

En compliment de l'acord del Ple del Consell d'Eivissa adoptat en sessió de 23 de febrer de 2024, es disposa la tramitació d'una consulta prèvia per a l'elaboració de la Proposició de Llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística.

Del 26 de febrer al 18 de març de 2024 (ambdós inclosos)

**Podeu fer aportacions a través del següent correu electrònic:
dep.territori@conselldeivissa.es**

o per registre d'entrada

Proposició de Llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística

Document de participació pública

Febrer de 2024

Índex:

- 1. Introducció**
- 2. Antecedents**
- 3. Objectius de la Proposició de Llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística**
- 4. Abast i contingut de la Proposició de Llei**
- 5. Contingut de la proposta legislativa**
- 6. Conclusions**

1. Introducció

L'article 80 de la Llei 4/2022, de 28 de juny, de consells insulars, té el següent contingut literal:

« **Article 80. Consulta prèvia**

1. *Abans de l'inici del procediment d'elaboració de disposicions reglamentàries i en els supòsits que preveu la normativa bàsica estatal, el conseller executiu competent ha d'ordenar la realització d'una consulta pública a través del lloc web corresponent, amb la finalitat que els destinataris potencials de la norma tinguin la possibilitat d'emetre la seva opinió sobre els trets generals de la regulació proposada.*

2. *La consulta no és preceptiva quan es tracti d'iniciatives:*

- a) *De normes pressupostàries.*
- b) *De reglaments tècnics i d'organització.*
- c) *En què concorrin raons greus d'interès públic.*
- d) *Relatives a regulacions que no hagin de tenir un impacte significatiu sobre l'activitat econòmica, jurídica o social.*
- e) *En què no s'imposin obligacions rellevants als destinataris.*
- f) *Que suposin la regulació d'aspectes parcials d'una matèria.*
- g) *En què el contingut de la regulació estigui substancialment determinat per una norma de rang superior.*
- h) *Que impliquin la tramitació urgent del procediment normatiu.*

3. *La consulta ha de tenir una durada adequada a la naturalesa de la matèria i, en tot cas, no inferior a quinze dies. »*

L'article fa remissió a la normativa bàsica estatal, és a dir, a l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques (LPAC). Aquest article estableix que "Amb caràcter previ a l'elaboració del projecte o avantprojecte de llei o de reglament, s'ha de substanciar una consulta pública". El seu text literal és el següent:

«**Article 133. Participació dels ciutadans en el procediment d'elaboració de normes amb rang de llei i reglaments.**

1. *Amb caràcter previ a l'elaboració del projecte o avantprojecte de llei o de reglament, s'ha de substanciar una consulta pública, a través del portal web de l'Administració competent en la qual s'ha de demanar l'opinió dels subjectes i de les organitzacions més representatives potencialment afectats per la futura norma sobre:*

- a) *Els problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa.*
- b) *La necessitat i oportunitat de la seva aprovació.*
- c) *Els objectius de la norma.*
- d) *Les possibles solucions alternatives reguladores i no reguladores.*

2. *Sense perjudici de la consulta prèvia a la redacció del text de la iniciativa, quan la norma afecti els drets i interessos legítims de les persones, el centre directiu competent ha de publicar el text al portal web corresponent, per tal de donar audiència als ciutadans afectats i sol·licitar totes les aportacions addicionals que puguin fer altres persones o entitats. Així mateix, també es pot demanar directament l'opinió de les organitzacions o associacions reconegudes per llei que agrupin o representin les persones que tinguin drets o interessos legítims que es vegin afectats per la norma i els fins de les quals guardin relació directa amb el seu objecte.*

3. *La consulta, audiència i informació públiques que regula aquest article s'han de dur a terme de tal manera que els destinataris potencials de la norma i els qui facin aportacions sobre aquesta*

tinguin la possibilitat d'emetre la seva opinió, per a la qual cosa s'han de posar a la seva disposició els documents necessaris, que han de ser clars i concisos i han de reunir tota la informació necessària per poder pronunciar-se sobre la matèria.

4. Es pot prescindir dels tràmits de consulta, audiència i informació públiques que preveu aquest article en el cas de normes pressupostàries o organitzatives de l'Administració General de l'Estat, l'Administració autonòmica, l'Administració local o de les organitzacions que en depenen o hi estan vinculades, o quan concorrin raons greus d'interès públic que ho justifiquin.

Quan la proposta normativa no tingui un impacte significatiu en l'activitat econòmica, no imposi obligacions rellevants als destinataris o reguli aspectes parcials d'una matèria, es pot ometre la consulta pública regulada a l'apartat primer. Si la normativa reguladora de l'exercici de la iniciativa legislativa o de la potestat reglamentària per una Administració preveu la tramitació urgent d'aquests procediments, l'eventual excepció del tràmit per aquesta circumstància s'ha d'ajustar al que preveu aquella.»

Respecte d'aquest article, la Sentència 55/2018, de 24 de maig, del Tribunal Constitucional, va declarar que eren conformes a l'ordre constitucional únicament les parts del text que s'han ressaltat en negreta, i que la resta del text és contrari a l'ordre constitucional per invasió competencial, encara que no en declara la nul·litat atès que els preceptes s'apliquen a l'administració estatal.

En la tramitació de la Proposició de llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística, cal substanciar la consulta pública a la qual fa referència els articles transcrits.

Aquest és el marc legal que cal tenir present en el present document de participació, amb el qual es pretén comptar amb l'opinió dels destinataris potencials de la norma per tal que tinguin la possibilitat d'emetre la seva opinió sobre els trets generals de la regulació proposada.

2. Antecedents

2.1 Evolució de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa

L'entrada anual de vehicles a l'illa d'Eivissa entre 2001 i 2022 s'ha quadruplicat, passant de 51.000 en 2001 a 206.960 l'any 2022 (l'any 2019 eren quasi 158.000 vehicles). I a més, durant els últims anys l'entrada de vehicles en règim de passatge s'ha incrementat de forma molt acusada, així com també el nombre de vehicles que entren pel port i després no surten de l'illa. Això implica, una gran sobrecàrrega de la xarxa viària insular en els mesos de juliol i agost, la qual s'ha pogut estimar per als anys 2021 i 2022 en més del 15% del parc automobilístic insular.

Les dades aportades per l'Autoritat Portuària de les Illes Balears han permès avaluar les entrades i sortides de vehicles al port d'Eivissa (l'únic que té trànsit de vehicles des de 2019). I s'ha pogut constatar que en 2019 (just abans de la crisi sanitària) varen entrar (sense comptar el trànsit amb Formentera) 112.053 vehicles, dels quals 28.923 en els mesos de juliol i agost. L'any 2023 (igualmente sense comptar el trànsit amb Formentera) varen desembarcar 150.666 vehicles, és a dir, un 34,2% més que 4 anys abans. Dels quals, en juliol i agost varen ser 42.718, un 47,5% més en només 4 anys.

D'altra banda, segons dades de l'IBESTAT, el parc de vehicles d'Eivissa ha augmentat a un ritme més elevat que el de la mitjana de les Illes Balears. La taxa de motorització a l'illa d'Eivissa l'any 2001 era de 932,9 vehicles/1000 habitants, en 2016 era de 967,6 vehicles/1000 habitants i l'any 2022 ja es va situar en 1036,9 vehicles/1000 habitants. Mentre que la de les Illes Balears, per als mateixos anys, es situava, respectivament, en 840,4; 874,9 i 927,5 vehicles/1000 habitants. Pel que fa al trànsit, mesurat en termes d'intensitat mitjana diària (IMD), a l'illa d'Eivissa ha augmentat de manera continuada des de 2004 fins a la crisi sanitària de 2020 i després d'aquesta s'ha recuperat. Les estacions d'aforament presenten una marcada estacionalitat i concentren les puntes de trànsit en els mesos que van de juny a setembre i especialment en juliol i agost. Amb dades de l'estació d'aforament que el Pla de gestió d'aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa considerava com a estació permanent de referència fins l'any 2022 (denominada E-11), entre els anys 2004 i 2019, es va incrementar el trànsit amb una taxa anual acumulativa del 3%, passant de 24.152 vehicles/dia l'any 2004 a 37.616 vehicles dia l'any 2019.

A més, hi ha un gran nombre de vehicles de lloguer (encara que no hi ha dades precises respecte del seu nombre atès que la majoria estan matriculats fora de l'illa) i segons el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, serien usats pel 49% dels turistes. Aquest increment de vehicles té un comportament excepcionalment estacional, per la qual cosa afecta de forma significativa la mobilitat durant la temporada estival. Segons dades de l'estació d'aforament de referència citada més amunt, per a l'any 2022, els mesos de novembre a febrer tenen una IMD que és inferior al 82% de la mitjana anual, en canvi, els mesos de juliol i agost presenten una IMD que és, respectivament, un 33% i un 35% major que la mitjana anual.

L'**ANNEX 1**, denominat "Memòria justificativa de la necessitat de limitar l'entrada de vehicles a l'illa d'Eivissa", presenta les dades disponibles fins desembre de 2023 pel que fa a l'entrada de vehicles a l'illa d'Eivissa i mostra les tendències que s'estan produint a l'illa a nivell de dinàmiques demogràfiques i d'afluència turística.

2.2 Antecedents en l'estudi de la possibilitat de limitar l'entrada de vehicles a l'illa d'Eivissa

A partir de l'any 2022 s'ha estat analitzant la problemàtica amb diversos agents socials i els grups polítics de la Corporació. En aquest context, a més de diverses reunions interdepartamentals internes del Consell d'Eivissa, es varen fer reunions amb representants de l'Autoritat Portuària (2/02/2022), amb els alcaldes de l'illa d'Eivissa (9/05/2022). També es va fer una presentació pública de la informació recopilada fins aquell moment a la sala de plens del Consell d'Eivissa (27/06/2022). Posteriorment es varen fer altres reunions amb agents socials com l'Associació de Caravanes de Balears (el 7/07/2022), amb representants d'empreses de lloguer de vehicles sense conductor (16/09/2022), i de l'Associació lloguer vehicles balears (24/10/2022). Durant l'any 2023 també es va debatre el tema en una reunió amb els alcaldes de l'illa d'Eivissa i representants sindicals i empresarials en el marc de la Mesa del Diàleg Social de l'illa d'Eivissa (26/06/2023). Així mateix, des de l'1 de juny de 2022 hi ha un procés d'exposició pública al portal de transparència del Consell d'Eivissa relatiu a la proposta legislativa per habilitar un marc normatiu que reguli l'entrada de vehicles a l'illa d'Eivissa.

3. Objectius de la Proposició de Llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística

Aquesta Proposició de Llei pretén evitar l'increment de la problemàtica que el continu increment del nombre de vehicles que circulen per les carreteres insulars provoca durant la els períodes de màxima afluència turística.

Els objectius de la Proposició de Llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística són:

- Objectiu principal:
 - Regular les limitacions temporals a l'entrada i la circulació de vehicles de motor a l'illa d'Eivissa durant els períodes de màxima afluència turística

- Objectius complementaris:
 - Establir un sistema d'excepcions per a situacions diferencials, entre elles les relatives a la garantia de mobilitat entre les Illes Pitiüses.
 - Reduir la circulació a l'illa dels vehicles més contaminants.
 - Regular el sistema de limitació d'entrada de vehicles a través dels ports i les obligacions específiques d'informació i de verificació per a empreses navilieres i els passatgers que embarquin vehicles amb destinació a Eivissa. L'anterior en el marc previst en la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears.
 - Regular el nombre de cotxes destinat al lloguer sense conductor que entren durant l'any.
 - Establir mesures de foment dirigides a assolir els objectius fixats.
 - Establir el règim d'inspecció i sancionador aplicable com a mecanisme per garantir l'efectivitat del règim jurídic que estableix.

4. Possibles solucions alternatives a la Proposició de Llei

Com s'ha dit, la present Proposició de Llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística, deriva de la necessitat de pal·liar l'increment de la saturació dels espais públics i la xarxa viària que s'està assolint en els últims anys a l'illa en els períodes de màxima afluència turística i de la voluntat institucional d'evitar que continuï incrementant-se la magnitud dels problemes que genera.

Les alternatives raonables que s'han plantejat en el context de l'elaboració de la Proposició de Llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística han passat per la possibilitat de no tramitar la proposició de Llei a la possibilitat de diferents modulacions de la restricció d'entrada de vehicles.

En el cas de la no tramitació de la Proposició de Llei, aquesta alternativa implicaria no incidir en les tendències actuals d'increment d'entrada de vehicles en els moments de l'any de màxima afluència turística, per la qual cosa els problemes existents continuarien incrementant-se. Per aquest motiu, s'ha descartat.

Pel que fa a les diverses possibilitats existents en la modulació de la restricció d'entrada de vehicles s'ha descartat la possibilitat d'establir legalment un número màxim concret de vehicles que poden entrar a l'illa en els períodes de màxima afluència turística, per evitar la

rigidesa que això suposaria. En canvi, en la línia de la regulació de la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera, o de la que estableix la Llei 3/2023, de 17 de febrer, de Menorca Reserva de Biosfera, es preveu l'establiment d'un marc flexible en el que sigui el Consell Insular d'Eivissa el que, a la vista de la situació de cada moment, pugui modular el nombre de vehicles que poden entrar anualment a l'illa.

5. Contingut de la Proposició de llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística

Es disposa en aquest moment d'un esborrany de la Proposició de llei que el Consell d'Eivissa, amb les aportacions que es puguin introduir fruit de la present consulta pública, vol elevar al Parlament de les Illes Balears per al seu debat i aprovació. Per aquest motiu s'inclou com a **ANNEX 2** l'esmentat esborrany en la seua versió actual. Consta de 5 capítols, 4 disposicions addicionals, una disposició derogatòria i 3 disposicions finals.

6. Conclusions

El present document està destinat a ser objecte de consulta pública abans de l'elevació al Parlament de les Illes Balears de la Proposició de llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística .

Per aconseguir comptar amb l'opinió dels subjectes i les organitzacions que són destinataris potencials de la norma, per tal que tinguin la possibilitat d'aportar la seua opinió sobre els trets generals de la regulació proposada, **la consulta pública es farà a través del portal web i de la seua electrònica del Consell Insular d'Eivissa.**

Annexos:

- **ANNEX 1**
Memòria justificativa de la necessitat de limitar l'entrada de vehicles a l'illa d'Eivissa

- **ANNEX 2**
ESBORRANY de Proposició de llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística

ANNEX 1

Memòria justificativa de la necessitat de limitar l'entrada de vehicles a l'illa d'Eivissa

**Memòria justificativa
de la necessitat de limitar l'entrada de vehicles a l'illa d'Eivissa**

Febrer de 2024

Índex:

1. L'antecedent de la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera
2. Context legislatiu autonòmic, estatal i de la Unió Europea
3. Congestió territorial a l'illa d'Eivissa
4. Conclusions

Memòria justificativa de la necessitat de limitar l'entrada de vehicles a l'illa d'Eivissa

1. L'antecedent de la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera

El Ple del Consell Insular de Formentera, en base al seu acord de 20 de desembre de 2017 i a l'empara de l'article 47.2 de l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears, va instar el Govern de les Illes Balears a tramitar una llei que permetés implantar limitacions d'accés a l'illa i establir un sostre en el nombre de vehicles que hi circulen durant el període estiuenc, a fi de corregir la problemàtica derivada de la congestió del territori insular en els períodes de l'any de més aflluència de persones i vehicles.

Així, en aquells moments (any 2017) Formentera tenia un parc mòbil, una flota permanent (durant l'hivern) de 20.749 vehicles (dels quals gairebé la meitat es dedicaven al lloguer) i durant l'estiu d'aquell mateix any 2017 varen desembarcar a l'illa 29.000 vehicles. I això a una xarxa de carreteres que té poc més de 30 quilòmetres d'extensió. Durant els mesos d'estiu el trànsit de vehicles diari es multiplicava. La qual cosa suposava clarament una densitat desproporcionada per a una illa de les dimensions, els equipaments i les infraestructures com les de Formentera; una densitat que generava greus problemes en la gestió del trànsit, en la resposta d'aparcaments disponibles, en la pròpia seguretat viària, en definitiva, en la pressió que tot junt es generava sobre els espais urbans i els naturals de l'illa.

Després de la corresponent tramitació parlamentària, finalment, en el BOIB número 21, de 16 de febrer de 2019 es va publicar la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.

Aquesta Llei de sostenibilitat ambiental i econòmica de l'illa de Formentera, que ha estat novedosa a l'Estat Espanyol, contempla entre les seves mesures: habilitar el Consell de Formentera per establir restriccions temporals a l'entrada de circulació de determinats tipus de vehicles a motor; establir un nombre màxim de vehicles de lloguer que poden entrar anualment a l'illa i que poden estar-hi en circulació i determinar, si ho considera oportú, quin percentatge d'aquesta flota ha de ser elèctrica o no contaminant; potenciar l'ús del transport públic i la mobilitat sostenible; afavorir l'ús progressiu de vehicles elèctrics i no contaminants; finançar projectes de sostenibilitat ambiental i limitar temporalment l'accés de vehicles a motor a vies públiques o a espais concrets de l'illa, pels seus valors naturals, patrimonials o paisatgístics.

Les mesures excepcionals que incorpora aquesta Llei responien directament, per tant, a la preocupació de les autoritats i la societat de Formentera d'assegurar la sostenibilitat mediambiental, econòmica, social i turística de Formentera.

D'altra banda, cal dir que aquestes limitacions anaren acompanyades a la dita llei d'excepcions necessàries per permetre trobar l'equilibri just per tal de garantir les necessitats de les formentereres i els formenterers, però també dels que treballen o tenen residència a Formentera amb una especial sensibilitat cap a l'illa d'Eivissa pel seu lligam amb ella.

2. Context legislatiu autonòmic, estatal i de la Unió Europea

El desenvolupament sostenible constitueix un dels objectius generals de la Unió Europea, la qual, d'acord amb l'article 3 del Tractat de la Unió Europea es compromet a assolir un nivell elevat de protecció i millora de la qualitat del medi ambient. En aquest sentit, en el Llibre blanc del transport, la Comissió Europea descriu el transport com a peça fonamental per a la nostra economia i la nostra societat, i al mateix temps estableix que ha de ser sostenible, a causa de les cada vegada majors limitacions mediambientals i de recursos.

Precisament en relació a la mobilitat sostenible, cal esmentar que l'article 60 de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica (BOIB núm. 27, de 2 de març de 2019) estableix que les administracions públiques de les Illes Balears han de promoure la mobilitat sostenible i, de manera especial, han de fomentar, entre d'altres els plans i projectes orientats a potenciar el model de transport públic, col·lectiu i intermodal, que redueixin l'ús del vehicle privat i promoguin altres formes de transport sostenible, sense emissions de gasos amb efecte hivernacle; els sistemes de gestió de la mobilitat basats en criteris d'eficiència energètica, reducció d'emissions i racionalització de l'ús del vehicle privat; la mobilitat no motoritzada, especialment als centres urbans; el transport públic col·lectiu intermodal, especialment amb els mitjans de transport que produeixen menys emissions, així com la mobilitat elèctrica i la substitució o reconversió de vehicles per altres amb menys emissions associades, així com sistemes de vehicle compartit.

