudades de la península, se ha registrado una participación más equilibrada en la que los VTC ofrecen servicios principalmente en áreas turísticas y horarios de alta demanda. La preferencia de los turistas, especialmente extranjeros, y la facilidad de las plataformas VTC incrementan su popularidad durante el verano, a pesar de las restricciones para evitar competencia directa con los taxis tradicionales.

¹⁹ La Asociación de Conductores Profesionales de Taxi de Sant Josep de sa Talaia ha enviado el registro en imagen de 1.465 peticiones de servicios comunicados por Radio Taxi de 33 días entre marzo a junio de 2024 que no son atendidos por taxistas (registros de entrada del Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia del 4 y 6 de septiembre). La misma Asociación, ha enviado un listado de imágenes (registros de entrada del Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia del 25 de septiembre y 9 y 14 de octubre) de posibles conductores ilegales operando en el aeropuerto, así como fotografías de las matrículas de vehículos sospechosos de operar de manera ilegal con un listado de 1.297 matrículas únicas de vehículos sospechosos de operar de manera ilegal en la isla.

Además, en el contexto de la aplicación de la nueva **Ley de Control de la Afluencia de Vehículos a Ibiza para la Sostenibilidad Turística**, se estima que, por una lado, la demanda de los servicios de taxis en la isla por la reducción de vehículos en la isla y la regulación del acceso a ciertas zonas, al mismo tiempo que se reducirá el tránsito, cosa que reducirá los tiempos de desplazamiento. Al mismo tiempo, se espera que las medidas desplegadas por la nueva ley faciliten la identificación de los vehículos que estén operando de manera fraudulenta en la isla.

Por ello realizamos la propuesta del dimensionamiento de las licencias temporales, no solo considerando la demanda de servicios de Sant Josep de sa Talaia, si no considerando un 30% de incremento de captación de la demanda atendida por otros servicios, especialmente en los puntos de alta demanda. Para esta valoración, no se consideran aquellos servicios que los taxistas de Sant Josep hacen en otros destinos. Se estima una media de 40 servicios por licencia.

En la siguiente tabla se estima la situación de la temporada alta de 2025 con 121 licencias permanentes y 150 licencias temporales operativas. Con esta oferta, los taxistas de Sant Josep de sa Talaia pueden cubrir el 76% de la demanda de servicios del municipio y el 98% de la demanda real del 2024.

Simulación 2025	Servicios Sant Josep	Captación nueva demanda	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Número licencias necesarias	Número licencias operativas	LICENCIAS FALTAN O SOBTRAN	Número servicios atendidos
Mayo	239.363	71.809	311.172	251	257	- 6	298.220
Junio	341.391	102.417	443.808	370	301	69	361.200
Julio	419.556	125.867	545.423	440	301	139	373.240
Agosto	383.314	114.994	498.308	402	301	101	373.240
Septiembre	329.517	98.855	428.372	357	301	56	361.200
Octubre	191.292	57.388	248.680	201	257	- 56	248.680
TOTAL	1.904.433	571.330	2.475.764				2.015.780

Tabla 46. Estimación servicios taxi Sant Josep de sa Talaia 2025 **Fuente:** elaboración propia.

Si realizamos este ejercicio con un incremento de 30 licencias temporales en 2025 se cubriría el 81% de la demanda generada en el municipio durante la temporada alta.

Año	Nuevas Licencias temporales	Licencias temporales	% demanda Sant Josep
2025	0	150	74%
2025	30	180	81%
2026	0	180	81%

Tabla 47. Estimación porcentaje demanda servicios atendida con taxis de Sant Josep de sa Talaia. Temporada alta (mayo-octubre) de 2025-2028 **Fuente:** elaboración propia.

4. PROPUESTAS

4.1 Escenario actual.

Actualmente, al Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia cuenta con **121 licencias ordinarias** (106 otorgadas, 15 pendientes de adjudicar y una pendiente de aprobación) y **150 licencias temporales** que operan del 25 de abril al 15 de octubre en 2024. Desde el último estudio, se han otorgado 10 licencias ordinarias que empezaron a operar en mayo de 2023.

Al inicio del cuatrienio 2025-2028, se habrá cumplido el objetivo de actualizar el número de licencias ordinarias en función del crecimiento del PIB de las Islas Baleares, indicador de la situación de la economía de Ibiza que se correlaciona con sus necesidades de movilidad. Aunque no se habrá creado ninguna licencia temporal adicional para cubrir el déficit de licencias para atender la demanda de servicios de Sant Josep de sa Talaia durante la temporada alta.

4.2 Escenario 2025-2028

La propuesta para determinar el número de licencias ordinarias y temporales para el período 2025-2028 acorde a la metodología aquí empleada, establece lo siguiente:

Se mantiene el criterio de vincular el número de nuevas licencias permanentes en función del crecimiento en el producto interior bruto (variación interanual) de las islas, siempre que este sea positivo.

Respecto a las licencias temporales se propone lo siguiente:

- Mantener el periodo de licencias temporales desde inicios de mayo hasta el finales de octubre (6 meses) establecido para el 2024, otorgando licencias temporales de 5,5 a 6 meses distribuidos en dos turnos:
 - Licencias temporales, primer turno: se propone un primer turno de inicios de mayo a mediados octubre o ajustado a la situación de la Semana Santa dentro de la anualidad si esta es anterior
 - Licencias temporales, segundo turno: mediados de mayo a finales de octubre
- Con objeto de ajustar las necesidades de la oferta a la de demanda durante estos meses se propone habilitar 30 licencias temporales adicionales al inicio de 2025, que supondría 180 licencias temporales para el 2025 y 2026.
- En caso de que este incremento se alcanzara, se estima que las licencias de taxi de Sant Josep de sa Talaia conseguirían dar cobertura al 88% de la demanda con origen en Sant Josep de sa Talaia estimada para el 2026 en un escenario definido en base a la demanda real actual, un escenario que no prevé incrementos del número de visitantes a la isla.

