

**INFORME EMITIDO AL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE
LES ILLES BALEARS SOBRE LA PROPUESTA DE DECLARACIÓN
DE OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN LAS RUTAS
AÉREAS INTERBALEARES, CON LA PENÍNSULA Y MARÍTIMAS.**

Joana Maria Seguí Pons
Catedrática de Geografía Humana.
Universitat de les Illes Balears

Diciembre 2002

INDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. MARCO LEGISLATIVO
3. LOS TRANSPORTES Y LA COHESIÓN TERRITORIAL EN LAS ISLAS BALEARES
4. ACERCA DE LA PROPUESTA DE OSP EN BALEARES.
 - 4.1. Finalidad de la declaración de OSP
 - 4.2. Variables más destacadas
 - 4.3. Variables que la propuesta podría contemplar
5. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE EXTERIOR EN LAS ISLAS BALEARES
 - 5.1. Homogeneidad y heterogeneidad insulares
 - 5.1. El transporte aéreo
 - 5.2. El transporte marítimo

1. INTRODUCCIÓN

La *obligación de servicio público* (OSP) en transportes es una herramienta que introducen las instituciones públicas para cohesionar ciertos territorios no conectados convenientemente con el resto de la red.

La OSP se produce en determinadas circunstancias donde la rentabilidad de uno o varios corredores de transporte es dudosa i/o negativa. Las compañías aéreas y navieras en un mercado desregularizado no entran a operar por motivos comerciales, a pesar de la rentabilidad social y económica que el mantenimiento de una línea pueda tener para los ciudadanos de un determinado territorio. Es aquí cuando las instituciones públicas competentes pueden actuar en aras del interés socioeconómico de ese espacio.

De esta manera, el organismo público introduce ciertos parámetros mínimos de cumplimiento, intentando con ello integrar ese territorio en la red de transportes regional o con el exterior. Es un instrumento fundamental en la regulación del transporte, dentro del marco desregulatorio en el que, primero la UE y con posterioridad el estado español, están inmersos desde hace ya varios años.

2. MARCO LEGISLATIVO

El reconocimiento de la insularidad como generadora de desequilibrios sociales y económicos aparece reconocida en varios documentos y leyes de la Unión Europea, del estado español y de la propia comunidad autónoma. Aparecen como destacados los que siguen a continuación.

- Reglamento (CEE), 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992
- OSP de Canarias, 1998
- Constitución española, artículo 138.1 de solidaridad interterritorial
- Ley 66/1997 de Acompañamiento de los PGE, artículo 103, 3º de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social
- Ley Orgánica de Financiación de CCAA
- Ley 30/1998 del REB
- Estatuto de Autonomía de las Islas Baleares
- Modificación Tratado de la Unión Europea en Amsterdam de junio 1997, con reconocimiento de regiones insulares.
- Dictamen del CES publicado en el DOCE sobre redes transeuropeas.

3. LOS TRANSPORTES Y LA COHESIÓN TERRITORIAL EN LAS ISLAS BALEARES

Los transportes de modo general, especializan los territorios, posibilitan la producción y los intercambios, permeabilizan las relaciones económicas e incrementan la competitividad entre las áreas geográficas.

La falta de accesibilidad es uno de los elementos que conduce a la segregación económica, social y territorial. Los transportes interiores y exteriores, desde las infraestructuras, a la oferta de los modos, juegan un papel de primer orden como elementos de reequilibrio económico y social en Europa para la configuración de las redes transeuropeas.

El desarrollo económico de Baleares ha mantenido históricamente una estrecha relación con la propia evolución de los medios y de sus infraestructuras. Tanto en las comunicaciones interiores, como sobre todo en las exteriores.

Los transportes exteriores adquieren una especial relevancia en Baleares y en otras comunidades insulares, por la naturaleza fraccionada de nuestro territorio y por la progresiva especialización turística. Los puertos y los aeropuertos, verdaderos cordones umbilicales con el exterior, han salvado históricamente la discontinuidad territorial entre islas y la perifricidad de Baleares respecto de la península y del continente europeo, a través de los servicios públicos que en ellos se establecen.