En un marc més ampli, per a l'adopció de les mesures de limitació de l'entrada de vehicles a l'illa d'Eivissa (igual que va ocórrer per al cas de la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera), el Govern de les Illes Balears es mou en àmbits materials en què està habilitat per la Constitució i l'Estatut d'Autonomia per perfilar un model territorial, econòmic, ambiental i social sostenible, que a més sigui coherent amb el reconeixement normatiu del fet insular (articles 138 de la Constitució Espanyola i 3 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears); un model que beneficiaria no només la població de l'illa d'Eivissa, sinó també el conjunt de la ciutadania balear, atesa la contribució insular al sector turístic i a l'economia de la comunitat autònoma. El disseny i l'impuls d'aquest model estarien emparats en diversos títols de competències de l'article 30 del text estatutari, com ara els relatius a l'ordenació territorial (apartat 3), les carreteres i el transport per aquestes vies (apartat 5), el transport marítim (apartat 6), el turisme (apartat 11), el foment del desenvolupament econòmic (apartat 21), el patrimoni paisatgístic (apartat 25) i la protecció del medi ambient (apartat 46).

A nivell estatal, la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica. (BOE núm. 121, de 21 de maig de 2021) en matèria de mobilitat sense emissions, estableix que els municipis de més de 50.000 habitants i els territoris insulars han d'adoptar plans de mobilitat urbana sostenible coherents amb els plans de qualitat de l'aire que introdueixen mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat. Així mateix, s'ofereix la possibilitat a les comunitats autònomes insulars, per la seva vulnerabilitat davant del canvi climàtic, d'instar l'Estat a establir mesures de promoció de mobilitat neta, consistents en restriccions de la circulació de turismes i furgonetes en el seu àmbit territorial.

A nivell de la Unió Europea cal assenyalar que entre els objectius concrets de la seua política en l'àmbit del medi ambient es troben la conservació, la protecció i la millora de la qualitat del medi ambient, com també la protecció de la salut de les persones. Aquesta política es basa en els principis de cautela, acció de prevenció i correcció de la contaminació en la seva font.

La Comissió Europea, mitjançant la Comunicació COM (2009) 490 final, de 30 de setembre de 2009, Pla d'Acció de Mobilitat Urbana, va constatar que determinades polítiques, com ara la cohesió, el medi ambient i la salut, entre d'altres, no poden aconseguir els seus objectius

sense tenir en compte especificitats urbanes tals com la mobilitat. El principi de mobilitat sostenible tracta de garantir una mobilitat eficient de mercaderies i persones, alhora que ha de gestionar el creixent volum de transport i, per tant, minimitzar els costos externs derivats dels accidents de circulació, les malalties respiratòries, el canvi climàtic, el soroll, la contaminació ambiental o els embussos. L'aplicació d'aquest principi exigeix un enfocament integrat per optimitzar l'eficiència del sistema i l'organització dels transports, així com la reducció del consum d'energia i de l'impacte sobre el medi ambient. El 14 de desembre de 2021, la Comissió Europea, mitjançant la Comunicació COM(2021) 811 final, va presentar el seu nou marc de mobilitat urbana, el qual presta especial atenció a una mobilitat més sana i segura, al transport públic i als desplaçaments a peu i en bicicleta, dóna prioritat a les solucions amb zero emissions per a les flotes de transport urbà, com els taxis i altres serveis de transport amb conductor, inclou consideracions sobre els serveis de repartiment urbà i esbossa opcions de finançament perquè els ens locals i regionals apliquin aquestes mesures. Destaca també la major rellevància que es vol donar a la figura dels Plans de Mobilitat urbana Sostenibles.

En el Llibre blanc del transport Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible (COM [2011] 144 final), de 28 de març de 2011, la Comissió descriu el transport com a peça fonamental per a la nostra economia i la nostra societat, i al mateix temps estableix que ha de ser sostenible, a causa de les cada vegada majors limitacions mediambientals i de recursos. Entre els punts clau que identifica el seu full de ruta, s'inclou l'objectiu d'aconseguir l'eliminació progressiva de l'ús de vehicles de gasolina i dièsel. Per la seua part, el Dictamen del Comitè Econòmic i Social Europeu sobre el Document de treball dels serveis de la Comissió - Avaluació del Llibre Blanc - «Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible» [SWD(2020) 410 final] (2021/C 341/14), conclou afirmant que «la substitució dels motors de combustió interna per vehicles elèctrics no modificarà gens la congestió del trànsit a les nostres ciutats.»

D'altra banda, el Tractat de Lisboa estableix que la Unió Europea ha de complementar l'acció dels estats membres en matèria turística, i ha de promoure, entre altres aspectes, el desenvolupament sostenible en el sector turístic. En aquest marc, la Comissió Europea ha fixat, fins i tot abans de la subscripció d'aquest Tractat, els eixos prioritaris de la política turística en els instruments següents:

- La comunicació «Agenda per a un turisme europeu sostenible i competitiu» COM (2007) 621, de 19 d'octubre de 2007: s'assumeix la importància de protegir la durabilitat de l'entorn natural i la comunitat local de les destinacions turístiques per fomentar la competitivitat del sector i proposa com a reptes, entre d'altres, la protecció dels recursos naturals i culturals de les destinacions turístiques, la reducció de la utilització dels recursos i la contaminació en els llocs turístics, la gestió del canvi en interès del benestar de la comunitat i tenir en compte l'impacte mediambiental dels transports vinculats al turisme. Com a principis per aconseguir un turisme alhora competitiu i sostenible, la Comissió proposa: (i) minimitzar i administrar els riscos (principi de precaució), amb la prevenció de tot efecte nociu sobre el medi ambient o la societat; (ii) avaluar la capacitat d'acollida de les destinacions turístiques i fixar límits a l'amplitud del desenvolupament turístic; i (iii) controlar permanentment la sostenibilitat, la qual cosa requereix una vigilància sense descans.

- La comunicació «Europa, primera destinació turística mundial —un nou marc polític per al turisme europeu» COM (2010) 352 final, de 30 de juny de 2010, que inicia una nova etapa en la política europea sobre el turisme i es basa en quatre eixos principals: estimular la competitivitat del sector turístic a Europa; promoure el desenvolupament d'un turisme sostenible, responsable i de qualitat; consolidar la imatge i la visibilitat d'Europa com a conjunt de destinacions sostenibles i de gran qualitat; i reforçar la integració del turisme en

les polítiques i instruments financers de la Unió Europea. La comunicació subratlla el caràcter transversal del turisme, que està en contacte amb moltes altres polítiques, com la del transport, que exigeix un tractament conjunt en determinats aspectes; exposa una bateria de línies d'accions, amb especial incidència per a les entitats locals i regionals i destaca que el turisme contribueix al desenvolupament regional i econòmic i la necessitat de millorar l'atractiu de les regions com a incentiu per a la promoció de pràctiques i polítiques més sostenibles i positives respecte del medi ambient.

- La comunicació «Una estratègia europea per a un major creixement i ocupació en el turisme costaner i marítim» COM (2014) 86 final, de 20 de febrer de 2014: adopta una nova estratègia per millorar aquest tipus de turisme a Europa i constata que requereix un marc polític ambiciós. Estableix que la Comissió, els estats membres, les autoritats regionals i locals, la indústria i altres parts interessades han d'emprendre actuacions específiques que siguin coherents amb les polítiques de la Unió Europea que tenen un impacte en aquest sector, tenint en compte determinats aspectes transversals de les diferents polítiques, tals com els transports, la protecció del medi ambient, el desenvolupament regional i l'adaptació al canvi climàtic, entre d'altres.

Aquests són alguns dels valors principals del dret europeu que cal invocar en l'aprovació de les mesures necessàries de sostenibilitat mediambiental i econòmica per a l'illa d'Eivissa.

També cal tenir en compte que, en consonància amb els principis europeus que defensen un equilibri entre els fluxos turístics i la sostenibilitat mediambiental i territorial, en especial dels territoris insulars i costaners susceptibles de protecció, ja fa anys que a diverses regions europees s'han implantat restriccions a l'afluència i circulació de vehicles de motor, bé de caràcter permanent, bé temporal per als períodes de més activitat turística. En el cas d'Eivissa, la regulació que es proposa de limitació a l'entrada de vehicles també té una motivació alhora ambiental i territorial, atès que la limitació a l'accés de vehicles suposa evitar el consum de més territori amb l'ampliació de les infraestructures viàries que, en temporada alta, ja es troben al límit de la seva capacitat.

Les solucions adoptades a altres territoris sovint estableixen diferenciació segons el tipus de vehicle, ateses les seves característiques o a la funcionalitat a què estan destinats; també inclouen en molts supòsits excepcions per als residents i per als vehicles destinats a cobrir necessitats bàsiques de la ciutadania. Entre d'altres, hi ha exemples a les illes mediterrànies de Capri, Ischia, Marettimo i Favignana (Itàlia); Hydra, Athos i Rodes (Grècia); Kolocep (Croàcia); a les illes alemanyes d'Hiddensee, Helgoland, Juist, Baltrum, Wangerooge, Spiekeroog i Langeoog; a l'illa holandesa d'Schiermonnikoog; i a les illes del nord francès de Sein, Hoedic, Bréhat, Batz, Houat, Molène i l'arxipèlag de Frioul.

Així mateix, cal considerar l'èxit dels criteris aplicats a moltes ciutats d'arreu del món per restringir el trànsit motoritzat -ja sigui per lluitar contra la contaminació i la congestió viària, o bé per protegir el seu patrimoni- amb mesures de tot tipus, des de restriccions periòdiques per hores, dies o temporades, fins a prohibicions d'accés a determinats tipus de vehicles com els de motor dièsel, que inclouen actuacions de foment del transport públic i dels vehicles sense motor o no contaminants.

3. Congestió territorial a l'illa d'Eivissa

3.1 Introducció

L'illa d'Eivissa pateix una elevada congestió del territori insular en els períodes de l'any de més aflluència de persones i vehicles i aquesta congestió s'està incrementant anualment des de què hi ha dades. La pandèmia de Covid-19 de l'any 2020 va interrompre puntualment la tendència, però així com s'esvaïren els efectes de la pandèmia sobre l'activitat econòmica, i en particular sobre l'activitat turística, es varen recuperar els fluxos turístics dels anys anteriors i les seues dinàmiques, de manera que l'any 2022 ja varen assolir-se unes dades comparables amb les d'anys anteriors.

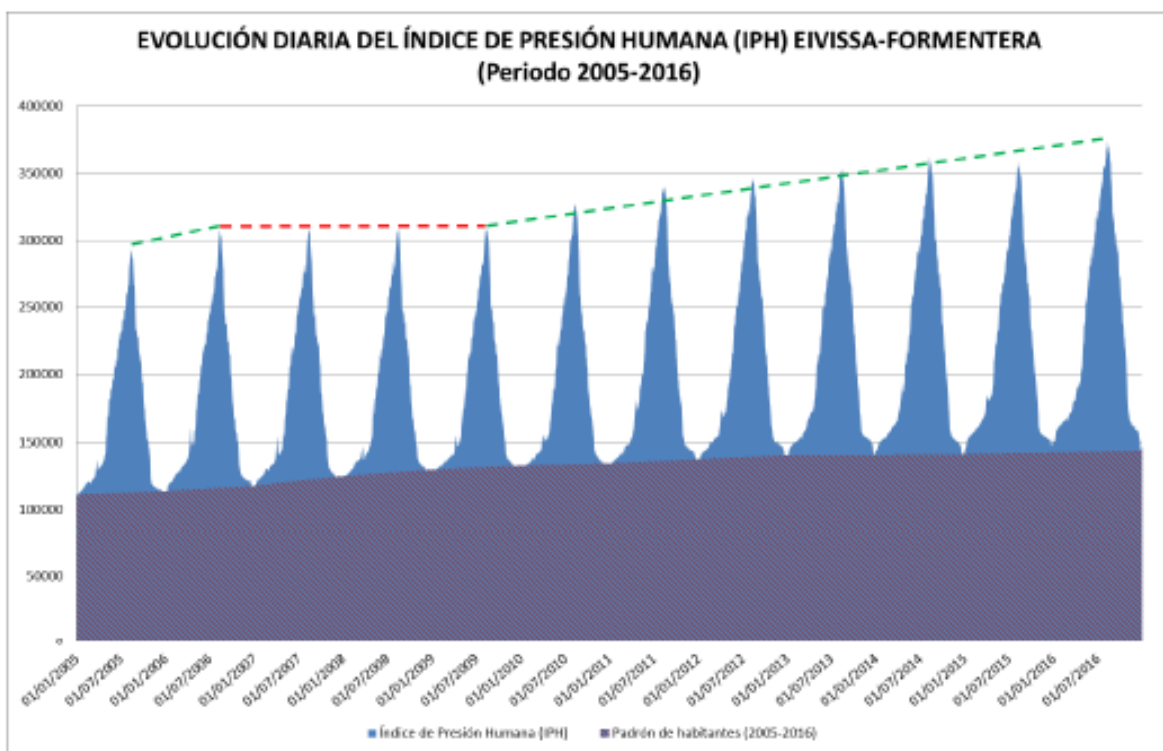


Figura 1. Evolució de l'índex de pressió humana diària a les Illes d'Eivissa i Formentera (les dades són agregades) entre 2005 i 2016. Font: Informe sectorial de "Demografia, estructura dels assentaments i distribució territorial de la població", del Diagnòstic territorial previ a la revisió del Pla territorial insular d'Eivissa. El podeu descarregar [aquí](#).

La figura 1, extreta del Diagnòstic territorial previ a la revisió del Pla territorial insular d'Eivissa, Informe sectorial de "Demografia, estructura dels assentaments i distribució territorial de la població" (p.112), mostra, per als anys 2005 a 2016, en color blau l'Índex de Pressió Humana (IPH) diari i (per davall) en color violeta tramata la xifra corresponent al padró d'habitants oficial del mateix període, de manera que es pot comparar la població estacional i la permanent i el seu creixement. L'Índex de Pressió Humana (IPH) és un indicador elaborat per l'IBESTAT, que pretén facilitar una dada aproximada de la població que hi ha en realitat a l'arxipèlag en un moment determinat i que ens permet una comparació molt interessant amb la població que hi resideix habitualment; per a les Illes Pitiüses les dades les proporciona agregades.

La projecció de les dades de la variació de l'índex de pressió humana i del padró d'habitants segons les taxes del període 2005-2015 que va elaborar l'empresa consultora que va fer el Diagnòstic territorial previ a la revisió del Pla territorial insular d'Eivissa, mostra la prognosi tendencial per a les properes dècades en la figura 2 (extreta de la p. 115 del diagnòstic citat abans) i arriba a les següents conclusions:

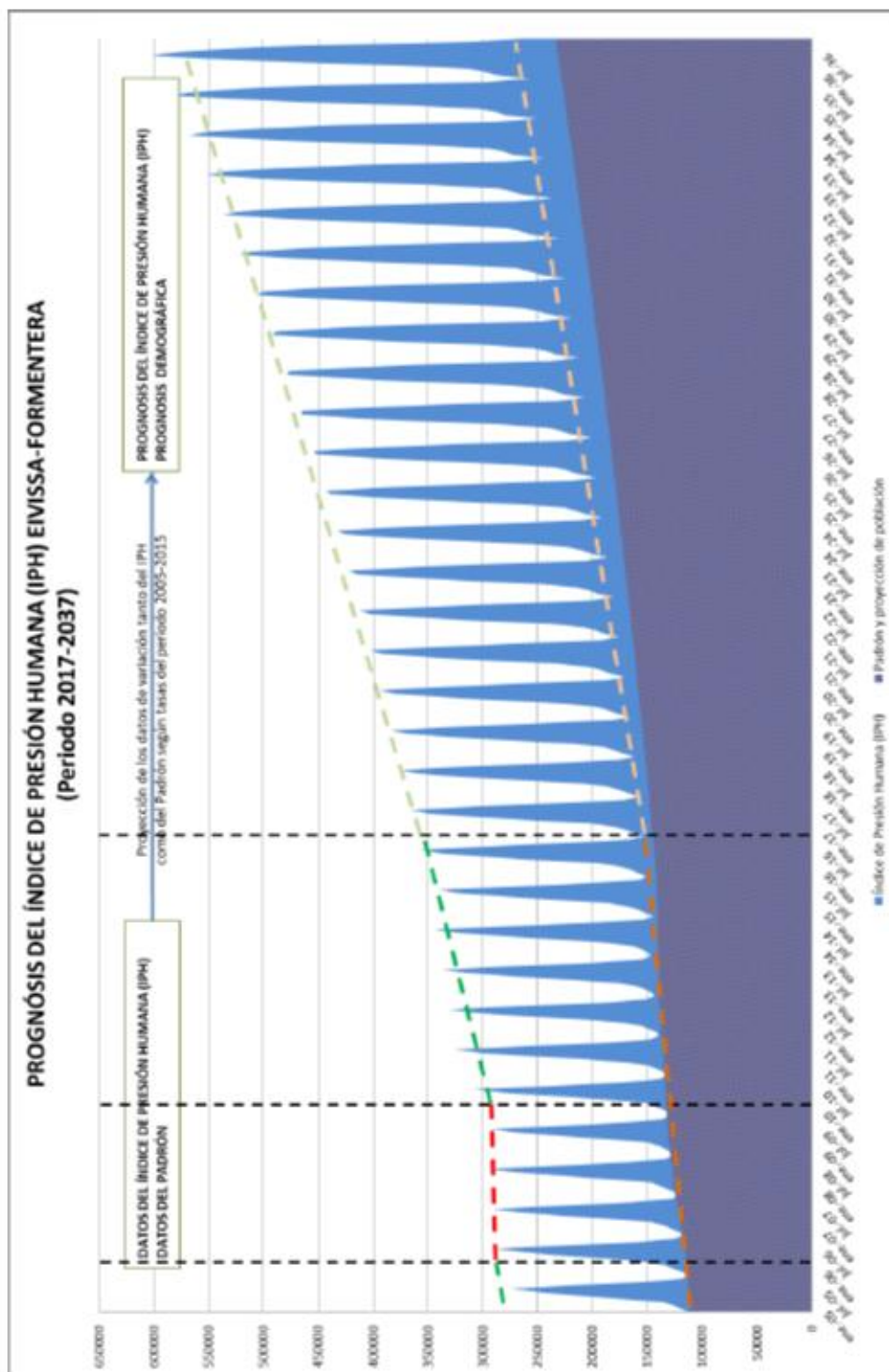


Figura 2. Prognosi de l'índex de pressió humana a Eivissa i Formentera (les dades de l'IBESTAT eren agregades per a les Illes Pitiüses) per al període 2017-2037. Font: Informe sectorial de "Demografia, estructura dels assentaments i distribució territorial de la població", del Diagnòstic territorial previ a la revisió del Pla territorial insular d'Eivissa. El podeu descarregar [aquí](#).

«La prognosi, tal y como se aprecia en la gráfica [...], sitúa a la isla de Ibiza en un escenario ciertamente preocupante. Si se mantuvieran las tasas de crecimiento del Índice de

Presión Humana del periodo 2005-2016 se superarían las 450.000 personas en época estival (75.000 más que en la actualidad) y de cara al año 2037 se rozarían las 600.000 personas.

A su vez, mientras los valores en temporada alta aumentan de forma importante, los valores de presión humana en temporada baja aumentan pero en menor medida que los primeros, ahondando en la brecha existente entre ambos tal y como se aprecia en el gráfico anterior. Lo que generaría cada vez mayores problemas a la hora de prestar servicios y de disponer de las infraestructuras suficientes para atender a todas esas personas en temporada alta. Servicios e infraestructuras que a su vez, quedarían infrautilizados en temporada baja con los consiguientes costes de mantenimiento que ello supondría.

[...]»

