

Turística, papers de turisme 2020 (2). Miscel·lània
El taxi a Eivissa

Pablo Torres Orvay

Resumen

Aquest treball analitza quina és la situació del taxi a Eivissa. Estudiant la seva evolució, i donades les característiques de l'illa d'Eivissa, ens adonem que juga un paper clau en el transport de passatgers i, per tant, es converteix en un pilar fonamental del turisme i l'economia d'Eivissa.

Palabras clave: Taxi-Eivissa, turisme, mobilitat

Abstract

This paper analyzes the current situation of the taxi sector in Ibiza. Researching the evolution of this sector and the main features of Ibiza, we realize that it has a fundamental role within the island's transportation system and becomes a key piece for the touristical industry and the economic system of Ibiza.

Keywords: Ibiza-taxi, tourism mobility

Rebut: 2020/08/03
Revisat: 2020/08/09
Rebut: 2020/08/13
Acceptat: 2020/08/18

Introducció

En aquest treball considerarem quina és la situació al taxi a Eivissa. Servirà d'ajuda per a conèixer quina és la situació d'aquest servei públic de transport a l'illa d'Eivissa. Es tracta d'un tema de gran interès, ja que el taxi és un dels sectors que comporta una de les principals infraestructures pel turisme. Aquest sector té una de les majors càrregues de transport de viatgers a l'illa d'Eivissa i, per tant, és un dels pals de paller en l'economia turística.

Principalment Tractarem quina ha sigut l'evolució d'aquest sector en els darrers anys, de quina és la problemàtica que es pateix avui dia, de quins són els avantatges i desavantatges d'aquest mitjà sobre altres i quins són els problemes que ha d'afrontar avui dia. Per fer això analitzarem la situació legal, la situació política i la situació econòmica del sector del taxi. També valdrà la pena analitzar els darrers conflictes del sector i com aquests han influït o no al sector a l'illa.

D'altra banda, analitzarem quina és la perspectiva i l'impacte polític que té aquest sector en l'economia illenca. Per això farem servir els instruments d'anàlisi que tinguem al nostre abast per comprendre quines són les característiques econòmiques, quin és l'impacte i quin el mode de treball dins del sector del taxi. Per això farem servir testimonis que puguem trobar dins del sector i articles de premsa.

Per analitzar això, farem servir una metodologia més que res bibliogràfica però també recorrerem, dins del possible, a fonts de primera mà com la legislació vigent en la matèria o articles de premsa. Per fer això redactarem una justificació del tema, uns objectius, una metodologia, parlarem dels precedents legals i històrics, analitzarem la perspectiva econòmica del taxi, la perspectiva social i quin futur pot tenir aquest sector de l'economia. Es tracta, per tant, d'una anàlisi profunda i sistemàtica d'un sector clau per a Eivissa.

Objectius

Hem triat aquest tema per estudiar-lo perquè no només és un dels sectors claus del turisme de l'illa d'Eivissa, també es tracta d'un dels sectors professionals més dinàmics i amb més conflictivitat política a causa dels seus canvis recents. És per això que estudiant aquest tema podem veure una doble fotografia: per una banda una fotografia del sector del transport a l'illa d'Eivissa i per una altra banda podem parlar del sector del taxi en l'àmbit nacional.

Per fer aquest treball partim d'una hipòtesi principal: Té el sector del taxi a l'illa d'Eivissa unes característiques que el fan diferent del de la resta de l'Estat Espanyol? És una pregunta que té com a objectiu dibuixar un futur per aquest complex sector que està tan afectat per l'estacionalitat pròpia del turisme illenc.

També, per últim, es tracta d'un debat important en l'àmbit públic i legislatiu. Aquest debat és el que tractarem en darrer lloc. El sector del taxi a Eivissa -com veurem en el context legal i històric- ha patit en els darrers anys una sèrie de transformacions i conflictes que l'han afectat sobretot a l'àmbit estatal però que també s'han fet sentir a l'àmbit insular; a més de certs conflictes locals deguts a dinàmiques pròpies del sector.

En general, farem una anàlisi legal, polític, històric i econòmic sobre el sector del taxi, sempre en la mesura que ens ho permetin les fonts que tinguem a l'abast. També intentarem fer servir el nombre més gran de fonts de la premsa, testimonis escrits i intentarem donar a conèixer com afecten els diferents esdeveniments i fenòmens econòmics al sector, tasca complexa però de gran importància per al turisme en la illa. Amb aquesta radiografia intentarem desmentir o afirmar la nostra hipòtesi.

Metodologia

Els objectius que volem assolir són: caracteritzar el sector del taxi a l'illa, conèixer les seves característiques a l'àmbit local, comprendre quina és la relació d'aquest a escala nacional i també dibuixar el seu futur; a més de fer una anàlisi política sobre les principals característiques del sector i com aquest pot evolucionar en un futur pròxim.

Per assolir l'objectiu de caracteritzar el sector del taxi farem ús de la premsa, la legislació vigent, com

ha fet canviar aquesta els diferents models de taxi que han existit a Espanya i quin és l'actual estat de la qüestió. Per una altra banda, farem servir tots els testimonis a la premsa que puguem i altres tipus de documents que ens puguin ajudar a saber quin és l'estat exacte en l'actualitat del sector del taxi.

A més d'això, haurem de comparar la situació, en la mesura del possible, amb la resta de casos de l'estat. Està clar que amb els recents conflictes que hi ha hagut al sector del taxi és fàcil poder dibuixar un panorama una mica més aclaridor de la situació a la Península o a Mallorca de la que haguéssim pogut fer anys enrere. Per això consultarem treballs acadèmics, articles de la premsa i altres fonts que estiguin al nostre abast.

Per últim, una altra font primària de gran interès podrien ser els diferents programes dels partits polítics per poder saber quina és la proposta (o la manca de propostes) dels partits polítics insulars respecte al sector del taxi. També podrem revisar quina ha set l'actuació dels diferents partits polítics tan nacionals, autonòmics o locals respecte al sector del taxi.

En suma, es vol dibuixar una imatge el més fidedigna possible emprant diversos tipus de fonts que dividirem entre estructurals: principalment la normativa respecte al sector i conjunturals: testimonis de la premsa, articles acadèmics, testimonis dels polítics o programes de partits. Amb tot això volen confirmar o rebutjar la nostra hipòtesi i, a més, intentar dibuixar un programa de present, passat i futur per al taxi de l'illa.

Precedents legals i històrics

Per poder parlar del sector del taxi a l'illa d'Eivissa hem de considerar, en primer lloc, la història del taxi a l'estat Espanyol, la història de l'economia eivissenca al segle XX i la situació i l'evolució legal de la normativa que regula el sector. Per això farem una anàlisi concisa de cada un dels punts que esmentats.

En primer lloc, hem de caracteritzar l'illa d'Eivissa i el seu sector del Taxi. Eivissa és una illa de 142.000 habitants dividida en 5 municipis: Eivissa (49.727 h.), Santa Eulària (36.457 h.), Sant Josep (26.496 h.), Sant Antoni (25.779 h.) i Sant Joan (6.200 h.)¹. Eivissa és una illa prou densament poblada (la més densa de les Illes Balears) que

pateix una gran macrocefàlia amb la seva capital, Eivissa, que, a més, té al seu voltant una àrea urbana formada per altres poblacions pertanyents a Santa Eulària i Sant Josep.

