

8

EL SECTOR DEL TRANSPORT

RESUM

El sector del transport, amb un pes del 3,8 % de l'economia balear, el forma un total de 4.589 empreses on fan feina 25.617 persones. Només nou empreses del sector són grans.

La principal via d'accés dels passatgers a les Illes Balears és l'aèria i ha passat de 28.150.828 passatgers l'any 2009 a 41.354.018 el 2019. El transport marítim de passatgers creix de manera considerable pel que fa als creuers turístics, un 13 % de creixement del nombre de passatgers l'any 2019.

La principal via d'accés de les mercaderies és la via marítima; enfront de l'increment general del volum de mercaderies transportades es manté la reducció dels granelers.

El nombre de vehicles creix de manera proporcional al de la població. La penetració de turismes menys contaminants és baixa i només representa el 6 % de les noves matriculacions el 2019. Pel que fa a la intensitat d'ús de les carreteres, van circular un total de 467 milions de vehicles a Menorca, 734 milions a Eivissa i 8.405 milions a Mallorca.

Finalment, el 2019 l'ús del metro de Palma creix un 25 %, però encara és una part petita del total del transport públic de la ciutat, que en conjunt no creix gaire.

8.1.

INTRODUCCIÓ

Aquest capítol està dividit en tres parts. A la primera part s'analitzen les principals macromagnituds del sector: l'estructura i dimensió de les empreses del sector; les principals característiques de l'ocupació que generen, i el valor afegit d'aquesta activitat a les Illes Balears. La segona part del capítol analitza les diferents infraestructures de transport, mentre que la tercera part valora la informació disponible sobre l'ús d'aquesta infraestructura.

Farem èmfasi sempre en la darrera dada anual disponible, que variarà segons quin sigui el concepte discutit. La principal font de dades utilitzada per la realització d'aquest capítol, i d'on procedeixen les dades mostrades llevat que s'esmenti explícitament una altra font, és l'Ibestat, que elabora dades del sector del transport regionalitzades per a les Illes Balears. Aquesta informació es complementa amb altres bases de dades que citam al peu de les diferents taules o gràfics en què s'han fet servir.

8.2.

MACROMAGNITUDS I DESCRIPCIÓ DEL SECTOR DE TRANSPORT

En aquest apartat s'analitza l'evolució de les principals macromagnituds del sector de transport i d'emmagatzematge en les dimensions següents: producció, ocupació en el sector i l'estructura de les empreses

del sector, fent servir la informació proporcionada per l'enquesta estructural d'empreses realitzada a partir del 2015.

8.2.1. PRODUCCIÓ

El 2017, el pes del sector del transport a les Illes Balears, mesurat com el valor afegit brut respecte al PIB balear, es troba al voltant del 3,8%, una proporció similar a la del conjunt del sector a l'economia espanyola, en què té un pes aproximat del 4,2%¹.

El valor de la producció del sector el 2017 és superior als 2.500 milions d'euros, amb una variació del 20% respecte del 2016. Se sol separar el valor de la producció en dos components: el consum intermedi i el valor afegit brut. En altres paraules, el valor de la producció en un sector és la suma d'aportacions necessàries (matèries primeres, serveis i subministraments, etc.) en el procés de producció, excloent-hi actius fixos (maquinària, edificis), i el valor generat pels productors per dur a terme una activitat econòmica determinada.

En el trienni 2015-2017, la producció del sector es divideix aproximadament a parts iguals entre els consums intermedis i el valor afegit brut, i mostra un lleuger increment del pes dels consums intermedis. (Vegeu el quadre I-8.1.)

1. Algunes variacions a les xifres respecte a la informació disponible a altres anuaris són conseqüència dels canvis metodològics introduïts a l'enquesta estructural d'empreses en comparació amb l'enquesta anual de serveis.

QUADRE I-8.1. TRANSPORT I EMMAGATZEMATGE (2015-2017)

	2015	2016	2017
Producció	1.918.738,6	2.114.187,0	2.531.732,4
Consums intermedis	978.158,4	1.104.836,7	1.337.304,4
VAB a preus de mercat	940.580,1	1.009.350,3	1.194.428,0

Font: Enquesta estructural d'empreses, lbestat. Milers d'euros

Nota: A causa del canvi metodològic, les dades del 2015 no són estrictament comparables amb les dels anys posteriors.

Si s'analitza la producció per subsectors, s'observa que el transport per carretera, el sector aeri i les activitats d'emmagatzematge i auxiliars aporten un 90 % de la producció total del sector, pes que s'ha mantingut força constant en els darrers anys (Vegeu el quadre I-8.2.)

8.2.2. OCUPACIÓ DEL SECTOR: NIVELLS, PRODUCTIVITAT I QUALITAT

A finals de 2017, el sector del transport ocupa gairebé 25.700 persones, al voltant de 3.000 persones més de les que el sector ocupava a finals del 2016, la qual cosa representa un increment de més del 10 % d'ocupació interanual (13.61 %). En termes relatius al sector de serveis, un 12 % dels ocupats es dedica al sector del transport, xifra lleugerament superior a l'observada l'any anterior. (Vegeu-ne un resum al quadre I-8.3.)

S'observen notables diferències de pes entre els diferents subsectors. En primer lloc, el subsector del transport terrestre i per canonada representa aproximadament la meitat dels ocupats en tot el sector, i si hi afegim l'ocupació del subsector dedicat a l'emmagatzematge i d'activitats, entre tots dos subsectors representen el 80 % del total d'ocupació del sector.

El 2017 la productivitat mitjana del factor treball al sector del transport i emmagatzematge, avaluada a partir del quocient del valor afegit brut respecte del nivell d'ocupació, se situa en els 51.100 euros anuals, mentre que observem uns sous mitjans de 31.500 euros anuals, i tant productivitat com salaris mitjans mostren una lleugera tendència positiva en el darrer trienni. En tot cas, es tracta de valors que se situen per sobre de la mitjana de tot el sector de serveis.

Aquesta mitjana, però, emmascara grans diferències entre els subsectors. Si desglossam els salaris i la productivitat (en milers d'euros) dels diferents subsectors i en fem la comparació amb el conjunt del sector de serveis, hi observem un primer grup d'activitats format pel transport terrestre i per canonada i per les activitats postals i de correus que es caracteritza per productivitat i salaris baixos; un segon grup d'activitats format pel transport marítim i l'emmagatzematge i activitats annexes, que mostra productivitats molt elevades i sous lleugerament superiors a la mitjana del sector de serveis, i finalment el transport aeri, que es caracteritza per productivitats i sous alts (Vegeu els quadres I-8.4. i I-8.5.)

QUADRE I-8.2. EVOLUCIÓ DE LA PRODUCCIÓ DEL SECTOR DEL TRANSPORT I L'EMMAGATZEMATGE A LES ILLES BALEARS (2011-2017)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transport terrestre i per canonada	625.978	658.384	770.089	799.321	606.326	640.387	681.513
Transport marítim i per vies de navegació interior	146.401	153.133	167.721	127.037	178.922	174.247	192.446
Transport aeri	1.049.373	951.327	660.290	620.459	603.043	720.747	862.547
Emmagatzematge i activitats annexes	961.882	910.356	973.110	932.098	478.720	533.815	728.300
Activitats postals i de correus	81.664	63.443	51.232	68.188	51.727	44.991	66.927

Font: Enquesta anual de serveis (EAS) fins al 2014. Enquesta estructural d'empreses (EEE) a partir del 2015. lbestat

Nota: A causa del canvi metodològic de l'EEE, les dades del 2015 no són estrictament comparables amb les dels anys posteriors.