3.2 Trànsit

Un dels aspectes en què més perceptible és la congestió territorial insular és el trànsit i per analitzar-lo farem referència al parc de vehicles i a la intensitat de trànsit. Com veurem, aquestes dades mostren un acusat creixement.

3.2.1 Parc de vehicles d'Eivissa

Segons dades de l'IBESTAT, el parc de vehicles a Eivissa s'ha incrementat un 253,6% entre 1996 (63.062 vehicles) i 2022 (159.895 vehicles). És a dir, en només 26 anys ha augmentat en quasi 97.000 vehicles. Aquest increment ha estat molt superior al de la mitjana de les Illes Balears (que en el mateix període va augmentar només un 52,7%).

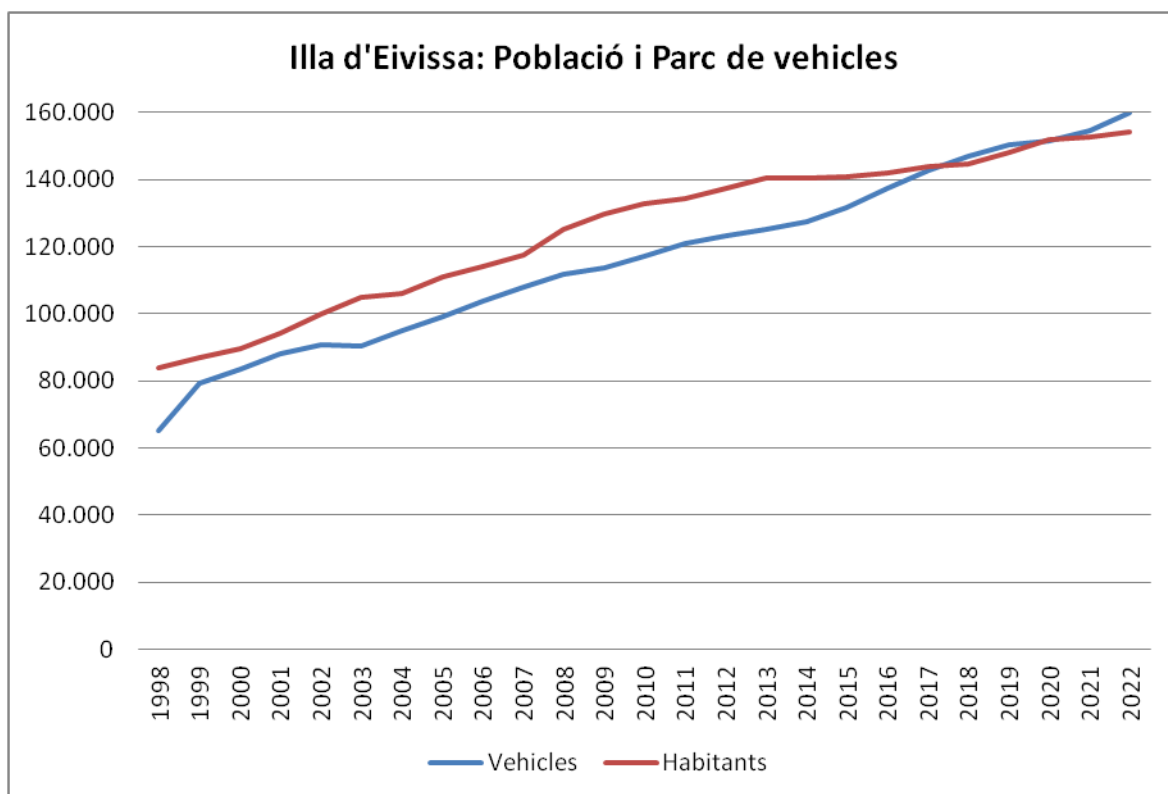


Figura 3. Evolució de la població i del parc de vehicles de l'illa d'Eivissa. Font: Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT

Entre 1998 i 2022 la població de l'illa d'Eivissa s'ha incrementat en un 83,5% passant de 84.044 habitant en 1998 a 154.210 habitants en 2022.

La taxa de motorització a l'illa d'Eivissa de l'any 1998 era 775 vehicles cada 1000 habitants, i va superar els 900 vehicles cada 1000 habitants l'any 1999. Fins 2016 no ha superat els 920. A partir d'aquell any va iniciar una escalada que el va portar a 1017,8 vehicles per cada 1000 habitants l'any 2019, amb una baixada puntual arran de la crisi sanitària de Covid-19 l'any 2020. L'any 2022, la taxa de motorització va assolir els 1036,9.

Però a més del parc de vehicles permanent, cal tenir present que durant els mesos d'estiu n'arriben molts de fora. Per tant, un dels aspectes més rellevants que incideixen en la saturació de les carreteres durant els mesos estivals, és que una part rellevant dels turistes arriben a l'illa en vaixell amb el seu vehicle particular (segons dades de la diagnosi del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, aprovat mitjançant el Decret 35/2019, de 10 de maig, el 21% els turistes d'Eivissa usen el seu vehicle privat per als desplaçaments).

A més, hi ha un gran nombre de vehicles de lloguer (encara que no hi ha dades precises respecte del seu nombre atès que la majoria estan matriculats fora de l'illa) i segons el citat Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, serien usats pel 49% dels desplaçaments dels turistes. Aquest increment de vehicles té un comportament excepcionalment estacional, per la qual cosa afecta de forma significativa la mobilitat durant la temporada estival.

3.2.3 Intensitat mitjana diària (IMD)

Pel que fa a la mesura de la intensitat del trànsit en termes d'intensitat mitjana diària (IMD), a l'illa d'Eivissa ha augmentat de manera continuada des de que hi ha dades (2004) fins que es va iniciar la pandèmia de Covid-19. Les estacions d'aforament presenten una marcada estacionalitat i concentren les puntes de trànsit en els mesos que van de juny a setembre i especialment en juliol i agost.

L'estació d'aforament que el Pla de gestió d'aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa va considerar entre 2017 i 2021 com l'estació permanent de referència més representativa de les variacions del trànsit a l'illa és l'estació d'aforament E-11, situada a la carretera EI-600). Entre els anys 2004 i 2019, ha registrat un increment del trànsit amb una taxa anual acumulativa del 3% (valorat a partir de la mitjana anual de la IMD), passant de 24.152 vehicles/dia l'any 2004 a 37.616 vehicles diaris l'any 2019. És a dir, un increment acumulat del 55,75% en els 15 anys previs a la pandèmia. L'any 2020, en plena pandèmia de Covid-19, el trànsit va reduir-se en un 33,9%. En 2022, últim any amb dades disponibles, el trànsit global mesurat a la xarxa viària del Consell d'Eivissa va ser un 2,8% menor que l'any 2019. No obstant l'anterior, la que es va considerar, en el període citat abans, com a segona estació més representativa de la xarxa viària (E-05) va registrar un augment del trànsit mitjà tots mesos de l'any i també en el còmput anual, en el qual va mesurar-s'hi un increment d'un 4,7%.

El Pla d'aforaments de 2022 exposa que *“els registres d'aforaments històrics i l'experiència han demostrat que a Eivissa no hi ha una relació genèrica de les característiques del trànsit que permetin establir afinitats a partir d'una estació permanent de referència única”*. Per aquest motiu, a partir d'aquest pla d'aforaments *“es decideix establir afinitats a partir de totes les estacions permanents, fins i tot primàries, disponibles. D'aquesta manera es disposa d'una cobertura més gran a la xarxa viària d'estacions de referència, i és possible assolir afinitats més precises per a les estacions amb menor mida mostral.”*

Segons dades de l'estació d'aforament que s'ha considerat de referència fins l'any 2022 (estació E-11), per a l'any 2022, els mesos de novembre a febrer tenen una IMD que és inferior al 82% de la mitjana anual (de 36.807 vehicles); en canvi, els mesos de juliol i agost presenten una IMD que és, respectivament, un 33% i un 35% major que la mitjana anual.

Així mateix, la IMD mitjana dels mesos de juny a setembre va ser un 68,2% major que la IMD mitjana dels mesos de novembre a febrer, que són els mesos representatius del trànsit generat per la població resident.

La figura 4 mostra l'evolució de la intensitat mitjana diària (IMD) anual del trànsit del conjunt de la xarxa insular, així com de les dos estacions d'aforament fixes més representatives de la xarxa insular en la seua mitjana anual. S'hi pot observar el creixement continuat de la intensitat de trànsit fins a la crisi sanitària del Covid-19 l'any 2020 i la seua recuperació posterior fins l'any 2022.

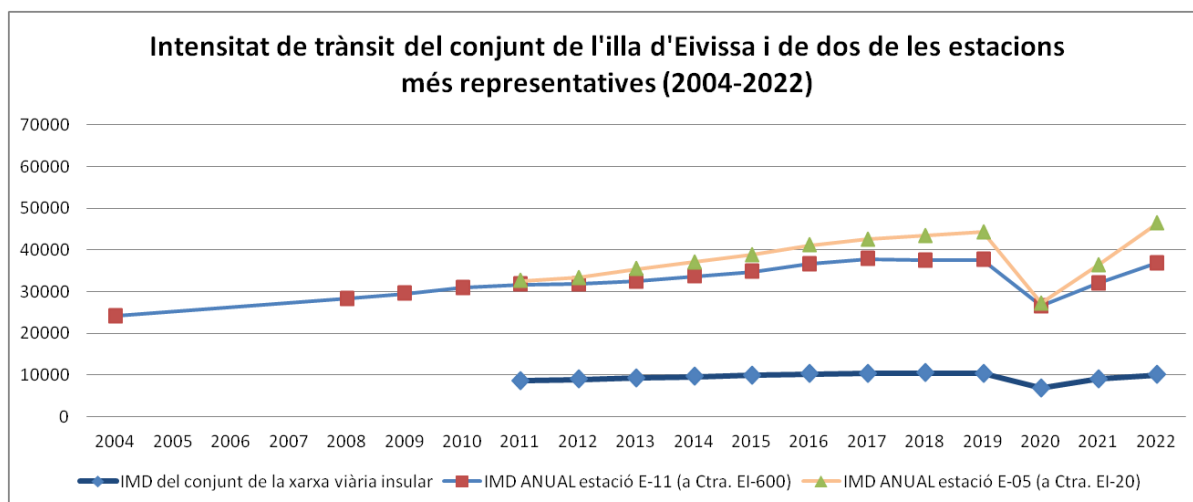


Figura 4. Evolució de la intensitat de trànsit (IMD) del conjunt de l'illa d'Eivissa i de dos de les estacions permanents més representatives entre 2004 i 2022. Font: Elaboració pròpia a partir del Pla de gestió d'aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa, Consell d'Eivissa.

A la figura 5, es mostra, per a 2 de les estacions d'aforament fixes més representatives i per al conjunt de l'illa d'Eivissa, la gran variació entre la temporada alta turística (amb el màxim al mes d'agost) i la temporada baixa (representativa del trànsit de la població permanent, representat pel mes de març). Així, la intensitat de trànsit diària arriba a ser més del doble a l'agost que en març a l'estació d'aforament E-05 (situada a la carretera E-20, el segon cinturó de la ciutat d'Eivissa). Així mateix, el gràfic mostra l'augment constant de la IMD durant els anys fins a la crisi sanitària del Covid- 19, l'any 2020, i la ràpida recuperació posterior.

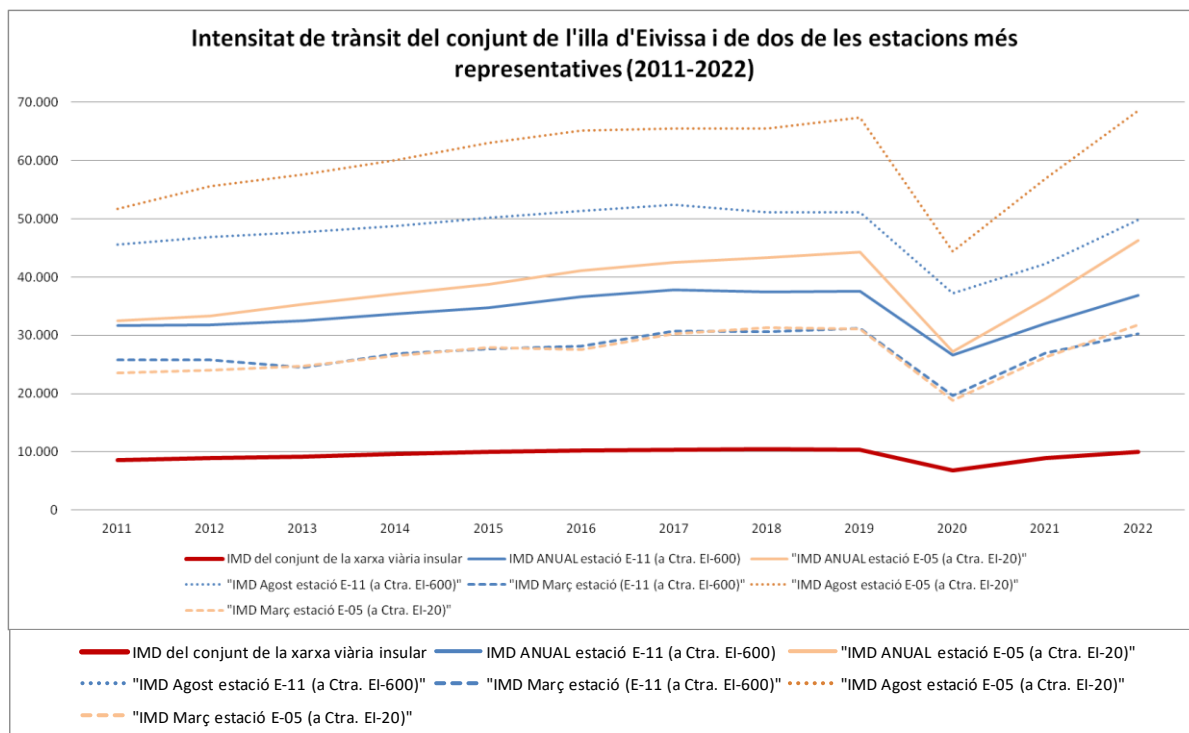


Figura 5. Evolució de la intensitat de trànsit (IMD) de l'illa d'Eivissa entre 2011 i 2022 distingint entre el trànsit generat per la població resident (representat pel mes de març) i el trànsit de temporada alta turística (representat pel mes d'agost) a dos de les estacions d'aforament fixes més representatives de la xarxa viària. Font: Elaboració pròpia a partir del Pla de gestió d'aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa, Consell d'Eivissa.

Si bé els nivells de servei teòrics elaborats als diferents trams de carreteres de la xarxa d'Eivissa, suposant un flux continu de circulació, resulten majoritàriament admissibles per a l'any 2022 (només 3 trams presenten un nivell de servei màxim E segons taula següent), la presència de elements com ara interseccions, travessies, accessos a nuclis de població, etc., generen situacions de congestió, amb cues importants a determinades hores, principalment als mesos d'estiu. En conseqüència, per a l'usuari de la carretera el nivell de servei de les vies és insuficient per a les necessitats de mobilitat a l'estiu i sobretot a les hores de determinats esdeveniments amb gran atractiu insular, que canalitzen i concentren una part important dels moviments a unes zones concretes, els entorns viaris de les quals es col·lapsen.

ANÁLISIS DE CAPACIDAD Y NIVEL DE SERVICIO. PARÁMETROS UTILIZADOS Y RESULTADOS. AÑO 2022.