Las islas no disponen de redes intercomunitarias ni por carretera, ni ferroviarias, ni transporte intermodal hacia el exterior. Los residentes de Baleares, al propio tiempo que los visitantes, somos cautivos del transporte aéreo y del marítimo, en tráfico de pasajeros y mercancías.

Más del 95% de los viajeros que llegan a las Islas entran por los aeropuertos, que ya registran más de 26 millones de pasajeros, 19 de ellos por Palma, casi tres millones y medio se canalizan a través de Eivissa y dos millones ochocientos mil, por Menorca¹. El tráfico marítimo en líneas regulares y cruceros es de poco más de tres millones para el conjunto insular y en torno a los cinco millones si incluimos el tráfico entre Eivissa y Formentera.

La cercanía y proximidad al continente, península (a media hora de Barcelona y a una hora a Madrid, desde Palma) y principales capitales europeas (menos de dos horas de los principales emisores de turismo y menos de tres de las capitales europeas más destacadas), fueron factores condicionantes del temprano desarrollo turístico. La construcción del nuevo

¹ Cifras del 2001

aeropuerto de Palma y las remodelaciones en los de Eivissa y Menorca permanecen acordes con el flujo turístico que se sitúa en una cuarta parte del total estatal. Los mecanismos de mercado regulan los intercambios altamente rentables (incluso Palma es actualmente un centro de aporte/dispersión de Air Berlin, Hapag Lloyd).

Sin embargo las actuaciones y decisiones en materia de transportes y sobre todo aéreos, no deberían tan sólo asegurar las accesibilidades turísticas, sino garantizar las de los residentes en Baleares que no disponen de otro medio de transporte exterior rápido para sus desplazamientos, puesto que existe un fuerte vínculo entre transporte y crecimiento económico. Esta actividad - conjuntamente con la de las comunicaciones -, se sitúa en un lugar estratégico del cual depende la dinámica del territorio al que sirve.

Como señala la ley del REB en la exposición de motivos (Ley 30/1998, de 29 de julio, BOE núm. 181) *la insularidad balear genera un conjunto de desventajas, que deben ser corregidas o compensadas, y que afectan, entre otros ámbitos al transporte, las comunicaciones, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de productos de primera necesidad, circunstancias todas ellas que coinciden en un mismo efecto económico: un considerable incremento del coste de las actividades productivas desarrolladas en las Baleares, así como efectos negativos sobre el consumo.*

Las Baleares son unas islas de reducidas dimensiones, a escala territorial y demográfica, sobre todo Menorca y las Pitiüsas, que no cuentan en algunos casos con una demanda interna suficiente, medida en criterios de rentabilidad económica para las compañías aéreas, para el mantenimiento de una oferta regular para residentes. De un año a esta parte se han disminuido frecuencias en las relaciones de Palma con Menorca e Eivissa y las tarifas se han desorbitado. **El factor rentabilidad, propio de un espacio aéreo liberalizado no puede actuar de forma decisoria en el mantenimiento o eliminación de líneas en Baleares. Cuando el mercado es insuficiente para regular, en un contexto de desregulación y liberalización propios de Europa, el estado, amparado por normativa, puede y debe regularlo.**

En el tráfico entre islas, la cohesión territorial y social pasa por el transporte de viajeros en el modo aéreo, un 350% más elevado que el marítimo, y por las relaciones con Palma, puesto que entre las islas menores la comunicación es prácticamente inexistente. Mientras que para el tráfico de mercancías la cohesión se realiza a través del transporte marítimo, que canaliza el 90% de la carga interislas y pasa por los puertos de Palma y Alcúdia hacia las islas menores, al ser inexistente la

comunicación Maó-Eivissa. Especial atención merece la triple insularidad de Formentera que, sin aeropuerto, depende al 100% de su tráfico con Eivissa.

4. ACERCA DE LA PROPUESTA DE OSP EN BALEARES

Baleares tiene competencias exclusivas en transporte marítimo, mientras el gobierno las ejerce sobre el transporte aéreo. En la actualidad, y desde el año 1998, se produce una reducción de tarifas del 33% en los trayectos entre islas y con la península, aplicable a residentes en las islas (a todos los miembros de la UE). Así como compensaciones en tráfico de mercancías.