En segon lloc, paga la pena detenir-se a parlar del sector del taxi a Espanya i de la seva història de manera breu. El servei del taxi ha existit a Espanya des de fa segles, taxis empesos per cavalls abans del segle XX o vehicles de gasogen durant la postguerra han recorregut els carrers de l'Estat, malgrat això, anar a referències tan antigues no ens servirà per a l'autèntic objectiu del nostre treball. Durant el règim franquista, amb la seva feblesa institucional, el taxi municipal no estava regulat d'una manera ferma. No va ser fins a 1964 que es va aprovar un reglament El Reglamento Nacional de Los Servicios Urbanos de Transportes en Automóviles Ligeros², el primer veritable intent d'institucionalitzar i regular el sector a l'Estat Espanyol.

En aquest reglament no es parla de cap tipus de precedent normatiu deixant aquesta normativa, probablement, als municipis. Malgrat tot, ja trobem unes quantes distincions interessants. En primer lloc, distingeix els vehicles lleugers de transport urbà en tres tipus: autotaxi, autoturisme, serveis especials i d'abonament i vehicles sense conductor; es a dir, taxis amb taxímetre, taxis amb tarifes, vehicle de transport amb conductor (les actuals VTC) i vehicles de lloguer, aleshores regulats per aquest mateix reglament.

Un altra tema interessant i que més endavant canviarà és el sistema de concessions de llicències. En l'article 16 s'estipula que malgrat no existir una limitació real de les llicències, aquestes concessions havien de respondre a una necessitat del municipi i uns canvis en la ciutat que donessin justificació a la concessió, a més de requerir informes del sindicat vertical. Per altra banda, no es deixa clar quin és el criteri de concessió als nous taxistes més enllà que han de ser naturals del municipi o haver viscut en ell durant més d'un any. Diu que una de cada tres llicències, almenys, han d'anar als conductors assalariats que hagin treballat en la indústria i hagin mostrat una bona conducta.

Els anys seixanta, sense dubte, varen ser uns d'institucionalització del franquisme i reforçament de l'estat, però per entendre el que va passar al taxi en el seu moment, s'han d'entendre les grans reformes democràtiques que varen esdevenir després de la caiguda del règim. Entre aquestes

reformes es va dur a terme el nou reglament del taxi l'any 1979³. El que fa aquest reglament, en la seva disposició derogatòria segona, és separar la regulació dels vehicles de lloguer amb conductor de la dels taxis. Aquest reglament, per primera vegada, només regula els vehicles de lloguer amb conductor.

Un altre dels canvis importants afecta a la concessió de llicències. Es fa referència, una altra vegada, als treballadors assalariats del taxi, però també a què es podran obtenir mitjançant concurs si l'ajuntament així ho determina. Es mantenen els mateixos requisits d'atorgament, segons determini el municipi si existeix aquesta necessitat. En darrer lloc, es determina la creació de llicències estacionals per fires, mercats o altres esdeveniments. Aquest és un element que més endavant desenvoluparem, ja que és clau en la situació del sector del taxi a Eivissa.

Per últim, hem de parlar de la normativa autonòmica perquè presenta unes quantes innovacions comparada amb la resta de l'Estat. L'any 2014 es va aprovar la nova Llei de Transports⁴. Fins aleshores el taxi només s'havia regit per la Lley 16/1987 de Ordenación de los transportes terrestres, que és una normativa d'àmbit nacional. En aquesta llei s'innova respecte a l'anterior en un nombre d'aspectes molt importants. En primer lloc es regulen les llicències estacionals, una cosa que fins llavors es regulava de manera molt laxa en el reglament de 1979 i, en segon lloc, s'introdueix una novetat que dona una característica particular a la flota de taxis d'Eivissa: es tracta del paper dels autònoms familiars. A més, aquesta llei suposa un desenvolupament de les competències que l'estatut de 2007 dona a les Illes Balears.

Els autònoms familiars, a l'anterior llei de transports, estaven exclosos de l'antiguitat necessària per ser propietaris de llicències, això ha canviat i ara l'antiguitat és indistingible si ets assalariat per compte d'altri o si ets autònom familiar. De la mateixa manera, aquesta antiguitat no es tindrà en compte per a les llicències estacionals (que segons la llei han de ser donades preferentment als propietaris de llicències). Això ens portarà al fet que persones que han treballat amb la llicència d'un pare o mare puguin acabar acumulant 2 o 3 llicències per herència, estacionals i per dret propi, una cosa que en la normativa feta

des dels anys seixanta s'intentava evitar.

Hem esmentat que a Espanya es va regular el sector dels VTC des de l'any 1964. Normalment es reservava per a vehicles de luxe, però darrerament s'ha estès la seva presència a les nostres ciutats. El sector dels VTC, a diferència del taxi, és un servei que requereix de reservar per part del client amb certa antelació i que no està regulat pels ajuntaments, sinó per les comunitats autònomes. Aquest sector havia rebut molt poca atenció fins a la dècada dels 2010, però el fenomen de l'anomenada economia compartida ho ha transformat. Algunes plataformes com *Uber* i *Cabify*, que al principi oferien un servei irregular⁵ però que finalment els tribunals europeus han regularitzat com a VTC⁶, són ara molt conegudes per l'opinió pública i com els altres serveis hauran d'adaptar-se progressivament a la legislació espanyola.

Per últim, des d'Europa s'ha dut a terme una valoració del sector del taxi regulada i monopolitzada a l'estil de l'espanyola. Tot i que coneixem les opinions divergents que ha donat la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC). El context es completa amb les conseqüències que varen tenir les mobilitzacions de 2018⁷ al sector, que influïren en la publicació d'un nou reial decret que regulava els VTC i que ha sigut fortament criticat per la CNMC, dient que perjudicarà els usuaris finals⁸.

Resumint, tenim un sector del taxi a les Balears bastant repartit entre propietaris, però amb la potencial existència de famílies que acumulen llicències, amb un fort pes en el sector dels transports a causa de la gran participació del turisme en el PIB autonòmic i amb una forta estacionalització que ha portat a regular les llicències estacionals, un fenomen únic a l'estat. A més, tenim un conflicte amb les VTC difícil de gestionar a escala estatal.

El *Boom* del turisme

Després d'analitzar els precedents legals que han afectat al taxi, hem de considerar l'origen de tot, de perquè el taxi és un sector tan important, i de la seva dependència del turisme. Per això s'ha d'explicar el procés econòmic, social i ecològic que va suposar el boom del turisme. Aquest comença a

desenvolupar-se a partir dels anys 1950 i acaba d'arrencar als 1960, amb l'obertura de l'aeroport. Després de la destrucció i l'endarreriment que varen suposar la guerra i els primers anys de la dictadura del general Franco.

En els anys '50, per tant, trobem a una illa que encara pateix les conseqüències de la postguerra amb una estructura econòmica pròpia d'un territori perifèric de la Mediterrània, a la qual cosa cal afegir el factor d'insularitat que dificultava en gran mesura les comunicacions. La manca de desenvolupament a Eivissa, la pobresa de les infraestructures i la manca de connexions aèries van retardar el seu desenvolupament turístic en comparació amb el de la veïna Mallorca. No obstant això, al llarg dels anys '50, '60 i '70 de segle XX a Eivissa el desenvolupament del turisme es donaria d'una manera molt substancial, el canvi de política econòmica de règim franquista, la situació econòmica internacional, la pujada del nivell de vida de la classe obrera a Europa i la millora en els transports van posar els fonaments per a aquest boom.