5. CONCLUSIONES

El presente análisis justifica la validez de la utilización de la metodología que permite adaptar la oferta de servicios de taxi a la demanda por períodos de alta y baja intensidad. La variación interanual de producto interior bruto se consideraba como uno de los condicionantes para adecuar

el número de licencias en cada período. De esta manera, se estiman los siguientes cálculos y criterios de aplicación para el periodo comprendido entre 2025 y 2026²⁰:

$$LP = N(LP) \times (1 + d(PIB))$$

$N(LP)$ Número de licencias permanentes del año (121, 2025)

$d(PIB)$ Diferencial del Producto Interior Bruto de las Islas Baleares del año anterior ²¹

Para las licencias temporales, se establece una propuesta de un incremento de 30 licencias al inicio del periodo, que representan 180 licencias temporales para el cuatrienio 2025-2028. Se considera que existirá un efecto de captación de la demanda ofrecida actualmente por otros servicios (legales e ilegales) y que los cambios normativos de la movilidad de la isla que se espera que se implementen plenamente en dos años y del funcionamiento del sector comportarán un incremento de la demanda de servicios, en una realidad insular dónde el transporte público de pasajeros con otros medios como líneas regulares de autobuses es claramente insuficiente para atender la demanda de la isla por su tipología y dispersión.

6. PROPUESTAS ADICIONALES

Para mejorar la regulación del sector de taxis en Sant Josep de sa Talaia, especialmente durante la temporada alta, se pueden considerar varias medidas específicas que han mostrado buenos resultados en otros destinos turísticos:

1. **Sistemas de control digital:** implementar un sistema de registro digital obligatorio para los servicios de taxi, como se ha hecho en algunas ciudades europeas, permite a las autoridades monitorear en tiempo real las actividades de los taxis y VTCs. Esto mejora la planificación y permite detectar rápidamente irregularidades. Ya existen estándares de interoperabilidad y control que facilitan una gestión eficiente de servicios turísticos como el transporte normas (ver Anexo: Sant Josep de sa Talaia, Destino de Turismo inteligente)
2. **Integración de plataformas de taxis y VTC:** en ciudades como París y Ámsterdam, las plataformas que permiten compartir información entre taxis y VTC han optimizado el servicio en momentos de alta demanda. Estas plataformas mejoran la distribución de la flota, reducen el tiempo de espera y mejoran la experiencia del usuario, contribuyendo a una coexistencia más ordenada entre taxis y VTC. Además, entendemos que esta integración y cooperación de plataformas, reduciría el margen de operación de los taxis ilegales.
3. **Límites zonales y temporales para autorizaciones de VTC (coordinar con Consell Insular):** en algunos destinos, se han implementado límites temporales y espaciales para las autorizaciones de VTC, de modo que solo operen en áreas turísticas o en periodos específicos de alta demanda. Este tipo de regulación evita la sobreoferta y reduce la competencia desleal con los taxis tradicionales, a la vez que facilita el transporte en zonas

²⁰ Cada 2 años se revisa el cálculo y se actualiza el valor de N(LE) en función de que el % de viajes realizados a Sant Josep por taxistas externos (DATOS GPS) sea mayor o menor del 30% en el mes del año más desfavorable:

- Si el % > 35% se recalcula el N (LE) al alza.
- Si el % < 35% se recalcula el N (LE) a la baja.
Se consideraría el valor más alto de % de todos los meses del año para valora el crecimiento o decrecimiento del número de licencia.

Si el PIB es negativo, no aplica reducción en el número de licencias fijas.

con alta afluencia de turistas con seguridad y eficiencia, especialmente en las áreas de ocio nocturno.

4. **Revisión de tarifas variables según la temporada:** en lugares como Miami y zonas costeras de España, se ha autorizado un sistema de tarifas variables para taxis en temporada alta, permitiendo ajustes según la demanda. Este enfoque no solo responde a las necesidades de los conductores, sino que también regula los precios para los usuarios en los picos de turismo, evitando tarifas excesivas o competencia desleal entre servicios.
5. **Incentivos para vehículos sostenibles y energías renovables:** en otros destinos turísticos, se han otorgado licencias prioritarias a taxis eléctricos o híbridos, junto con descuentos fiscales o subvenciones para la adquisición de estos vehículos. Esta medida promueve un transporte sostenible, mejora la calidad del aire y aporta una imagen de sostenibilidad ambiental al destino, factores clave en un lugar como Sant Josep de sa Talaia y de Ibiza, que busca preservar su atractivo natural. En la medida de lo posible se propone que todas las licencias de nueva creación obliguen a adquirir vehículos como mínimo híbridos (a medio plazo a medida que se desarrollen las infraestructuras de recarga).

APLICADO en Sant Josep: *En la licitación de licencias de taxis en Sant Josep, aplica una bonificación del 75% de licencia temporal a los vehículos 100% eléctricos.*

6. **Bonificaciones para la accesibilidad** se propone que como mínimo 1 de cada 10 taxis este adaptado para personas de movilidad reducida. Se propone establecer bonificaciones para vehículos con capacidad hasta nueve plazas que permite la nueva normativa para incentivar el turismo familiar. Asimismo, toda medida que incentive y promueva la adopción de medidas que promocionen ejes de prioridad de las políticas públicas pueden ser bonificadas.

APLICADO en Sant Josep: *En la licitación de licencias de taxis en Sant Josep, se incluye la opción de solicitar licencias para **eurotaxis** (vehículos adaptados para personas con diversidad funcional), permitiendo una mayor accesibilidad para este sector de la población, con una bonificación del 35% de la licencia de taxi temporal*

7. **Ampliación de la capacidad de los vehículos y tarifas por plaza:** establecer un sistema para incentivar y promover una flota mínima de taxis con capacidad para 9 plazas, de acuerdo con la Ley 1/2024, de 16 de febrero del Gobierno insular, como un servicio diferencial, y establecer la posibilidad de una tarifa por plaza con una lógica de transporte a la demanda.
8. **Gestión del aeropuerto:** se sigue considerando necesaria una mejor regulación de los coches, el rendimiento de subida podría incrementarse notablemente, así como una mejora del control de accesos y detección de comportamientos ilícitos. En este punto, sería recomendable hacer una última acción de sensibilización del uso de los taxis ilegales a los clientes.

7. ANEXOS

7.1 Propuesta de establecimiento del canon de otorgamiento para nuevas licencias

Según el art 93.4 de la Ley 33/2003, en su punto tercero, establece que: "las concesiones de uso privativo o aprovechamiento especial del dominio público podrán ser gratuitas, otorgarse con contraprestación o condición o esta sujetas a la tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes del dominio público estatal regulada en el capítulo VIII del título I de la Ley 25/1998, de 13 de julio, de Modificación del Régimen Legal de las Tasas Estatales y Locales y de

Reordenación de las Prestaciones Patrimoniales de Carácter Público, o a las tasas previstas en sus normas especiales. "

En el ámbito local esa tasa se regula en el art. 20.1.a del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo en relación con el arto 24, en el que se indica que, con carácter general, debe tomarse como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de la utilización o el aprovechamiento que se haga del bien; si bien, cuando se utilicen procedimientos de licitación pública, su importe vendrá determinado por el valor de la proposición sobre la que recaiga la concesión.