QUADRE I-8.3. PERSONES OCUPADES A LES ILLES BALEARS (2011-2017)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transport terrestre i per canonada	11.358	11.120	12.454	11.905	11.309	12.424	12.850
Transport marítim i per vies de navegació interior	815	897	816	892	988	774	863
Transport aeri	2.532	2.132	1.575	1.845	2.149	1.990	2.065
Emmagatzematge i activitats annexes	7.821	6.532	7.221	7.365	6.574	5.924	8.198
Activitats postals i de correus	1.881	1.872	1.730	1.568	1.563	1.507	1.721
Total sector del transport i l'emmagatzematge	24.408	22.552	23.795	23.575	22.583	22.619	25.697
Total sector transport i emmagatzematge	27.658	28.458	26.444	24.408	22.552	23.795	23.575

Font: Enquesta anual de serveis (EAS) fins al 2014. Enquesta estructural d'empreses (EEE) a partir del 2015. lbestat

Nota: A causa del canvi metodològic de l'EEE, les dades del 2015 no són estrictament comparables amb les dels anys posteriors.

Finalment, en el quadre I-8.6. es calcula el cost unitari real (CLUr), el quocient entre els sous i la productivitat, com a indicador de la competitivitat del sector. La majoria de subsectors es troben al voltant de la mitjana del sector del transport i de tot el conjunt del sector de serveis, llevat del sector del transport marítim, que mostra un CLUr molt baix, la qual cosa indica una

gran competitivitat, també a excepció del sector de les activitats postals i de correus, que mostra un comportament oposat; és a dir un CLUr molt alt, indicatiu de molta poca competitivitat.

Finalment, respecte a alguns aspectes qualitius de l'ocupació en el sector, podem analitzar la participació femenina en el

sector del transport. El 2017 la participació de la dona en el sector del transport és d'un 25 % de l'ocupació total, la meitat de la que s'observa en el conjunt del sector de serveis, que té una participació al voltant del 50 % dels treballadors remunerats².

La participació femenina cau fins al 12 % si ens fixam en el sector del transport per carretera. En altres subsectors, com el del transport aeri o l'emmagatzematge, les xifres es troben al voltant de la mitjana del sector de serveis.

2. Càlcul realitzat agregant tot el personal del sector, tant el que treballa a jornada completa com el que ho fa a temps parcial.

QUADRE I-8.4. PRODUCTIVITAT A LES ILLES BALEARS (EN MILERS D'EUROS) (2011-2017)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Serveis	33,7	33,7	35,8	36,7	39,7	41,4	43,5
Transport i emmagatzematge	52,3	52,3	54,9	54,0	46,1	48,7	51,1
Transport terrestre i per canonada	30,9	28,7	31,6	36,2	38,8	35,5	35,9
Transport marítim i per vies de navegació interior	88,3	82,2	98,0	80,1	89,0	132,5	136,4
Transport aeri	79,5	67,8	85,3	63,7	55,4	81,6	90,8
Emmagatzematge i activitats annexes	77,7	93,9	92,9	85,7	55,8	63,3	62,0
Activitats postals i de correus	25,0	18,7	16,5	19,8	21,6	19,7	27,1

Font: Enquesta anual de serveis (EAS) fins al 2014. Enquesta estructural d'empreses (EEE) a partir del 2015. Ibestat
Nota: A causa del canvi metodològic de l'EEE, les dades del 2015 no són estrictament comparables amb les dels anys posteriors.

QUADRE I-8.5. SALARI MITJÀ (EN MILERS D'EUROS) A LES ILLES BALEARS (2011-2017)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Serveis	21,6	21,0	21,6	21,4	22,4	22,2	22,7
Transport i emmagatzematge	28,4	28,8	27,8	28,7	30,1	29,7	31,5
Transport terrestre i per canonada	24,5	23,7	23,2	22,9	25,1	24,1	35,9
Transport marítim i per vies de navegació interior	25,3	24,9	26,1	23,1	22,3	24,5	23,7
Transport aeri	50,5	45,1	42,3	51,8	46,7	44,4	51,1
Emmagatzematge i activitats annexes	28,8	32,0	31,5	30,7	33,6	35,5	31,6
Activitats postals i de correus	13,8	19,9	21,4	23,2	22,3	21,8	22,3

Font: Enquesta anual de serveis (EAS) fins al 2014. Enquesta estructural d'empreses (EEE) a partir del 2015. Ibestat
Nota: A causa del canvi metodològic de l'EEE, les dades del 2015 no són estrictament comparables amb les dels anys posteriors.

QUADRE I-8.6. COST LABORAL UNITARI REAL: COST LABORAL UNITARI - PRODUCTIVAT A LES ILLES BALEARS (2011-2017)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Serveis	0,66	0,65	0,61	0,60	0,58	0,57	0,55
Transport i emmagatzematge	0,59	0,59	0,53	0,57	0,68	0,64	0,62
Transport terrestre i per canonada	0,69	0,70	0,66	0,58	0,58	0,62	0,63
Transport marítim i per vies de navegació interior	0,35	0,35	0,30	0,33	0,29	0,21	0,20
Transport aeri	0,80	0,83	0,62	1,01	1,08	0,70	0,71
Emmagatzematge i activitats annexes	0,47	0,46	0,42	0,44	0,71	0,69	0,61
Activitats postals i de correus	0,67	1,26	1,48	1,38	1,23	1,30	0,91

Font: Enquesta anual de serveis (EAS) fins al 2014. Enquesta estructural d'empreses (EEE) a partir del 2015. Ibestat

Nota: A causa del canvi metodològic de l'EEE, les dades del 2015 no són estrictament comparables amb les dels anys posteriors.

8.2.3. ESTRUCTURA I DIMENSÍO DE LES EMPRESSES DEL SECTOR D'EMMAGATZEMATGE I TRANSPORT TERRESTRE

El 2017 gairebé 4.600 empreses participen en el sector d'emmagatzematge i transport terrestre a les Illes Balears, la qual cosa representa aproximadament un 10 % del total d'empreses dedicades al sector de serveis. La gran majoria de les empreses, quatre de cada cinc, estan concentrades en el subsector del transport per carretera. El segon subsector en nombre d'empreses és el de l'emmagatzematge, que comptabilitza gairebé un 10 % de les empreses del sector, mentre que el 10 % restant es reparteix entre els tres subsectors restants. (Vegeu el quadre I-8.7.)

Les principals partides del compte de resultats de les empreses del sector mostren

que, tot i el gran nombre d'empreses del sector del transport per carretera, aquestes generen poc més del 30 % del volum de negoci del sector, mentre que altres subsectors com l'aeri, amb un nombre molt menor d'empreses, generen el mateix volum de negoci (Vegeu el gràfic I-8.1.)

Si s'analitzen les despeses d'explotació, s'observa que el 2017 les principals partides són els aprovisionaments (30,42 % de les despeses totals), despeses de personal (27,55 %) i altres despeses d'explotació (35,44 % aproximadament)³. Les despeses de personal suposen la principal partida de despesa per a la majoria de subsectors,

3. Aquesta partida inclou tot un ventall de despeses, com el pagament de tributs o els serveis exteriors (per exemple pagament de lloguers, subministraments, despeses en recerca etc.). Es una partida que també recull els treballs realitzats per altres empreses; és a dir, l'import de despesa dels treballs que, formant part del procés de producció propi, són realitzats per altres empreses.

dedicant-hi més d'un terç de les despeses d'exploració en el sector del transport per carretera i emmagatzematge o, fins i tot, la meitat de les despeses totals en el cas de les activitats postals (50,44 %).

