

# 8

## EL SECTOR DEL TRANSPORT

### RESUM

La situació d'emergència sanitària provocada per la covid-19 i l'establiment de l'estat d'alarma van provocar una reducció molt considerable de la mobilitat de persones i mercaderies a les Illes Balears al llarg del 2020.

En alguns casos, la mobilitat es va aturar completament a mitjan març de 2020 i no s'ha recuperat gens o gairebé gens. És el cas, per exemple, de l'arribada de creuers als ports de les Illes Balears: van deixar d'arribar-ne a mitjan març de 2020 i no n'hi ha arribat cap més fins al juny de 2021.

En altres casos la mobilitat es va reduir molt (o gairebé es va aturar) al començament de l'estat d'alarma, però va recuperar una certa normalitat a partir de la suavització de les restriccions en la mobilitat per part de les autoritats. És el cas de la intensitat del trànsit de les carreteres a tota la comunitat autònoma.

Finalment, veiem un entremig (ni aturada total ni retorn a una situació similar a la del 2019) en el moviment de mercaderies en vaixell i de persones en el transport aeri: malgrat que va tornar a haver-hi mobilitat després del juny de 2020, el moviment mensual va estar clarament per sota del moviment del mateix mes de l'any 2019.

## 8.1.

### INTRODUCCIÓ

La situació d'emergència sanitària provocada per la covid-19 a la societat balear l'any 2020 afecta de diferents maneres la informació que es proporciona en aquest capítol.

En primer lloc, el Govern d'Espanya va decretar l'estat d'alarma perquè, d'aquesta manera, disposava de cobertura legal per prendre mesures que intentaven aturar o almenys limitar la difusió de la malaltia. Moltes d'aquestes decisions tenien la conseqüència de restringir molt la mobilitat de la població i de les mercaderies. Cal recordar el calendari de decisions preses pel Govern d'Espanya a la primera tanda d'estats d'alarma (des del 14 de març de 2020 fins al 21 de juny de 2020), i conjuntament pel Govern d'Espanya i el Govern de les Illes Balears a la segona tanda d'estats d'alarma, que va començar el 25 d'octubre, per fer front a la segona onada de contagis, i quines mesures afecten directament la mobilitat de persones i mercaderies.

Més enllà de les mesures oficials, hem de tenir en compte que la pandèmia provocada per la covid-19 també afecta els hàbits de mobilitat d'empreses i ciutadania. Veurem que l'ús del transport públic s'ha reduït molt substancialment, en gran part perquè molta gent s'ha estimat més reemplaçar-lo pel transport privat (individual o familiar) per por d'encomanar-se la malaltia en llocs tancats i amb molta gent com autobusos i vagons de metro o tren.

Així mateix, molta gent ha pogut fer tele treball, la qual cosa provoca una reducció

substancial dels desplaçaments motivats per la feina. D'altra banda, moltes famílies han intentat desplaçar la seva residència habitual cap a zones menys densament poblades, la qual cosa pot tenir l'efecte contrari d'haver de fer servir el vehicle privat per més activitats i amb desplaçaments més llargs. Així doncs, ens trobam amb canvis d'hàbits de mobilitat que no sabem si es mantindran o si de mica en mica, a mesura que la situació sanitària millori, es tornarà als hàbits anteriors a la pandèmia.

A més a més, encara disposam de poques dades quantitatives per avaluar el funcionament del transport el 2020. En anys anteriors de la memòria del CES és habitual un cert retard en algunes de les dades de transport de què es disposa per elaborar el capítol; però, com que no es produïa cap ruptura en les pautes de comportament de mobilitat de persones i mercaderies, es podia establir amb confiança quina era la tendència general dels diferents modes de transport. La ruptura provocada per la covid-19 (aturada general de la mobilitat durant molts mesos a partir de març del 2020 i canvis de comportament de la ciutadania) fan impossible aquest exercici per moltes de les dades que s'ofereixen usualment en aquest capítol.

Finalment, si la reducció de la mobilitat que s'ha produït al llarg de l'any 2020 no ha tingut cap efecte important sobre la infraestructura de transport, a hores d'ara és impossible establir una representació quantitativa vàlida del teixit empresarial del sector del transport a les Illes Balears (empreses de transport per avió, agències de viatge, etc.), perquè no sabem si l'aturada de l'activitat en provocarà una reestructuració important

(sortida d'empreses establertes que no poden superar la caiguda d'ingressos provocada per l'aturada de l'activitat, entrada de noves empreses, compra i fusions d'empreses establertes, etc.).

## 8.2.

### L'ESTAT D'ALARMA I LA MOBILITAT A LES ILLES BALEARS

#### 8.2.1. CALENDARI DE MESURES PÚBLIQUES I EFECTE SOBRE LA MOBILITAT DE PERSONES I MERCADERIES

Quan el 14 de març de 2020 el Govern d'Espanya declara per primera vegada l'estat d'alarma en tot el territori espanyol, una de les mesures més importants que es van prendre va ser limitar la lliure circulació de la ciutadania, confinant la població a casa seva excepte per dur a terme activitats essencials (adquisició d'aliments i medicaments, acudir a centres mèdics o llocs de feina, etc.). En els casos d'adquisició d'aliments, a més a més, era obligatori fer-ho sense allunyar-se gaire del lloc de residència.

El 28 de març es va suspendre durant 15 dies qualsevol activitat laboral presencial no essencial. Per tant, van deixar de produir-se els desplaçaments usuals per raons de feina.

Les successives pròrrogues de l'estat d'alarma permeteren mantenir les restriccions a la mobilitat establertes. A partir del diumenge 26 d'abril, després de 43 dies

de confinament, les mesures preses van començar a fer-se més suaus. Però la mobilitat general seguia molt restringida: els desplaçaments només podien fer-se al voltant del domicili habitual. Les restriccions es van mantenir perquè el Govern d'Espanya prorrogà l'estat d'alarma fins a les 00.00 hores del dia 21 de juny de 2020.

El 25 d'octubre, el Govern d'Espanya decretà una altra vegada l'estat d'alarma degut a una segona onada de contagis. Es va establir el toc de queda nocturn i el Govern de les Illes Balear va decidir les mesures de contenció addicionals. Pocs dies després, el Congrés dels Diputats espanyol va aprovar que l'estat d'alarma s'allargués fins al maig de 2021.

#### 8.2.2. LA MOBILITAT A LES ILLES BALEARS DURANT L'ESTAT D'ALARMA

Com hem assenyalat en l'apartat anterior, les mesures per controlar la pandèmia incloïen limitar la mobilitat de les persones. El 14 d'abril de 2020 el Ministeri de Transports Mobilitat i Agenda Urbana va donar a conèixer els resultats d'un estudi de mobilitat a Espanya durant l'estat d'alarma, fet amb procediments d'anàlisi de dades massives<sup>1</sup>. La font principal d'informació era el posicionament dels telèfons mòbils durant l'estat d'alarma i l'estudi mostrava que les Illes Balears era una de les quatre comunitats autònomes en les quals s'havia produït una baixada més important de la mobilitat.

1. La informació sobre els objectius, la metodologia i els resultats de l'estudi es poden consultar a <https://www.mitma.gob.es/ministerio/covid-19/evolucion-movilidad-big-data>.

L'estudi comparava les xifres de mobilitat de dia 7 d'abril amb el dia corresponent de la setmana del 14 al 20 de febrer; és a dir, es prenia aquesta setmana de febrer (prèvia a l'establiment de l'estat d'alarma) com a referència del que era la mobilitat usual abans de la pandèmia. La reducció de la mobilitat a les Illes Balears era del 73 %. Aquesta reducció es produïa tant pel que feia a moviments dins de la comunitat autònoma com quan es resseguien sortides i entrades de les Illes Balears. Palma també era una de les ciutats espanyoles en què s'observava una major reducció de la mobilitat (en aquest cas, del 79 %).

Per tant, quan en les seccions posteriors comparem dades de mobilitat de persones el 2020 amb les mateixes dades el 2019, no és estrany trobar sistemàticament una reducció de la mobilitat molt acusada.

