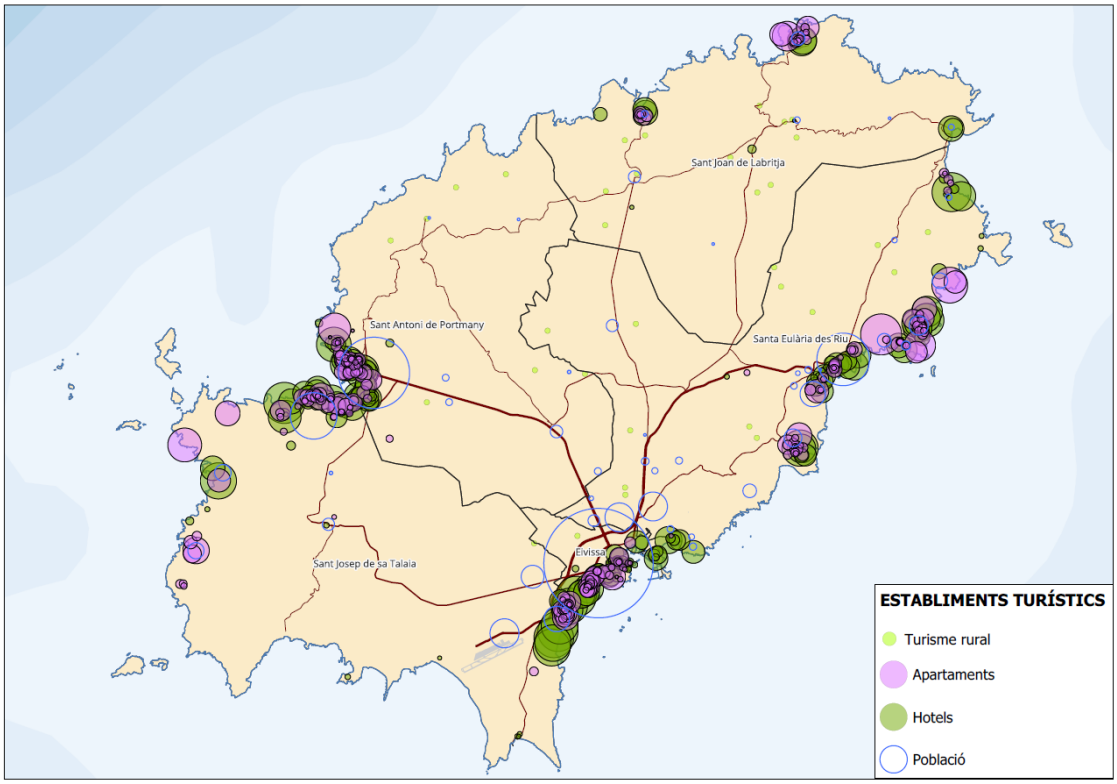
- *Aquesta representa més del 50% de la concentració de persones a l'illa*

Plànol síntesi de capacitat d' acollida

Distribució de la població per entitats i de la capacitat d'acollida (en funció de llits disponibles)



Font: Cens (Ibestat) i inventari de places hoteleres i allotjaments turístics Elaboració pròpia

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

2.6. ESTUDI DELS HÀBITS GENERALS DE COMPRA I COMERÇ.

L' objectiu d' aquest bloc és l' anàlisi dels **hàbits de consum**, a través de variables tals com la despesa i la freqüència de compra dels productes, així com els **hàbits de compra.**

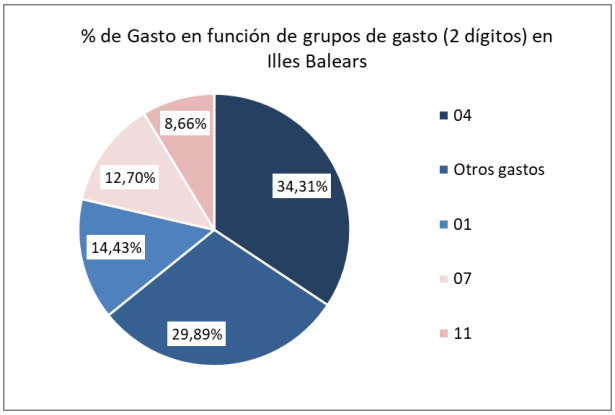
La font analitzada si bé són de grans àmbits (nacionals o autonòmiques) permeten comprendre el context de compra i de tendències. Com a fonts específiques són la sèrie de MPAC que publica anualment "Enquesta sobre Hàbits de Consum", l'Enquesta de Pressupostos familiars 2016-2022 (Ibestat), i altres de disponibles.

L' estudi analitza la diferenciació dels hàbits en funció del tipus de producte, les tendències de consum que relacionen el tipus de producte, la freqüència i altres variables disponibles.

2.6.1. Distribució de la despesa de les llars segons tipus de compra

A l'hora d'analitzar aquesta dada trobem un problema, i és que aquestes dades únicament estan desagregades a nivell regional, per la qual cosa haurem d'analitzar les dades de les Illes Balears però que ens serviran per extrapolar les tendències de la despesa de les llars eivissenques. D'acord amb les dades de l'enquesta de pressupostos familiars la despesa mitjana per llar total és de 39,081€, un 19,82% superior que la mitjana nacional. Les categories de despesa són les següents:

Gasto medio de los hogares 2023				
	Total Nacional		Balears, Illes	
	Gasto medio por hogar	%	Gasto medio por hogar	%
00 Índice general	32.617	100%	39.081	100%
01 Alimentos y bebidas no alcohólicas	5.333	16%	5.640	14,43%
02 Bebidas alcohólicas y tabaco	474	1%	490	1,25%
03 Vestido y calzado	1.319	4%	1.875	4,80%
04 Vivienda, agua, electricidad, gas y otros combustibles	10.367	32%	13.410	34%
05 Muebles, artículos del hogar y artículos para el mantenimiento corriente del hogar	1.349	4%	1.699	4,35%
06 Sanidad	1.243	4%	1.138	2,91%
07 Transporte	3.778	12%	4.964	12,70%
08 Comunicaciones	896	3%	1.161	2,97%
09 Ocio y cultura	1.651	5%	1.811	4,63%
10 Enseñanza	486	1%	347	0,89%
11 Restaurantes y hoteles	3.311	10%	3.386	8,66%
12 Otros bienes y servicios	2.410	7%	3.160	8,08%
Fuente: Encuesta de presupuestos familiares 2023 – INE				



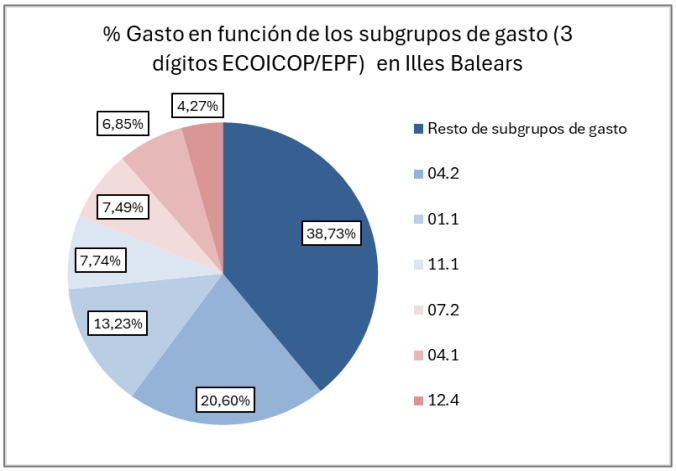
Font: Enquesta de pressupostos familiars 2023 – INE

Tant a nivell nacional com a nivell regional, les proporcions són semblants. En el cas de les Illes Balears, el major percentatge de despesa (32%) va destinat al grup *04 Habitatge, aigua, electricitat, gas i altres combustibles*. La segona major despesa és la del grup *01 Aliments i*

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

begudes no alcohòliques (14,43%), la resta es compon dels grups *07 Transport* i *11 restaurants i hotels*, amb un 12% i 10% respectivament. La resta dels grups no assoleixen el 10% sobre el total de despesa regional. Les dades de l'enquesta de pressupostos familiars esbossen que una llar a les Illes balears destina la major part de les seves despeses en habitatge i els seus serveis associats (aigua, llum, gas, etc.), alimentació, serveis de transport i restauració, és a dir, hostaleria.

Gasto medio de los hogares 2023				
	Total Nacional		04 Balears, Illes	
Total	32.617	100,00%	39.081	100,00%
01.1 T Alimentos	4.965	15,22%	5.169	13,23%
01.2 T Bebidas no alcohólicas	368	1,13%	471	1,21%
02.1 T Bebidas alcohólicas	239	0,73%	303	0,77%
02.2 T Tabaco	235	0,72%	188	0,48%
03.1 T Vestido	998	3,06%	1.472	3,77%
03.2 T Calzado	321	0,98%	403	1,03%
04.1 T Alquileres reales de vivienda	1.346	4,13%	2.676	6,85%
04.2 T Alquileres imputados de vivienda	6.653	20,40%	8.051	20,60%
04.3 T Conservación y reparación de la vivienda	254	0,78%	311	0,80%
04.4 T Suministro de agua y otros servicios relacionados co	866	2,65%	874	2,24%
04.5 T Electricidad, gas y otros combustibles	1.248	3,83%	1.499	3,84%
05.1 T Muebles y accesorios, alfombras y otros revestimier	262	0,80%	249	0,64%
05.2 T Artículos textiles para el hogar	103	0,32%	166	0,42%
05.3 T Aparatos domésticos	258	0,79%	310	0,79%
05.4 T Menaje y herramientas del hogar	122	0,38%	193	0,49%
05.5 T Bienes y servicios para el mantenimiento corriente	603	1,85%	782	2,00%
06.1 T Productos, aparatos y equipos médicos	739	2,27%	713	1,82%
06.2 T Servicios médicos, ambulatorios y hospitalarios	504	1,54%	426	1,09%
07.1 T Adquisición de vehículos	1.089	3,34%	1.356	3,47%
07.2 T Utilización de vehículos personales	2.343	7,18%	2.929	7,49%
07.3 T Servicios de transporte	346	1,06%	679	1,74%
08.1 T Equipos de telefonía y fax	100	0,31%	134	0,34%
08.2 T Servicios postales, de telefonía y fax	796	2,44%	1.027	2,63%
09.1 T Equipos audiovisuales, fotográficos y de procesamie	169	0,52%	205	0,52%
09.2 T Otros bienes para el ocio, el deporte y la cultura (jue	506	1,55%	718	1,84%
09.3 T Servicios recreativos, deportivos y culturales	518	1,59%	519	1,33%
09.4 T Prensa, libros y artículos de papelería	152	0,47%	134	0,34%
09.5 T Paquetes turísticos	306	0,94%	-	-
10.1 T Enseñanza Infantil y Primaria	127	0,39%	141	0,36%
10.2 T Enseñanza Secundaria y Postsecundaria no Superior	94	0,29%	46	0,12%
10.3 T Enseñanza Superior	222	0,68%	-	-
10.4 T Enseñanzas no definida por nivel	43	0,13%	-	-
11.1 T Restauración y comedores	2.897	8,88%	3.026	7,74%
11.2 T Servicios de alojamiento	414	1,27%	360	0,92%
12.1 T Cuidado personal	855	2,62%	1.066	2,73%
12.2 T Efectos personales n.c.o.p.	136	0,42%	107	0,27%
12.3 T Protección social	59	0,18%	-	-
12.4 T Seguros	1.147	3,52%	1.669	4,27%
12.5 T Servicios financieros n.c.o.p.	16	0,05%	-	-
12.6 T Otros servicios n.c.o.p.	196	0,60%	285	0,73%

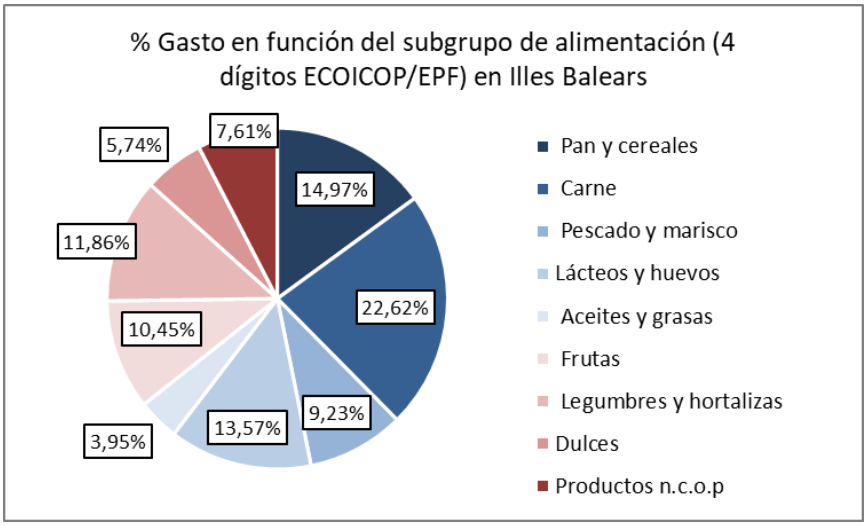


Font: Enquesta de pressupostos familiars 2023 – INE

Si ho desagreguem en els 3 dígits ECOICOP/EPF la major despesa pertany al grup *04.2 Lloguers imputats d'habitatge* i al grup ***01.1 Aliments***, tots dos superant el 10% de la despesa respectivament. La resta dels grups són: *11.1 Restauració i menjadors, 07.2 Utilització de*

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

vehicles personals, 04.1 Lloguers reals d' habitatge i *12.4 Assegurances.* Segons la distribució de la despesa observem que on va destinat una gran part és als **Aliments**.



Font: Enquesta de pressupostos familiars 2023 – INE

Finalment, dins del subgrup d' alimentació, la despesa es destina en carn, pa i cereals, lactis i ous, llegums i hortalisses i fruites. La gran part d'aquests aliments són comercialitzats en comerços al detall, tot i que la carn i la fruita tenen el seu propi local especialitzat. Els aliments en ser la segona categoria de despesa després del lloguer tenen un important pes en la despesa regional, en altres paraules, els establiments on es comercialitzen aquests productes són una part important per a l'economia de regional (i de l'illa) i per a la població en oferir un producte de primera necessitat com ho és el menjar.

- *Es produeix un major % de despesa de consum de les llars balears en Habitatge i els seus serveis associats respecte al nacional; la segona major despesa és l'Alimentació.*

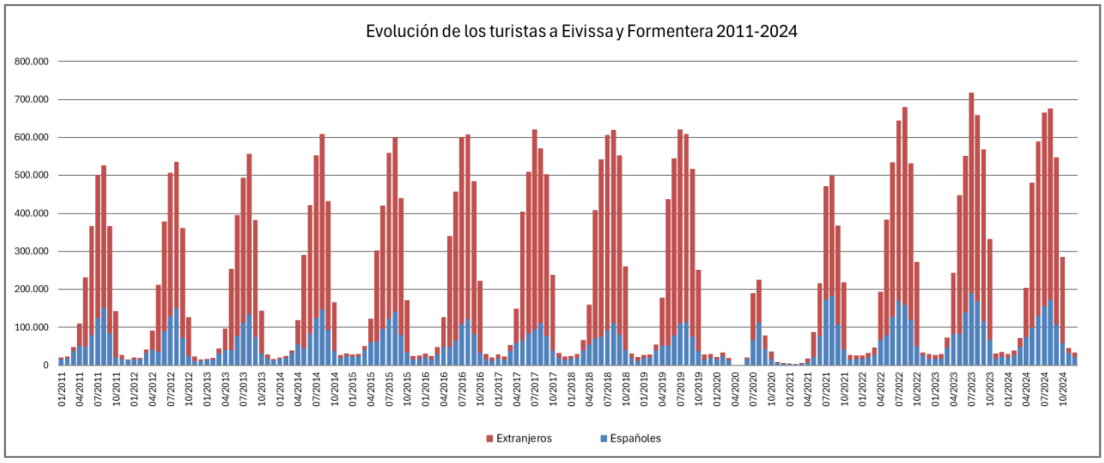
2.6.2. La influència del turisme en el consum

El turisme és un factor determinant en el territori insular, aquesta activitat econòmica atrau a l'illa una gran quantitat de persones influint directament en l'economia eivissenca. Les dades que ofereix FRONTUR i EGATUR sobre el flux de turistes, són referents a les dades de les Pitiüses (Eivissa i Formentera).

2.6.2.1. Turistes

Els turistes que més visiten l'illa amb molta diferència són els turistes estrangers. Durant el període analitzat la quantitat de turistes ha anat augmentant de forma constant, creixement que es va veure afectat per la crisi sanitària del COVID-19 l'any 2020 provocant una brusca caiguda en picat del sector turístic. Aquest mateix any el turisme s'intenta reanimar a la Temporada Alta, tot i que manté el mateix nivell que a les Temporades Baixes dels altres anys del període analitzat. Després de l'any 2020 el turisme es torna a recuperar arribant als nivells prepandèmics.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48



Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat

L'últim any (2024) prenent de referència dues dates per visualitzar el contrast de l'estacionalitat, a **l'agost** els turistes espanyols van ser majoritaris, seguits dels britànics (tot i que van arribar un 8,6% menys que l'agost del 2023) i italians, tot i que en el còmput total els turistes estrangers són majoritaris que els nacionals. Van ser 676.524 els turistes que van arribar a aquestes illes l'agost del 2024, un 2,6% més respecte al mateix mes de l'any anterior. Mentre que al **desembre** continuen encapçalant el rànquing els turistes espanyols, seguits dels neerlandesos i els francesos. La major variació en termes positius correspon, per tant, als francesos (128,5%) i en termes negatius als neerlandesos (-52,7%). El desembre del 2024 van arribar 33.262 turistes, un 5,5% menys que el mateix mes de l'any anterior.

Nacionalidad	Turistas Agosto 2024	% Variación 2024/2023
Alemania	46.949	1,1
España	172.812	2,2
Reino Unido	141.123	-8,6
Italia	111.359	9,2
Francia	39.996	2,7
Países Bajos	34.452	-22,4
Países nórdicos	3.039	-60,2
Suiza	12.175	Dato impreciso
Bélgica	13.133	28,5
Rusia	Dato impreciso	Dato impreciso
Total	**676.524**	**2,6**
Fuente: El turismo en datos, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports.		

Nacionalidad	Turistas Diciembre 2024	% Variación 2024/2023
España	21.144	-6
Alemania	1.658	-31,9
Reino Unido	1.781	-5,2
Suiza	356	-40,4
Francia	1.826	128,5
Países nórdicos	Dato impreciso	Dato impreciso
Países Bajos	2.378	-52,7
Italia	696	Dato impreciso
Bélgica	600	Dato impreciso
EEUU	Dato impreciso	Dato impreciso
Total	**33.262**	**-5,5**
Fuente: El turismo en datos, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports.		

L'any 2024 van arribar un total de 3.667.322 turistes, un 1,4% menys que l'any 2023. La majoria van ser espanyols, seguits dels britànics i els italians. Els turistes belgues i estatunidencs van incrementar un 26,7 i 26,8%, respectivament. D'altra banda, els turistes neerlandesos van decréixer un 8% respecte al 2023.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Nacionalidad	Turistas 2024	% Variación 2024/2023
Alemania	295.858	-5
Reino Unido	822.276	-7,6
España	943.871	-2,3
Francia	222.067	10,2
Italia	424.055	3,4
Países Bajos	291.146	-8
Países nórdico	23.694	12,1
Suiza	88.249	3,1
Bélgica	102.620	26,7
EEUU	76165	26,8
Total	**3.667.322**	**-1,4**
Fuente: El turismo en datos, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports.		

- *Lleuger descens en l'arribada de turistes el 2024 respecte al període anterior.*
- *Els espanyols són els que més visiten Eivissa i Formentera, però, en conjunt, guanyen els turistes internacionals.*
- *Marcada estacionalitat, a la qual els serveis i les infraestructures han de fer front.*

El nombre de turistes a Eivissa i Formentera varia en funció del context econòmic, durant el començament del període analitzat els turistes van augmentar progressivament fins a l'any 2014 en sintonia amb la recuperació dels efectes de la crisi del 2008. Després del 2014 el nombre de turistes s'estabilitza entre el 2017 i el 2019. Arribats a 2020 el turisme pateix el major descens d'activitat vist després de succeir la crisi sanitària del COVID-19, encara que la recuperació no tarda a arribar i l'any següent s'incrementa el nombre de visitants superant els valors prepandèmics. Per temporalitat el nombre de turistes es concentra pràcticament en la seva totalitat en Temporada Alta turística, amb més del 90% de l'activitat en aquesta temporada amb l'excepció de l'any 2020 pels efectes del COVID-19 (tot i que el percentatge va ser del 86,13%), les dades ens demostren que els turistes són els majors actius del procés d'estacionalització.

Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat

- *Hi ha una gran variació de pernoctacions entre temporada alta i temporada baixa.*
- *Amb una estada mitjana més gran en temporada baixa i per part dels turistes estrangers.*

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

- *Els turistes estrangers principalment pernocten a Sant Josep de sa Talaia i, en la seva majoria, són britànics.*
- *S'està produint un descens lent però progressiu de l'estacionalitat de la demanda turística.*

2.6.2.2. Via d'arribada dels turistes

Els turistes que arriben a l'illa blanca ho fan de diferents formes, la principal a causa dels condicionants geogràfics insulars és per la **via aèria**. L **'agost** de 2024 van arribar a Eivissa més turistes estrangers que espanyols, el nombre de vols de nacionals va arribar als 216.488, descendint un 2,3% respecte a l'agost de l'any anterior. Desagregant els turistes estrangers, encapçalen el rànquing els britànics, seguits dels italians i alemanys, els turistes que més van incrementar van ser els belgues (10,3%) i els que més van disminuir els turistes nòrdics (-40,5%). Al contrari que ocorria a l'agost, el **desembre** de 2024 van arribar a Eivissa principalment **turistes nacionals** (un 3,4% més que al desembre de 2023). El turista que més increment va ser el neerlandès (177,4%) i el que menys els nòrdics (-35,3%). L'any 2024 els viatgers arribats en avió van ser més estrangers que nacionals sumant en total més de 4 milions i mig, un 1,5% més que l'any anterior. No obstant, en valors absoluts (turistes) els espanyols encapçalen el rànquing, seguits dels britànics, italians i alemanys. En termes de variació respecte al 2023, en termes positius augmenten les arribades en avió majoritàriament per als alemanys (10,6%), mentre que en termes negatius descendeixen per als nòrdics (-54%).

Pasajeros aéreos 2024						
Ámbito	Agosto	% Variación 2024/2023	Diciembre	% Variación 2024/2023	Total Turistas	% Variación 2024/2023
España	216.488	-2,3	87.375	3,4	1.606.576	0,4
Reino Unido	167.459	2,5	2.567	-5,1	922.635	-0,2
Italia	103.578	5,9	86	177,4	457.441	0,5
Alemania	54.884	5,4	2.025	59,8	352.177	10,6
Paises Bajos	39.163	-2,2	6.084	10,1	281.623	-7,7
Francia	41.960	5,1	1.602	-35,3	209.802	8,3
Suiza	19.070	6,4	520	-8,1	129.456	2,5
Bélgica	13.161	10,3	13	-18,8	88.300	8,7
Austria	10.199	9,5	14	7,7	55.745	5,5
Países nórdicos	493	-40,5	8	14,3	3.264	-54
Total	718.647	1,8	119.151	2,4	4.519.632	1,5
Fuente: El turismo en datos, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports						

- *Es produeixen més arribades aèries d'estrangers a l'estiu, i més arribades aèries de nacionals en temporada baixa.*
- *Hi ha una evolució ascendent dels viatges aeris fins a Eivissa.*

L'altra via d'arribada és a través del mar (creuer o via regular). El **juliol** de 2024, al port d'Eivissa d'autoritat portuària van desembarcar 196 creueristes de base (que inicien o finalitzen el seu viatge al port en qüestió) i 97.205 creueristes de trànsit (que inicien o finalitzen el seu viatge en un port diferent al port en qüestió). Les dades generals per a la totalitat de ports d'autoritat portuària de les Illes Balears ascendeixen a 105.543 creueristes de base i 229.576 creueristes de trànsit; en qualsevol dels casos, l'evolució comparada amb el juliol de l'any anterior és descendent. Pel que fa a l'arribada per via regular, el juliol de 2024 van arribar al port d'Eivissa un total de 227.483 turistes, gairebé un 10% menys respecte a l'any passat. En termes generals, aquest mes van arribar a la totalitat de ports d'autoritat portuària de les Illes Balears més de mig milió de turistes, tot i que de nou, descendeix la xifra respecte a l'any anterior.

El **novembre** de 2024, van arribar 37 creueristes de base al port d'Eivissa, i 26.034 creueristes de trànsit. En la totalitat de ports d'autoritat portuària de les Illes Balears, aquestes xifres

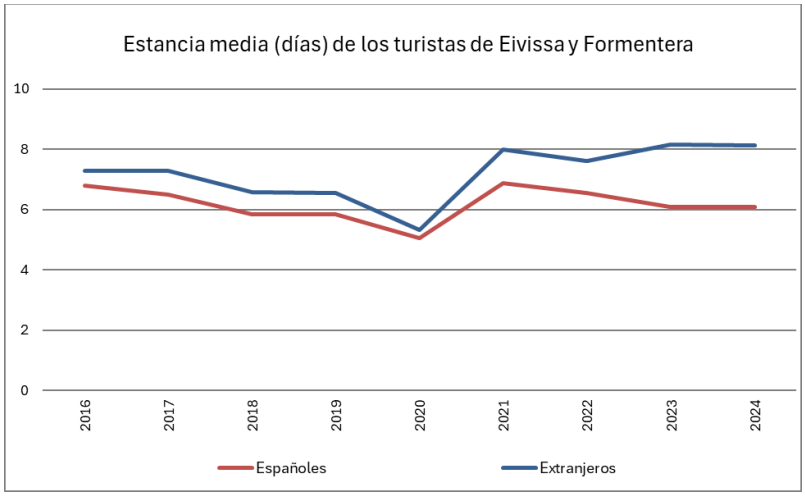
Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

ascendeixen a 22.117 creueristes de base i 121.859 creueristes de trànsit. En relació amb novembre del 2023, els creueristes de base a Eivissa augmenten en un 60,87% i els de trànsit en més d'un 110%. Pel que fa a l'arribada per via regular, la xifra d'arribades al port d'Eivissa ascendeix als 227.483, gairebé un 10% menys respecte al curs anterior. Descendeixen també les arribades en la totalitat de les Illes Balears.

L'any 2024 descendeixen els creueristes de base i augmenten els creueristes de trànsit. Quant a les arribades per via regular aquestes descendeixen lleument tant per al port d'Eivissa com de mitjana per a tots els ports de la comunitat, mostrant més estabilitat.

Cruceros 2024										
	Julio				2024					
	Base	% Variación 2024/2023	Tránsito	% Variación 2024/20232	Base	% Variación 2024/2023	Tránsito	% Variación 2024/2023	Llegadas	% Variación 2024/2023
Eivissa - Autoridad portuaria	196	-2,49	97.205	-3,09	37	60,87	26.034	110,53	1.477.276	-5,5
Total Autoridad Portuaria	105.543	-6,5	229.576	-8,4	22.117	-39,4	121.859	16,3	3.665.486	-0,2
	Noviembre									
	Base	% Variación 2024/2023	Tránsito	% Variación 2024/20232						
Eivissa - Autoridad portuaria	37	60,87	26.034	110,53						
Total Autoridad Portuaria	22.117	-39,4	121.859	16,3						
Fuente: El turismo en datos, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports.										

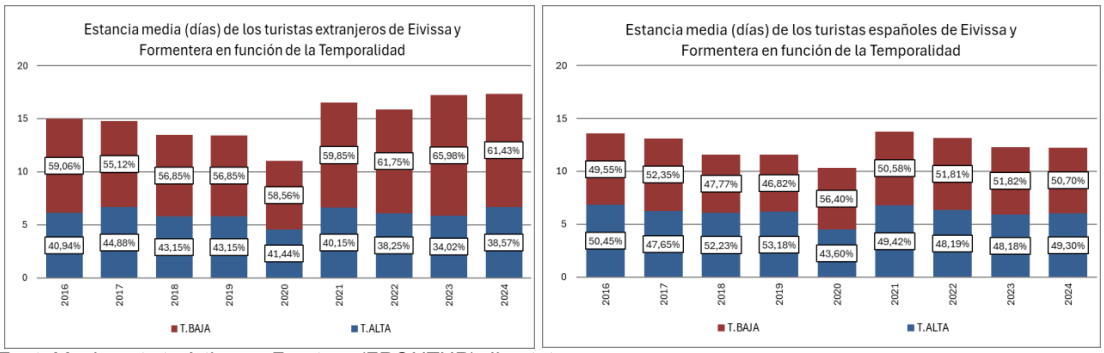
- *Més arribades de turistes per via marítima regular que per creuer.*
- *Descens d'arribades per via marítima al juliol, però augment notable de creueristes al novembre.*



Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat

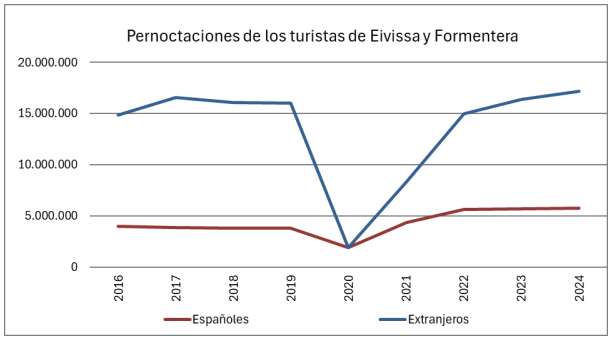
L'estada mitjana dels turistes a Eivissa i Formentera és molt més gran en els turistes estrangers que en els turistes espanyols, en cada any que transcorria l'estada mitjana dels turistes estrangers augmentava i l'estada mitjana dels turistes espanyols descendia, destaca els efectes del COVID-19 on l'estada mitjana de tots dos turistes va decréixer dràsticament, però la recuperació es va fer efectiva l'any posterior. L'estada mitjana dels turistes estrangers va començar amb un deu per cent de diferència respecte l'estada del turista nacional i va acabar amb un vint per cent de diferència.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48



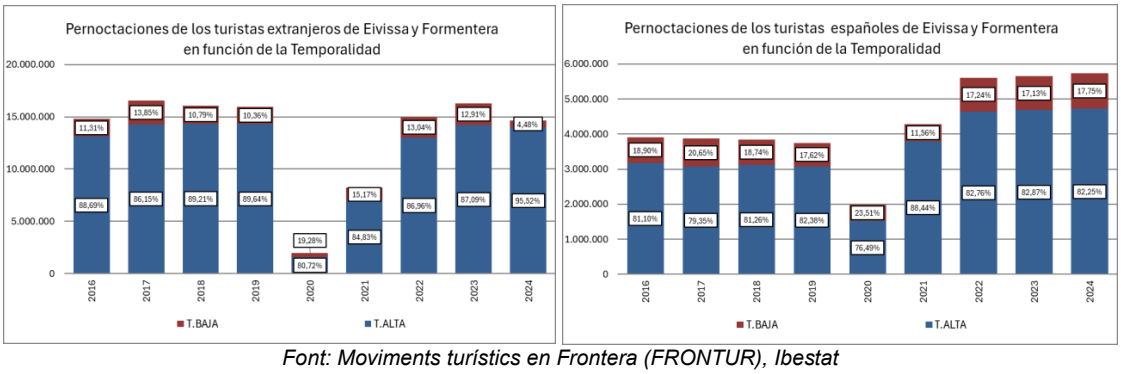
Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat

Per temporalitat, l'estada mitjana dels turistes espanyols manté una proporció més equitativa que en els turistes estrangers. En alguns anys l'estada mitjana a la Temporada Baixa dels turistes espanyols **va superar l'estada mitjana durant la temporada Alta**, mentre que dels turistes estrangers en tots els anys analitzats l'estada durant la Temporada Alta **va superar l'estada de la Temporada Baixa**. Les dades ens indiquen que els turistes espanyols, encara que vinguin molts més a Temporada Alta turística, es queden més temps en els mesos de baixa estacionalitat turística a diferència dels turistes estrangers, que es queden més temps en els mesos d'alta estacionalitat incrementant-la.



Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat

Les pernoctacions realitzades pels turistes estrangers són molt més nombroses que les pernoctacions dels turistes espanyols. Les pernoctacions dels turistes espanyols es van mantenir en certa manera estables menys l'any 2020 per culpa del COVID-19 (amb una pèrdua d'un -49,85%), tot i que van patir una major caiguda les pernoctacions dels turistes internacionals, descendint en un -88,18%. La recuperació no va tardar gaire temps i l'any següent les pernoctacions dels turistes espanyols es van recuperar en un 128,69% i les pernoctacions dels turistes estrangers en un 339,20%.



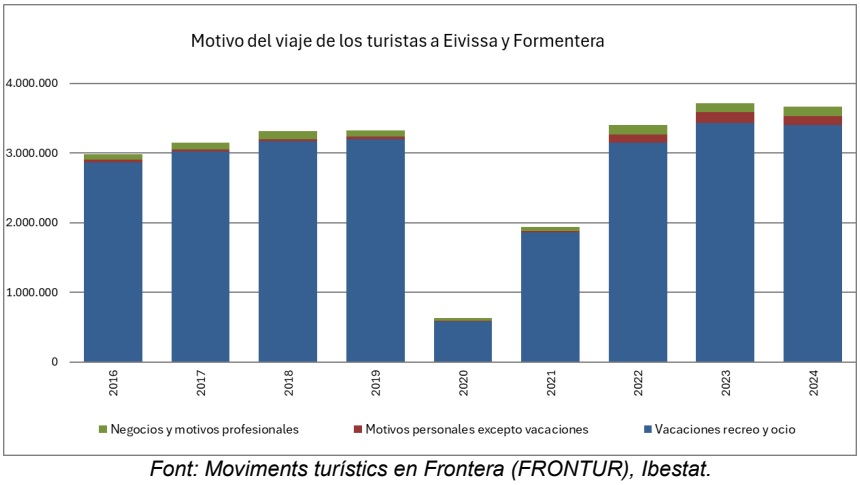
Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Per temporalitat les pernoctacions dels turistes estrangers es concentren en la seva majoria durant la Temporada Alta igual que les pernoctacions dels turistes espanyols. No obstant això, les pernoctacions dels turistes espanyols són el gairebé el doble de les realitzades pels turistes estrangers durant la Temporada Baixa. Si desagreguem les pernoctacions dels turistes estrangers per municipis les dades ens indiquen que les pernoctacions es produeixen principalment a Sant Josep de sa Talaia, seguit de Santa Eulària des Riu, Eivissa, Sant Antoni de Portmany i, finalment, Sant Joan de Labritja. Això pot trobar una raó en què al mateix municipi d'Eivissa els lloguers vacacionals són més costosos i, a més, pot que s'esgotin amb més rapidesa, per la qual cosa els futurs visitants s'han de plantejar allotjar i pernoctar en un altre municipi de l'illa. A més, no tots els turistes que volen visitar l'illa volen necessàriament instal·lar-se a Eivissa, encara que sigui el municipi amb més renom i major oferta turística, especialment enfocada a l'oci. Destaca l'afluència de britànics, italians, alemanys i neerlandesos.