El context de l'economia a Espanya, i d'Eivissa, en els anys '40 i '50 era desastrós. La II Guerra Mundial va donar pas a l'aïllament internacional que va acabar, simbòlicament, el 1955 amb l'entrada d'Espanya a l'ONU. No obstant això, des de 1948, quan França va tornar a obrir la frontera amb Espanya ja s'havien establert relacions amb les potències occidentals. Tot i això, la desastrosa política econòmica del franquisme va impedir que la situació millorés, va haver d'esperar a 1957 i 1959, 20 anys després de la fi de la guerra, per notar canvis substancials. El 1957 es va reformar tot el govern espanyol deixant enrere a militars i falangistes per donar pas a un govern format per buròcrates que havien estudiat a l'estranger. El 1959, el Plan Nacional de Estabilización Económica va posar els fonaments per l'explosió del turisme, concretament la convertibilitat de la pesseta i la devaluació d'aquesta respecte al dòlar nord-americà a un preu que s'aproximés més al del mercat real (va passar d'1 dòlar 42 pessetes a 1 dòlar 60 pessetes)⁹. Això, sumat a la possibilitat que empreses estrangeres poguessin participar amb la seva capital a Espanya va obrir la porta a noves iniciatives empresarials turístiques¹⁰.

També els factors internacionals van jugar un paper important. La conferència de Chicago de

1944 va donar als vols xàrter un estatus especial perquè aquests poguessin recórrer l'espai aeri dels diferents països amb moltes menys restriccions que els vols regulars, sense haver de demanar permisos previs, reduint costos i tràmits. El xàrter va permetre la creació dels paquets turístics que inclouen vol, transport per terra, allotjament i altres comoditats a un preu assequible per a persones de la classe obrera¹¹.

Com en tot el desenvolupament econòmic que s'ha tractat al llarg d'aquest document, Mallorca va dur la davantera en el desenvolupament turístic i econòmic. A Mallorca ja des dels anys '40 '50, fins i tot abans de l'obertura econòmica, els turistes havien tornat l'Illa. Les infraestructures hoteleres s'havien tornat a recuperar. En el cas d'Eivissa, en molta menor mesura, el desenvolupament turístic es va donar al llarg dels '50. En els '40 va haver-hi alguna fita com la reobertura el 1946 del Gran Hotel i la construcció al llarg dels '50 de nous petits establiments hotelers. A causa de la política monetària del franquisme, equipar aquests nous hotels tenia un cost prohibitiu. Per tant, els nous hotels eren petits allotjaments semblants als dels anys 30 i no a l'altura del turisme de masses que s'acostava¹².

Les infraestructures van ser les que van impedir que l'economia es desenvolupés de manera adequada. Fins 1958 Eivissa no estava connectada mitjançant el món exterior amb el tràfic aeri. Aquest any el panorama va canviar i l'illa va passar a estar connectada, sense duanes i amb una petita pista de terra, sense dipòsits per a combustible ni serveis propis d'un aeroport modern, tot i així, era la primera vegada que l'illa estava connectada per tràfic civil.

Tots els vols havien de passar per Palma, tant a carregar carburant com al fet que els passatgers estrangers fessin els tràmits duaners. Aquestes dificultats no es van resoldre fins a mitjans dels anys '60 quan el port d'Eivissa es va adaptar per a vaixells de carburant i quan es va obrir la duana de l'aeroport. L'esforç per a la construcció d'aquesta infraestructura va ser duta a terme, en gran part, amb la suor i els diners de moltes eivissenques i eivissencs¹³.

A més, l'any 1958 va veure l'inclusió d'un altre element fonamental per al turisme i el desenvolupament econòmic. La inauguració de la central elèctrica de GESA (Gas i Electricitat SA,

companyia arrendatària del monopoli energètic a les Balears i, per tant, al Instituto Nacional de Industria - INI) que a més va comptar amb la visita de el president del consorci Industrial públic, l'INI¹⁴.

En aquesta activitat va tenir un paper important l'organització Fomento del Turismo. Aquesta organització va portar el nom d'Eivissa a Madrid i Palma de Mallorca a través de fires, cavalcades i diversos esdeveniments que tenien com a objectiu posar el nom d'Eivissa al mapa com a destinació turística. Aquest esforç no és menyspreable, ja que sense una adequada campanya de promoció és difícil concebre el boom del turisme a Eivissa.

Les transformacions econòmiques van ser les més clares i, amb tota probabilitat, les més estudiades d'aquest fenomen que comentem. L'economia eivissenca l'hem caracteritzat de manera extensiva en anteriors apartats. Es tractava d'una economia centrada en l'agricultura, fins a cert punt comercial, i en gran part encara subsistència. Les úniques activitats econòmiques modernes eren una primitiva indústria i una incipient activitat turística.

Això va canviar en gran mesura amb el turisme, el turisme va passar a ser la principal activitat econòmica de la illa amb unes característiques molt peculiars. El turisme a l'illa d'Eivissa sempre ha tingut un caràcter profundament estacional, és a dir, es tracta d'una activitat que només es dona en els mesos de més calor, quan el clima realment és benigne. Els mesos d'hivern es dediquen a la preparació de la temporada, reparació i reforma dels hotels i als altres activitats semblants (construcció, reforma, reparació, etc.). Això va comportar que el sector de la construcció patís un boom paral·lel a al sector del turisme. El sector de la construcció va passar a ser una de les principals activitats de l'illa.

Una cosa bastant característica, segurament a causa del seu nul nivell de desenvolupament, la manca de serveis financers i de mercat immobiliari, va ser que els majoristes de viatges (*touoperators*) no van entrar directament amb capital a construir els hotels sinó que van arribar a diferents acords amb els propietaris dels terrenys per construir els establiments turístics. En molts casos el que passava era que aquestes empreses, a canvi d'explotar l'hotel durant una quantitat determinada d'anys, avançaren el capital per a

construir-lo. La situació va fer que molts propietaris de terres marginals passassin a tenir una suma important de diners i un capital inicial que mai no haurien imaginat.

En resum, es va tractar d'un procés que va transformar l'illa de manera definitiva, donant lloc a una sèrie d'infraestructures i de capacitats econòmiques que mai abans s'havien vist a l'illa i que, realment, eren impensables abans del boom. A partir dels anys '60 i '70 l'agricultura cauria en una total decadència, les poques manufactures que quedaven s'arruïnarien del tot i la construcció i el turisme passarien a ser les principals activitats econòmiques. Algunes manufactures de productes d'alt valor afegit com la moda eivissenca ad lib, licors i altres productes tradicionals, així com l'agricultura de proximitat, sobreviurien com activitats¹⁵.

Abans del boom la població d'Eivissa era eminentment dispersa. Les persones vivien en cases al camp eivissenc. L'única població concentrada era la d'Eivissa ciutat. La resta de parròquies o pobles eren simplement una església, de vegades un altre servei com un bar o un club, poques vegades alguna casa i la resta d'habitants vivien en les seves propietats agrícoles, al camp. Aquesta forma de població és coneguda des de temps molt antics.