### 8.3.

## ÚS DEL TRANSPORT A LES ILLES BALEARS EN UN ANY DE PANDÈMIA

Com és obvi, la insularitat de les Illes Balears marca quin és l'ús dels mitjans de transport. Els modes de transport per via aèria i marítima són la manera com les quatre illes es comuniquen amb l'exterior. El trànsit de persones es fa sobretot per via aèria (llevat de Formentera, que només té la via marítima com a forma d'accés i sortida, a través de la connexió amb Eivissa), mentre que el trànsit de mercaderies es fa sobretot per via marítima.

En els anys anteriors d'activitat econòmica normalitzada, el fet que totes quatre illes siguin una destinació turística que és internacional i que té un marcat component estacional al llarg de l'any condiciona els modes i usos de la infraestructura de transport balear. En primer lloc, com veurem més avall, una gran part de les connexions per via aèria són internacionals (en el cas del transport per via marítima, les connexions internacionals són els creuers i les connexions regulars per via marítima són poc importants). En segon lloc, l'ús de les infraestructures de transport és molt més intensa els mesos de temporada alta turística; és a dir, els mesos que van d'abril o maig fins a l'octubre, amb uns màxims molt acusats els mesos de juliol i agost.

Tot seguit, dividirem la discussió de l'ús del transport a les Illes Balears en quatre apartats. En el primer, ens fixarem en el transport de passatgers i de mercaderies per via aèria. En el segon, analitzarem el transport de passatgers i de mercaderies per via marítima. En el tercer apartat, analitzarem el transport públic. Finalment, el darrer discutirà la intensitat d'ús de les carreteres.

### 8.3.1. EL TRANSPORT PER VIA AÈRIA

#### 8.3.1.1. Entrada i sortida de passatgers per via aèria

L'emergència sanitària va provocar una reducció molt intensa del principal mode d'entrada i sortida de persones a les illes a partir de mitjan març de 2020. L'any 2020 varen arribar un total de 4.635.814 persones a tots tres aeroports de les Illes Balears. Aquesta xifra representa un 22 %

del total de passatgers que varen arribar a qualsevol dels tres aeroports de les Illes Balears i suposa una caiguda molt dràstica si es compara amb les dades de l'última dècada. Si miram per aeroports, la caiguda anual en els tres aeroports és similar. Amb tot, la caiguda a Maó (un 31 % d'arribades en relació amb el 2019) és menor que la caiguda a Eivissa (26 %) i Palma (21 %) (vegeu el gràfic I-8.1).

Si analitzam la variació mensual, el nombre d'arribades de passatgers i passatgeres durant els mesos de gener i febrer del 2020 és gairebé idèntic al del 2020. A partir del mes de març sí que es noten diferències substancials entre el 2020 i el 2019 en què les arribades representen un 36 % dels passatgers que varen arribar al mes de març del 2019. Igualment, cal recordar que no és fins a la segona quinzena del mes de març que es declara l'estat d'alarma. Un cop declarat l'estat d'alarma, la mobilitat es redueix a mínims, i això es veu reflectit clarament durant els mesos d'abril (en què només varen arribar 6.781 passatgers), maig (només 17.228 passatgers) i juny (amb l'arribada de 115.299 passatgers). En tots tres casos, es tracta de caigudes superiors al 90 % d'activitat en relació amb l'any 2019.

A finals del mes de juny<sup>2</sup>, i sobretot als mesos de juliol i agost, es va recuperar part de l'activitat a causa de la millora de la situació epidemiològica a les Illes Balears, així com dels principals països emissors de turistes (tant el mercat espanyol com l'an-

glès i l'alemany). Tot i la millora evident, el flux de passatgers va suposar poc més del 30 % (31 % al juliol i 32 % a l'agost) del que havia suposat l'any 2019.

Finalment, a partir del setembre hi ha una reducció considerable de passatgers i passatgeres. A la reducció habitual explicada per la finalització dels mesos de més explotació turística de les Illes Balears, s'hi va afegir l'aparició d'una nova onada de contagis del coronavirus arreu d'Europa (el que es va anomenar la segona onada), que va provocar un increment notable de restriccions en el trànsit internacional, per exemple, l'exigència de fer una quarantena en arribar de les Illes Balears (vegeu el gràfic I-8.2 a nivell agregat i els gràfics I-8.3.a, I-8.3.b i I-8.3.c, per l'impacte de la davallada mensual per cada un dels tres aeroports). A conseqüència d'aquesta segona tanda de problemes generats per la covid-19, el trànsit de setembre a desembre de 2020 va fluctuar entre el 15 i el 30 % del que es va produir el mateix mes de 2019.

Si es descompon el moviment de passatgers i passatgeres en funció de l'origen del vol, sigui nacional o internacional, s'observen diferències substancials tant en termes agregats com per illa. En primer lloc, es veu una caiguda molt brusca del nombre de passatgers per via aèria el 2020, tant de vols nacionals com internacionals. La caiguda de la quantitat de passatgers provinents de vols internacionals és un 86,8 % inferior a la de l'any 2019, mentre que la caiguda del nombre de vols nacionals és d'un 56,8 % (caiguda molt important però substancialment inferior si es compara amb els vols internacionals). No obstant això, men-

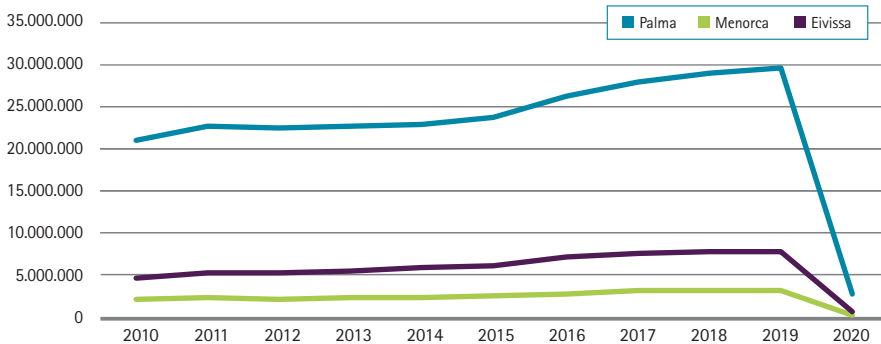
2. A finals del mes de juny, el Govern de les Illes Balears, amb la col·laboració de touoperadors alemanys, va dur a terme un programa pilot per avaluar la possibilitat d'obrir de manera segura el turisme durant els mesos de juliol i agost.

tre que el 2019 aproximadament un 70 % dels passatgers (14.366.862 de passatgers) provenia de vols internacionals i el 30 % restant (6.273.393 de passatgers) provenia de vols nacionals, aquests percentatges es capgiren durant el 2020, ja que només un 41 % dels passatgers prové de vols internacionals (1.890.097 de passatgers).

Si analitzam l'evolució de l'arribada de passatgers durant tot l'any, observam patrons diferents en funció de l'origen dels vols. Al gràfic I-8.4.a es compara l'evolució dels vols nacionals del 2019 respecte al 2020, mentre que al gràfic I-8.4.b es fa la mateixa comparació amb els vols internacionals.

Gràfic I-8.1.

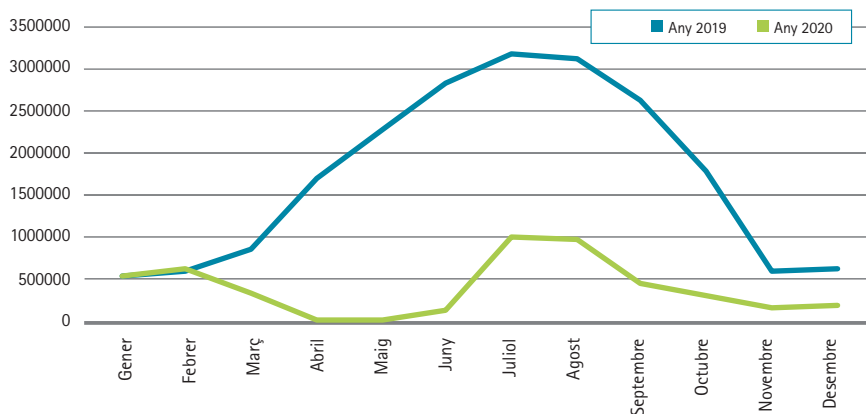
**Nombre total de passatgers i passatgeres per via aèria a les Balears per illes (2010-2020)**



Font: Estadística de Tráfico en los Aeropuertos Españoles, INE

Gràfic I-8.2.