La fijación del canon debe buscar un equilibrio entre la remuneración adecuada para la administración local por el uso del dominio público y el retorno razonable para el concesionario, en este caso el taxista, que realiza una inversión (vehículo, seguros, combustible) y asume un riesgo (rentabilidad limitada a un período estacional).

A partir de la normativa mencionada, el cálculo de la tasa para las licencias temporales debe basarse en los principios de **equidad económica** (la tasa debe reflejar el valor justo de la utilidad derivada de la actividad, sin ser excesiva ni desproporcionada, **proporcionalidad** (ajustar la tasa al beneficio potencial que el titular puede obtener durante la temporada alta), **equilibrio financiero** (para garantizar que la administración local reciba una compensación adecuada sin comprometer la sostenibilidad del servicio de taxi) y **transparencia**, por lo que el cálculo del canon se debe basar en datos verificables, como el coste estimado por servicio, el número de trayectos y los ingresos promedio por licencia.

Con base en este marco normativo, se procedí a calcular el canon de la licencia temporal para taxis en Sant Josep de sa Talaia que **se derive de un cálculo proporcional a los ingresos estimados** durante la temporada alta considerando los costes operativos y el margen de beneficio esperado por el titular, teniendo en cuenta que se respete el equilibrio entre la utilidad pública y la viabilidad económica del concesionario.

7.1.1 . Análisis de los costes de explotación y rentabilidad del servicio

Costes directos e indirectos asociados a las Licencias Temporales

El cálculo de los costes asociados a las licencias temporales en el sector del taxi incluye una desagregación en **costes directos** e **indirectos**, considerando los elementos necesarios para garantizar un servicio eficiente y económicamente sostenible durante el periodo de actividad estacional.

A) Costes directos (variables)

Combustible

El consumo de combustible depende del kilometraje efectuado anualmente, de las condiciones del vehículo (consumo medio del vehículo) y del valor unitario del combustible. Se ha considerado un consumo medio estimado de 6,5 l/km para un vehículo diésel y 7 para un vehículo adaptado.

- precio medio del litro de combustible con el promedio de los precios anuales de diésel según la evolución del precio del gasóleo A en las Illes Balears²².

²² <https://www.clickgasoil.com/p/evolucion-del-precio-gasoleo-a-en-illes-balears>

- kilómetros de la temporada alta: se calcula como el 89% de los kilómetros realizados por una licencia ordinaria en Sant Josep de s Talaia de 90.000 km/año, por lo que se estima que un taxi con licencia temporal hace unos 80.254 km/temporada

Mantenimiento y reparaciones

Se considera el mantenimiento y las reparaciones como el coste de revisión periódica al vehículo para conservarlo en óptimas condiciones, y se considera que es un coste variable porque está vinculado al uso. El coste anual de mantenimiento y reparaciones del taxi comprende las operaciones de mantenimiento, limpieza y desinfección aceite y filtros, reposición de neumáticos, así como las averías del sistema tarifario. En el caso de vehículos adaptados los sistemas para llevar personas de movilidad reducida.

B) Costes indirectos (fijos)

Los costes indirectos son aquellos que, aunque no están directamente relacionados con cada servicio, son necesarios para el desarrollo del servicio. Estos incluyen:

Costes salariales

El **salario de los conductores de taxi** constituye uno de los principales **costes indirectos** asociados a la actividad de los taxistas. El salario se le aplica un 35% de costes de Seguridad Social.

En este análisis, se asume que cada licencia de taxi dispone de **varios conductores** a lo largo del año, en función del mes y el tipo de licencia, siendo todos ellos **asalariados**, incluido el titular de la licencia, según el siguiente esquema:

Mes	Núm. Conductores	
	Ordinarias	Estacionales
enero	1	-
febrero	1	-
marzo	1	-
abril	1	-
mayo	2	1
junio	3	2
julio	3	2
agosto	3	2
septiembre	3	2
octubre	3	1
noviembre	1	-
diciembre	1	-

Tabla 48. Número de conductores por licencia de taxi de Sant Josep de sa Talaia. Temporada alta (mayo-octubre) de 2025-2028 **Fuente:** elaboración propia.

Para la estimación de este coste, se ha utilizado el **salario mínimo garantizado** establecido en la Resolución de 27 de abril de 2017 de la Dirección General de Empleo, que regula el VIII Convenio colectivo nacional para el sector de autotaxis, actualmente vigente. Este salario se ha ajustado

conforme al Índice de Precios al Consumo (IPC) hasta la fecha actual, asegurando la actualización de los valores salariales de acuerdo con la inflación.

Otros costes indirectos

Amortización del vehículo

La amortización del vehículo se considera un coste esencial asociado al ejercicio de la actividad del taxi. Representa el gasto derivado de la adquisición y uso del vehículo durante su vida útil. En la mayoría de los casos, los taxistas adquieren sus vehículos mediante préstamos bancarios, lo que implica que los costes anuales de amortización incluyen tanto el reembolso del capital como los intereses.

Para calcular este coste, se ha considerado el precio medio de los modelos de taxi observados en imágenes disponibles de los taxis operando en el aeropuerto de Ibiza. El precio de venta medio (PVM) de estos vehículos incluye varios componentes:

$$\text{PVM} = \text{PFF} + \text{TT} + \text{CP} + \text{TM}$$

Donde:

- **PFF**: precio franco de fábrica
- **TT**: tasa de transporte
- **CP**: coste de pintura
- **TM**: tasa de matrícula

Se utiliza una amortización con términos constantes conocida como el método de amortización francés. Este método mantiene constante los términos de amortización durante toda la vida del préstamo, es decir, la suma del capital más los intereses se mantiene constante durante el periodo de amortización. La amortización de los vehículos (AV) se calcula según la fórmula siguiente:

$$AV = \frac{PMV * Tia}{1 - (1 + Tia)^{-y}}$$

Donde:

- El **precio medio del vehículo (PMV)**.
- La **tasa de interés anual (Tia)**.
- El número de periodos del crédito concedido (**y**).

Una vez se obtienen los términos amortizables (AVTotal con la suma del capital y los intereses) se saca el coste anual por amortización (VAA) del vehículo dividiendo el total a amortizar por la vida útil del vehículo (VU):

$$\text{VAA} = \text{AVTotal} / \text{VU}$$

Se establece una tasa de amortización del **3% anual**, con un período de amortización de **10 años** y un **valor residual** del vehículo equivalente al **5%** de su precio original. Este enfoque asegura un cálculo ajustado y transparente de los costes relacionados con la adquisición.