La aplicación del REB, supondría además otras ventajas para paliar las desventajas derivadas de la insularidad, si se aplicara en su integridad.

4.1. Finalidad de la declaración de OSP

Diversas son las posibilidades, consideradas no excluyentes, para eliminar los agravios derivados de la insularidad en Baleares.

- En primer lugar, **la declaración de obligatoriedad de servicio público en transporte aéreo, OSP**, por parte del gobierno central, con cargo a los Presupuestos Generales del estado, **de vuelos interinsulares y posibilidades en algunos vuelos con la península** (afecta tráfico pasajeros y mercancías, incluidas tarifas). En esta última tipología parece que tan sólo Menorca optaría a la declaración de OSP.

Las OSP que se proponen van a paliar la doble y/o triple insularidad de Menorca y Eivissa-Formentera que afectan mínimo a 170.000 habitantes residentes en las islas menores, los procedentes de Mallorca, más la población flotante y los turistas que quieran desplazarse entre las islas.

El transporte marítimo, en pasajeros, parece que no es competitivo frente al aéreo, ni una alternativa válida. El problema se centra en el transporte aéreo, más que en el marítimo y en las rutas entre islas, servidas sólo por dos grupos de operadores, más que entre islas y península, a excepción de Menorca.

- **En segundo lugar la reclamación de tarifas con el 50% de descuento** para los 870.000 residentes y la congelación de las tasas aeroportuarias. Ello para hacer frente al desfase entre la reducción del 33% en

el precio del billete y el incremento de tarifas que en un año nos han colocado en precios dobles a los de Canarias. Su solicitud forma parte del cumplimiento del REB.

El incremento del 33% al 50% en los descuentos a residentes, costado por el gobierno central, ayuda a paliar el tema costes económicos, pero no es suficiente por sí solo pues no contribuye a la cohesión territorial interinsular ni a la eliminación de la discontinuidad territorial entre Mallorca y las islas menores, al no solucionarse las necesidades de transporte.

- Señala la propuesta la posibilidad de que la CAIB establezca OSP en las líneas regulares de cabotaje marítimo interinsulares.

En consonancia con la política de cohesión social que preside Europa en materia de transportes, el estado debería garantizar y asegurar la movilidad y la accesibilidad de los ciudadanos de Baleares. Éstos residen en un espacio fragmentado y alejado del continente, dependiente en exclusividad del transporte “*público*” exterior. Debería declarar obligatoriedad de Servicio Público, como mínimo el transporte aéreo interinsular, garantizando vuelos, plazas y franjas horarias, como se hizo con Canarias en 1998, para corregir las desigualdades en materia de transportes y mejorar la cohesión territorial, en situación de deterioro en estos momentos.

- Otras alternativas, podrían ser las transferencias de la gestión de los aeropuertos a Baleares lo que implicaría un control sobre las tasas recaudadas por AENA en estos momentos, o la cogestión de aeropuertos que permitiría una mayor independencia respecto de AENA

- Otras, como los contratos - programa entre las instituciones gubernamentales y las empresas operadoras de vuelos. Sin embargo en la práctica y por la tipología de movimientos serían *obligación de servicio público* encubierta.

- Las CCAA pueden establecer subvenciones para fomentar rutas aéreas cuando consideren necesario el fomento de las mismas, sin embargo, en regiones insulares es claramente contradictorio con toda la legislación mencionada y contraviene la letra y el espíritu del REB.

4.2. Variables más destacadas

Los **aspectos legislativos** son los más relevantes en la Propuesta y aparece de forma clara y estructurada la comparación con Canarias.