D'altra banda, l'arribada de migrants d'altres llocs de l'estat espanyol i d'estrangers va fer que la població eivissenca passés d'estar formada el 1965 per un 83% de nadius, a només un 67,5% el 1975. Una baixada de 15 punts percentuals en deu anys que demostra l'enorme pes que va tenir la migració en aquest període, dels quals migrants la majoria procedien de la resta de l'Estat Espanyol i només una petita part procedien de l'estranger¹⁶.

En els censos de 1960¹⁷ y 1970¹⁸ trobam la següent evolució de la població de fet a Eivissa:

Any	Eivissa	Santa Eulària	Sant Antoni	Sant Josep	Sant Joan	Total illa
1960	11.259	7.395	5.635	5.976	5.137	34.695
1970	16.943	9.299	9.537	5.884	3.412	45.014
Diferència %	50,48	25,75	69,25	1,54	-33,58	29,74

Com podem veure, l'increment demogràfic no va ser uniforme al territori el que demostra que el desenvolupament del turisme tampoc ho va ser. Al municipi més septentrional (Sant Joan) trobem un

creixement negatiu de població. Es tracta del municipi on la indústria turística s'ha desenvolupat menys, on el paisatge agrari s'ha conservador relativament i, per tant, el que no va patir un increment de població sinó que els seus propis habitants es van anar als municipis que van tenir un important desenvolupament econòmic com Eivissa, Santa Eulària o Sant Antoni.

D'altra banda, és de destacar com la classe obrera va començar a tenir un pes relatiu molt més gran que la pagesia entre 1965 i 1975, passant de ser el sector primari gairebé la meitat de la població activa a ser poc més d'un octau¹⁹. Això va ser una cosa sense precedents en tota la història eivissenca, quan la societat va passar a ser d'eminència agrària a eminentment terciària, tendència que continua fins avui. Això, a més, va endegar un procés de terciarització en el qual entraria el sector de taxi.

En general, les transformacions van ser de gran importància ja que l'illa d'Eivissa va passar de 34.502 habitants el 1960 a 50.499 habitants el 1975 (enfront dels 149.000 habitants actuals)²⁰ això és un creixement enorme en un territori molt petit. Aquest creixement va ser sense ordre i amb unes infraestructures essencials construïdes, en molts casos, després de la construcció dels habitatges.

En general trobem un enorme procés transformador a molts nivells. Aquest procés, el del boom del turisme, va portar a terme tot un nou sector econòmic relacionat amb els allotjaments, l'oci i, òbviament, el transport. En el següent capítol desenvoluparem la situació present del sector del taxi, el qual en aquesta època va avançar amb la resta de la societat i de la economia eivissenca.

Situació del taxi a Eivissa: Evolució i estat actual

Parlar del taxi a Eivissa és parlar de dues coses: mobilitat i turisme. Per analitzar quin és el paper d'aquest sector és necessari conèixer quines són les característiques econòmiques d'Eivissa i com és la mobilitat (pública i privada) a l'illa, a més d'intentar caracteritzar el sector turístic en relació a les condicions geogràfiques de l'illa. També buscarem caracteritzar els serveis segons municipi,

segons zones d'alta densitat turística i amb les principals vies.

L'illa d'Eivissa té una estructura de carreteres radials, des de la Ciutat d'Eivissa fins a la resta de pobles que uneixen l'illa. A més, existeixen altres vies de menor importància que uneixen les altres poblacions, de manera que les vies queden jerarquitzades entre les que uneixen les capitals amb altres municipis i les que uneixen altres municipis i poblacions entre si. D'aquesta manera, podem distingir tres tipus de vies principals, per una banda les vies desdoblades com són els dos cinturons de circumval·lació de la ciutat d'Eivissa, la carretera Eivissa-Aeroport i la carretera Sant Antoni Aeroport, per altra banda tenim vies àmplies de dos carrils com les que uneixen Sant Josep i Eivissa o Santa Eulària i Eivissa i, finalment, vies de dos carrils sense ampliar com la que uneix Portinatx amb Eivissa.

En primer lloc, per parlar de la mobilitat a Eivissa s'ha de considerar la importància del vehicle privat. Eivissa només compta amb un servei d'autobús que, de forma radial, dóna serveis des de la ciutat d'Eivissa fins a la resta de municipis. Aquest servei no és d'ús general i majoritàriament es fa servir per persones que, per una raó o altra, no poden disposar d'un vehicle privat. Aquest servei, com la resta de coses de l'economia Eivissenca és fortament estacional, donant servei principalment a l'estiu on moltes línies tornen a funcionar i on les que funcionen tot l'any donen més servei. Aquest servei, a més dóna un tipus de transport especial anomenat Discobus els mesos d'estiu, la resta de l'any és diürn.

Tot el que no està cobert per aquest servei els mesos d'hivern i estiu el cobreix, per tant, el vehicle privat. Balears és una de les regions d'Europa amb una major taxa de motorització. Només a Eivissa hi ha més de 150.000 vehicles de tot tipus, una taxa que ens dóna una mica més d'un vehicle per habitant, i això es reflecteix en un ús enorme del cotxe privat²¹. Aquest ús del cotxe privat també es reflexa en el transport dels turistes. Una de les principals indústries del turisme a Eivissa és el dels cotxes de lloguer.

Els cotxes de lloguer se situen a prop dels 20.000 vehicles, segons dades de la mateixa patronal del sector²². És un dels factors que fa augmentar el nombre de vehicles que hi ha a l'illa. Per tant, també es tracta d'un dels principals factors de

mobilitat dels turistes, de fet, el principal, ja que a l'estiu els taxis gairebé no arriben als 1000 vehicles, com veurem a continuació.

Eivissa, com hem esmentat abans, està dividida en 5 municipis. La mateixa divisió que correspon als taxis malgrat que, com explicarem, per mor de l'ordre de càrrega conjunta insular poden treballar a tota l'illa. Analitzarem el servei del taxi a tots els municipis, de major a menor població: Eivissa, Santa Eulària, Sant Josep, Sant Antoni i Sant Joan.

En el cas de l'illa d'Eivissa, hem de comentar que una de les principals característiques són els plans d'estacionals. Els plans de taxis estacionals són una eina que han fet servir les administracions locals des de l'any 2006 per a donar sortida a la situació de demanda extra que es dona a l'estiu. De l'any 2006 a l'any 2012 aquestes llicències eren donades pel Consell Insular, del 2012 al present han sigut donades pels ajuntaments, degut a la regulació que es va donar en el Decret 1/2012 de 10 de febrer, i posteriorment en la llei de transports de 2014. El desplegament de plans de taxis estacionals ha anat augmentant de manera progressiva en els darrers anys per a, en alguns casos, superar la flota existent de taxis fixos, com veiem en la següent taula.

	2006-2007	2008-2009	2010-2011	2012-2013	2014-2015	2016-2017	2018-2019
Eivissa	53	87	96	74	120	139	147
Santa Eulària				28	28	58	58
Sant Josep				70	70	104	127
Sant Antoni				60	70	94	94
Sant Joan				6	7	8	11

Nota: les xifres del 2006 al 2011 són per al conjunt de l'illa d'Eivissa. Des de l'any 2012 corresponen als diferents municipis

En aquesta taula es pot veure com el nombre de taxis ha anat creixent degut en gran part a l'augment que ha tingut el turisme aquestes darreres temporades estivals²³. Això ha provocat una demanda major de taxis que ha provocat que els estacionals pugin. Per una altra banda, sempre ha existit un enorme conflicte en el ràtio que han de tenir els taxistes assalariats i els taxistes propietaris d'aquests taxis estacionals.