CÓDIGO ESTACIÓN	CARRETERA	P.K. ESTACIÓN	P.K. INICIO	TRAMO	P.K. FIN	LONG. (KM.)	Nº Carriles	IMD (Vel/h)	PESADOS (%)	II-100	FHP	II	VEL. MEDIA (VM)	DENSIDAD (D) v/km/c	% ATB	%PTSF	% PFFS	NIVEL DE SERVICIO
E-01	Ei-10	0,3	0	Rot. Figueretes(PM-801) – Rot. Can Misses	0,9	0,9	2+2	14.836	2,9	7,8	0,92	823	50	7	-	-	-	B
E-02	Ei-10	1	0,9	Rot. Can Misses – Rotonda Juan XXIII	1,4	0,5	2+2	18.904	2,9	7,8	0,92	757	50	8	-	-	-	B
E-03	Ei-10	1,8	1,4	Rot. Juan XXIII – Rot. Sta. Eulària(C-733)	2,4	1	2+2	18.089	2,9	7,8	0,92	723	50	8	-	-	-	B
E-04	Ei-20	1	0	Rot. Can Cifre – Enlace Can Misses	2,5	2,5	2+2	40.097	2,9	9	0,95	2.295	80	15	-	-	-	C
E-05	Ei-20	1,6	2,5	Enlace Can Misses – Enlace Blancadona	3	0,5	2+2	40.317	3,4	8,7	0,95	2.067	80	14	-	-	-	C
E-06	Ei-20	3,8	3	Enlace Blancadona – Enlace Jesús	4	1	2+2	38.650	4	9	0,95	1.784	80	12	-	-	-	C
E-07	Ei-30	1	0	Ses Païsses – Rot. Can Portes	1,6	1,6	1+1	9.107	3,9	7,8	0,9	710	55	-	52,9	67,5	-	C
E-08	Ronda Nord Sant Antoni	0,6	0	Rot. C-731 – Rot. Cala Graçió	0,5	0,5	1+2	7.379	3,4	7,8	0,9	576	70	-	60,4	61,7	86,8	C
E-09	Ronda Nord Sant Antoni	1	0,5	Rot. Cala Graçió – Can Coix(PM-812)	1,2	0,7	1+2	5.382	3	9	0,9	484	70	-	60,3	58,5	87,3	C
E-10	Ronda Santa Eulària	6	0	Rot. Sta. Eulària S. – Rot. Sta. Eulària N.	1,7	1,7	1+1	10.418	2	8,7	0,9	908	50	-	38,6	70,5	74,5	D
E-11	Ei-800	2	1	Eivissa (E-10) – Pol. Montecristo	4,6	3,6	2+2	38.807	4	7,8	0,95	1.502	60	12	-	-	-	C
E-12	Ei-800	5,7	4,6	Pol. Montecristo – Sant Rafel	8,1	3,5	2+2	32.057	3,4	7,8	0,95	1.325	80	9	-	-	-	B
E-13	Ei-800	10,5	8,1	Sant Rafel – Ses Païsses (E-30)	16,1	8	2+2	30.182	3,3	9	0,95	1.495	80	9	-	-	-	B
E-15	Ei-300	1,6	1	Rotonda Santa Eulària – Enlace Jesús	2	1	2+2	24.706	4	9	0,92	1.156	50	13	-	-	-	C
E-16	Ei-300	2,8	2	Enlace Jesús – Can Clavos (PM-804)	5,3	3,3	2+2	32.547	4	9	0,95	1.445	80	10	-	-	-	B
E-17	Ei-300	7,6	5,3	Int. Can Clavos – Int. Cazadores (PM-810)	8,2	2,9	1+1	22.413	3,3	9	0,9	2.017	70	-	65,6	88,4	72,1	E
E-18	Ei-300	16,5	8,2	Int. Cazadores – Sant Joan (PM-811)	21,7	13,5	1+1	4.943	3,2	9	0,9	445	70	-	67,9	53,8	88,9	B
E-19	Ei-300	22	21,7	Sant Joan – Portinatx	29,8	7,9	1+1	3.688	3,2	8,7	0,9	321	70	-	73,7	29,4	94,6	A
E-20	Ei-800	1,5	1	Eivissa – Rot. Can Cifre	2,5	1,5	2+2	16.250	3	8,66	0,92	1.025	50	11	-	-	-	B
E-21	Ei-800	2,8	2,5	Enl. Can Cifre(E-20) – Enl. St Jordi/d'en Bossa	3,8	1,3	2+2	41.087	2,7	9	0,95	1.848	80	12	-	-	-	C
E-22	Ei-800	4,2	3,8	Enl. St Jordi/d'en Bossa – Enl. PM-802(Sa Canal)	5	1,2	2+2	24.563	3,3	9	0,95	1.106	80	7	-	-	-	B
E-23	Ei-800	5	5	Enlace PM-802 (Sa Canal) – Aeroport	6	1	2+2	16.681	3	10	0,92	1.135	70	9	-	-	-	B
E-23b	Ei-800	7	6	Enlace PM-802 (Sa Canal) – Aeroport	8	2	1+1	16.156	3	10	0,92	1.616	60	-	48,3	78,3	70,5	E
E-24	Ei-800	2,2	0	Rot. Sant Jordi – La Canal	5,6	5,6	1+1	4.179	2,1	9	0,9	378	70	-	76,1	39,8	93,4	C
E-25	Ei-700	2,8	0	Rot. Can Cifre – Int. Aeroport	4,5	4,5	1+1	14.373	3,8	9,7	0,92	1.394	60	-	52,5	81,1	74,4	D
E-26	Ei-700	9,5	4,5	Int. Aeroport – Sant Josep	13,1	8,6	1+1	13.093	4	9,7	0,92	1.329	70	-	64,4	79,4	78,3	D
E-27	Ei-700	12,7	13,1	Sant Josep – Int. Sa Talaià/Calas	14,2	1,1	1+1	7.399	3,2	9,7	0,9	718	60	-	54,7	66,7	82,6	C
E-28	Ei-700	15,6	14,2	Int. Sa Talaià – Sant Agustí/Calas	16,9	2,7	1+1	7.107	3,1	9,7	0,9	689	60	-	56,6	66,1	85	C
E-29	Ei-700	18	16,9	Sant Agustí – Can Portes (E-30)	20,7	3,8	1+1	10.591	3,4	9,7	0,9	1.027	65	-	58,1	66,1	81	C
E-30	Ei-700	19,4	20,7	Rotonda Can Porte (E-30) – Sant Antoni	22,5	1,8	1+1	10.802	3,2	9,7	0,9	1.048	50	-	42,1	75	73,7	D
E-31	Ei-400	1	0	Int. Can Clavos (C-733) – Rot. I.T.V.	2,3	2,3	1+1	7.433	4,3	8,7	0,92	647	70	-	70,7	56,8	88,8	C
E-32	Ei-400	2,5	2,3	Rot. I.T.V. – Sta. Gertrudis	5,1	2,8	1+1	7.604	4	9	0,92	675	70	-	70,5	61,5	88,6	C
E-33	Ei-400	6,1	5,1	Sta. Gertrudis – Sant Miquel	11,6	6,5	1+1	4.934	3,6	8,7	0,92	429	80	-	81,7	43,5	92	B
E-34	Ei-400	13	11,6	Sant Miquel – Port de Sant Miquel	15,4	3,8	1+1	1.685	3	9,7	0,9	163	60	-	73,2	23,7	95,9	A
E-35	Ei-341	3	0	Sant Miquel – C-733 (Sta. Joan)	5,8	5,8	1+1	2.322	3,2	7,8	0,9	181	70	-	83,9	14,5	97,2	A
E-36	Ei-200	5,3	0	Int. Cazadores – Rot. Sta. Eulària Sur	6,1	6,1	1+1	23.075	3,5	9	0,9	2.077	70	-	51,8	89,2	66,4	E
E-38	Ei-200	8	6,1	Rotonda Sta. Eulària N. – Sant Carles	11,4	5,3	1+1	7.182	3	9	0,9	647	60	-	67,5	58,7	88	C
E-39	Ei-200	16	11,4	Sant Carles – Cala Sant Vicent	17,8	6,4	1+1	1.759	2,9	9	0,88	158	50	-	72,7	20,1	96,5	A
E-40	Ei-321	0,1	0	Int. Portinatx (C-733) – Sant Joan	0,4	0,4	1+1	2.828	2,9	9	0,88	255	60	-	40,5	42,9	81,9	B
E-41	Ei-321	6,5	0,4	Sant Joan – Cala Sant Vicent	9,5	9,1	1+1	831	2,9	7,8	0,88	65	60	-	75,6	5,7	96,9	A
E-42	Ei-651	1,8	0	Sant Antoni – Sta. Agnès	7,1	7,1	1+1	650	2,9	9	0,88	59	60	-	73,1	8,4	98,6	A
E-51	Ei-703	3	0	Sant Josep – Es Cubells	6,1	6,1	1+1	1.451	2,9	9,7	0,88	141	60	-	73,7	17,3	97	A
E-53	Ei-100	0,4	0	Int. Jesús (C-733) – Jesús	1,4	1,4	1+1	9.468	2,5	7,8	0,9	739	40	-	34,6	72,1	74,3	D
E-54	Ei-100	2,3	1,4	Jesús – Rocca Llisa	8,1	6,7	1+1	6.519	4,7	7,8	0,9	430	60	-	66	64,6	87,9	C
E-55	Ei-100	10,5	8,1	Cala Llarga – Intersecció Siesta	12,2	4,1	1+1	4.052	3,9	7,8	0,9	316	60	-	67	45,7	91,1	B
E-56	Ei-322	0,8	0	Trull d'en Vic	1,3	1,3	1+1	1.942	3,7	7,8	0,9	151	70	-	78,4	27,9	91,1	A
E-57	Ei-500	5,2	0	Sant Rafel – Sta. Agnès	11,5	11,5	1+1	715	2,9	9	0,88	64	70	-	86,3	5,9	98,9	A
E-58	Ei-631	2,8	0	Sant Rafel – Rotonda hipòdrom	2,7	2,7	1+1	11.980	6	9	0,92	997	70	-	66,7	73	81,9	D
E-59	Ei-631	5,4	2,7	Rotonda hipòdrom – Rot. I.T.V.	6,1	3,4	1+1	12.136	5,9	9	0,92	1.092	70	-	66	75,3	81,4	D
E-60	Ei-631	7,3	6,1	Rot. I.T.V. – Intersecció Cazadores	7,6	1,5	1+1	9.998	5,8	7,8	0,92	780	70	-	71,1	60,7	87,1	C
E-63	Ei-541	2	0	Santa Agnès – Sant Mateu	5	5	1+1	491	2,4	7,8	0,88	38	60	-	75,5	4	96,4	A
E-64	Ei-541	7,5	5	Sant Mateu – Sant Miquel	11	6	1+1	708	2,4	7,8	0,88	55	60	-	75,1	6,5	96,9	A

Figura 6. Anàlisi de capacitat i nivell de servei de les carreteres de la xarxa viària de l'illa d'Eivissa. 2022. Font: Pla de gestió d'aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa, Consell d'Eivissa.

3.3 Flux de vehicles a l'illa d'Eivissa

3.3.1 Total d'entrades i sortides de vehicles de l'illa d'Eivissa

Cada any són molts els turistes i treballadors de temporada que arriben a Eivissa amb el seu vehicle particular. Les estadístiques d'entrada i sortida de vehicles en règim de passatge (és a dir, com a "equipatge" dels passatgers) mostren un fort increment d'aquest flux, especialment en els darrers anys.

La figura 7 mostra l'evolució de l'entrada i la sortida de vehicles en règim de passatge a l'illa d'Eivissa durant les últimes dos dècades tenint en compte tot el trànsit (és a dir, també inclou el trànsit marítim amb el port de La Savina a Formentera). Es pot observar que entre 2001 i 2022 s'ha quadruplicat l'entrada anual de vehicles, passant de 51.000 a 206.960 en aquest temps.

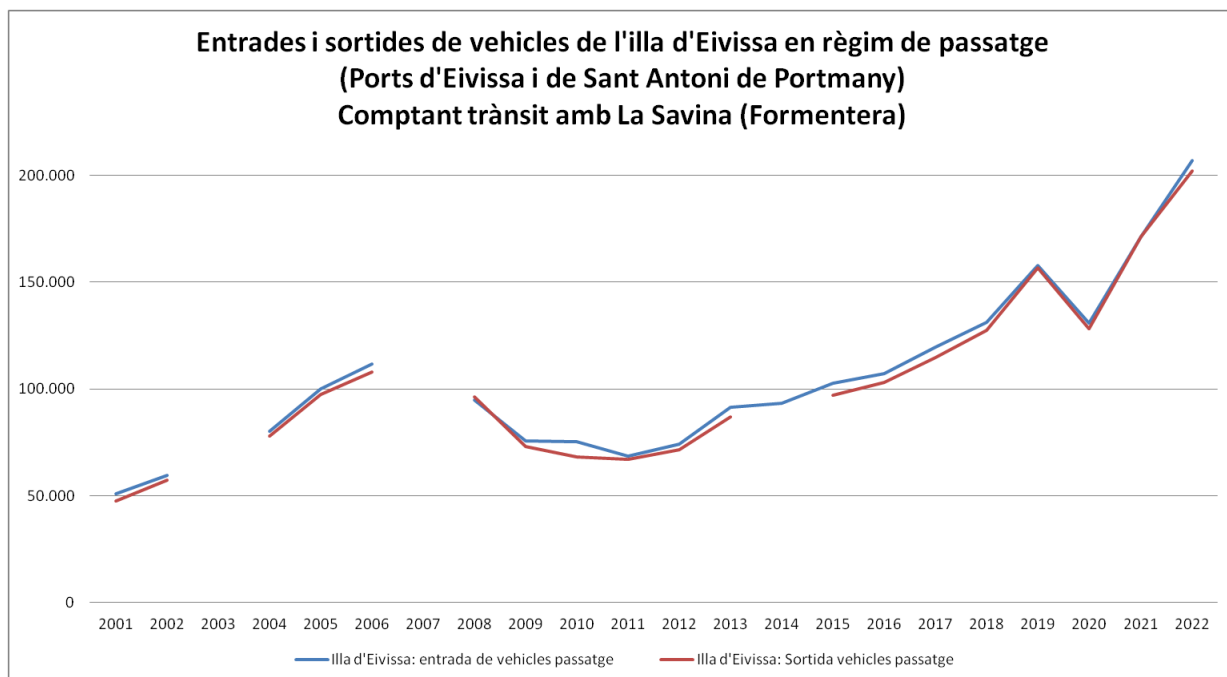


Figura 7. Evolució de totes les entrades i sortides de vehicles en règim de passatge als ports de l'illa d'Eivissa. Font: Elaboració pròpia a partir de les Memòries de l'Autoritat portuària de les Illes Balears i de Ports de les Illes Balears.

Igualment, aquesta figura 7 també mostra que la reducció provocada per la crisi sanitària de Covid-19 el 2020 va ser puntual i no va rompre la tendència a l'increment que es manté des de 2011. Així i tot, l'any 2020 va ser, fins aquell moment, el segon any amb més trànsit de vehicles de la història. L'any 2021, encara en un context turístic i econòmic marcat pel COVID-19, el trànsit de vehicles pel ports eivissencs ja s'havia recuperat i superava en un 30% el màxim de 2019. L'any 2022 confirma la tendència a un creixement anual de dos dígits en l'entrada de vehicles.

3.3.2 Anàlisi de l'entrada de vehicles sense considerar el trànsit amb Formentera

Per a l'anàlisi que segueix només s'han tengut en compte les dades de les entrades i sortides de vehicles que no tenen com a origen ni destí Formentera perquè el que es pretén és analitzar els efectes únicament sobre l'illa d'Eivissa.

Des de 2019, les entrades i sortides de vehicles i passatgers a l'illa d'Eivissa es produeixen únicament pel port d'Eivissa, ja que es va suspendre el tràfic d'embarcacions de transport regular de vehicles i mercaderies al port de Sant Antoni de Portmany i després de l'aixecament de la suspensió, fins el dia d'avui, no s'hi ha posat en marxa cap línia de transport marítim.

Les dades facilitades per l'Autoritat Portuària de les Illes Balears respecte dels vehicles desembarcats (sense comptar els procedents del port de La Savina a Formentera) mostren l'evolució en l'arribada de vehicles a l'illa en els últims anys, tant en règim de passatge com en règim de mercaderia (dels quals, segons l'operador principal –citada per l'Autoritat Portuària-, al voltant del 90% estan destinats al lloguer i el 10% a la venda). S'han considerat també les dades d'entrada de vehicles pel port de Sant Antoni de Portmany.

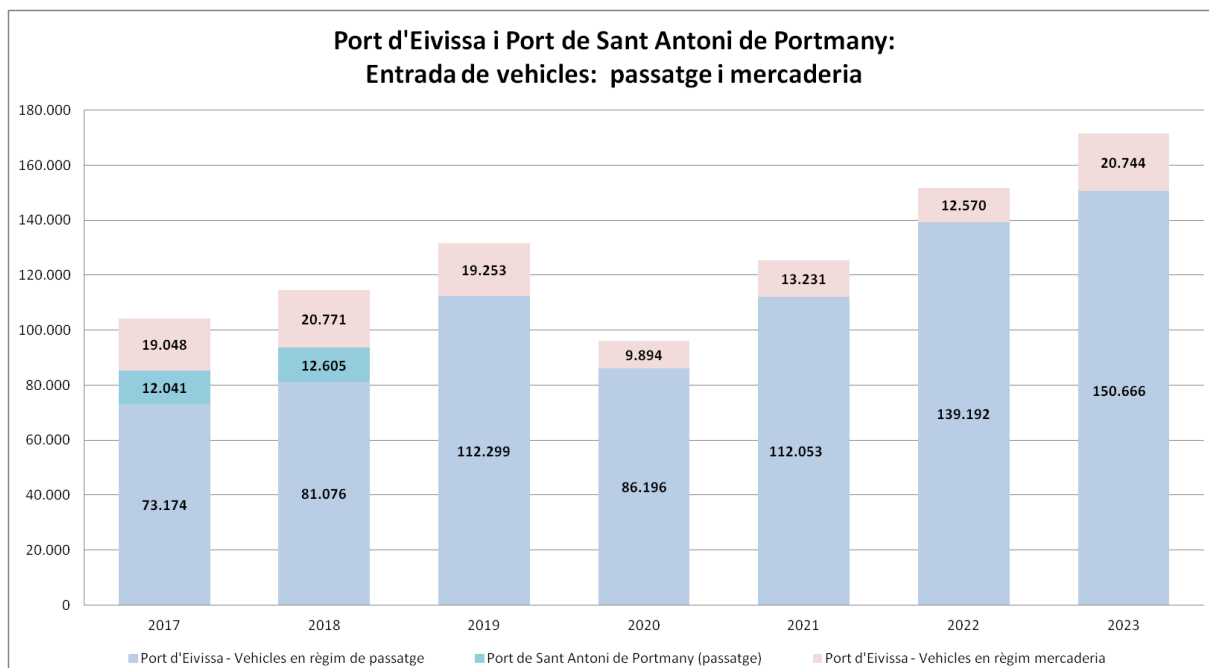


Figura 8. Evolució de les entrades de vehicles en règim de passatge, descomptant el trànsit amb Formentera, als ports de l'illa d'Eivissa entre 2017 i 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Autoritat portuària de les Illes Balears i memòries de Ports de les Illes Balears.

La figura 8 mostra l'evolució d'entrada de vehicles en règim de passatge i de mercaderia en els darrers 7 anys. S'observa que l'any de major entrada de vehicles és el 2023 (150.666 en règim de passatge i 20.744 en règim de mercaderia). L'increment del nombre de vehicles respecte dels desembarcats l'any 2019 (abans de la crisi sanitària) és d'un 34,2% pel que fa als que arriben en règim de passatge, amb un augment major en els mesos de la temporada turística (especialment en abril, juliol i agost). Pel que respecta als vehicles que entraren com a mercaderia, en el mateix període, varen augmentar en un 7,7% respecte del 2019.

Els anys 2020 i 2021 ja estan marcats per la pandèmia de Covid-19 en una situació caracteritzada, especialment en 2020, per la limitació dels desplaçaments de les persones per motius de prevenció sanitària i per la crisi econòmica. No obstant això, i probablement incentivat pel canvi d'hàbits generat per la crisi sanitària, les entrades de vehicles com a passatge durant els mesos de juliol i agost es varen incrementar de forma acusada, com es pot observar a la figura 9. L'any 2021 l'increment també va afectar els mesos de juny i setembre i el total de vehicles que varen desembarcar a Eivissa en règim de passatge va igualar les xifres de 2019 (el màxim històric fins aleshores). L'any 2022 va continuar la tendència a l'increment de l'entrada de vehicles com a passatge, que es concentra especialment entre abril i setembre. En 2023 l'entrada de vehicles es concentra en els mateixos mesos i també s'estén als mesos de març i d'octubre (tots aquests mesos superen els 10.000 vehicles mensuals, llevat d'octubre que està a menys de 200 d'aquesta xifra). Pel que va a la sortida de vehicles de l'illa, des de l'any 2021, és entre el mes de juliol i el mes de desembre quan el nombre de vehicles que surten de l'illa supera (en el seu balanç mensual) als que entren. L'any 2023 s'ha recuperat l'entrada de vehicles com a mercaderies (i s'ha establert un nou màxim històric), una tercera part dels quals varen entrar durant el mes de juliol.

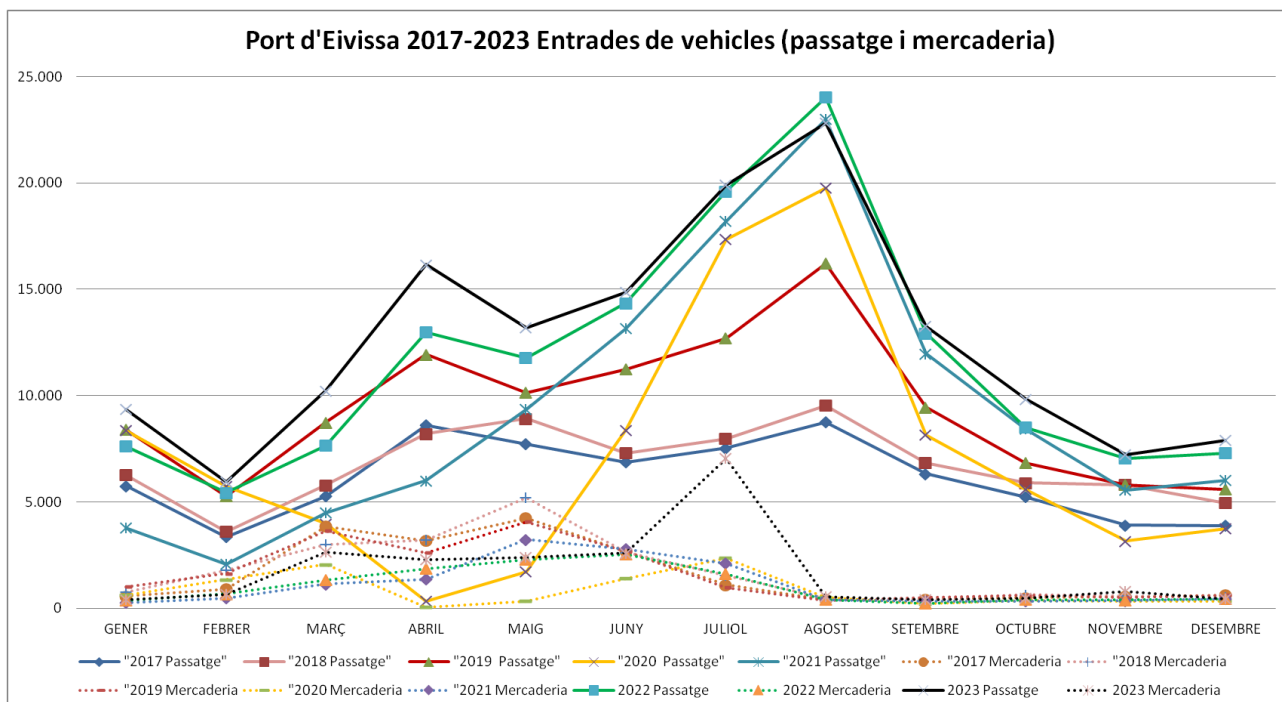


Figura 9. Evolució de les entrades mensuals de vehicles en règim de passatge i de mercaderia, descomptant el trànsit amb Formentera, al port d'Eivissa entre 2017 i 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Autoritat portuària de les Illes Balears i memòries de Ports de les Illes Balears. Nota: Abans de 2019 també entraven vehicles pel port de Sant Antoni de Portmany.