El punto más débil es el del **monopolio** y aparece suficientemente desmontado a partir de la idea de la necesidad de intervenir cuando las reglas del mercado no bastan. En el estado español la *obligación de servicio público* en transporte se ha asociado tradicionalmente al concepto de “*interés público*”, es decir, a las líneas de transporte que requieren que la Administración esté financieramente presente. Esta práctica ha jugado un papel destacado en un mercado monopolístico en el transporte aéreo y marítimo en Baleares hasta mediada la década de los noventa, a través de las compañías *Trasmediterránea* e *Iberia*. No obstante, en el actual modelo, donde no existen empresas públicas, pues ambas compañías se han privatizado, los operadores concurren en igualdad de condiciones.

La Propuesta de declaración de obligaciones de servicio público:

- Afecta las rutas aéreas interinsulares
- Permite asegurar horarios, frecuencias, continuidad del servicio, tarifas, etc. La distribución de frecuencias contempla el poder realizar media jornada en cada isla o jornada completa.
- La capacidad mínima de asientos se ha dimensionado en la ruta de Eivissa con una ocupación del 70% y en la de Maó del 75%, para cada una de las dos temporadas, invierno y verano.
- Los euros/km. más caros de Europa, están en las rutas Copenhague/Arhus, 1,40, seguida de Palma-Menorca, 1,35 y Palma-Eivissa, 1,25. Parece adecuado el establecimiento de tarifas máximas a partir de la media de euros /km. situada en Europa en 0,85. En Canarias el coste es menor, 0’69e/km. Con la media europea la tarifa máxima para Menorca sería de 58euros y para Eivissa de 61. Utilizando unas tarifas que se aproximan más a la media de euros/km. de Europa que a la existente en Canarias, las tarifas máximas de la propuesta son de 55e Palma-Menorca y 58e Palma-Eivissa, disminuyendo en un 36% el precio actual del coste del billete de Menorca y del 33% el d’Eivissa.
- Por metodología comparada el tipo de avión sólo se impone en dos casos de todos los analizados en Europa, parece admisible, por tanto la propuesta de realizar el servicio en turbohélice.

4.3. Variables que la propuesta podría contemplar

- Se podría enfatizar más en las desventajas del hecho insular derivadas de sus relaciones con los transportes y el caso de Baleares, así como la

importancia y trascendencia que han tenido a nivel económico para nuestro desarrollo.

- Elaboración de una tasa de movilidad diaria para los habitantes de Baleares, a partir de los pasajeros/km. y mercancías/km. por año en cada uno de los modos y su relación con la población y el número de días del año².

La tasa de las Islas Canarias, por ejemplo, es de 25 km./día está por debajo de la tasa media de movilidad europea situada en los 35 km./día. En gran medida ello se debe a la escasa extensión superficial de las Islas que no permite una movilidad muy elevada y a la baja accesibilidad que tienen los habitantes al transporte marítimo y aéreo, de tal manera que tan solo 5 kilómetros por día se realizan con el exterior (1 con el resto de las islas y 4 con la Península), correspondiéndose los 20 restantes con la desarrollada en el interior de cada una de las islas. Una movilidad baja para unas islas tan fuertemente dependientes unas de otras y a su vez del continente.

- **El estudio de OSP se refiere a pasajeros en los dos modos de transporte, aéreo y marítimo y no se hace análisis ninguno de mercancías ni de *hinterlands* o áreas de influencia, ni *forelands* de donde reciben las mercancías, ni de los pesos económicos de las mismas en las Baleares.**

- En la propuesta de OSP aéreo interinsular, puesto que el recorrido es corto y para que el precio no sea tan alto, se aboga por la reducción de tamaños de las aeronaves (turbohélices), que puede influir en las mercancías transportadas. No se hace un estudio específico de la carga aérea, su composición, no se puede saber como la paquetería, periódicos, medicamentos, etc... repercuten en la composición de la carga general con la disminución del tamaño de los aviones.