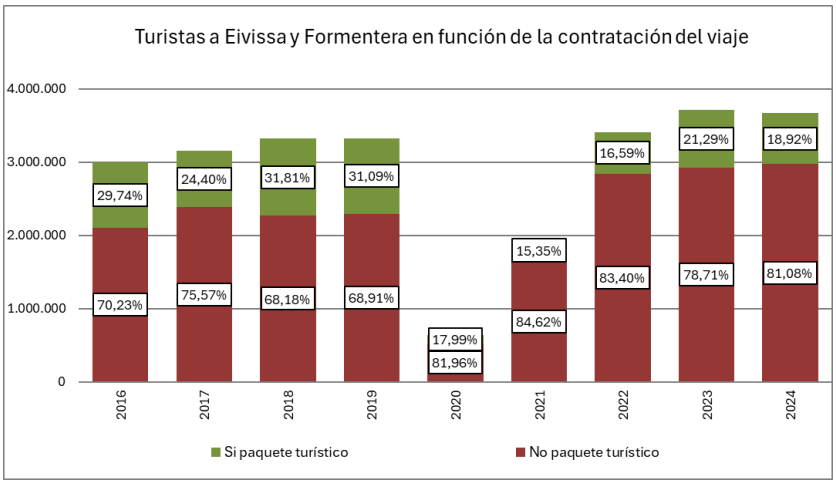
Municipio	% Sobre el total de Illes Balears	% Sobre el total de Eivissa	1º país de residencia	2º país de residencia	3º país de residencia
Sant Josep de sa Talaia	6,10%	34,60%	Reino Unido	Italia	Alemania
Santa Eulària des Riu	3,90%	22,20%	Reino Unido	Alemania	Países Bajos
Eivissa	3,00%	17,20%	Italia	Reino Unido	Alemania
Sant Antoni de Portmany	3,00%	16,90%	Reino Unido	Italia	Alemania
Sant Joan de Labritja	1,60%	9,10%	Reino Unido	Italia	Alemania
Fuente: Estadística experimental "Medición del turismo receptor a partir de la posición de los teléfonos móviles" del INE.					

Per conèixer un perfil més detallat del turista eivissenc es poden analitzar altres característiques, com per exemple el motiu del viatge. En el cas d'Eivissa el principal motiu són les vacances i lleure acaparant en tots els anys del període analitzat més del 90% del total dels motius del viatge, l'altre motiu de viatge són els negocis i motius professionals, el menor motiu són els motius personals.



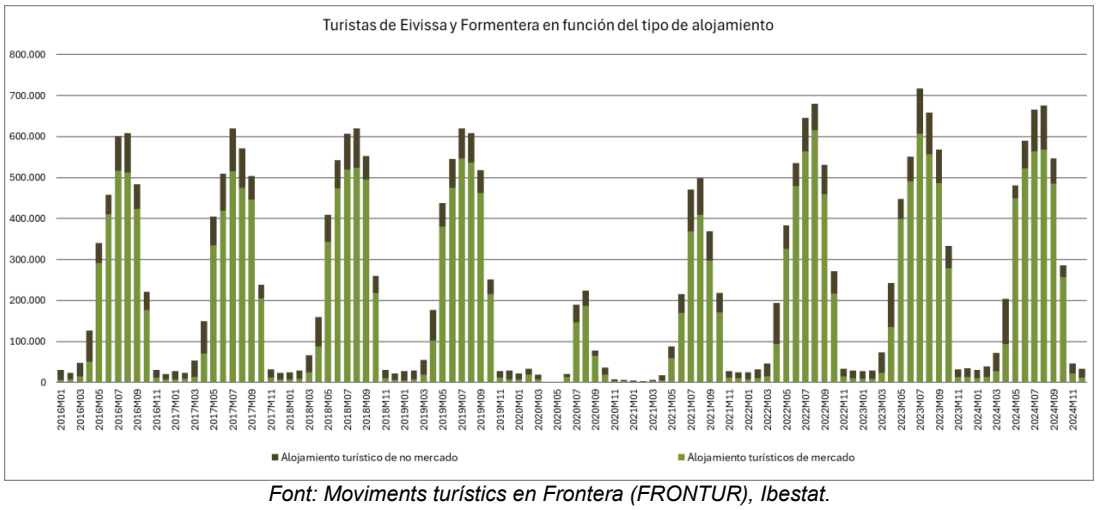
Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48



Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat.

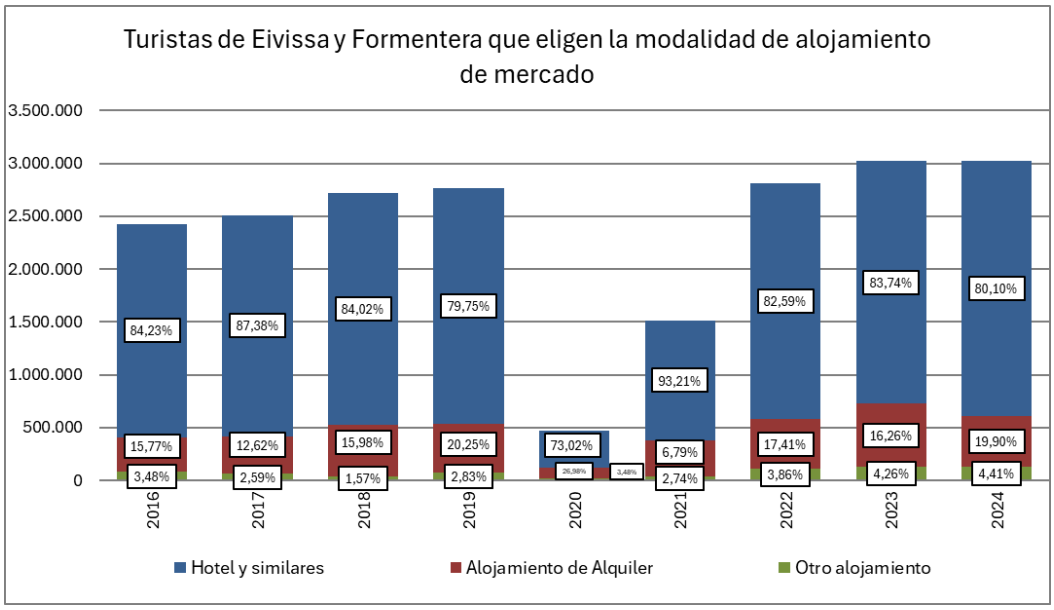
Per contractació del viatge, la majoria dels turistes viatgen a l'Illa de blanca sense contractar un paquet turístic, és a dir, reserva prèvia del viatge que inclou almenys allotjament i transport [...] que ha estat venuda a un preu global indivisible a través d'agència de viatges o turoperador *(Glossari de conceptes, INE)*. El percentatge dels turistes que si van contractar un paquet turístic va anar augmentant des de l'any 2016 fins a assolir l'any 2020, any del COVID-19, després del 2020 el percentatge dels que sí que van contractar un paquet turístic va anar augmentant progressivament, però sense assolir els valors prepandèmics. Tot i així, el predomini de l'organització del viatge sempre va ser dels turistes que no van contractar un paquet turístic. Per tipus d'allotjament, els turistes d'Eivissa es van organitzar de la següent manera.



Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat.

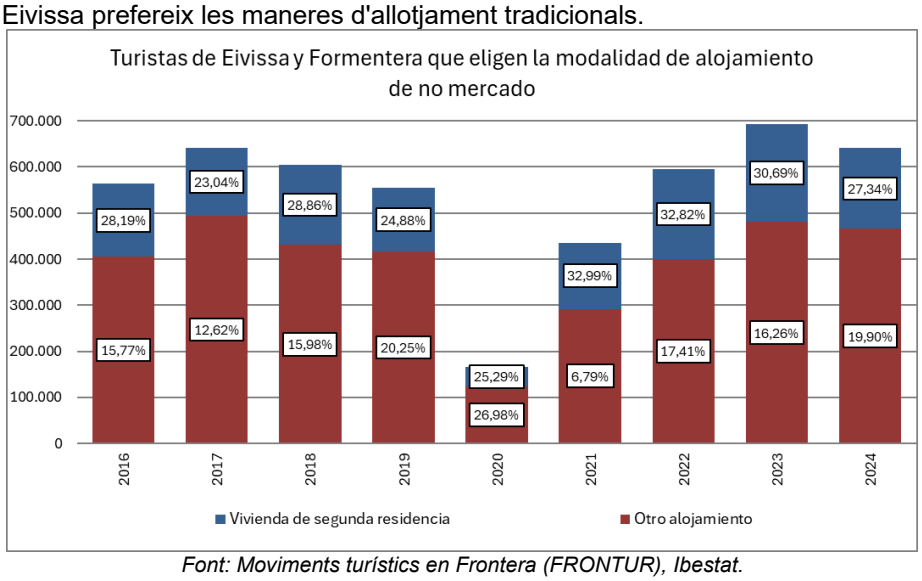
El tipus d'allotjament es divideix en dos tipus, el primer és l'allotjament turístic de mercat que concentra qualsevol altre servei d'allotjament de pagament (hotels, aparthotels, pensions, etc.) i l'allotjament turístic de no mercat que són els proporcionats gratuïtament per familiars o amics i els habitatges en propietat d'ús vacacional *(Glossari de conceptes, INE)*. La majoria dels turistes s'allotgen a l'illa blanca en **allotjaments de mercat**, amb més del 70% del total en tots els anys analitzats.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48



Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat.

L'allotjament de mercat es pot subdividir en tres categories, hotels i similars (apartaments turístics, hostals, pensions, etc.), allotjaments de Lloguer (habitatges residencials comercialitzats turísticament) i un altre tipus d'allotjament (càmping, àrea d'atutocaravana, etc.). L'allotjament de mercat és el d'hotels i similars, opció triada per més de la meitat dels turistes (amb valors del 70% al 93%) a l'illa d'Eivissa en els anys analitzats. El segon allotjament més triat és l'allotjament de lloguer amb aproximadament el 20% del total en tots els anys, menys el 2020 que va ser del gairebé 27%. La resta del total pertany a l' opció d' un altre tipus d' allotjament. El turista que arriba a Eivissa prefereix les maneres d'allotjament tradicionals.

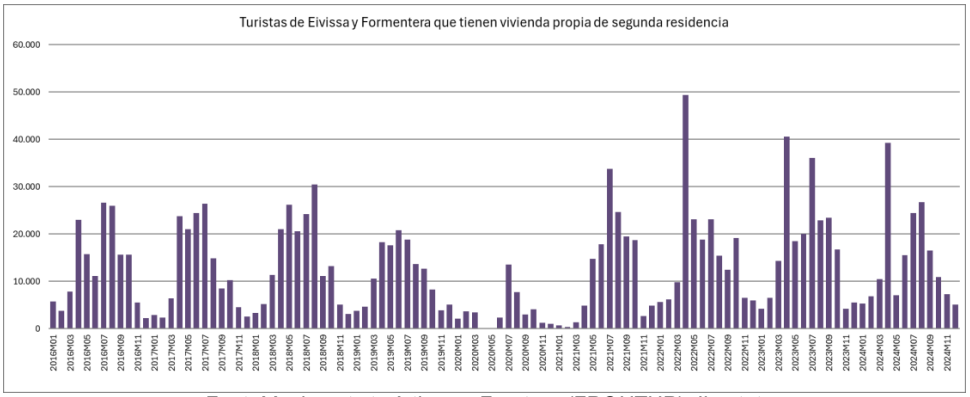


Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat.

La principal modalitat d' allotjament de no mercat és un altre allotjament diferent de l' habitatge de segona residència en termes generals és el 70% del pes de tots els anys de l' allotjament de no mercat. El grup "Un altre allotjament" comprèn els habitatges proporcionats per familiars o amics, ús compartit en multipropietat habitatges intercanviats gratuïtament entre dos particulars i altres viatges on s'ha passat la nit acampant a l'aire lliure, al cotxe, en una caravana estacionada fora d'un càmping, etc. (Glossari de conceptes, INE). D'altra banda, l'habitatge de segona

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

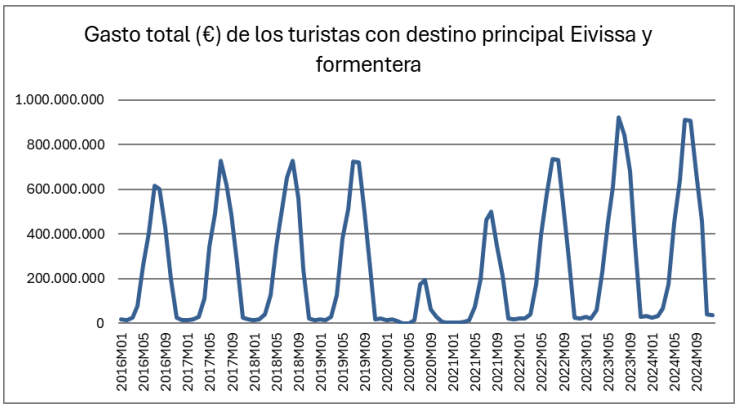
residència acapara en molts anys un terç del total d'allotjament de no mercat i té un paper important en el mercat immobiliari insular.



Font: Moviments turístics en Frontera (FRONTUR), Ibestat.

Els turistes que s'allotgen en habitatges de segona residència ho fan en funció de l'estacionalitat turística, l'any són visibles les fluctuacions entre els mesos estivals quan hi ha més activitat coincidint amb la temporalitat alta turística, i els mesos d'estacionalitat baixa turística, quan hi ha menys activitat turística.

2.6.2.3. Despesa relacionada amb el turisme



Variación del gasto total (millones €)	
Año	TOTAL
2017	17,33%
2018	3,25%
2019	1,56%
2020	-84,42%
2021	260,21%
2022	92,78%
2023	19,74%
2024	3,36%

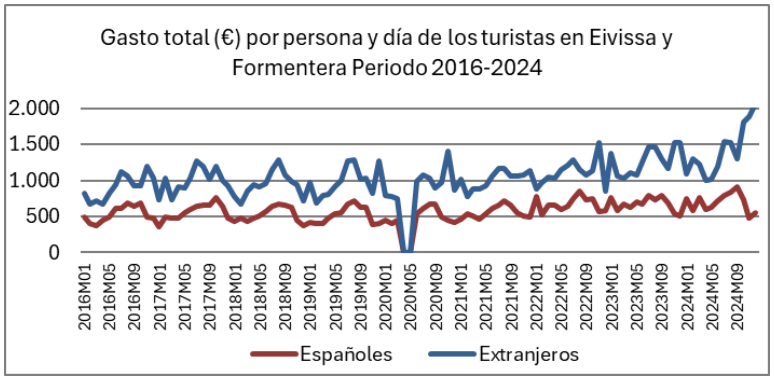
Font: Enquesta de despesa turística (EGATUR), Ibestat

Com passa amb el nombre de visitants, la despesa turística es concentra a la Temporada Alta coincidint amb el major flux de persones que visiten les illes. La despesa comença incrementant-se l'any 2017, creixement que es manté estàtic fins a l'any 2019, després d'aquest any conseqüència de la crisi sanitària del COVID-19 i les restriccions de mobilitat que es van imposar es va reduir el nivell de turistes a l'illa blanca i amb això la despesa. Després de la crisi sanitària amb l'eliminació gradual de les restriccions de mobilitat i l'entrada de turistes la despesa va créixer, recuperant-se i fins i tot superant la despesa prèvia a la pandèmia. La gràfica ens remarca l'estacionalitat tan arrelada dels turistes i en efecte de la despesa d'aquests.

Més detalladament el 2024 a **l'agost** de mitjana cada turista va gastar 206,9€ al dia i en la totalitat de la seva estada 1.342,7€. En termes generals, entre les dues illes es van recaptar aquest mes un total de 908,4 milions d'€, un 7,4% més respecte a l'agost de l'any anterior. Mentre **al desembre** de mitjana la despesa va ser de 98,2€ al dia i en la totalitat de l'estada 1.102,6€. En termes generals, entre les dues illes es van recaptar aquest mes un total de 36,7 milions d'€, un 19,1% més respecte al desembre de l'any anterior.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Gasto	Gasto (€) Agosto 2024	% Variación 2024/2023	Gasto (€) Diciembre 2024	% Variación 2024/2023	Gasto (€) Enero - Diciembre 2024	% Variación 2024/2023
Total (millones de €)	908	7,4	37	19,1	4.416	3,4
Por persona (€)	1.343	4,7	1.103	26	1.204	4,8
Por persona y día (€)	207	2,2	98	-0,2	191	-1,6
Fuente: El turismo en datos, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports.						



Variación del gasto por persona y día (€)		
Año	Españoles	Extranjeros
2017	9,86%	8,73%
2018	3,05%	6,30%
2019	-2,83%	4,36%
2020	-18,82%	-18,36%
2021	14,71%	6,03%
2022	28,14%	16,43%
2023	5,89%	11,39%
2024	2,24%	0,40%

Font: Enquesta de despesa turística (EGATUR), Ibestat

Si analitzem la despesa per persona i dia la tendència continua sent la mateixa, els turistes estrangers són els que més despesa realitzen. La diferència es manté constant durant el període analitzat fins que assolim l'any 2020 quan es va proclamar la crisi del COVID-19, i amb ella el tancament del turisme a l'illa blanca, tot i que de manera temporal. Després de superar la pandèmia la tendència va tornar a establir-se com ja estava, el turista estranger gastant més diners que el nacional. Per any el creixement de la despesa dels turistes espanyols és inferior al dels turistes estrangers a més que la seva despesa durant el període analitzat ha descendit més vegades que la despesa internacional. Desagregat la despesa per nacionalitat els turistes que van viatjar a **l'agost** i que més van gastar van ser els belgues, luxemburguesos i neerlandesos mentre que els mateixos espanyols els que menys. Els turistes que més van augmentar la seva despesa van ser els alemanys (29,4%) respecte al 2023, els turistes suïssos van disminuir la seva despesa en un 0,7%. Al **desembre** els turistes suïssos van ser els que més van gastar, els que menys els nacionals. Els britànics són els qui més van augmentar la seva despesa en un 52,2% respecte al 2023, en contrapart els alemanys van ser qui més van disminuir la seva despesa (4,8%).

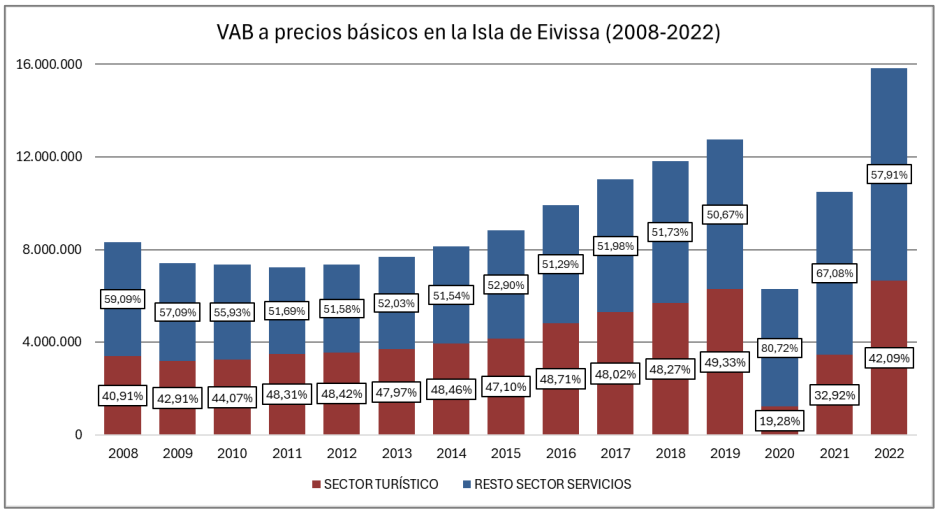
En **total** els turistes de Bèlgica, Luxemburg i Països Baixos van ser els que més van gastar, mentre que els mateixos espanyols, els que menys, el total de turistes estrangers ascendeix a 176,2€ de despesa per persona al dia, un 0,4% més respecte al mateix període de l'any anterior, a diferència de la despesa del turista nacional, 115,4€ un 2,24% més.

Gasto por persona y día (€) 2024						
Nacionalidad	Agosto	% Variación 2024/2023	Diciembre	% Variación 2024/2023	2024	% Variación 2024/2023
Alemania	196,30	29,4	137,40	-4,8	181,70	8,2
Reino Unido	203,80	9	78,60	-2,7	268,40	9,2
Resto del mundo	261,00	6,2	135,10	-1	193,60	7,7
España	108,50	5,5	179,00	11,6	110,90	5,1
Italia	199,70	10,6	203,10	...	228,60	7,1
Bélgica, Luxemburgo y Países Bajos	251,70	14,8	172,10	52,2	188,00	7,8
Francia	184,70	3,3	151,50	37,5	154,20	-5,5
Países nórdicos	231,10	3	...	...	200,40	0
Suiza	217,30	-0,7	...	...	216,50	10,2
Extranjero	214,60	12,7	140,10	0,6	202,60	7,2
Total	191,50	12,1	123,10	0,9	186,50	7,5
Fuente: El turismo en datos, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports.						

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

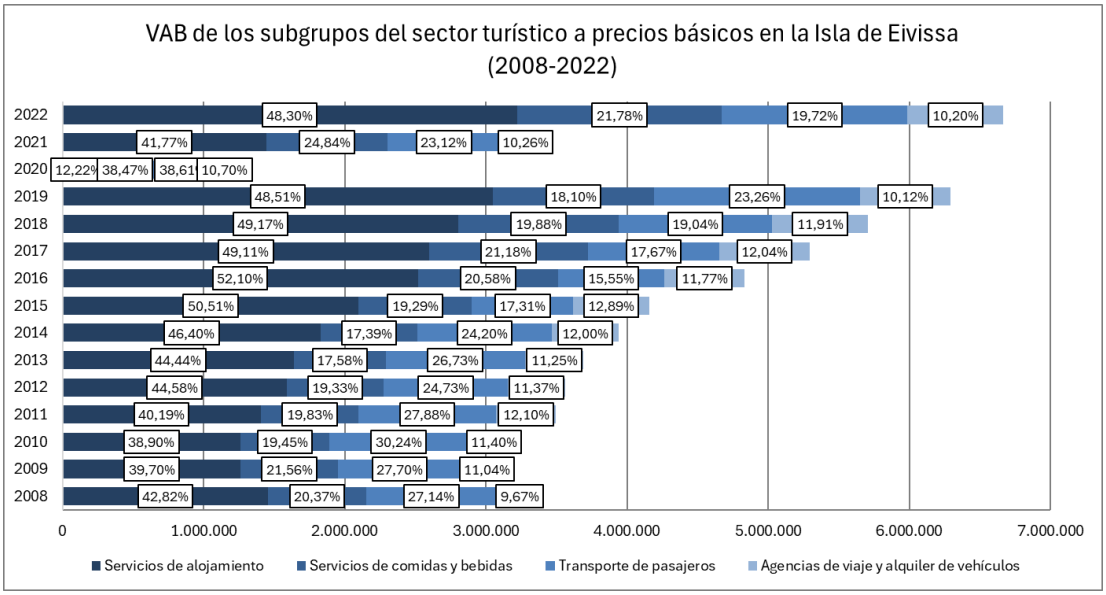
- *Els espanyols són els que menys gasten a Eivissa i Formentera.*
- *És un turisme estacional i, per conseqüència, "injecció" de diners estacionals.*
- *Un turisme enfocat al visitant estranger perquè són els que més diners gasten.*

La despesa anterior analitzada és referida al turista, ara analitzarem l'impacte del turisme en l'economia eivissenca.



Font: Enquesta anual de serveis, Ibestat

El VAB és la contribució que fa la producció de béns i serveis ambientals al PIB (Glossari de conceptes, INE). El turisme pertany al sector Serveis, comparant el sector turístic amb la resta del sector serveis, el turisme representa en gairebé tots els anys del període analitzat més del 40% del VAB del sector Serveis, incrementant aquest percentatge cada any fins a l'any 2020 quan el sector turístic pateix una caiguda salvatge pels efectes de la crisi sanitària del COVID-19. La recuperació vi aviat, l'any següent de la declaració de la pandèmia el turisme comença a recuperar-se fins a assolir el nivell establert en els anys anteriors amb més del 40% del VAB del sector serveis. Aquestes dades ens indiquen la importància que té el sector turístic en l'economia de l'Illa Blanca.



Font: Enquesta anual de serveis, Ibestat

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

El sector turístic es compon dels subgrups: serveis d' allotjament, menjars i begudes, transport i agències de viatge i lloguer de vehicles. El subgrup que genera més VAB és el **servei d'allotjament** amb un 40% del VAB en gairebé tots els anys del període analitzat, fins i tot superant el 50% el 2015 i el 2016, aquest subgrup va ser el que més va patir els efectes de la crisi sanitària del COVID-19, però no va tardar a recuperar-se. El subgrup *transports de passatgers* va començar el període analitzat sent el segon subgrup amb major VAB dins del sector turístic, amb el pas dels anys el percentatge d' aquest subgrup va anar decreixent alhora que augmentava el percentatge del subgrup de *serveis de menjars i begudes*. D'altra banda, el subgrup d' *agències de viatge i lloguer de vehicles* ha mantingut la mateixa proporció de VAB. L'impacte del COVID-19 s'aprecia en el gràfic, així com la prompta recuperació i augment del total del sector turístic respecte l'any anterior a la pandèmia.

Variación del VAB						
	Otros Sector Servicios	Sector turístico	Servicio de alojamiento	Comidas y bebidas	Transporte de pasajeros	Agencias de viaje y transporte de vehiculos
2009	-13,91%	-6,52%	-13,33%	-1,07%	-4,60%	6,77%
2010	-2,80%	1,88%	-0,18%	-8,08%	11,24%	5,19%
2011	-9,10%	7,82%	11,38%	9,90%	-0,60%	14,47%
2012	1,42%	1,87%	13,00%	-0,72%	-9,63%	-4,33%
2013	5,55%	3,67%	3,36%	-5,68%	12,03%	2,58%
2014	4,67%	6,75%	11,45%	5,59%	-3,33%	13,91%
2015	11,34%	5,45%	14,78%	16,97%	-24,59%	13,26%
2016	9,06%	16,30%	19,96%	24,06%	4,50%	6,21%
2017	12,60%	9,53%	3,25%	12,71%	24,42%	12,05%
2018	6,74%	7,82%	7,95%	1,23%	16,18%	6,57%
2019	5,62%	10,22%	8,73%	0,35%	34,67%	-6,28%
2020	-21,34%	-80,70%	-95,14%	-58,99%	-67,97%	-79,60%
2021	38,65%	184,81%	873,19%	83,93%	70,60%	173,03%
2022	30,21%	92,84%	122,99%	69,09%	64,43%	91,63%
Fuente: Encuesta anual de servicios, Ibestat						

En termes generals l' any 2009 va començar amb un descens del VAB en la majoria dels sectors i subsectors analitzats. El sector turístic no va tardar a recuperar-se només va ser afectat pel descens provocat el 2020 a més de ser el sector que menys pèrdues va patir, amb les millors dades de creixement respecte a la resta de sector serveis. Els subsectors més afectats van ser els de "menjars i begudes" i "Transports de passatgers", el subsector "Agències de viatge i transport de vehicles" es va mantenir estable, tot i que en dos anys va patir pèrdues. El subsector que més VAB aporta "Servei d'allotjament" va experimentar la major recuperació després de la pandèmia.

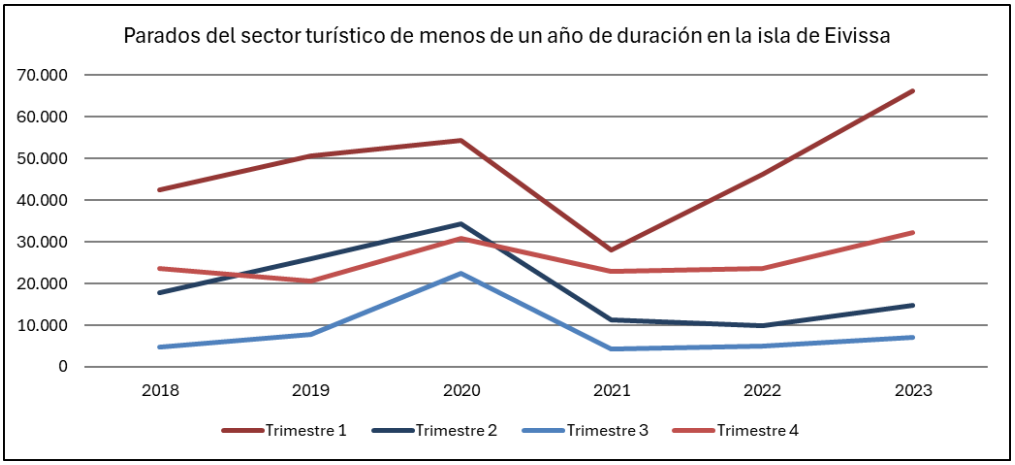
- *Un major nombre de turistes estrangers que nacionals i, per tant, una major despesa.*
- *La tendència del valor afegit brut del sector turístic és a superar el valor de la resta de sector serveis.*
- *Dins dels subgrups del valor del sector turístic, el subgrup que més pes té és el servei d' allotjament.*

2.6.3. Mercat laboral del turisme

Com es ve repetint, Eivissa té una gran dependència del turisme, i molts dels serveis que ofereix estan directament enfocats sobre aquest sector, podent trobar nombrosos comerços que ofereixen els seus serveis en temporada alta per l'arribada de turistes, tancant quan acaba l'època estival per la reducció de consumidors a la qual es veuen sotmesos. En el següent gràfic es reflecteix aquesta estacionalitat del sector turístic; en el segon i tercer trimestre (especialment en aquest últim) el nombre d'aturats del sector turístic descendeix, corresponent-se amb

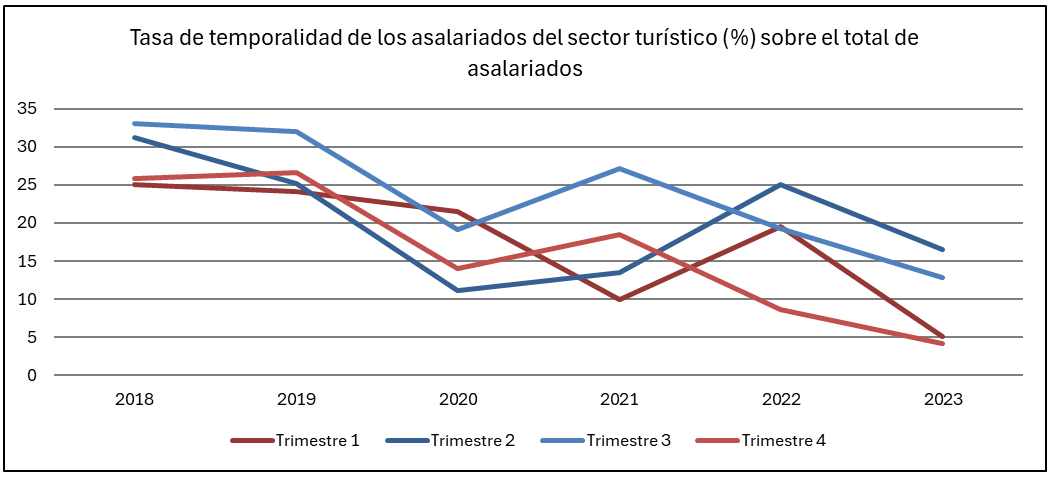
Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

l'arribada de turistes, l'obertura o reobertura de negocis i la contractació de personal per fer front a l'augment de clients. Per contra, en el quart trimestre i, especialment, en el primer trimestre, el nombre d'aturats augmenta a causa del tancament de negocis o la reestructuració de la plantilla (no és necessari tant personal perquè el nombre de clients descendeix). L' estacionalitat turística condiciona l' estacionalitat dels contractes de treball, fent que els treballadors no tinguin estabilitat laboral a llarg termini.



Fuente: El turisme a les Illes Balears. Anuari 2023, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports.

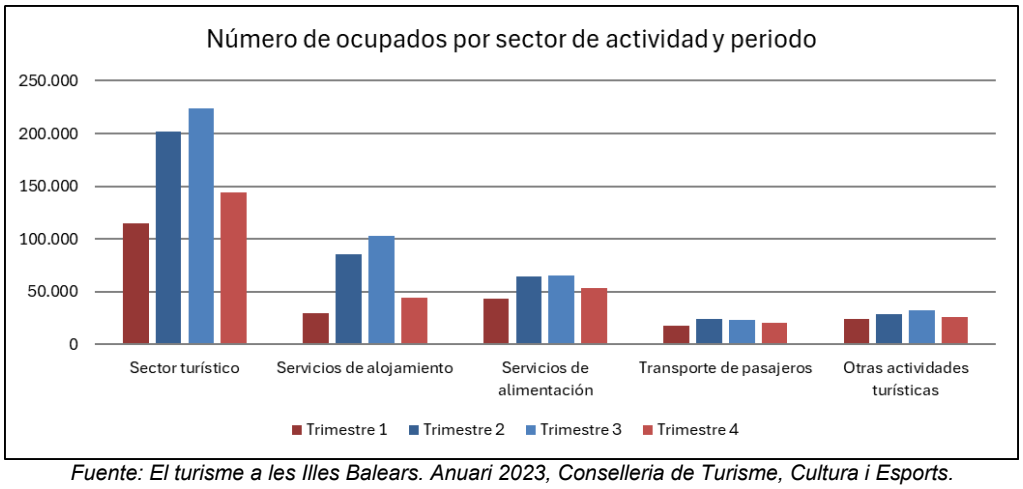
A continuació, es presenta un gràfic que indica el percentatge d'assalariats amb contractes temporals sobre la totalitat dels assalariats. Per norma general, s' observa que, a partir del segon trimestre de l' any, i especialment en el tercer, aquesta taxa augmenta com a conseqüència de la contractació de personal per a la temporada d' auge turístic.



Fuente: El turisme a les Illes Balears. Anuari 2023, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports.

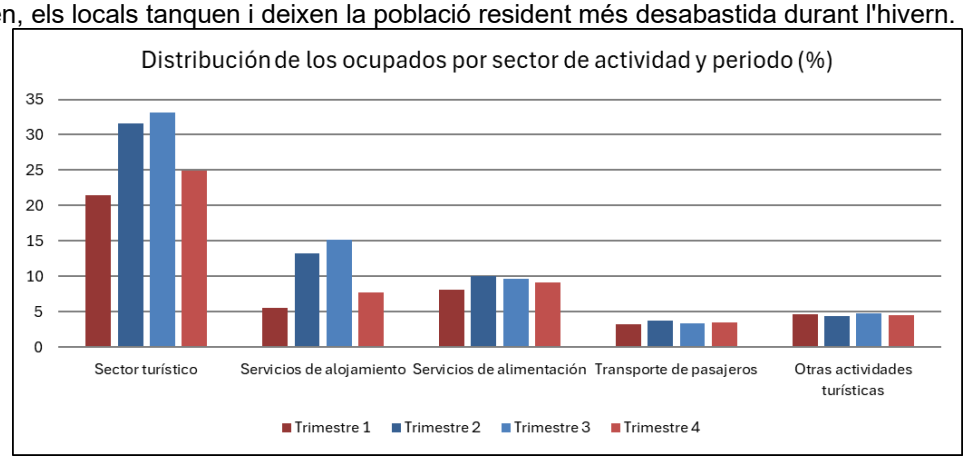
El sector turístic es posiciona com el sector amb un major nombre d' ocupats, seguit del servei d' allotjament, també estretament relacionat amb el turisme. A continuació, es troben els diferents serveis d'alimentació, altres activitats turístiques i, en últim lloc, transport de passatgers. Destaca en cada sector el segon i tercer trimestre com a èpoques de l'any amb més persones ocupades; el sector turístic al juliol, agost i setembre és on més persones ocupades hi ha (223.000 persones aproximadament, per a l'any 2023).

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48



Fuente: El turisme a les Illes Balears. Anuari 2023, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports.

Quant al percentatge d'ocupats per sector d'activitat i període, en el tercer trimestre de 2023, un 33,1% d'ocupats desenvolupaven la seua tasca en el sector turístic. L' estacionalitat de l' ocupació s' observa principalment en aquest sector, seguit del sector d' allotjaments i dels serveis d' alimentació; on menys es nota la variació del turisme al llarg de l'any és en el sector de transport de passatgers (molts turistes escullen el cotxe de lloguer per desplaçar-se) i en els assignats a altres activitats turístiques. Aquestes dades reforcen la idea que durant la temporada alta el comerç i els serveis "floreixen" davant l'arribada de turistes i que, quan aquesta temporada acaben, els locals tanquen i deixen la població resident més desabastida durant l'hivern.