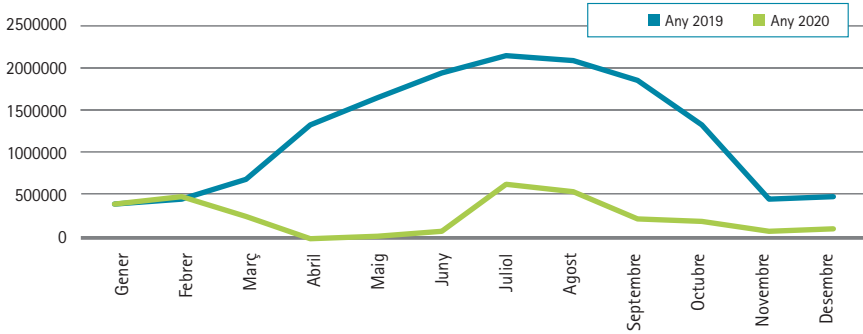
**Nombre mensual de passatgers i passatgeres per via aèria a les Illes Balears (2019-2020)**



Font: Ibestat a partir de les dades d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA)

Gràfic I-8.3.a.

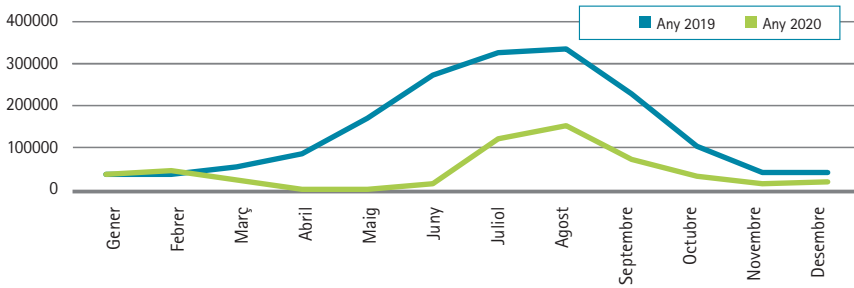
**Nombre mensual de passatgers i passatgeres per via aèria a les Balears per illes (2019-2020):  
arribades a Palma**



Font: Ibestat a partir de les dades d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA)

Gràfic I-8.3.b.

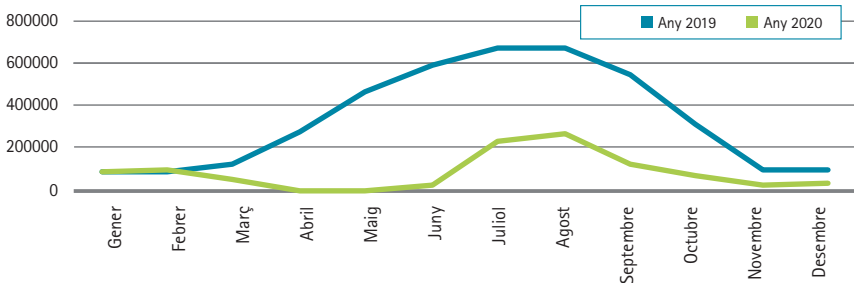
**Nombre mensual de passatgers i passatgeres per via aèria a les Balears per illes (2019-2020):  
arribades a Maó**



Font: Ibestat a partir de les dades d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA)

Gràfic I-8.3.c.

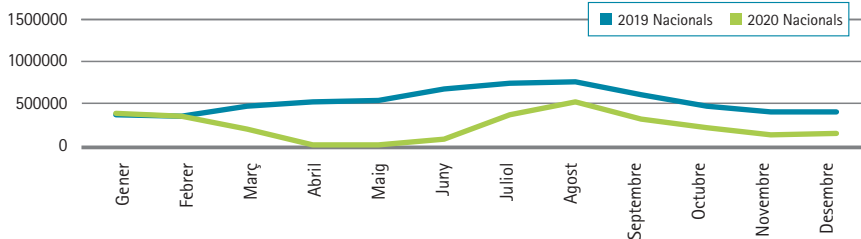
**Nombre mensual de passatgers i passatgeres per via aèria a les Balears per illes (2019-2020):  
arribades a Eivissa**



Font: Ibestat a partir de les dades d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA)

Gràfic I-8.4.a.

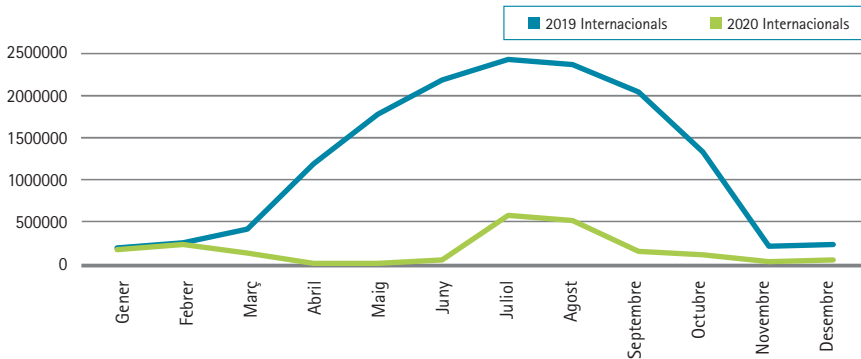
**Comparació de l'evolució dels vols nacionals a les Illes Balears (2019-2020)**



Font: Ibestat a partir de les dades d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA)

Gràfic I-8.4.b.

**Comparació de l'evolució dels vols internacionals a les Illes Balears (2019-2020)**



Font: Ibestat a partir de les dades d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA)

Com es pot veure clarament, tot i que la caiguda dels mesos de març, abril i maig és similar (degut a les restriccions de mobilitat), l'arribada de passatgers durant els mesos de juliol, agost i setembre s'explica principalment per l'arribada de passatgers provinents de vols nacionals i no pas de vols internacionals. La davallada del nombre de passatgers que arriben en vol internacionals en aquests tres mesos respecte al 2019 se situa en un 76 % el juliol, un 78 % l'agost i una caiguda del 93 % durant el mes de setembre. En canvi, la davallada és sensiblement inferior en

aquests tres mesos si ens fixam en els vols nacionals: caiguda d'un 51 %, del 31 % i del 49 % per als mesos de juliol, agost i setembre, respectivament.

Si repetim l'anàlisi amb relació a l'aeroport, hi ha diferències notables per illa. Primer, el 2019 Palma és l'aeroport amb una proporció de vols internacionals més elevada (11.117.404 dels passatgers provenen de vols internacionals, un 75 % del total dels passatgers que arriben a Palma), mentre que l'impacte dels vols internacionals a Eivissa és d'un 60 % (2.405.629 de passat-



gers) i a Maó el pes dels vols internacionals se situa per sota del 50 % (48,6 % del total de passatgers, la qual cosa representa un total de 843.829 passatgers).

La crisi derivada per l'emergència sanitària redueix el pes del nombre de vols internacionals a tots tres aeroports, però aquest menor pes dels vols internacionals a Eivissa i, principalment, a Menorca explica que l'impacte de la quantitat de passatgers per via aèria durant el 2020 fos brusc però relativament menor que no a Mallorca.

Aquest impacte es pot visualitzar gràficament en comparar la variació del 2020 respecte del 2019 de l'arribada de vols internacionals i nacionals a les tres illes (vegeu els gràfics I-8.5.a, I-8.5.b i I-8.5.c). Com es pot veure, l'impacte de la caiguda de la quantitat de vols internacionals és important a les tres illes, però crítica per magnitud a Mallorca<sup>3</sup>.

### 8.3.1.2. Transport de mercaderies

L'evolució de mercaderies transportades per via aèria fins al 2019 es caracteritza per una forta reducció si es compara l'any 2009 amb l'any 2019; aquesta reducció es produeix any rere any, i a tots tres aeroports. En segon lloc, el transport de mercaderies en connexions internacionals és irrellevant als aeroports d'Eivissa i Menorca, i és poc important a l'aeroport de Palma (any rere any, al voltant d'un 10 % de pes en quilograms del total transportat). Finalment, el transport de mercaderies per via

aèria, en termes de pes, és molt inferior al transportat per via marítima.