- Las series estadísticas son muy poco dilatadas en el tiempo, hubiera sido aconsejable, para la oscilación de la demanda, el último quinquenio, 1997-2002, en pasajeros y mercancías. El criterio de que sólo se utilicen las estadísticas de frecuentación de los últimos años, puede ser discutible, sin embargo se justifica, en parte, por la incidencia del 11S y la disminución de la demanda. Podrían utilizarse más años de referencia

- **La propuesta señala la posibilidad que la CAIB establezca OSP en las líneas regulares de cabotaje marítimo interinsulares**, y apunta los procedimientos, sin embargo **no hace un análisis detallado de mercancías y pasajeros**. Aparece la estadística de demanda de puertos, tan sólo con horarios, frecuencias, compañías, etc. (anejo 4). En la Memoria, aparecen las

² La variable aparece en el Libro Blanco de los Transportes de la UE y en GOBIERNO DE CANARIAS (2001): *Avance de las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*, II tomos, Ed. Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente y Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria, cfr. tomo I, p. 210.

plazas en las semanas de invierno y de verano y el índice de ocupación, sin embargo, no existen cifras con el número total de viajeros. Por el contrario, la estadística de demanda entre aeropuertos insulares aparece documentada, iniciándose en el 98, hasta la actualidad (anexo 3).

- Puesto que los vuelos entre islas los cubren dos operadores, Grupo Iberia y Grupo Spanair, los dos con altas tarifas, los incrementos de precios de billetes, entre un 20-40%, en vuelos de Baleares- Península y entre un 40-60% en los interinsulares, hubiera sido ilustrativo para los 5 últimos años analizar la evolución en pesetas constantes, cuando había un número mayor de operadores.

- Podrían aparecer **más fundamentados los ejemplos de la UE**, como es el caso de Francia, en los que existen OSP. El porque se han utilizado unos ejemplos y no otros, si por su tamaño demográfico, razones económicas, sociales, por su distancia a París o a otras ciudades capitalinas, etc. puesto que si se han concedido para casos continentales y no insulares, más justificación de OSP por aislamiento e incomunicación tienen los espacios insulares.

- Aunque no pertenezcamos al 93% de los isleños de la UE que viven con un PIB inferior a la media de Europa, **el PIB per cápita de las Baleares se encuentra por encima de la media del estado español** y de la media de Europa, sin embargo **ello no indica ni equidistribución de la misma entre sus habitantes, ni equidad**, es decir igualdad en las capacidades básicas, **respecto de otras comunidades**.

Se debería indicar el año de referencia del PIB considerado en la Propuesta y al menos introducir una serie estadística de varios años, los 5 últimos. Nuestra comunidad dispone de menores salarios que la media del estado, hecho que repercute en un menor poder adquisitivo para dispensar en transporte, mayor fracaso escolar que la media del estado, la capacidad hospitalaria y educativa también son inferiores a la media del estado. Estos parámetros servirían como contrapartida al hecho de disponer de **un PIB elevado, puesto que éste no garantiza que la calidad de vida en Baleares permita gozar también a sus ciudadanos de la primera posición**.

- En cuanto a las diferencias entre la OSP de Canarias y Baleares, añadir que por su especificidad, Canarias tiene también OSP en el transporte marítimo interinsular canario de pasajeros, en algunas líneas de cabotaje.

- Las compensaciones que el CES en Europa recomienda para los espacios regionales ultraperiféricos e insulares, parece más justo realizarlas a los pasajeros insulares que a las compañías, puesto que si es igual para todos beneficia a los que no tienen desventajas derivadas de la insularidad.

- La propuesta habla de las encuestas hechas entre los usuarios y su preferencia por el modo aéreo. No aparece ni metodología, ni tamaño muestral ni temporada en la que se ha realizado, ni ningún resultado.

- Se hubiera podido realizar una encuesta Delphi a expertos sobre la posibilidad de OSP en Baleares o sobre el funcionamiento de las mismas, ya en Canarias u otras regiones de Europa.

- La Propuesta señala en los pasos a seguir, la necesidad, para justificar la solicitud de datos económicos que expliquen porque las rutas a cubrir son esenciales para el desarrollo económico insular!!!!

- En las conclusiones, se enfatiza en los aspectos legales, no se menciona ningún aspecto económico ni social, que no aparece tampoco en ningún otro apartado de la propuesta.

- Finalmente, (parece que pag.38 de 52 del Anejo 2, falta un párrafo referente a la nota 3)

5. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE EXTERIOR EN BALEARES

Las condiciones de calidad en el servicio de transporte están condicionadas por la importante cifra de viajeros y mercancías rodadas entre las Islas y por la necesaria integración territorial que amortigua la fragmentación, uno de los factores que limitan el desarrollo.