Disposam de dades mensuals des del gener de 2017 al desembre de 2023. En els anys posteriors a la crisi sanitària de Covid-19 s'observa la tendència de què les entrades de vehicles es concentrin cada vegada menys als mesos d'estiu (figura 10). En aquest sentit, cal destacar que les entrades de vehicles entre el 2021 i el 2023 s'han duplicat en els mesos de febrer, març i abril, i han augmentat més d'un 50% al mes de maig.

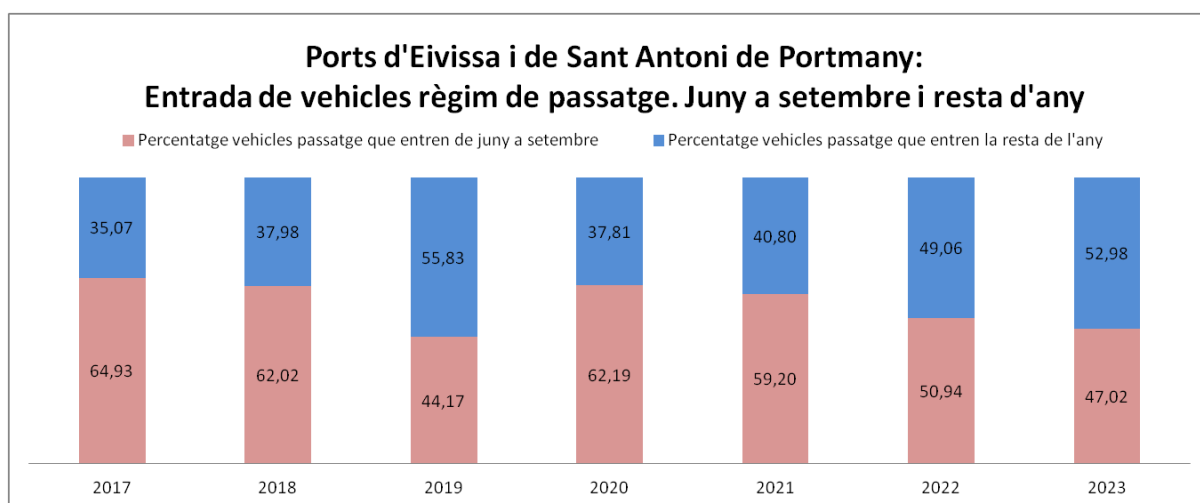


Figura 10. Evolució de les entrades de vehicles en règim de passatge, descomptant el trànsit amb Formentera, segons el moment de l'any (2017-2023). Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Autoritat portuària de les Illes Balears i memòries de Ports de les Illes Balears.

Com a resultat de la crisi sanitària de Covid-19, el 2020 i el 2021 al voltant del 60% dels vehicles que entren a Eivissa es concentraren en els mesos de juny a setembre.

Analitzant l'evolució d'entrades mes a mes (figura 11), s'observa que juliol i agost són, amb diferència, els mesos de major entrada de vehicles i que han patit un increment percentual molt rellevant en els anys 2020 i 2021, en plena crisi sanitària. En 2022 persisteix la mateixa situació i en 2023 es frena el seu increment i per primera vegada disminueix l'entrada de vehicles en el mes d'agost respecte de l'any anterior. Així mateix, en 2023 entraren menys vehicles de juny a setembre que durant la resta de l'any. D'altra banda, l'entrada de vehicles en règim de passatge es va incrementar en major mesura en el mes d'abril i en menor mesura en gener i maig.

Cal deixar constància de què en 2019 (just abans de la crisi sanitària) varen entrar 28.923 vehicles en els mesos de juliol i agost. Quatre anys després, l'any 2023 els vehicles que entraren en els mateixos mesos varen ser 42.718, és a dir un increment del 47,5%.

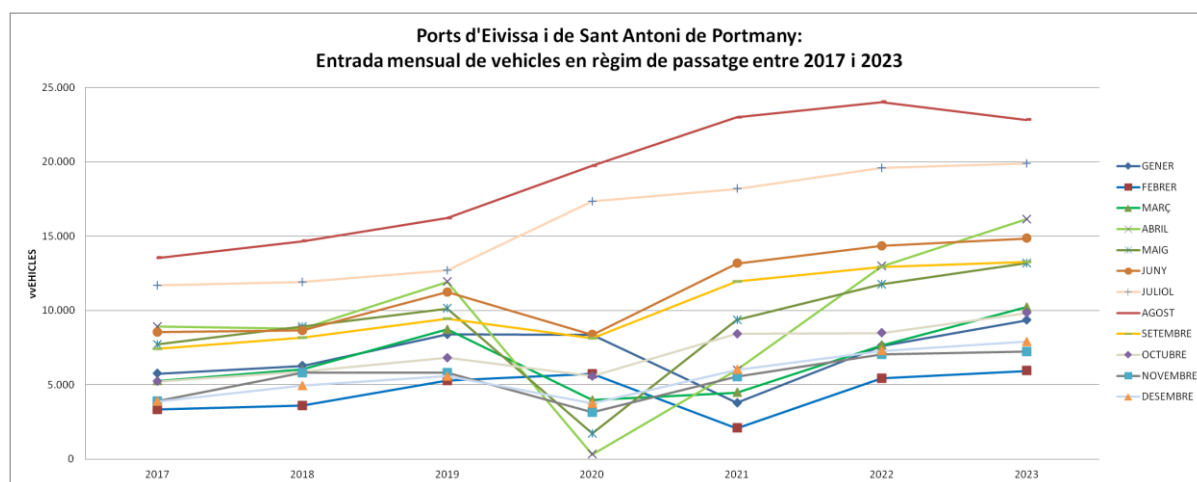


Figura 11. Evolució de l'entrada mensual de vehicles en règim de passatge, descomptant el trànsit amb Formentera, als ports de l'illa d'Eivissa (2017-2023). Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Autoritat portuària de les Illes Balears i memòries de Ports de les Illes Balears.

Així, des de 2019 s'ha incrementat un 42,9% el nombre de vehicles que desembarquen a Eivissa en els mesos de juny a setembre (figura 10), passant de 49.606 l'any 2019 a una xifra de 70.900 els anys 2022 i 2023. Aquest increment s'ha produït en un context plenament afectat per la pandèmia de Covid-19 fins 2021.

Les dades per al mes d'agost encara mostren un major increment, i passen de 16.222 l'any 2019 a 24.037 l'any 2022 (figura 11), en canvi, l'any 2023 va descendir respecte de l'any anterior a 22.826.

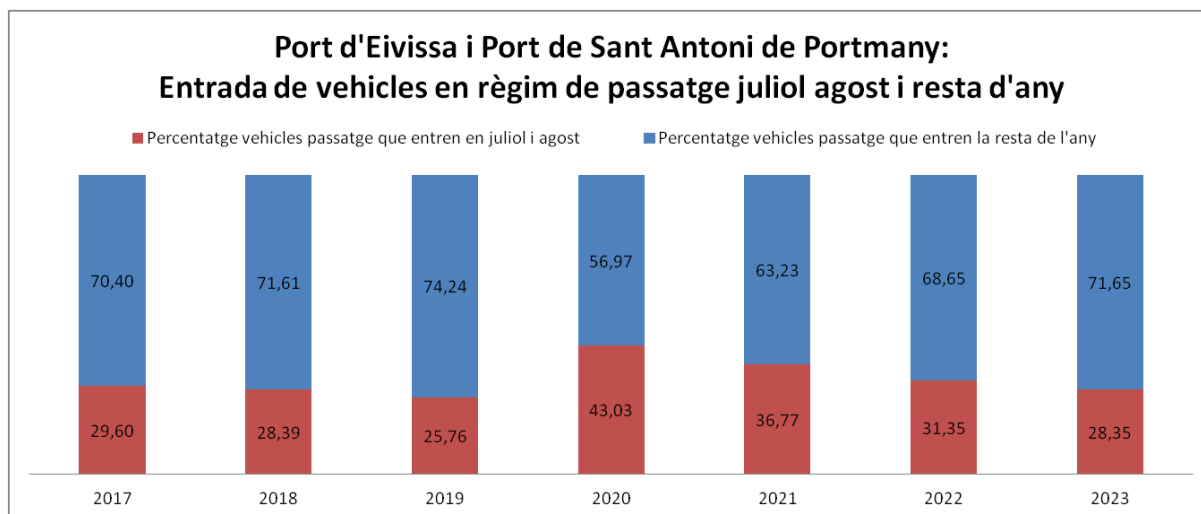


Figura 12. Evolució de les entrades de vehicles en règim de passatge, descomptant el trànsit amb Formentera, distingint juliol i agost de la resta de l'any (2017-2023). Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Autoritat portuària de les Illes Balears i memòries de Ports de les Illes Balears.

Considerant només els mesos de juliol i agost (figura 12), l'entrada de vehicles s'ha incrementat un 69,4% en els últims 7 anys, passant de 25.222 l'any 2017 a 28.923 l'any 2019, 41.199 l'any 2021, 43.635 el 2022 i 42.718 el 2023. Cal remarcar que el major increment s'ha produït des de la pandèmia mundial, la qual retreia l'activitat turística.

3.3.3. Balanç anual del flux d'entrada i sortida de vehicles a Eivissa

Les dades disponibles, facilitades per Autoritat Portuària de les Illes Balears, permeten analitzar el flux d'entrades i sortides de vehicles (diferenciant els que ho fan en règim de passatge i en règim de mercaderia) dels anys 2021, 2022 i 2023. Si es calcula mes a mes el nombre d'entrades acumulades i de sortides acumulades es pot obtenir un balanç mensual de la diferència entre entrades i sortides de vehicles que permet estimar quants vehicles que no estan inclosos al parc mòbil insular circulen per les carreteres eivissenques durant cada mes. Es tracta d'una aproximació que es pot fer amb les dades mensuals disponibles per a cada mes, encara que el flux d'entrada/sortida del port és diari.

El resultat per l'any 2021 es mostra a la figura 13, i permet observar que en els mesos de juliol i agost es donen els màxims de vehicles que varen entrar durant l'any i encara no havien sortit, amb una xifra al voltant de 24.000 vehicles.

Les següents dades mostren la tendència, que també s'observa a la figura 7, a què les entrades de vehicles en règim de passatge durant l'any siguin superiors a les sortides. Aquesta tendència s'està incrementant significativament entre 2021 i 2023.

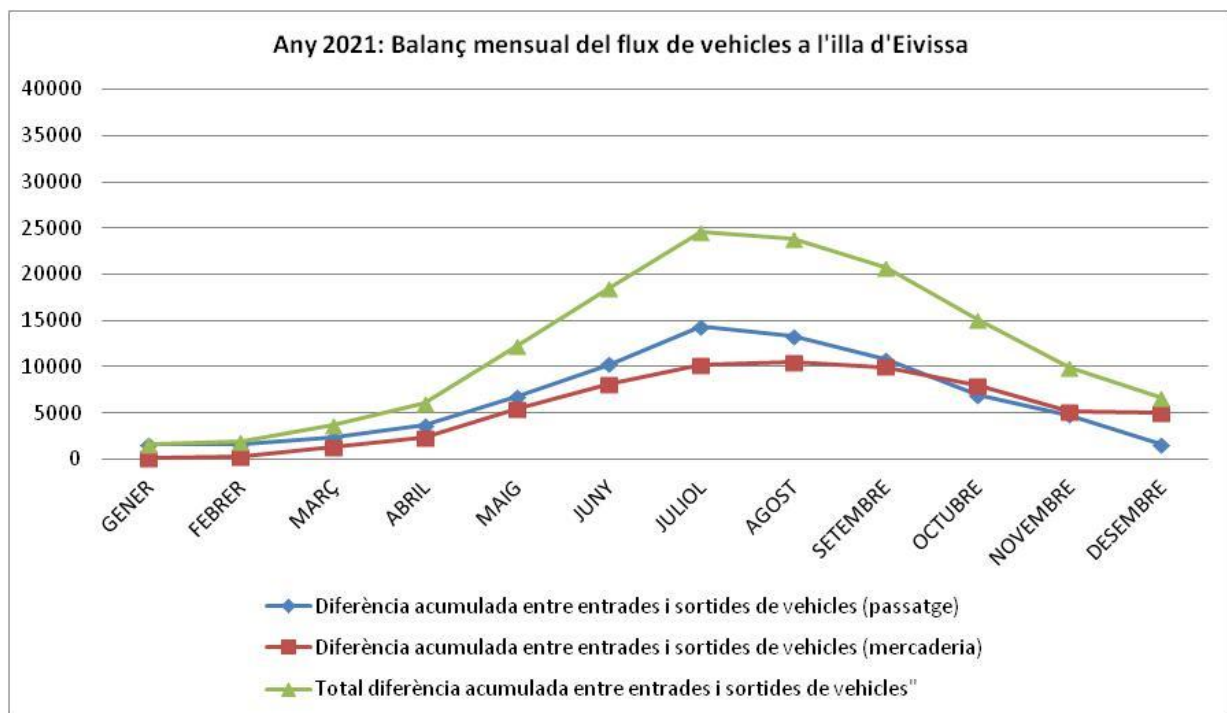


Figura 13. Balanç acumulat mensual del flux d'entrada i sortida de vehicles de l'illa d'Eivissa (2021), descomptant el trànsit amb Formentera. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Autoritat portuària de les Illes Balears.

Si es compara el parc de vehicles del mateix any 2021 (154.454 vehicles, considerant-ne tots els tipus) amb el nombre de 24.000 vehicles extra (molt majoritàriament turismes) que circulaven per les carreteres eivissenques els mesos de juliol i agost, implica que hi havia un increment del 15,5% sobre el parc de vehicles insular, o el que és el mateix, equival al nombre de vehicles que va créixer el parc insular entre 2011 i 2021.

Així mateix, s'observa que en el mes de desembre de 2021, el balanç entre entrades i sortides durant l'any era favorable a les entrades en 6.690 vehicles, dels quals 5.041 entraren com a mercaderies i la resta com a passatge.

Amb les dades disponibles de l'any 2022 s'ha fet el mateix. S'ha calculat el nombre d'entrades acumulades i de sortides acumulades per obtenir mensualment la diferència entre entrades i sortides de vehicles. El resultat es mostra a la figura 14, i permet observar el mateix patró de l'any anterior, però ara, amb valors més elevats. De manera que fins el mes de juliol de 2022 havien entrat 31.000 vehicles més dels que havien sortit durant el mateix any. I el balanç a final d'any 2022, entre entrades i sortides durant l'any, era favorable a les entrades en 11.000 vehicles, dels quals 6.209 entraren com a passatge i la resta (4.791) com a mercaderia.

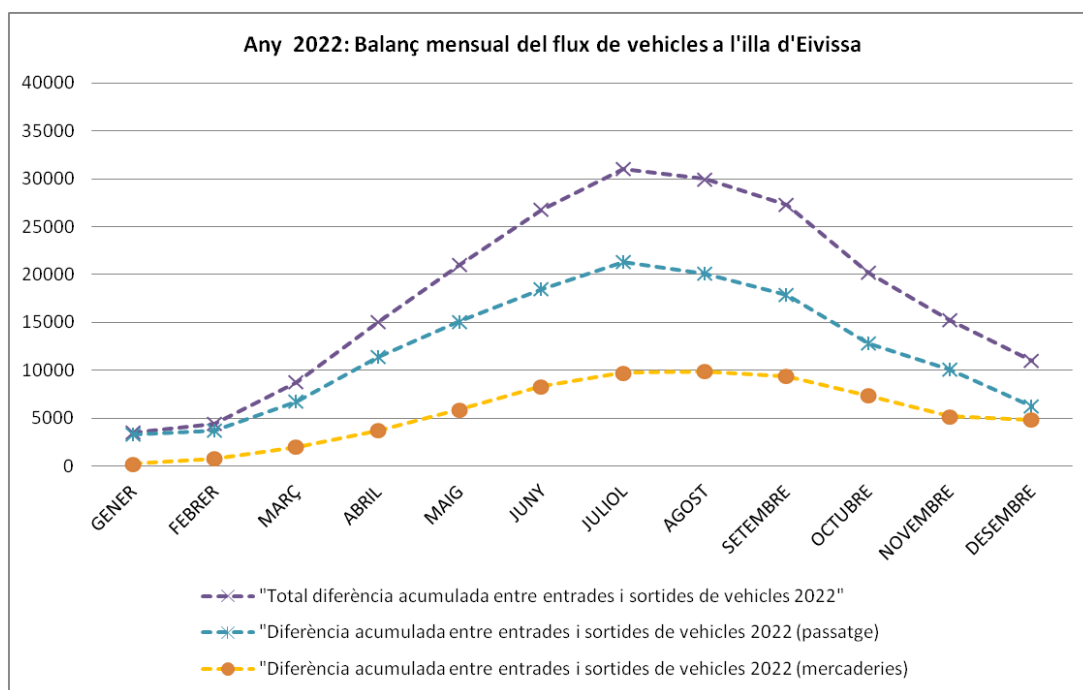


Figura 14. Balanç acumulat mensual del flux d'entrada i sortida de vehicles de l'illa d'Eivissa (2022), descomptant el trànsit amb Formentera. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Autoritat portuària de les Illes Balears..

El resultat per a l'any 2023 es mostra a la figura 15, i novament es pot observar el mateix patró que els anys anteriors, encara més acusat. En efecte, fins el mes de juliol de 2023 havien entrat quasi 38.000 vehicles més dels que havien sortit durant el mateix any. I el balanç a final d'any 2023, entre entrades i sortides durant l'any, era favorable a les entrades en 16.249 vehicles, dels quals 11.306 entraren com a mercaderies i la resta (4.943) com a passatge.