Els subsectors del transport marítim (11,36 %) i aeri (14,76 %), en canvi, mostren un pes de la despesa en personal clarament inferior. No s'observen grans diferències percentuals per subsector pel que fa als aprovisionaments, la qual cosa suposa un mínim d'un 23 % pel sector de les activitats postals i un màxim d'un 33 % per al sector del transport per carretera. Cal destacar que la partida d'altres despeses d'exploració representa un 50 % aproximadament per als subsectors del transport marítim i aeri (on s'inclouen les despeses corrents, repetitives o habituals de l'activitat de l'empresa, excepte les derivades de l'activitat bàsica, per exemple lloguers, subministraments, etc.) (Vegeu el quadre I-8.8.)

Finalment, el sector del transport i emmagatzematge té una mitjana de 5 ocupats per empresa, amb una gran disparitat entre subsectors. El subsector del transport terrestre i per canonada és l'únic sector on la mitjana d'ocupats per empresa està per sota de la mitjana del sector (tres ocupats per empresa). En els subsectors del transport marítim, activitats postals i emmagatzematge, la mitjana d'ocupats per empresa oscil·la entre els 6 i els 15 treballadors, mentre que en el transport aeri la mitjana arriba als 252 ocupats per empresa.

El quadre I-8.9. complementa la informació anterior i analitza la distribució d'em-

preses per estrat de treballadors. S'hi poden constatar dos fets. Primer, la gran majoria de les empreses, un 95 %, són microempreses, és a dir, tenen menys de 10 treballadors, i corresponen principalment al subsector del transport per carretera. Segon, s'observa que hi ha molt poques empreses, un total de 9, que es poden considerar grans, és a dir amb més de 200 treballadors. Aquestes empreses es divideixen de la següent manera: quatre en el subsector de l'emmagatzematge, dues en el sector del transport i tres en el sector aeri. D'aquestes empreses només una empresa (del sector aeri) té més de 1.000 treballadors assalariats.

8.3.

CAPITAL I INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT A LES ILLES BALEARS

En aquest apartat s'analitza el capital i les infraestructures del sector del transport de les Illes Balears, separat en funció dels diferents modes de transport.

8.3.1. INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORT PER CARRETERA: XARXA VIÀRIA DE LES ILLES BALEARS

El 2018 a les Illes Balears hi havia un total de 2.297 quilòmetres de carreteres adequades per al trànsit de vehicles, de les quals 190,6 km eren carreteres d'alta capacitat (93,5 km d'autovies i 97,1 km de carreteres amb més d'un carril).

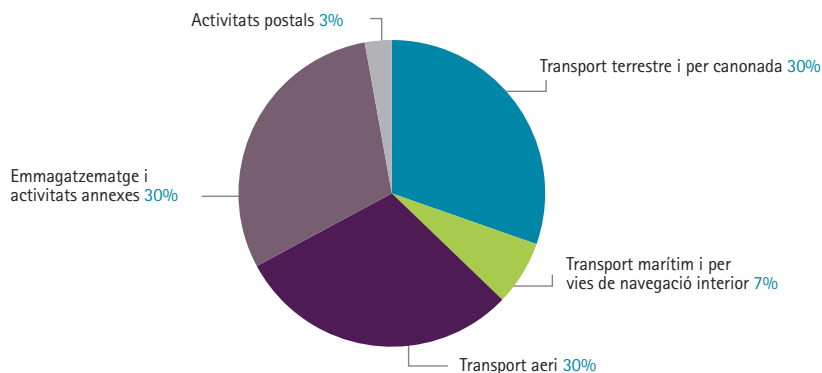
QUADRE I-8.7. EMPRESES I ESTABLIMENTS A LES ILLES BALEARS (2011-2017)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transport terrestre i per canonada	Empreses	3.700	3.635	3.531	3.395	3.430	3.733
	Establiments	3.758	3.700	3.586	3.462	3.523	3.831
Transport marítim	Empreses	66	67	71	69	77	68
	Establiments	82	94	94	95	110	84
Transport aeri	Empreses	10	8	8	8	7	8
	Establiments	22	20	19	20	19	20
Emmagatzematge	Empreses	288	412	395	389	415	488
	Establiments	400	498	494	522	558	726
Activitats postals	Empreses	77	118	143	107	115	293
	Establiments	223	250	273	239	261	421
Total	Empreses	4.141	4.240	4.147	3.969	4.045	4.589
	Establiments	4.486	4.562	4.466	4.338	4.472	4.607

Font: Enquesta anual de serveis (EAS) fins al 2014. Enquesta estructural d'empreses (EEE) a partir del 2015. Ibestat

Nota: A causa del canvi metodològic de l'EEE, les dades del 2015 no són estrictament comparables amb les dels anys posteriors.

Gràfic I-8.1.
Distribució d'ingressos per subsector (2017)



Font: Enquesta estructural d'empreses, lbestat. Milers d'euros

QUADRE I-8.8. DISTRIBUCIÓ DE LES PRINCIPALS PARTIDES DE DESPESA A LES ILLES BALEARS (2017)

	Transport i emmagatzematge	Transport terrestre i per canonada	Transport marítim i per vies de navegació interior	Transport aeri	Emmagatzematge i activitats annexes	Activitats postals
Aprovisionaments	30,42%	32,38%	32,02%	28,58%	31,16%	22,71%
Despeses de personal	27,55%	36,64%	11,36%	14,76%	34,01%	50,44%
Altres despeses d'explotació	35,44%	22,68%	47,87%	54,71%	24,88%	23,22%
Amortització	6,51%	8,85%	9,80%	1,89%	9,08%	3,62%
Deteriorament i resultat per alienacions de l'immobilitzat	-0,10%	-0,42%	-1,05%	0,06%	0,17%	-0,18%
Altres resultats excepcionals	0,19%	-0,13%	-0,01%	0,00%	0,69%	0,19%

Font: Enquesta estructural d'empreses, lbestat

QUADRE I-8.9. DISTRIBUCIÓ D'EMPRESES PER ESTRAT D'ASSALARIATS A LES ILLES BALEARS (2019)

	Transport terrestre i per canonada	Transport marítim i per vies de navegació interior	Transport aeri	Emmagatzematge i activitats annexes	Activitats postals	Total
Sense assalariats	1.521	25	2	165	234	1.947
D'1 a 2 assalariats	1.635	53	3	108	33	1.832
De 3 a 5 assalariats	216	17	1	48	5	287

continua

	Transport terrestre i per canoana	Transport marítim i per vies de navegació interior	Transport aeri	Emmagatzematge i activitats annexes	Activitats postals	Total
De 6 a 9 assalariats	109	8	0	39	7	163
De 10 a 19 assalariats	54	5	0	25	3	87
De 20 a 49 assalariats	36	4	2	16	2	60
De 50 a 99 assalariats	8	1	0	7	1	17
De 100 a 199 assalariats	6	0	4	4	0	14
De 200 a 499 assalariats	1	0	2	4	0	7
De 500 a 999 assalariats	1	0	0	0	0	1
De 1.000 a 4.999 assalariats	0	0	1	0	0	1

Font: Directori central d'empreses, INE

Mallorca està formada per 205 carreteres, que sumen un total de 1.578,28 km. Llevat de quatre autovies, la resta d'aquestes carreteres són convencionals i sumen un total de 1.484 km. Menorca està formada per 34 carreteres, que sumen un total de 188.31 km. N'hi ha 12 que connecten els principals nuclis de població entre si i els connecten amb els ports i l'aeroport (carreteres primàries i primàries-secundàries), sumant un total de 127.3 km. La resta de carreteres es reparteixen entre secundàries (12 carreteres que sumen uns 50 km) i camins (cinc que cobreixen 10 km). A Eivissa la xarxa de carreteres està formada per 10 carreteres principals, 9 carreteres catalogades com a principal complementària i 6 carreteres secundàries. Finalment, a Formentera la xarxa de carreteres està formada per tres carreteres que sumen 36 km.