Fuente: El turisme a les Illes Balears. Anuari 2023, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports.

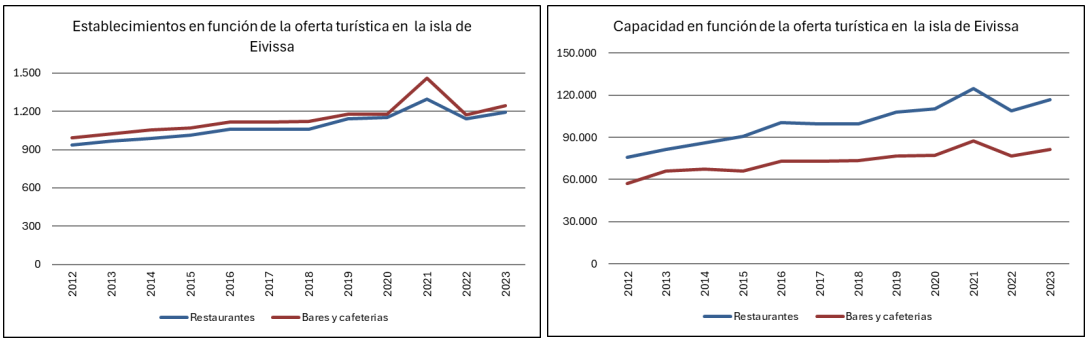
- *Progressiu augment del nombre de restaurants i bars cafeteria.*
- *Increment del nombre d' ocupats en els mesos de major afluència turística; elevada taxa de temporalitat.*
- *Comerços i locals destinats al turisme; obren en temporada alta i tanquen en temporada baixa.*

2.6.3.1. Oferta turística

L'hostaleria és un dels sectors clau que permet conèixer el pes del turisme a l'illa d'Eivissa; tant és així que molts bars i restaurants tenen com a objectiu principal el turista i no tant el visitant local, per la qual cosa en temporada alta obren els seus establiments al públic per posteriorment tancar-los en temporada baixa quan els turistes ja no són tan nombrosos a l'illa, reflectint així l'estacionalitat general que pateix aquest territori. A Eivissa el 2023 es van comptabilitzar 1.193 restaurants amb 116.682 places, i 1.246 bars-cafeteria amb 81.450 places. Totes aquestes xifres

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

van augmentar el 2023 respecte al 2022; cada vegada hi ha més locals hostalers, la qual cosa està estretament lligada al turisme i a la seva forma de consumir.



Fuente: El turisme a les Illes Balears. Anuaris, Conselleria de Turisme, Cultura i Esports.

Des de l'any 2012 i fins a l'any 2023, tant els restaurants com els bars-cafeteria han augmentat progressivament en nombre, presentant una crescuda una mica més significativa el 2021 i desplomant-se el 2022, però sense afectar aquesta tendència ascendent. La tendència ascendent és encara més acusada si atenem únicament les places d'aquests establiments, amb la mateixa crescuda notable el 2021 i posterior descens el 2022, però respectant la tendència seguida en aquests 11 anys.

2.6.4. Perfil del resident i del turista

Amb la informació tractada anteriorment es pot anar esbossant el perfil del consumidor a l'illa blanca.

A grans trets i generalitzant, el perfil del resident és el d'una persona major de 41 anys, que viu en un nucli urbà, amb una renda mitjana Bruta de 34.552 €, que utilitza el seu vehicle privat en comptes del transport públic per realitzar les seves compres en cas que visqui en un nucli disseminat i on la seva despesa va destinada a l'alimentació, encara que la major part del mateix es destini al lloguer. Cal recordar la importància del pes demogràfic de la població estrangera com ja hem vist, la nacionalitat amb més pes a l'illa és l'europea el perfil principal de la qual és el de la persona envellida que decideix residir a l'illa per gaudir de la seva jubilació, per la qual cosa la seva capacitat econòmica és elevada.

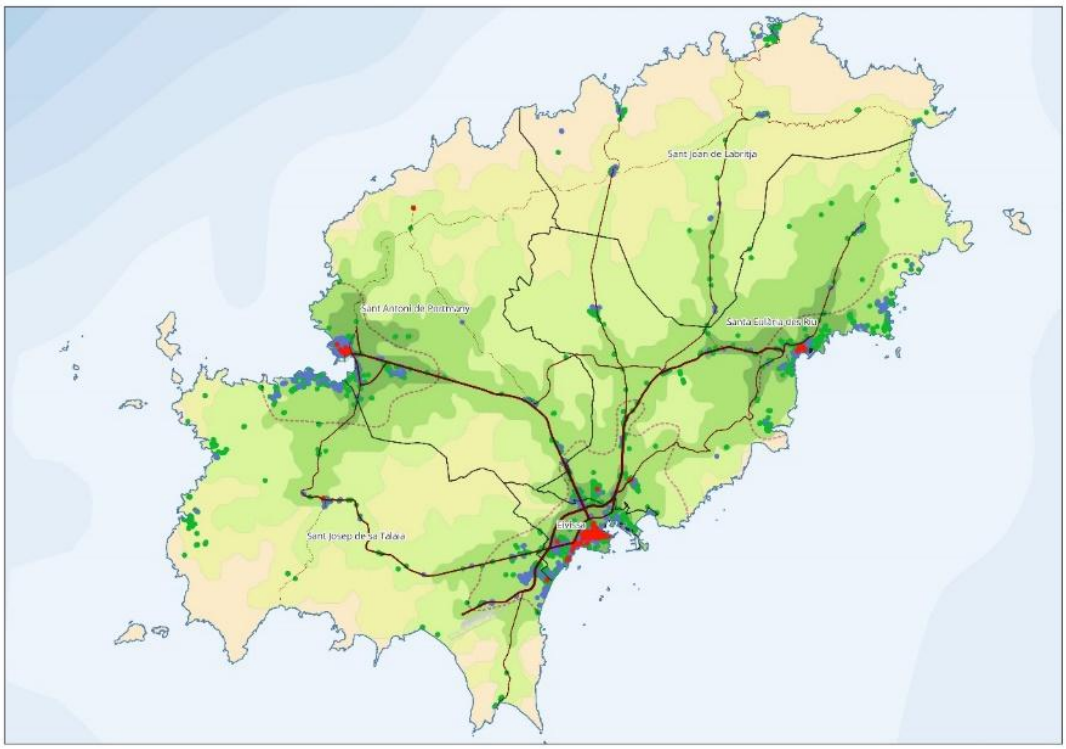
D'altra banda, també cal remarcar el pes del turista a l'illa, sobretot en els mesos d'alta estacionalitat. El turista que visita l'illa és principalment estranger, viatja en els mesos de temporada alta, amb una estada mitjana a l'illa de 8,13 dies per als turistes estrangers i 6,10 dies per als nacionals, el motiu principal del viatge són vacances, esbarjo i oci, no contracten paquet turístic previ al viatge i s'allotgen sota la modalitat "Allotjament turístic de mercat". Pel que fa a la despesa el turista estranger gasta molts més diners que el turista nacional a l'illa.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

2.7. DETERMINACIÓ DE LES ZONES BÀSIQUES DE COMERÇ.

La identificació d' aquestes zones estarà en clara relació amb les diferents tipologies d' establiments definides anteriorment, i permetrà establir un mapa zonal actual dels establiments comercials, així com determinar les àrees d' anàlisi detallada que s' inclouran en el PDSECEi.

El mapa zonal actual dels establiments comercials es troba encapçalat pel municipi d **'Eivissa,** tot i que sense restar importància a altres nuclis com el de **Sant Antoni de Portmany i Cala de Bou**, o l **'oriental Santa Eulària des Riu**, juntament amb les seves àrees d'influència. Per tant, el pes del comerç a l'illa té una estructura piramidal (Sant Antoni de Portmany – Eivissa – Santa Eulària des Riu), donant-se nuclis intermedis de menor entitat amb certa dotació comercial, com és el cas de Sant Josep de sa Talaia i Sant Joan de Labritja.



Model d'isòcrones territorial des dels tres nodes comercials identificats (elaboració pròpia)

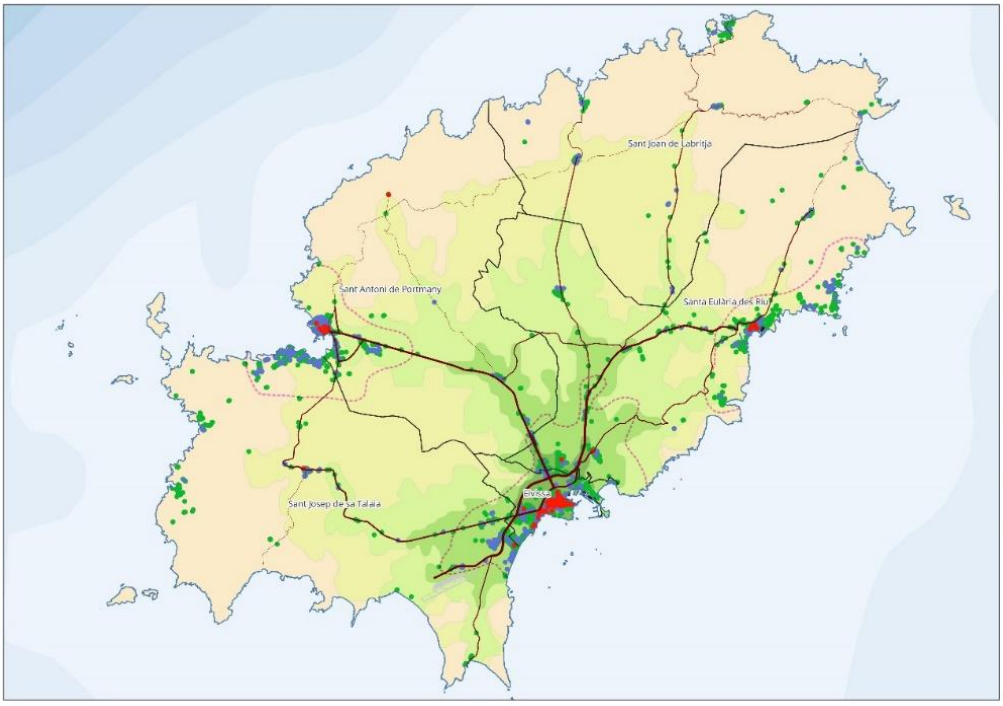
2.7.1. Eivissa i la seva àrea d'influència

Eivissa, a més de comptar amb la major oferta comercial i amb el major pes demogràfic de l'illa, es troba connectada de tal manera que pràcticament des de qualsevol punt es pot accedir a aquest municipi, aspecte important de cara als desplaçaments amb motiu de compra; es troba a aproximadament 30 min en cotxe de Sant Joan de Labritja, un dels seus punts més allunyats, al nord de l'illa.

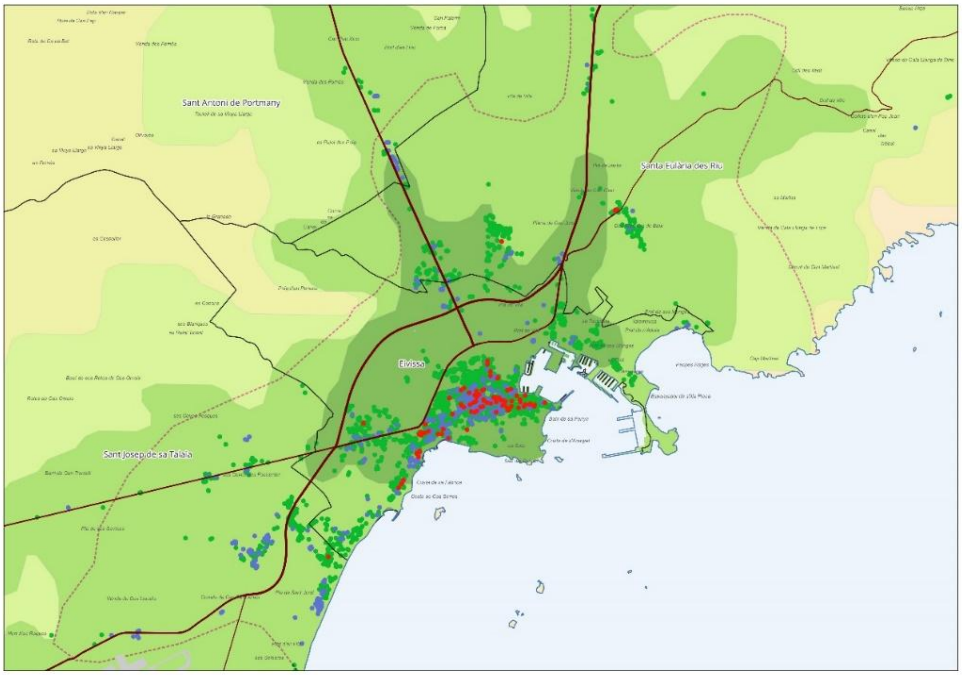
El seu entorn d' influència supera per tant el seu límit municipal, convertint-se en un important punt de proveïment per a les localitats properes de menor entitat. A més, la cada vegada més acusada presència de serveis i comerços d'alimentació en zones industrials fa que en molts casos no sigui necessari accedir fins al centre del nucli urbà per comprar, evitant problemes de trànsit i aparcament als usuaris.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Com es detecta a les isòcrones del següent plànol, el 2018 en cotxe es pot accedir a bona part del territori insular i, en 15, al nucli urbà de 3 dels 4 municipis restants (Sant Antoni de Portmany, Sant Josep de sa Talaia i Santa Eulària des Riu).



Isòcrones des del node d'Eivissa. Àrea servida segons proximitat territorial (elaboració pròpia)



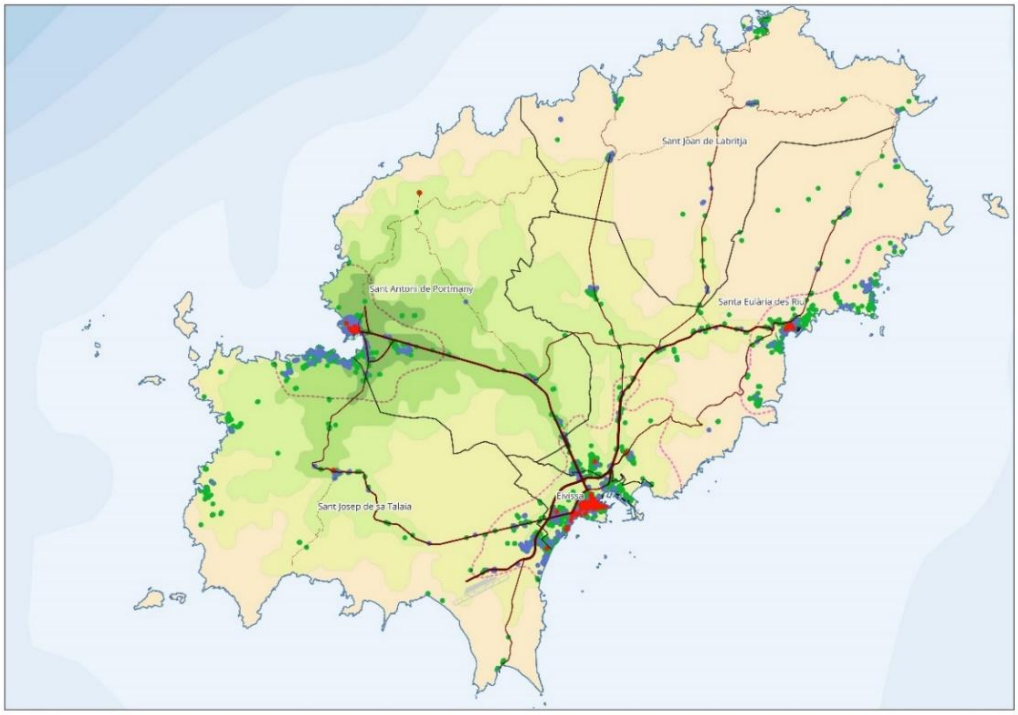
Eivissa. Ubicació dels establiments comercials segons ús i àrees servides (elaboració pròpia)

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

2.7.2. Sant Antoni de Portmany i Cala de Bou

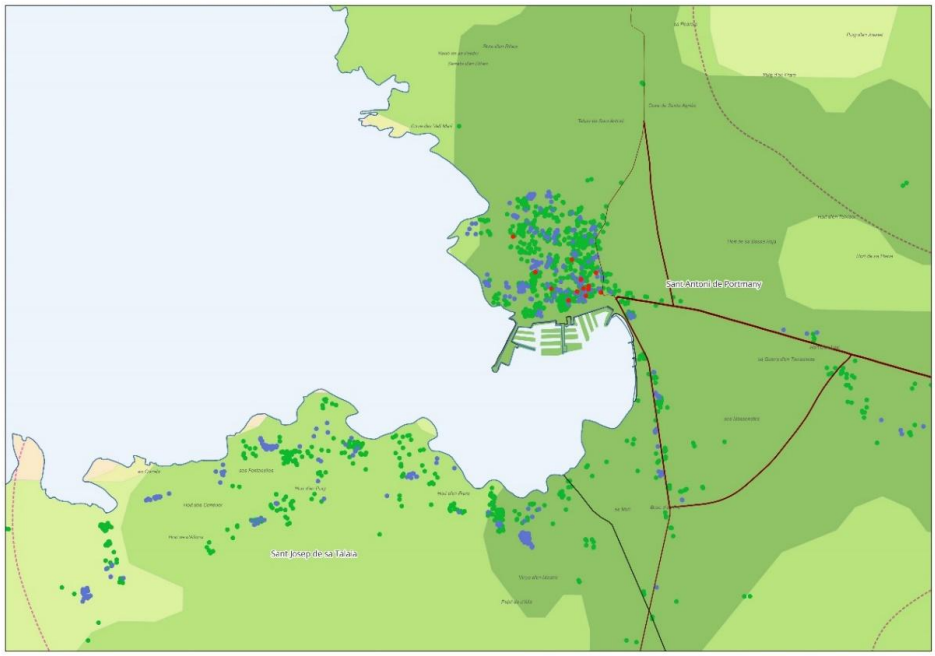
El nucli urbà de Sant Antoni de Portmany té certa influència sobre Cala de Bou, ubicat al municipi contigu de Sant Josep de sa Talaia, tot i que bé és cert que aquest darrer nucli urbà té un considerable nombre de comerços d' alimentació i serveis. La proximitat entre ells fa que es tracti d'una zona compacta de fluxos comercials, on residents i visitants de Cala de Bou s'aproximen a Sant Antoni de Portmany a comprar i viceversa, sense necessitat d'haver d'acudir a Eivissa.

Com es veu en el següent pla, ambdues localitats es troben a 5-10 min en cotxe de distància, factor que fomenta l'intercanvi d'usuaris entre tots dos espais amb finalitats comercials.



Isòcrones des del node de Sant Antoni. Àrea servida segons proximitat territorial (elaboració pròpia)

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

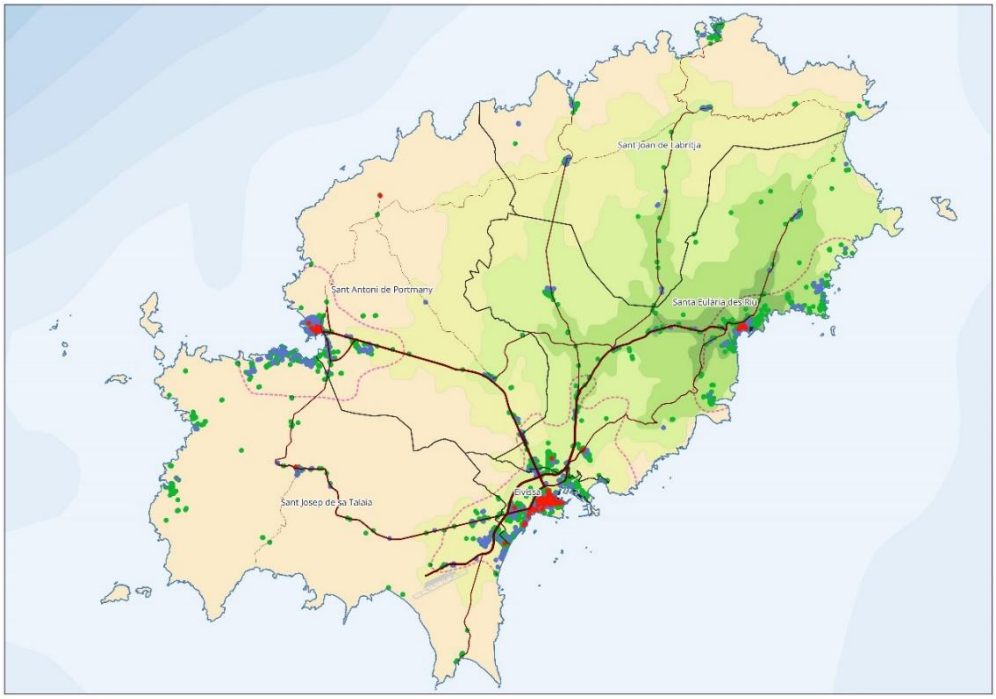


Badia de Sant Antoni. Ubicació dels establiments comercials segons ús i àrees servides (elaboració pròpia)

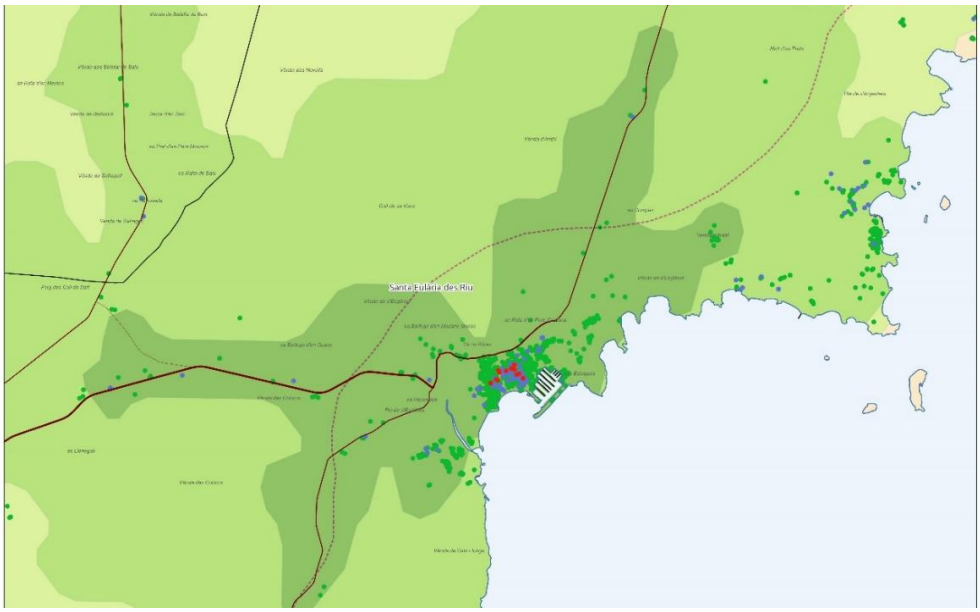
2.7.3. Santa Eulària des Riu i les seves cales

D'altra banda, Santa Eulària des Riu es troba una mica més a prop d'Eivissa que de Sant Antoni de Portmany en vehicle privat, conformant el nucli poblacional de major entitat de la meitat Est de l'Illa, amb clara influència sobre els nuclis pròxims que posseeixen menor oferta comercial. En especial, és marcada la seva importància sobre Sant Joan de Labritja, municipi el nucli urbà del qual es troba especialment allunyat d'Eivissa, convertint-se Santa Eulària des Riu en la població més accessible per als residents i visitants d'aquesta localitat.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48



Isòcrones des del node de Santa Eulària. Àrea servida segons proximitat territorial (elaboració pròpia)



Santa Eulària. Ubicació dels establiments comercials segons ús i àrees servides (elaboració pròpia)

Finalment, assenyalar la presència de comerços a peu de carretera, molts d'ells dedicats a la restauració o a l'activitat hotelera, tot i que també visibles en forma de benzineres on també poder adquirir certs productes sense necessitat de recórrer grans distàncies.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

2.8. ANÀLISI DE LA XARXA VIÀRIA I LA MOBILITAT.

La relació entre la ubicació de la població i els diferents tipus de comerç identificats anteriorment, així com les possibilitats de mobilitat (infraestructures i mitjans) determina un aspecte molt important dels hàbits de compra establerts en la població, ja que pot condicionar el correcte **funcionament dels principals nuclis comercials**, així com la **massificació puntual** de determinades infraestructures d'accés.

Des d' aquesta perspectiva resulta rellevant analitzar les principals vies d' accés a les àrees comercials, les infraestructures viàries de què disposen els nuclis urbans, així com els problemes detectats de mobilitat en els propis municipis derivats o amb influència sobre el consum i els hàbits.

La mobilitat dels territoris sempre es troba condicionada per multitud de factors a tenir en compte; els diferents aspectes territorials i socials determinen la magnitud, complexitat i configuració dels sistemes de mobilitat per a cada territori, havent d' atendre les característiques pròpies de cadascun d' ells.

El model de mobilitat de l'illa d'Eivissa presenta l'automòbil com a principal mitjà de desplaçament, complicant la posada en marxa de polítiques impulsores de la mobilitat sostenible. En línies generals, els principals factors que condicionen i defineixen la mobilitat a l'illa d'Eivissa són els següents:

- **Característiques orogràfiques.** La presència generalitzada de forts pendents fa que es compliqui qualsevol tipus de desplaçament per la conseqüent sinuositat i desnivells d' alguns trams. En aquest context, la implantació de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià es veu desfavorida, no per distàncies ja que aquestes no són gaire significatives (almenys en els nuclis urbans), sinó per la ja comentada presència de desnivells, a la qual cosa cal afegir l'alta intensitat del trànsit que presenten les vies principals, intensitat que s' incrementa en la temporada estival, per la qual cosa també caldria realitzar una segregació de vies en alguns punts, separant físicament el flux vehicular del trànsit ciclista.

- **Poblament dispers.** La presència de petits nuclis de població repartits pel territori insular implica que la xarxa de transports hagi de ser de gran complexitat, ja que ha de ser capaç de connectar cadascun d' aquests nuclis de població entre si. Això implica que el resultat final es materialitzi en forma d' una complexa xarxa que en molts punts ha de donar servei a poca quantitat de població, amb el manteniment propi que requereix una infraestructura d' aquestes característiques. A més, en tractar-se d' una estructura de poblament dispers, el sistema de transport públic pot no ser del tot òptim per a tots els nuclis, prioritzant la població d' aquests el desplaçament mitjançant vehicle privat.

- **Efecte del turisme.** La marcada estacionalitat de l'illa comporta que, durant els mesos de més afluència de visitants, incrementi conseqüentment la flota de vehicles circulant per la xarxa a causa del lloguer de cotxes. A més, aquesta situació porta a dues possibles vies d' actuació, ambdues amb inconvenients:

    - D'una banda, si s'adaptés la xarxa de cara a poder fer front a la gran càrrega vehicular patida per l'illa en època estival, la resta de l'any aquesta xarxa "es quedaria gran" pel que fa a l'ús diari de la població resident.

    - D'altra banda, si s'atengués a la Intensitat Mitjana Diària (IMD) al llarg de l'any, la xarxa podria no ser capaç de suportar la càrrega de vehicles en l'època estival,

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

veient-se especialment perjudicats els vehicles d'emergències o els propis de transport públic.

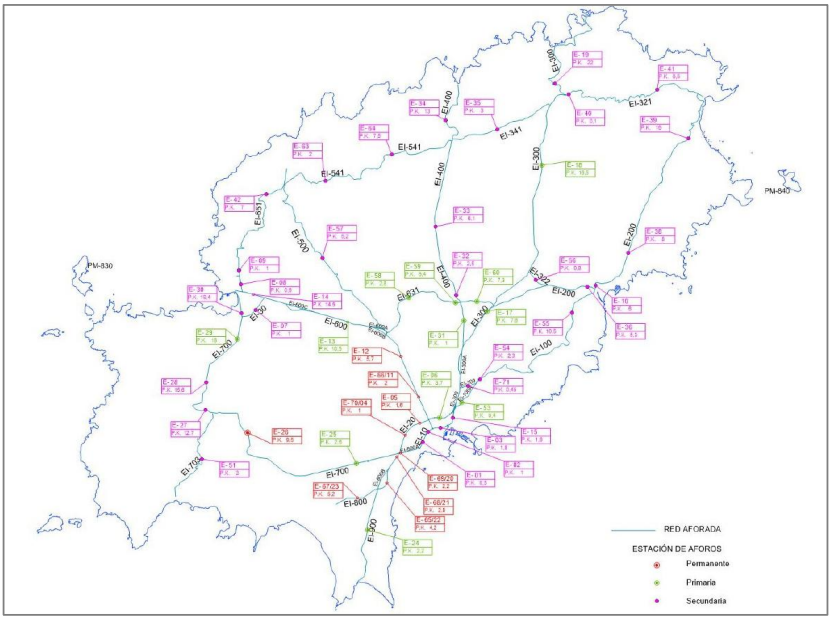
2.8.1. Característiques de la xarxa viària

Pràcticament la majoria de la xarxa viària de les Illes Balears depenen dels Consells Insulars. La seva estructura gira al voltant del municipi d'Eivissa, des d'on parteixen gran part de les carreteres connectant amb altres municipis de certa entitat, formant una estructura radial. La següent taula provinent del Pla de Gestió d'Aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa (2022) indica les estacions d'aforament disponibles per cada carretera, el tram on s'ubiquen i la seva longitud. En resum, es tracta de 16 carreteres primàries, 5 secundàries i 3 locals, amb 44, 7 i 1 estacions d'aforament, respectivament (52 en total). De les 52 estacions d'aforament, 9 són permanents, 12 són primàries i 31 són secundàries.

RED	CARRETERA	TRAMO	KM	Nº ESTACIONES DE AFORO
RED VIARIA PRIMARIA	EI-10 (RONDA EIVISSA)	Rot. Figueretes (EI-800a) - Rot. Port (EI-300)	2.38	3
	EI-20 (RONDA EIVISSA)	Rot. Can Cifre - Rot. Jesús (EI-300)	4,00	3
	EI-30 (RONDA SANT. ANTONI)	Ses Païses (EI-600) - Can Portes (EI-700)	1,60	1
	EI-651 (R. NORTE ST. ANTONI)	Sant Antoni (EI-600) - Can Coix (EI-651)	1,21	2
	EI-200 (RONDA STA. EULRIA)	Variante Sta. Eulària	1,70	1
	EI-600	Eivissa - Sant Antoni	16,59	4
	EI-300	Eivissa - Portinax	28,72	4
	EI-800	Eivissa - Aeroport	6,99	4
	EI-700	Can Parra (EI-800) - St. Josep - St. Antoni	22,52	6
	EI-400	Can Clavos (EI-300) - Port Sant Miguel	15,40	4
	EI-200	Can creu (EI-300) - Sta Eulària - Sant Vicent	17,84	3
	EI-321	Sant Joan - Cala Sant Vicent	9,50	2
	EI-651	Sant Antoni - Santa Agnès	7,10	1
	EI-631	Sant rafael - Rot. EI-300 (p.k. 8)	7,49	3
	EI-341	Sant Miquel - Sant Joan (EI-300)	5,78	1
	EI-541	Santa Agnès - Sant Mateu	11,02	2
RED VIARIA SECUNDARIA	EI-703	Sant Josep- Es Cubells	6,10	1
	EI-100	Variante Jesús - cala Llonga - Sta. Eulària	11,35	3
	EI-100a	Rotonda Jesús - Jesús	1,72	1
	EI-500	Santa Agnès - Sant Rafel	11,46	1
	Ei-900	Rot. Sant Jorde (EI-800) - La Canal	5,57	1
RED VIARIA LOCAL	PM-830	Isla Sa Conillera	1,80	-
	PM-840	Isla Tagomago	1,91	-
	EI-332	Trull den Vic (EI-300/EI-200)	1,27	1
		TOTAL LONGITUD VIARIA	201	52

Fuente: Plan de Gestión de Aforos de la red viaria del Consell d'Eivissa (2022)

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

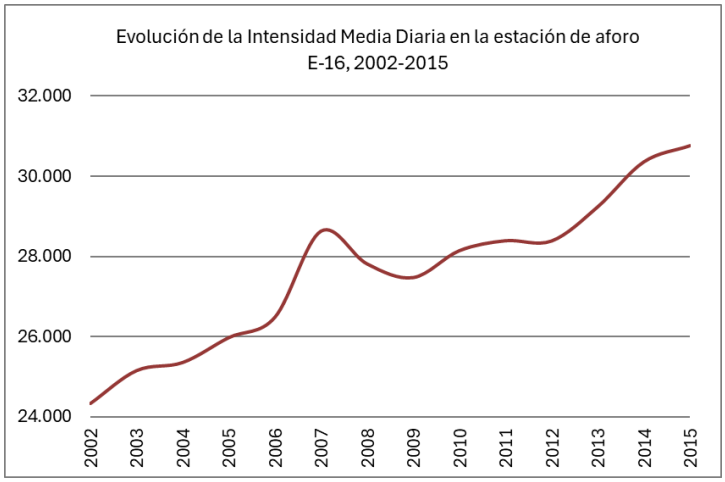


Plànol d'estacions d'aforaments 2021. *Font: Pla de Gestió d'Aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa (2022).*

2.8.2. Intensitat de trànsit i nivell de servei a les carreteres d'Eivissa

El trànsit a Eivissa està condicionat per l'estacionalitat que presenta aquesta illa; en els mesos de temporada baixa es detecta un ús normalitzat de les carreteres, però, en temporada alta, aquestes puntualment se saturen per l'augment de població (en gran part, turistes) i per la circulació dels cotxes de lloguer.

L'estació E-16, ubicada a la carretera EI-300 (Eivissa – Portinatx, corresponent al tram entre la glorieta de Jesús i la intersecció de Can Clavos), ha estat l'estació permanent presa com a referència per al mesurament detallat de la intensitat del trànsit des de l'any 2006; es tracta d' una carretera convencional d' un carril per sentit. La seva evolució des de l' any 2002 fins al 2015 presenta una tendència ascendent, amb un pic destacable l' any 2007 i una posterior recaiguda, però sempre amb dades per sobre de l' any 2006 i anteriors. Per a l'any 2015, presentava una IMD anual de 30.761 vehicles, dada elevada per a aquest tipus de vies.



Font: Elaboració pròpia, a partir de les dades del Pla de gestió d'aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

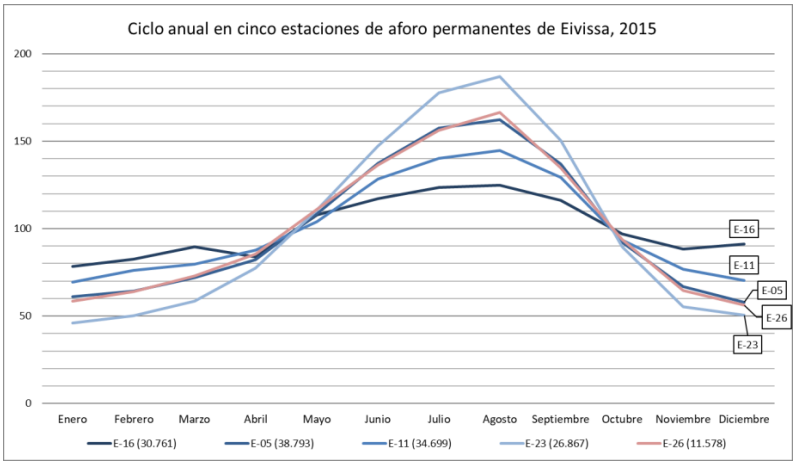
A continuació, es presenta una taula pertanyent al Projecte de Traçat per al Condicionament de la Carretera EI-700 entre Sant Josep de sa Talaia i Sant Antoni de Portmany. S'hi mostren, per a l'any 2019, les diferents estacions juntament amb el seu IMD anual, en dies laborables, dissabte i diumenge.