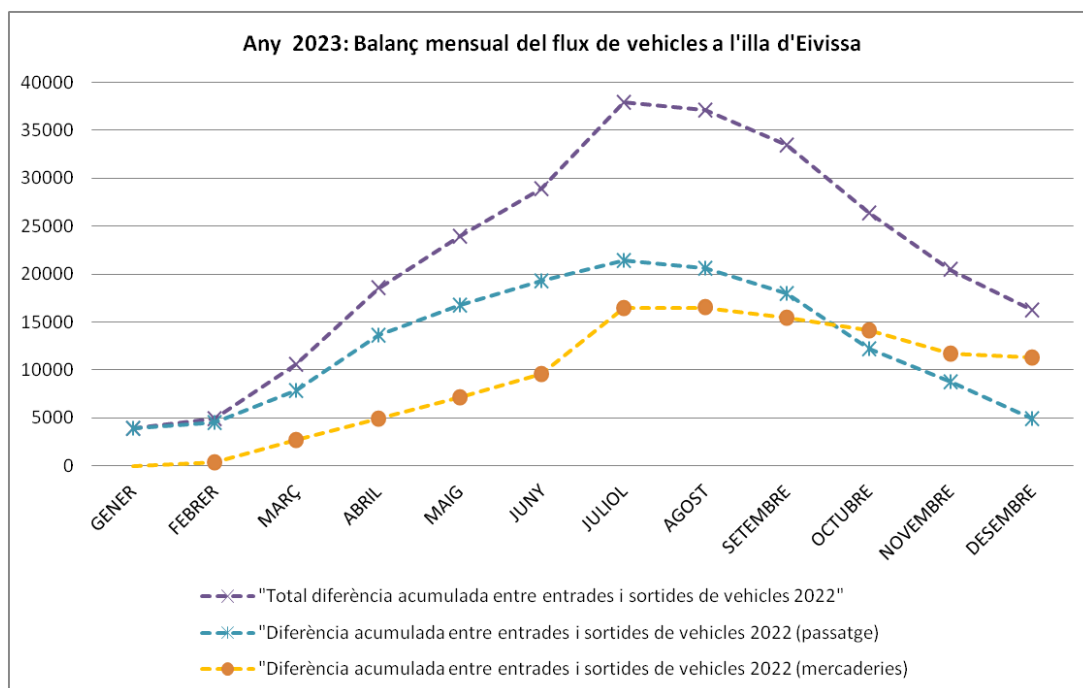


Figura 15. Balanç acumulat mensual del flux d'entrada i sortida de vehicles de l'illa d'Eivissa (2023), descomptant el trànsit amb Formentera. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Autoritat portuària de les Illes Balears.

Les figures 16 i 17 representen el mateix balanç aplicat a períodes plurianuals.

La figura 16 representa el balanç mensual d'entrades i sortides dels anys 2021 i 2022 (des de gener de 2021 a desembre de 2022). S'hi observa que en juliol de 2022 havien entrat pel port d'Eivissa 37.700 vehicles més dels que havien sortit des de gener de 2021, dels quals quasi 23.000 corresponen a vehicles en règim de passatge i la resta a vehicles que varen entrar com a mercaderia (13.760).

Si es compara aquesta xifra acumulada amb el parc de vehicles de 2022, implica que durant els mesos de juliol i agost hi hagut un increment del 23,6% sobre el parc de vehicles insular de 2022.

I el balanç al final d'aquests 2 anys (acumulat fins desembre de 2022), entre entrades i sortides, era favorable a les entrades en 17.690 vehicles, dels quals 9.832 entraren com a mercaderies i la resta (7.858) com a passatge.

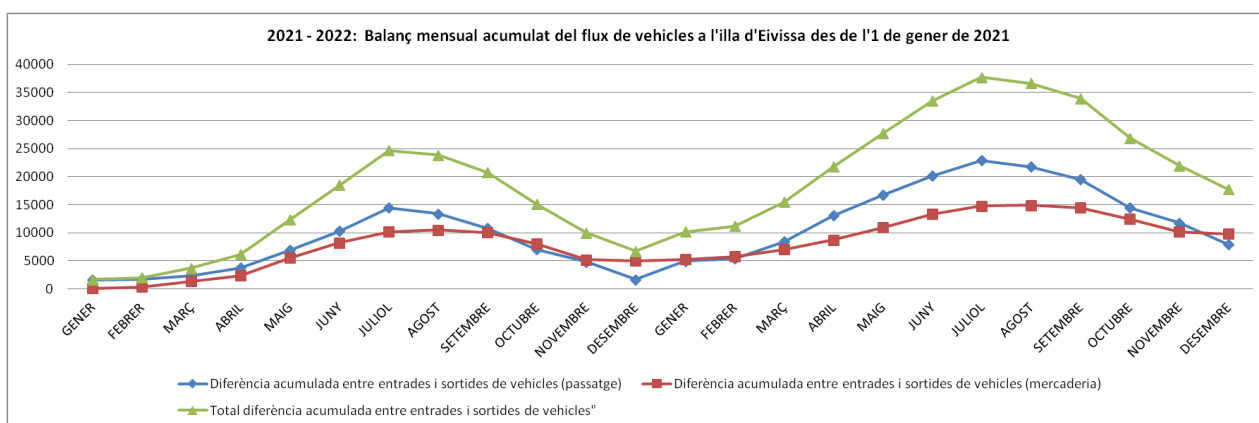


Figura 16. Balanç acumulat mensual del flux d'entrada i sortida de vehicles de l'illa d'Eivissa entre gener de 2021 i desembre de 2022, descomptant el trànsit amb Formentera. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Autoritat portuària de les Illes Balears.

La figura 17 representa el balanç mensual d'entrades i sortides dels anys 2021 a 2023. S'hi observa que en juliol de 2023 havien entrat pel port d'Eivissa 55.639 vehicles més dels que havien sortit des de gener de 2021. Del total de vehicles, 29.310 corresponen a vehicles en règim de passatge i la resta, 26.329, a vehicles en règim de mercaderia. Recordem que segons estimacions comunicades per representants de l'Autoritat Portuària, al voltant d'un 90% d'aquest es destinen al lloguer i la resta a la venda.

Si es compara aquesta xifra acumulada (des de gener de 2021 a juliol i agost de 2023) amb el parc de vehicles de 2021, implica que durant els mesos de juliol i agost de 2023 hi hagut un increment del 36,2% respecte del parc de vehicles insular de 2021. Per valorar adequadament la magnitud d'aquest increment de vehicles que es va produir en juliol i agost de 2023 (respecte dels vehicles que hi havia a l'illa en 2021), val a dir que és equivalent a l'increment del parc de vehicles insular que es va produir entre 2005 i 2021.

I el balanç d'entrades i sortides al final d'aquests 3 anys (acumulat des de gener de 2021 fins desembre de 2023), és favorable a les entrades en quasi 34.000 vehicles, dels quals 21.138 entraren com a mercaderies i la resta (12.801) com a passatge. Cal ressaltar que durant tot l'any 2023, hi ha hagut més de 20.000 vehicles addicionals circulant per les

carreteres insulars, als que hi havia en gener de 2021, derivats de la diferència de vehicles que han entrat i sortit de l'illa des d'aquella data.

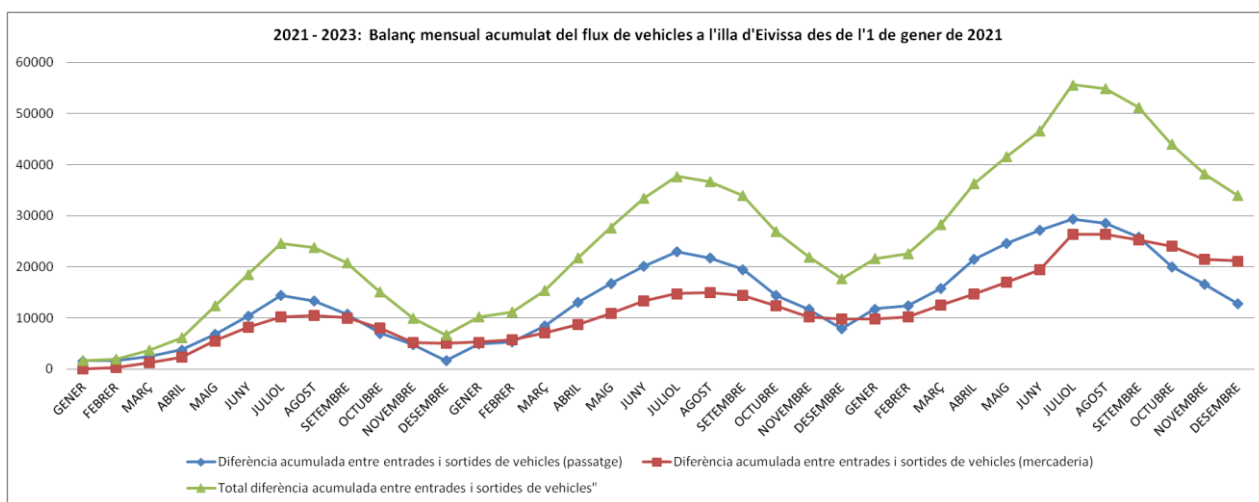


Figura 17. Balanç acumulat mensual del flux d'entrada i sortida de vehicles de l'illa d'Eivissa entre gener de 2021 i desembre de 2023, descomptant el trànsit amb Formentera. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Autoritat portuària de les Illes Balears.

4. Conclusions

Entre 2001 i 2022 s'ha quadruplicat l'entrada anual de vehicles pels ports d'Eivissa, i ha passat de 51.000 a 206.960 en aquest temps.

Les entrades de vehicles en vaixell a l'illa d'Eivissa en els mesos estivals suposen un gran increment de trànsit a les carreteres de l'illa que afecten al nivell de servei de les carreteres i contribueixen a la seua congestió. L'acumulació de vehicles que han entrat pel port durant 2023 s'ha pogut estimar, durant els mesos de juliol i agost, en el 23,7% del parc automobilístic insular de l'any 2022 (última dada disponible). Addicionalment, la diferència entre els vehicles que han entrat i han sortit pel port d'Eivissa entre 2021 i 2023 equival a un 21,2% del parc de vehicles de 2022, i contribueixen a la congestió de la xarxa viària durant els mesos d'estiu.

Durant els últims anys l'entrada de vehicles en règim de passatge s'ha incrementat de forma molt acusada, així com també el nombre de vehicles que entren pel port i després no surten de l'illa.

Com era previsible, es va recuperar l'activitat econòmica i turística insular durant l'any 2022 i ja s'han superat àmpliament els nivells pre-Covid-19 pel que fa al trànsit de vehicles pels ports d'Eivissa. L'any 2023 ha confirmat la tornada a les tendències descrites a l'apartat 3.1 d'aquesta memòria i que es posaren de manifest al Diagnòstic previ a la Revisió del Pla territorial insular d'Eivissa.

La combinació dels elements citats podria donar lloc a un increment de congestió del trànsit durant els mesos de juliol i agost sense precedents a l'illa i que podria tenir importants conseqüències sobre la qualitat de vida insular.

D'altra banda, les mesures previstes a les disposicions legals vigents i que tendeixen a reduir la contaminació que provoquen els vehicles, principalment a través del foment de la

seua electrificació, no tenen efectes sobre la congestió del trànsit, com és obvi i va posar clarament de manifest el Dictamen del Comitè Econòmic i Social Europeu sobre el Document de treball dels serveis de la Comissió - Avaluació del Llibre Blanc - «Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible» [SWD(2020) 410 final] (2021/C 341/14).

Per tot l'anterior, es considera necessari establir mesures per a la limitació de l'entrada de vehicles a l'illa d'Eivissa, al menys durant els mesos de juliol i agost.

Les mesures excepcionals que es sol·liciten responen directament, com es posa de manifest en aquest document, a la preocupació per tal d'assegurar la sostenibilitat turística d'Eivissa, així com per millorar la qualitat de vida dels seus habitants.

ANNEX 2

ESBORRANY de Proposició de Llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística

PROPOSTA NORMATIVA

Proposició de Llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística

LLEI

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

I

El Ple del Consell Insular d'Eivissa, en base al seu acord de XXX de 2023 i a l'empara de l'article 47.2 de l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears, va instar el Govern de les Illes Balears a tramitar una llei que permetés implantar limitacions d'accés a l'illa i establir un sostre en el nombre de vehicles que hi circulen durant el període estiuenc, a fi de corregir la problemàtica derivada de la congestió del territori insular en els períodes de l'any de més afluència de persones i vehicles.

L'illa d'Eivissa pateix una elevada congestió del territori insular en els períodes de l'any de més afluència de persones i vehicles, la qual està creixent anualment des de què hi ha dades. La projecció futura de les dades disponibles mostra la tendència a una situació de congestió territorial preocupant.

Segons dades de l'IBESTAT, el parc de vehicles a Eivissa s'ha multiplicat per 2,45 entre 1996 (63.062 vehicles) i 2021 (154.454 vehicles), un increment superior al de la mitjana de les Illes Balears.

L'entrada anual de vehicles a l'illa d'Eivissa entre 2001 i 2019 s'ha més que triplicat, passant de 51.000 en 2001 a quasi 158.000 en 2019. I a més, en els darrers anys s'ha concentrat la proporció d'aquests vehicles que entren en els mesos de juliol i agost (mesos que representen al voltant del 40% de les entrades anuals). Això implica, una gran sobrecàrrega de la xarxa viària insular en els mesos centrals de la temporada alta turística, que s'ha estimat en un 15 % respecte del parc de vehicles insular.

Les mesures excepcionals que incorpora aquesta Llei responen directament, per tant, a la preocupació de les autoritats i la societat d'Eivissa d'assegurar la sostenibilitat

mediambiental, econòmica, social i turística de l'illa. Cal dir que les limitacions que incorpora la present llei van acompanyades de les excepcions necessàries per permetre trobar l'equilibri just per tal de garantir les necessitats de les eivissenques i els eivissencs, però també dels que treballen o tenen residència a l'illa amb una especial sensibilitat cap a l'illa de Formentera pel seu lligam amb ella.

La present llei té com a antecedent la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera, publicada en el BOIB número 21, de 16 de febrer de 2019. Va ser, aquesta, una llei nova a l'Estat Espanyol, i preveia entre les seves mesures: habilitar el Consell de Formentera per establir restriccions temporals a l'entrada de circulació de determinats tipus de vehicles a motor; establir un nombre màxim de vehicles de lloguer que poden entrar anualment a l'illa i que pot estar en circulació i determinar, si ho considera oportú, quin percentatge d'aquesta flota ha de ser elèctrica o no contaminant; potenciar l'ús del transport públic i la mobilitat sostenible; afavorir l'ús progressiu de vehicles elèctrics i no contaminants; finançar projectes de sostenibilitat ambiental i limitar temporalment l'accés de vehicles a motor a vies públiques o a espais concrets de l'illa, pels seus valors naturals, patrimonials o paisatgístics.

Així, el desenvolupament sostenible constitueix un dels objectius generals de la Unió Europea, la qual, d'acord amb l'article 3 del Tractat de la Unió Europea es compromet a assolir un nivell elevat de protecció i millora de la qualitat del medi ambient. En aquest sentit, en el Llibre blanc del transport, la Comissió Europea descriu el transport com a peça fonamental per a la nostra economia i la nostra societat, i al mateix temps estableix que ha de ser sostenible, a causa de les cada vegada majors limitacions mediambientals i de recursos.

I en aquest sentit, pel que fa a la mobilitat sostenible, cal esmentar que l'article 60 de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica (BOIB núm. 27, de 2 de març de 2019) estableix que les administracions públiques de les Illes Balears han de promoure la mobilitat sostenible i, de manera especial, han de fomentar, entre d'altres els plans i projectes orientats a potenciar el model de transport públic, col·lectiu i intermodal, que redueixin l'ús del vehicle privat i promoguin altres formes de transport sostenible, sense emissions de gasos amb efecte hivernacle; els sistemes de gestió de la mobilitat basats en criteris d'eficiència energètica, reducció d'emissions i racionalització de l'ús del vehicle privat; la mobilitat no motoritzada, especialment als centres urbans; el transport públic col·lectiu intermodal, especialment amb els mitjans de transport que produeixen menys emissions, així com la mobilitat elèctrica i la substitució o reconversió de vehicles per altres amb menys emissions associades, així com sistemes de vehicle compartit.

Per la seva banda, la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica. (BOE núm. 121, de 21 de maig de 2021) en matèria de mobilitat sense emissions, estableix que els municipis de més de 50.000 habitants i els territoris insulars han d'adoptar plans de mobilitat urbana sostenible coherents amb els plans de qualitat de l'aire que introdueixen mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat.

Així mateix, s'ofereix la possibilitat a les comunitats autònomes insulars, per la seva vulnerabilitat davant del canvi climàtic, d'instar l'Estat a establir mesures de promoció de

mobilitat neta, consistents en restriccions de la circulació de turismes i furgonetes en el seu àmbit territorial.

L'illa d'Eivissa no és aliena a la saturació que ha patit l'illa de Formentera i en aquest sentit cal assenyalar que, una vegada superada la crisi del COVID-19 el nombre de vehicles que actualment circulen per l'illa d'Eivissa ha recuperat pràcticament els nivells previs a l'any 2019. Així com s'han esvaït els efectes de la pandèmia sobre l'activitat econòmica, i la turística en particular, s'ha recuperat l'aflluència de turistes dels anys anteriors. A aquest fet s'hi afegeix que, segons les dades de l'Autoritat Portuària, des de 2019 s'ha incrementat significativament el nombre de vehicles que desembarquen a Eivissa en els mesos de juny a setembre, passant de 29.474 l'any 2017 a 49.606 l'any 2019, 66.330 l'any 2021 (aquest últim any, encara en un context plenament afectat per la pandèmia de Covid-19), fins arribar als 70.904 l'estiu de 2022. Les dades per al mes d'agost encara mostren un major increment, i passen de 8.750 l'any 2017 a 16.222 l'any 2019, a 23.004 l'any 2021 i 24.037 l'any 2022; és a dir, l'entrada de vehicles en agost s'ha triplicat en els últims 5 anys i, a més, en un context de pandèmia mundial que retreia l'activitat turística. En aquest context, la recuperació de l'activitat turística insular pot donar lloc a un increment de congestió del trànsit sense precedents a l'illa i de greus conseqüències sobre l'economia insular i la qualitat de vida de la població.

En concret, segons dades de l'IBESTAT, el parc de vehicles a Eivissa ha augmentat a un ritme més elevat que el de la mitjana de les Illes Balears. La taxa de motorització a l'illa d'Eivissa l'any 2016 era de 967,6 vehicles/1000 habitants i l'any 2020 ja es va situar en 997,3 vehicles/1000 habitants, mentre que la de les Illes Balears, per als mateixos anys, es situava, respectivament, en 874,9 i 900,3 vehicles/1000 habitants.

Així, segons dades de la Direcció General de Trànsit, en novembre de 2021 el parc de vehicles a motor de l'illa ja era de 154.528 vehicles. La població insular l'any 2021 era de 152.820 persones. En canvi, l'any 2016 el parc de vehicles era de 137.464 vehicles i la seva població de 142.065 persones. Així mateix, l'any 1998 aquest parc de vehicles era d'un total de 65.130 vehicles quan la seva població era de 84.044 persones. Aquestes dades mostren un acusat creixement de la població insular i del seu parc de vehicles a motor, el qual, en només 23 anys, s'ha multiplicat per 2,37.

Pel que fa al trànsit, mesurat en termes d'intensitat mitjana diària (IMD), a l'illa d'Eivissa ha augmentat de manera continuada des de que hi ha dades (2004). Les estacions d'aforament presenten una marcada estacionalitat i concentren les puntes de trànsit en els mesos que van de juny a setembre i especialment en juliol i agost. Amb dades de l'estació d'aforament que el Pla de gestió d'aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa considera com a estació permanent de referència (amb el codi E-11) més representativa de les variacions del trànsit a l'illa, entre els anys 2004 i 2019, s'ha incrementat el trànsit amb una taxa anual acumulativa del 3%, passant de 24.152 vehicles/dia l'any 2004 a 37.616 vehicles diaris l'any 2019.