8.3.1.1. El parc mòbil de les empreses de transport terrestre de mercaderies

El 2018 hi havia 1.485 empreses amb autorització per al transport públic de merca-

deries a les Illes Balears, un total de 6.449 camions amb una capacitat de càrrega de 64.053 tones i 938 empreses amb autorització per al transport privat de mercaderies, amb un total de 2.089 camions i una capacitat de 15.990 tones de càrrega.

Si ens fixam en l'evolució de les empreses, camions i càrrega, observam, tant per a autoritzacions privades com públiques, una tendència decreixent durant els anys 2010-2014 a conseqüència de la crisi econòmica i una recuperació en el període 2015-2018.

La mitjana de vehicles de transport públic de mercaderies per empresa és poc més que quatre vehicles per empresa a les illes Balears, xifra superior a la mitjana espanyola (de poc més de 3 vehicles per empresa, mitjana de 3,47 llicències per empresa el 2018). Si es mira la càrrega per vehicle, s'observa que a les Illes Balears un vehicle té una capacitat mitjana de 10 tones, mentre que la capacitat mitjana d'un vehicle de l'Estat espanyol puja a les 15 tones (15,28 de mitjana el 2018). En

resum, les empreses de transport terrestre de mercaderies tenen una flota amb més vehicles que la mitjana de l'empresa espanyola però són vehicles de dimensions més reduïdes. (Vegeu el quadre IA-8.1.)

8.3.1.2. Les empreses de transport terrestre de passatgers

En aquest apartat s'analitzen els dos principals usos del transport públic de passatgers per carretera; és a dir, el taxi (autotaxi i gran turisme) i l'autobús del transport urbà. El 2018 —el darrer any disponible— les Illes Balears tenien poc més de 2.400 empreses dedicades a aquestes activitats, que sumaven aproximadament 2.700 vehicles. La ràtio de vehicles per empresa de taxi, per tant, se situa lleugerament per sobre d'una llicència per empresa, la qual cosa mostra una estructura empresarial d'autoocupació.

Aquests valors s'han mantingut constants durant els anys 2010-2018. Si s'analitza el transport d'autobusos, l'any 2018 hi ha 113 empreses amb llicències privades, que de mitjana tenen una flota de 20 autobusos per empresa (19,49). L'evolució en els últims anys d'aquest servei mostra un increment lleuger tant de les empreses com del nombre de vehicles, tot i que la mitjana d'empreses es manté sempre entre els 17 i els 21 vehicles per empresa. (Vegeu el quadre IA-8.2.)

8.3.2. INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORT MARÍTIM

A les Illes Balears el conjunt de ports són de titularitat pública, però hem de separar els ports gestionats pel Ministeri de Foment,

a través de l'Autoritat Portuària de Balears, dels gestionats per la comunitat autònoma, a través de Ports de les Illes Balears.

Els ports gestionats per l'Autoritat Portuària de Balears són els principals ports en dimensió i en volum de tràfic, tant de mercaderies com de persones. N'hi ha dos a Mallorca (port de Palma i port d'Alcúdia), un a Menorca (port de Maó), i dos a les Pitiüses (el port d'Eivissa i el port de la Savina a Formentera).

A part d'aquests cinc ports, n'hi ha de gestionats pel Govern de les Illes Balears. Són de dimensions més reduïdes, la majoria dedicats exclusivament a les activitats recreatives i, per tant, sense activitat de transport de persones o mercaderies. Les excepcions són el port de Ciutadella a Menorca i el de Sant Antoni a Eivissa⁴.

Les dues principals navilieres que operen a les Illes Balears són Baleària i Grupo Armas-Trasmediterranea (empresa sorgida de la compra de Trasmediterranea per part de la naviliera Armas a Acciona)⁵. Aquests dos operadors connecten tant les illes Balears amb la Península com les diferents illes (rutes interilles). És rellevant destacar l'existència d'una tercera companyia dedicada principalment a la càrrega general de mercaderies (granelos sòlids, líquids,

4. El port de cala Ratjada ha tingut certa activitat de tràfic de passatgers que s'ha reduït en els darrers anys. Segons dades de l'Íbstat, a partir del 2014 i fins a l'any 2017 no se n'ha registrat gens, d'aquesta activitat.

5. L'informe anual d'ANAVE (Associació de Navilieres Espanyols) descriu les principals característiques de les empreses navilieres espanyoles. El document, en format pdf, es pot consultar a la següent pàgina web: <https://www.anave.es/images/informes/empresas_navieras/anave_empresas_navieras.pdf>

maquinària, etc.), Transportes Marítimos Alcúdia, que opera principalment des del port d'Alcúdia.

La flota de Baleària i Armas-Trasmediterranea està composta per vaixells de diferents dimensions, adaptant-se a les diferents rutes que han d'atendre. Per part de Trasmediterranea, la flota es compon de deu ferris, dels quals dos són de gran capacitat i dos més són vaixell d'alta velocitat, mentre que la flota de Balearia es compon de vuit ferris, dels quals tres són de gran capacitat (Ferry+) i de tres ferris ràpids (a part dels vaixells específics que s'encarreguen de la ruta Eivissa-Formentera).

Baleària connecta les illes amb la Península (Barcelona, València i Dénia), en temporada alta amb una freqüència diària als trajectes a Barcelona i Dénia, amb dues sortides diàries en el trajecte a València, i amb sis sortides setmanals a la ruta València-Eivissa. Quant a les rutes interilles, la freqüència entre Mallorca i Menorca es de tres cops al dia a la ruta Alcúdia-Ciutadella, mentre que és diària entre Mallorca i Eivissa.

D'altra banda, Trasmediterranea connecta les illes amb la Península a través de Barcelona i València. La freqüència oferta per Trasmediterranea a la ruta Barcelona-Palma triplica la de Balearia, mentre que és Balearia qui ofereix més freqüència en la ruta Palma-València que no pas Trasmediterranea. A diferència de Baleària, Trasmediterranea connecta València amb Maó (1 sortida setmanal). Finalment, quant a les rutes interilles, la connexió amb Menorca es realitza tant a través de Ciutadella (amb menor freqüència) com de Maó, i la connexió amb Eivissa és diària.

Finalment, ambdues companyies redueixen lleugerament la oferta en temporada baixa. Destaca que, en relació amb l'any anterior, la freqüència agregada dels operadors ha augmentat lleugerament.

8.3.3. INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORT AERI

La informació que AENA proporciona sobre la capacitat dels aeroports de les Illes Balears en dos aspectes mostra la capacitat del camp de vol —és a dir, el nombre d'avions per hora que l'aeroport té la capacitat de gestionar— i la capacitat de les terminals —és a dir, el nombre de passatgers per hora que les terminals poden atendre.

La capacitat del camp de vol dels tres principals aeroports de l'arxipèlag s'ha incrementat lleugerament els darrers anys. L'aeroport de Palma ha augmentat la seva capacitat un 10%, ja que ha passat de ser capaç de gestionar 60 aeronaus per hora el 2010 a disposar d'una capacitat per a 66 avions per hora, és a dir, més d'un avió per minut, des del 2016. Els altres dos aeroports de les Illes Balears gestionats per AENA tenen aproximadament un terç de la capacitat de l'aeroport de Palma. Eivissa incrementa la seva capacitat de les 26 aeronaus el 2016 a les 28 aeronaus per hora el 2017, mentre que Menorca té una capacitat de 22 aeronaus per hora, que s'ha mantingut constant en els darrers anys (d'ençà del 2012).