5.1. Homogeneidad y heterogeneidad insulares

Las Baleares constituyen un territorio con notorias desigualdades. Cuentan con un **potencial demográfico** muy dispar. La población de derecho, en el año 2001, se situaba en 878.627 habitantes. En Mallorca residen 702.122, en Menorca 75.296, en Eivissa, 94.334 y en Formentera, 6.875. **Más del 33% de los habitantes han nacido fuera de nuestro territorio**, el 27,5% en otras comunidades autónomas y el 8,5% en el extranjero. Este elevado porcentaje de aloctonidad incrementa las necesidades de desplazarse.

Aunque la actividad turística sea la dedicación mayoritaria de sus habitantes, los diferentes pesos demográficos y económicos de sus islas se traducen en **demandas de transporte muy diferentes**. El 73% del tráfico aéreo de pasajeros se canaliza por el aeropuerto de Palma, y el 52% de las mercancías se embarca o desembarca por su puerto. Mientras que el 77% del tráfico global de mercancías de Baleares entra y sale por Mallorca (Palma – Alcúdia). Las mercancías aéreas son tan sólo el 0,4% del total de mercancías embarcadas y desembarcadas.

La insularidad constituye un serio *hándicap* que condiciona sobremanera la movilidad. El transporte de mercancías en el continente tiene posibilidades diversas, en espacio y en tiempo, sin embargo, la fragmentación territorial obliga a usar los medios de transporte aéreos o marítimos colectivos con todos sus condicionantes (frecuencias, horarios, tarifas más elevadas, meteorología, etc). Por todo ello, se encarecen los costes de transporte, se obliga a disponer de almacenes para la redistribución de productos y el tamaño de los mercados es más reducido, sobre todo en las islas menores.

Las desventajas son todavía mayores cuando se trata de la doble insularidad. Pueden citarse entre otras, los costes de transporte más elevados, por la estiba y descarga en varios puertos y factor posiblemente disuasorio para la no instalación de empresas; disminución de la accesibilidad temporal, siendo el tiempo una variable económica cuantificable; menores frecuencias que la capital en las conexiones con la península; posibilidad de que la mercancía se paralice en la isla central hasta que se acumule un determinado volumen de flete que rentabilice el envío, especialmente grave con las mercancías urgentes o perecederas; la no utilización de buques de gran tonelaje que permitan abaratar los costes; el retorno de vacío al puerto de origen, provocando un encarecimiento del transporte, aplicable al conjunto insular no sólo a las islas más reducidas; finalmente, elevada dependencia de la meteorología en relación con los transportes exclusivamente continentales. Se sufre suspensión de líneas en mayor medida que en Mallorca.

5.2. Transporte aéreo

El peso de cada una de las islas en el tráfico aéreo es muy diferente. De los 26.489.376 pasajeros entrados y salidos por los aeropuertos Baleares, 7.932.589 tan sólo, el 30%, es nacional. Los porcentajes varían por islas. En Eivissa, de los 4.433.606 pasajeros, 2.203.234, el 50%, eran domésticos y la mitad en vuelo chárter. En Menorca, de los 2.755.763, 888.017 de ellos eran domésticos, es decir el 32%, mientras en Mallorca, de los 19.300.007 pasajeros, eran nacionales 4.841.338, es decir, el 25% de la demanda.

Eivissa mantiene un tráfico de 710.000 pasajeros con la península y Menorca, de 515.000. Palma, de 3.450.000. Los valores medios en los dos corredores interinsulares Palma-Eivissa y Palma-Maó son similares y rondan los 275.000 pasajeros. Es un tráfico cautivo, de negocios y viajes personales, así como de aspectos relacionados con la salud, consecuencia de la doble insularidad hospitalaria.

El 1.100.000 de pasajeros que se mueven entre las islas en los dos corredores suponen el 4% del total del tráfico aeroportuario de la región, el 14% del tráfico doméstico y un poco menos del 20% del doméstico regular.