Entre els aspectes més rellevants que incideixen en la saturació de les carreteres durant els mesos d'estiu, hi ha que una part rellevant dels turistes arriben a l'illa en vaixell amb el seu vehicle particular (segons dades de la diagnosi del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les

Illes Balears -PDSMIB-, el 21% els turistes d'Eivissa usen el seu vehicle privat per als desplaçaments).

A més, hi ha un gran nombre de vehicles de lloguer (encara que no hi ha dades precises respecte del seu nombre atès que la majoria estan matriculats fora de l'illa) i segons el PDSMIB, serien usats pel 49% dels turistes. Aquest increment de vehicles té un comportament excepcionalment estacional, per la qual cosa afecta de forma significativa la mobilitat durant la temporada estival. Segons dades de l'estació d'aforament de referència citada més amunt, per a l'any 2019, els mesos de novembre a febrer tenen una IMD que és inferior al 80% de la mitjana anual; en canvi, els mesos de juliol i agost presenten una IMD que és un 33% major que la mitjana anual. A més, la IMD mitjana dels mesos de juny a setembre va ser un 68,4% major que la IMD mitjana dels mesos de novembre a febrer.

II

Per a l'adopció de les mesures que incorpora aquesta llei, el Govern de les Illes Balears es mou en àmbits materials en què està habilitat per la Constitució i l'Estatut d'Autonomia per perfilar un model territorial, econòmic, ambiental i social sostenible, que a més és coherent amb el reconeixement normatiu del fet insular (articles 138 de la Constitució Espanyola i 3 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears); un model que beneficia no només la població de l'illa d'Eivissa, sinó també el conjunt de la ciutadania balear, atesa la contribució d'aquesta illa al sector turístic i a l'economia de la comunitat autònoma.

El disseny i l'impuls d'aquest model s'emparen en diversos títols de competències de l'article 30 del text estatutari, com ara els relatius a l'ordenació territorial (apartat 3), les carreteres i el transport per aquestes vies (apartat 5), el transport marítim (apartat 6), el turisme (apartat 11), el foment del desenvolupament econòmic (apartat 21), el patrimoni paisatgístic (apartat 25) i la protecció del medi ambient (apartat 46).

D'altra banda, i tot i que el Consell Insular d'Eivissa ha proposat l'aprovació de les mesures de sostenibilitat mediambiental i turística que es recullen en aquesta llei, el Govern de les Illes Balears, respectuós amb l'autonomia constitucionalment i estatutàriament reconeguda a Eivissa (article 61 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears), vol donar resposta a la seva sol·licitud i elaborar una llei que estableixi mesures de caràcter limitatiu, però deixant en mans de la corporació insular la determinació del gruix de les disposicions necessàries per aconseguir els objectius perseguits, amb l'establiment d'un marc conforme als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat i no-discriminació. Tot això en consonància amb les competències atribuïdes als consells insulars en l'article 70 de l'Estatut d'Autonomia, com també amb les que corresponen a les entitats territorials d'acord amb la legislació bàsica de règim local.

III

La resposta que es vol donar amb l'aprovació d'aquesta llei als greus riscos que amenacen Eivissa està en sintonia amb les polítiques i estratègies de la Unió Europea vigents en àmbits com els transports i la mobilitat, el turisme, el medi ambient i l'energia. Diversos

instruments estimulen les administracions estatals, regionals i locals a adoptar les seves polítiques adreçades a garantir els principis i objectius que proposen les institucions comunitàries. Així, convé recordar que el Tractat de Maastricht (1992) va fixar les bases de la política comunitària de transports i hi va incorporar els requisits de protecció del medi ambient; i que el Tractat d'Amsterdam (1999) va establir com a obligació la integració de la protecció mediambiental en totes les polítiques sectorials de la Unió Europea, amb l'objectiu de promoure el desenvolupament sostenible. Mitjançant el Tractat de Lisboa (2009), la lluita contra el canvi climàtic va passar a ser un objectiu específic de la Unió.

D'una banda, cal assenyalar que entre els objectius concrets de la política de la Unió Europea en l'àmbit del medi ambient es troben la conservació, la protecció i la millora de la qualitat del medi ambient, com també la protecció de la salut de les persones. Aquesta política es basa en els principis de cautela, acció de prevenció i correcció de la contaminació en la seva font.

La Comissió Europea, mitjançant la Comunicació COM (2009) 490 final, de 30 de setembre de 2009, Pla d'Acció de Mobilitat Urbana, va constatar que determinades polítiques, com ara la cohesió, el medi ambient i la salut, entre d'altres, no poden aconseguir els seus objectius sense tenir en compte especificitats urbanes tals com la mobilitat. El principi de mobilitat sostenible tracta de garantir una mobilitat eficient de mercaderies i persones, alhora que ha de gestionar el creixent volum de transport i, per tant, minimitzar els costos externs derivats dels accidents de circulació, les malalties respiratòries, el canvi climàtic, el soroll, la contaminació ambiental o els embussos. L'aplicació d'aquest principi exigeix un enfocament integrat per optimitzar l'eficiència del sistema i l'organització dels transports, així com la reducció del consum d'energia i de l'impacte sobre el medi ambient. El 14 de desembre de 2021, la Comissió Europea, mitjançant la Comunicació COM(2021) 811 final, va presentar el seu nou marc de mobilitat urbana, el qual presta especial atenció a una mobilitat més sana i segura, al transport públic i als desplaçaments a peu i en bicicleta, dóna prioritat a les solucions amb zero emissions per a les flotes de transport urbà, com els taxis i altres serveis de transport amb conductor, inclou consideracions sobre els serveis de repartiment urbà i esbossa opcions de finançament perquè els ens locals i regionals apliquin aquestes mesures. Destaca també la major rellevància que es vol donar a la figura dels Plans de Mobilitat urbana Sostenibles.

En el Llibre blanc del transport. Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible (COM [2011] 144 final), de 28 de març de 2011, la Comissió descriu el transport com a peça fonamental per a la nostra economia i la nostra societat, i al mateix temps estableix que ha de ser sostenible, a causa de les cada vegada majors limitacions mediambientals i de recursos. Entre els punts clau que identifica el seu full de ruta, s'inclou l'objectiu d'aconseguir l'eliminació progressiva de l'ús de vehicles de gasolina i dièsel. Per la seua part, el Dictamen del Comitè Econòmic i Social Europeu sobre el Document de treball dels serveis de la Comissió - Avaluació del Llibre Blanc - «Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible» [SWD(2020) 410 final] (2021/C 341/14), conclou afirmant que "la substitució dels motors de combustió interna per vehicles elèctrics no modificarà gens la congestió del trànsit a les nostres ciutats."

D'altra banda, el Tractat de Lisboa estableix que la Unió Europea ha de complementar l'acció dels estats membres en matèria turística, i ha de promoure, entre altres aspectes, el desenvolupament sostenible en el sector turístic. En aquest marc, la Comissió Europea ha fixat, fins i tot abans de la subscripció d'aquest Tractat, els eixos prioritaris de la política turística en els instruments següents:

- La comunicació «Agenda per a un turisme europeu sostenible i competitiu» COM (2007) 621, de 19 d'octubre de 2007: s'assumeix la importància de protegir la durabilitat de l'entorn natural i la comunitat local de les destinacions turístiques per fomentar la competitivitat del sector i proposa com a reptes, entre d'altres, la protecció dels recursos naturals i culturals de les destinacions turístiques, la reducció de la utilització dels recursos i la contaminació en els llocs turístics, la gestió del canvi en interès del benestar de la comunitat i tenir en compte l'impacte mediambiental dels transports vinculats al turisme. Com a principis per aconseguir un turisme alhora competitiu i sostenible, la Comissió proposa: (i) minimitzar i administrar els riscos (principi de precaució), amb la prevenció de tot efecte nociu sobre el medi ambient o la societat; (ii) avaluar la capacitat d'acollida de les destinacions turístiques i fixar límits a l'amplitud del desenvolupament turístic; i (iii) controlar permanentment la sostenibilitat, la qual cosa requereix una vigilància sense descans.

- La comunicació «Europa, primera destinació turística mundial —un nou marc polític per al turisme europeu» COM (2010) 352 final, de 30 de juny de 2010, que inicia una nova etapa en la política europea sobre el turisme i es basa en quatre eixos principals: estimular la competitivitat del sector turístic a Europa; promoure el desenvolupament d'un turisme sostenible, responsable i de qualitat; consolidar la imatge i la visibilitat d'Europa com a conjunt de destinacions sostenibles i de gran qualitat; i reforçar la integració del turisme en les polítiques i instruments financers de la Unió Europea. La comunicació subratlla el caràcter transversal del turisme, que està en contacte amb moltes altres polítiques, com la del transport, que exigeix un tractament conjunt en determinats aspectes; exposa una bateria de línies d'accions, amb especial incidència per a les entitats locals i regionals i destaca que el turisme contribueix al desenvolupament regional i econòmic i la necessitat de millorar l'atractiu de les regions com a incentiu per a la promoció de pràctiques i polítiques més sostenibles i positives respecte del medi ambient.

- La comunicació «Una estratègia europea per a un major creixement i ocupació en el turisme costaner i marítim» COM (2014) 86 final, de 20 de febrer de 2014: adopta una nova estratègia per millorar aquest tipus de turisme a Europa i constata que requereix un marc polític ambiciós. Estableix que la Comissió, els estats membres, les autoritats regionals i locals, la indústria i altres parts interessades han d'emprendre actuacions específiques que siguin coherents amb les polítiques de la Unió Europea que tenen un impacte en aquest sector, tenint en compte determinats aspectes transversals de les diferents polítiques, tals com els transports, la protecció del medi ambient, el desenvolupament regional i l'adaptació al canvi climàtic, entre d'altres.

Aquests són alguns dels valors principals del dret europeu que cal invocar en l'aprovació de les mesures necessàries de sostenibilitat mediambiental i econòmica per a l'illa d'Eivissa.

El nou règim jurídic, en la mesura que respon als objectius exposats, s'ha dissenyat en el marc dels principis del dret comunitari i conformement amb la doctrina del Tribunal de Justícia de la Unió Europea, òrgan que ha anat definint les condicions que han de respectar les autoritats dels estats membres a l'hora d'establir limitacions a les llibertats de circulació. Cal afegir, a més, que les limitacions més importants que preveu aquesta llei es basen en raons imperioses d'interès general i, de manera especial, en el medi ambient, la salut i la protecció de l'entorn urbà.

També s'ha tingut en compte que, en consonància amb els principis europeus que defensen un equilibri entre els fluxos turístics i la sostenibilitat mediambiental i territorial, en especial dels territoris insulars i costaners susceptibles de protecció, ja fa anys que a diverses regions europees s'han implantat restriccions a l'afluència i circulació de vehicles de motor, bé de caràcter permanent, bé temporal per als períodes de més activitat turística. En les solucions adoptades en el cas d'Eivissa, la regulació d'entrada de vehicles també té una motivació alhora ambiental i territorial, atès que la limitació a l'accés de vehicles suposa evitar el consum de més territori amb l'ampliació de les infraestructures viàries que, en temporada alta, ja es troben al límit de la seva capacitat.

Les solucions adoptades sovint estableixen diferenciació segons el tipus de vehicle, ateses les seves característiques o a la funcionalitat a què estan destinats; també inclouen en molts supòsits excepcions per als residents i per als vehicles destinats a cobrir necessitats bàsiques de la ciutadania. Entre d'altres, hi ha exemples a les illes mediterrànies de Capri, Ischia, Marettimo i Favignana (Itàlia); Hydra, Athos i Rodes (Grècia); Kolocep (Croàcia); a les illes alemanyes d'Hiddensee, Helgoland, Juist, Baltrum, Wangerooge, Spiekeroog i Langeoog; a l'illa holandesa d'Schiermonnikoog; i a les illes del nord francès de Sein, Hoedic, Bréhat, Batz, Houat, Molène i l'arxipèlag de Frioul.

Així mateix, s'ha considerat l'èxit dels criteris aplicats a moltes ciutats d'arreu del món per restringir el trànsit motoritzat -ja sigui per lluitar contra la contaminació i la congestió viària, o bé per protegir el seu patrimoni- amb mesures de tot tipus, des de restriccions periòdiques per hores, dies o temporades, fins a prohibicions d'accés a determinats tipus de vehicles com els de motor dièsel, que inclouen actuacions de foment del transport públic i dels vehicles sense motor o no contaminants. En són exemples ben coneguts Madrid, Barcelona, Roma, Berlín, Friburg, París, Oslo, entre d'altres a Europa; o Teheran, Pequín, Sao Paulo, Bogotà i Santiago de Xile.

V

En el capítol I d'aquesta llei s'estableixen mesures específiques per a la sostenibilitat mediambiental i socioeconòmica de l'illa d'Eivissa; principalment mesures de regulació de fluxos turístics i de mobilitat sostenible. També s'hi detallen els objectius que han de guiar aquestes mesures, alhora que es proclama la subjecció als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat i no-discriminació.

El capítol II regula les limitacions temporals a l'entrada i la circulació de vehicles de motor a l'illa durant els períodes de màxima afluència turística i inclou un règim d'excepcions que

preveu les situacions diferencials que no poden veure's afectades en règim d'igualtat per la prohibició general.

S'incorporen excepcions específiques per tal de garantir la mobilitat entre les Pitiüses, a fi de donar continuïtat als vincles especials existents entre les illes d'Eivissa i Formentera, d'acord amb la voluntat expressada per les seves institucions.

També es preveuen excepcions no lligades a les característiques de les persones usuàries ni dels vehicles, susceptibles de modulació pel consell insular, en funció d'un sostre màxim que permeti l'entrada i la circulació de vehicles, de forma limitada per dies i amb sol·licitud prèvia dels interessats, i que afavorirà els de motors no contaminants. El consell també ha de determinar el nombre de vehicles de servei públic per als períodes de mobilitat restringida.

En conseqüència, es faculta el Consell Insular d'Eivissa per crear un distintiu que permeti identificar tots els vehicles exceptuats del règim de prohibició.

Les mesures restrictives, en funció dels acords que adopti el consell insular, poden afectar especialment els vehicles de lloguer, atès que són aquests els que tenen més incidència en la saturació de la xarxa viària illenca. És comprensible que l'objectiu de limitar el total de vehicles facultats per circular durant la temporada estival no pot quedar compromès pel fet que les empreses de lloguer de vehicles puguin ampliar la seva oferta desmesuradament.

Per assegurar l'aplicació correcta de les mesures, i en el marc previst en la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, s'introdueixen obligacions específiques d'informació i de verificació per a les empreses navilieres i els passatgers que embarquin vehicles amb destinació a Eivissa. Així mateix, s'imposa als operadors econòmics que participin en l'expedició de títols de transport marítim a aquesta illa l'obligació d'informar els passatgers de les limitacions establertes per aquesta llei.

La llei dedica el capítol III a la planificació i el capítol IV faculta les administracions competents per a l'establiment de mesures de foment dirigides al compliment dels objectius fixats.

En darrer lloc, el capítol V estableix el règim d'inspecció i la sanció aplicable com a mecanisme per garantir l'efectivitat del règim jurídic que s'estableix.

Aquesta llei s'ajusta als principis bàsics de bona regulació que estableix l'article 129.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, com són els de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència.

Capítol I

Disposicions generals

Article 1

Polítiques públiques

1. Les administracions públiques han de vetllar per la sostenibilitat mediambiental i socioeconòmica de l'illa d'Eivissa mitjançant mesures específiques que de manera preferent evitin o redueixin, principalment en els períodes de vacances, els riscos derivats de l'afluència turística excessiva i de la saturació dels espais públics que aquesta comporta.

2. A l'efecte de l'apartat anterior, i d'acord amb aquesta llei, les administracions públiques han d'orientar les seves polítiques, en aquest territori i en l'àmbit de les seves competències, als objectius de millora de l'entorn natural i el medi ambient, d'ordenació de l'afluència turística, d'eliminació de la congestió de les vies públiques i de la saturació del parc de vehicles de motor, de manteniment de la qualitat de vida de la població i de preservació de la bona imatge turística d'Eivissa.

Article 2

Mesures de sostenibilitat

1. Per a l'efectivitat dels objectius establerts en l'article 1 anterior, al Consell Insular d'Eivissa li correspon adoptar, entre d'altres, les mesures fonamentals següents:

- a) Limitar l'afluència de vehicles de motor a l'illa.
- b) Limitar la circulació en vies públiques per a determinats tipus de vehicles de motor d'acord amb criteris mediambientals.
- c) Establir el nombre màxim de vehicles de lloguer en circulació.
- d) Potenciar l'ús del transport públic i de la mobilitat sostenible prevists a la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica.

2. L'adopció i l'execució de les mesures previstes en aquesta llei han de respondre als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat i no-discriminació.

3. En el marc de la política pressupostària, el Govern i l'Administració de la comunitat autònoma han de prestar al Consell Insular d'Eivissa la col·laboració i la cooperació adequades per a l'efectivitat de les mesures indicades en l'apartat 1 d'aquest article.

Capítol II

Entrada i circulació de vehicles

Article 3

Limitacions generals

1. Es prohibeix l'afluència a l'illa d'Eivissa de tot tipus de vehicles de motor, com també la circulació d'aquests vehicles per la xarxa viària de l'illa, inclòs l'estacionament, en el període de l'any que determini el Ple del Consell Insular d'Eivissa a l'efecte d'ordenar els fluxos turístics. Amb caràcter previ a l'Acord del Ple es donarà audiència als ajuntaments de l'illa. Així mateix, l'Acord del Ple s'ha de publicar en el Butlletí Oficial de les Illes Balears com a mínim tres mesos abans de l'entrada en vigor de la prohibició.

2. Queden exceptuats de la prohibició anterior els vehicles següents:

a) Vehicles dels quals siguin titulars persones físiques o jurídiques amb residència a Eivissa, llevat de les que siguin titulars de flotes de vehicles de lloguer. A aquest efecte, el Consell Insular d'Eivissa pot determinar els requisits addicionals per gaudir de l'excepció en els casos en què una mateixa persona sigui titular de més d'un vehicle.

b) Vehicles dels quals siguin titulars persones físiques no residents a l'illa que siguin propietàries d'un habitatge a Eivissa. En aquest cas, l'excepció només és d'aplicació a un vehicle per propietari.

c) Vehicles dels quals siguin titulars persones residents a l'illa de Formentera, Menorca o Mallorca que acreditin la necessitat habitual de desplaçar-se a Eivissa per raons laborals.

d) Vehicles al servei de persones amb mobilitat reduïda, acreditats degudament.

e) Vehicles oficials i de servei públic, inclosos en tot cas els de les forces i cossos de seguretat, extinció d'incendis, ambulàncies i vehicles del sistema sanitari, cotxes fúnebres, protecció civil, transport públic i escolar, taxis, residus i neteja pública.

f) Vehicles de lloguer que estiguin autoritzats per circular d'acord amb el que preveu l'article 6 d'aquesta llei.

g) Vehicles de transport de béns i mercaderies, així com de distribució comercial.

h) Tractors, excavadores i vehicles similars.

i) Vehicles no sotmesos a limitacions de circulació pel Consell Insular d'Eivissa d'acord amb el que disposa l'article 4 d'aquesta llei.

3. Els vehicles als quals es permet la circulació per l'illa d'Eivissa en el període de limitació que s'estableixi han de portar obligatòriament, en un lloc visible, l'acreditació expedida pel Consell Insular d'Eivissa, amb abonament previ, si escau, de la taxa corresponent. A aquests efectes es poden establir sistemes automatitzats de lectura de matrícules.