En comparació amb la resta d'aeroports d'Espanya gestionats per AENA, l'aeroport de Palma se situa en tercera posició en

capacitat del camp de vol, al darrere dels aeroports de Madrid i Barcelona, que tenen una capacitat de 100 i 72 avions per hora, respectivament. La capacitat de l'aeroport de Palma és similar a la capacitat disponible a Tenerife (amb dos aeroports i una capacitat agregada de 63 aeronaus per hora) i per davant d'altres aeroports de gran aflluència turística com Màlaga, Gran Canària i Alacant. Respecte als altres dos aeroports, Eivissa se situa en desena posició, amb una capacitat lleugerament superior a les de Sevilla, Fuerteventura o Lanzarote, i Menorca es col·loca en la catorzena posició, amb una capacitat similar a les dels aeroports de Santiago i Bilbao.

Pel que fa a la capacitat de les terminals dels tres aeroports de les Illes Balears, s'ha observat un lleuger increment en els deu darrers anys en els aeroports de Palma (increments que es van produir els anys 2012 i 2015) i a Eivissa (l'increment s'esdevé el 2014). El 2018, la capacitat de l'aeroport de Palma se situa en els 13.350 passatgers per hora, mentre que la capacitat de les terminals dels aeroports de les illes menors és aproximadament un terç de la de l'aeroport de Palma (4.700 a Eivissa i 3.400 a Menorca).

8.4.

ÚS DEL TRANSPORT A LES ILLES BALEARS

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 du a terme sobretot per via aèria (llevat del cas de Formentera, que només té la via marítima com a forma d'arribada i sortida, a través de la connexió en vaixell amb Eivissa), mentre que el trànsit de mercaderies es fa sobretot per via marítima.

A més a més, el fet que totes quatre illes siguin una destinació turística internacional i que tenen un marcat component estacional condiciona els modes i usos de la infraestructura de transport balear. En primer lloc, com veurem més endavant, 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 internacionals per via marítima són poques); en segon lloc, l'ús de les infraestructures de transport és molt més intensa els mesos de temporada turística alta, és a dir, els mesos que van de l'abril o el maig fins a l'octubre, amb uns màxims molt acusats els mesos de juliol i agost.

Tot seguit, dividim la discussió de l'ús del transport a les Illes Balears en tres apartats. En el primer ens fixam en el transport de passatgers i de mercaderies per via aèria. En el segon analitzam el transport de passatgers i de mercaderies per via marítima. En aquest apartat estudiam separadament els passatgers de creuers turístics. En el tercer apartat analitzam l'ús del transport per carretera. Ens fixam en el parc automobilístic i en els indicadors d'intensitat de les carreteres de les Illes Balears, i acabam analitzant l'ús del transport públic a les Illes Balears.

8.4.1. EL TRANSPORT PER VIA AÈRIA

8.4.1.1. Transport de passatgers

El 2019, a tots tres aeroports va seguir l'increment anual del nombre de passatgers un cop passat l'estancament dels anys 2010 fins al 2012. El nombre total d'entrades i sortides de passatgers el 2019 és de 41,4 milions, un 1,8 % per sobre de l'any 2018, més d'un 40 % superior a les xifres globals de passatgers dels anys 2009 i 2010.

L'any 2019, el nombre de passatgers en vols d'entrada i sortida dels aeroports de les illes ha estat de 29,7 milions a Palma; 8,15 milions a Eivissa, i 3,5 milions a Menorca. Comparat amb l'any 2018, a tots tres aeroports s'observa un augment del total de passatgers (del 2,2 %, 0,6 % i 1,5 %, respectivament).

A tots tres aeroports, l'augment de passatgers provinents de vols espanyols és substancial (gairebé un 10 % als tres aeroports d'un any per l'altre), mentre que hi ha un estancament a Eivissa i Menorca de passatgers provinents de vols internacionals i una pujada lleu (del 2 %) a l'aeroport de Mallorca.

De totes maneres, la majoria de passatgers segueix provenint de vols internacionals: a l'aeroport de Palma, un 75 % dels passatgers; a Eivissa, un 60 %, i a Menorca un 50 %. Les proporcions no han canviat gaire els darrers deu anys: l'únic canvi que s'aprecia és que a Menorca hi ha hagut una reducció del nombre de passatgers en vols internacionals (d'ençà del 2017 s'ha produït una caiguda del 10%),

compensada per una pujada del 15 % en el nombre de passatgers de vols nacionals (que eren només una proporció del 45 % del nombre total de passatgers el 2017).

Els darrers deu anys el nombre de vols d'origen o destí a un aeroport internacional ha crescut any rere any, mentre que la quantitat de vols d'origen o destí a un aeroport espanyol va caure de manera molt forta entre els anys 2010 i 2013 (més d'un 20 % acumulat respecte al 2009). Per això, ens trobam que, malgrat l'increment substancial de vols espanyols, la seva proporció sobre el total encara és inferior a la de l'any 2009. (Vegeu el gràfic I-8.2.)

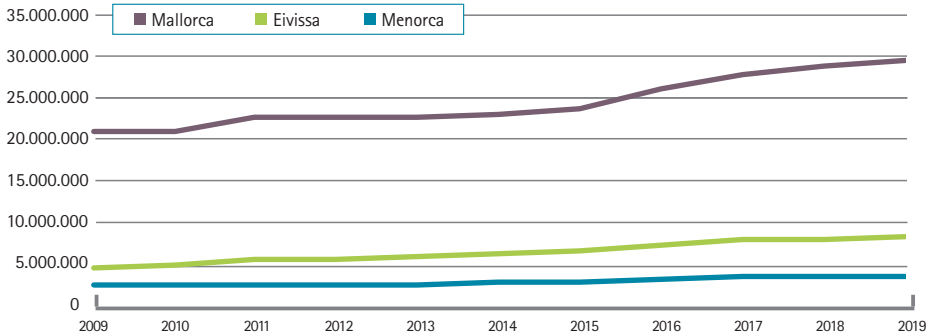
8.4.1.2. Transport de mercaderies

Els següents trets caracteritzen l'evolució de mercaderies per via aèria. Primer de tot, una forta reducció del total de mercaderies transportades si es compara l'any 2009 amb el 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 % en 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 disposam 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.

Gràfic I-8.2.

Nombre total de passatgers per via aèria a les Balears per illes (2009-2019)



Font: INE

8.4.2. EL TRANSPORT PER VIA MARÍTIMA

8.4.2.1. Transport de passatgers

A Mallorca, Eivissa i Menorca, el transport de passatgers per via marítima és força inferior al transport per via aèria. Amb diferència, el nombre més alt de passatgers és a la connexió entre les illes Pitiüses. Un 66 % dels passatgers que arriben a Eivissa provenen de Formentera, i més del 99 % dels passatgers de Formentera tenen com a destí la vila d'Eivissa. Si veiem el nombre de passatgers del 2019 comparat amb fa deu anys, a totes quatre illes, hi ha hagut un creixement molt substancial, gairebé el doble a Mallorca, Menorca i Formentera, i més d'un 50 % d'increment a Eivissa (vegeu el gràfic I-8.3.); però els darrers anys les xifres d'Eivissa i Formentera s'han estancat, mentre que segueix el creixement a Mallorca i Menorca.

8.4.2.2. Passatgers de creuers turístics

Les darreres dades disponibles sobre el nombre de passatgers de creuers turístics als ports de les Illes Balears, de l'any 2019,

mostren un continuat creixement del nombre de passatgers comparat d'ençà de l'any 2015, tot i que sembla que hi ha una desacceleració del creixement (que va arribar a ser del 23 % l'any 2017), en ser del 13 % l'any 2019.