Aparcamiento

Es el coste del alquiler de una plaza de aparcamiento. Este valor depende del domicilio del titular de la licencia. Para su estimación se ha consultado en páginas especializadas el valor de mercado de alquiler de una plaza de aparcamiento en Sant Josep de sa Talaia.

Seguro

Para el ejercicio de la actividad de servicio de taxis es indispensable tener un seguro de daños a terceros. Dado que la mayoría de los seguros son a terceros se prevé un coste adicional para cubrir los gastos relacionados con la siniestralidad no cubierta por el seguro, este coste se estima en un 28% del coste del seguro.

Licencias

Para el año 2024, el coste resultante es de 5.700 € en total para un periodo de 5 meses y tres semanas.

En el cálculo de los costes anuales de amortización se tiene en cuenta que los profesionales del taxi en su mayoría adquieren la licencia mediante un préstamo bancario, por lo tanto, los costes anuales de amortización se deben tener en cuenta y se ha de señalar que parte de la amortización de la adquisición de la licencia corresponden al capital y a los ingresos. La metodología es la misma que la expuesta para la amortización de los vehículos, una tasa de amortización del 3% con un periodo de amortización de 12 años.

Impuestos

Los tributos y las obligaciones fiscales que recaen en forma directa sobre la explotación del taxi es el Impuesto de circulación (IVTM). Es el impuesto a pagar por circular y utilizar las vías públicas. Su valor depende tanto de la potencia como la clase del vehículo.

Cambio de tarifa anual

Es el coste indirecto, aplicado cada año en establecer las nuevas tarifas urbanas aprobadas.

Administración y gestión

Es un coste indirecto asociado a la gestión y a la administración de los diversos tributos y obligaciones fiscales que han de pagar los profesionales de taxi. Los servicios de asesoría fiscal contemplados son: declaraciones IVA-IRPF trimestral, resumen anual del IVA, declaración de la renta y consultas fiscales- laborables. En función de los costes habituales de este tipo de servicio se considera un coste anual promedio de 600 €.

ITV

Es la inspección técnica del vehículo "taxi" que va asociada a la antigüedad del mismo vehículo. Si éste es inferior a los 5 años la ITV debe hacerse una vez al año, mientras que si el vehículo tiene 5 o más años de antigüedad la revisión debe ser semestral.

7.1.2 Estimación del coste anual del servicio de una licencia temporal

El cálculo de los costes anuales de la actividad de una licencia temporal se resumen en la tabla siguiente:

Concepto	Importe	%	Importe total	%
Coste Personal	15.755	41%	15.755	41%
Coste Fijos	13.159	35%	13.159	35%
Amortización Licencia	5.700	15%		
Gastos financieros licencia	171	0%		
Amortización vehículo	3.500	9%		
Gastos financieros vehículo	756	2%		
Seguros	1.500	4%		
Otros gastos	1.532	4%		
Costes Variables	9.170	24%	9.170	24%
Mantenimiento y reparaciones	2.160	6%		
Combustible	7.010	18%		
TOTAL	38.083,49		38.083,49	

Tabla 49. Costes por temporada de por licencia de taxi de Sant Josep de sa Talaia. Temporada alta (mayo-octubre) de 2025-2028 **Fuente:** elaboración propia.

7.1.3 Estimación de los ingresos anuales por tipo de licencia

La recaudación estimada anual de una licencia en las condiciones indicadas se ha estimado a partir de la información proporcionada por los servicios realizados por los taxis en el municipio de San Josep De Sa Talaia. Dado que los kilómetros realizados son diferentes en cada caso, se ha considerado un importe medio diferente para cada tipo de servicio: dentro de Sant Josep de sa Talaia (13,27 €/servicio) y fuera del municipio (15,59 €/servicio).

De igual modo los ingresos de cada licencia dependen del número de conductores adscritos, que, a falta de información, se ha estimado para el análisis el número de conductores por licencia según el tipo de licencia y mes, definido en la Tabla 48.

Los ingresos anuales estimados por una licencia temporal son de 67.590,39 €/temporada.

7.1.4 Propuesta de establecimiento del canon mínimo anual de otorgamiento para nuevas licencias temporales

En la línea de lo establecido por la ley, y después de actualizar los ingresos y gastos estimados de una licencia temporal con los datos actualizados, el cálculo del canon de las licencias temporales se obtiene aplicando un 15% sobre los gastos como referencia del porcentaje que se aplica para estimar los gastos generales en los proyectos públicos y privados.

El importe obtenido de aplicar este porcentaje sobre el coste anual del servicio es asimilable al canon por licencia estacional, en este estudio se propone un canon mínimo anual de la licencia temporal para el cuatrienio 2025-2028 de 5.713 € que corresponde a 5,5 meses de actividad.

Concepto	Licencia Temporal
Coste anual del servicio	38.083
Canon 15%	5.713
Recaudación estimada	67.590
Balance	23.794

Figura 50: Cálculo del canon mínimo anual estimado por licencia temporal. **Fuente:** elaboración propia

7.2 Situación, impacto y medidas frente la llegada de empresas de VTC

7.2.1 Antecedentes: inicio de operaciones de VTC en Ibiza, marco legal y expectativas

El auge de plataformas como Uber y Cabify, que han expandido su presencia en ciudades europeas y americanas y podría ser relevante en Ibiza debido a la alta afluencia de turismo internacional y la popularidad de las aplicaciones móviles para el transporte en destinos turísticos. Ibiza, al ser un destino de renombre internacional, experimenta una alta demanda de servicios de transporte rápidos y flexibles, convirtiéndose, en principio, en un mercado atractivo para los VTC, especialmente por su clientela turística extranjera.

El Consell Insular d'Eivissa ha dado 385 autorizaciones para operar como VTC hasta la fecha. Con esta cifra, se supera el límite que la *Llei 1/2024, de 16 de febrer, de millora de la regulació dels serveis de transport amb vehicles de fins a nou places a les Illes Balears* recuerda que la ley establece para Ibiza una ratio de 6,74 licencias de taxi por cada autorización de VTC. En la actualidad, la aplicación de esta ratio establecería un máximo de 71 autorizaciones VTC permanentes. La ley suspende la autorización de nuevas autorizaciones de VTC hasta que se apruebe un decreto que establezca los criterios medioambientales y de gestión del transporte, previsto para febrero 2025. **Esta normativa define un ámbito de actuación insular para las licencias de VTC**, prohibiendo su traslado de una isla a otra y estableciendo **un margen temporal de dos años para que las licencias operen exclusivamente en su isla de origen**.