Malauradament no disposem d'informació ni sobre el valor del producte transportat per via aèria ni de quines activitats concretes de la societat balear en fan ús, de manera que no podem ponderar-ne la importància en el funcionament de la societat balear.

L'impacte de la pandèmia ha reduït, com és lògic, la quantitat de mercaderies transportades per via aèria, i ho ha fet a tots tres aeroports, però en termes relatius la caiguda ha estat relativament petita (poc més d'un 20 %) si ens atenim a les baixades observades en les dades de transport aeri de passatgers.

## 8.3.2. EL TRANSPORT PER VIA MARÍTIMA

### 8.3.2.1. Transport de passatgers

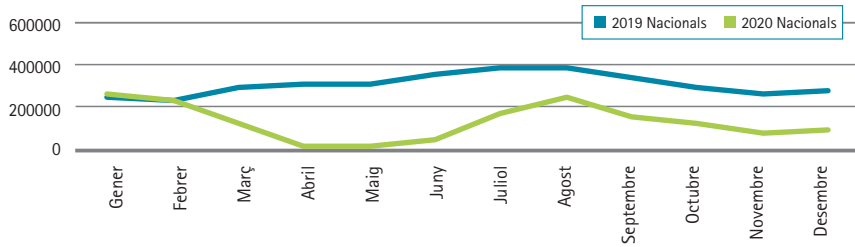
A partir de les dades del l'bestat, es pot comprovar que a Mallorca, Eivissa i Menorca, el transport de passatgers per via marítima és força inferior que per via aèria. Amb diferència, el nombre més alt de passatgers és a la connexió entre les illes Pitiüses (cal recordar que Formentera no disposa de connexió aèria). Un 63 % dels passatgers que arriben a Eivissa provenen de Formentera, i més del 90 % dels passatgers de Formentera tenen com a destí la vila d'Eivissa.

L'evolució de la darrera dècada ha estat d'un creixement sostingut dels passatgers a través d'aquest medi de transport, amb l'excepció del final de la crisi (anys 2011-2012), i una estabilització a Eivissa i Formentera en els darrers anys.

3. Com en el cas del conjunt de les Illes Balears, hem optat per deixar el rang a nivell del màxim de les sèries per illa (que correspon als passatgers que arriben en vols internacionals el 2019).

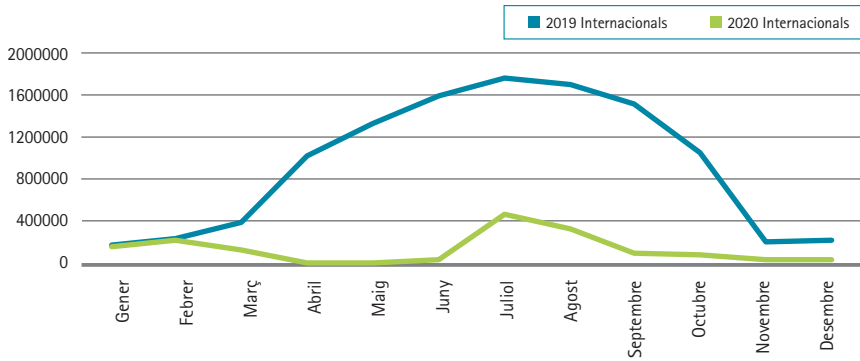
Gràfic I-8.5.a.1.

**Variació del 2020 respecte del 2019 de l'arribada de vols nacionals a Palma**



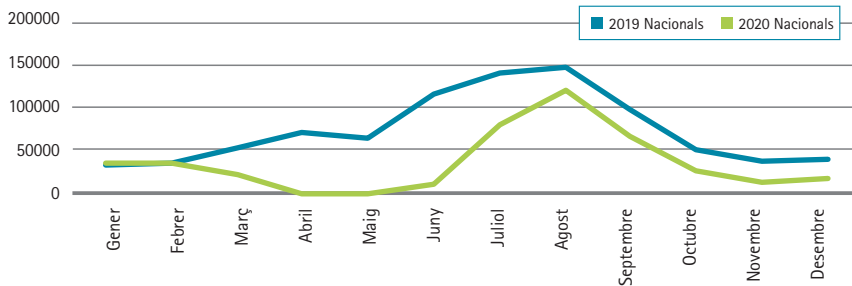
Gràfic I-8.5.a.2.

**Variació del 2020 respecte del 2019 de l'arribada de vols internacionals a Palma**



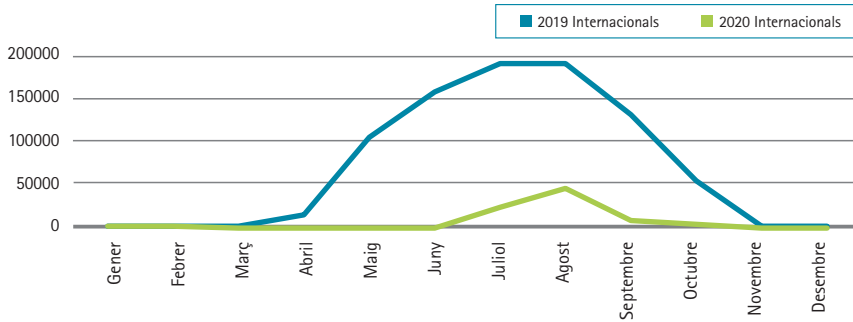
Gràfic I-8.5.b.1.

**Variació del 2020 respecte del 2019 de l'arribada de vols nacionals a Menorca**



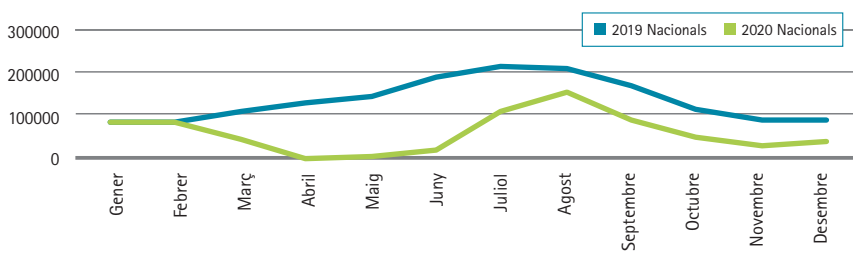
Gràfic I-8.5.b.2.

Variació del 2020 respecte del 2019 de l'arribada de vols internacionals a Menorca



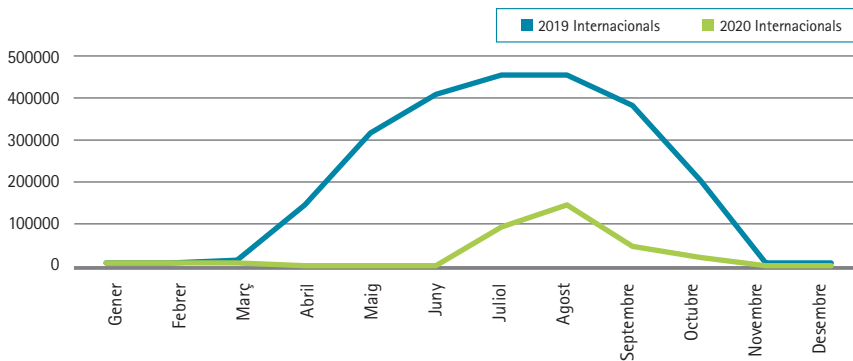
Gràfic I-8.5.c.1.

Variació del 2020 respecte del 2019 de l'arribada de vols nacionals a Eivissa



Gràfic I-8.5.c.2.

Variació del 2020 respecte del 2019 de l'arribada de vols internacionals a Eivissa



Font: Ibestat a partir de les dades d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA)

Per una altra banda, destaca el creixement del nombre de passatgers a Mallorca, que el 2019 hauria doblat el de passatgers que arribaven a Mallorca el 2010 (812.107 el 2019 per 412.181 el 2010).

Si es compara el nombre de passatgers del 2020 amb el 2019 a totes quatre illes, hi ha hagut una caiguda en la quantitat de passatgers que varia entre una caiguda del 40 % per a Mallorca i Menorca i el màxim entre el 45 % i el 50 % per a les Pitiüses (vegeu el gràfic I-8.6).