En qualsevol cas, el 2019 es va mantenir la consolidació d'una activitat econòmica gairebé inexistent a les Illes Balears fa vint anys. El port de Palma és l'únic que mostra una arribada continuada de creuers.

8.4.2.3. Transport de mercaderies

La gran majoria de mercaderies arriben a les Illes Balears a través dels ports. Les entrades de granel líquids i sòlids no han assolit el 2018 —el darrer any de què disposam d'informació— els màxims dels anys 2009 i 2007, respectivament, malgrat la (poc acusada) tendència a l'alça dels darrers anys.

En canvi, el transport de mercaderia general —va arribar a màxims els anys 2006 i 2007, va de créixer a partir de

l'any 2008 i es va mantenir estable fins al 2011— ha seguit el creixement iniciat el 2012. A partir d'aleshores ha crescut any rere any, i el 2018 ja ha estat més d'un 30 % superior al moviment dels anys 2006 i 2007. (Vegeu el gràfic I-8.4.)

Per ports, el que té més activitat és el de Palma, que representa aproximadament un 65 % del total d'arribades de mercaderies a les Illes Balears. Els ports d'Alcúdia i d'Eivissa també mantenen un creixement d'activitat molt notable els darrers anys; mentre l'activitat del port de Maó segueix molt per sota dels nivells d'activitat assolits els anys 2006 i 2007.

8.4.3. ÚS DE LES CARRETERES

En aquest apartat s'analitzen les dades disponibles sobre transport per carretera. Primer de tot, cal comentar quin és el parc automobilístic de les Illes Balears. Seguidament, s'explica l'ús de les carreteres

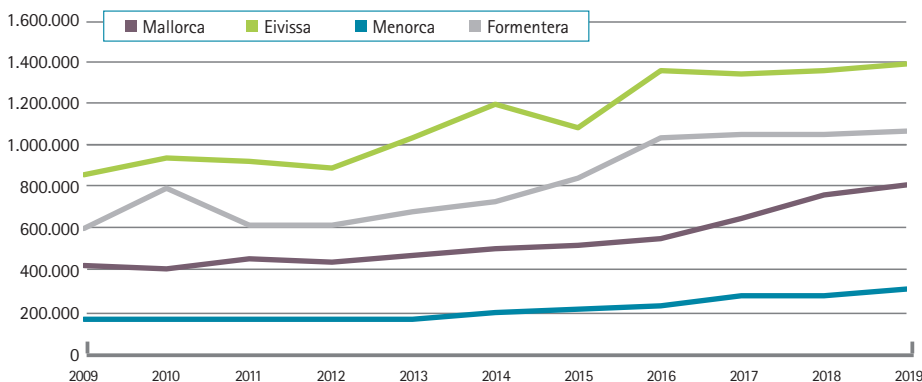
a les Illes Balears, fixant-nos primer de tot en la intensitat del trànsit a les carreteres balears. En acabat, cal fixar-se en el nivell de sinistralitat a les carreteres. També s'analitzen els indicadors disponibles d'ús del transport públic de la ciutat de Palma. Finalment, cal valorar els principals modes d'accés, tant d'entrada com de sortida, dels tres aeroports de les Illes Balears.

8.4.3.1. Parc automobilístic de les Illes Balears

Els nombre d'automòbils creix de manera proporcional al de la població resident a les Illes Balears. (Vegeu el quadre I-8.10.) Així, si el 2010 el nombre total de turismes era de 650.541, i el 2018, de 722.973; el 2019 passa a ser de 733.383, un increment al voltant del 13 % en nou anys, i de l'1,3 % el darrer any. 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.

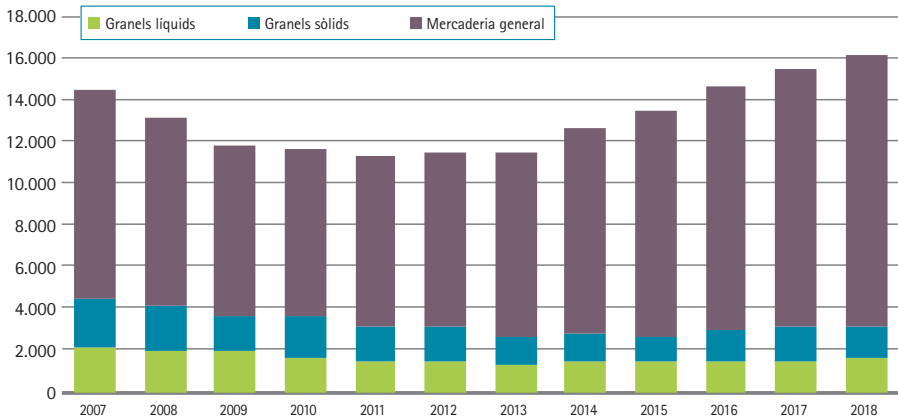
Gràfic I-8.3.

Nombre total de passatgers per via marítima a les Balears per illes (2009-2019)



Font: IBESTAT

Gràfic I-8.4.
Mercaderies (en milers de tones) als ports de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa i la Savina
(2007-2018)



Font: Memòria del 2018 de l'Autoritat Portuària Balear

QUADRE I-8.10. PARC AUTOMOBILÍSTIC DE LES ILLES BALEARS (2010 i 2019)

		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
Eivissa	2010	76.702	16.034	337	21.943
	2019	93.476	26.987	442	26.888
Menorca	2010	52.043	8.770	208	12.605
	2019	54.318	12.060	272	12.795
Formentera	2010	5.084	3.548	44	2.177
	2019	7.358	5.170	44	2.851
Totals*	2010	650.541	98.968	2.283	131.295
	2019	733.383	149.124	2.813	146.417

Font: Ibestat

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

La penetració a les Illes Balears de turismes menys contaminants (és a dir, vehicles híbrids, elèctrics i de gas natural) és molt baixa encara, i els turismes de nova matriculació amb aquestes característiques el 2019 és similar a la del 2018, al voltant

d'un 2 % del total. L'any 2019 s'han matriculat 49.240 nous turismes, una baixada respecte al 2018, quan es van matricular 54.515 nous turismes. La caiguda és gairebé del tot deguda a la forta baixada dels turismes dièsel, que van davallar de

14.337 noves matriculacions el 2018 a 10.140 el 2019. (Vegeu el gràfic I-8.5.)

8.4.3.2. Intensitat d'ús de les carreteres

En aquest apartat analitzam, en primer lloc, la intensitat mitjana diària (IMD) de les carreteres, calculada com el nombre de vehicles que circulen en una determinada secció d'una carretera durant un any dividit per 365 dies. En segon lloc, analitzam la composició dels vehicles en circulació, és a dir, fem esment de quina proporció dels vehicles en circulació són de gran pes⁶.

Per 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 comprenien 192 quilòmetres de xarxa viària, mentre que a Mallorca hi havia 230 repetidors instal·lats que cobrien un total de 1.750 quilòmetres de la xarxa viària.

6. La informació facilitada pels consells insulars agrega la informació per anys. Per aquesta raó no podem proporcionar alguns indicadors d'interès: 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. Tampoc podem donar la variació mensual de la intensitat de circulació de vehicles, de manera que no podem analitzar-hi l'impacte de l'activitat turística.

A l'illa de Mallorca, els registres de les estacions que cobreixen els aproximadament 1.750 km de carretera mostren que, de mitjana, el 2018 circulen aproximadament 12.800 vehicles diaris, dels quals un 7 % són vehicles pesants. En termes totals, aquestes dades indiquen que a les carreteres de Mallorca van circular 8.120 milions de vehicles en total al llarg de l'any, dels quals aproximadament 600 milions eren vehicles pesants.