IMD de las estaciones (2019)										
ESTACIÓN	TIPO	CARRETERA	P.K.	TRAMO	AFÍN	IMD	Lab.	Sábado	Domingo	%Pes. Día Medio
E-01	2	EI-10	0,3	Rotonda Figuereles - Rotonda Can Mises	E-16	16.762	17.787	15.814	12.585	3,00
E-02	2	EI-10	1,0	Rotonda Can Mises - Rotonda Juan XXIII	E-16	18.801	19.951	17 738	14.116	3,00
E-03	2	EI-10	1,8	Rot. Sant Antoni - Rot. Av Sta Eulària (EI-300)	E-16	16.345	17.344	15.420	12.272	3,00
E-04	P	EI-20	2,0	Rot. Can Cifre - enlace Can Misses	E-05	50.727	53.759	47.219	39.076	3,30
E-05	P	EI-20	1,6	Enlace Can Misses - Enlace Blancadona	E-05	44.252	46.603	41 986	34 765	3,50
E-06	2	EI-20	3,8	Enlace Blancadona - Enlace Jesús	E-05	34.554	36.795	32.779	25 122	4,30
E-07	2	EI-30	1,0	Ses Païsses (EI-600) - can Portes (EI-700)	E-11	10.083	10.767	9.480	7.263	4,10
E-08	2	Ronda Norte Sant Antoni	0,6	Rot. EI-600-Rot. Cala Garció	E-11	9.258	9.887	8.705	6.669	3,50
E-09	2	Ronda Norte Sant Antoni	1,0	Rot. Cala Garció - Can Coix (EI-651)	E-11	5.192	5.545	4.882	3.740	3,10
E-10	2	Ronda Santa Eulàlia	0,2	Rot. Santa Eulària S. - Rot. Santa Eulària N.	E-36	9.856	10.251	10	7.962	3,50
E-11	P	EI-600	2,0	Rot. Santa Eulària S. - Rot. Can Negre	E-11	37.616	40.170	35.368	27.095	3,90
E-12	1	EI-600	5,4	Pol. Montecristo - san Rafael	E-11	34.207	36.480	31 264	25 785	3,70
E-13	1	EI-600	10,5	Sant Rafael - Ses Païsses (EI-30)	E-11	32.667	34.838	29.857	24.625	3,20
E-15	1	EI-300	1,6	Eivissa (EI-10) - Enlace Jesús (EI-20)	E-16	22.216	23.687	20.547	16.529	4,20
E-16	P	EI-300	2,8	Enlace Jesús (EI-20) - Can Clavos (EI-400)	E-16	29.685	31.500	28.006	22.288	4,60
E-17	2	EI-300	7,6	Can Clavos (EI-400) - Can Creu (EI-200)	E-16	20.026	20.721	19.992	16.582	4,50
E-18	1	EI-300	16,5	Can Creu (EI-200) - Sant Joan (EI-321)	E-16	5.108	5.250	5.138	4.366	4,00
E-19	2	EI-300	22,0	Sant Joan (EI-321) - Portinax	E-16	2.674	2.748	2.689	2.285	3,10
E-20	P	EI-800	1,5	Eivissa (EI-10) - Rot. Can Cifre (EI-20)	E-20	22.395	23.805	21.140	16.603	3,00
E-21	P	EI-800	2,8	Ent. Can Cifre (EI-20) - Enl. St Jordi/d`en Bossa	E-21	46.464	48.375	44.842	38.526	2,80
E-22	P	EI-800	4,4	Enl. St Jordi d`en Bossa - enl. PM-802 (Sa Canal)	E-22	31.908	32.662	31.352	28.691	3,30
E-23	P	EI-800	5,0	Enlace EI-900 (sa Canal) - E. Can Frigoles	E-23	26.768	27.616	25.008	24.288	3,50
E.23b	*	EI-800	7,0	E. Can Frigoles - Aeroport	E-23	23.908	24.665	22.336	21 693	3,40
E-24	1	EI-900	2,2	Rot. Sanr Jordi (EI-800) - Sa Canal	E-24	6.146	5.981	6.522	6.600	2,30
E-25	1	1-700	2,6	Rot. Bellotera - Int. Aeroport	E-25	14.195	14.986	13.350	11.084	4,50
E-26	P	1-700	9,5	Int. Aeroport - Sant Josep	E-26	12.902	13.621	12 134	10.074	5,20
E-27	2	1-700	12,7	Sant Josep - Int. Sa Talaia/Calas	E-26	8.057	8.506	7.577	6.291	3,50
E-28	2	1-700	15,6	Int. Sa Talaia - Sant Agustí/Calas	E-26	7.217	7.619	6.787	5.635	3,30
E-29	1	1-700	18,0	Sant Agustí - Can Portes (EI-30)	E-29	10.015	10.423	9.457	8.528	3,30
Fuente: Consell Insular d'Eivissa.										

Fuente: Consell Insular d'Eivissa.

Posant el focus sobre el municipi d'Eivissa, a continuació, es mostra l'evolució anual de 5 estacions d'aforament permanents per a l'any 2015, on clarament s'observa l'increment de la Intensitat Mitjana Diària en els mesos estivals, començant al maig i allargant-se fins al setembre, punt en el qual aquesta afluència de vehicles comença a esvair-se. Destaca el cas de l'E-23 (EI-800, pròxima a l'aeroport), via que més variació presenta al llarg dels anys, utilitzada en part per la multitud de turistes que arriben o se'n van del municipi d'Eivissa, presentant així l'IMD amb xifres més baixes i xifres més altes. Per contra, la via que menor variació de dades presenta és l' E-16, de la carretera EI-300 al seu pas per Can Sire.

A més de l'arribada o sortida de viatgers, aquesta major afluència de desplaçaments per carretera en els mesos de més turisme a l'illa troba una explicació en el comerç; a major pes demogràfic, major nivell de desplaçament amb motiu consumista, coincidint a més amb els mesos de major celebració de mercats i mercats temporals que atrauen multitud de turistes i residents.



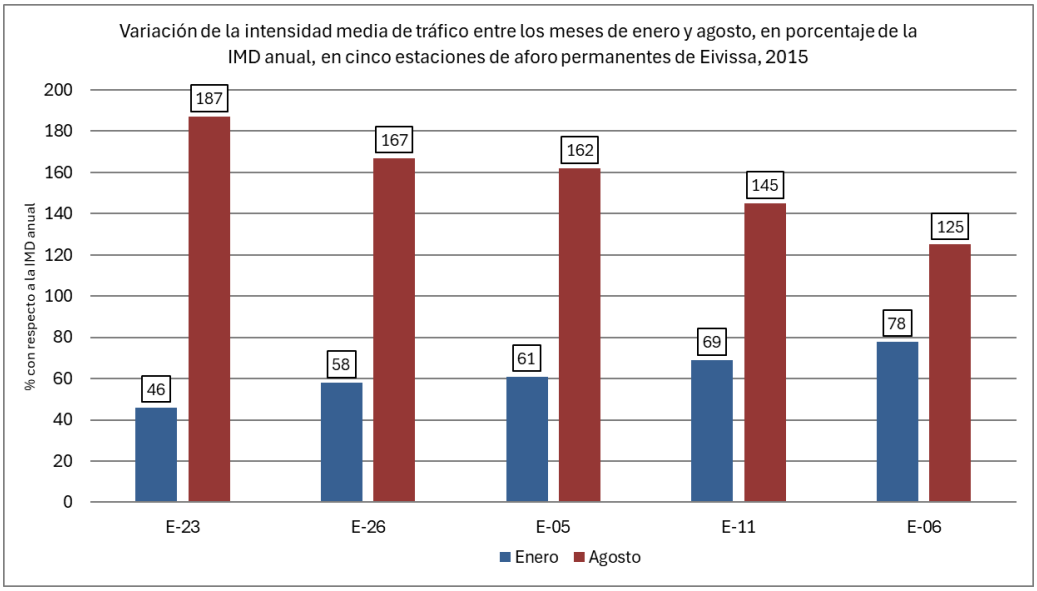
Font: Elaboració pròpia, a partir de les dades del Pla de gestió d'aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

L'arribada de turistes en l'època estival augmenta la pressió de vehicles sobre la xarxa viària, entorpint la circulació i generant problemes de diversa índole, com complicacions de moviment per a vehicles d'emergències o de transport públic (augmenta el seu temps de desplaçament), o la pèrdua de qualitat en el desplaçament per als residents. També, augmenta el risc de col·lisió en haver-hi més cotxes circulant, igual que augmenta la contaminació de l'aire i l'acústica, així com les despeses de manteniment viari per la necessitat de realitzar reparacions amb major freqüència.

Donada aquesta situació, la xarxa viària ha de ser capaç de suportar la intensitat vehicular presentada en els mesos estivals, evitant obres d' ampliació que solventin el problema estival i que provoquin al seu torn que les vies estiguin infrautilitzades en la resta dels mesos on l' afluència de turistes és molt menor.

En el gràfic següent es mostra la variació de la IMD en algunes estacions entre els mesos de temporada baixa i els mesos estivals, reforçant la idea comentada anteriorment, i pres com a referència dades de gener i d' agost per a l' any 2015. Pràcticament a totes les estacions, la IMD el mes d'agost es duplica i fins i tot triplica en comparació amb la dada recollida al gener, mostrant en xifres l'estacionalitat de l'illa.



Font: Elaboració pròpia, a partir de les dades del Pla de gestió d'aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa.

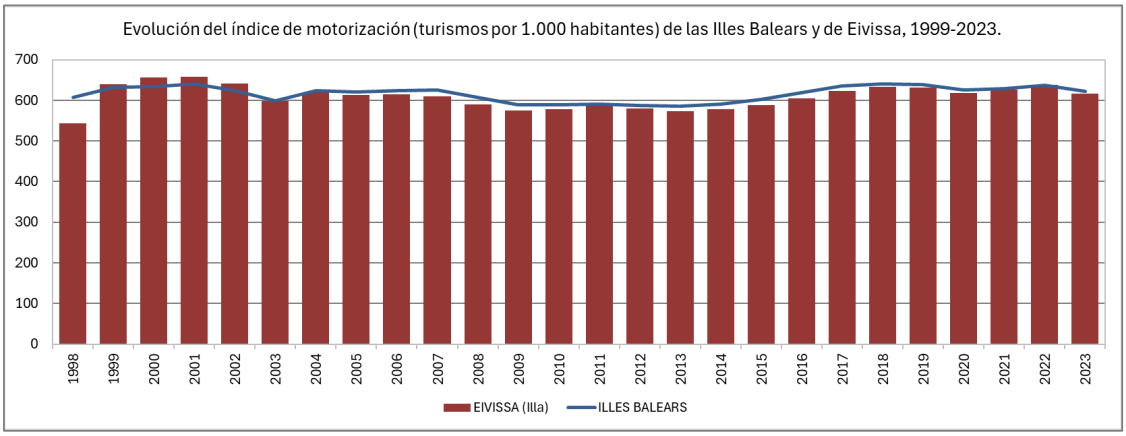
- *Estacionalitat que condiciona la saturació de la xarxa viària.*
- *Problemes circulatoris per a residents, transport públic i vehicles d' emergències.*
- *A major pes demogràfic en els mesos estivals, majors desplaçaments en vehicles privats a zones comercials, mercats i mercats ambulants.*

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

2.8.3. Parc de vehicles

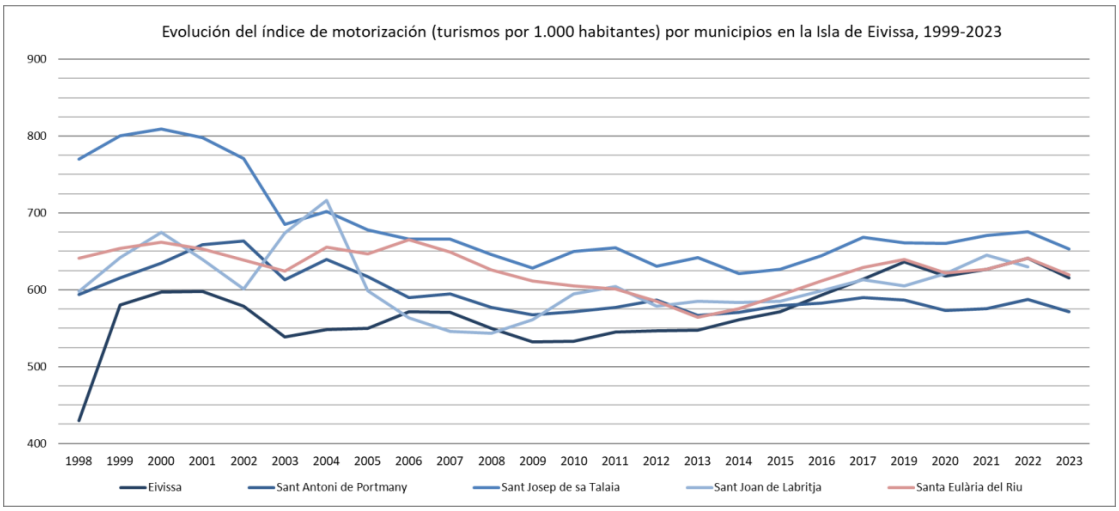
El model de mobilitat a l'illa d'Eivissa se sustenta principalment en el desplaçament en automòbil. Tant és així que l'índex de motorització d'Eivissa (turismes per cada mil habitants) és molt similar al mateix índex mesurat en la totalitat de les Illes Balears; ronda els 600, sempre per sobre de 560 i per sota de 660. En els últims anys, s'observa una disminució el 2020 (COVID), remuntant posteriorment fins al 2022, on torna a descendir.

Davant aquest escenari, sorgeix la necessitat de plantejar-se la posada en marxa d'accions que potenciïn l'ús del transport públic enfront del vehicle privat, "desfent" les infraestructures de turisme i fent-les més transitables amb menys vehicles privats a motor.



Font: Elaboració pròpia, a partir de dades d' IBESTAT.

Pel que fa als cinc municipis, destaca el cas d'Eivissa, mostrant generalment els nivells més baixos, degut principalment al que es tracta del major nucli de població de l'Illa i concentra la major part dels serveis. Per contra, destaquen Sant Josep de sa Talaia i un pic de Sant Antoni el 2005, tots dos reduint la seva tendència amb el pas dels anys en comparació amb finals/inicis de segle.



Font: Elaboració pròpia, a partir de dades d' IBESTAT.

Pel que fa a això, no només s'han de tenir en compte els vehicles particulars dels residents de l'illa, sinó també s'ha d'analitzar l'impacte dels vehicles de lloguer. Durant la temporada "baixa", són molts els vehicles inutilitzats que es reparteixen per diferents punts de l'illa, aparcats esperant

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

que arribi la temporada alta. Durant aquesta temporada estival, aquests cotxes de lloguer són recollits per la multitud de turistes que visita cada any l'illa, implicant amb això la freqüent saturació de la xarxa de carreteres. D' aquesta mateixa manera, són molts els turistes que desconeixen el traçat i sinuositat de la xarxa de l' illa i que, si no condueixen d' acord amb aquestes característiques, poden implicar situacions de perill tant per a ells com per a altres conductors.

Per tant, l'anàlisi del parc de vehicles de l'illa d'Eivissa s'ha de fer atenent tant els vehicles privats com els vehicles de lloguer que poden generar problemes de saturació viària en els mesos estivals i que, durant la resta de l'any, es troben en desús ocupant espai, ja sigui en places d'aparcaments com a tal o no.

A partir de juny de 2025 es començarà a aplicar a l'illa d'Eivissa una nova llei aprovada l'octubre de 2024, i l'objectiu de la qual en línies generals se centra a limitar l'entrada de caravanes, autocaravanes i vehicles de lloguer d'empreses de fora de l'illa (arribats en ferrys), especialment durant els mesos d'estiu. Es pretén que aquesta mesura regulatòria eviti la saturació de vies en temporada estival, alhora que redueix els efectes negatius sobre la població resident.

Per tant, les xifres de vehicles estan clarament condicionades pels vehicles de lloguer, alhora que els vehicles de lloguer condicionen la saturació viària i els problemes de seguretat, principalment en els mesos propis de la temporada alta. Es tracta d' una variable amb un clar component estacional.

- *Impacte dels vehicles de lloguer en temporada alta (amb la conseqüent saturació de la xarxa viària), i infrautilització dels mateixos en temporada baixa.*
- *Necessitat d' adopció de mesures regulatòries del parc de vehicles de lloguer, arribats a l' illa mitjançant ferrys.*

2.8.4. Mobilitat de la població resident

Els motius de desplaçament poden ser de molt diversa índole: l'Enquesta Quotidiana del Ministeri de Foment els agrupava en: treball, estudis, compres, acompanyament, visites, oci, passeig i retorn a l'habitatge. Relacionat amb els hàbits de consum, cal tenir en compte que els desplaçaments de qualsevol motivació poden acabar implicant compres en llocs diferents als de la residència habitual del comprador; és a dir, una persona que resideixi a Sant Josep de sa Talaia i que necessàriament s'hagi de desplaçar a Eivissa per feina o estudis, pot aprofitar el viatge per realitzar algunes compres en aquest municipi.

El Cens de Població i Habitatge, les últimes dades del qual daten del 2021, ofereix informació interessant que relaciona el lloc de residència amb el lloc d'estudi o treball de la població. En línies generals, una tercera part de la població de l'illa treballa i viu al mateix municipi mentre que, una mica més de la meitat, treballa en un altre municipi. Eivissa (municipi més poblat) compta amb el percentatge més alt de població que treballa al mateix municipi, així com també obté el percentatge més baix de població que treballa en una comunitat diferent, ja que és el municipi on més serveis s'ofereixen i, en conseqüència, on més llocs de treball hi ha, reduint així la necessitat de buscar feina fora d'aquest municipi. Destaca el cas de Sant Josep de sa Talaia, on més del 62% dels ocupats majors de 16 anys treballa en un altre municipi, sent del 16% el volum de població que s'ha de desplaçar cap a una altra comunitat per treballar. Per tant, en tots els casos, la majoria de la població treballadora ha de desplaçar-se cap a una altra localització diferent al municipi on resideix per acudir al seu lloc de treball, la qual cosa en molts casos implicarà l' ús del vehicle privat.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Relación entre el lugar de residencia y de trabajo de los ocupados mayores de 16 años en los municipios de Eivissa, 2021.				
Ámbito	Mismo municipio de residencia	Otro municipio de Illes Balears	Otra comunidad	No consta
Eivissa	45%	42%	11%	2%
SantAntoni de Portmany	24%	61%	12%	3%
Sant Josep de sa Talaia	19%	62%	16%	2%
SantJoan de Labri a	26%	59%	12%	3%
Santa Eulària des Riu	31%	52%	14%	2%
TOTAL Isla	32%	52%	13%	2%
Fuente: Elaboración propia, a partir de datos del Censo de Población y Viviendas de 2021 (INE).				

Pel que fa a la relació entre lloc de residència i lloc d' estudi, es mostra que una tercera part de la població major de 16 anys estudia i resideix en el mateix municipi, una altra tercera part estudia en un altre municipi diferent al de la residència, i una altra tercera part estudia en una comunitat diferent. De nou, Eivissa presenta el major percentatge de població major de 16 anys que resideix i estudia al mateix municipi. A la banda contrària es troba Santa Eulària des Riu, on un total del 74% de la població major de 16 anys ha de desplaçar-se a un altre municipi o a una altra comunitat per cursar els seus estudis.

De nou, cal indicar que la diferent localització del lloc de residència i del lloc d' estudi comporta desplaçaments en vehicle privat i públic; en aquest cas, té especial importància el sistema de transport públic perquè bona part de la població que estudia no té més de 18 anys i, per tant, no pot conduir (podent ser portats com a copilots en vehicles privats per, per exemple, familiars).

Relación entre el lugar de residencia y el de estudios de los mayores de 16 años que cursan algún tipo de estudio y no trabajan en los municipios de Eivissa, 2021.				
Ámbito	Mismo municipio de residencia	Otro municipio de Illes Balears	Otra comunidad	No consta
Eivissa	43%	19%	30%	8%
SantAntoni de Portmany	40%	28%	27%	5%
Sant Josep de sa Talaia	25%	34%	32%	9%
SantJoan de Labri a	30%	31%	28%	10%
Santa Eulària des Riu	18%	43%	31%	9%
TOTAL Isla	32%	30%	30%	8%
Fuente: Elaboración propia, a partir de datos del Censo de Población y Viviendas de 2021 (INE).				

En definitiva, el desplaçament obligatori per motius laborals o educatius és palpable a cada municipi de l'illa d'Eivissa, donant per fet que molts d'aquests es realitzen en vehicle motoritzat privat, augmentant la intensitat del trànsit a les carreteres, i entenent també que la població que realitza freqüentment aquests viatges pot aprofitar-los per, de pas, realitzar compres al municipi o comunitat a la qual s' estigui desplaçant pels motius comentats.

- *Importància dels desplaçaments de la població resident amb motiu laboral o d' estudis.*
- *Eivissa com a municipi la població resident del qual realitza menys desplaçaments amb aquests motius, a causa de la seva oferta laboral i estudiantil.*
- *Aprofitament dels desplaçaments "obligats" per a la realització de compres en municipis diferents al de residència.*

2.8.5. Transport públic

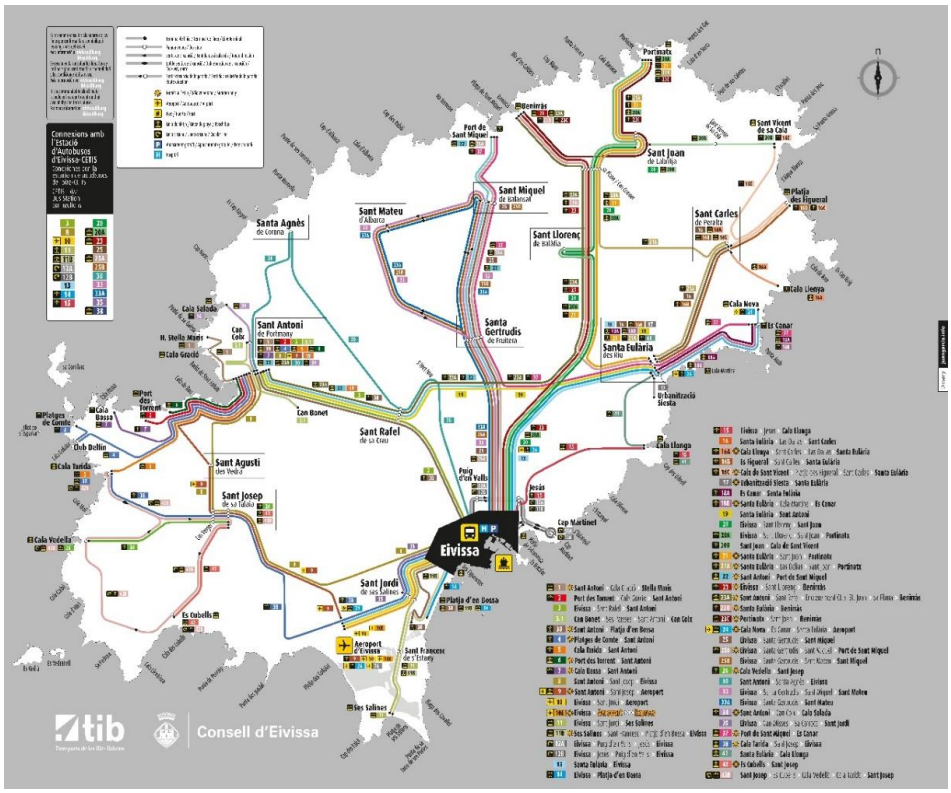
Davant el transport individualitzat mitjançant vehicle privat motoritzat es presenta l'opció del transport públic col·lectiu com a mitjà de transport capaç de reduir el trànsit a la xarxa de carreteres, especialment en la temporada estival. No obstant això, la configuració de l'illa fa que el desenvolupament del transport públic es trobi amb una sèrie d'inconvenients. En primer lloc, el tipus de poblament dispers fa que s'hagin d'instal·lar multitud de parades a les quals hauria d'arribar regularment un autobús amb certa puntualitat; no obstant això, la saturació puntual de les vies pot ocasionar retards en l'arribada dels autobusos, incentivant l'ús de l'automòbil privat per esquivar aquests possibles retards del sistema de transport públic. D'altra banda,

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

l'estacionalitat de la demanda és un altre tema a tenir en compte, ja que varien considerablement les preferències origen-destí dels usuaris, així com les franges horàries de més ocupació del transport públic ("Discobus", autobusos que connecten amb cales, etc.); és per això que el sistema de transport públic de l'illa d'Eivissa ha incorporat a la seva xarxa línies de transport que només es mantenen operatives en els mesos corresponents a la temporada alta.

La informació referent al funcionament del transport públic (línies, parades, freqüències, temps d'arribada, etc.) s'ha d'oferir a la població de forma clara i accessible per a tothom, prestant especial atenció als turistes, ja que és el col·lectiu que presenta més desconeixement sobre aquest servei, i els que fan ús del lloguer de vehicles a la seva arribada per desplaçar-se per l'illa.

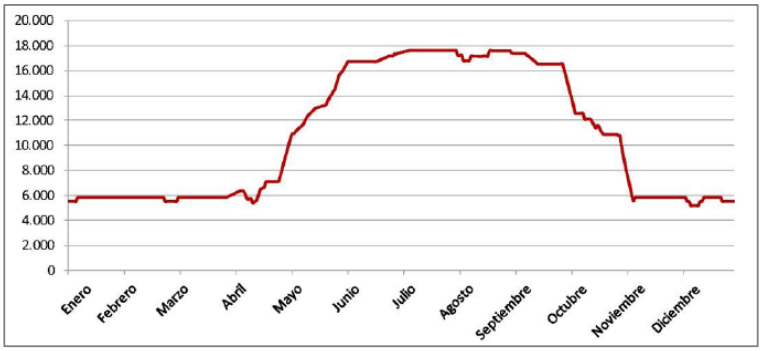
La pàgina oficial de Transports de les Illes Balears (TIB) té publicat al seu web el mapa oficial de línies i parades de transport públic.



Mapa de línies i parades. Font: eivissa.tib.org

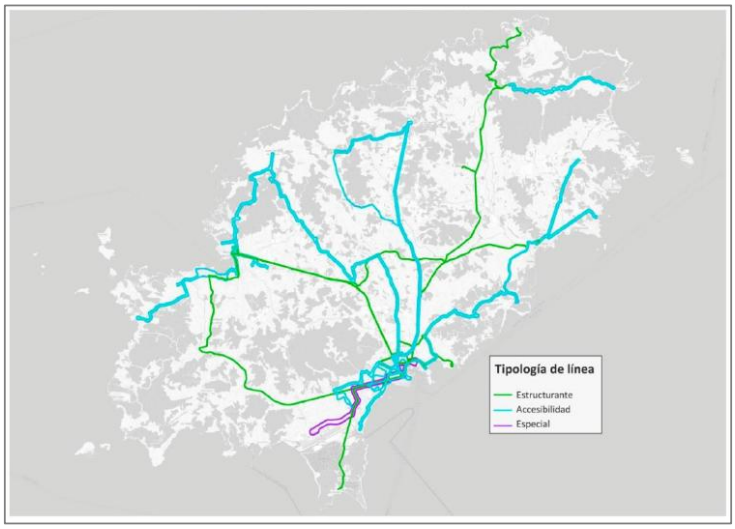
Per a l'any 2017, el Diagnòstic sobre el Transport Regular de Viatgers per Carretera d'àmbit insular a Eivissa evidencia la marcada estacionalitat del transport públic, segons es veu en el següent gràfic. Això s'observa especialment en els tres nuclis principals de l'illa (Sant Antoni de Pormany, Eivissa i Santa Eulària des Riu). En aquest sentit, Eivissa estructura la major part dels desplaçaments en transport públic (gent que arriba o gent que se'n va).

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

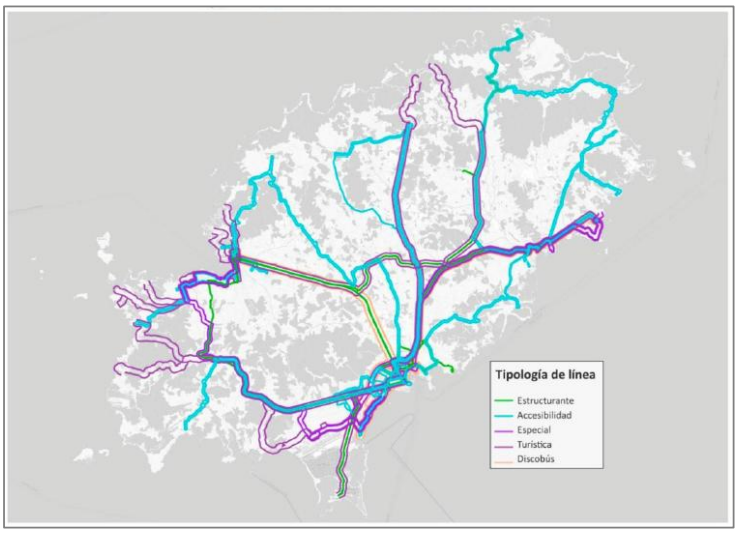


Evolució anual de la producció diària, en veh/km, del transport públic de viatgers a Eivissa al llarg d'un any (2017). *Font: DTRVCE-2017, p. 38.*

A continuació, es presenten dos plànols de la xarxa de transport públic a l' hivern i a l' estiu, respectivament.



Estructura de la xarxa de línies d'autobús d'Eivissa a l'hivern. Font: DTRVCE-2017.



Estructura de la xarxa de línies d'autobús d'Eivissa a l'estiu. Font: DTRVCE-2017.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Una de les principals diferències entre la xarxa de transport públic a l'estiu i a l'hivern està relacionada amb la connexió cap a les cales; aquestes són un gran atractiu turístic, col·lapsant-se amb freqüència els accessos en la temporada estival per l'arribada massiva de turistes. Davant el col·lapse de carreteres per vehicles privats de visitants, en els mesos de temporada alta es pretén incentivar el desplaçament cap a aquestes cales utilitzant la xarxa de transport públic, amb l'objectiu d'evitar embussos i reduir la contaminació en aquestes zones. De la mateixa manera, a causa de la reducció de connexions de transport públic a l'hivern, moltes parts de l'illa queden desconnectades de l'aeroport.

- *Hi ha línies d'autobús exclusives de la temporada alta (cales, Discobus...)*
- *Un poblament dispers com a inconvenient a la cobertura total de l' illa pel transport públic.*
- *La saturació viària estacional com a inconvenient al bon funcionament del servei.*

2.8.5.1. Transport públic i el comerç

La relació entre el transport públic i el comerç és complexa; si bé és cert que no tota la població té edat per conduir, carnet o vehicle privat, els que sí que en disposen prefereixen, en nombroses ocasions, utilitzar-lo per realitzar les seves compres, especialment si el lloc al qual volen acudir es troba a una distància considerable o si no existeix una bona connexió amb les línies d'autobús. Per exemple, una persona amb vehicle privat que ha de desplaçar-se diversos km. fins al lloc on desitja comprar, normalment preferirà acudir al seu vehicle per no dependre d'un autobús amb una freqüència i una ruta ja establerta. A més, si el volum de compra és gran, preferirà utilitzar el seu cotxe per capacitat i comoditat, evitant carregar amb bosses o carrets de compra durant el trajecte comerç – parada d'autobús – lloc de residència. La població que no disposa de vehicle privat ha d' estar pendent de trobar la parada òptima en funció del recorregut que vulgui fer i de la freqüència de pas dels autobusos, així com l' hora de primer i últim servei.

No obstant això, per al comerç de proximitat, el transport públic no té tanta influència ja que, normalment, la població resident acudirà si la distància des de la seva residència no és gaire elevada i si la seva mobilitat li ho permet. Tot i així, és molt comú veure especialment persones grans que utilitzen aquest mitjà de transport per realitzar les seves compres, per així evitar carregar amb grans pesos durant el trajecte que separa el seu habitatge amb el lloc de compra.

- *La preferència del vehicle privat davant el transport públic per a la realització de compres, especialment en ubicacions llunyanes a la residència.*

2.8.6. Fluxos de viatges intermunicipals

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible compta amb un visor que permet conèixer els fluxos de viatges intermunicipals i interprovincials, mitjançant la selecció dels municipis o províncies d'origen i destinació, així com la data en què s'han produït i que sigui de l'interès de l'usuari. Prenent com a llocs d'origen i destinació els cinc municipis principals d'estudi (Eivissa, Sant Antoni de Portmany, Sant Josep de sa Talaia, Santa Eulària des Riu i Sant Joan de Labritja), es mostren els següents resultats:

Fluxos intermunicipals; dia laborable

En primer lloc, es pren com a referència un dilluns de febrer (temporada baixa) i un dilluns d'agost (temporada alta), per conèixer la variació en nombre de viatges realitzats en dies laborables a l'hivern i a l'estiu.

El dia 12 de febrer de 2024 (temporada baixa) la majoria dels viatges es van realitzar dins del mateix municipi d'Eivissa, seguit dels viatges dins del municipi de Santa Eulària des Riu, deixant en tercer lloc els viatges duts a terme dins del terme municipal de Sant Antoni de Portmany. Les

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

majors dades de viatges realitzades aquell dia ocorren dins dels propis municipis i, afegint que es tracta d'un dilluns d'hivern, es pot entendre que la majoria dels mateixos tenen com a objectiu desplaçar-se al lloc de treball, estudi o a realitzar compres, però no amb l'oci com a motivació.

D'altra banda, el dia 12 d'agost de 2024 (temporada alta) es repeteixen uns patrons similars; la majoria dels viatges es donen a l'interior dels municipis d'Eivissa, Santa Eulària des Riu i Sant Josep de sa Talaia. No obstant això, sent època estival, es pot entendre que als principals motius de desplaçament (treball, estudis i compres) se sumin les motivacions relacionades amb l'oci, principalment dutes a terme per turistes.

Matriz origen-destino: Viajes realizados el lunes 12 de febrero de 2024					
	Eivissa	Santa Eulària des Riu	Sant Josep de sa Talaia	Sant Antoni de Portmany	Sant Joan de Labritja
Eivissa	**100.651**	28.372	26.882	11.410	2.402
Santa Eulària des Riu	28.176	**54.951**	7.529	6.963	4.571
Sant Josep de sa Talaia	26.571	7.407	**35.158**	18.140	791
Sant Antoni de Portmany	11.172	6.805	18.764	**42.074**	1.081
Sant Joan de Labritja	2.443	4.511	857	1.111	**1.864**
Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.					