Se tiene registro de VTC llegados de otros destinos operando en Ibiza desde el 2021. La empresa de VTC [UBER](#) empezó a operar con 14 licencias en Ibiza a finales de noviembre de 2023. [Cabify](#), la otra empresa de referencia del sector y principal rival de Uber, anunció en mayo de 2024 que vendía las 75 autorizaciones que tenía. Parece, pues, que el lanzamiento de los servicios de VTC de las grandes operadoras del sector es reacia a entrar en un mercado con una fuerte presencia del taxi y una regulación que, desde su punto de vista, resulta estricta.

En la actualidad, los VTC operan en Ibiza bajo una regulación que incluye la obligación de precontratación, de modo que no pueden captar pasajeros de forma directa en la vía pública ni en las paradas exclusivas de los taxis, diferenciándose así del servicio de taxis. Esta normativa protege la economía de los taxistas locales y mitiga el impacto de los VTC en el entorno urbano.

Con todo, el Tribunal Constitucional español anuló el pasado septiembre la restricción de las Islas Baleares que exigía un mínimo de 30 minutos de precontratación, porque consideraba que limitaba la libertad empresarial sin una justificación de interés general. A pesar de la revocación de esta restricción, los VTC deben operar mediante precontratación y no pueden recoger pasajeros sin una reserva previa.

Además, los VTC enfrentan restricciones territoriales, operando solo en la isla en la que están domiciliados, salvo excepciones con notificación previa. Estas regulaciones buscan mantener una separación clara entre ambos servicios y proteger la estructura del transporte local en Ibiza, asegurando que los taxis mantengan su rol de servicio inmediato, mientras que los VTC deben jugar un rol complementario.

Esta situación da a entender que el sector del VTC no se ha desplegado completamente en Ibiza desde la entrada de las principales empresas y no permite hacer una estimación segura de la cuota de mercado que actualmente tienen los vehículos que operan con autorizaciones VTC y su afectación al total de la demanda.

7.2.2 Experiencias del impacto de la entrada de VTC en otros destinos

La llegada de los VTC en áreas turísticas y de alta demanda como Ibiza tiene múltiples repercusiones tanto en el mercado de transporte como en el entorno urbano y la experiencia de los turistas:

Competencia y reducción de ingresos en el sector del taxi: uno de los impactos más relevantes de la entrada de VTC es la reducción de ingresos de los taxis tradicionales. Los conductores de VTC suelen tener mayor flexibilidad en tarifas y disponibilidad, lo que les permite captar una mayor proporción de usuarios, especialmente en zonas de alta demanda y entre turistas. Este efecto ha sido observado en ciudades turísticas donde el número de usuarios de taxis tradicionales disminuye a favor de los VTC, resultando en menores ingresos para los taxistas.

Preferencia de los turistas por los VTC: muchos turistas, especialmente aquellos que ya utilizan estas aplicaciones en sus países de origen, prefieren los VTC debido por la inercia y comodidad, la previsibilidad de precios, la posibilidad de pago digital y el seguimiento en tiempo real del trayecto. **La familiaridad con las aplicaciones VTC es un factor determinante en destinos turísticos**, porque permite a los visitantes acceder a un servicio que ya conocen, evitándoles la necesidad de adaptarse a los sistemas locales de taxis, que pueden tener tarifas o procedimientos desconocidos.

Congestión urbana y medioambiental: en lugares turísticos, la operación de los VTC puede contribuir a la congestión vehicular, especialmente en áreas de alta demanda como aeropuertos y zonas hoteleras. Esto se debe al aumento del número de vehículos en circulación para atender la demanda de transporte de los visitantes, lo que también conlleva un aumento en las emisiones contaminantes.

Análisis de los costes operativos: comparar los costes operativos de taxis y VTC es clave para entender los retos que enfrenta el sector del taxi. Los taxis tradicionales suelen tener costes de operación más altos debido a una serie de regulaciones específicas. Por ejemplo, deben cumplir con requisitos de licencias municipales, adherirse a tarifas fijas reguladas, mantener servicios 24/7 y someterse a inspecciones más rigurosas, además de afrontar mayores costes de seguros y permisos. Los VTC, por el contrario, tienen mayor flexibilidad operativa: pueden aplicar tarifas dinámicas según la demanda, cuentan con menores costes en seguros y permisos, y están sujetos a regulaciones menos estrictas, lo cual reduce sus costes operativos. Se debería tener en cuenta que los taxis, al tener costes más elevados, enfrentan una competencia desigual con los VTC, especialmente en términos de tarifas y rentabilidad.

7.2.3 Medidas para gestionar el impacto de los VTC

Para minimizar el impacto de los VTC en el transporte local, muchas ciudades y regiones han adoptado diversas medidas con el fin de proteger el sector de taxi tradicional, reducir la congestión y mantener el equilibrio en la oferta de transporte:

Limitación en el número de licencias de VTC: en España, se establecen proporciones específicas como una licencia VTC por cada 30 taxis, para evitar una sobreoferta de VTC que desequilibre el sector del transporte. En las Islas Baleares, esta medida es fundamental para proteger la estructura del transporte local y evitar que los VTC desequilibren la oferta y afecten la rentabilidad de todo el sector.

Restricciones de acceso y zonas de exclusión: los VTC suelen tener limitaciones de acceso en áreas de alta demanda, como aeropuertos y centros turísticos, para evitar competencia directa con los taxis. Estas zonas exclusivas reservadas para taxis permiten que los taxistas mantengan sus ingresos en lugares estratégicos, asegurando que la competencia no afecte de forma negativa su captación de pasajeros.

Regulación de tarifas y precontratación: en algunas ciudades, se establecen tarifas mínimas para los VTC, equiparando sus precios con los de los taxis en determinados horarios o zonas. Esto evita una competencia basada exclusivamente en el precio. Además, la exigencia de precontratación para los VTC mantiene la diferenciación entre ambos servicios, garantizando que los taxis tengan prioridad en la captación de pasajeros en la vía pública.

Incentivos a la modernización de taxis: en muchos destinos, los taxis reciben incentivos para adoptar tecnologías que mejoren su competitividad, como aplicaciones de reserva digital, pago electrónico y seguimiento en tiempo real. Estas tecnologías permiten que los taxis ofrezcan una experiencia similar a la de los VTC, fortaleciendo su posición en el mercado.