4. A l'efecte del que disposa l'apartat anterior, correspon al Consell Insular d'Eivissa establir i, si n'és el cas, distribuir el distintiu o l'element gràfic que permeti identificar els vehicles amb acreditació per circular, com també el control del compliment d'aquesta obligació. Així mateix, ha de determinar el procediment telemàtic adequat per facilitar l'obtenció de l'acreditació a què es refereix aquest article.

5. El Consell Insular d'acord amb els articles següents col·laborarà amb els Ajuntaments de l'illa d'Eivissa en ordre a la correcta identificació dels vehicles que es considerin residents a l'illa, tot establint les oportunes determinacions a aquests efectes.

Article 4

Sostre de vehicles en circulació

1. El Ple del Consell Insular d'Eivissa ha d'establir justificadament, amb caràcter anual o biennal, el sostre de vehicles que pot circular per l'illa d'Eivissa en els períodes de limitació establerts d'acord amb aquesta llei. A aquest efecte, i sens perjudici del que disposa l'article anterior, pot permetre la circulació d'un nombre màxim de vehicles de motor, per a un nombre de dies concret, les persones usuàries dels quals ho sol·licitin amb l'antelació que es fixi.

2. El Ple del Consell Insular d'Eivissa ha d'establir una quota reservada únicament als vehicles de les persones residents a l'illa de Formentera no incloses en les excepcions previstes en l'apartat segon de l'article anterior. Aquesta quota s'ha de determinar segons les dades històriques d'afluència de vehicles de què es disposi, per tal de garantir que és suficient.

3. Les persones usuàries a què es refereixen els apartats anteriors no poden circular sense haver obtingut prèviament l'acreditació i el distintiu als quals fa referència l'article 3 anterior.

4. En l'establiment i la gestió del sostre d'unitats en circulació es poden introduir motivadament quotes per a tots o alguns dels tipus de vehicles de motor i establir els criteris d'adjudicació de les acreditacions disponibles segons el nombre màxim fixat; tot podent establir-se excepcions o fixar motivadament quotes "o" per a determinats tipus de vehicles. En tot cas, s'ha de donar preferència en aquest sostre als vehicles elèctrics o no contaminants. Així mateix, als efectes d'adjudicar les acreditacions disponibles també es tendran en compte l'antiguitat dels vehicles pels quals se sol·licita.

Atesa la problemàtica que provoquen les caravanes i autocaravanes a l'illa d'Eivissa, el Ple del Consell Insular d'Eivissa, en fixar una quota per aquest tipus de vehicle, pot establir així mateix l'obligació d'haver d'acreditat el disposar d'una prèvia reserva a un campament de turisme de l'illa per al seu estacionament i pernocta.

5. Les condicions per determinar el nombre màxim de vehicles que pot circular a l'illa en els períodes de limitació i el nombre de dies concrets que estableix l'apartat 1, així com la quota que s'ha d'aplicar als vehicles de les persones residents a l'illa de Formentera que estableix l'apartat 2, ambdós d'aquest article, s'han de publicar en el Butlletí Oficial de les Illes Balears.

Article 5

Obligacions de les empreses

1. Les empreses navilieres que operin línies amb destinació a Eivissa, com també les empreses mediadores o expenedores de títols de transport marítim, estan obligades a informar les persones usuàries, durant el procés d'adquisició dels títols de transport relatius a vehicles amb aquesta destinació, del règim de limitacions temporals d'accés i circulació de vehicles de motor a l'illa d'Eivissa, com també de les conseqüències de l'incompliment d'aquest règim.

El contingut mínim que les empreses navilieres que operin línies amb destinació a Eivissa, així com les empreses mediadores o expenedores de títols de transport marítim, han de proporcionar als usuaris, serà el que determini a tals efectes el Consell Insular d'Eivissa per mitjà dels diferents canals de distribució.

2. Les empreses navilieres que realitzin transport de viatgers amb vehicles de motor, amb origen i destinació dins el territori de la comunitat autònoma de les Illes Balears, estan obligades igualment a verificar, en el procés d'embarcament dels vehicles amb destinació a Eivissa, que els seus usuaris disposen de l'acreditació per circular a Eivissa d'acord amb el que disposa aquesta llei. La informació resultant d'aquest procés s'ha de comunicar per mitjans telemàtics al Consell Insular d'Eivissa.

Les obligacions establertes en aquest apartat només són exigibles durant els períodes de limitació determinats anualment pel Consell Insular d'Eivissa.

3. La conselleria competent en matèria de transport marítim i el Consell Insular d'Eivissa, per tal de facilitar el compliment de les obligacions a què fa referència aquest article, han de publicar i mantenir actualitzada la informació sobre les limitacions d'accés i circulació en les seus electròniques corporatives respectives, i promoure accions adreçades a difondre el contingut de les restriccions derivades d'aquesta llei entre els visitants i turistes per mitjà dels canals més adients.

Article 6

Vehicles de lloguer

1. El Ple del Consell Insular d'Eivissa, oïdes les empreses del sector de lloguer de vehicles, pot fixar motivadament el nombre màxim de vehicles de motor que, per al conjunt d'aquesta activitat, pot entrar anualment a l'illa d'Eivissa per a la seva comercialització. Així mateix, pot determinar, tot respectant el sostre de vehicles en circulació que regula l'article 4, el nombre màxim de vehicles de lloguer que pot circular per l'illa en els períodes de limitació a què fa referència l'article 3.1, ambdós d'aquesta llei.

2. En el mateix acord, el Ple del Consell Insular pot disposar que un percentatge del total dels vehicles de lloguer que pot circular per l'illa quedi reservat per als vehicles elèctrics o no contaminants.

Article 7

Vehicles de servei públic

1. El consell insular ha d'afavorir l'ús de vehicles de servei públic amb classificació "zero emissions" o menys contaminants, sempre que sigui tècnicament viable.
2. Per tal d'afrontar l'increment de demanda de transport que es produeixi per les limitacions establertes en aquesta llei, el consell insular ha d'adoptar les mesures adients per reforçar les freqüències i la dotació de les línies de transport regular.

Article 8

Accés restringit a determinats espais

1. El Ple del consell insular, per tal d'evitar que es produeixin danys o aglomeracions en vies públiques o espais determinats amb valors naturals, patrimonials o paisatgístics, o que la concentració de vehicles pugui posar en risc les mesures d'evacuació de les persones en supòsits d'emergència, previ informe favorable de l'ajuntament corresponent, pot acordar limitar-hi temporalment l'afluència i/o l'estacionament de vehicles de motor.
2. L'acord corresponent s'ha de publicar en el Butlletí Oficial de les Illes Balears i ha de tenir una difusió adequada en els mitjans de comunicació.

Article 9

Raons imperioses d'interès general que justifiquen l'establiment de les regulacions

Les limitacions i regulacions previstes en aquest Capítol II, que seran proporcionades i no discriminatòries, es consideren necessàries, adequades i justificades per la concurrència de raons imperioses d'interès general referides a la protecció del medi ambient i de l'entorn urbà i la salut pública, tals com garantir que no s'intensifiqui la pressió sobre el territori, que no es superi la capacitat de càrrega de les platges i cales, que la concentració de vehicles no comprometi l'eventual actuació dels serveis d'emergència, que no es congestioni la xarxa viària i els aparcaments, no quedi compromesa la capacitat dels sistemes de tractament de les aigües residuals, no es sobrepassi la capacitat de recollida i tractament dels residus, no se sobre explotin els recursos hídrics i que no es perdi el valor i la bona imatge de l'illa d'Eivissa com a destí turístic.

Capítol III

Planificació

Article 10

Polítiques de mobilitat i transport

1. De conformitat amb el Títol V de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica, el consell insular ha de promoure la mobilitat sostenible a l'illa, tot potenciant un model de transport públic, col·lectiu i intermodal, que redueixi l'ús del vehicle privat i promogui altres formes de transport sostenible, sense emissions de gasos amb efecte hivernacle.

2. El consell Insular ha d'impulsar, de forma coordinada amb el Govern de les Illes Balears, la millora en l'eficiència energètica del parc de vehicles a motor mitjançant incentius econòmics i administratius per a la seva conversió o substitució per alternatives no contaminants.

Capítol IV

Mesures de foment

Article 11

Fons per a la sostenibilitat

El Govern de les Illes Balears i el Consell Insular d'Eivissa acordaran la constitució d'un fons específic per al finançament d'actuacions orientades a garantir la sostenibilitat mediambiental i turística de l'illa, que s'ha de nodrir fonamentalment dels ingressos derivats de la taxa prevista en l'article 3 d'aquesta llei i de les aportacions de l'Administració de la comunitat autònoma, així com d'allò que s'obtingui per la imposició de sancions.

Article 12

Programes conjunts de subvencions

El Govern de les Illes Balears i el Consell Insular d'Eivissa han d'establir i finançar programes conjunts de subvencions destinades a fomentar les conductes d'empreses i particulars que s'adeqüin als objectius establerts en l'article 1 d'aquesta llei.

Article 13

Mobilitat sostenible

1. El consell insular ha d'adoptar les mesures adequades per a l'assoliment progressiu d'objectius de mobilitat sostenible i ha de fomentar l'ús del transport públic, les vies verdes i la bicicleta.

2. El consell insular, de forma coordinada amb els ajuntaments de l'illa, ha de promoure la planificació de les infraestructures i serveis necessaris per a fomentar al màxim l'ús dels vehicles de mobilitat personal.

Capítol V

Règim d'inspecció i sancionador

Article 14

Inspecció

1. Correspon al Consell Insular d'Eivissa adoptar les mesures adients per a la inspecció i el control de les activitats regulades en aquesta llei, sens perjudici de les competències de

L'Administració de la comunitat autònoma de vetllar pel compliment de les obligacions que s'imposen a les empreses en l'article 5 d'aquesta llei.

2. L'Administració de la comunitat autònoma, el consell insular i els ajuntaments de l'illa han d'adoptar les mesures de col·laboració i coordinació adequades per a l'efectivitat de l'actuació inspectora.

Article 15

Infraccions administratives

1. Constitueixen infraccions administratives els incompliments dels deures establerts en aquesta llei en els termes dels apartats següents.

2. Són infraccions lleus:

- a) Circular sense portar en un lloc visible el distintiu prescrit en l'article 3 d'aquesta llei.
- b) Incomplir els deures d'informació i verificació establerts en l'article 5 d'aquesta llei.
- c) Accedir als espais a què fa referència l'article 8 d'aquesta llei infringint les limitacions establertes pel Consell Insular d'Eivissa.
- d) Qualsevol altre incompliment del previst a la present Llei no qualificat d'infracció greu o molt greu.

3. Són infraccions greus:

- a) Circular per la xarxa viària de l'illa d'Eivissa contravenint les limitacions de caràcter temporal establertes d'acord amb l'article 3.1 d'aquesta llei.
- b) Manipular o falsejar l'acreditació o el distintiu a què fa referència l'article 3 d'aquesta llei.
- c) Comercialitzar vehicles de lloguer sense adequar-se a les limitacions establertes en l'article 6 d'aquesta llei.
- d) Obstaculitzar o dificultar injustificadament l'activitat inspectora de l'Administració.
- e) Haver estat sancionat, mitjançant resolució ferma en via administrativa, més de dues vegades per la comissió d'alguna de les infraccions lleus que indica l'apartat anterior.

4. Es considera infracció molt greu la comissió en el termini d'un any de més d'una infracció greu, quan així hagi estat declarat per resolució ferma en via administrativa.

5. Als efectes d'aquesta llei, cada vehicle a motor constituirà una infracció independent encara que els fets infringeixin els mateixos o similars preceptes.

Pel que fa a la infracció prevista a l'apartat 3.a) d'aquest article 15, si aquesta es comet per un mateix vehicle a motor en dies consecutius, serà considerada una única infracció.

Així mateix, si la persona física obté l'acreditació per a poder circular amb un vehicle a motor de la seva titularitat, en el termini màxim de 24 hores des de la comissió de la infracció prevista a l'apartat 3.a) d'aquest article 15, aquesta infracció quedarà sense efecte.

Article 16

Subjectes responsables

Són subjectes responsables de la comissió de les infraccions establertes en l'article 15 les persones físiques o jurídiques autores de les accions o omissions corresponents. Així mateix, respondran subsidiàriament del pagament de les sancions imposades les persones titulars dels vehicles.

Article 17

Sancions

1. Per la comissió de les infraccions tipificades en l'article 15 s'han d'imposar les sancions següents:

- a) Per a les infraccions lleus, una multa de 300 a 1.000 euros.
- b) Per a les infraccions greus, una multa de 1.001 a 10.000 euros.
- c) Per a les infraccions molt greus, una multa de 10.001 a 30.000 euros.

2. Per la comissió d'infraccions greus o molt greus es pot imposar, a més, la sanció d'immobilització temporal del vehicle implicat en els fets il·lícits per un període no inferior a dos mesos ni superior a quatre mesos.

3. Per a la gradació de les sancions s'han de tenir en compte les circumstàncies modificatives de la responsabilitat previstes a l'article 29 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic. L'aplicació de la sanció ha de ser proporcionada a la gravetat de la conducta infractora i ha d'assegurar que la comissió d'infraccions no resulti més beneficiosa per a la persona infractora que el compliment de les normes infringides. Només a aquests efectes podran incrementar-se les quanties de les multes previstes fins al triple del preu dels serveis afectats per la infracció.

Article 18

Multes coercitives

1. Per a l'execució forçosa de les obligacions que hagin estat imposades en la resolució sancionadora a la persona autora d'una infracció lleu o greu o molt greu, i en el marc de la legislació en matèria de procediment administratiu comú, l'òrgan competent pot imposar multes coercitives que es poden reiterar cada dos mesos fins que es compleixi el que hagi estat ordenat.

2. La quantia de cada una de les multes coercitives no pot excedir del 20% de l'import de la multa imposada.

Article 19

Competència sancionadora i procediment sancionador

1. La competència per imposar les sancions establertes en l'article 17 correspon al president o a la presidenta del consell insular, llevat que les normes insulars d'organització l'atribueixin a altres òrgans.

2. Això no obstant, la competència per a la imposició de les sancions per les infraccions previstes en els apartats 2.b), 3.d) i 3.e) i 4 de l'article 15 d'aquesta llei, en relació amb l'activitat de les empreses navilieres i de mediació, correspon al conseller o a la consellera de l'Administració de la comunitat autònoma competent en matèria de transport marítim.

3. El procediment sancionador s'ha d'instruir i resoldre d'acord amb el règim sancionador que es conté en la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i els principis i disposicions que es contenen en la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic. L'òrgan competent aplicarà també el Decret 14/1994, de 10 de febrer, pel qual s'aprova el Reglament del procediment a seguir per l'Administració de la Comunitat Autònoma en l'exercici de la potestat sancionadora.

4. Es poden adoptar les mesures provisionals previstes a l'article 56 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i en especial la immobilització dels vehicles que circulin per l'illa sense haver obtingut prèviament l'acreditació en el cas que el vehicle sigui d'una empresa d'arrendament de vehicles amb o sense conductor.

Article 20

Pagament voluntari i reconeixement de la responsabilitat

1. Una vegada que s'hagi iniciat el procediment, si la persona infractora reconeix la seva responsabilitat, aquest procediment es resol amb la sanció corresponent i s'ha d'aplicar una reducció del 20% sobre la quantitat proposada.

2. A més, la quantia de la sanció proposada per l'òrgan competent s'ha de reduir un 20% si la persona interessada decideix voluntàriament fer efectiu l'import de la multa abans de la resolució.

3. Les reduccions anteriors són acumulables i la seva efectivitat es condiciona al desistiment o a la renúncia de qualsevol acció o recurs en via administrativa contra la sanció.

Article 21

Prescripció

Les infraccions i les sancions previstes en aquesta llei prescriuen en els terminis i les condicions que s'estableixen en l'article 30 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.

Disposició addicional primera

Informació a les empreses navilieres, mediadores o expenedores sobre el contingut d'aquesta llei

En el mes següent a l'entrada en vigor d'aquesta llei, la conselleria competent en matèria de transport marítim i el Consell Insular d'Eivissa han d'adoptar les mesures adequades de difusió del règim de limitació d'entrada i circulació de vehicles de motor a l'illa d'Eivissa entre les empreses a què fa referència l'article 5 d'aquesta llei.

Disposició addicional segona

Informació sobre el règim jurídic d'entrada i circulació de vehicles

El Govern de les Illes Balears i el Consell Insular d'Eivissa han de prendre les mesures de difusió adequades i suficients per informar la ciutadania, amb caràcter previ a l'entrada en vigor del règim jurídic de caràcter temporal que s'estableixi d'acord amb aquesta llei, quant a l'entrada i la circulació de vehicles de motor a l'illa d'Eivissa.

Disposició addicional tercera

Estacionament a sòl rústic de vehicles a motor

1. En ordre a evitar la proliferació de vehicles a motor estacionats en determinats indrets per llargues temporades i que són emprats, a la pràctica, per a l'acampada i pernocta, es prohibeix l'estacionament perllongat de vehicles a motor en el sòl rústic de l'illa fora dels aparcaments d'ús públic existents i especialment habilitats a aquest efecte. Es considera estacionament perllongat, romandre estacionat en la mateixa ubicació més de tres dies.

2. Resta prohibida l'acampada i pernocta amb vehicles a motor al sòl rústic de l'illa d'Eivissa fora dels campaments de turisme legalment existents.

Disposició addicional quarta

Ordenança fiscal reguladora

En el termini de dos mesos des de l'entrada en vigor de la present llei, el Consell Insular d'Eivissa procedirà a iniciar la tramitació per a l'aprovació d'una ordenança fiscal reguladora de la taxa per l'obtenció i control de l'autorització d'entrada, circulació i estacionament en vies públiques de l'illa d'Eivissa dels vehicles de motor.

Disposició addicional cinquena

Col·laboració dels ajuntaments

Els Ajuntaments de l'illa d'Eivissa col·laboraran en la identificació dels vehicles que es considerin residents (segons les determinacions que a aquests efectes estableixi el

corresponet acord del Consell) i trametran anualment la relació les matrícules dels vehicles residents a l'illa d'Eivissa al Consell Insular.

Disposició derogatòria única
Derogació normativa

Queden derogades totes les disposicions de rang igual o inferior que s'oposin al que estableix aquesta llei.

Disposició final primera

Modificació de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears

Afegir a continuació de l'actual text de l'apartat d) de l'article 27 de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, i després del punt i final, un nou paràgraf, amb la redacció següent:

“.../...El mateix serà predicable dels passatgers amb destinació a l'illa d'Eivissa.”

Disposició final segona
Desenvolupament normatiu

1. El Consell Insular d'Eivissa pot aprovar, dins el termini de 3 anys des de l'entrada en vigor d'aquesta llei, un reglament propi que desenvolupi les previsions contingudes en aquesta llei, i en especial, per desenvolupar aspectes prevists al Capítol II (entrada i circulació de vehicles), sense perjudici de la plena efectivitat des de l'entrada en vigor de la present llei de l'adopció pel Consell Insular dels acords plenaris al que es refereix l'esmentat Capítol II. En qualsevol cas, i als efectes d'adoptar aquells acords plenaris, es tindrà en compte la posada en funcionament del nou servei concessional de transport públic insular de l'illa d'Eivissa.

2. S'autoritza així mateix al Govern de les Illes Balears per dictar aquelles altres disposicions reglamentàries que siguin necessàries pel desenvolupament i aplicació de la present llei.

Disposició final tercera
Entrada en vigor

Aquesta llei entra en vigor l'endemà d'haver-se publicat en el Butlletí Oficial de les Illes Balears.