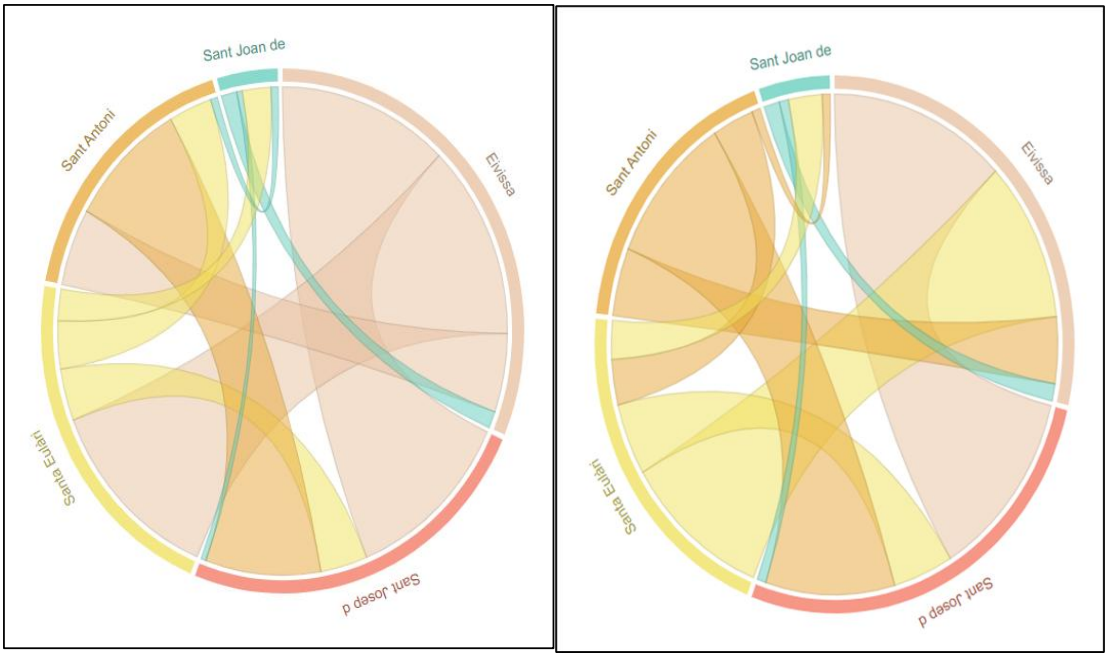
Matriz origen-destino: Viajes realizados el lunes 12 de agosto de 2024					
	Eivissa	Santa Eulària des Riu	Sant Josep de sa Talaia	Sant Antoni de Portmany	Sant Joan de Labritja
Eivissa	**106.416**	32.382	39.900	13.364	3.456
Santa Eulària des Riu	32.756	**80.375**	14.470	9.074	7.781
Sant Josep de sa Talaia	38.499	13.487	**58.231**	29.010	1.976
Sant Antoni de Portmany	13.658	9.307	30.348	**55.124**	1.850
Sant Joan de Labritja	3.525	7.604	2.050	1.734	**4.921**
Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.					

A la tercera taula, "Diferència en nombre de viatges", es reflecteix quants trajectes més es van realitzar el dilluns 12 d'agost respecte al dilluns 12 de febrer, per conèixer així quins trajectes es veuen més impulsats en els mesos més turístics de l'illa un dia de diari.

Santa Eulària des Riu suma 25.424 viatges dins del mateix municipi respecte al mateix dia de febrer, mentre que Sant Josep de sa Talaia suma una mica més de 23.000. Dins del mateix municipi d'Eivissa es comptabilitzen 5.765 viatges més, molts d'ells relacionats amb els visitants i activitats turístiques i de lleure. No obstant això, aquells viatges que tenen com a origen o destinació Sant Joan de Labritja a penes sumen 3.210 viatges més en el millor dels casos (Santa Eulària des Riu –Sant Joan de Labritja), per la qual cosa és el municipi que menys impacte turístic té atenent els fluxos de moviment.

Diferencia en número de viajes realizados (12/02/2024 - 12/08/2024)					
	Eivissa	Santa Eulària des Riu	Sant Josep de sa Talaia	Sant Antoni de Portmany	Sant Joan de Labritja
Eivissa	**5.765**	4.010	13.018	1.954	1.054
Santa Eulària des Riu	4.580	**25.424**	6.941	2.111	3.210
Sant Josep de sa Talaia	11.928	6.080	**23.073**	10.870	1.185
Sant Antoni de Portmany	2.486	2.502	11.584	**13.050**	769
Sant Joan de Labritja	1.082	3.093	1.193	623	**3.057**
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.					

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48



Fluxos intermunicipals realitzats a l'illa d'Eivissa, d'esquerra a dretes del 12/02/2024 i fluxos del 12/08/2024. Font: Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Fluxos intermunicipals: cap de setmana

A continuació, es pren com a referència un dissabte de febrer (temporada baixa) i un dissabte d'agost (temporada alta), per conèixer la variació en nombre de viatges realitzats en cap de setmana a l'hivern i a l'estiu.

El dia 17 de febrer (temporada baixa) la majoria dels viatges es van realitzar dins del mateix municipi d'Eivissa, seguit dels viatges dins del municipi de Santa Eulària des Riu, deixant en tercer lloc els viatges duts a terme dins del terme municipal de Sant Antoni de Portmany. Es repeteix, per tant, el mateix patró que l'indicat anteriorment per al dilluns 12 de febrer de 2024; no obstant això, aquest dissabte es detecten menys viatges dins del mateix municipi d'Eivissa, Sant Josep de sa Talaia, Sant Antoni de Portmany i Sant Joan de Labritja en comparació amb el dilluns d'aquesta mateixa setmana, mentre sí que augmenten els desplaçaments a Santa Eulària es Riu. Els motius laborals o els viatges destinats a compres poden explicar aquest fenomen; com que és cap de setmana, molta gent ja no es desplaça per feina, però sí que aprofiten per comprar, entre altres motius.

D'altra banda, el 17 d'agost (temporada alta) es repeteixen uns patrons similars; la majoria dels viatges es donen a l'interior dels municipis d'Eivissa, Santa Eulària des Riu i Sant Josep de sa Talaia, igual que succeïa el dilluns d'aquesta mateixa setmana (12 d'agost, anteriorment comentat). No obstant això, en comparació amb aquest mateix dilluns, el nombre de desplaçaments generalment descendeix, igual que en molts casos canvia la seva motivació: s'incorporen els desplaçaments d'oci i turisme.

Matriz origen-destino: Viajes realizados el sábado 17 de febrero de 2024					
	Eivissa	Santa Eulària des Riu	Sant Josep de sa Talaia	Sant Antoni de Portmany	Sant Joan de Labritja
Eivissa	**87.927**	23.986	23.178	8.758	1.853
Santa Eulària des Riu	23.247	**57.096**	6.327	6.194	4.491
Sant Josep de sa Talaia	23.367	5.823	**25.825**	15.928	724
Sant Antoni de Portmany	8.812	5.822	15.901	**38.279**	947
Sant Joan de Labritja	1.932	4.328	832	949	**1.528**

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Matriz origen-destino: Viajes realizados el sábado 17 de agosto de 2024					
	Eivissa	Santa Eulària des Riu	Sant Josep de sa Talaia	Sant Antoni de Portmany	Sant Joan de Labritja
Eivissa	**98.425**	29.513	38.207	12.401	3.445
Santa Eulària des Riu	28.238	**73.113**	14.521	8.330	7.689
Sant Josep de sa Talaia	36.320	14.257	**58.508**	29.700	2.068
Sant Antoni de Portmany	11.506	8.199	29.829	**53.999**	1.766
Sant Joan de Labritja	3.162	7.545	2.184	1.714	**4.567**
Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.					

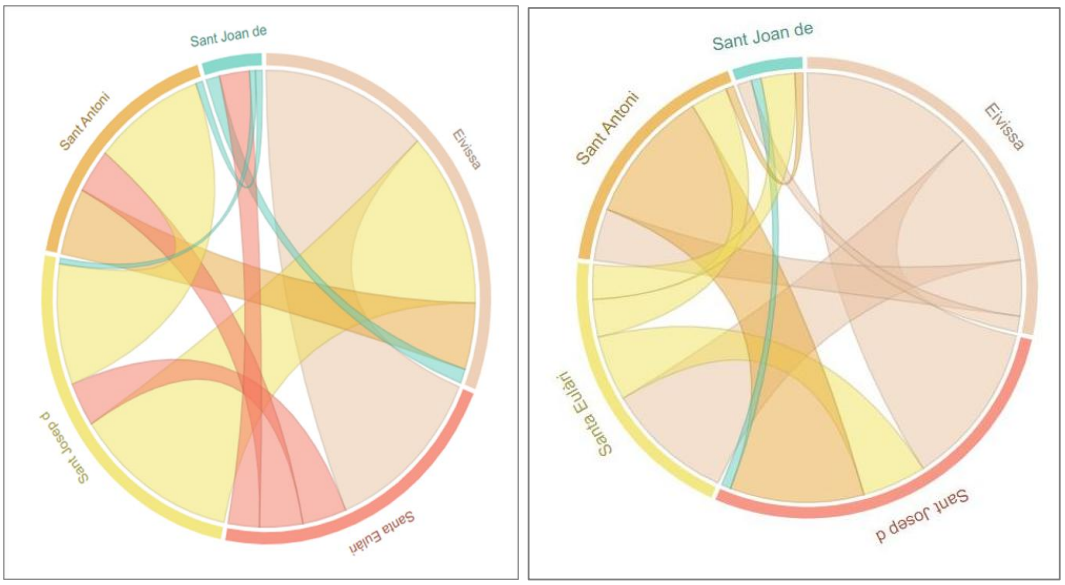
A la tercera taula, "Diferència en nombre de viatges", es reflecteix quants trajectes més es van realitzar el dissabte 17 d'agost respecte al dissabte 17 de febrer, per conèixer així quins trajectes es veuen més impulsats en els mesos més turístics de l'illa en cap de setmana.

Sant Josep de sa Talaia s'encapçala com el municipi on més viatges s'han sumat un dissabte d'agost respecte a un dissabte de febrer (32.683 viatges més), seguit de Santa Eulària des Riu, amb 16.017 desplaçaments més. De nou, aquells viatges amb origen o destinació a Sant Joan de Labritja són els que menys impacte detecten en passar d'un dissabte d'hivern a un dissabte d'estiu; 3.039 viatges més en el millor dels casos (dins del mateix terme municipal de Sant Joan de Labritja).

Molts d'aquests viatges realitzats a l'estiu en cap de setmana tenen com a subjectes els turistes, que es desplacen amb motius d'oci o per conèixer altres zones de l'illa. A més, s'ha de tenir en compte la connexió entre l'aeroport, ubicat a Sant Josep de sa Talaia (pròxim a Sant Jordi de ses Salines) i la resta dels municipis; és a dir, part d'aquests viatges comptabilitzats en època estival tenen com a origen l'aeroport a Sant Josep de sa Talaia i com a destinació qualsevol altre punt de l'illa, i viceversa; l'origen pot ser qualsevol municipi i la destinació Sant Josep de sa Talaia (aeroport). Per exemple, el dissabte 17 de febrer es van realitzar 15.029 desplaçaments Eivissa – Sant Josep de sa Talaia, i 12.953 desplaçaments Sant Josep de sa Talaia – Eivissa, molts d'ells amb turistes que arriben o que se'n van.

Diferencia en número de viajes realizados (17/02/2024 - 17/08/2024)					
	Eivissa	Santa Eulària des Riu	Sant Josep de sa Talaia	Sant Antoni de Portmany	Sant Joan de Labritja
Eivissa	**10.498**	5.527	15.029	3.643	1.592
Santa Eulària des Riu	4.991	**16.017**	8.194	2.136	3.198
Sant Josep de sa Talaia	12.953	8.434	**32.683**	13.772	1.344
Sant Antoni de Portmany	2.694	2.377	13.928	**15.720**	819
Sant Joan de Labritja	1.230	3.217	1.352	765	**3.039**
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.					

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48



Fluxos intermunicipals realitzats a l'illa d'Eivissa, d'esquerra a dretes del 17/02/2024 i fluxos del 17/08/2024. Font: Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

- *Un increment dels desplaçaments entre un dia laborable de temporada baixa i un dia laborable de temporada alta.*
- *Augment de desplaçaments entre un dissabte de temporada baixa i un dissabte de temporada alta.*
- *Canvi en els motius de desplaçament entre temporada baixa i temporada alta, així com entre dia de diari i dia de cap de setmana.*

2.8.7. Anàlisi de la Mobilitat existent

Les dades mostrades a continuació formen part dels estudis de mobilitat de la població a partir del posicionament dels telèfons mòbils que realitza l'INE des del 2019, i que pren com a font la informació oferta per certes companyies mòbils amb prou capacitat de representar el territori nacional.

2.8.7.1. Mobilitat estacional

- **Moviments a diferents localitats de la residència**

Cap a on es mouen les persones que resideixen en algun municipi d'Eivissa i que pernocten en altres àrees diferents? A continuació, es posen en comparació dades per a dues dates de temporada alta i dues dates de temporada baixa, on s'indica el municipi de residència (illa d'Eivissa) i l'àrea de pernoctació (qualsevol punt del territori nacional).

La primera taula recull les dades per al 20 de juliol de 2019; cada municipi de l'illa d'Eivissa coincideix en el mateix: l'àrea de pernoctació és, en la seva majoria, la pròpia àrea de residència i, en segon lloc, per a cada municipi, el lloc de pernoctació és diferent al de residència però dins la mateixa illa.

Moltes àrees de pernoctació diferents als llocs de residència dins l'illa d'Eivissa es corresponen amb llocs propers o amb connexió directa; Palma de Mallorca, Barcelona, Formentera o Calvià.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Área de residencia y área de pernoctación en la isla de Eivissa el 20 de julio de 2019		
Área de residencia	**Área de Pernoctación**	**Número de residentes en área de residencia que pernoctan en área de pernoctación**
Eivissa	Eivissa	35.307
	Sant Josep de sa Talaia	5.165
	Otros destinos	3.255
	Santa Eulària del Riu	3.155
	Sant Antoni de Portmany	1.590
	Formentera	293
	Sant Joan de Labritja	250
	Palma de Mallorca (SCD Number 2-A)	42
	Barcelona (SCD la Marina i la Zona Franca-Port)	21
	Palma de Mallorca (SCD Number 3-C)	20
	Palma de Mallorca (SCD Number 3-A)	19
Sant Antoni de Pormany	Sant Antoni de Pormany	19.479
	Sant Josep de sa Talaia	3.211
	Otros destinos	1.497
	Eivissa	850
	Santa Eulària del Riu	667
	Sant Joan de Labritja	342
	Formentera	57
Sant Josep de sa Talaia	Sant Josep de sa Talaia	20.306
	Eivissa	1.960
	Sant Antoni de Pormany	1.868
	Otros destinos	1.851
	Santa Eulària del Riu	465
	Formentera	216
	Sant Joan de Labritja	82
Sant Joan de Labritja	Sant Joan de Labritja	5.026
	Santa Eulària del Riu	622
	Otros destinos	421
	Eivissa	174
	Sant Josep de sa Talaia	118
	Sant Antoni de Pormany	90
Santa Eulària del Riu	Santa Eulària del Riu	27.361
	Eivissa	4.151
	Otros destinos	2.391
	Sant Joan de Labritja	1.497
	Sant Antoni de Pormany	1.167
	Sant Josep de sa Talaia	1.002
	Formentera	151
	Calvià	33

Fuente: Estudio piloto sobre movilidad a partir del posicionamiento de teléfonos móviles.

Al mes següent, es repeteixen els dos primers llocs d'àrea de pernoctació per a cada municipi; no hi ha massa variació respecte a les dades de les taules anteriors. Sí que es pot afirmar que descendeix la xifra de residents a Eivissa que resideixen al mateix municipi d'Eivissa, mentre que aquesta xifra augmenta per a la resta dels municipis de l'illa.

Sent mesos d'estiu, la major explicació a aquests moviments entre àrea de residència i àrea de pernoctació la trobem en el turisme; els residents poden acudir a un altre lloc per realitzar turisme i passar la nit allà, igual que els turistes poden llogar un apartament vacacional a Eivissa i passar una nit a Sant Antoni de Portmany per conèixer el lloc, per exemple.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Área de residencia y área de pernoctación en la isla de Eivissa el 15 de agosto de 2019		
Área de residencia	**Área de Pernoctación**	**Número de residentes en área de residencia que pernoctan en área de pernoctación**
Eivissa	Eivissa	34.870
	Sant Josep de sa Talaia	5.608
	Santa Eulària del Riu	3.836
	Otros destinos	3.669
	Sant Antoni de Portmany	1.317
	Sant Joan de Labritja	277
	Formentera	269
	Provencio, EL y otros municipios	22
	Prat de Llobregat, El (distrito 04)	22
Sant Antoni de Pormany	Sant Antoni de Pormany	19.533
	Sant Josep de sa Talaia	3.310
	Otros destinos	1.667
	Eivissa	820
	Santa Eulària del Riu	726
	Sant Joan de Labritja	314
	Formentera	55
Sant Josep de sa Talaia	Sant Josep de sa Talaia	20.887
	Eivissa	2.063
	Otros destinos	2.041
	Eivissa	1.797
	Santa Eulària del Riu	486
	Formentera	252
	Sant Joan de Labritja	104
Sant Joan de Labritja	Sant Joan de Labritja	5.077
	Santa Eulària del Riu	496
	Otros destinos	410
	Eivissa	176
	Sant Josep de sa Talaia	138
	Sant Antoni de Pormany	67
Santa Eulària del Riu	Santa Eulària del Riu	27.578
	Eivissa	4.074
	Otros destinos	2.495
	Sant Joan de Labritja	1.653
	Sant Josep de sa Talaia	1.061
	Sant Antoni de Pormany	4.059
	Formentera	155
	Provencio, EL y otros municipios	31
	Calvià	41

Fuente: Estudio piloto sobre movilidad a partir del posicionamiento de teléfonos móviles.

Pel que fa als mesos de temporada baixa, a la primera taula (24 de novembre de 2019) el primer lloc d'àrea de pernoctació es correspon sempre amb l'àrea de residència; no obstant això, en segon lloc es mostra la xifra agrupada en "altres destinacions". Es redueixen considerablement aquestes primeres xifres pel descens de l'activitat turística, així com pel retorn de treballadors que acudeixen a l'illa en temporada alta per treballar i que, quan aquesta temporada acaba, tornen al seu lloc d'origen.

A més, es mostra més varietat d'àrees de pernoctació, especialment al mateix municipi d'Eivissa; és a dir, augmenta el nombre de residents que pernocten fora del municipi (Formentera, Madrid, Palma de Mallorca, Màlaga, València...).

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Área de residencia y área de pernoctación en la isla de Eivissa el 24 de noviembre de 2019		
Área de residencia	**Área de Pernoctación**	**Número de residentes en área de residencia que pernoctan en área de pernoctación**
Eivissa	Eivissa	29.570
	Otros destinos	4.847
	Sant Josep de sa Talaia	3.340
	Santa Eulària del Riu	2.654
	Sant Antoni de Portmany	1.226
	Sant Joan de Labritja	228
	Formentera	53
	Madrid (SCD Universidad)	43
	Madrid (SCD Timón-Casco Histórico-Aeropuerto	42
	Prat de Llobregat, El (distrito 04)	34
	Palma de Mallorca (SCD Number 2-A)	30
	Málaga (SCD Centro)	28
	Madrid (SCD Recoletos)	22
	Marratxí	22
	Madrid (SCD Recoletos)	20
	Madrid (SCD Alameda de Osuna-Corralejos)	19
	Palma de Mallorca (SCD Number 4-E)	19
	Valencia (SCD Ciutat Vella)	16
	Madrid (SCD Justicia)	16
Sant Antoni de Pormany	Sant Antoni de Pormany	15.775
	Otros destinos	2.670
	Sant Josep de sa Talaia	2.297
	Eivissa	754
	Santa Eulària del Riu	655
	Sant Joan de Labritja	194
	Madrid (SCD Timón-Casco Histórico_Aeropuerto	24
Sant Josep de sa Talaia	Sant Josep de sa Talaia	14.798
	Otros destinos	3.239
	Eivissa	1.776
	Sant Antoni de Pormany	1.623
	Santa Eulària del Riu	347
	Formentera	123
	Sant Joan de Labritja	63
	Madrid (SCD Timón-Casco Histórico_Aeropuerto	28
	Prat de Llobregat, El (distrito 04)	26
Sant Joan de Labritja	Sant Joan de Labritja	3.667
	Otros destinos	882
	Santa Eulària del Riu	417
	Eivissa	183
	Sant Antoni de Pormany	110
	Sant Josep de sa Talaia	27
Santa Eulària del Riu	Santa Eulària del Riu	21.362
	Otros destinos	4.126
	Eivissa	3.763
	Sant Joan de Labritja	1.769
	Sant Antoni de Pormany	1.010
	Sant Josep de sa Talaia	454
	Pozo Alcón y otros municipios	38
	Formentera	37
	Madrid (SCD Timón-Casco Histórico_Aeropuerto	36
	Prat de Llobregat, El (distrito 04)	29
	Madrid (SCD Universidad)	24
	Calvià	24

Fuente: Estudio piloto sobre movilidad a partir del posicionamiento de teléfonos móviles.

Els resultats del 25 de desembre de 2019 estan directament relacionats amb les festivitats nadalenques, on moltes persones tornen al seu lloc d'origen per passar el Nadal amb els seus familiars. És per això que en aquest dia augmenten les àrees de pernoctació per a tots els municipis de l'illa.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Área de residencia y área de pernoctación en la isla de Eivissa el 25 de diciembre de 2019		
Área de residencia	**Área de Pernoctación**	**Número de residentes en área de residencia que pernoctan en área de pernoctación**
Eivissa	Eivissa	25.526
	Otros destinos	7.867
	Sant Josep de sa Talaia	2.446
	Santa Eulàlaia del Riu	2.397
	Sant Antoni de Portmany	1.009
	Sant Joan de Labritja	175
	Baza	109
	Puebla de Cazalla, La	83
	Prat de Llobregat, El (distrito 04)	65
	Pozo Alcón y otros municipios	55
	Madrid (SCD Timón-Casco Histórico-Aeropuerto)	49
	Valencia (SCD Ciutat Vella)	43
	Palma de Mallorca (SCD Number 2-A)	42
	Granada (distrito 02)	36
	Palma de Mallorca (SCD Number 1-A)	35
	Adeje	34
	Barcelona (SCD la Dreta del`Example sud)	31
	Formentera	29
	palma de Mallorca (SCD Number 1-B)	28
	Barcelona (SCD Sant Gervasi-Galvany oest)	26
	Armilla	25
	Barcelona (SCD les Corts oest)	24
	Palma de Mallorca (SCD Number 3-B)	24
	Palma de Mallorca (SCD Number 3-C)	23
	Zújar y otros municipios	22
	Calvià	17
Sant Antoni de Portmany	Sant Antoni de Portmany	12.298
	Otros destinos	4.036
	Eivissa Otros destinos	2.022
	Sant Josep de sa Talaia	1.922
	Santa Eulàlaia del Riu	762
	Puebla de Cazalla, La	137
	Sant Joan de Labritja	130
	Prat de Llobregat, El (distrito 04)	36
	Morón de la Frontera y Coripe	31
	Baza	31
	Madrid (SCD Timón-Casco Histórico_Aeropuerto)	26
	Marchena	23
	Zújar y otros municipios	18
Sant Josep de sa Talaia	Sant Josep de sa Talaia	10.044
	Otros destinos	5.385
	Eivissa	3.326
	Sant Antoni de Portmany	1.921
	Santa Eulàlia del Riu	458
	Formentera	120
	Puebla de Cazalla, La	53
	Prat de Llobregat, El (distrito 04)	47
	Madrid (SCD Timón-Casco Histórico_Aeropuerto)	33
	Baza	31
	Valencia (SCD Ciutat Vella)	26
	Sant Joan de Labritja	25
	Zújar y otros municipios	20
Sant Joan de Labritja	Sant Joan de Labritja	2.689
	Otros destinos	1.248
	Eivissa	626
	Santa Eulàlaia del Riu	579
	Sant Antoni de Portmany	128
	Sant Josep de sa Talaia	96
	Pozo Alcón y otros municipios	18
Santa Eulàlaia del Riu	Santa Eulàlaia del Riu	16.909
	Otros destinos	6.371
	Eivissa	4.840
	Sant Joan de Labritja	1.231
	Sant Antoni de Portmany	792
	Sant Josep de sa Talaia	652
	Pozo Alcón y otros municipios	179
	Puebla de Cazalla, La	83
	Prat de Llobregat, El (distrito 04)	70
	Provencio, El y otros municipios	63
	Madrid (SCD Timón-Casco Histórico_Aeropuerto)	50
	Baza	39
	Palma de Mallorca (SCD Number 1-B)	32
	Morón de la Frontera y Coripe	28
	Zújar y otros municipios	27
	Palma de Mallorca (SCD Number 2-A)	26
	Valencia (SCD Ciutat Vella)	25
	Granada (distrito 02)	25
	Andújar	24

Fuente: Estudio piloto sobre movilidad a partir del posicionamiento de teléfonos móviles.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Moviments des de diferents localitats a la de residència

D'on venen les persones que pernocten en algun municipi d'Eivissa? A continuació, es posen en comparació dades per a dues dates de temporada alta i dues dates de temporada baixa, on s'indica el municipi de l'illa d'Eivissa i l'àrea de residència (qualsevol punt del territori nacional).

La primera taula recull les dades per al 20 de juliol de 2019; s'hi observa que la majoria de la gent que pernocta a Eivissa resideix a les mateixes Illes Balears, seguit de Madrid en almenys Eivissa, Sant Josep de Sa Talaia i Santa Eulària des Riu. València és la segona àrea de residència dels que van pernoctar aquell dia a Sant Antoni de Portmany mentre que, aquell dia a Sant Joan de Labritja només van pernoctar els mateixos residents de les Illes Balears.

La connexió amb l'aeroport (i la seva oferta de vols i places), l'oferta turística i la rodalia a altres punts d'interès són aspectes claus a tenir en compte per a la interpretació d'aquests resultats.

Área de pernoctación y área de residencia en la isla de Eivissa el 20 de julio de 2019

Área de residencia	Área de Pernoctación	Número de residentes en área de residencia que pernoctan en área de pernoctación
Eivissa	Ballears, Illes	42.667
	Madrid	310
	Barcelona	292
	Valencia/València	149
	Granada	65
	Málaga	44
	Cantabria	24
	Sevilla	19
	Gipuzkoa	18
	Alicante/Alicant	17
Sant Antoni de Pormany	Ballears, Illes	24.230
	Valencia/València	63
	Sevilla	37
	Málaga	19
Sant Josep de sa Talaia	Ballears, Illes	30.128
	Madrid	406
	Barcelona	225
	Valencia/València	81
	Bizkaia	32
	Granada	22
	Sevilla	19
	Asturias	18
	Alicante/Alicant	17
Sant Joan de Labritja	Ballears, Illes	7.199
Santa Eulàlia del Riu	Ballears, Illes	32.395
	Madrid	252
	Barcelona	76
	Valencia/València	60
	Sevilla	48

Fuente: Estudio piloto sobre movilidad a partir del posicionamiento de teléfonos móviles.

El mes següent es repeteix el mateix patró que el 20 de juliol si bé és cert que, excepte per al cas d'Eivissa, augmenta la varietat d'àrees de residència d'on provenen les persones que pernocten a Sant Antoni de Portmany, Sant Josep de sa Talaia, Sant Joan de Labritja i Santa Eulària des Riu.

Per al municipi d'Eivissa, augmenten els madrilenys, barcelonins, valencians, sevillans, alacantins i saragossans respecte al mes anterior.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Área de pernoctación y área de residencia en la isla de Eivissa el 15 de agosto de 2019		
Área de residencia	**Área de Pernoctación**	**Número de residentes en área de residencia que pernoctan en área de pernoctación**
Eivissa	Ballears, Illes	42.667
	Madrid	310
	Barcelona	292
	Valencia/València	149
	Sevilla	65
	Alicante/Alicant	44
	Zaragoza	24
Sant Antoni de Pormany	Ballears, Illes	23.773
	Valencia/València	37
	Sevilla	36
	Madrid	28
	Barcelona	20
	Bizkaia	18
Sant Josep de sa Talaia	Ballears, Illes	31.329
	Madrid	747
	Barcelona	449
	Valencia/València	298
	Bizkaia	25
	Cantabria	20
	Sevilla	19
	Asturias	18
	Alicante/Alicant	17
	Murcia	17
	Córdoba	16
Sant Joan de Labritja	Ballears, Illes	7.425
	Barcelona	20
Santa Eulàlia del Riu	Ballears, Illes	33.249
	Madrid	721
	Barcelona	154
	Valencia/València	131
	Sevilla	49
	Bizkaia	18
	Alicante/Alicant	17
Fuente: Estudio piloto sobre movilidad a partir del posicionamiento de teléfonos móviles.		

Pel que fa als mesos de temporada baixa, a la primera taula (24 de novembre de 2019), totes les persones que van pernoctar en algun dels cinc municipis de l'illa d'Eivissa provenien de les mateixes Illes Balears mentre que, el 25 de desembre d'aquell mateix any (dia de Nadal) 23 persones de Barcelona van pernoctar a Eivissa i 17 persones d'Alacant van pernoctar a Santa Eulària des Riu (possibles voltes a casa per Nadal).

Área de pernoctación y área de residencia en la isla de Eivissa el 24 de noviembre de 2019		
Área de residencia	**Área de Pernoctación**	**Número de residentes en área de residencia que pernoctan en área de pernoctación**
Eivissa	Balears, Illes	36.421
Sant Antoni de Portmany	Balears, Illes	19.785
Sant Josep de sa Talaia	Balears, Illes	21.378
Sant Joan de Labritja	Balears, Illes	5.921
Santa Eulàlia del Riu	Balears, Illes	25.552
Fuente: Estudio piloto sobre movilidad a partir del posicionamiento de teléfonos móviles.		

Área de pernoctación y área de residencia en la isla de Eivissa el 25 de diciembre de 2019		
Área de residencia	**Área de Pernoctación**	**Número de residentes en área de residencia que pernoctan en área de pernoctación**
Eivissa	Balears, Illes	36.901
	Barcelona	23
Sant Antoni de Portmany	Balears, Illes	16.186
Sant Josep de sa Talaia	Balears, Illes	15.300
Sant Joan de Labritja	Balears, Illes	4.250
Santa Eulàlia del Riu	Balears, Illes	21.205
	Alicante/Alicant	17
Fuente: Estudio piloto sobre movilidad a partir del posicionamiento de teléfonos móviles.		

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

- *Les persones que resideixen en un municipi d'Eivissa solen pernoctar-hi, però pernocten en més destinacions durant la temporada baixa insular.*
- *Les persones que pernocten en un municipi d'Eivissa residint en altres àrees descendeixen significativament en temporada baixa.*
- *Hi ha una relació entre l'oferta turística i les connexions aèries que caracteritzen les pernoctacions de les persones no residents a l'illa d'Eivissa.*

2.8.7.2. Mobilitat rutinària

A data 30 de novembre de 2020 (prenent en consideració el COVID i les seves restriccions de mobilitat), s'ofereixen les següents dades de població per àrees durant el dia, desagregades pels municipis de l'illa d'Eivissa. Pràcticament la meitat de la població resident es localitza durant el dia a la seva àrea de residència, mentre que prop del 20% es mou durant el dia cap a altres àrees; no obstant això, a cada àrea arriba cada dia població no resident que regula el saldo de població.

Atenent el saldo de població (gent que entra i gent que surt del municipi), el que més població guanya és Sant Joan de Labritja (20,01%, 1.280 persones) mentre que, el que més perd, és Santa Eulària des Riu (-9%, -3.423 persones). Anar a treballar, acudir al col·legi, realitzar compres o fer turisme són les principals motivacions que porten a la població resident en un municipi a acudir a un altre de diferent.

	Áreas		Población						% Población				
	Destino distinto al que reside	Residencia distinta de donde reside	Residente	Residente en su área de residencia	Residente en otra área de residencia	No residente	Total	Saldo	Residente en su área de	Residente fuera de su área de residencia	No residente	Pob Total/Pob Residente	Saldo
Eivissa	6	6	49.783	26.945	8.964	10.457	37.402	1.493	54,12	18,01	21,01	75,13	3,00
Sant Antoni de Portmany	6	4	26.306	13.408	5.663	4.566	17.974	-1.097	50,97	21,53	17,36	68,33	-4,17
Sant Josep de sa Talaia	5	5	27.413	12.990	5.857	7.563	20.553	1.706	47,39	21,37	27,59	74,98	6,22
Sant Joan de Labritja	4	4	6.397	3.445	1.077	2.357	5.802	1.280	53,85	16,84	36,85	90,70	20,01
Santa Eulàlia del Riu	7	5	38.015	18.015	8.478	5.055	23.070	-3.423	47,39	22,30	13,30	60,69	-9,00
Fuente: Estudio piloto sobre movilidad a partir del posicionamiento de teléfonos móviles.													

A través del posicionament dels dispositius mòbils es pot conèixer la major o menor afluència de persones als cinc municipis de l'illa d'Eivissa, prenent com a punt de partida les 20h de la tarda (100%). En general, es capten més mòbils al migdia i a la tarda (de 12 a 18h) excepte en el cas de Sant Antoni de Portmany, on es registren menys telèfons a les 10 del matí i més a les 4 i 6h de la matinada; això pot tenir relació amb la festa nocturna o amb persones que hi acudeixin a treballar, entre altres motius.

Pel que fa a les 20h de la tarda, el municipi que més població perd és Sant Antoni de Portmany a les 10h del matí i, el que més guanya, és Sant Joan de Labritja a les 14h.

Población por áreas de día y de noche												
Nombre del área	00:00h	02:00h	04:00h	06:00h	08:00h	10:00h	12:00h	14:00h	16:00h	18:00h	20:00h	22:00h
Eivissa	93	93	94	94	97	99	103	102	100	103	100	96
Sant Antoni de Portmany	102	103	104	104	102	92	95	97	96	99	100	101
Sant Josep de sa Talaia	104	104	103	102	101	99	101	105	106	99	100	102
Sant Joan de Labritja	105	106	105	104	103	103	105	109	104	96	100	103
Santa Eulàlia del Riu	102	102	101	101	100	101	102	105	103	101	100	101
Fuente: Estudio piloto sobre movilidad a partir del posicionamiento de teléfonos móviles.												

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

3. DIAGNÒSTIC DE LA SITUACIÓ ACTUAL.

Després de la recollida d' informació, dades de l' estat actual i la seva anàlisi detallada, s' elabora un diagnòstic l' objectiu del qual és proporcionar **coneixement de la realitat actual** del sector comerç en les seves diferents facetes, dins de l' àmbit territorial de l' Illa d' Eivissa.

Aquesta fase de diagnòstic és **element clau** per al desenvolupament del Pla Director i és la **base de referència** per al treball en les fases posteriors.

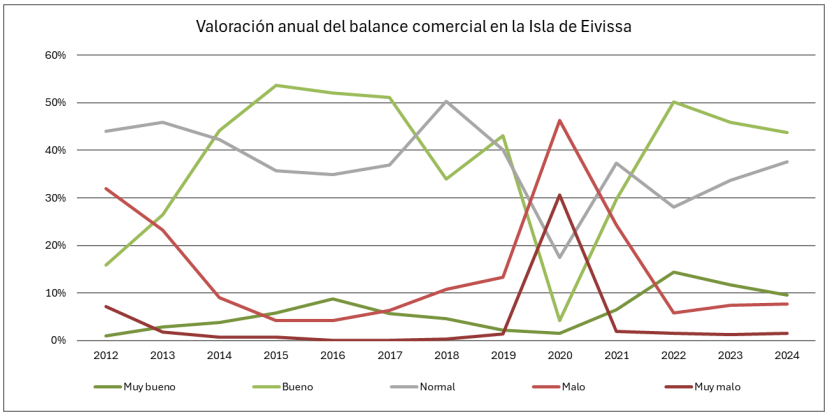
El diagnòstic és el resultat d' una anàlisi de la realitat territorial i social del comerç a l' illa, dels seus problemes i necessitats. Per a això realitza una **descripció detallada** dels diferents components que conformen aquesta realitat, i dels **vincles** que existeixen entre ells.

Es proposa la construcció de dos blocs:

a) La definició d' un model territorial comercial
b) La definició de línies d' avanç del pla i definició dels aspectes que ha de regular el Pla, així com els criteris del seu desenvolupament regulatori.