Regulación laboral y transparencia de plataformas: algunas ciudades han implementado regulaciones para mejorar las condiciones laborales de los conductores de VTC, exigiendo que sean considerados empleados en lugar de autónomos. Además, en ciudades como Nueva York, las plataformas VTC están obligadas a proporcionar datos sobre tarifas, tiempos de espera y ubicación, lo que permite un control más efectivo de su impacto en el transporte urbano. Este tipo de medidas busca nivelar la competencia entre taxis y VTC, al tiempo que protege los derechos laborales de los conductores.

Control del impacto medioambiental y del tráfico: ciudades como Londres han impuesto licencias especiales y tarifas de acceso a los VTC en zonas de alta congestión, buscando reducir el tráfico y las emisiones contaminantes. En zonas turísticas como Ibiza, este tipo de regulaciones ayudaría a mantener la calidad del entorno, especialmente en áreas de alta afluencia de turistas.

7.3 Los taxis piratas

7.3.1 Situación actual

El problema de los taxis piratas en Ibiza comenzó a ganar relevancia hace más de una década, pero ha alcanzado niveles alarmantes en los últimos años, especialmente durante la temporada alta en verano. Durante los meses de junio, julio y agosto, la demanda de transporte supera ampliamente la capacidad de los taxis legales, lo que atrae la existencia de servicios ilegales que buscan aprovecharse de la situación. En estos meses, los taxis piratas operan de forma activa, captando turistas en áreas de gran afluencia, como el aeropuerto y las zonas de ocio nocturno. La ausencia de cifras oficiales hace difícil estimar su volumen exacto, pero se estima que representan entre el 20% y el 30% de los servicios de transporte en temporada alta.

En el Aeropuerto de Ibiza, en el municipio de Sant Josep, se calcula que podrían operar hasta 400 taxis pirata durante el verano gracias a la instalación de cámaras de control, según el jefe de Policía José Antonio Granados. Según la Asociación de Conductores de Taxis de sant Josep, el parque de

vehículos que operan de manera ilegal en la isla puede superar los 1.200 vehículos. Esta información se ha obtenido con la toma de fotografías de vehículos, el seguimiento de las actividades de conductores en el aeropuerto cuando van a contactar con sus clientes. Además, se han registrado las llamadas de servicios de Radio Taxi durante este verano no fueron cubiertos por taxistas.

Este crecimiento ha impulsado a las autoridades locales a reforzar sus controles y aumentar las sanciones, ya que la actividad de los taxis piratas no solo afecta a los taxistas autorizados, sino también a la seguridad de los pasajeros, dado que estos servicios no garantizan el cumplimiento de las normas de seguridad ni la calidad del Servicio, así como a la imagen de la isla de Ibiza.

7.3.2 Impacto de los Taxis Piratas en Ibiza

El impacto de los taxis piratas en Ibiza es significativo:

- **Taxistas:** los taxis piratas representan una competencia desleal para los conductores con licencia, quienes deben cumplir regulaciones estrictas y enfrentan costes de operación más altos. La proliferación de servicios ilegales reduce la demanda de taxis legales, afectando directamente los ingresos de los conductores oficiales.
- **Pasajeros:** aunque algunos turistas utilizan taxis piratas debido a la disponibilidad y precios más bajos, estos servicios implican riesgos y no tiene el seguimiento que ofrece la geolocalización de los Servicios legales en la isla. Los taxis piratas no están sujetos a revisiones de seguridad, y en algunos casos, se han reportado situaciones en las que los conductores no están adecuadamente registrados o capacitados, exponiendo a los pasajeros a posibles problemas.
- **Municipios:** para los municipios, el aumento de taxis ilegales supone una carga adicional en términos de control y sanciones. Además, esta actividad afecta la imagen turística de Ibiza, ya que los taxis piratas pueden ofrecer una experiencia negativa a los visitantes, lo que impacta indirectamente en la economía local. Y por otro lado, al cubrir parte de la demanda de movilidad con vehículo privado, dificulta la detección de la demanda real y reduce los ingresos que las licencias temporales proporcionan a los consistorios para atender las necesidades derivadas, por ejemplo, de la presencia del turismo en la isla.

7.3.3 Medidas para reducir la presencia de taxis piratas operando en la isla

En respuesta al problema, las autoridades han implementado diversas medidas en colaboración con las asociaciones de taxistas y otros organismos de transporte como AENA, el Consell Insular d'Eivissa y los ayuntamientos:

- **Aumento de las sanciones:** las multas han aumentado significativamente, llegando a imponerse sanciones de hasta 25,000 euros para disuadir la actividad de los taxis piratas. Además, el Consell d'Eivissa ha implementado medidas cautelares que permiten la inmovilización del vehículo hasta el pago completo de la multa.
- **Controles intensivos y tecnología:** los controles en el aeropuerto y en áreas de alta demanda incluyen la colaboración con detectives privados, que ayudan a identificar a los taxis piratas para una intervención rápida por parte de las autoridades. También se está evaluando el uso de cámaras de vigilancia para detectar servicios ilegales en tiempo real. AENA está trabajando en tiempo real con miembros de la seguridad privada del aeropuerto, persiguiendo estas operativas. AENA está en continuo contacto con la Policía Local de Sant Josep de sa Talaia, a la que se da aviso en cuanto se detecta la presencia de taxistas pirata.

- **Sensibilización e información en el Aeropuerto de Ibiza:** AENA, operadora del aeropuerto de Ibiza, ayuda en la adopción de medidas enfocadas a una mejor información al usuario final para evitar que la elección sea la oferta ilegal acordadas con el sector del taxi con la instalación de un stand informativo en el mismo aeropuerto, así como emitiendo en sus instalaciones mensajes por megafonía en varios idiomas sobre esta cuestión. Los pasajeros pueden escuchar estas advertencias en la sala de recogida de equipajes. Además, en el área de llegadas se ha señalizado para marcar el camino en dirección a la parada de taxis. Esta señalización, «se va a renovar y reforzar próximamente».

Desde este verano, es posible ver un vídeo sobre transporte seguro preparado por el Consell. Se trata de un vídeo del Departamento de Movilidad que busca, con un toque irónico, captar la atención de los pasajeros para mostrar y advertir de los peligros que corren si utilizan el transporte ilegal en Ibiza. El vídeo se proyecta en varias pantallas de la terminal de llegadas.

- **Propuestas de José Antonio Granados:** el jefe de Policía de Sant Josep ha solicitado medidas adicionales para combatir el transporte ilegal, incluyendo una reforma que permita sancionar no solo a los conductores sino también a quienes facilitan estos servicios, como los intermediarios en redes sociales o aplicaciones de mensajería. Propone que la documentación de los vehículos retenidos no sea devuelta hasta el pago de la multa completa y, en caso de impago, los vehículos puedan ser destruidos como medida disuasoria.