Una font alternativa de dades relatives al transport de passatgers per via marítima la proporciona l'Autoritat de Ports de Balears. En aquesta informació s'incorporen tant els passatgers de línies regulars com els de creuers. De manera similar a la informació derivada de l'Ibestat, s'observa una caiguda generalitzada de la quantitat de transport de passatgers per línies regulars. Així mateix, a les Pitiüses és on la caiguda ha estat més intensa.

En relació amb els creuers turístics, a partir de mitjan març de 2020 es va prohibir l'entrada de creuers a les Illes Balears i no n'hi va tornar a haver en tot l'any.<sup>4</sup> La conseqüència òbvia d'aquesta prohibició va ser una gran caiguda del nombre de passatgers el 2020 comparat amb l'any 2019. Si miram el port de Palma, es va passar d'un total de 492.553 passatgers l'any 2019 a només 47.132 (vegeu el gràfic I-8.7).

4. La primera arribada d'un creuer a Palma d'ençà de la prohibició de març de 2020 no es va produir fins al mes de juny de 2021.

### 8.3.2.2. Transport de mercaderies

La gran majoria de mercaderies arriben a les Illes Balears a través dels ports. L'emergència sanitària va tenir un menor impacte en el transport de mercaderies, perquè és imprescindible per abastir la població de les Illes de productes necessaris. El 2020, segons les dades recollides a l'Autoritat Portuària Balear, es varen transportar un total de 12.327.169 de tones, una quantitat un 25 % inferior a la del 2019. Per obtenir xifres similars (del total de mercaderies) a la del 2020, no és necessari remuntar-se gaires anys enrere, ja que no és fins al 2014 que l'agregat de mercaderies és superior al del 2020 (vegeu el gràfic I-8.8 per veure l'evolució de les mercaderies a la darrera dècada).

Pel que fa a la distribució del tipus de mercaderies, fins al 2019 se segueix la tendència dels darrers anys d'una menor entrada de granel líquids i sòlids i un increment de la mercaderia general. Les dades del 2020 són molt diferents de les d'anys anteriors, però és molt possible que estiguin afectades per l'emergència sanitària i, per tant, no podem extreure conclusions sobre si es tracta de cap canvi de tendència o és un canvi puntual.

Per ports, l'impacte de la pandèmia ha estat relativament similar. Cal destacar la major caiguda de la quantitat de l'activitat a Alcúdia (d'aproximadament un 30 %), principalment per la caiguda de granel sòlids, mentre que als altres ports la caiguda és entre el 20 i el 25 %.

Si miram l'evolució mensual de les arribades de mercaderies a les Illes Balears,

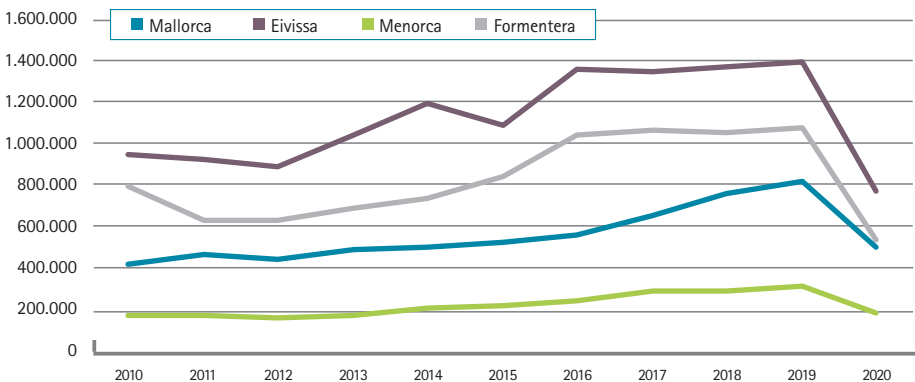
veiem una enorme caiguda al mes d'abril de 2020, òbviament afectat per les mesures contra la covid-19. Hi ha una recuperació progressiva a partir del maig cap a les quantitats usuales el 2019. Això és més transport de mercaderies al voltant dels mesos de maig, juny i juliol, previsiblement lligat a les previsions de consum dels mesos de temporada turística, amb

l'emmagatzematge de producte abans del seu consum.

Clarament, però, si la necessitat d'abastir la població va fer que el trànsit de mercaderies repuntés, no es va arribar als nivells de 2019, perquè la demanda del sector de la restauració i hotelier no es va recuperar prou (vegeu el gràfic I-8.9).

Gràfic I-8.6.

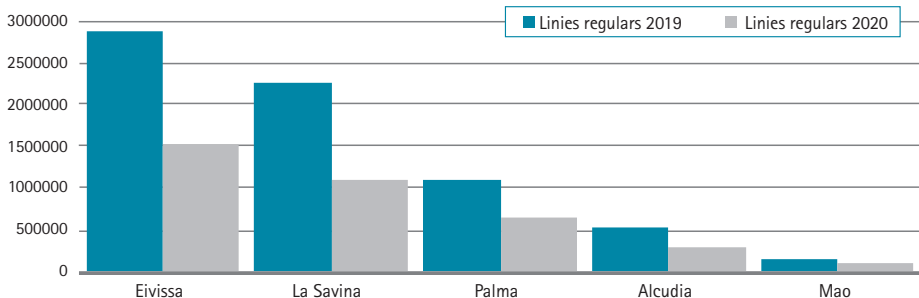
**Nombre total de passatgers i passatgeres per via marítima a les Balears per illes (2010-2020)**



Font: Ibestat a partir de dades de l'Autoritat Portuària i Ports de les Illes Balears

Gràfic I-8.7.

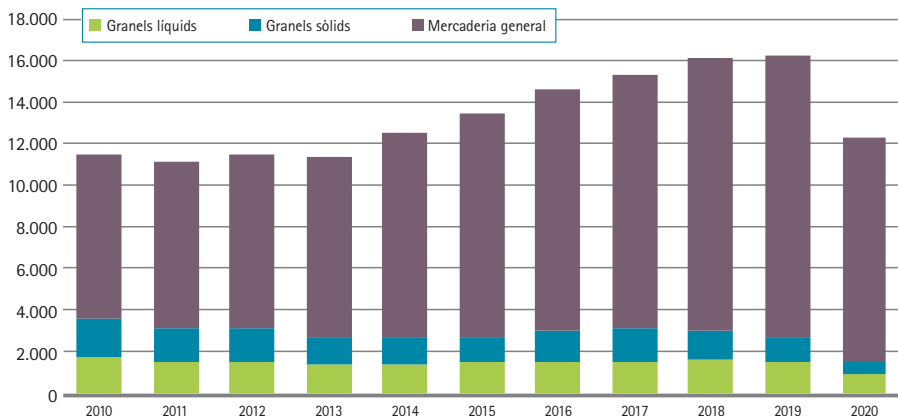
**Total de passatgers i passatgeres de línies regulars (2020-2019)**



Font: Ibestat a partir de dades de l'Autoritat Portuària i Ports de les Illes Balears

Gràfic I-8.8.

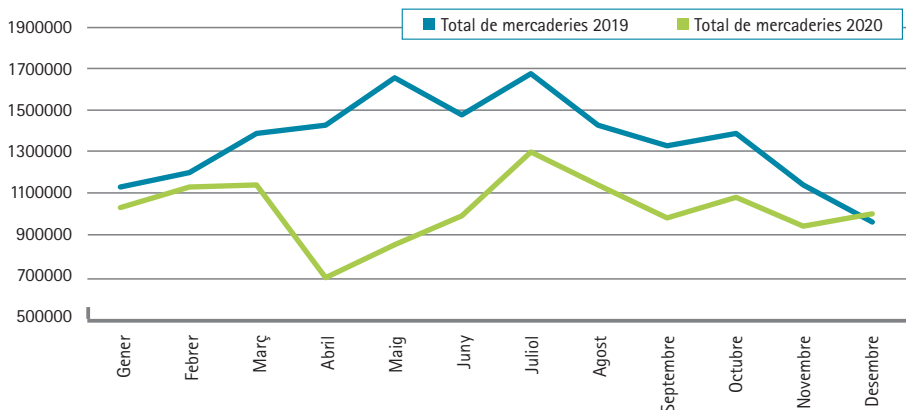
**Mercaderies (en milers de tones) per tipus als ports de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa i la Savina (2010-2020)**



Font: Consultes al web de l'Autoritat Portuària Balear

Gràfic I-8.9.