3.1. Evolució de la situació comercial 2012-2024. (PIMEFF)

Eivissa i Formentera compten amb una federació empresarial anomenada Petita i Mitjana Empresa d'Eivissa i Formentera (PIMEEF) constituïda l'any 1977 per defensar els interessos de les petites i mitjanes empreses d'Eivissa i Formentera i promoure el desenvolupament economicosocial de les nostres illes. La federació realitza de manera anual una enquesta d'activitat on tracta diversos temes rellevants sobre la situació comercial de les pitïuses.

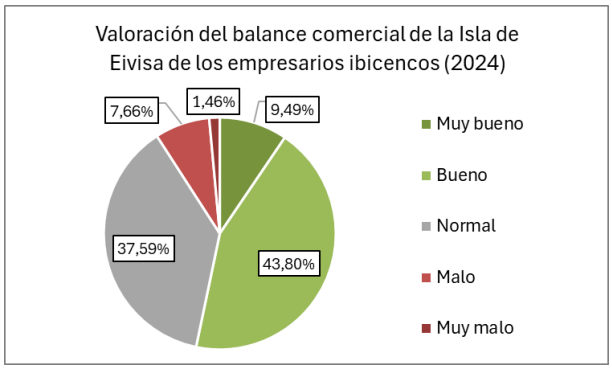


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l' enquesta d' activitat anual de PIMEEF.

Durant els anys que s'ha realitzat l'enquesta d'activitat la valoració dels empresaris eivissencs ha anat canviant. La valoració majoritària dels empresaris va ser entre normal i bona mentre que la valoració amb menor pes són els dos extrems, molt bo i molt dolent. La valoració "molt dolenta" en gairebé tots els anys de les enquestes manté un pes inferior al 10% amb l'excepció de l'any 2020 que ascendeix al 30,56% causat per les mesures imposades per la pandèmia del COVID-19, la valoració "molt bo" té el mateix comportament que la valoració "molt dolenta" amb un percentatge inferior al 10% en tots els anys, tot i que el 2022 i el 2023 el percentatge sí que arriba a superar el 10%. D'altra banda, les valoracions "bo" i "dolent" tenen comportaments oposats, en el començament de l'etapa (2012) la societat espanyola encara no s'havia recuperat dels efectes de la crisi econòmica de 2008 per això, el percentatge de la valoració "dolent" és superior a la valoració "bo", una vegada superat aquest any la valoració "bo" acapara el major pes de les valoracions amb dues caigudes, una el 2018 i una altra el 2020 sent l'any amb la pitjor valoració "bo" per part dels comerciants, tot i que la recuperació no va tardar a arribar l'any següent. La valoració "dolenta" va descendir durant tot el període fins a assolir l'any 2020 pel ja

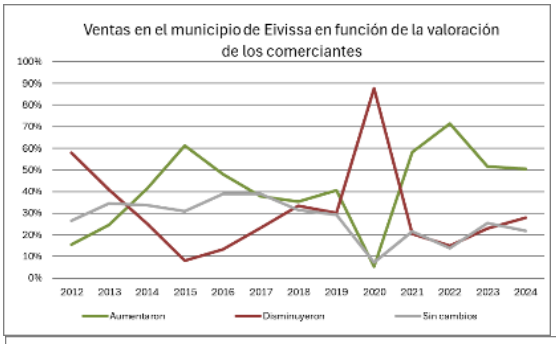
Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

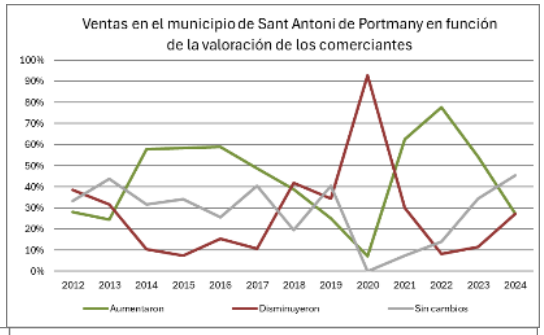
comentat anteriorment, després d'aquell any el percentatge de valoració "dolent" va descendir. Finalment, la valoració "normal" va patir un descens continuat fins al 2018 on va augmentar, seguit de dos descensos continuats fins al 2020, després el percentatge va incrementar.

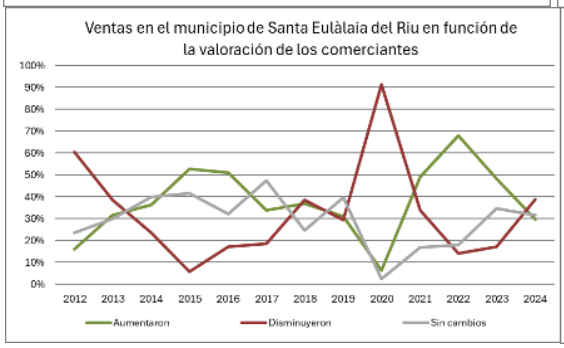


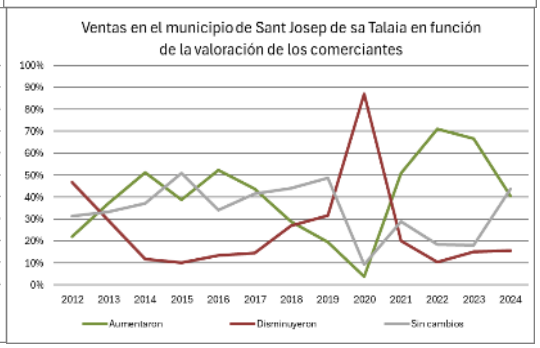
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l' enquesta d' activitat anual de PIMEEF.

La valoració dels agents implicats en el sector comercial l'any 2024 és positiva, la major part d'ells va valorar l'any 2024 com a "bo" (43,80%) i la segona valoració més gran va ser "normal" (37,59%). En la resta de les valoracions té més pes les valoracions positives que les negatives, ja que la valoració "molt bo" té més pes (9,49%) que la suma de les dues valoracions negatives, "dolent" i "molt dolent" (9,12%). Les dades de valoració ens indiquen una perspectiva positiva del Comerç a Eivissa per part dels agents implicats en aquesta activitat econòmica, a més la tendència observada a partir dels fets ocorreguts després del COVID-19 apunten que seguirà sent un balanç positiu.

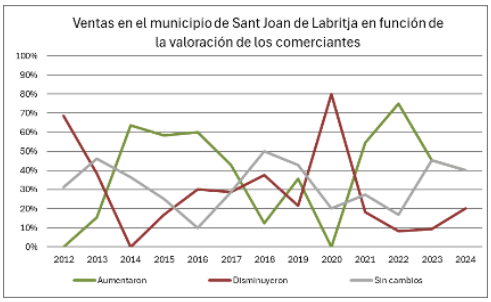






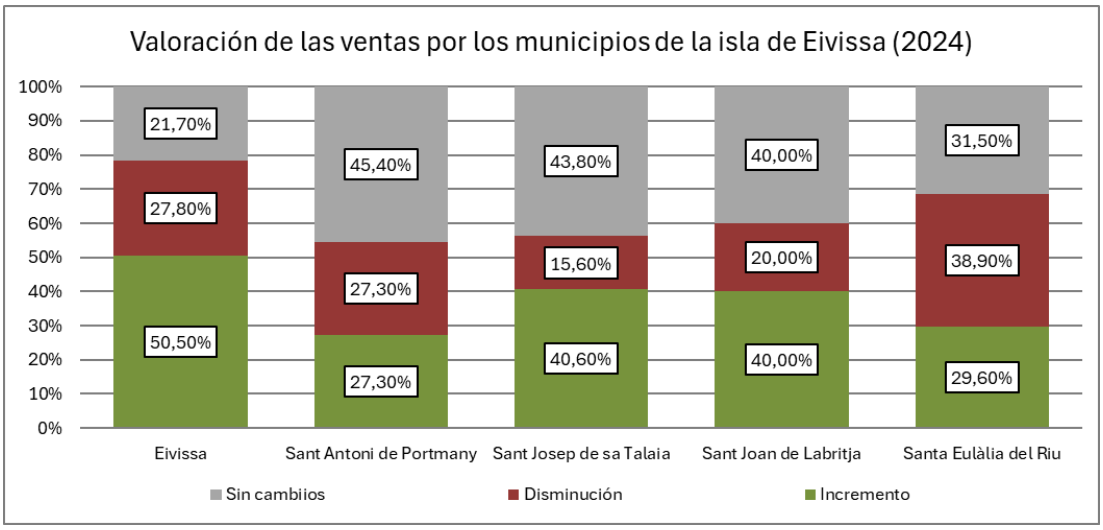


Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l' enquesta d' activitat anual de PIMEEF.

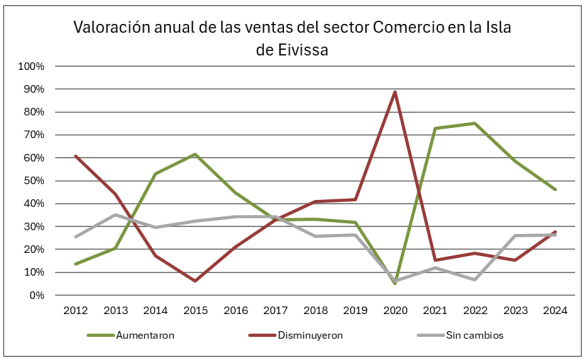
Un altre aspecte important en les empreses és el nivell de vendes, en els municipis insulars durant el període analitzat mantenen el mateix patró amb algunes diferències, generalitzant la major part dels empresaris van experimentar un augment de les vendes durant el període 2013-2017, un descens l'any 2018 seguit d'un gran descens l'any 2020 provocat pels efectes de la crisi sanitària del COVID-19. L'any després les vendes van augmentar en tots a nivell general a tots els municipis de l'illa, tot i que després de la ràpida recuperació el percentatge de l'augment de vendes va descendir.

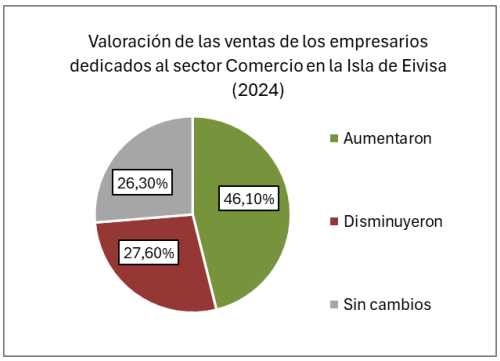


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l' enquesta d' activitat anual de PIMEEF.

La valoració de les vendes per part dels empresaris dels municipis no té una estructura global. En el cas d'Eivissa les vendes del 2024 van incrementar per a la meitat dels empresaris, mentre que per a Sant Antoni de Portmany la major part dels empresaris no van experimentar cap variació en les seves vendes. A Sant Josep de sa Talaia van ser més empresaris els que no van experimentar cap canvi els qui van incrementar les seves vendes, a Sant Joan de Labritja aquestes dues variables van mantenir el mateix pes sobre el total. Al municipi de Santa Eulària des Riu el major percentatge dels empresaris van disminuir les seves vendes.

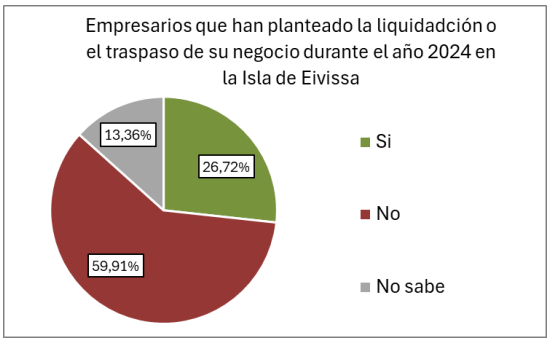
Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

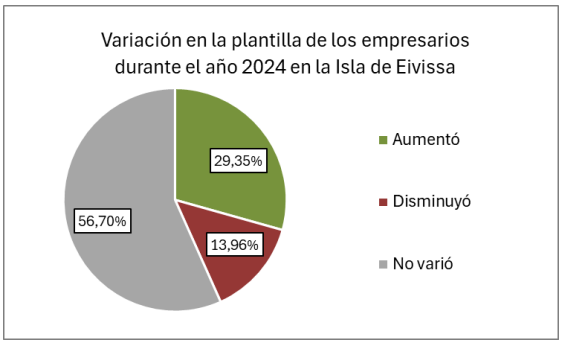


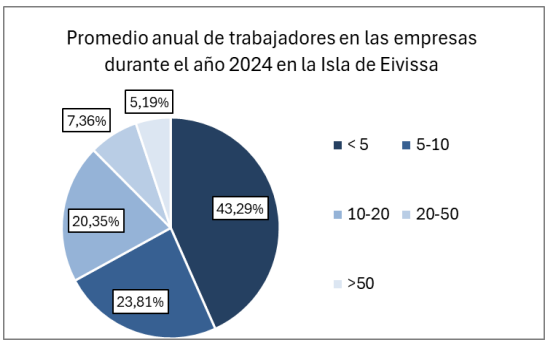


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l' enquesta d' activitat anual de PIMEEF.

La valoració de les vendes del sector Comerç va evolucionar de manera positiva durant el temps, va començar amb un descens de les vendes important per a la major part dels comerciants, l'any següent moment en què va començar la recuperació econòmica de la crisi de 2008 les vendes del sector comerç van augmentar fins a l'any 2017 incrementant-se el percentatge de disminució de vendes assolint el cènit l'any 2020, any on el 88,80% dels comerciants van disminuir les seves vendes. La recuperació es va fer efectiva l' any següent mantenint-se un major percentatge d' augments de vendes que de disminució. L'any 2024 es pot considerar com a positiu, gairebé la meitat de les comerciants (46,10%) van augmentar les seves vendes.





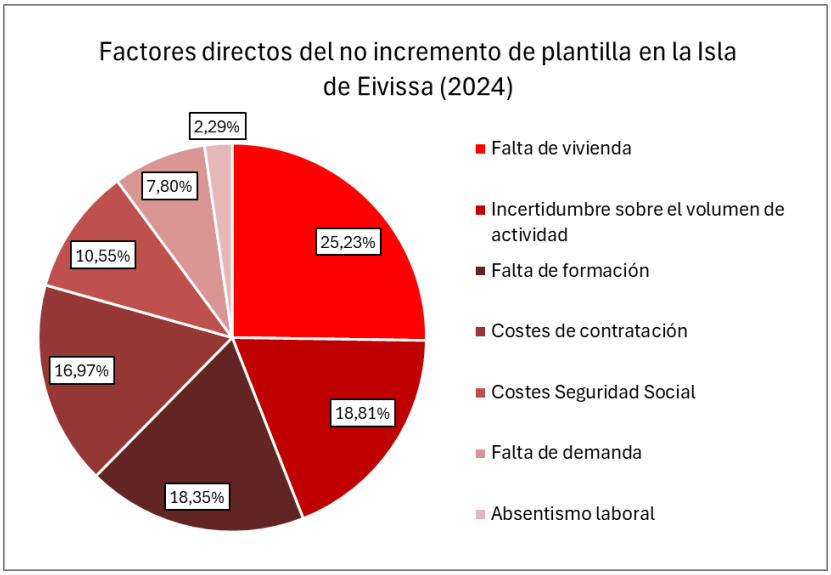


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l' enquesta d' activitat anual de PIMEEF.

L'estacionalitat és un factor determinant a l'Illa d'Eivissa, en funció de la temporada més gran o menor activitat empresarial a l'illa, aquest factor ja establert fa molt de temps repercuteix en els empresaris gran part d'ells no poden fer-hi front. L'any 2024 un 22,67% dels empresaris enquestats han sol·licitat algun tipus de subvenció, al 19,84% li ho han concedit, alguns dels enquestats comenten l'excessiva burocràcia i tardança a l'hora de demanar les subvencions. D'altra banda, un 26,72% d'empresaris es van plantejar liquidar o traspassar el seu negoci i un 13,36% no sabia el que fer. Un cinquè dels empresaris ha sol·licitat una subvenció i un quart s'han replantejat liquidar o traspassar el seu negoci l'any 2024. Pel que fa a la plantilla dels negocis l'any 2024 un 29,35% va augmentar i un 13,96% va descendir, de la plantilla més del 43,29% són empreses amb menys de 5 treballadors dels quals la majoria seran autònoms. Del

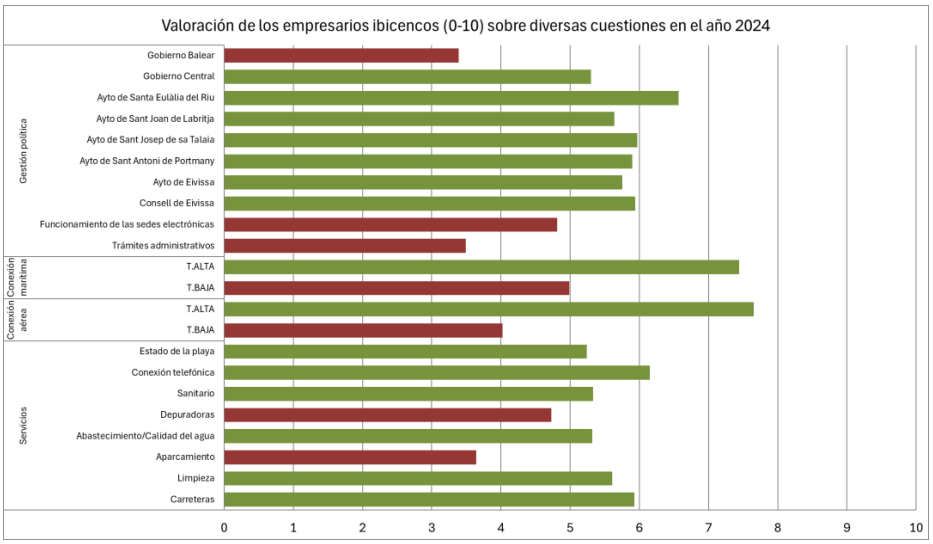
Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

56,70% de plantilles que no van variar en nombre els factors pel que no ho van fer van ser els següents



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l' enquesta d' activitat anual de PIMEEF.

El principal motiu pel qual no incrementen la plantilla és per la falta d'habitatge (25,23%) i el segon motiu és la incertesa sobre el volum d'activitat (18,81%) provocat per l'estacionalitat, aquest factor també està lligat amb la falta de demanda a l'illa (7,80%). Els altres factors són socioeconòmics com la falta de formació (18,35%), els costos de contractació (16,97%) i els costos a la Seguretat Social (10,55%).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l' enquesta d' activitat anual de PIMEEF.

Finalment, en l'enquesta activa elaborada per PIMEEF es realitza un qüestionari sobre diverses qüestions. En el qüestionari de 2024 les valoracions més baixes van ser en aparcament (3,64), depuradores (4,73), connexió aèria i marítima en la Temporada Baixa (4,02 i 4,99 respectivament) tràmits administratius (3,49), funcionament de la seu electrònica (4,81) i la gestió del Govern Balear (3,39).

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

3.2. Anàlisi de la situació el 2024 (PIMEFF)

L'Associació de Comerç Minorista de PIMEEF (Petita I Mitjana Empresa D'Eivissa i Formentera) ha realitzat una valoració respecte al petit comerç de la temporada d'estiu de 2024. Aquesta anàlisi conclou que va ser positiva per al petit comerç, tot i que menor a l'experimentada el 2023, on es van aconseguir encara millors resultats.

- **Temporada d' estiu i rebaixes**

Les pitjors dades registrades en la temporada alta del 2024 han estat experimentades per Sant Antoni de Portmany i per Platja d'en Bossa. En aquesta última zona, segons l'article "Els comerços d'Eivissa es dessagna en una temporada «summament decebedora»", del Periódico de Ibiza i Formentera, el juliol d'aquest any es veien botigues i restaurants pràcticament buits, la qual cosa suposa un gran problema ja que molts d'aquests establiments "sobreviuen" la resta de l'any amb els guanys de la temporada d'estiu. La clientela començava a arribar abans d'entrar i en sortir de les discoteques, on ja havien gastat molts diners i, per conseqüència, retallen despeses en el petit comerç i restauració.

Els propietaris dels comerços i restaurants d'aquesta zona assenyalen l'econòmic com el principal factor responsable d'aquesta caiguda; cada vegada acudeixen a l'illa menys famílies perquè no es poden permetre assumir la pujada dels preus, i de la mateixa manera, la classe mitjana cada vegada gasta menys perquè tenen menys diners i els preus cada vegada són més elevats; en definitiva, el perfil del visitant ha canviat. La situació general no va ser millor en les rebaixes de principis de l'any 2025; segons el president de l'Associació de Comerç Minorista de la PIMEEF, no es van assolir les vendes esperades i les rebaixes cada vegada generen menys motivació entre els clients, per la qual cosa alguns comerciants van decidir ampliar els descomptes fins a la primera setmana de març.

Pel que fa als restaurants, i segons Miquel Tur (president de PIMEEF Restauració) a finals de l'any 2024 aquests en general van presentar un balanç positiu relacionat amb les festivitats nadalenques, on els principals clients són els mateixos residents de l'illa o estrangers amb segona residència. Molts propietaris d'aquest tipus d'establiments esperen que passin aquestes dates abans d'agafar vacances i tancar les portes fins a l'inici d'una nova temporada alta, tot i que molts altres prefereixen no tancar i assegurar-se així una plantilla estable.

Alguns propietaris arriben a confirmar que la campanya de Nadal és la seva temporada alta, pels nombrosos sopars de famílies, amics i d'empreses celebrades, demandades per clientela fixa que resideix a l'illa i que repeteix amb certa freqüència. No obstant això, es recalca també que una bona temporada nadalenca no és suficient per sobreviure tot l'hivern i que, al gener i febrer, el baixó és notable. Durant la resta de l'any, es repeteix el patró registrat a la zona de Platja d'en Bossa; cada vegada acudeixen a l'illa menys famílies, que són els que més van a restaurants i els que consumeixen amb més freqüència en petites i mitjanes empreses locals, alhora que augmenten els turistes amb menor capacitat de despesa i amb més interès per les activitats de lleure.

3.2.1. Principals problemes que s'estan detectant

El canvi de perfil del turista o els cada vegada més elevats preus són només alguns dels factors responsables que els propietaris notin baixos d'ingressos i rendibilitat al llarg de l'any. Al comentat, s' hi pot sumar:

- Canvi del perfil del turista: Com s'ha comentat, a l'illa cada vegada acudeixen menys famílies i els visitants de classe mitjana cada vegada deixen menys diners. Per contra, cada vegada arriba més turisme atret per l'oferta d'oci (grans discoteques, bars, festes...) que destinen el seu pressupost a aquest sector, deixant molt pocs diners a les botigues locals. A més, es ve donant una tendència de turisme "luxury" (realitzat per turistes de gran poder adquisitiu), que indica que aquests, en part, inverteixen els seus diners en viles, càterings, festes privades, lloguer de iots, botigues de luxe i tota mena de productes exclusius, deixant completament de banda el petit i mitjà comerç tradicional.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

- Gegants comercials online: El comerç tradicional troba com a gran enemic el gegant comercial online on s'ofereixen gran varietat de productes a preus molt competitius amb possibilitat de sol·licitar que enviïn el que comprem al propi domicili o, en el seu defecte, a un punt de recollida proper al domicili (Amazon, Shein, Aliexpres...).
- Increment de la venda online: En relació amb l'anterior, són moltes les persones que ja no s'acosten a les botigues, sinó que, per comoditat, prefereixen realitzar les seves compres de manera online, suprimint el contacte físic del comprador amb el venedor i amb el seu producte. No obstant això, no tots els comerços es poden permetre crear una pàgina web i, molt menys, assumir el cost i la gestió dels enviaments.
- Deficiències en el transport públic: La llunyania de les parades de transport públic respecte a les zones d' ubicació del petit comerç perjudica negativament els mateixos, ja que com a conseqüència són menys accessibles per a la clientela.
- Falta d'aparcament: A l'anteriorment comentat respecte a la falta de parades de transport públic a prop de les zones de petit comerç, s'hi suma la falta d'aparcament; en conjunt aquests dos factors limiten l'arribada de la potencial clientela, més concretament aquella que ve des dels afores.
- Comunicació: Els petits establiments locals ubicats en carrers de menor entitat poden passar desapercebuts per als potencials compradors si no s'indica que en aquests llocs es poden trobar comerços; en moltes ocasions, els visitants que desconeixen la seva existència acudeixen als grans carrers comercials i aquests petits locals de proximitat passen totalment desapercebuts per a ells.
- És un factor que pot passar desapercebut, però que condiciona el consum a l'estiu, quan més calor fa. Les altes temperatures i la falta d'ombra fan que anar a comprar o a menjar fora pugui ser una experiència negativa, "treient les ganes" als potencials consumidors.

3.2.2. Possibles solucions

Davant d'aquestes circumstàncies (canvi en el perfil del visitant, competència amb els gegants comercials online, la venda per internet, etc), es posen sobre la taula algunes mesures que poden servir per pal·liar aquesta situació que sembla no tenir fàcil solució.

- En primer lloc, una targeta de fidelització de clients "Sóm Comerç – 100% Eivissa", finançada pel Consell d'Eivissa i organitzada pel PIMEEF Comerç, que porta associada una aplicació mòbil. Amb aquesta targeta, que porta activa des de 2020, el client quan compri en algun petit comerç d'Eivissa adherit a aquesta causa es beneficiarà de descomptes del 3% que podrà bescanviar posteriorment en realitzar compres en altres comerços igualment adherits a aquesta targeta de fidelització. Amb aquesta mesura, el consumidor es beneficia amb aquests descomptes i el venedor veu potenciades les seves vendes, establint-se un circuit de compres beneficiós per a ambdues parts.
- En segon lloc, dur a terme sortejos el premi dels quals es correspongui amb certa quantitat de diners que obligatòriament hagi de gastar-se en els comerços que vulguin participar; en comprar qualsevol producte en un d'aquests establiments, se li donarà al client una butlleta que, en cas que resulti guanyador, atorgarà a aquesta persona diners que haurà d'invertir en productes d'aquests comerços participants en la iniciativa.
- Finalment, l' adaptació del petit i mitjà comerç als nous temps. Creació de pàgines web que continguin informació sobre la botiga, la seva història i els productes o serveis que ofereix, la modernització dels mètodes de pagament o afegir xarxes socials com Instagram o Facebook són algunes de les mesures que podrien reflotar aquest sector de l'economia a l'illa d'Eivissa. Hi ha una altra mesura útil però difícil d'adoptar, especialment per a aquells comerços de menor grandària: la venda i enviaments online. Gestionar la venda i enviar fins a una ubicació el producte adquirit porta costos associats, començant per la contractació del personal o de l' empresa de transport que s' encarregui del repartiment. De la mateixa manera, la venda online pot reduir la venda física, per la qual cosa caldria menys personal, perjudicant la contractació de personal.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

3.3. Model territorial comercial

La identificació d'un Model territorial comercial insular, sintetitza diversos aspectes:

- Les principals característiques de magnitud i tipologia de la població (quants residents permanents i temporals n'hi ha)
- El sistema de poblaments (on es localitzen)
- El paper de les diferents entitats de població (turístic, administratiu i d'oferta de serveis)
- Les característiques quantitatives i qualitatives de la distribució de l' oferta comercial.
- L'accessibilitat territorial de l'oferta comercial respecte a la ciutadania (distància/temps de desplaçament a les ubicacions de referència).

Seguint aquestes premisses, el diagnòstic per al PDSECEi relatiu al model territorial es focalitza sobre els aspectes següents:

3.3.1. La descripció de l' estructura territorial de l' oferta comercial.

El diagnòstic haurà d'abordar **els principals factors** que determinen el marc territorial de l'oferta comercial d'Eivissa, tant pel que fa a estructura i configuració territorial (poblament, població, estructura econòmica), com pel que fa al propi perfil dels establiments comercials.

Haurà de donar resposta per exemple a si la creació de grans establiments respon a un flux paral·lel a l'evolució dels sistemes urbans. Si la seva presència es concentra en entorns urbans d'Eivissa o Sant Antoni i altres centres turístics.

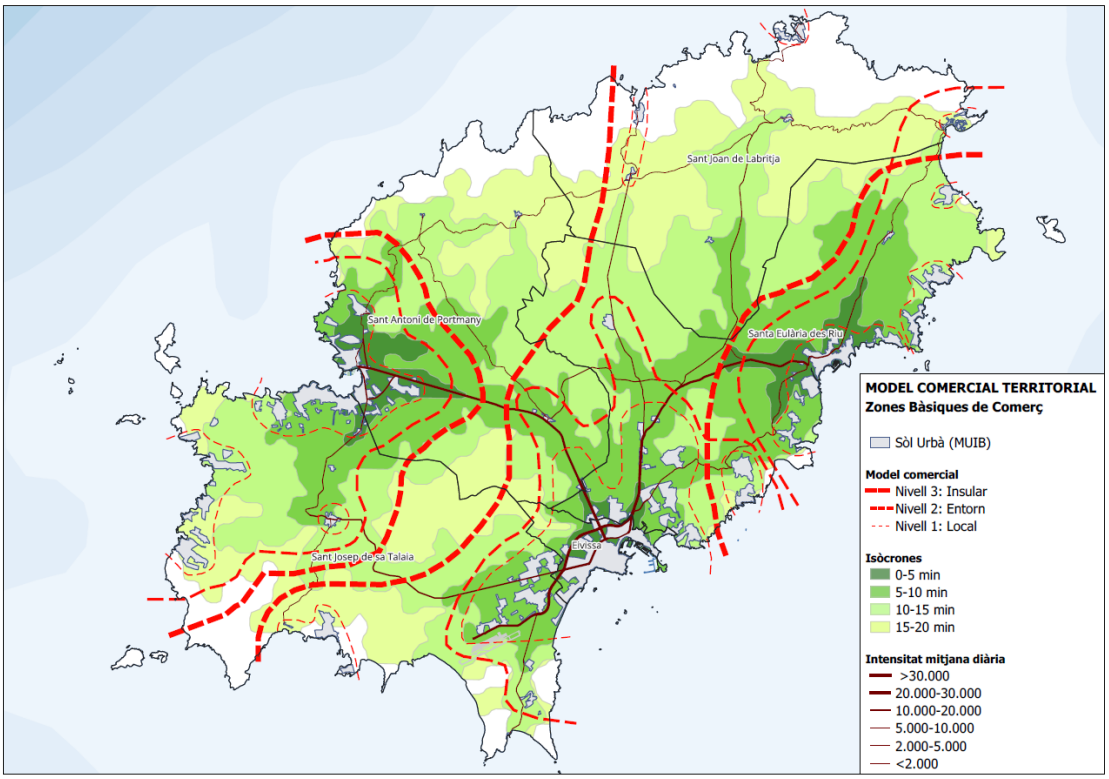
Els principals factors que determinen el marc territorial de l **' oferta comercial** d' Eivissa, tant pel que fa a estructura i configuració territorial, com pel que fa al propi perfil dels establiments comercials, són el poblament, la població i l' estructura econòmica.

L **' estructura territorial** de l' oferta comercial es caracteritza per:

- **La forta localització al municipi d'Eivissa**, lloc que condensa la major oferta comercial de l'illa, així com les majors dades de població. Malgrat la presència generalitzada de comerç per tota la superfície urbana, especialment a l' interior de la carretera E-10, destaquen alguns carrers i zones especialment dedicats al comerç: Carrer de la Mare de Déu, Passeig de Vara de Rey, Avinguda d' ignasi Wallis i Avignuda de Bartomeu de Roselló, entre d' altres.

- L' important paper tendencial que estan desenvolupant en la localització de l' oferta comercial en **zones periurbanes i polígons industrials**. Aquest aspecte ja és rellevant en el sector de comerç de primera necessitat i fa que gran part dels habitants es desplacin en vehicle privat per fer la seva compra, si bé preferirien més proximitat i poder fer-la caminant. En aquest aspecte, destaquen supermercats de grans dimensions ubicats en grans parcel·les amb aparcaments propis, on els consumidors accedeixen amb els seus vehicles privats per fer compres considerables, aprofitant així el desplaçament requerit.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48



La important variació que es dóna en el sector comercial en funció de la prevalença turística de temporada. Aquest fenomen de "**turistització**", d'orientació del comerç de proximitat cap al turisme, té un impacte negatiu sobre la població resident, especialment intensa en temporada baixa, ja que en molts casos es tanca; en aproximadament abril-maig els comerços comencen a funcionar, prestant servei tant a residents com a turistes però, sobre el mes de setembre i enfront del descens de visitants, decideixen tancar deixant sense serveis a la població resident, ja que el nivell de demanda decau en gran magnitud. La imatge resultant en els mesos de temporada baixa és de nuclis "fantasma", plens de locals tancats amb cartells a la porta indicant el mes de pròxima obertura, fins i tot sense rètols que els propietaris treuen per evitar que aquests siguin robats. Aquest fenomen és especialment gravós en les localitats tradicionals menors, en les quals el tancament del comerç fora de la temporada turística desabasteix de certs serveis a la població resident.

■ L' estat del comerç urbà i turístic.

El diagnòstic haurà d' oferir una **imatge global de l' estat del comerç** en els centres urbans i en les zones turístiques. El comerç és una activitat fonamental en les àrees urbanes que es troba integrada amb altres funcions i activitats. Des de sempre un dels factors més valorats pels comerços i activitats de les ciutats és la localització, que contrasta amb la mancança d' accessibilitat que presenten en moltes ocasions els centres urbans o els punts turístics, freqüentment relegats a un comerç de proximitat, d' abast per a vianants.

S' han de reflectir en el diagnòstic la disponibilitat i rodalia en els diferents tipus de nuclis tant en les zones urbanes com turístiques, i quines són les principals **mancances detectades,** Totes aquestes mancances s' han de veure reflectides en un primer **llistat de les necessitats** plantejades per comerciants i consumidors per millorar l' activitat en els centres urbans i turístics. No obstant això, a les zones on predomina l'ús turístic es produeixen certs factors: l'alta estacionalitat genera tancaments durant diversos mesos a l'any produint "desabastiment

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

estacional", a més l'oferta comercial se centra en determinats productes que no cobreixen el consum quotidià d'una llar (records, productes típics, begudes alcohòliques, etc.).

Les àrees comercials urbanes tenen l' interès de l' accessibilitat i proximitat a les àrees residencials. Les conurbacions urbanes d'Eivissa -especialment Badia de Sant Antoni, Platja D'en Bossa, vila d'Eivissa i Santa Eulària des Riu- són llocs d'afluència turística on l'activitat comercial es complementa amb l'hostalera. En aquests entorns la qualitat de l' espai públic indueix a un ús per a vianants, però, els espais per a vianants generen una sèrie de tensions que han de ser afrontats, com trànsit de turistes i de vehicles o la intensificació de l' ús d' aparcaments.

L' activitat comercial és vital en les àrees urbanes, es troba integrada amb altres funcions i activitats, però condicionada per la ubicació que té. Aquest factor contrasta l'accessibilitat, els centres urbans s'aprofiten en concentrar gran part dels turistes i dels recursos turístics, relegant l'activitat comercial a una tipologia de "comerç de proximitat" d'abast per als vianants excloent l'ús del vehicle privat. Per millorar aquests aspectes, el Pla haurà d' abordar els aspectes següents:

- Fórmules de gestió per millorar l'accessibilitat als equipaments comercials tant cap a dins com cap a fora de les àrees urbanes, evitant la proliferació d'aquests equipaments en llocs accessibles únicament mitjançant l'ús de mitjans de transport, principalment el vehicle privat, emfatitzant d'aquesta manera en el "comerç de proximitat".
- Qualificar l'espai urbà per refermar els equipaments comercials i que no depenguin dels processos d'estacionalitat, com l'afluència turística, amb els efectes negatius que comporta (activitat intensa durant un període de temps, però que quan s'acaba aquesta activitat esdevé inactivitat) amb la idea que l'activitat sigui contínua durant tot l'any.
- Foment i desenvolupament d'àrees comercials en les àrees insulars que no tinguin equipaments comercials, principalment, dels que ofereixin serveis bàsics (alimentació, articles de primera necessitat, etc.) facilitant l'abast del comerç a les poblacions més allunyades dels nuclis urbans principals.
- Reforç de models de gestió comercial integrades.
- Integració del turisme com a part de la reactivació comercial.
- Preservació de la identitat de les àrees tradicionals.