En el tráfico doméstico regular y analizando el mayor flujo que cada aeropuerto emite a otro de categoría superior, Palma aparece equilibrada entre Barcelona y Madrid, Maó y Eivissa lo emiten a Barcelona. El segundo flujo tanto de Menorca como de Eivissa se dirige a Palma, sin embargo en Eivissa aparece muy igualado con el que se direcciona a Madrid.

En Palma, tan sólo 550.000 pasajeros se mueven entre las islas que suponen el 11% de su demanda doméstica, mientras el 71% de comunicaciones las mantiene con Barcelona y Madrid, 38% y 32% respectivamente y un 8% con Valencia. Tan sólo el 18% de sus flujos domésticos los diversifica con otros aeropuertos. La importancia de los centros redistribuidores de Madrid y Barcelona es crucial en la configuración de la red aeroportuaria de comunicaciones en el territorio nacional.

En Eivissa, en vuelos regulares, tan sólo el 12,5% de los pasajeros nacionales pertenecen al corredor insular, y el 32% restante se realizan a través del tráfico con Barcelona, que canaliza el 55% de los 710.000 pasajeros domésticos, Madrid, el 32% y Valencia, el 6%.. El 55,5% de los flujos nacionales que resta es chárter.

En Menorca, el porcentaje del corredor se sitúa en un 31%, mientras que el 58% restante se realiza en un 76% con Barcelona y en un 20% con Madrid. La diversificación de flujos tan sólo se situa en un 11%.

Las mercancías entre islas en transporte aéreo alcanzan el 10% del total del tráfico, siendo en un 90% marítimo.

Los niveles de dependencia aeroportuaria de cada una de las islas son diferentes, en consonancia las OSP que se proponen van a ser diferenciadas. Se establecen en los dos corredores Palma-Eivissa y Palma-Maó. En Menorca la comunicación con la península debe asegurarse a través de Barcelona y en Eivissa a través de Barcelona y Madrid. Los vuelos regulares diarios de Palma con la península e incluso Europa cuentan con un promedio elevado y competencia entre operadores, por ello la propuesta no contempla ninguna OSP.

5.3. Transporte marítimo

Las competencias en transporte marítimo las tiene en exclusiva la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

Constituye el modo que canaliza el 99% del tráfico de mercancías entradas y salidas en las islas y es minoritario en el de pasajeros. De los más de 27 millones de pasajeros entrados y salidos por puertos y aeropuertos, el **3%** lo hace en transporte marítimo.

En cuanto al tráfico de mercancías interislas, el 90% se canaliza a través del tráfico marítimo y el 10% es aéreo.

La doble y triple insularidad se pone de manifiesto en horarios y frecuencias muy poco adecuadas, así como en ocupaciones muy bajas.

Están operando en torno a cinco navieras en pasajeros y mercancías a escala interinsular y muchas más con la península. Existen desigualdades en la red, en frecuencias, horarios, etc., dentro del marco de la competitividad entre navieras. **En tráfico de pasajeros, el que más ocupación presenta, es el cautivo, entre las Pitiüses (40%),** seguido del que representa una distancia menor, Alcúdia-Ciutadella (20%), Cala Rajada-Ciutadella (16%). Los tres itinerarios permiten ciclos diarios de ida y vuelta. Aún así deben de utilizarse intermodalidades para acceder a las capitales insulares. La línea Maó-Palma, sin ciclo diario, por la distancia en kilómetros y en tiempo, resulta inviable como alternativa la transporte aéreo, así como el Palma-Eivissa, con ciclo diario, y no a la inversa, por ser este último puerto de escala.

No es un modo de transporte alternativo en pasajeros ni sustitutivo del transporte aéreo.