Aquest conflicte es va donar per primera vegada amb el pla del consell de 2008. Llavors s'atorgaren les llicències estacionals en un 50% als assalariats i en un 50% als propietaris, cosa que va desembocar en un tancament patronal per part dels propietaris del taxi i en diverses protestes enfront del Consell Insular, a més de recursos judicials que va guanyar

el Consell²⁴. Amb els nous plans municipals, que varen coincidir amb un canvi de govern amb el qual tots els ajuntaments de l'illa varen caure en mans de la dreta, es varen donar, de manera majoritària les llicències als propietaris.

El segon conflicte, arribà a l'any 2016 amb el nou pla municipal de taxis estacionals que va tornar a augmentar el percentatge d'aquests tipus de taxis a disposició dels assalariats. Això va porta una altra sèrie de protestes per part de la patronal i a un altre tancament patronal -com l'anterior, en temporada baixa. A més, aquest conflicte va tenir una característica especial perquè ja estava vigent la llei de Transports de les Illes Balears de 2014. Com hem esmentat aquesta llei deia que les llicències estacionals s'havien de concedir de manera preferent als propietaris. Com es va donar un percentatge preestablert als assalariats, els propietaris varen recórrer als jutjats demanant -per alguna raó difícil de comprendre- la suspensió cautelar dels plans. Finalment, no es varen suspendre els plans i els jutjats varen donar la raó a l'administració²⁵.

Això obre la interpretació de què l'augment de taxis estacionals, a més de cobrir una necessitat generada pel turisme, pugui tenir també motivacions polítiques les quals tracten de satisfer ambdós col·lectius enfrontats, assalariats i propietaris. Però mentre el turisme augmenti pens que es podrà seguir duent a terme aquesta política.

D'altra banda, tenim una política estacional per combatre l'excés de taxis a l'hivern. Es tracta d'un calendari de dies lliures que els ajuntaments van aprovant i que serveix perquè els taxis facin torns i hi hagi serveis suficients per a tothom els mesos d'hivern. Per això, podem dir que el taxi a Eivissa està caracteritzat per una forta estacionalitat a la qual les institucions hi han sabut donar resposta.

En el cas del municipi d'Eivissa, el més habitat de tots, compta amb la flota més gran de taxis. El municipi d'Eivissa compta amb 146 taxis fixos. Aquest número va ser augmentant recentment (2020) amb l'addició de 12 llicències fixes. A més, Eivissa no és només el municipi amb major número de taxi en xifres absolutes sinó que també ho és en xifres relatives. Té una ràtio per cada 1000 habitants i 100 places hoteleres -el que marca el decret nacional, malgrat que a Balears no tingui vigència- superior a la de la resta de municipis²⁶, tenint en compte que Eivissa és la capital de l'illa,

seu del govern insular i d'altres serveis, és prou comprensible.

Per la seva banda, Santa Eulària compta amb una flota de 58 taxis. La segona flota més petita, malgrat ser el segon municipi en habitants. Això es deu tant a la distribució demogràfica del municipi com a l'impacte que té el turisme en aquest. Gran part de la població de Santa Eulària viu en Jesús i Puig d'en Valls, dues poblacions més properes a Vila que a la mateixa Santa Eulària, i per una altra banda el turisme no té un gran impacte més enllà de la zona marítima de Santa Eulària i la zona propera de Cala Llonga, Siesta o Es Canar. A més, tampoc compta amb cap gran centre de serveis.

Sant Josep, en canvi, compta amb 96 taxis. Es tracta de la segona major flota de taxis d'Eivissa. Aquest gran nombre es degut tant a l'enorme impacte que té el turisme en la zona, per la disponibilitat d'una gran quantitat de platges com Cala d'Hort o Cala Vedella, com per la ubicació de l'Aeroport, la infraestructura de transport més important de l'illa i que més viatgers i necessitats de mobilitat aporta.

Sant Antoni compta amb 84 taxis, es tracta de la tercera flota de l'illa. Aquest municipi té una població menor que Santa Eulària i Sant Josep, però amb una gran activitat turística. El poble de Sant Antoni i la zona de la Badia tenen un gran moviment, a més de comptar amb importants clubs com Amnesia, Privilege, Pikes o Ibiza Rock i la zona d'oci del *West End*. Això fa que Sant Antoni sigui una de les zones més dinàmiques a les nits i amb més aflluència i demanda de taxis.

Finalment, tenim l'únic municipi eminentment rural d'Eivissa, Sant Joan. Aquest només compta amb 17 taxis tot l'any, es tracta d'un municipi amb població molt dispersa, escassa activitat turística, amb excepció del Port de Sant Miquel o Portinatx, a més d'unes platges icòniques com Benirràs. A més, la seva oferta d'oci o hotels no és gens destacable, més enllà d'algunes festes populars freqüentades sobretot per població local.

Un cop hem descrit el sector del taxi, ens quedaria parlar de tres dels principals conflictes que es viuen avui dia al sector, com podem comprovar revisant la premsa i diferents declaracions dels afectats. Es tracta del servei de GPS (antiga ràdio), l'àrea de prestació conjunta -on també explicarem el sistema de càrrega insular- i la pirateria, un fenomen en el qual Eivissa va ser

pionera i té unes característiques concretes que el diferencien.

Respecte al conflicte del GPS. Es tracta d'un conflicte de llarga durada que va començar quan a l'any 2012 es va substituir el tradicional sistema de ràdio per un de localització mitjançant GPS. L'única institució que va regular aquest servei va ser l'Ajuntament d'Eivissa. Seguidament, es va aconseguir amb moltes dificultats que s'aprovés un reglament de GPS per Eivissa. Aquest servei municipal es va adjudicar a l'Associació de Taxistes Autònoms d'Eivissa (la patronal majoritària). Així i tot, la patronal no té el monopoli i qualsevol altra associació del taxi que ho desitgi pot establir un servei de GPS a la ciutat.

A la resta de l'illa aquest servei de GPS no està regulat, malgrat això la resta de municipis es varen adherir el 2016. Fins aleshores, els municipis de Sant Joan i Santa Eulària feien el seu propi GPS, al qual s'adherí també la Union Pitiusa del Taxi, una associació minoritària de Vila, formada per tres o quatre taxistes. Això no va acabar amb els conflictes, sino que en va iniciar de nous.

A l'estiu del 2014, l'ajuntament va tancar aquest servei perquè considerava que el gestor d'aquest estava incomplint el reglament, una vegada van complir, es va tornar a obrir²⁷. Amb el canvi de govern progressista els conflictes varen continuar. L'Associació de Taxistes Autònoms tenia en projecte traspasar la gestió del GPS a la Federació Insular de Taxistes de l'Illa d'Eivissa (FITIE). Això va portar a un llarg conflicte que va acabar el maig del 2019, l'últim dia abans de les eleccions municipals, amb la signatura del conveni per part de la FITIE.

D'altra banda, la unitat al taxi ja estava trencada. En els anys previs a la signatura del conveni el servei va deixar de funcionar de forma oficial a la Ciutat d'Eivissa. Això va portar al fet que molts taxistes pel seu propi compte possessin en marxa serveis com Nitax o NTaxi que van destruir la unitat del sector. A més, durant l'any 2017 va haver-hi un intent de fer un GPS únic que va acabar en un fracàs total i només va ser aprovat pel municipi de Sant Joan.