L'evolució del període 2010-2018 mostra dos períodes clarament diferenciats: un primer període d'estancament i un segon període de clar creixement de la intensitat mitjana diària: Durant els primers anys, 2010-2013, la intensitat mitjana diària es mostra estable i lleugerament per sobre dels 10.000 vehicles diaris, mentre que a partir del 2014 les taxes de creixement interanuals són sempre positives (d'entre el 3 % i el 6 %). L'increment de circulació dels vehicles pesants mostra un patró similar, però s'observa que aquest nombre ha guanyat pes en el total al llarg de la darrera dècada, passant de ser poc més del 6 % del total fa deu anys a ser un 7,3 % el darrer any disponible⁷. (Vegeu el quadre I-8.11.)

Com a darrer exercici per a l'illa de Mallorca, s'analitza l'IMD i el percentatge de vehicles pesants, i s'ordenen per trams en funció del grau d'intensitat, és a dir, en comptes d'analitzar la mitjana s'analitza la

7 Respecte a l'any 2019, el Consell de Mallorca ha facilitat les dades de creixement de l'IMD. Aquest any hi ha hagut un creixement del 3,53 % i s'ha mantingut la tendència creixent dels darrers anys. No disposem d'informació respecte als vehicles pesants, ni la seva distribució. Per deduir el volum total hem assumit la mateixa xarxa d'estacions de control del trànsit. (Vegeu la taula Q12 per consultar les dades provisionals del 2019.)

distribució per carreteres. Pel que fa a l'IMD per trams, observem que aproximadament el 50% dels trams de carretera mesurats (uns 865 km de xarxa viària) té una IMD superior als 5.000 vehicles diaris i aproximadament uns 100 quilòmetres de xarxa viària tenen més de 25.000 vehicles diaris, amb una intensitat mitjana diària en aquests 100 quilòmetres de 78.550 vehicles diaris. En relació amb els vehicles pesants s'observa que hi ha una relació creixent entre els trams amb més intensitat i el percentatge de pesants; en altres paraules, els vehicles pesants circulen proporcionalment més als trams amb major IMD. (Vegeu la figura del quadre IA-8.6. i del gràfic IA-8.1., on a l'eix esquerre hi ha quilòmetres de via, i a l'eix dret, el percentatge de pesants.)

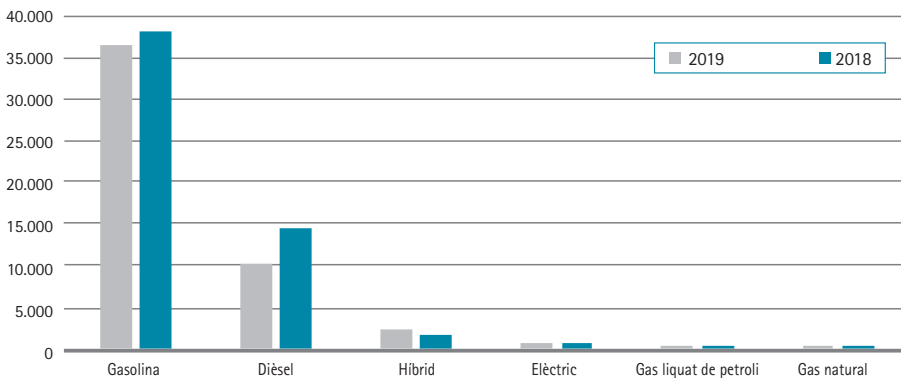
A Menorca, els registres d'intensitat de circulació de vehicles són naturalment in-

feriors als de Mallorca i el 2019 se situen al voltant dels 10.000 vehicles diaris (9.716 vehicles diaris), amb un percentatge de pesants d'aproximadament el 6%. Això suposa que aquest any han circulat més de 450 milions de vehicles als 131 km de carretera on es disposa d'estacions de control, dels quals uns 27 milions eren vehicles pesants.

L'evolució de la darrera dècada mostra també una influència de la caiguda de l'activitat econòmica els anys 2010-2013, però es veuen increments sostinguts d'intensitat mitjana diària en els darrers anys. En particular, l'IMD és superior a 10.000 vehicles diaris a la carretera principal de Menorca, la que connecta Maó amb Ciutadella, però també destaquen les carreteres al voltant de Maó i les que connecten Maó amb Sant Climent i Sant Lluís.

Gràfic I-8.5.

Tipus de propulsió dels turismes matriculats a les Illes Balears (2019-2018)



Font: Ibestat

QUADRE I-8.11. INTENSITATS MITJANES DIÀRIES (IMD), PERCENTATGE DE PESANTS I VOLUM TOTAL DE VEHICLES A LES BALEARS PER ILLES (2010-2019)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mallorca**										
IMD	10.143,11	10.110,73	9.884,24	10.092,87	10.415,86	11.091,34	11.792,49	12.457,59	12.809,40	13.261,57
Pesants (%)	6,37	6,07	6,00	6,12	6,57	7,01	7,23	7,28	7,32	-
Mobilitat anual (milions)	6.491,51	6.470,78	6.325,83	6.459,35	6.666,06	7.270,62	7.567,77	7.910,50	8.118,46	8.405,04
Menorca*										
IMD	9.121,65	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
Pesants (%)	6,07	7,11	6,73	5,31	6,65	7,34	8,00	7,39	7,44	5,87
Mobilitat anual (milions)	391,47	383,93	383,68	324,38	383,66	400,15	423,13	435,63	407,37	467,91
Eivissa										
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 trans 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 Mallorca, les dades del 2019 són provisionals. Només disposam de les dades de creixement respecte a l'any anterior. La mobilitat anual s'ha fet partint de la longitud de la xarxa viària del 2018.

Finalment, a Eivissa els registres d'intensitat de vehicles en circulació són similars als de Menorca; és a dir, poc més de 10.000 vehicles diaris circulen per les carreteres d'Eivissa, però amb un pes percentual dels vehicles pesants molt inferior, ja que no arriba al 4%. Hem de tenir present, però, que les estacions de control d'Eivissa cobreixen gairebé 70 quilòmetres de carretera més que no pas a Menorca.

Per tant, a partir de l'IMD i els quilòmetres de carretera d'Eivissa, podem deduir que el 2019 hi han circulat més de 730 milions de vehicles, dels quals aproximadament 30 milions eren vehicles pesants, o sigui que a Eivissa la circulació agregada de vehicles totals és major que a Menorca, mentre que el nombre total de vehicles pesants es similar. Els trams amb més intensitat mitjana diària els trobam, com es podria intuir, a la vila i la connexió de la vila amb l'aeroport. També destaquen alguns trams de carretera que connecten la vila amb les altres poblacions de la illa (com Santa Eulària i Sant Antoni).

Finalment, comparam per a l'any 2019 la distribució tant de l'IMD com el percentatge de vehicles pesants per trams a Menorca i a Eivissa a la figura del quadre IA-8.7. i del gràfic IA-8.2. Per fer una comparació gràfica hem acumulat les intensitats menors a 2.000 vehicles per dia, ja que a Menorca hi ha molt pocs quilòmetres de carretera amb aquesta intensitat d'ús.

Si ens fixam en el gràfic, la meitat de les carreteres de Menorca (uns 70 quilòmetres) tenen una intensitat de més de 10.000 vehicles diaris. Aquesta és una xifra semblant a la que s'observa a l'illa

d'Eivissa (uns 70 quilòmetres tenen una IMD superior a 10.000 vehicles diaris). No obstant això, mentre que Eivissa té una major IMD en els trams de carretera de més intensitat (entre 15.000 i 25.000 i més de 25.000 vehicles per hora), a Menorca la intensitat més alta se situa principalment en el tram entre 10.000 i 15.000 vehicle diaris.