7.3.4 Sant Josep de sa Talaia, un Destino Turístico Inteligente: una oportunidad para una gestión integral de la movilidad en el destino

7.3.5 Un Destino Turístico Inteligente

Un destino turístico inteligente (DTI) es un modelo de gestión integral y sostenible que utiliza tecnología avanzada para optimizar la experiencia de los visitantes, mejorar la calidad de vida de los residentes y asegurar un desarrollo sostenible. **Basado en el análisis de datos en tiempo real, un DTI se enfoca en la conectividad, la interoperabilidad y la capacidad de adaptarse a las demandas de usuarios a través de plataformas digitales.** Estas soluciones permiten gestionar recursos de manera eficiente, desde el transporte hasta la conservación ambiental, y son fundamentales en destinos de alta afluencia turística, donde el equilibrio entre el flujo de visitantes y la calidad de servicios es clave.

El Itinerario de la Transición Digital del Turismo de SEGITTUR para los Destinos Turísticos Inteligentes

En febrero de 2022, la Comisión Europea lanzó el primer **itinerario de transición del turismo**. Este itinerario establece una agenda para la transformación digital y ecológica del sector turístico europeo, que abarca 3,2 millones de empresas, de las cuales el 99 % son pymes y micropymes.

En línea con este itinerario, España ha incluido en su Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia un enfoque dedicado al turismo, con la **Componente 14 del plan** enfocada en mejorar la competitividad, digitalización y sostenibilidad del sector. El proyecto de Destinos Turísticos Inteligentes (DTI) de SEGITTUR, impulsa el desarrollo que aplican tecnología avanzada e interoperabilidad para optimizar la gestión del turismo. Entre sus acciones clave destacan:

1. **Plataforma Inteligente de Destino:** un sistema de interoperabilidad que integra servicios públicos y privados, proporcionando una red coordinada para mejorar la experiencia del turista y facilitar la gestión integral del destino.

2. **Sistema de Inteligencia Turística Nacional:** este sistema centraliza y analiza datos de diversas fuentes turísticas en España, ayudando a los destinos y empresas a adaptarse mejor a las demandas y patrones turísticos.
3. **Espacio de Datos Industrial:** diseñado para fomentar el uso de big data e inteligencia artificial, este espacio permitirá a las pymes y destinos aprovechar el análisis de datos a gran escala, mejorando la competitividad y adaptabilidad del sector.
4. **Entornos colaborativos:** espacios digitales donde las empresas y destinos turísticos pueden compartir soluciones tecnológicas y conocimientos, facilitando la innovación y la colaboración dentro del sector.

7.3.6 Sant Josep de sa Talaia en el contexto de la isla de Ibiza

Ibiza, uno de los destinos turísticos más populares del Mediterráneo, enfrenta cada temporada alta desafíos significativos en términos de transporte, gestión de espacios públicos y sostenibilidad. El aumento en el flujo de visitantes durante el verano ejerce presión sobre los sistemas de transporte, especialmente taxis, VTC, y transporte público, tránsito y congestión en las carreteras de la isla y, además, de zonas de estacionamiento en áreas clave como playas y centros de ocio nocturno de las playas de Sant Josep. Implementar un modelo de DTI en Sant Josep de sa Talaia permitiría integrar estas variables de transporte y gestión de espacios, asegurando una respuesta en tiempo real a las demandas de movilidad y optimizando la experiencia tanto para visitantes como para residentes. Además, la interoperabilidad le permitiría coordinar los datos con el resto de los municipios de la isla si implementan sistemas parecidos.

7.3.7 Integración de plataformas en una gestión interoperable

La interoperabilidad de sistemas en un DTI permite que las plataformas digitales conecten distintos servicios de transporte en un solo ecosistema digital. En el caso de Ibiza, un sistema de gestión integral podría abarcar:

- **Taxis y VTC:** mediante una plataforma interoperable, los servicios de taxis y VTC podrían coordinarse en función de la demanda y optimizarse para cubrir zonas con mayor afluencia. Los datos de estas plataformas pueden integrarse para mejorar la disponibilidad en puntos de alta demanda como el aeropuerto, zonas de ocio nocturno y playas.
- **Aeropuerto, taxis, VTC y transporte público:** conectando el sistema del aeropuerto con la red de transporte público, en bus o turismo, los tiempos de espera y la demanda pueden ajustarse según el volumen de vuelos y pasajeros en tiempo real. Esto reduce congestiones en horas punta y asegura una mejor distribución de pasajeros hacia sus destinos en la isla.
- **Gestión de tránsito, aparcamientos y zonas de acceso restringido:** la integración de datos de tránsito permite evaluar las condiciones en carreteras clave y ajustar el flujo de tráfico hacia zonas menos congestionadas. A través de sensores y aplicaciones, la información sobre disponibilidad de aparcamiento en áreas como playas y centros urbanos estaría accesible para conductores, facilitando la reducción de tráfico en áreas congestionadas y mejorando la experiencia de los visitantes, así como reduciendo las emisiones y mejorando la seguridad.

7.3.8 Los beneficios de la gestión integral de datos en tiempo real

1. **Optimización de recursos:** la gestión de datos en tiempo real permitiría a Sant Josep de sa Talaia ajustar la disponibilidad de taxis, VTC, y transporte público, asegurando que los servicios estén donde más se necesitan.

2. **Reducción de la huella de carbono:** controlar y distribuir el tráfico evita emisiones innecesarias, especialmente en zonas protegidas. Además, un sistema de destino inteligente puede priorizar la asignación de taxis eléctricos o híbridos en áreas congestionadas.
3. **Mejora de la experiencia turística:** la experiencia de los visitantes se optimiza al poder acceder a información detallada sobre transporte y estacionamiento en tiempo real, lo que reduce tiempos de espera y mejora la calidad del servicio.
4. **Datos para la toma de decisiones:** los datos recopilados pueden ayudar al gobierno municipal a tomar decisiones informadas sobre políticas de movilidad, ajustando el número de licencias o mejorando la infraestructura de transporte en áreas clave según el análisis de uso y demanda.

Transformar Sant Josep de sa Talaia en un DTI no solo moderniza la gestión de la movilidad, sino que establece un sistema adaptado a las exigencias del turismo actual y al crecimiento poblacional. Al integrar taxis, VTC, transporte público y datos de tráfico, aparcamiento y tránsito, el municipio puede garantizar una experiencia de transporte fluida, eficiente y sostenible.