El conflicte del GPS continua a Eivissa, amb enfrontaments constants entre l'ajuntament i la FITIE. Així i tot l'ordre de càrrega insular i la possibilitat d'una àrea de prestació conjunta han generat, més recentment, un nou conflicte afegit. L'ajuntament, fent seves les tesis d'Elite Taxi, una

altra associació que existeix estatalment però que compta amb pocs membres a l'illa, ha prohibit la càrrega de vehicles d'altres municipis mitjançant el servei de GPS a l'espai municipal de Vila²⁸.

Primer de tot, fa falta explicar quin és el model de càrrega que existeix a Eivissa. A Espanya trobem dos models. D'una banda, estan les prestacions conjuntes que existeixen a Madrid o Barcelona, on diversos municipis, sota una autoritat metropolitana, arriben a un acord i es comporten com un sol municipi. Això implica: cotxe únic, servei únic i actuar de manera igual per tot el territori de l'àrea de prestació conjunta. L'altre model consisteix a fer que cada municipi gestioni la seva flota de manera autònoma.

El model eivissenc és un terme mitjà entre les dues possibilitats just ara esmentades. Cada municipi gestiona la seva pròpia flota de taxis, però existeix una ordre de càrrega insular gestionada pel Consell Insular que regula com es poden comportar els taxis dels diferents municipis fora del seu terme²⁹. En resum, els taxistes poden descarregar en qualsevol municipi i carregar en parada, sempre que no hi hagi un taxista del municipi en qüestió, i al carrer sempre que estiguin a més de 100 metres de parada i tampoc hi hagi un taxista del municipi proper.

Això ha portat a certa rivalitat en el taxi entre Eivissa i Sant Josep, els dos majors municipis en nombre de taxis, com entre els que tenen molta activitat i els que en tenen poca. Aquest conflicte s'ha escalat quan l'ajuntament d'Eivissa ha prohibit que els taxis d'altres municipis carreguin en el seu municipi mitjançant GPS, al·legant un tracte injust per part dels taxistes de Sant Josep. Mentre això passa, hi ha altres col·lectius com la Unión Pitiusa o l'extint partit local EPIC que demanen la creació d'una zona de prestació conjunta³⁰, per ara sense èxit.

Per últim, hauríem de parlar del conflicte de la pirateria, probablement el més greu del taxi de l'illa. Des de fa 4 o 5 anys existeix un problema de les VTC que actuen com a taxis a molts llocs d'Espanya. A Eivissa, en canvi, des dels inicis de la dècada dels 2000 existeix un problema de persones que de manera autònoma i irregular ofereixen servei de taxi. La principal diferència és que això no es fa des d'una plataforma legal o amb llicències de VTC, es fa de manera totalment irregular i amb cotxes moltes vegades llogats.

S'han desenvolupat diversos plans i iniciatives contra l'intrusisme i la pirateria però tots han fracassat. La darrera legislatura, 2015-2019, el Consell Insular va posar en marxa la mesa contra l'intrusisme en el sector del taxi, que malgrat sancionar la pirateria no va assolir resultats. Això ha creat un gran malestar del sector que fa molts anys es queixa d'un problema que sembla no tenir solució. A més, per mor de la política d'austeritat de les administracions locals amb les anomenades *Lleis Montoro*, sembla que els ajuntaments i consells no podem destinar més recursos a la lluita contra la pirateria.

Malgrat que no existeix una aplicació oficial com podria ser *Uber* o *Cabify*, sí que existeix l'aplicació Ibeez que dona servei a aquests taxis pirata a Eivissa. Aquesta app, que funciona com un servei de carpooling és el que connecta a molts usuaris amb els taxis pirata i es pot veure publicitat en forma d'adhesius a l'aeroport o altres zones concorregudes per part dels turistes.

En resum, podem dir que a Eivissa existeix un model de taxi prou particular. Hi ha una gestió de les zona de tipus *mixt* entre àrea de prestació conjunta i un model més tradicional d'explotació. Tot això és el resultat d'una normativa que emana de l'organisme que governa l'illa, el Consell Insular. D'altra banda també tenim els diferents conflictes entorn de la prestació del servei de GPS, que a diferència de la resta d'Espanya, està unificat en gairebé tots els municipis. Per últim, tenim el fenomen de la pirateria, que al contrari que en la resta del país, ha sorgit per una falta d'oferta del taxi oficial, tot i ser molt més cara que els preus dels taxis legals.

Propostes de canvi i millora: diferents perspectives

El panorama administratiu del taxi no és de cap manera senzill. Ha quedat clar, al llarg del treball, que el govern central, el govern autonòmic, el consell insular i els 5 ajuntaments tenen a dir respecte de el sector del taxi. Això ens porta a una situació molt complexa a escala política, on diferents partits i associacions professionals tenen posicions enfrontades que en molts de casos han portat a judicis, protestes o vagues.

Ara, analitzarem quina ha sigut la perspectiva política dels diferents partits (analitzant els seus programes) i com s'ha traduït això en una acció política concreta. Analitzarem els programes d'UP, PP, PSOE i Cs, els quatre partits amb representació al Consell Insular. En el primer cas, el del partit que més vots i representats va treure pel Consell Insular, el PP, no podem analitzar el seu programa perquè no en varen presentar³¹. Dels programes autonòmics o insulars tampoc en podem extreure res perquè no s'esmenta en cap moment la mobilitat o el taxi com un tema central³². Respecte a la seva tasca de govern, per declaracions en la premsa, sembla que es té la idea de continuar amb la lluita contra la pirateria, però han acusat al Govern Balear de no fer prou per aconseguir acabar amb aquesta pràctica³³.

Respecte a Ciutadans, el partit que també governa el Consell Insular i al representant del qual li correspon la cartera de mobilitat, tampoc esmentava res al seu programa³⁴. Quant a la pràctica de govern continua amb la lluita contra la pirateria -tant persistent com inefectiva-, a més de seguir una línia favorable a l'unificació del taxi sota un criteri comú per a tot Eivissa³⁵, amb la possible creació d'un àrea de prestació conjunta.

El PSOE, el partit més gran dels de l'oposició, tampoc esmenta al seu programa res del sector del taxi. En la seva tasca de govern en general han defensat la quota d'assalariats al sector del taxi i han intentat lluitar contra la pirateria. En el cas de la pirateria la línia institucional (siguin quins siguin els partits de govern) és sempre la mateixa, però l'èxit no ha sigut destacable ja que el problema es reproduïx any rere any.

Respecte a Unidas Podemos tampoc esmenta el taxi al seu programa³⁶. Quant a la seva acció de govern destaca la postura de confrontació directa amb la FITIE, cosa que ha generat protestes i conflictes amb aquesta associació³⁷.

El panorama polític en general està més basat en fets que en paraules. És a dir, els partits acostumen a no esmentar o esmentar poc el fet del taxi a l'illa però després és un dels principals temes que ocupen les seves agendes. Aquesta contradicció pot ser resultat de l'escassa popularitat del tema entre la ciutadania i del poc interès o coneixement de les mateixes persones que conformen els partits a més d'altres causes.