8.4.3.3. Sinistralitat a les carreteres

Les darreres dades de sinistralitat a les carreteres —de l'any 2018— mostren una tendència ja present l'any 2017 cap a la caiguda del nombre d'accidents amb víctimes i del nombre total de víctimes: els accidents van davallar de 3.821 el 2016 a 3.783 el 2017, i de nou van disminuir fins a 3.450 el 2018. El nombre total de víctimes va passar de 5.336 el 2016 a 5.085 el 2017 i a 4.695 el 2018. Aquesta és una dada positiva no present en comparar els anys 2016 i 2017 però que sí que es va produir en el pas del 2017 al 2018. I és que la disminució del nombre d'accidents de carretera va anar acompanyada també de la reducció de la quantitat de víctimes que van ser hospitalitzades o que van morir.

De totes maneres, hem de tenir present que totes aquestes xifres són molt superiors a les que es produïen fa anys. Per exemple, les xifres del 2018 suposen un increment respecte al 2010 d'un 54 % en nombre d'accidents, i d'un 48 % en el nombre de víctimes. L'única dada positiva en comparar el 2018 amb el 2010 (de nou, això no passava ni el 2016 ni el 2017) és que el 2018 hi ha menys víctimes mortals (una reducció del 16 %). (Vegeu el quadre I-8.12.)

QUADRE I-8.12. SINISTRALITAT A LES CARRETERES DE LES ILLES BALEARS (2010, 2016-2017-2018)

	Nombre d'accidents amb víctimes	Nombre de persones que varen morir en accidents de trànsit	Nombre de persones hospitalitzades	Nombre total de víctimes
2010	2.240	63	286	3.176
2016	3.821	60	344	5.336
2017	3.783	68	389	5.085
2018	3.450	53	310	4.695

Font: Observatori del Transport i la Logística a Espanya

8.4.3.4. Transport públic interurbà a Mallorca

Les darreres dades disponibles sobre el transport públic interurbà són de l'any 2017, en què hi va haver un total de 14.634.000 usuaris, un 7 % més que l'any 2016. L'ús del tren i dels autobusos va créixer en tots dos casos de manera similar, i la proporció entre tots dos mitjans de transport es va mantenir (una tercera part dels usuaris va fer servir el tren com a mitjà de transport, i la resta els autobusos). (Vegeu el quadre I-8.13.)

Com en anys anteriors, l'ús del tren el 2017 com a mitjà de transport es va mantenir molt estable al llarg de tot l'any (al voltant dels 400.000 usuaris mensuals); en canvi, l'ús de l'autobús de línia varia molt mensualment, i presenta una estacionalitat molt similar a l'arribada de passatgers en avió a Mallorca, amb un nivell d'usu-

aris molt baix en temporada baixa (uns 200.000 usuaris els mesos de desembre i gener) i una punta d'ús els mesos de juliol i agost del voltant d'1.300.000 usuaris.

8.4.3.5. El transport públic a la ciutat de Palma

El 2019 s'ha mantingut el lleuger increment del nombre d'usuaris d'autobús que es produeix any rere any d'ençà del 2012; respecte al 2018, l'increment va ser del 2,8 %. L'augment del nombre de viatgers en metro va ser substancial, del 25 % comparat amb l'any 2018. Com que el 2018 ja va ser un any amb una pujada substancial de viatgers (també per damunt del 20 % comparat amb l'any anterior), això vol dir que, després d'un estancament entre els anys 2012 i 2017, el 2019 el metro va tenir més d'un 50 % d'usuaris addicional comparat amb la mitjana d'aquells anys.

QUADRE I-8.13. VIATGERS AL TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ A MALLORCA (2015-2017)

	Total	Tren	Autobusos de línia
2015	12.216.661	3.513.249	8.703.412
2016	13.638.439	4.320.697	9.317.742
2017	14.634.059	4.660.285	9.973.774

Font: Consorci de Transports de Mallorca

En qualsevol cas, l'autobús segueix sent el principal mitjà de transport públic a Palma i representa un 97 % dels viatgers que fan servir transport públic a la ciutat. (Vegeu el quadre I-8.14.)

8.4.3.6. El desplaçament dels viatgers als aeroports

A partir de les enquestes realitzades als passatgers dels diferents terminals per part de l'Observatori del Transport i la Logística a Espanya, del Ministeri de Transport espanyol, disposam d'informació sobre el mitjà de transport més utilitzat en arribar a l'aeroport o per anar-se'n. Disposam d'informació per a l'aeroport de Palma dels anys 2016, 2017 i 2018 i dels aeroports d'Eivissa i Menorca dels anys 2016 i 2018.

Les enquestes mostren un patró d'ús dels mitjans de transport que ve marcat per la importància del turisme a totes tres illes.

A l'aeroport de Palma s'observa que l'autobús de cortesia ha perdut pes: de ser la principal manera de desplaçar-se l'any 2016, amb un 34 % del total d'usuaris de l'aeroport, ha passat a tenir al voltant del 20 % l'any 2018. Aquesta baixada l'ha compensat un major ús dels serveis de taxi (25 %), el lloguer de cotxe (24 %) i un major ús del cotxe privat (20 %). Queda doncs com a cinquena elecció l'ús de l'autobús públic, que manté un ús estable al voltant del 7 o el 8 % al llarg d'aquests anys.

A l'aeroport d'Eivissa, el principal mitjà d'accés a l'aeroport és amb molta diferència el taxi (del 33 % del 2016 puja fins al 43 % el 2018), seguit d'un ús similar del cotxe privat, el cotxe de lloguer i l'autobús de cortesia (amb un pes d'entre un 17 i un 20 % cadascun). L'autobús públic torna a ser la cinquena opció, però puja una mica de pes, d'un 11 % el 2016 al 13 % del 2018.

QUADRE I-8.14. VIATGERS AL TRANSPORT PÚBLIC A PALMA (EN MILERS) (2012-2019)

	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

Font: Institut Nacional d'Estadística

Finalment, l'aeroport de Menorca mostra tant el 2016 com el 2018 un patró marcat per l'ús de l'autobús de cortesia (35% el 2016; 26% el 2018), pel cotxe de lloguer (28% pel 34%) i pel cotxe privat (es manté al voltant del 20%). El que crida l'atenció a Menorca és un menor ús del servei de taxi,

que tant el 2016 com el 2018 manté un pes al voltant del 10%, molt inferior al que té a les altres dues illes. Finalment l'autobús torna a ser la darrera opció, però si l'any 2016 tenia un pes molt esquitit, de només un 3% dels passatgers, el 2018 passa a tenir-lo del 8%. (Vegeu el quadre I-8.15.)

QUADRE I-8.15. DESPLAÇAMENT DELS VIATGERS ALS AEROPORTS

		Taxi	Cotxe privat	Cotxe de lloguer	Autobús públic	Autobús de cortesia
2016	Eivissa	32,70%	21,70%	17,00%	10,90%	17,30%
	Menorca	9,90%	21,80%	28,50%	3,50%	35,80%
	Palma	22,50%	16,90%	17,80%	7,60%	34,30%
2017	Palma	25,10%	19,80%	21,30%	6,80%	23,20%
2018	Eivissa	42,80%	21,40%	16,90%	13,20%	5,30%
	Menorca	10,80%	20,40%	33,90%	8,10%	26,00%
	Palma	24,60%	20,20%	23,70%	7,90%	19,60%

Font: Observatori del Transport i la Logística a Espanya