Les relacions entre el comerç i altres àmbits estructurals i econòmics.

La **diversificació econòmica** es presenta com una condició rellevant perquè les àrees comercials resultin competitives. A les ciutats, per exemple, el turisme suposa un factor clau per a la diversificació de l'economia, ja que permet que, a través del patrimoni històric, oferta comercial i de lleure, es desenvolupin estratègies per augmentar l'afluència de turistes, cosa que és una clara oportunitat per al sector comerç.

El diagnòstic de la situació actual de l' Illa d' Eivissa haurà de detectar quins són aquests vincles i relacions que l' activitat comercial presenta amb altres àmbits territorials i econòmics:

- **Amb el sector turisme**. Analitzant les relacions que ajuden a promoure un comerç proper i atractiu al visitant alhora que milloren la imatge de destinació turística oferint la perspectiva comercial.
- **Amb la producció agrària i la seva venda directa**. Amb la posada en valor dels productes tradicionals, bio, o ecològics, que potencia el vincle directe entre la producció agrària local i la proliferació d' establiments de venda directa d' aquest tipus de productes tradicionals, units a una nova imatge, més moderna i acollidora.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

- **La producció industrial**. Un dels passos següents a la comercialització local dels productes agraris, seria el salt a la producció industrial. En quin punt es troben els productes industrials fabricats a l' illa, respecte a la seva comercialització interior.
- **La relació amb el sector transport i logística**. A nivell local, i interurbà. La relació de canals de transport utilitzats a nivell de subministrament, analitzant l' accessibilitat. Infraestructures i serveis desenvolupats per a l'accés des dels grans punts de subministrament (Ports, aeroport o zones productives) accessos, aparcaments, línies de transport públiques o privades, etc.

3.3.2. La identificació de problemes associats al comerç.

En primer lloc, els problemes que identifiquen els comerciants per millorar i créixer d' una forma sostenible en l' àmbit de la seva activitat. En segon lloc, s' hauran de tenir en compte els principals problemes dels clients: massificació, problemes d' accessibilitat, manca d' estratègies globals de comerç, etc.

Aquests problemes s' han de discriminar en funció dels àmbits geogràfics, així com dels sectors comercials als quals afecta, per poder obtenir unes conclusions clares i inequívoques que ajudin a descriure l' estat actual del comerç a l' illa.

Identificació d' impactes territorials i paisatgístics sobre el patrimoni cultural.

Determinar si el desenvolupament comercial a través de la implantació d' equipaments comercials, així com les infraestructures i serveis que aquests requereixen, contribueix d' alguna manera a la **degradació i a un canvi en l' ecosistema de l' illa**. Descriure de forma detallada quins són els **impactes territorials més rellevants** del comerç sobre el patrimoni cultural d' Eivissa ajudarà a establir la base per a una normativa regulatòria, amb un **esforç integrador del comerç** en l' estructura patrimonial i cultural.

Identificació de problemes d' accessibilitat, mobilitat sostenible i transport públic.

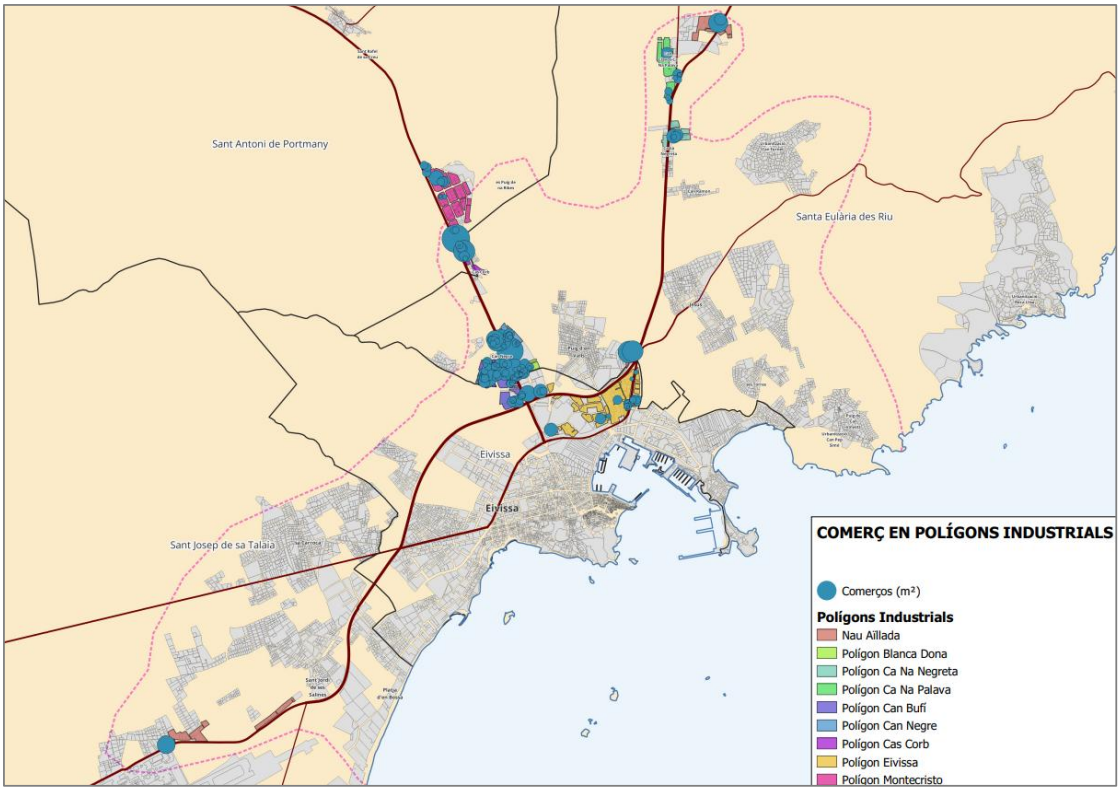
Aquest punt és un dels més rellevants i transversal a la resta del diagnòstic, especialment en les majors superfícies o comerç especialitzat de consum. L'accés als centres comercials genera una mobilitat des dels llocs de residència o centres turístics; per això és rellevant detectar els potencials problemes a les xarxes d' infraestructures la qual cosa permetrà definir futurs models d' implantació dels equipaments comercials, així com plantejar les millores necessàries per estructurar convenientment la mobilitat cap als ja existents.

Aquests problemes són comuns a la majoria dels establiments comercials de gran grandària, que tant a les mateixes ciutats com a la seva perifèria, tenen dificultats per digerir els grans fluxos de vehicles que s' ocasionen amb motiu de determinats esdeveniments associats al comerç.

Ubicació d' Equipaments Comercials als Polígons Industrials

La recopilació de dades, posen en relleu que un dels aspectes a abordar és la tendència dels últims anys a ubicar els grans establiments comercials (GEC) del sector d'alimentació (de gran afluència) als polígons industrials. En el cas de l'Illa d'Eivissa, trobem **119** equipaments comercials dins del grup "Alimentació" en polígons industrials insulars, mentre que hi ha **38** equipaments comercials dins del grup "Serveis".

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48



La tendència d' implantació d' EC en zones industrials, àmpliament consolidada, es deu a diversos factors:

- La disponibilitat de sòl urbanitzat, en parcel·les de gran grandària. Ibiza té 272 parcel·les majors de 400m2 (4 parcel·les de 400m2) amb ús comercial, d'aquests equipaments, 203 (2 parcel·les de 400m2) pertanyen al grup d'alimentació i 28 es troben en àrees industrials. En les àrees urbanes més consolidades no es donen amb facilitat aquestes circumstàncies de disponibilitat de sòl en dimensions adequades i alta accessibilitat territorial
- Són parcel·les de característiques adequades per a la mobilitat en càrrega i descàrrega.
- Els polígons industrials s' ubiquen propers entre ells i de les autopistes.

    - El polígon industrial **"Polígon Montecristo"** situat a l'eix de l'EI-600, al terme municipal de Sant Antoni de Portmany que uneix els nuclis d'Eivissa i Sant Antoni de Portmany.
    - El polígon industrial **"Eivissa"** als afores de la ciutat entre l'EI-20 i l'EI-10 i EI-30.
    - El polígon de **"Cas Corb"** confrontant al polígon de Montecristo.
    - El polígon de **"Can Negre"** ubicat a l'Oest de Santa Eulària des Riu pròxim als polígons industrials comentat anteriorment i ubicat a l'EI-600.
    - El polígon de **"Can Bufí"** dividit entre els termes municipals d'Eivissa i Santa Eulària des Riu pròxim a la resta de polígons i ubicat entre els eixos de l'EI-600 i l'EI-20, es troba confrontant el polígon "Blanca Dona".
    - El polígon **"Ca Na Palaya"** ubicat al terme municipal de Santa Eulària des Riu proper a l'eix EI-400 i EI-300, proper a aquest polígon trobem els polígons de "Ca Na Negreta".

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

- Trobem el polígon de **"Nau Aíllada"** que es troba dispers pel territori insular en 5 complexos industrials, dos d'ells al municipi de Sant Josep de sa Talaia, un proper a l'aeroport i els altres al terme municipal de Santa Eulària des Riu.

- Les ubicacions dels polígons doten d' alta accessibilitat territorial.

Tanmateix, la implantació d'aquest tipus de comerç de primera necessitat planteja alguns problemes significatius (més enllà de competència espacial):

- La distància entre les zones residencials i aquests establiments, deixant de ser llocs de proximitat obligant la població a utilitzar algun mitjà de desplaçament (vehicle privat) afavorint la saturació de la mobilitat rodada insular.
- La manca de qualitat dels espais destinats a usos productius o d' emmagatzematge correspon a un ús funcional pensat en el trànsit de vehicles pesants. Mentre sosté la mobilitat per als vianants, de caràcter social i representatiu de l' espai públic en altres àmbits urbans.
- Clima de competència que exerceixen aquests usos amb els usos industrials o d' emmagatzematge, propis d' aquests llocs especialitzats, en oferir majors rendes.
- Generació de situacions de conflictivitat per usos quotidians dels polígons industrials (sorolls, contaminació ambiental, trànsit de camions de gran tonatge, etc.) i usos productius/d'emmagatzematge perillosos (materials inflamables, tòxics, etc.). Davant d' aquesta situació, la implementació sobre aquests espais usos de gran potencial d' afluència de persones i famílies ha de ser estudiada.

Des del punt de vista regulatori la situació és:

- El sòl industrial dels polígons està ja regulat pels respectius plans parcials industrials (PPI), que -en general- són molt permissius amb l'ús comercial i la seva compatibilitat.
- L' espai públic i sistema de viari d' aquests àmbits s' ha regulat i desenvolupat de forma concorde a l' ús productiu o d' emmagatzematge que li és propi, per la qual cosa la prioritat del rodat i un disseny dimensionat per al transport de mercaderies és prioritari, essent l' accés i recorreguts per a vianants completament secundaris o fins i tot marginals. Per tant, la qualitat.
- La modificació dels usos detallats en ells és competència municipal.

Potencial orientació d' aquest tema en el PDSECEi

Estratègia:

- Cal aprofundir sobre la **permissivitat o no de determinats nivells d'ús comercial** per a grans establiments comercials en polígons industrials, especialment els de gran afluència -alimentació– o els especialitzats de gran grandària.
- Sembla que la potencial permissivitat hauria d'estar garantida perquè el PPI compleixi les condicions adequades per a això (accessibilitat, continuïtat i inserció, qualitat de l'espai públic, regulació d'usos precisa en zones, garantia de no expulsió d'usos productius, especificitat per zones, etc.).
- Es proposa la necessitat d' exigir un instrument que analitzi, proposi de forma normativa i garanteixi la gestió de les condicions necessàries. La figura de planificació seria un **Pla Especial previ a les PPI** perquè puguin admetre equipaments comercials. Aquest PE serà aprovat de forma municipal i ha de complir uns criteris que establirà el PDSECEi.
- L **' admissió de determinats usos comercials** de gran afluència en polígons industrials s' hauria de subjectar al que aquests estiguessin regulats amb precisió. Per a això es podria exigir un document de planejament específic (a tall de Pla Especial) que assumeixi i reguli almenys els següents aspectes:

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

- Consideració com a usos de gran afluència a determinats equipaments comercials (en funció de la seva superfície de venda i/o altres condicions de singularitat).
- Les superfícies màximes d' equipament comercial possible.
- La localització dels usos comercials al detall que generin gran afluència.
- Les exigències d' accessibilitat.
- L' exigència de qualitat en l' espai públic i en tots els modes de mobilitat i continuïtat en l' accessibilitat des de la població circumdant.
- La capacitat de les vies d'accés (i evitar el grau de saturació que se'n pugui derivar).
- La generació de mobilitat que integraria aquesta diversitat d' usos de gran afluència.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

3.4. Tendències identificades

En aquest model comercial territorial identificat s' identifiquen algunes tendències rellevants.

És indiscutible que el sector comercial està patint canvis rellevants. El comerç tradicional s'enfronta al comerç online que incrementa la seva quota. I l'expansió de franquícies i marques de referència són l'oferta comercial en qualsevol àmbit territorial nacional o internacional.

En qualsevol cas, aquest és un Pla d' ordenació territorial per la qual cosa el seu camp d' actuació i atenció s' ha de centrar en el comerç físic i posar l' èmfasi i l' esforç en les característiques més positives del mateix.

- **L' increment de la superfície en els establiments comercials d' alimentació**

En els darrers anys s'està produint un procés d'increment de la superfície especialment dels establiments de "comerç bàsic" (alimentació i drogueria). Això es deu a estratègies de les mateixes empreses. Aquest increment va assemblant a una ubicació periurbana en zones d'alta accessibiltat rodada i de la disponibilitat d'aparcameints com a atractor. Les conseqüències parelles són la disminució i per tancament o "trasllat" a aquestes noves estructures, que en alguns casos passen de local en baixos comercials a edifici propi.

- **Alta estacionalitat i tancament temporal d' activitat comercial.**

Al territori insular hi ha nuclis edificats amb una forta orientació conceptual cap als períodes estacionals. L'illa té un total de 79.000 habitatges, dels quals hi ha una gran oferta de places d'allotjament hoteler i d'habitatge de lloguer turistic.
L'alta estacionalitat que impregna tot el sistema social i econòmic insular prové algunes conseqüències de gran impacte per al comerç, com a equipament bàsic. Així un important nombre d'establiments comercials tanquen durant un període de temporada baixa (que pot abastar més de 6 mesos). Aquesta situació és especialment greu en les poblacions o urbanitzacions costaneres autònomes, en les quals la població disminueix de forma rellevant durant temporada baixa provocant el tancament és gairebé total per part dels comerços primaris. El tancament dels comerços pròxims obliga la població d'aquestes entitats a acudir a altres comerços més llunyans, per la qual cosa les distàncies a les quals s'ubiquen els comerços pròxims és important, com la freqüència de les línies de transport públic, que també estan condicionades per la temporalitat. Per això l' ús i dependència gairebé completa del transport privat rodat és significativa.

- **La ubicació de grans establiments comercials en zones industrials i/o periurbanes**

Com s'ha descrit hi ha una tendència associada al concepte anterior, a ubicar grans establiments comercials del sector d'alimentació (de gran afluència) en els polígons industrials o zones periurbanes. Aquesta situació es concentra especialment a la perifèria d'Eivissa, però es dona també a les vores urbanes de Sant Antoni.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

3.5. Proposta inicial de Sistema d' Indicadors

3.5.1. Sistema d' indicadors

En base als objectius definits en la fase d' anàlisi, diagnòstic i avanç del PDSECEi es defineix una primera proposta de sistema d' indicadors que permeti monitoritzar la situació del comerç des del punt de vista socioeconòmic, ambiental, en relació amb la mobilitat i accessibilitat del comerç, etc. i avaluar el compliment dels objectius previstos.

La selecció d' indicadors es duu a terme prenent en consideració criteris i principis per a la seva definició de tal manera que això siguin rellevants, mesurables, comparables i coherents amb els objectius, estratègies i línies d' actuació del Pla.

3.5.2. Indicadors d' avaluació

Els indicadors d' avaluació són l' eina per comprovar el seguiment del desenvolupament del Pla. Així mateix, han de servir per avaluar les transformacions que es produeixin i el seu impacte sobre els equipaments comercials.

D'acord amb les indicacions del PPT s'estableixen una proposta d'un conjunt d'indicadors (en **negreta** els indicadors nous proposats sobre el mínim):

A.- Indicadors socioeconòmics

1. Generals

1.1 Demografia

Taxa de creixement de la població.

Taxa de migració neta.

1.2 Econòmics

PIB local.

Diversitat sectorial.

1.3 Socials

Taxa d' atur.

Taxa d' estabilitat laboral de nova ocupació.

Estacionalitat laboral.

Taxa d' utilització del transport col.lectiu.

2.- Específics comercials

2.1 Pes del sector comercial en el sistema econòmic i d' ocupació

VAB insular del sector comercia

Empleats del sector comercial minorista

B.- Indicadors ambientals:

1. Generals

1.1 Estat

Superfície del sòl ocupada pels assentaments urbans, rurals i turístics.

Grau d' urbanització del litoral.

2.- Específics comercials

2.1 Llicències de grans establiments comercials concedides

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

4. ESTABLIMENT DE LÍNIES ESTRATÈGIQUES D' ACTUACIÓ.

Un cop realitzat el diagnòstic de la situació actual, mitjançant la informació analitzada i les conclusions obtingudes es defineixen una sèrie de línies d' actuació estratègica que marcaran el Pla Director. En aquest sentit la definició d' aquestes pautes serà un **procés de deducció en base a l' anàlisi prèvia i altres experiències**

Els punts de vista que es tindran en compte per a la definició de les línies d' actuació seran:

- **Estratègia de l' administració**. Quins són els objectius a cobrir pel PD des del Consell Insular d'Eivissa, per satisfer les expectatives d'empreses i ciutadans, alhora que es reforça el sector comercial de l'Illa amb un marc de regulació clar i efectiu per a les diferents situacions.
- **Estratègia de negoci**. Quins plantejaments estan sobre la taula perquè el comerç a Eivissa pugui millorar en competitivitat i diversificació, considerant els diferents tipus d'estructures comercials
- **Estratègia operativa.** Potser la més rellevant de les tres, plantejarà quines són les necessitats programàtiques per poder complir amb els objectius del PD, el grau de recursos econòmics i personals que s'han de destinar en el curt i mitjà termini per reparar i corregir els principals problemes, així com establir les bases per a un creixement ordenat de l'activitat comercial a l'Illa d'Eivissa.

En el disseny d' aquestes línies estratègiques cal tenir en compte una sèrie de principis bàsics, ja que el seu correcte desenvolupament marcarà el resultat de la redacció del Pla Director.

- Les línies estratègiques han de **definir amb claredat els objectius** que es pretenen assolir, evitant en la mesura del possible l' ambigüitat en la redacció.
- Tractar de ser **concisos** i establir un temps per a la redacció de les línies d' actuació evitarà dilatar en excés el procés d' elaboració del Pla Director.
- Cal tenir en compte la realitat de la situació comercial insular, **resultat dels processos de diagnòstic**. Altrament s'estaria generant un model irreal perfecte en desenvolupament però de molt escassa aplicació.
- D' altra banda, **tampoc reflectirà el detall de les actuacions** que es plantegin per al Pla Director, que es podran incloure en fases posteriors de la redacció.
- La difusió de les línies d'actuació , per tal d'aconseguir l'acceptació i la implicació de la ciutadania, hauria de tractar de limitar l'ús d'un vocabulari excessivament tècnic, fent que arribi a un major nombre de persones.

4.1. LÍNIES ESTRATÈGIQUES D' ACTUACIÓ

4.1.1. Zonificació comercial de l' illa

El model territorial proposat es tradueix en **una zonificació global** de l'illa d'Eivissa, que és sensible amb:

- El sistema urbà de poblacions, els equipaments territorials i urbans i les relacions funcionals existents.
- Les dinàmiques demogràfiques que ve modelitzant aquest sistema urbà de poblacions.
- El pes del sector turístic en els diferents nuclis.
- Les característiques dels teixits urbans i la seva capacitat per admetre la implantació d' equipaments comercials.
- Les infraestructures d'accessibilitat, fluxos de mobilitat i distàncies reals (isòcrones) d'accessibilitat als diferents nuclis.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

- La identificació de centres urbans comercials.

La zonificació comercial s' establirà amb els criteris següents:

- El sòl no apte per a la implantació d' equipaments comercials, conforme a la legislació vigent i que es correspon amb els sòls rústics i aquells amb valors ambientals o paisatgístics.
- Sòl apte per a la implantació d' equipaments comercials, estructurat en nivells d' intensitat. Cadascun dels nivells obeeix a un nivell d' intensitat comercial d' acord amb el paper territorial dels diferents nuclis del sistema urbà de poblacions, la població resident i el seu dinamisme turístic. Es proposarà la diferenciació dels nivells necessaris en funció de les superfícies comercials que s' estableixin. Es considerarà com a equipament comercial aquells amb superfície comercial major de 400m^2.

- Diferenciació dels sòls de regulació específica en base a la seva naturalesa jurídica i interès públic (sòls del sistema portuari i aeroportuari) i per la seva especialització d'ús (àrees industrials).

4.1.2. Criteris per a la zonificació del sistema de nuclis

La delimitació de cadascuna de les zones establirà els àmbits més concordes per a possibles implantacions d' equipaments comercials que, no obstant això, hauran de respondre també al planejament urbanístic vigent i a l' anàlisi i avaluació dels seus impactes i a l' establiment de mesures correctores.

Amb això es pretén, de manera fonamental, reforçar el valor de l' accessibilitat propera del comerç, prioritzant la rodalia dels equipaments comercials a la població, orientat cap als models urbans basats en ciutats compactes i complexes, en les quals el comerç s' integra amb els usos residencials, minorant les necessitats de desplaçament motoritzat, etc.

En base a la rellevància que la ubicació d' un equipament comercial no generi mobilitat induïda i innecessària, s' estableix una diferenciació del sistema de nuclis urbans.

Així al conjunt de nuclis del Nomenclàtor s'identifiquen i ponderen d'acord amb diferents variables que ponderin la densitat d'habitants permanents i/o temporals, així com la intensitat d'usos o bé la necessitat de desplaçament a ells. Aquest enfocament intenta equilibrar la proximitat de la residència (persones empadronades en una determinada entitat de població) amb la demanda estacional (ponderada des dels llits d'allotjaments turístic existents) i amb l'exigència a llocs que es desplacen altres veïns (en funció de la prestació de serveis administratius educatius o sanitaris).

4.1.3. La graduació dels equipaments comercials per la seva superfície comercial.

En primer lloc la consideració d' equipaments comercials, com a categoria diferenciada dels establiments comercials.

El concepte d' equipament comercial suposa una lectura dels establiments comercials com a dotació bàsica necessària. Es proposa una categorització en nivells en funció de la superfície comercial disponible, ja que entén que les superfície de venda és la magnitud simplificada i element de referència per avaluar la població que es pretén servir i per tant l' àrea servida.

4.1.4. Contenir el desenvolupament dels grans equipaments comercials en ubicació periurbanes o autònomes

La tendència dels darrers anys ha posat en relleu la problemàtica derivada de les implantacions perifèriques d' equipaments comercials, allunyades de les zones residencials i que, per tant, impliquen la generació de mobilitat motoritzada.

Es dóna la situació, a més, que part de les noves ubicacions perifèriques se situen en els polígons industrials de l' illa, àmbits urbans restringits per a usos, en general, no compatibles amb el

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

residencial. En ells el disseny del viari i en general de l' espai públic està concebut sota una òptica de funcionalitat i orientada en dimensions i qualitats per al desplaçament de vehicles de gran grandària. Aquestes circumstàncies són contràries a una concepció de l' espai públic de major qualificació, d' ús prioritari per a vianants i amb capacitat de generació de llocs de relació social propi de teixits residencials o mixtos.

Les ubicacions perifèriques estan trastocant de manera profunda el model de ciutat compacta i complexa, ciutat mediterrània, que l' Estratègia Espanyola de Sostenibilitat Urbana i Local ha establert com a paradigma a mantenir i conservar.

4.1.5. Reforçar un urbanisme sostenible. Model de ciutat compacte i complex.

El model de ciutat compacte i complex implica una millor integració de, entre d' altres, els usos comercials amb els usos residencials. L'esforç del pla per posar l'èmfasi en la proximitat obeeix a aquest objectiu.

La proximitat que no ha de ser entesa com un format o tipologia comercial, sinó que és una qualitat en un triple vessant:

- Localització: Entesa com a rodalia o convivència amb els usos residencials i la manifestació més evident dels quals és la zonificació proposada.
- Física: el pla pretén una millor integració del comerç amb l' espai públic, que mantingui els aspectes en què el comerç ha contribuït de manera tradicional a la qualificació de carrers i places. Per això es proposa facilitar en la mesura del possible l' accessibilitat de vianants, afavorir una relació més directa i articulada amb l' espai públic i una integració amb major respecte a les condicions de l' entorn.
- Social: el comerç en proximitat és accessible a totes les capes de la població, independentment de la seva disponibilitat de mitjans de transport. Aquest factor afecta de manera especial determinats col·lectius: gent gran, dones, etc. La generació d'espais complexos i d'usos mixtos permet un comerç integrat en els teixits residencials i , en síntesi, un espai més inclusiu i adequat des d'una perspectiva de gènere.

4.1.6. Reforçar el paper comercial en els centres administratius insulars.

L'equilibri en el sistema urbà de poblacions de l'illa implica el reforç dels centres administratius com són les localitats d'Eivissa, Sant Antoni de Portmany i Santa Eulària del RIu, però també de Sant Jordi-Sa Carroca i Sant Joan de Labritja i Sant Josep. Són localitats de menor grandària el paper comercial de les quals estigui disminuint en favor dels principals nodes de l' illa: Sant Antoni-cala de Bou, Santa Eulària.

Si bé aquestes ciutats tenen un paper territorial de nodes prestadors d' alguns serveis públics, el manteniment d' uns nivells de dotació comercial suficient és condició necessària per al manteniment de l' equilibri en el sistema urbà de poblacions.

4.1.7. Actuar per a la recobriment de les àrees comercials en zones turístiques.

En el marc de l' articulació i equilibri territorial proposat és necessari el desenvolupament i requalificació de les àrees comercials en les zones turístiques, permetent que a aquests equipaments assumir un paper en l' abastament de la població resident i flotant d' aquestes zones en condicions de proximitat i de manera estable al llarg de tot l' any.

En aquesta línia el pla també ha de definir un conjunt d' eines per tal de dignificar el comerç en zones turístiques, requalificar aquests espais i millorar la seva integració amb els teixits urbans en els quals s' insereixen.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

4.1.8. Establir mecanismes per incentivar els centres comercials urbans.

Els centres urbans de les localitats majors exerceixen de llocs en els quals l' activitat comercial es desenvolupa amb especial intensitat. Són àmbits en els quals conviu un paper residencial i administratiu amb el comerç. Aquestes funcions conviuen en el mateix sistema d' espais públics, la qual cosa genera sinergies positives.

En aquest sentit la Llei 11/ 2014 de Comerç de les Illes Balears en el seu article 16 defineix els "***centres comercials urbans***" com a àmbits en els quals s'agrupen de forma representativa activitats comercials sobre una àrea delimitada. En elles proposa la possibilitat que hi hagi una entitat gestora amb personalitat jurídica pròpia per desenvolupar una estratègia conjunta de millora socioeconòmica a través d'actuacions promoció.

El contingut d' ordenació d' aquest Pla n' ha d' incentivar la identificació i l' interès com a figura amb un caràcter aglutinador.

Avui hi ha diverses associacions de comerciants de zones (en diferents localitats) que podrien ser el germen per al desenvolupament de centres comercials urbans (CCU).

4.1.9. Reforç de sistema de mercats i mercats urbans.

Els mercats ambulants formen part de l'esperit d'Eivissa. El seu desenvolupament i continuïtat, de mercats temporals permanents i /o temàtics en les diferents poblacions està molt arrelat. Alguns són temàtics i en espais oberts o qualificats, o bé permeten la venda directa de productes agraris de proximitat o artesans. Són per tant una eina d'infiltració econòmica amb població local i elements del paisatge urbà insular.

D'altra banda, els mercats i llotges són equipaments comercials públics creats per a la distribució de productes fresc (fruites, verdures, carn i peix) la pervivència de les quals és complexa davant la competència la venda en supermercats d'aquests mateixos productes.

Les estratègies d' obertura a usos hostalers pot suposar una línia per la seva diversificació, però també la pèrdua de la seva clientela i desaparició. Les estratègies de dinamització i incentivació han de ser analitzades des d' actuacions puntuals i adaptades a la naturalesa i característiques de cadascun d' ells.

4.1.10. Evitar i minimitzar els impactes sobre entorns de qualitat ambiental o paisatgística.

El model territorial ha de definir de manera precisa els sòls exclosos de la implantació d' equipaments comercials. La legislació comercial assenyala que únicament es podran desplegar establiments comercials en sòl urbà.

En obstant això existeixen situacions de punts de venda en sòls rústics lligats a activitats i explotacions agràries.

Aquest Pla preveu establir un conjunt de cauteles i necessitats suplementàries d' avaluació i mesurament dels impactes que puguin provocar els os establiments existents i així com en la definició de les mesures correctores que els evitin o disminueixin.

4.1.11. Una altra eina normativa: la llicència específica

El Pla podrà clarificar la sol·licitud de llicència especifica de gran establiment comercial i com pot ser avaluada per les respectives administracions competents des dels criteris o determinacions que estableixi aquest Pla Director Sectorial. Tot això de forma d' acord amb els diferents marcs legals i amb el principi de llicència única; i sense prejudici de les competències específiques i supervisió, tutele i informació que dins del procés d' autorització hagin de realitzar diverses administracions amb responsabilitats diferents.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

El Pla haurà de prestar atenció a la definició de les exigències i característiques del procediment d' autorització, i en concret haurà de definir els requisits i documentació necessàries per avaluar la seva coherència amb el PDSECEi.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

5. ESTUDI D' ALTERNATIVES DE LA PROPOSTA D' ORDENACIÓ

- La tipologia o classificació en funció de la superfície, del producte de venda i d' acord amb la legislació vigent.
- La zonificació de l' ús comercial en funció dels sòls que siguin susceptibles o no d' albergar l' ús comercial.
- Les condicions i els criteris perquè el planejament urbanístic determini la localització concreta i l' ordenació detallada de l' ús comercial.
- Les determinacions i el contingut mínim dels estudis per a la implantació d' un establiment comercial.
- El règim d' autorització i òrgans competents.

5.1. Anàlisi d' alternatives

En base a les característiques d' aquest pla i el seu caràcter d' eina d' ordenació del territori i de marc regulatori l' anàlisi d' alternatives és necessàriament conceptual o genèric.

L'activitat comercial que regula és una activitat en la seva pràctica totalitat empresarial privada, (amb excepció parcial dels mercats municipals i Llotges); per això aquest pla no pot obligar al desenvolupament d' una determinada activitat, ni magnitud, sobre determinada parcel.la.

Per això aquest pla Director Sectorial no estableix propostes concretes de nous equipaments sense condicions i sistemes d' avaluació sobre la seva implantació d' acord amb un model territorial comercial.

Les alternatives que s' analitzen per tant no es refereixen a propostes d' intervenció directa sinó als diferents nivells i continguts regulatoris possibles.

En base a les característiques d' aquest pla, per a la seva anàlisi es plantegen diverses alternatives d' acord amb el seu caràcter. Per a cadascuna d' aquestes alternatives s' avaluen els següents factors: localització dels equipaments comercials, dimensions dels mateixos, proximitat i accessibilitat a la ciutadania i concloure en els impactes directes mediambientals.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Alternativa 0. Acceptar la dinàmica dels agents comercials sense implementació de regulació.

Escenari i característiques de l' alternativa

Aquesta alternativa es derivaria del no desenvolupament d' una regulació limitativa

Per això davant l' absència de regulació complementària aquesta alternativa consisteix en el que la dinàmica dels equipaments comercials seguís la situació anterior a aquest Pla. Els processos que s'estaven donant podrien continuar i fins i tot accentuar-se.

Anàlisi de l' avaluació dels factors:

Localització dels futurs equipaments comercials. -

La localització dels grans equipaments comercials s'orientaria a les zones periurbanes amb localitzacions "ventatgistes" des de la perspectiva municipal (municipis o nuclis menors amb bona accessibilitat com a llocs preferents de localització d'equipaments comercials cada vegada de major grandària.

Dimensions dels futurs equipaments comercials. -

L'escenari de continuïtat del model actual, els equipaments comercials serien cada vegada de més superfície i dimensions; aquesta circumstància generaria dos aspectes negatius: serien equipaments concebuts per assortir la totalitat de l' illa i es produiria la successiva desaparició d' establiments comercials en poblacions menors en abastar un àmbit d' influència cada vegada més gran.

Proximitat i accessibilitat a la ciutadania

El procés actual accentua la tendència d' ubicar establiments comercials d' alimentació cada vegada més grans en els polígons industrials la qual cosa provoca uns desplaçaments majors i motoritzats.

Síntesi i conclusions

En resum, aquesta opció, s' estima que provocaria els següents impactes ambientals:

- Increment de la mobilitat rodada
- Reducció de la proximitat amb els llocs de residència.
- Menor accessibilitat des de diversos sectors de la població
- Increment en el consum de sòl.
- Major impacte paisatgístic.
- Gran llibertat en la selecció d' ubicació d' establiment i la dimensió del mateix a lliure elecció.
- Consum energètic i contaminació. Sense restricció ni objectius.

Per tant, aquesta alternativa és clarament negativa des del punt de vista ambiental.

D' altra banda, la redacció d' aquest pla ve imposada per l' obligació reiterada des de diversos documents legals, i d' ordenació del territori, de desenvolupar aquest pla. Per tant, aquesta alternativa tampoc és acceptable des del punt de vista normatiu.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

5.1.1. Alternativa 1. Un pla que se cenyeix a regular les condicions d' integració tipològica i ambiental dels equipaments comercials.

■ Escenari i característiques de l' alternativa

Aquesta alternativa consisteix en un Pla que es limita a regular les condicions d' integració i adaptació dels grans establiments comercials als llocs on s' implantin.

És coherent amb el marc legal. S' enfoca a minimitzar les conseqüències negatives que genera les característiques tipològiques de les grans activitats comercials.

El seu desenvolupament normatiu desenvolupa les característiques d' eficiència energètica i d' adaptació a l' entorn, així com a la ubicació a la parcel.la i les condicions de relació amb l' espai públic, facilitant el seu accés per a vianants.

■ Anàlisi de l' avaluació dels factors:

Localització dels futurs equipaments comercials. -

Parcel·la a elecció dels operadors. La localització dels grans equipaments comercials queda oberta a elecció dels operadors, i en base a la tendència actual s'orientarien a les zones periurbanes, especialment a l'entorn d'Eivissa i sobre l'eix de l'EI-600.

Dimensions dels futurs equipaments comercials. -

Sense regulació de dimensions. D' acord amb la tendència actual, els equipaments comercials serien cada vegada de major superfície i dimensions. Si bé les condicions d' integració, publicitat i característiques en relació amb la parcel.la i l' espai públic millorarien la qualitat de l' espai públic urbà i impacte paisatgístic.

Proximitat i accessibilitat a la ciutadania

La ubicació sense regulació prèvia. Es mantindria la tendència d' ubicar establiments comercials d' alimentació cada vegada més grans en els polígons industrials la qual cosa provoca uns desplaçaments majors i motoritzats.