Finalment, cal parlar de la situació interna del

taxi, en la qual trobem quatre organitzacions destacades.

En primer lloc la FITIE: es tracta d'una organització patronal del taxi a l'illa d'Eivissa. Té una actitud i un programa principalment corporativistes i conservadors. Es dediquen a la defensa dels interessos dels propietaris del taxi i a la gestió del GPS insular. En aquest sentit solen tenir una postura conservadora respecte a les noves llicències de taxi o respecte a la participació dels assalariats en els taxis estacionals. La FITIE està federada amb la FITIB (homònima a nivell autonòmic), la qual va fer un moviment d'allò més curiós, iniciant una cooperativa d'VTC amb capital dels mateixos taxistes³⁸.

D'altra banda trobem l'organització anomenada Corsaris d'Eivissa que forma part d'Elite Taxi, una federació d'associacions de tot Espanya per defensar els drets del taxi front a les multinacionals de les VTC. Malgrat que el seu objectiu principal i el seu naixement varen ser per a respondre a la pirateria que es dona a Eivissa, també defensen un programa propi allunyat de la línia estatal. En general, defensen la regulació del taxi i tenen conflictes amb els taxistes de la FITIE.

També tenim les organitzacions d'assalariats. Els assalariats del taxi no estan gaire organitzats i no compten amb una forta presència sindical. Malgrat això tenen organitzacions de caràcter corporatiu que defensen els seus interessos. Els assalariats sobretot defensen tenir una quota més important de taxis estacionals i que es disposin noves llicències fixes que, com hem esmentat, els beneficiarien a ells com a nous propietaris.

Per últim hem de parlar de l'Unió Pitiusa. Es tracta d'una organització molt petita, de la qual destaca el seu portaveu. Aquesta organització s'ha caracteritzat per la judicialització del sector del taxi i de gairebé totes les decisions institucionals que s'han pres al seu voltant. També són els que més han optat per l'Àrea de Prestació Conjunta insular.

En resum, hi ha un panorama complex d'associacions les quals tenen interessos enfrontats. El sector del taxi està dividit, en certa manera, al voltant dels problemes clau que hem esmentat: àrea de prestació conjunta, pirateria, llicències estacionals, noves llicències i VTC. La situació no apunta a millores rellevants en un futur immediat i, segurament, les solucions hauran de sorgir de l'acció institucional de totes les

administracions implicades en la gestió del sector.

Investigació posterior

Com hem pogut comprovar al llarg d'aquest treball el tema del taxi a Eivissa és molt complex. Es tracta d'un sector format per centenars de persones, cadascuna amb uns interessos particular. És per aquest motiu que aquest treball ha tingut un abast limitat. Ara s'enumeraran una sèrie de possibles línies per a una posterior investigació sobre el tema.

En primer lloc es podria valorar l'impacte econòmic del sector en l'economia eivissenca i fer un estudi sobre quin seria l'impacte si aquest servei es liberalitzés. És important tenir en compte quin impacte tindria això per a les entitats locals en forma de despeses i d'ingressos, quants diners es quedarien a l'economia local i quants se'n anirien fora amb ambdós models. En aquesta mateixa línia ens agradaria mirar quin és l'impacte turístic que té el taxi a la illa, quants de viatgers mou, quin percentatge són residents locals i quin percentatge són turistes.

En una aproximació de caire més social es poden considerar dues perspectives. D'una banda estaria la perspectiva més històrica. Estudiar el servei del taxi a Eivissa des dels seus inicis, això requeriria estudiar els diferents arxius municipals, de tots els municipis, i parlar amb taxistes jubilats i les persones més veteranes del sector. També seria interessant donar una perspectiva més sociològica i antropològica del sector del taxi avui dia, estudiant comportaments socials i altres aspectes.

La conclusió a la qual es pot arribar és que el sector mostra tres problemes principals (saturació, servei únic i pirateria) que a més estan relacionats. A això se li ha d'afegir la saturació que es pateix en el trànsit de tot Eivissa durant l'estiu. Per això es podrien proposar diferents solucions, difícils d'implementar per com de dividit està el panorama: carrils exclusius de servei públic, taxi únic insular per evitar conflictes entre municipis, augment de la vigilància i persecució de la pirateria, convertir el frau i la pirateria en delictes perquè les autoritats puguin actuar amb més facilitat. Són opcions fàcils de dir, però molt difícils de fer, a causa de la seva complexitat i a què no serien del gust de tot el sector.

Conclusions

D'aquest treball podem extreure diverses conclusions. En primer lloc podem dir que, com plantejàvem a la hipòtesi, existeix un comportament particular del sector del taxi a l'illa d'Eivissa. El sector es caracteritza per: 1) les característiques diferenciades de la pirateria. No es basa en els preus baixos, com a la resta d'Espanya, sinó en què existeix una manca d'oferta de servei legal i algunes persones se'n aprofiten per a oferir un servei irregular. 2) la naturalesa mixta de la seva àrea de servei de prestació conjunta. Es tracta d'un cas únic en el qual diferents taxis de diferents municipis poden operar entre si, però sense tenir drets iguals.

També és interessant comentar altres coses, com el fet que existeix una dissonància entre el plantejament que es fa als partits polítics en el seus programes electorals sobre el sector del taxi i després l'espai que ocupa aquest sector en la premsa i les seves preocupacions. Això també requeriria un plantejament en l'àmbit institucional per poder tenir una autèntica acció política vers aquest sector.

Per últim, podem concloure que el sector del taxi és un sector clau per a l'economia d'Eivissa, un sector clau per a la mobilitat i el turisme. El taxi és responsable de moure a milers de turistes per l'illa i, per tant, un dels sectors clau en el turisme. També es tracta d'un important sector econòmic que sosté a moltes famílies, tant autònoms com assalariats, per tant un important puntal econòmic de l'illa.

Notes

[1] **Intituto Nacional de Estadística**. Recuperat 16 de setembre de 2018 de <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2910&L=0>

[2] Orden de 4 de noviembre de 1964 por la que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transportes de Automóviles Ligeros.

[3] Real Decreto 763/1979

[4] Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears

[5] Finck, (2018), 1624

[6] Guillén, (2018), 132

[7] Finck, (2018), 130

[8] **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia**. Recuperat 16 de setembre de 2018 de <https://www.cnmec.es/en/node/373207>

[9] Decreto Ley 10/1959 del 22 de julio (Plan Nacional de Estabilización Económica), Artículos 5 i 6.

[10] Ramón ; Serra (2014), 904.

[11] Loustau (1977), 66-70.

[12] Cirer Costa, (2004), 239.

[13] Cirer Costa, (1998)

[14] Diario de Ibiza 4 de julio de 1958.

[15] Cirer Costa, (1998).

[16] Cirer Costa, (1998), 436-437.

[17] **Censo por municipios Provincia de Baleares 1960**. Recuperat 16 de setembre de 2018 de <https://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=92686&tns=126691#126691>

[18] **Censo Por municipios 1970**. Recuperat 16 de setembre de 2018 de <https://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=92686&tns=126691#126691>

[19] Cirer Costa, (1998), 438.

[20] Cirer Costa, (1998), 441.