**Evolució mensual en tones de les arribades de mercaderies a les Illes Balears (2020-2019)**



Font: Consultes al web de l'Autoritat Portuària Balear

### 8.3.3. ÚS DE LES CARRETERES

#### 8.3.3.1. Parc automobilístic de les Illes Balears

El nombre d'automòbils ha crescut els darrers anys de manera proporcional al creixement de la població resident a les Illes

Balears (vegeu el quadre I-8.1). Així, si el 2010 el nombre total de turismes era de 650.541, el 201 passava a ser de 733.383, un increment al voltant del 12 %.

Si de cas, crida l'atenció que el creixement de motocicletes va ser proporcionalment molt més gran, ja que va passar a ha-

ver-n'hi de 99.000 el 2010 a 149.124 el 2019.

La distribució de vehicles per illes es correspon aproximadament al pes demogràfic de cada illa, i l'única illa amb una quantitat similar de vehicles el 2010 i el 2019 és Menorca. L'impacte de la pandèmia sembla haver frenat l'increment del parc automobilístic que s'havia observat en els darrers anys, amb un increment anual del 35 en l'últim quinquenni. L'any 2020 l'increment total ha estat gairebé nul (creixement del 0,5 %, un total de 4.000 vehicles incorporats al parc de vehicles de les Illes Balears). Segueix destacant l'increment de matriculacions de motocicletes, que fins i

tot aquest any continua creixent a ritmes semblants als de l'any anterior.

La penetració a les Illes Balears de turismes menys contaminants que els usuals, que fan servir benzina o dièsel com a combustible (és a dir vehicles híbrids, elèctrics, de gas natural, etc.), continua sent molt baixa a hores d'ara, i els turismes de nova matriculació encara són sobretot vehicles que fan servir benzina o dièsel. L'any 2019 es van matricular 39.000 nous turismes de benzina o dièsel, només 2.900 (és a dir, només al voltant d'un 5 % del total) eren vehicles híbrids (la majoria d'aquests), elèctrics, de gas líquat o de gas natural.

QUADRE I-8.1. PARC AUTOMOBILÍSTIC DE LES ILLES BALEARS (2010 -2019-2020)

		Turismes	Motocicletes	Autobusos	Camions i furgonetes
Mallorca	2010	516.641	70.603	1.694	94.549
	2019	578.231	104.907	2.055	103.883
	2020	576.862	108.372	1.710	103.848
Eivissa	2010	76.702	16.034	337	21.943
	2019	93.476	26.987	442	26.888
	2020	93.877	27.418	403	26.896
Menorca	2010	52.043	8.770	208	12.605
	2019	54.318	12.060	272	12.795
	2020	54.717	12.457	237	12.897
Formentera	2010	5.084	3.548	44	2.177
	2019	7.358	5.170	44	2.851
	2020	7.443	5.100	26	2.830
Totals*	2010	650.541	98.968	2.283	131.295
	2019	733.383	149.124	2.813	146.417
	2020	732.973	153.362	2.376	146.493

Font: Ibestat a partir de les dades de la Direcció General de Trànsit (DGT)

(\*) No es comptabilitzen els registres que no tenen ben especificat el municipi de referència i, per tant, queden com a sense especificació de territori.

L'any 2020 les matriculacions van caure un 30 %, però, mentre que es varen matricular poc més de 25.000 nous turismes de benzina o dièsel, un total de 3.529 vehicles eren vehicles híbrids (la majoria), elèctrics, de gas liquat o de gas natural, amb la qual cosa representen un 12 % del total de matriculacions i un increment anual d'un 20 % (vegeu el gràfic I-8.10).

### 8.3.3.2. Intensitat d'ús de les carreteres

En aquest apartat analitzarem, en primer lloc, la intensitat mitjana diària (IMD) de circulació a les carreteres de les Illes Balears. La IMD és la mitjana de vehicles que circulen per un quilòmetre de carretera al llarg d'un dia, i es calcula sumant el total de vehicles de cada tram de carretera, ponderant-ho per la llargària de cada tram. En segon lloc, analitzarem la composició dels vehicles en circulació; és a dir, farem esment de quina proporció dels vehicles en circulació són de gran pes.

Desgraciadament, la informació facilitada pels consells insulars no desagrega la informació ni per hores del dia ni per mesos. Per aquesta raó, no podem proporcionar alguns indicadors d'interès. D'una banda, no sabem la intensitat de circulació en les hores punta del dia, és a dir, el nivell d'intensitat màxima de vehicles en circulació en una determinada secció al llarg del dia. D'altra banda, tampoc no sabem la variació mensual de la intensitat de circulació de vehicles, de manera que no podem analitzar l'impacte de l'activitat turística, i tampoc no podem analitzar si els mesos posteriors al juny de 2020 la intensitat de circulació va ser similar o inferior als mateixos mesos de l'any 2019. Finalment,

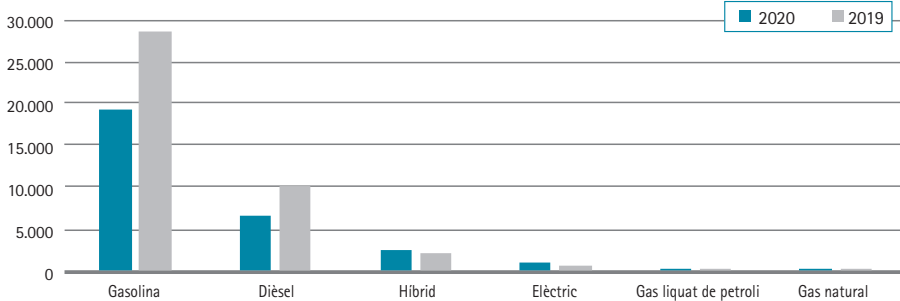
cal assenyalar que no disposam de dades actualitzades de l'illa d'Eivissa perquè no hem aconseguit que el Consell d'Eivissa ens les facilités.

Per poder avaluar el nombre de vehicles en circulació, així com la seva composició, s'instal·len un seguit d'estacions de control a les principals carreteres de les Illes Balears. Aquestes estacions de control compten els vehicles que circulen a la secció de la carretera on estan instal·lades. El conjunt d'estacions ha variat els darrers anys, tant pel que fa al nombre com al tipus d'estació instal·lada. El 2018, l'illa de Menorca disposava de 16 estacions de control que cobrien un total de 120 quilòmetres de xarxa viària; l'illa d'Eivissa disposava de 54 estacions que cobrien 192 quilòmetres de xarxa viària, mentre que a Mallorca hi havia 230 repetidors instal·lats que cobrien 1.750 quilòmetres de la xarxa viària.

És segur que la pandèmia va afectar de manera molt intensa els nivells de circulació de vehicles durant tot l'any. Ara, l'efecte sobre la composició de vehicles és més difícil de preveure. Per una banda, veurem posteriorment que es va produir una reducció molt gran de l'ús del transport públic. És possible que els usuaris hagin substituït el transport públic per transport privat per evitar aglomeracions. Per una altra banda, en ser considerat el transport de mercaderies un sector essencial, en la circulació dels vehicles de gran pes hi hauria d'haver un menor impacte (de fet, el transport de mercaderies per via marítima s'ha vist afectat de manera molt menys intensa que no pas el transport de passatgers).



Gràfic I-8.10.  
Tipus de propulsió dels turismes matriculats a les Illes Balears (2020-2019)



Font: Ibestat a partir de les dades de la Direcció General de Trànsit (DGT)

A l'illa de Mallorca, els registres de les estacions que cobreixen els aproximadament 1.720 kilòmetres de carretera mostren que, de mitjana, durant el 2020 circulen aproximadament 9.300 vehicles diaris per kilòmetre, dels quals poc més d'un 7 % són vehicles pesants (7,3 %). En termes totals, aquestes dades indiquen que a les carreteres de Mallorca varen circular poc més de 5.834 milions de vehicles en total al llarg de l'any<sup>5</sup>, dels quals aproximadament 410 milions eren vehicles pesants.