En el tráfico cabe diferenciar el de cabotaje, con puertos en Eivissa y Sant Antoni, Ciutadella y Maó en Menorca y Palma, Alcúdia y Cala Rajada, en Mallorca. **El conjunto asciende a 867.216 pasajeros³. Cifra que casi iguala los 1.100.000 pasajeros aéreos que se mueven entre las islas en los dos corredores.**

El tráfico de bahía en el que se incluye el regular entre Eivissa y La Savina, se sitúa en el mismo año en 4.040.213. Este último, con 1.800.000 pasajeros entrados y salidos por los dos puertos, absorbe el 43,44%. La única isla, Formentera, que no dispone de aeropuerto y resuelve su triple insularidad, exclusivamente a través del transporte marítimo.

Si se añaden los 1.800.000 de las Pitiüses, a los 867.216 pasajeros marítimos regulares, el conjunto asciende a 2.667.216, más del doble que el transporte aéreo.

³ Cifras del 2000

El total de mercancías cargadas y descargadas se sitúa en 10.525.172 Tm, de las que 10.230.354⁴ se producen entre puertos de la Autoridad portuaria y el resto en los dependientes del Govern. La práctica predominancia de **Mallorca se hace sentir en el conjunto insular con el 77%** de los productos entrados y salidos, siendo Palma la que canaliza el 52% del total del tráfico regional, con 5.497.011 Tm, seguida de Alcúdia con el 17% y 2.560.301 Tm. Eivissa transporta 1.507.072 Tm, lo que representa el 14% del tráfico, en un 85% por el puerto de Eivissa, siendo el resto para Sant Antoni. Menorca, con un 9% del tráfico, 960.788 Tm, canaliza un 85% por el puerto de Maó, 892.814 Tm, y el resto por Ciutadella.

La caracterización del transporte marítimo nos sitúa con diferencias sustanciales respecto del aéreo. **Mientras Palma es el segundo aeropuerto de España, los movimientos de mercancías están entre 10 y un 15% del conjunto del tráfico del estado.** El volumen descargado procedente de puertos nacionales es muy superior al cargado, en proporciones, del triple, por lo que, como es propio de unas islas, no existe equilibrio entre emisiones y recepciones.

Los productos pertenecen en más del 80%, al Transporte especial, automóviles, (sobre todo de alquiler) piezas, mercancía en tráfico de contenedores de tránsito. Todos ellos constituyen el 27% del total, igualados con los productos energéticos, con un 28%. Los agroganaderos y alimentarios, un 16%, y los materiales de construcción y otras mercancías, un 10% cada partida.

Evolutivamente se han ido reduciendo los puertos que emiten hacia Baleares e incrementando su peso, en los últimos diez años. Ello difiere de la evolución portuaria en la península que ha ido incrementando la recepción de mercancías a través de tren y carretera, aumentando el tráfico exterior en detrimento del de cabotaje. Actualmente, entre los puertos de la UE, el tráfico es de cabotaje y no exterior.

En el tráfico de descarga, Palma⁵, recibe más del 80% de las entradas de los puertos de Barcelona, Valencia y Tarragona; Alcúdia, Algeciras, de Barcelona, Cartagena y sobre todo de Tarragona. Eivissa, recibe un 38% de su tráfico de Barcelona, seguido de Cartagena, 16%, Valencia, 15%, Palma, con un 11% y Alcúdia, con un 4%. Maó, recibe mercancías de Barcelona (56%), Cartagena, 16%, y Palma (9%).

⁴ Cifras del 2000

⁵ Inicios de la década de los 90.

En lo referente a las salidas, del 85% de las mercancías salidas por Palma, el 37% se dirige a Barcelona, el 22% a Eivissa, un 13% a Maó y un 12% a Valencia. Los graneles líquidos salen hacia Eivissa, en un 48%, y hacia Maó, en un 42%.

Alcúdia, envía el 44,5% de mercancías hacia Tarragona y el 44% a Eivissa. Es un puerto de actividad complementaria para el hinterland de Mallorca en graneles líquidos. Gracias a él se refuerzan los lazos comerciales de un espacio económico regional que se reduciría a Palma, ya que no hay conexión directa entre los puertos menores

Eivissa, canaliza el 30% de sus salidas a Barcelona y a Valencia, un 35%, mientras Maó, casi mono dependiente en aéreo y en marítimo de Barcelona, dirige hacia su puerto el 77% de sus salidas y un 14% a Palma.