■ Síntesi i conclusions

En resum, aquesta opció, s' estima que provocaria els següents impactes ambientals:

- Increment de la mobilitat rodada
- Reducció de la proximitat amb els llocs de residència.
- Menor accessibilitat des de diversos sectors de la població
- Increment en el consum de sòl.
- Reducció dels impactes paisatgístics tant a escala territorial com a escala de paisatge urbà, per a tota l' illa.
- Gran llibertat en la selecció d' ubicació d' establiment i la dimensió del mateix a lliure elecció.
- Consum energètic i contaminació. Sense restricció ni objectius.

Per tant, aquesta alternativa és clarament negativa des del punt de vista ambiental.

Si compleix l' obligació de redacció d' aquest pla imposada per l' obligació reiterada des de diversos documents legals, i d' ordenació del territori, de desenvolupar aquest pla. Per tant: aquesta alternativa si és acceptable des del punt de vista normatiu.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

5.1.2. Alternativa 2. Un pla orientat al que la regulació es realitzi en els instruments de planejament urbanístics

Escenari i característiques de l' alternativa

Aquesta alternativa consisteix en un Pla el contingut del qual es limiti a orientar el planejament urbanístic com l' eina adequada per a aquesta regulació dels EQ.

D' acord amb aquest criteri el Pla es limitaria a orientar al planejament urbanístic municipal i de desenvolupament sobre els criteris de com deuen en la regulació dels equipaments comercials, sense establir condicions directes, sinó a través de l' actualització posterior dels respectius plans urbanístics.

Es tracta d' una possibilitat d' acord amb el punt de vista de regulació de les determinacions urbanístiques necessàries. En aquest cas el planejament municipal podria avaluar de forma precisa – en la gairebé totalitat dels casos- l'abast sobre la disponibilitat de xarxes i serveis, així com les conseqüències sobre la mobilitat que poguessin generar les iniciatives que proposi.

Anàlisi de l' avaluació dels factors:

Localització dels futurs equipaments comercials. -

La/s ubicació/es es realitzarien els plans urbanístics. Cada municipi hauria d'establir en el seu planejament urbanístic, els criteris de localització, si bé en l'actual enquadrament normatiu (LUIB) seria el planejament d'ordenació detallada l'eina adequada per a la seva definició precisa.

Mentre no s' adaptarà el planejament urbanístic a aquest PDSECEi no seria d' aplicació, i els EC s' ubicarien amb la indefinició actual.

Dimensions dels futurs equipaments comercials. -

De forma anàloga seria el planejament urbanístic el que establís aquesta regulació. Per tant, mentre no s' adaptarà el planejament urbanístic a aquest PDSECEi no seria d' aplicació, i els EC s' ubicarien amb la indefinició de superfícies actuals.

Proximitat i accessibilitat a la ciutadania

De forma anàloga seria el planejament urbanístic el que establís les condicions d' ubicació uy per tant de relació de proximitat. Per tant, mentre no s' adaptarà el planejament urbanístic a aquest PDSECEi no seria d' aplicació, i els EC s' ubicarien amb la indefinició de localització i distància a les zones residencials.

Síntesi i conclusions

L'escenari de continuïtat del model actual, els equipaments comercials serien cada vegada de més superfície i dimensions; aquesta circumstància generaria dos aspectes negatius: serien equipaments concebuts per assortir la totalitat de l' illa i es produiria la successiva desaparició d' establiments comercials en poblacions menors en abastar un àmbit d' influència cada vegada més gran.

Tanmateix, la visió i estratègia comercial municipal no és la visió territorial adequada que exigeix en aquest moment l' illa. Molts dels problemes de generació de mobilitat són d' escala supramunicipal, és precisament la successiva ampliació de l' abast geogràfic de l' oferta comercial la característica significativa a afrontar des del punt de vista de generació d' impactes negatius com el desequilibri territorial. D' altra banda, la visió de competència territorial podria incentivar una ubicació no adequada ni la seva correcta avaluació.

D'altra banda, la necessitat d'adequar el planejament urbanístic de forma prèvia suposaria un període extens (de diversos anys) per a la seva efectiva posada en marxa. Així mateix, podrien existir municipis sense interès a fer aquest salt planificador, i en ells la tramitació d' expedient estaria sense regulació.

Previsiblement es produiria un retard de diversos anys en la seva aplicació efectiva.
Gran part dels municipis no desenvoluparien cap regulació, per manca d' interès o per convenir que a la desregulació afavoreix els seus interessos entesos com a competència territorial.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Durant el període de desenvolupament dels plans urbanístics amb les determinacions completes les administracions no disposarien d' eines adequades per resoldre de forma adequada els expedients.
Aquesta alternativa no aporta una visió territorial, i la seva visió parcial no afronta la generació de mobilitat externa.

En resum, aquesta opció, s' estima que provocaria els següents impactes ambientals:

- Mentre no es desenvolupin els plans urbanístics, i en funció del criteri que estableixin, potencialment es produiria un Increment de la mobilitat rodada.
- Reducció de la proximitat amb els llocs de residència.
- Menor accessibilitat des de diversos sectors de la població
- Reducció dels impactes paisatgístics tant a escala territorial com a escala de paisatge urbà, per a tota l' illa.
- Gran llibertat en la selecció d' ubicació d' establiment i la dimensió del mateix a lliure elecció.
- Consum energètic i contaminació. Sense restricció ni objectius.

Per tant, aquesta alternativa és negativa des del punt de vista ambiental, en base la incertesa en els seus resultats en el seu llarg desenvolupament en el temps

Si compleix l' obligació de redacció d' aquest pla imposada per l' obligació reiterada des de diversos documents legals, i d' ordenació del territori, de desenvolupar aquest pla. Per tant: aquesta alternativa si és acceptable des del punt de vista normatiu.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

5.1.3. Alternativa 3. Un pla basat en propostes de localització concretes i tancades

Escenari i característiques de l' alternativa

Aquesta alternativa consisteix en un desenvolupament de continguts de PDSECEi que avalués i proposés una sèrie de localitzacions específiques adequades en mida i posició per a l' execució d' equipaments comercials.
La selecció dels mateixos hauria de ser adequada i complir els millors criteris. Aparentment seria una proposta correcta. Tanmateix, els equipaments comercials són d'iniciativa privada (gairebé amb l'única excepció dels mercats municipals com a instal·lacions públiques), així mateix això implicaria la seva ubicació sobre parcel·les específiques amb aprofitament lucratiu i - probablement – de propietat privada; per últim, aquesta alternativa determina un nombre i característiques dels equipaments comercials.
Aquest plantejament implica diverses qüestions: definir quants i quins són els equipaments comercials necessaris i suficients, en quines poblacions tenen cabuda o necessitat d' incorporar nous equipaments comercials i quins estan coberts per l' oferta actual.
Aquests criteris/aspectes atempten contra la llibertat de prestació d'empreses i serveis establerta per Unió Europea en la directiva.

Anàlisi de l' avaluació dels factors:

Localització dels futurs equipaments comercials. -

Es faria amb total precisió. Hauria d' abordar aspectes de gran dificultat: avaluar amb precisió les necessitats de superfície comercial totals i reals de la ciutadania.

Dimensions dels futurs equipaments comercials. -

Es determinaria al marge de les necessitats i viabilitat que defineixen els operadors

Proximitat i accessibilitat a la ciutadania

S' ubicarien en localitzacions properes als habitatges i a la ciutadania.

Síntesi i conclusions

Aquesta alternativa no és acceptable des del punt de vista normatiu en ser contrària a la Directiva 2006/123/CE, de 12 de desembre, relativa als serveis del mercat interior. Per la qual cosa no es valora.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

5.1.4. Alternativa 4. Un pla amb condicions directes, i una zonificació i condicions ajustades a la proximitat del comerç.

■ Escenari i característiques de l' alternativa

Aquesta alternativa pretén reflectir el Pla que acompanya aquest document i s' explica de forma detallada en la resta de la documentació.
Es tracta d' un pla que treballa a diversos nivells:

- Amb normes i criteris d' aplicació directa, que orienten cap al menor impacte ambiental.
- Fixa criteris al planejament urbanístic municipal perquè realitzi desenvolupi de forma complementària una planificació urbanística dels equipaments comercials.
- Estableix un sistema de zonificació adreçada a una localització insereix en els teixits residencials.
- Estableix unes condicions de dimensions màximes que reforcen i concreten un model territorial comercial insular basat en la proximitat i en l' adequació a l' escala i característiques insulars.
- Complementa els procediments i descriu la documentació necessària per a una correcta avaluació de tots els impactes que pugui generar cada intervenció.

■ Anàlisi de l' avaluació dels factors:

Localització dels futurs equipaments comercials. -

Estableix àmbits en els quals existeixen l' opció de localitzar EC, inserits en zones residencials.

Els usos comercials adequats a les zones industrials seran els de majorista i els logístics.

Dimensions dels futurs equipaments comercials. -

S' estableixen uns rangs màxims de superfície orientats al servei de l' àmbit local o de proximitat.

Proximitat i accessibilitat a la ciutadania

Les opcions d'ubicació són pròximes als habitatges i a la ciutadania.

■ Síntesi i conclusions

Es tracta d' un escenari de Pla que:

- És coherent amb el marc legal general llegit des de les peculiaritats insulars d' alt valor ambiental i sistema de poblaments existent.
- Estableix les condicions de regulació pròpies d' un instrument d' ordenació territorial.
- Orienta cap a dimensions ajustades dels equipaments comercials
- S'enfoca a minimitzar les conseqüències que poden generar certes ubicacions i característiques (de dimensió, d'implantació i d'accessibilitat) dels diferents equipaments comercials sobre la mobilitat.
- Introdueix una millora i reducció dels impactes paisatgístics per a tota l' illa.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

6. AVANÇ DEL PLA

6.1. Objectius del PDSECEi

6.1.1. Objectius generals

El pla té com a principals objectius a assolir:

a) **Establir l' ordenació territorial** dels equipaments comercials i definir els seus criteris de disseny i localització, de manera que s' aconsegueixi un nivell adequat d' equipament comercial i una correcta distribució territorial dels establiments. La regulació ha de garantir unes condicions adequades de proximitat a la ciutadania, així com la correcta protecció dels valors ambientals, la protecció dels consumidors, ser coherent amb la capacitat de les infraestructures i dels recursos disponibles.

b) **El pla estableix un model territorial comercial** adreçat a assolir la major articulació i l' equilibri territorial en l' ordenació del comerç, en base al reforç del valor de la proximitat a la població.
Per a això desenvolupa els següents instruments:
   i) Identificació del sistema de nuclis urbans. La caracterització del sistema de nuclis a partir dels factors següents: població censada, llits hotelers, serveis educatius i sanitaris existents, i paper administratiu. L' establiment de nivells d' intensitat comercial en funció del paper territorial dels diferents nuclis en el sistema urbà de l' illa.
   ii) La delimitació d' àmbits aptes per a les possibles ubicacions comercials que, no obstant això, hauran de respondre també al planejament urbanístic vigent i a l' anàlisi i avaluació dels seus impactes i a la implantació de mesures correctores.
   iii) Reforçar l' activitat comercial de les poblacions de forma d' acord amb la seva estructura i amb els valors de proximitat i evitar al màxim la necessitat de desplaçaments per realitzar una activitat bàsica com la compra.

c) Revitalitzar l'activitat comercial existent als nuclis d'Eivissa, Santa Eulària i Sant Antoni.
Aquestes ciutats constitueixen els nuclis de referència en el sistema urbà de l' illa.
Es tracta de centres prestadors de serveis i nodes de referència a l'illa tant de ciutadans com de turistes i mercaderies.
Compten, per tant, amb un paper territorial a reforçar i corregir respecte a la situació actual, en la qual les noves ubicacions comercials es venen situant en posicions perifèriques, alienes als teixits residencials o, fins i tot, en àrees de caràcter industrial que estan veient alterada la seva funció urbana primordial.

d) **Apostar per un comerç integrat en les àrees residencials.**
Un comerç pròxim a la residència que respecti els valors patrimonials i el paisatge urbà, que sigui accessibilitat per tots els col·lectius (majors, dones, ciutadania amb diversitat funcional, etc.) tot això en modes de transport no contaminants.
Aquest model contribueix al seu torn a una major cohesió social en facilitar l' accés al comerç a tota la població. De manera tradicional el comerç s' ha ubicat en àmbits urbans de forta relació amb el **teixit residencial**. L' ús comercial és de gran compatibilitat i contribueix al model de ciutat compacta, complexa i amb mixtura d' usos, que constitueix el model de ciutat mediterrània a conservar i mantenir, conforme a l' establert a l' Estratègia Espanyola de Sostenibilitat Urbana i Local.

e) Afrontar les diverses problemàtiques detectades en l' actual model comercial de l' illa:
   i) **Alta estacionalitat del comerç en nuclis turístics**, fenomen que està també produint-se en els nuclis urbans tradicionals de menor grandària.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

ii) **Creixent ubicació en àmbits urbans perifèrics** el que implica dificultats d' accessibilitat per a vianants o en transport públic.
iii) **Ocupació d' espai en àrees d' ús industrial**, alienes per tant a una lògica de qualitat de l' espai públic i qualitat ambiental, compatibilitat amb altres usos, accessibilitat per mitjans no motoritzats, etc.

6.1.2. Principis i criteris generals

Per a això, la regulació establerta en el Pla Director Sectorial d'Equipaments Comercials d'Eivissa es basa en els següents principis generals:

- Fomentar el benestar de la població assegurant un nivell suficient d' equipament comercial capaç de garantir amb equilibri els diversos drets que conflueixen, entre els quals hi ha el de la lliure i lleial competència i el de la protecció dels consumidors.
- Impulsar la gestió territorial sostenible, entesa com l' equilibri entre els recursos territorials i ambientals disponibles i els requerits pel desenvolupament del sector comercial, juntament amb la resta dels usos del territori, sense deteriorar la qualitat de vida de les generacions presents i futures, i tenint present el context territorial singular que suposa el fet de la insularitat.
- Fomentar la compleció, conservació i reutilització dels teixits urbans existents, prioritzant-hi la integració i la barreja d' usos compatibles i la vinculació amb els teixits residencials, estalviant en el consum de nou territori, optimitzant i respectant les aptituds territorials en base a les infraestructures existents i impulsant la racionalització de la mobilitat en funció de la proximitat del comerç a la població.
- Ordenar i protegir el medi ambient insular, amb atenció a la singularitat d'Eivissa com a territori que s'esforça per mantenir i reforçar els seus valors ambientals i un desenvolupament sostenible.
- Fomentar la màxima cohesió social, impulsant, entre d' altres, les polítiques d' igualtat de gènere i d' accessibilitat universal.

Es desenvolupen una sèrie d' objectius d' acord amb la perspectiva i naturalesa d' aquest pla i amb les seves capacitats legals regulatòries.

6.2. Consideració d' equipament comercial

La consideració d'equipament comercial en establir una graduació entre la superfície comercial màxima i les àrees en les quals s'insereix i/o serveix amb un criteri de minimitzar desplaçaments:

Es consideren com a **equipament comercial** aquells establiments comercials que tinguin la categoria de grans establiments comercials, que d' acord amb la Llei de Comerç a Eivissa són aquells que tenen superfície comercial[1] de més de 400 m2.

En el cas que l' objecte de l' establiment sigui l' exposició i la venda de forma exclusiva d' automòbils i vehicles a motor, de maquinària, d' equip industrial, d' embarcacions, d' aeronaus, de mobles de tot tipus, de material de construcció i d' elements propis de cuina i bany, tenen la consideració de gran establiment comercial els establiments que tinguin una superfície comercial superior 1.500 m2.

Així mateix es considera com un nivell específic d'equipaments comercials tant els mercats i mercats comercials que identifiqui com a tals aquest PD i els Centres Comercials Urbans (CCU) que existeixin o s'estableixin.

■ Categories d' equipaments comercials

En l' àmbit del pla s' han definit les categories d' equipaments comercials següents:

[1] Per tal de coordinar amb les concepte de la Llei de Comerç aquest PD denomina "superfície comercial" a la "superfície útil per a l'exposició i la venda"

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

- **Equipament comercial de mida petita (ECTp):** Establiment comercial al servei d'un entorn proper en nuclis de mitjans.
- **Equipament comercial de mida mitjana (EC Tm):** Establiment comercial al servei d'un entorn de població en nuclis de referència i/o de prestació de serveis a la població.
- **Equipament comercial de mida gran (EC Tg):** Establiment comercial al servei de l'illa o d'una part substancial de la mateixa en ubicació integrada en els nuclis principals insulars.

Així mateix hi ha un altre nivell d'equipaments comercials amb un caràcter singular com són :

- **Mercat (MM):** Equipament conformat per diversos establiments comercials destinats preferentment a la venda de productes frescos. La seva titularitat és municipal sota diferents formes de gestió i el seu funcionament està regulat per reglaments municipals.

Així mateix, aquest Pla estableix condicions per a altres situacions en les quals l'acumulació d'activitats comercials (en establiments o no) que té característiques i repercussions significatives, i que són les següents:

- **Centre Urbà comercial (CUC):** És un àmbit urbà on hi ha una acumulació representativa d'establiments comercials en una àrea urbana, delimitada amb l'objecte de desenvolupar una estratègia conjunta de millora (funcional, ambiental, etc.) de l'entorn, especialment a través d'accions de qualificació de l'espai públic, de promoció, gestió de serveis i dinamització.

- **Mercats ambulants (M):** Són llocs on es desenvolupen activitats comercials que no tenen caràcter d'establiments en no tenir instal·lacions fixes, però que exerceixen una activitat. Tenen autorització administrativa i poden tenir un caràcter temporal o sistemàtic setmanal.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

6.3. Estructura de la zonificació

Per tal de poder desenvolupar l' estratègia territorial s' estableix una zonificació global per a l' illa, estructurada en les situacions següents:

- S' admeten equipaments comercials en sòl urbà amb una sèrie de condicions, establertes en funció de la mida de la població i del seu paper en el model territorial i comercial insular. Aquest model s' estructura en els següents nivells:
    - **Nivell 1.** Inclou els nodes de l' illa, en els quals es concentra una part significativa de la població, així com els serveis administratius, comercials i dotacionals principals, i que disposen de la millor accessibilitat territorial. Es correspon amb les àrees centrals de les ciutats d **'Eivissa, Sant Antoni i Santa Eulària.**
    - **Nivell 2**. Que inclou altres poblacions amb rellevància territorial en l' estructura insular, considerades com a nodes de serveis preferents. Es corresponen amb els nuclis de població i centres administratius de referència com Sant Josep, Sant Joan així com zones complementàries dels nodes anteriors com Cala de Bou i Platja d´en Bossa.
    - **Nivell 3**. Que inclou altres poblacions menors que assumeixen un paper de prestadors de serveis sobre el seu entorn immediat. Algunes de les quals són nuclis tradicionals i d' altres són nuclis turístics, en els quals per la seva mida o per la magnitud de ciutadans residents, és adequat que desenvolupin un paper comercial.
    - **Nivell 4**. Altres sòls amb ús residencial o turístic que es consideren aptes i no inclosos en els àmbits anteriors.

- Es diferencien altres tipus de zones en les quals, per la seva naturalesa jurídica i interès públic i per la seva especialització d' ús, es realitza una regulació específica.
    - **Zona PI.** Comprèn el sòl inclòs en Polígons Industrials. Són zones planificades orientades a determinats usos productius o d' emmagatzematge, i en general, no compatibles amb l' ús residencial, i per tant segregades de les àrees residencials.
    - **Zona E.** Comprenen les zones de règim especial, que estan subjectes a competències plenes d' altres administracions. En concret són les següents:
        - Les zones de Servei Aeroportuari d'acord amb la Llei 13/1996. Els terrenys inclosos en les zones de servei de l' Aeroport s' estaran al disposat en la normativa estatal en matèria aeroportuària i, en el seu cas, a les disposicions del Pla Director de l' Aeroport, segons correspongui, essent l' usos admissible en aquests terrenys exclusivament l' ús públic aeroportuari.
        - Les zones definides com de servei portuari així com el sòl de domini públic portuari afecte com a sistema general portuari i la resta de prescripcions desenvolupades en el Text Refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina mercant (RD 2/2011), i d'acord amb la llei 10/2005 de Ports de les Illes Balears, i el decret 11/2011 pel qual s'aprova el reglament que la desenvolupa s'exclouen de la regulació d'aquest pla les zones de servei portuàries relatives als ports de competència del Govern d'Illes Balears.
        - Les zones de domini públic marítim terrestre.

- D' altra banda, D' acord amb la legislació vigent, solament es permeten equipaments comercials en sòl urbà quan tingui la condició de solar, per tant, es considera com a zona no apta el sòl rústic sigui quina sigui la seva categoria o motivació.
- No obstant això, d' acord en sòl rústic es consideren algunes excepcions
    - D'acord amb la Disposició Addicional quarta de la Llei 11/2014

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

"*Excepcionalment,* resten subjectes a l'ordenació comercial que regula aquesta llei les *empreses instal·lades en sòl rústic que acreditin que es dediquen principalment al cultiu i la comercialització de flors, plantes i arbres de tota mena i, complementàriament, a la comercialització dels materials, productes i accessoris destinats al seu manteniment, sempre que en entrar en vigor aquesta llei estiguin inscrites al registre d'explotació agrària de les Illes Balears corresponent, creat pel Decret 53/2006, de 16 de juny, pel qual es regula el Registre General d'Explotacions Agràries de les Illes Balears.*

2. La superfície dedicada a la comercialització complementària dels materials, productes i accessoris que s'assenyalen a l'apartat anterior, excepte substrats i contenidors, no pot suposar més d'un 10 % del total de la superfície dedicada al cultiu i la comercialització de flors, plantes i arbres de tota mena, amb un límit no superior a 700 m^2 a l'illa de Mallorca, a 400 m^2 a les illes de Menorca i d'Eivissa i a 300 m^2 a l'illa de Formentera.

- Així mateix, hi ha un cert conjunt de petits establiments de venda de productes locals d' alimentació situats sobre les carreteres. Aquests locals tenen un doble objecte: la venda de productes agraris locals i suport en la distribució comercial a zones menors sense establiments. Caldrà regular les seves possibilitats legals atenent aquest caràcter per a la qual cosa com a mínim hauran de:
  - Tenir un impacte controlat en el paisatge i de forma d' acord amb l' arquitectura tradicional.
  - Ser concordes a la regulació de carreteres en accessos i seguretat.

Aquesta zonificació es desenvoluparà en una sèrie cartogràfica de "zonificació detallada". En la que es diferenciaran els àmbits específics que admeten cadascuna de les categories de zona descrites en el punt anterior. No obstant això, dins dels mateixos, a més de la regulació anterior, caldrà respectar les condicions de planejament urbanístic. Es considera que fora dels àmbits grafiats no es pot edificar equipaments comercials.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

6.4. Altres continguts

A tall de marc inicial que s' haurà d' afinar després de l' anàlisi i diagnòstic plantejat en les fases anteriors, s' enumeren unes possibles línies d' actuació sobre les situacions que es podran regular des del PDSECEi:

Identificació de sòls no aptes o amb limitacions per a la instal·lació d'equipaments comercials

Els sòls no ànecs s' analitzaran a partir de:

- Els valors ambientals territorials.
- A la fragilitat del seu paisatge
- A la generació de demandes de mobilitat no assumibles
    - Per la incapacitat de les infraestructures existents d'assumir-les (saturació).
    - Per l'impacte negatiu en el consum d'energia que generin els desplaçaments (lluita contra el canvi climàtic).

Identificació i categorització de les externalitats generades

S' identifiquen les següents externalitats a analitzar:

- Demandes d' accessibilitat
    - Dels seus treballadors
    - Dels clients
- Demanda d' energia
- Demanda d' aigua
- Generació i tractament de residus
- Necessitats en l'accés de mercaderies / proveïdors

El procediment i manera d' avaluar aquests impactes i externalitats seran els Estudis i documentació justificativa de l' avaluació de les externalitats generades i com es resolen.

Definició de tipologies de grans equipaments comercials.

Com a conseqüència de l'anàlisi detallada dels equipaments comercials existents es definiran les tipologies rellevants existents a Eivissa

- Classificació de situacions tipus enfocades a caracteritzar el tipus de solucions que es donen.
- identificant els problemes que generen, tant de mobilitat com d' impacte.

Establiment d' unes condicions de disseny adaptades.

L' establiment de criteris generals de disseny per a l' execució de grans equipaments comercials. Aquests criteris seran de caràcter obligatori i estan destinats a garantir:

- Una integració adequada en el seu territori, minimitzant l' impacte paisatgístic
- Que facilitin i incentivin l' accés caminant o en transport públic a l' equipament comercial.
- Que aportin qualitat.
- Que respectin els elements existents i que realitzin aportacions positives i integrades en el paisatge en el qual s' implanten.

Actuacions de millora sobre l' espai urbà i els equipaments comercials públics.

Cal analitzar quines possibilitats existeixen d' establir mesures específiques de control de les activitats comercials en sòl urbà perquè es garanteixi la qualitat de l' espai urbà, així com d' establir mesures que suposin un reforç dels mercats i llotges públics.

Estudi de propostes d' ordenació territorial comercial.

En base a les línies estratègiques definides, es realitzarà una proposta d' ordenació comercial sobre la qual es fonamenti la normativa del Pla Director Sectorial d' Equipaments Comercials.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Tindrà com a mínim els següents continguts:

- Classificació i tipologia dels diferents equipaments comercials.
  - En funció de la seva superfície.
  - En funció de la seva ubicació.
  - En funció dels productes de venda.
  - D' acord amb la legislació vigent.
- Zonificació de l' ús comercial en funció dels diferents tipus de sòl i la seva capacitat per acollir aquest ús de forma exclusiva o compatible amb altres usos.
- Les condicions i criteris perquè el planejament urbanístic dels municipis pugui determinar la localització concreta dels equipaments comercials, així com definir una ordenació detallada de l' ús comercial.
- Les determinacions i els continguts mínims que hauran de tenir els estudis d' implantació per a establiments comercials.
- El règim d' autorització i els òrgans competents.

■ Potencials modificacions directes del planejament.

En principi es treballa amb unes estimacions i criteris. No obstant s' han de respectar les relacions jeràrquiques en el sistema de planejament i amb les figures d' ordenació del territori, així com amb la capacitat competencial de cada administració i de l' autonomia municipal.

Per tot això, i de forma d' acord amb el marc normatiu, es treballa amb les següents estimacions i criteris:

- El PDSECEi, podrà implementar exigències no previstes en el planejament urbanístic vigent, en el procés de tramitació de nous equipaments comercials, especialment si aquests tenen abast territorial.
- El PDSECEi pot considerar, de forma justificada, sòls com a no adequats per suportar "equipaments comercials", fins i tot en aquelles ubicacions la classificació de sòl de les quals (SU) i condicions de qualificació vigents permetessin, des del planejament municipal, la seva execució.
- El PDSECEi, com a instrument d' ordenació territorial, ordenarà el sòl insular, establint les característiques necessàries perquè es consideri que pugui acollir la seva implantació, així com delimitar aquells altres sòls que pels seus valors o fragilitat no puguin suportar aquests equipaments comercials. Aquesta condició podrà tenir caràcter vinculant i per tant haurà de ser assumida pel planejament municipal.

■ Indicacions envers el nou planejament urbanístic i interacció.

El PDSECEi desenvoluparà algunes obligacions d' aplicació per a la redacció de nou planejament en relació amb els equipaments comercials de major impacte.

En concret el PDSECEi:

- Va a establir condicions normatives específiques per al planejament urbanístic municipal (PGOU) i en el planejament de desenvolupament (Plans Parcials, Plans Especials), en relació a la capacitat d'execució d'aquells Equipaments Comercials que es considere tenen un abast territorial.
- Ha d' establir criteris generals perquè el planejament urbanístic general avaluï i estableixi les determinacions necessàries per garantir un adequat nivell d' equipament comercial accessible i de proximitat.
- Pot establir l'exigència que el planejament urbanístic identifiqui els equipaments comercials existents al seu municipi, i la seva tipologia (mercats, àrees i carrers comercials, etc.), i que estableixi els criteris i intervencions adequades al seu caràcter (tractament de l'espai públic, accessibilitat, peatonalització, etc.).
- Pot establir algunes condicions de disseny que garanteixin la seva correcta integració en l' espai urbà.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

- Ha de definir un procés d' avaluació i un conjunt de condicions davant qualsevol modificació de planejament que habiliti sòl per suportar un equipament comercial.

6.5. Estructura normativa proposada

Es proposa una estructura normativa i continguts amb l' ordre i l' índex següent:

TÍTOL I. CONDICIONS GENERALS

Capítol 1º. Disposicions generals

- *Naturalesa jurídica i àmbit d' aplicació*
- *Objecte i objectius del Pla.*
- *Contingut*
- *Rang normatiu.*
- *Caràcter vinculant del PDSECEi en relació al planejament urbanístic.*
- *Vigència, revisió i modificació.*
- *Interpretació.*

Capítol 2º. Definicions

- *Activitats considerades i usos regulats*
- *L' ús comercial des de la regulació urbanística*
- *Establiment Comercial.*
- *Equipament Comercial.*
- *Categories d' Equipaments Comercials.*
- *Altres definicions.*

TÍTOL II. MODEL TERRITORIAL COMERCIAL

- Claus del model proposat
  - *Un model territorial comercial articulat i d' escala adequada.*
  - *Zonificació comercial de l' illa.*
- *Regulació dels equipaments comercials en les zones urbanes definides.*
- *Els nodes de referència: Eivissa i entorn, Badia de Sant Antoni, Santa Eulària.*
- *Les zones de cales. Actuacions per al desenvolupament i la millora del comerç en les zones turístiques.*
- *Les localitats interiors. Reforç del paper dels centres administratius*
- *El respecte a la qualitat ambiental, paisatgística i patrimonial insular.*

TÍTOL III. EINES TERRITORIALS D' IMPULS AL COMERÇ

Capítol 1º. Eines de comerç en el sistema urbà

- *Impuls del comerç als centres urbans*
- *Centre Urbà Comercial (CUC).*
  - *Requisits per a la constitució d' un àmbit de centre urbà comercial.*
  - *Eines per a la millor coordinació dels centres urbans comercials.*
- *Els mercats ambulants i mercats municipals com a dinamitzadors comercials*

Capítol 2º. Actuacions i regulació de reforç i integració del comerç en localitats turístiques.

- *Condicions de reforç del comerç en zones turístiques.*
- *Condicions d' ordenació i qualificació del comerç en zones turístiques.*

Capítol 3º. Regulació de les activitats comercials compatibles en àrees industrials.

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

TÍTOL IV. LA PLANIFICACIÓ URBANÍSTICA DEL COMERÇ

- *Criteris d' ordenació en el planejament urbanístic en relació amb els equipaments comercials.*
- *Coordinació del planejament municipal amb la zonificació establerta en aquest PDSECEi*
- *Determinacions del planejament municipal sobre l' estructura comercial proposada.*
- *Condicions d' ordenació del comerç en el sòl urbanitzable en funció de l' usos global.*
- *Regulació de l' ús comercial en el planejament urbanístic.*
  - *Indicacions del planejament. (B)*
  - *Regulació de la integració del comerç*
- *Sòls subjectes a regulació sectorial específica: Aeroport, Ports*

TÍTOL V. CONDICIONS D' INTEGRACIÓ I AVALUACIÓ DELS ESTABLIMENTS COMERCIALS

Capítol 1º. Condicions d' integració de l' activitat comercial minorista

- *Condicions generals d' integració*
  - *Integració del comerç en les estructures urbanes.*
  - *Altres aspectes a regular en relació amb l' espai públic.*
  - *Condicions d' integració dels petits establiments comercials.*
- *Condicions específiques d' integració dels equipaments comercials en funció de les seves dimensions*
  - *Equipaments comercials en baixos comercials.*
  - *Equipaments comercials en edifici complet entre mitgeres.*
  - *Equipaments comercials en edifici complet aïllat.*

Capítol 2º. Avaluació d' impactes i externalitats

- *Concepte d' impacte i externalitat.*
- *Avaluació i tipus d' impacte a avaluar.*
- *Consum d' energia.*
- *El consum de sòl i la seva permeabilitat.*
- *La contaminació d' aire, acústica i lluminosa.*
- *El consum de l' aigua i la gestió del cicle aigua.*
- *La producció i gestió de residus.*
- *Avaluació de l' impacte sobre mobilitat.*
- *Avaluació de riscos*
- *Avaluació de l' impacte ambiental, paisatgístic i patrimonial insular.*

TÍTOL VI. TRAMITACIÓ I INFORMES

- *Règim d' autorització d' equipaments comercials i documentació necessària.*
- *Informe del Consell Insular com a control suplementari*
- *Necessitat de documentació específica*

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Sobre l' Adaptació del planejament urbanístic

Sobre el règim d' aplicació dels establiments comercials existents

Si fos necessari algun desenvolupament d' instrucció tècnica explicativa

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES
Sobre el planejament urbanístic vigent o en tramitació
Sobre el règim d' autoritzacions i llicències
Sobre els establiments comercials existents
Sobre els expedients en tramitació
ANNEX REGULACIÓ SUBSIDIÀRIA PER A LA INTEGRACIÓ COMERCIAL
Ordenança d' adequació comercial

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Equip redactor

Consell Insular

María Fajarnés Costa.
Consellera Executiva.
Departament de Promoció Econòmica, Cooperació Municipal i Recursos Humans

Marta Díaz. Indústria
Cap de Secció
Departament de Promoció Econòmica, Cooperació Municipal i Recursos Humans

Pepa Costa Ramón
Directora Insular de Recursos Humans i Promoció Econòmica

Equip redactor (COTESA)

Director i coordinador

Manuel Domingo Vaquero	Arquitecte Urbanista

Equip Tècnic

Eduardo Rosado Sánchez	Llicenciat en Ciències Ambientals
Rubén Vicente Moya	Llicenciat en Geografia
Rodrigo Caballero Veganzones	Llicenciat en Dret (col·laborador)
Darío Quintana Ordoñez	Lic. en Ciències Econòmiques
Miguel Fiz Fuertes	Lic. en Geografia, especialista en SIG
Raúl Sanchidrián Pérez	Lic. en Geografia
Beatriz Gredilla Gallego	Lic. en Geografia
Mar Cobo Ferro	Graduada en Arquitectura

Eivissa a 9 de maig de 2025

Aquesta és una còpia autèntica imprimible d'un document electrònic. Podeu comprovar la seva validesa al següent enllaç:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48
CSV: 47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

Govern de les Illes Balears

DOCUMENT ELECTRÒNIC

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

ADREÇA DE VALIDACIÓ DEL DOCUMENT

https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=47b9fa41ed1e25cad273a3ec9261f3f295fd801bd178e3276fda252d077bea48

INFORMACIÓ DELS SIGNANTS

Signant

ARXIU ELECTRÒNIC DEL GOVERN DE LES ILLES BALEARS

COMUNITAT AUTÒNOMA DE LES ILLES BALEARS

Data signatura: 20-08-2025 14:46:16 GMT+0200

"Data signatura" és la data que tenia l'ordinador del signant en el moment de la signatura

Firma amb segell de temps: 20-08-2025 14:46:25 GMT+0200

METADADES ENI DEL DOCUMENT

Identificador: ES_A04003003_2025_7l1ethavc28hg3gbhhcdiju4bj3rq1

Nom del document: ANEXO-1-4.pdf

Versió NTI: http://administracionelectronica.gob.es/ENI/XSD/v1.0/documento-e

Tipus de document: Altres

Estat elaboració: Altres

Òrgan: A04003003

Data captura: 20-08-2025 13:56:40 GMT+0200

Origen: Ciutadà

Tipus de signatura: Pades

Pàgines: 86