7.4 Datos servicios taxis 2022, 2023 y 2024 (enero septiembre)

2024	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Por taxistas locales	Por taxistas externos	% cobertura con taxis locales	% acumultivo con taxistas locales	SERVICIOS TAXISTAS LOCALES EN OTROS MUNICIPIOS	TOTAL SERVICIOS TAXISTAS SANT JOSEP	% servicios taxis locales sobre los servicios Sant Josep
Enero	18.800	16.346	2.454	87%	87%	3.407	19.753	105,1%
Febrero	19.988	18.022	1.966	90%	89%	2.341	20.363	101,9%
Marzo	29.717	27.566	2.151	93%	90%	2.915	30.481	102,6%
Abril	102.080	83.724	18.356	82%	85%	11.694	95.418	93,5%
Mayo	239.363	197.033	42.330	82%	84%	29.892	226.925	94,8%
Junio	341.391	230.304	111.087	67%	76%	70.863	301.167	88,2%
Julio	419.556	226.135	193.421	54%	68%	110.367	336.502	80,2%
Agosto	383.314	223.866	159.448	58%	66%	111.762	335.628	87,6%
Septiembre	329.517	224.429	105.088	68%	66%	74.635	299.064	90,8%
TOTAL	1.883.726	1.247.425	636.301	66%	66%	417.876	1.665.301	88,4%

2023	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Por taxistas locales	Por taxistas externos	% cobertura con taxis locales	% acumultivo con taxistas locales	SERVICIOS TAXISTAS LOCALES EN OTROS MUNICIPIOS	TOTAL SERVICIOS TAXISTAS SANT JOSEP	% servicios taxis locales sobre los servicios Sant Josep
Enero	19.990	17.410	2.580	87%	87%	3.742	21.152	105,8%
Febrero	16.922	15.385	1.537	91%	89%	1.813	17.198	101,6%
Marzo	27.369	24.376	2.993	89%	89%	2.391	26.767	97,8%
Abril	100.523	85.252	15.271	85%	86%	18.603	103.855	103,3%
Mayo	213.649	184.359	29.290	86%	86%	35.791	220.150	103,0%
Junio	331.116	227.214	103.902	69%	78%	80.759	307.973	93,0%
Julio	412.418	230.399	182.019	56%	70%	127.304	357.703	86,7%
Agosto	376.925	207.934	168.991	55%	66%	131.099	339.033	89,9%
Septiembre	212.671	133.743	78.928	63%	66%	83.689	217.432	102,2%
Octubre	172.683	127.237	45.446	74%	67%	30.889	158.126	91,6%
Noviembre	22.422	19.693	2.729	88%	67%	3.241	22.934	102,3%
Diciembre	21.595	20.242	1.353	94%	67%	6.224	26.466	122,6%
TOTAL	1.928.283	1.293.244	635.039	67%	67%	525.545	1.818.789	94,3%

DIMENSIONAMIENTO DEL SERVICIO DE TAXI EN SANT JOSEP DE SA TALAIA 2025-2028
29 de noviembre de 2024

2022	TOTAL SERVICIOS SANT JOSEP	Por taxistas locales	Por taxistas externos	% cobertura con taxis locales	% acumultivo con taxistas locales	SERVICIOS TAXISTAS LOCALES EN OTROS MUNICIPIOS	TOTAL SERVICIOS TAXISTAS SANT JOSEP	% servicios taxis locales sobre los servicios Sant Josep
Enero	17.312	14.019	3.293	81%	81%	1.897	15.916	91,9%
Febrero	16.136	13.399	2.737	83%	82%	1.359	14.758	91,5%
Marzo	21.460	18.031	3.429	84%	83%	2.004	20.035	93,4%
Abril	80.390	59.365	21.025	74%	77%	13.730	73.095	90,9%
Mayo	208.101	144.149	63.952	69%	72%	46.722	190.871	91,7%
Junio	316.931	208.152	108.779	66%	69%	95.254	303.406	95,7%
Julio	372.275	211.260	161.015	57%	65%	128.158	339.418	91,2%
Agosto	364.307	215.638	148.669	59%	63%	155.079	370.717	101,8%
Septiembre	282.449	206.551	75.898	73%	65%	99.132	305.683	108,2%
Octubre	203.414	189.145	14.269	93%	68%	55.902	245.047	120,5%
Noviembre	20.473	19.142	1.331	93%	68%	2.596	21.738	106,2%
Diciembre	19.774	18.143	1.631	92%	68%	2.800	20.943	105,9%
TOTAL	1.923.022	1.316.994	606.028	68%	68%	604.633	1.921.627	99,9%

SERVICIOS REALIZADOS POR LOS TAXIS DE OTROS MUNICIPIOS EN SANT JOSEP DE SA TALAIA

2023	SANT ANTONI	EIVISSA	SANT JOAN	SANTA EULÀRIA	TOTAL Altros municipios
Enero	686	1.718	23	153	2.580
Febrero	439	980	3	115	1.537
Marzo	603	2.141	8	241	2.993
Abril	3.720	9.918	136	1.497	15.271
Mayo	7.891	17.883	226	3.290	29.290
Junio	29.784	51.171	7.851	15.096	103.902
Julio	55.938	90.720	5.267	30.094	182.019
Agosto	51.276	84.322	4.832	28.561	168.991
Septiembre	38.952	18.735	3.059	18.182	78.928
Octubre	13.724	26.768	734	4.220	45.446
Noviembre	668	1.910	9	142	2.729
Diciembre	835	427	6	85	1.353
TOTAL	204.516	306.693	22.154	101.676	635.039
%	32%	48%	3%	16%	100%
% taxis del municipio / total	20%	35%	3%	14%	

2024	SANT ANTONI	EIVISSA	SANT JOAN	SANTA EULÀRIA	TOTAL Altros municipios
Enero	627	1.671	14	142	2.454
Febrero	565	1.314	4	83	1.966
Marzo	676	1.381	6	88	2.151
Abril	4.198	10.666	68	3.424	18.356
Mayo	13.451	23.844	516	4.519	42.330
Junio	35.672	53.990	3.660	17.765	111.087
Julio	53.004	105.934	5.054	29.429	193.421
Agosto	50.076	75.182	6.860	27.330	159.448
Septiembre	35.235	51.034	3.054	15.765	105.088
TOTAL	193.504	325.016	19.236	98.545	636.301
%	30%	51%	3%	15%	100%
% taxis del municipio / total	20%	35%	3%	14%	