El quinquenni 2014-2019 s'havia caracteritzat per un creixement de la intensitat mitjana diària d'un 4,5 % anual, en què s'havia passat dels 10.400 vehicles diaris el 2014 als més de 13.300 vehicles diaris el 2019. No obstant això, una de les implicacions directes de l'emergència sanitària va ser la reducció de la mobilitat, que el 2020 es va reduir un 30 % respecte de l'any anterior. De fet, ens hem de remuntar a l'any

2005 per tenir intensitats mitjanes diàries per sota de la xifra del 2020. La composició de vehicles s'ha mantingut constant tot i la pandèmia amb un percentatge al voltant del 7,3 % per a l'any 2020 (vegeu quadre I-8.2).

Com al darrer exercici, per a l'illa de Mallorca s'analitza la IMD i el percentatge de vehicles pesants, que s'ordenen per trams en funció del grau d'intensitat; és a dir, en comptes d'analitzar la mitjana s'analitza la distribució per carreteres. Aquest exercici el fem per a l'any 2020 i el comparem amb el 2019, el darrer any abans de la pandèmia, per remarcar l'impacte de l'emergència sanitària en la circulació de vehicles a l'illa de Mallorca. Vegeu el quadre IA-8.1 i el gràfic IA-8.1 per comparar la intensitat dels trams de carretera del 2020 amb la del 2019, on a l'eix esquerre hi ha quilòmetres de via, i a l'eix dret, el percentatge de pesants.

5. La xifra de 5.834 milions de vehicles s'obté de multiplicar la IMD diària de 9.300 vehicles per kilòmetre pels 365 dies de l'any i pels kilòmetres de la xarxa de carreteres de Mallorca on hi ha estacions de control (1.720,42 kilòmetres).

Si analitzam la distribució per trams de carretera, no hi ha canvis substancials respecte al 2019: aproximadament el 50 % dels

trams de carretera mesurats (uns 865 km de xarxa viària) tenen una IMD superior als 5.000 vehicles diaris. A més, aproximadament uns 100 quilòmetres de xarxa viària tenen més de 25.000 vehicles diaris, amb una intensitat mitjana diària en aquests 100 quilòmetres.

Ara, tot i que la distribució en ambdós anys sembla la mateixa, la intensitat mitjana diària el 2020 ha disminuït en cadascun dels trams<sup>6</sup>. Per observar aquesta diferència, podem analitzar la mitjana de la IMD per a cadascun dels trams. Per visualitzar-ho correctament, separam la mitjana de la IMD per trams en dos: els trams amb intensitat mitjana igual o inferior a 5.000 vehicles diaris i els trams amb una intensitat mitjana superior als 5.000 vehicles diaris (vegeu els gràfics I-8.11a i I-8.11b). Com es pot observar a les figures, la intensitat de circulació ha estat inferior en cada un dels trams en què es mesura la IMD.

Finalment, en relació amb els vehicles pesants, s'observa una relació creixent entre els trams amb més intensitat i el percentatge de pesants. En altres paraules, els vehicles pesants circulen proporcionalment més en els trams amb IMD més alta (vegeu el gràfic IA-8.1, on a l'eix esquerre hi ha quilòmetres de via, i a l'eix dret, el percentatge de pesants).

6. Per exemple, si agregam els trams de carretera on hi ha una intensitat de més de 25.000 vehicles diaris, observam que tant el 2019 com el 2020 hi ha un total de 102,72 km de la xarxa viària. No obstant això, la IMD condicionada a aquests trams és de 80.201,3 vehicles diaris el 2019, mentre que baixa als 60.012,3 vehicles diaris el 2020 (vegeu la taula QA6-GA6).

La intensitat de circulació de vehicles a Menorca el 2020 ha estat de poc més de 6.800 vehicles diaris (6.860 vehicles), dels quals un 4,7 % eren vehicles pesants. Això suposa que varen circular aproximadament uns 330 milions de vehicles, dels quals 15.5 milions eren vehicles pesants als 131 km de carretera on es disposa d'estacions de control<sup>7</sup>.

En els darrers anys, hi havia certa estabilització de la intensitat mitjana de vehicles al voltant de 10.000 vehicles diaris. Per tant, la incidència de l'emergència sanitària ha reduït la circulació dels vehicles aproximadament un 30 %. De manera semblant, quan miram la composició dels vehicles, s'observa una caiguda en la participació dels vehicles pesants; per exemple, un descens d'un punt respecte al 2019, en què el 5,9 % dels vehicles eren pesants, o una caiguda de més de 2 punts amb relació al 2018, en què el 7,4 % dels vehicles era pesant.

Mirant la distribució per trams d'intensitat, i comparant-la amb la del 2019, poc més del 10 % de trams de carreteres tenen una intensitat de 10.000 vehicles diaris, mentre que el 2019 el trams de carreteres que tenien una intensitat de 10.000 vehicles diaris suposava el 55 % de les carreteres on es disposava d'estacions de control (vegeu el quadre IA-8.2 i el gràfic IA-8.2). Els trams de carretera que es mantenen amb una intensitat superior a 10.000 vehicles diaris el 2020 són els trams corresponent la ronda de Maó, així com a les carreteres

7. No obstant això, les dades sobre vehicles pesants a Menorca són incompletes, ja que no hi ha registres en aquells trams de carreteres amb una intensitat mitjana diària inferior a 2.000 vehicles.

que connecten Maó amb es Castell i amb Sant Lluís-Alcalfar<sup>8</sup>.

### 8.3.3.3. Transport públic interurbà a Mallorca

A partir de les dades recollides pel Consorci de Transport de Mallorca (CTM), hem pogut comparar l'impacte de l'emergència sanitària tant en els usos de les línies de bus interurbà (conegudes com a TIB) com en els usos del metro i xarxa ferroviària.

L'any 2018, del total de 15.383.884 usuaris comptabilitzats pel CTM, dos de cada tres feia servir l'autobús, mentre que un de cada tres feia servir metro o serveis ferroviaris de Mallorca. L'any 2020 aquesta xifra total d'usuaris es redueix a 7.030.082, una caiguda de més d'un 50 % respecte del 2018. A les línies de bus interurbà és on cau més el nombre d'usuaris, prop d'un 70 % amb relació al 2018, mentre que la caiguda en la quantitat d'usuaris de metro i tren va ser de poc més d'un 25 % respecte al 2018 (vegeu el gràfic I-8.12, en què s'analitza l'impacte de l'emergència sanitària a les principals rutes de la xarxa d'autobusos interurbans de la CMT)<sup>9</sup>.

### 8.3.3.4. El transport públic a la ciutat de Palma

A partir de les dades que proporciona l'INE, observem una reducció notable de la mobilitat en el transport públic de Palma,

tant el nombre d'usuaris de metro com en el d'autobús<sup>10</sup>. En qualsevol cas, l'autobús continua sent el principal mitjà de transport públic a Palma (vegeu el quadre I-8.3 i el gràfic I-8.13). La caiguda ha estat aproximadament d'un 50 % de les dades en tots dos mitjans de transport, passant dels més de 43 milions de passatgers el 2019 a 21 milions de passatgers el 2020.

De manera similar a l'observat en tots els indicadors, la caiguda de l'ús del transport públic ha seguit un patró marcadament diferenciat si miram els primers mesos de la pandèmia (de mitjan març fins a finals de juny) a la resta dels mesos. No obstant això, l'ús del transport públic s'ha reduït clarament la resta de l'any, en part degut a la reducció d'activitat, en part a l'increment del teletreball i en part a un possible efecte substitució del transport públic pel privat per evitar les aglomeracions.

Finalment, l'ús del servei públic de préstec de bicicletes de la ciutat de Palma havia tingut un creixement constant des de la seva implantació —excepte el 2015— tant en nombre d'usuaris com de viatges. Així, s'ha passat dels pocs més de 2.000 usuaris (2.122) i 214.086 viatges el 2014 a més de 3.000 usuaris (3.248) i gairebé 400.000 viatges el 2019 (389.818). El 2020, l'impacte de la pandèmia ha reduït el nombre d'usuaris (gent que renova la quota anual) un 13 % i ha reduït la quantitat de viatges més d'un 50 %. Així, s'ha situat en 216.346 viatges, una dada semblant a la de l'any d'implantació del servei públic de lloguer de bicicletes (vegeu el quadre I-8.4).