[21] **Institut Balear d'Estadística**. Recuperat 16 de setembre de 2018 de https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/00ce6b3e-018a-4564-b3a4-cfe49acf9f14/56393b05-5211-448c-ae5b-759a89455798/es/E70044_00004.px

[22] **Periódico de Ibiza. (23 març 2017)**. Recuperat 16 de setembre de 2018 de [\[denuncia-sobran-000-coches-alquiler-ibiza.html\]\(#\)](https://www.periodicodeibiza.es/pitiusas/ibiza/2017/03/23/256572/patronal-rent-car-</p></div><div data-bbox=)

[23] **Institut Balear d'Estadística**. Recuperat 16 de setembre de 2018 de: https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/043d7774-cd6c-4363-929a-703aaa0cb9e0/ed5d4d88-cb17-46bd-b7b0-29fbaa5dba19/es/I208002_n101.px

[24] **Diario de Ibiza. (27 setembre 2008)**. Recuperat 16 de setembre de 2018 de <https://www.diariodeibiza.es/pitiuses-balears/2008/09/27/tribunales-dan-razon-consell-primera-sentencia-taxis-estacionales/275589.html>

[25] **Diario de Ibiza**. (15 octubre 2018). Recuperat 16 de setembre de 2018 de <https://www.diariodeibiza.es/pitiuses-balears/2018/10/15/tsjb-avala-asalariados-taxi-obtengan/1021032.html>

[26] Estudio IMAT (2017), 47

[27] **Diario de Ibiza**. (16 setembre 2014). Recuperat 16 de setembre de 2018 de <https://www.diariodeibiza.es/pitiuses-balears/2014/09/16/policia-local-paraliza-servicio-gps-federacion-insular-taxi/719568.html>

[28] **Eivissa.es**. Recuperat 16 de setembre de 2018 de <http://www.eivissa.es/portal/index.php/es/actualidad/noticias/16881-ayuntamiento-eivissa-traslada-parada-taxis-calle-galicia-y-establece-taxistas-municipio-atender-clientes-con-gps>

[29] BOIB 76 § 24276-24280 (2013).

[30] **Diario de Ibiza**. (24 abril 2018). Recuperat el 16 de agosto de 2020 de <https://www.diariodeibiza.es/pitiuses-balears/2019/04/24/epic-propone-area-prestacion-conjunta/1062303.html>

[31] **Diario de Ibiza**. (22 de maig de 2019). Recuperat el 12 de maig de 2020 de <https://www.diariodeibiza.es/elecciones/consell/2019/05/22/pp-sigue-divulgar-programa-consell/1068269.html>

[32] **Hofarembe**. Recuperat el 16 de setembre de 2018 de <https://www.hofarembe.com/pdf/ProgramaElectoralPPBalears26M.pdf>

Hofarembe. Recuperat el 16 de setembre de 2018 de https://www.hofarembe.com/pdf/menorca_ibiza/eivissa_ESP.pdf

Hofarembe. Recuperat el 16 de setembre de 2018 de https://www.hofarembe.com/pdf/menorca_ibiza/sant%20josep%20de%20sa%20talaia_ESP.pdf

Hofarembe. Recuperat el 16 de setembre de 2018 de

https://www.hofaremba.com/pdf/menorca_ibiza/sant%20antoni%20de%20portmany_ESP.pdf

Hofaremba. Recuperat el 16 de setembre de 2018 de https://www.hofaremba.com/pdf/menorca_ibiza/santa%20eul%C3%A0ria%20des%20riu_ESP.pdf

[33] Cadena ser. (5 de novembre de 2019). Recuperat el 8 de juny de 2020 de https://cadenaser.com/emisora/2019/11/05/radio_ibiza/1572950952_803913.html

[34] Balears Ciudadanos. Recuperat el 15 de maig de 2020 de <http://balears.ciudadanos-cs.org/wp-content/uploads/sites/27/2019/05/Programa.Consell.pdf>

[35] Periódico de Ibiza. (23 febrer 2020). Recuperat el 14 d'abril de 2020 de <https://www.periodicodeibiza.es/pitiusas/ibiza/2020/02/23/1143697/javier-torres-parece->

<interesante-idea-crear-taxi-insular-dependa-del-consell.html>
[última consulta 16/09/2018]

[36] Google Drive. Recuperat el 16 de setembre de 2018 de <https://drive.google.com/file/d/10zaVpIvwWO8dRBLBIpCGJTsWCGQNffHn/view>

[37] Periódico de Ibiza. (20 de febrer de 2020). Recuperat el 3 de maig de 2020 de <https://www.periodicodeibiza.es/pitiusas/ibiza/2020/02/20/1143007/asociacion-mayoritaria-del-taxi-vila-planta-aitor-morras-dice-acuerdo-matizable.html>

[38] Diario de Mallorca. (23 de març de 2018). Recuperat el 16 de setembre de 2018 de <https://www.diariodemallorca.es/mallorca/2018/03/23/explotacion-licencias-vtc-fractura-sector/1298253.html>

Bibliografia

Bashir, M. ; Yousaf, A. ; Verma, R. (2016). Disruptive Business Model Innovation: How a Tech Firm is Changing the Traditional Taxi Service Industry. *Indian Journal of Marketing*. April 2016.

Cirer Costa, J.C. (1998). *L'economia d'Eivissa i Formentera en el segle XX (1782-1900)*. Palma de Mallorca : Edicions Documenta Balear.

Cirer Costa, J.C. (2004). *De la fonda a l'hotel. La gènesi d'una economia turística*. Inca: Documenta Balear.

Decret Llei 1/2012, de 10 de febrer de Mesures orientades a la prevenció de l'oferta il·legal en matèria de transports a l'illa d'Eivissa. BOIB 22 § 5 (2012).

Estudio IMAT. (2017). Estudio de las necesidades de licencias municipales de servicio de taxi en la ciudad de Eivissa. Eivissa : Ajuntament d'Eivissa.

Finck, M.(2018). Distinguishing internet platforms from transport services: *Elite Taxi v. Uber Spain*. *Common Market Law Review*, 5, 1619–1639

Guillen, N. A. (2018). El arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y su entramado jurídico: el avance de *Uber, Cabify* y la economía colaborativa. *REALA. Nueva Época*, 9, 128-147.

Loustau Ferrán, F. (1977). El transporte aéreo turístico. Los vuelos charter. *Revista de Política Internacional*, 153, 57-75.

Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears. BOIB 88 § 29732-29804 (2014).

Orden de 4 de noviembre de 1964 por la que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transportes de Automóviles Ligeros. BOE 289 § 15922 a 15926 (1964).

Ordre del conseller d'agricultura, medi ambient i territori del 20 de maig de 2013, d'actualització del règim de càrrega i descàrrega i de la tarifa única aplicable als serveis de taxi que es presten a l'àmbit territorial de l'illa d'Eivissa. BOIB 76 § 24276-24280 (2013).

Ramon Cardona, J. ; Serra Cantallops , A. (2014). Historia del turismo en Ibiza: Aplicación del Ciclo de Vida del destino Turístico en un destino maduro del Mediterráneo. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 12(4), 899-913.

Ramon Cardona, J. ; Serra Cantallops, A. (2014). Historia social del desarrollo turístico en Ibiza (décadas de 1960-1970): Análisis desde perspectivas historiográficas. *Investigaciones Turísticas*, 5, 86-109.

Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes terrestres. BOE 89 § 8669 a 8673 (1979).

© Pablo Torres Orvay dels continguts de l'article.

© *Turística, papers de Turisme* de l'edició.

ISSN 2695-5334