8. El 2019 els trams amb una IMD superior a 10.000 són els mateixos que el 2020 i hi hauríem d'afegir els trams que connecten Maó amb Ciutadella, així com Maó amb Sant Climent.

9. Un altre indicador, el del nombre d'usuaris per quilòmetre, mostra un impacte similar de la pandèmia.

10. Malauradament, l'Empresa Municipal de Transports (EMT) no ha respost les nostres sol·licituds per disposar d'informació més detallada.

**QUADRE I-8.2. INTENSITATS MITJANES DIÀRIES (IMD), PERCENTATGE DE PESANTS I VOLUM TOTAL DE VEHICLES A LES BALEARS PER ILLES (2011-2020)**

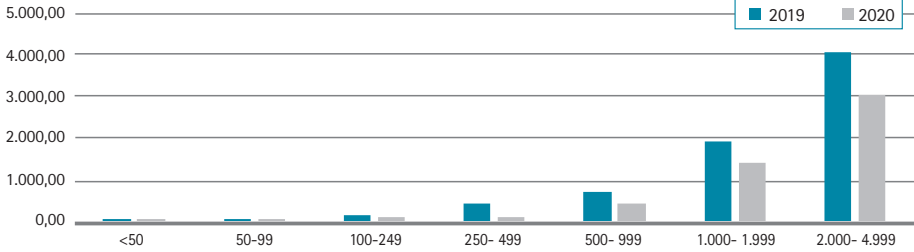
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Mallorca</b>										
IMD	10.110,73	9.884,24	10.092,87	10.415,86	11.091,34	11.792,49	12.457,59	12.809,40	13.261,98	9.291,34
Pesants (%)	6,07	6,00	6,12	6,57	7,01	7,23	7,28	7,32	7,27	7,31
Mobilitat anual (milions)	6.470,78	6.325,83	6.459,35	6.666,06	7.270,62	7.567,77	7.910,50	8.118,46	8.318,13	5.834,53
<b>Menorca*</b>										
IMD	8.945,85	8.940,11	7.558,46	8.939,69	9.323,97	9.859,32	10.150,55	9.247,45	9.716,20	6.860,43
Pesants (%)	7,11	6,73	5,31	6,65	7,34	8,00	7,39	7,44	5,87	4,72
Mobilitat anual (milions)	383,93	383,68	324,38	383,66	400,15	423,13	435,63	407,37	467,91	330,39
<b>Eivissa**</b>										
IMD	-	-	-	-	-	10.146,36	10.320,17	10.363,74	10.315,00	-
Pesants (%)	-	-	-	-	-	3,75	3,67	3,62	3,80	-
Mobilitat anual (milions)	-	-	-	-	-	708,46	720,60	723,64	734,28	-

Font: Consell de Mallorca, de Menorca i d'Eivissa i Formentera

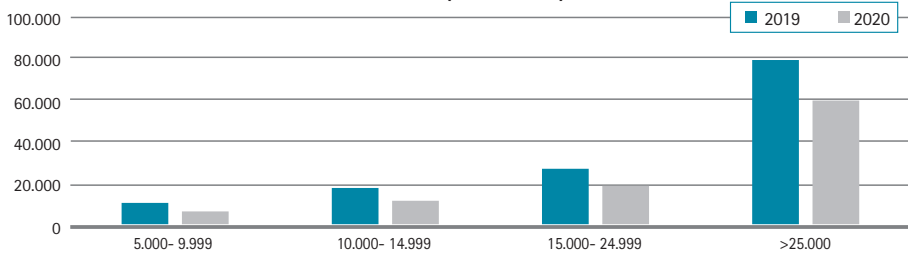
(\*) El 2018 hi hagué obres en un dels trams Maó-Ciutadella (Me-01) i no es registren activitats. El 2013, una de les estacions no disposa de dades (Me-12) i no hi ha registres de pesants en tres de les estacions. Per la falta d'informació sobre la longitud del tram i la poca incidència en la intensitat, s'ha exclòs de l'anàlisi el camí d'en Kane.

(\*\*) A Eivissa, el Consell d'Eivissa no ha facilitat les dades del període 2011-2015 ni les dades del 2020.

Gràfic I-8.11.a.  
Intensitat mitjana inferior a 5.000 vehicles diaris estratificat per trams de carretera a Mallorca (2019-2020)

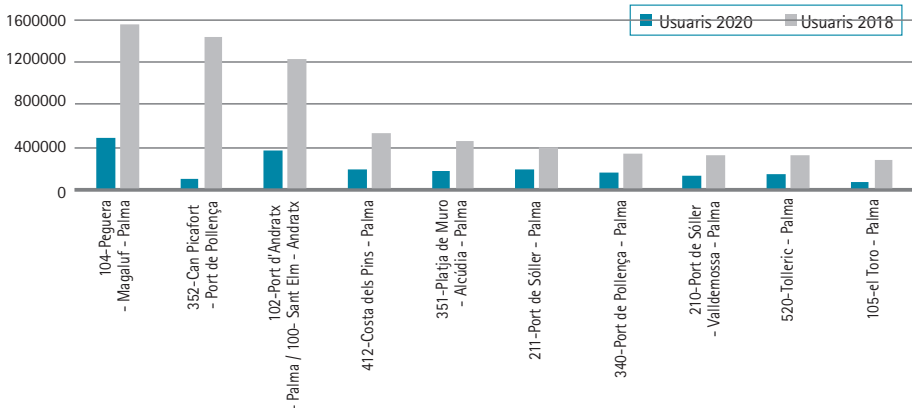


Gràfic I-8.11.b.  
Intensitat mitjana superior a 5.000 vehicles diaris estratificat per trams de carretera a Mallorca (2019-2020)



Font: Consell Insular de Mallorca

Gràfic I-8.12.  
Nombre de persones usuàries de les principals rutes de la xarxa d'autobusos interurbans de la CMT (2018 i 2020)



Font: Consorci de Transports de Mallorca

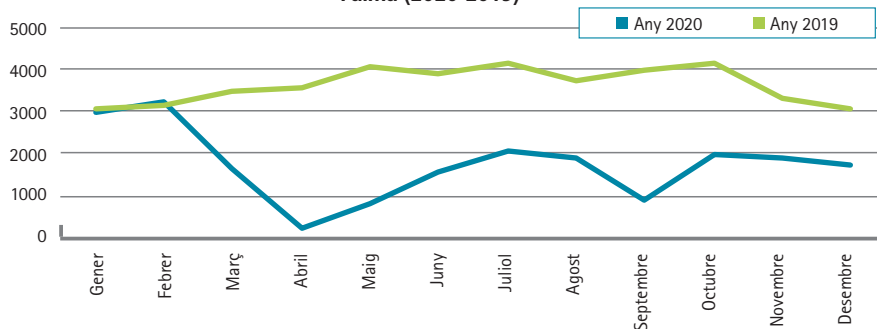
**QUADRE I-8.3. EVOLUCIÓ ANUAL (EN MILERS DE PASSATGERS) DEL TRANSPORT PÚBLIC, AUTOBÚS I METRO, A LA CIUTAT DE PALMA (2012-2020)**

	Total	Autobús	Metro
2012	38.681	37.924	757
2013	38.079	37.304	775
2014	38.823	38.093	730
2015	39.888	39.153	735
2016	41.067	40.316	751
2017	41.437	40.666	772
2018	42.565	41.631	934
2019	43.992	42.819	1.173
<b>2020</b>	<b>21.109</b>	<b>20.534</b>	<b>575</b>

Font: Institut Nacional d'Estadística. Dades en milers de passatgers

Gràfic I-8.13.

**Nombre mensual (en milers) de passatgers i passatgeres del transport públic a la ciutat de Palma (2020-2019)**



Font: INE

**QUADRE I-8.4. ÚS DEL SERVEI PÚBLIC DE PRÉSTEC DE BICICLETES DE LA CIUTAT DE PALMA (2014-2020)**

Bicipalma	Passatgers	Viatges
2014	2.122	214.086
2015	1.784	210.576
2016	1.946	253.964
2017	2.561	351.280
2018	3.046	385.182
2019	3.742	389.818
<b>2020</b>	<b>3.248</b>	<b>216.346</b>

Font: Ajuntament de Palma, Bicipalma