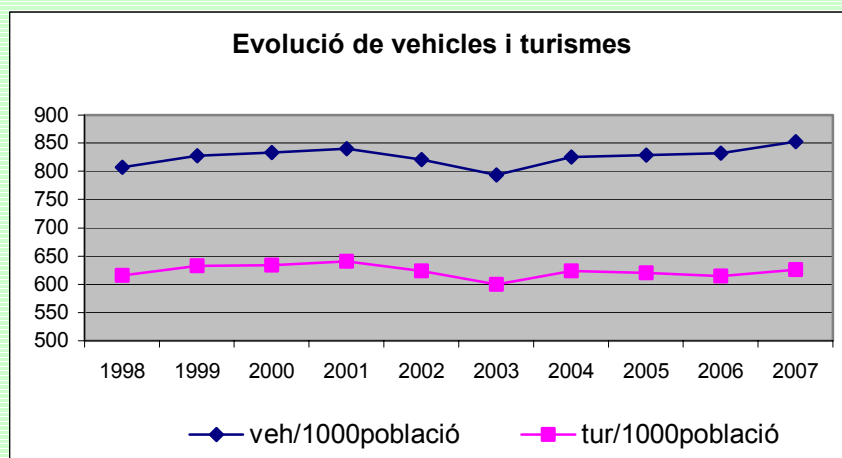




**GOVERN
DE LES ILLES BALEARS**
Conselleria de Medi Ambient

ESTAT DEL MEDI AMBIENT A LES ILLES BALEARS 2006 – 2007

**Capítol 11
TRANSPORTS**



Elaborat per
Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial S.L.
Desembre 2009

11 TRANSPORTS

11.1 ÍNDEX

11	TRANSPORTS	3
11.1	ÍNDEX	3
11.2	INTRODUCCIÓ	4
11.3	PRESSIONS	9
11.3.1	MOBILITAT	9
11.3.2	TRANSPORT PER CARRETERA	12
11.3.2.1	VIALS	12
11.3.2.2	TRANSPORT PRIVAT PER CARRETERA	15
11.3.2.3	TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA	18
11.3.3	TRANSPORT MARÍTIM	18
11.3.3.1	PASSATGERS	19
11.3.3.2	MERCADERIES	21
11.3.4	TRANSPORT AERI	22
11.3.5	TRANSPORT FERROVIARI	24
11.4	RESPOSTES	27
11.4.1	NORMATIVA	27
11.4.2	COMPETÈNCIES	28
11.4.3	CONTAMINACIÓ DE L'AIRE	29

11.2 INTRODUCCIÓ

El transport és una de les pressions més importants a l'hora de definir l'estat del medi ambient de qualsevol àrea desenvolupada i, per tant, de les Illes Balears. La seva importància és deguda a que es considera com un dels sectors que més energia fòssil (i, per tant, no renovable) consumeix i com un dels que més contaminació atmosfèrica genera. A més suposa una ocupació del territori molt rellevant.

En el cas de l'Estat Espanyol, aproximadament el 42% de l'energia (a l'any 2004) es destinava a satisfer les necessitats de transport, el que implica que és el principal sector consumidor d'energia. Però és evident que en el total de l'energia consumida no té el mateix pes el transport públic que el privat i, dins el primer grup, no és igual el paper del tren respecte als serveis per carretera.

Certes estimacions, situen el consum d'energia per passatger transportat en 2,63 MJ/pkm (passatger.kilòmetre) en el cas del vehicle privat mentre que per un taxi se situa a 1,61 i per a autobús davalla a 1,03 per a transport urbà. En el transport suburbà, els valors se situen en 1,84 per a vehicle privat i 0,80 per a l'autobús. Finalment, en el cas del transport per carretera a mitja distància els valors disminueixen a 1,27 i 0,69 respectivament. Aquestes dades posen de manifest de forma clara la major eficiència energètica del transport públic.)

Una major eficiència no implica solament un menor consum d'energia, sinó també una millora de la qualitat de vida dels residents derivada de la disminució d'emissions de gasos que provoquen contaminació atmosfèrica. Les estimacions d'emissions de gasos per a cada una de les modalitats de transport és la següent:

Contaminants	Grams per passatger.kilòmetre	Tren	Transport per carretera			
			Privat regular	Públic discrecional	Públic	Taxis i grans turismes
CO ₂	g/pkm	77,86	167,37	30,17	22,53	72,11
CO	mg/pkm	11,7	765,92	100,04	74,7	266,53
CH ₄	mg/pkm	6,5	47,86	3,51	2,62	2,74
HC no cremats	mg/pkm	1,94	987,85	43,21	32,27	61,84
NOx	mg/pkm	134,64	901,56	377,36	281,77	218,39
SO ₂	mg/pkm	215,01	8,5	0,95	0,71	2,28
Partícules	mg/pkm	10,52	0	0	0	0

TAULA 11.1. Estimacions d'emissions de gasos contaminants per diferents modalitats de transport

Font: Pla Director Sectorial de Transport¹

És evident que el funcionament del tren basat en energia elèctrica provoca un tipus de contaminació diferent a la que generen les diferents modalitats de transport per carretera: més SO₂ i partícules en suspensió de les centrals tèrmiques. Per una altra banda, i respecte la resta contaminants, és evident també que el tren resulta ser molt menys agressiu amb el medi ambient que el transport privat i, en alguns casos, més que alguna de les altres modalitats de transport per carreteres. Aquest fet és

¹ <http://www.caib.es/conselleries/opubliques/dgtransp/esdev/pla/pladirector.html>

especialment destacable en el cas del monòxid de carboni, dels hidrocarburs i dels òxids de nitrogen.

Durant els anys 2000 i 2001 el Govern de les Illes Balears va dur a terme tota una sèrie d'enquestes sobre mobilitat i transport, les quals han estat utilitzades com a base de la diagnosi inicial del **Pla Director Sectorial de Transport** (2006). Malgrat es poden considerar dades una mica obsoletes, degut als grans canvis que ha experimentat la societat balear en els darrers anys, segueixen sent una bona referència de la situació del transport públic i privat a la comunitat autònoma.

A les Illes Balears el sector del transport gasta el 57,7% de la energia total que es consumeix². Aquesta dada és superior a la mitjana espanyola, que no arriba al 40%. Els transports són responsables del 33% dels gasos de l'efecte hivernacle.

A les Illes Balears el 60% dels trajectes es fa en vehicles privats, mentre que fa quinze anys aquest percentatge era del 40%. Un dels fenòmens que ha provocat aquest increment és la tendència a anar a viure a urbanitzacions allunyades dels nuclis de serveis, la qual cosa obliga en gran mesura a fer servir el vehicle privat per molts de trajectes. La parella automòbil-dispersió residencial³, o també l'anomenada trilogia de la despesa (cotxe, vies ràpides, extensió de la urbanització), no són, a dia d'avui, sostenibles. Es promou una dispersió residencial que el transport públic no pot cobrir. La necessitat de millors connexions pel transport privat difícilment és satisfeta. Es produeix una retroalimentació positiva de les necessitats de infraestructures viàries.

Palma és una de les ciutats espanyoles amb menys ús del transport públic. En l'estudi pel Pla Director Sectorial de Transports el grau d'ús del transport públic de la població resident a Palma, era del 12%. I en un estudi més recent de l'Ajuntament de Palma⁴, aquesta proporció minva a un 10% dels desplaçaments.

En conclusió, l'estudi duit a terme pel Govern Balear en el bienni 2000-2001 (Pla Director Sectorial) va posar de manifest la poca sostenibilitat ambiental i energètica del sector transport a les Illes Balears.

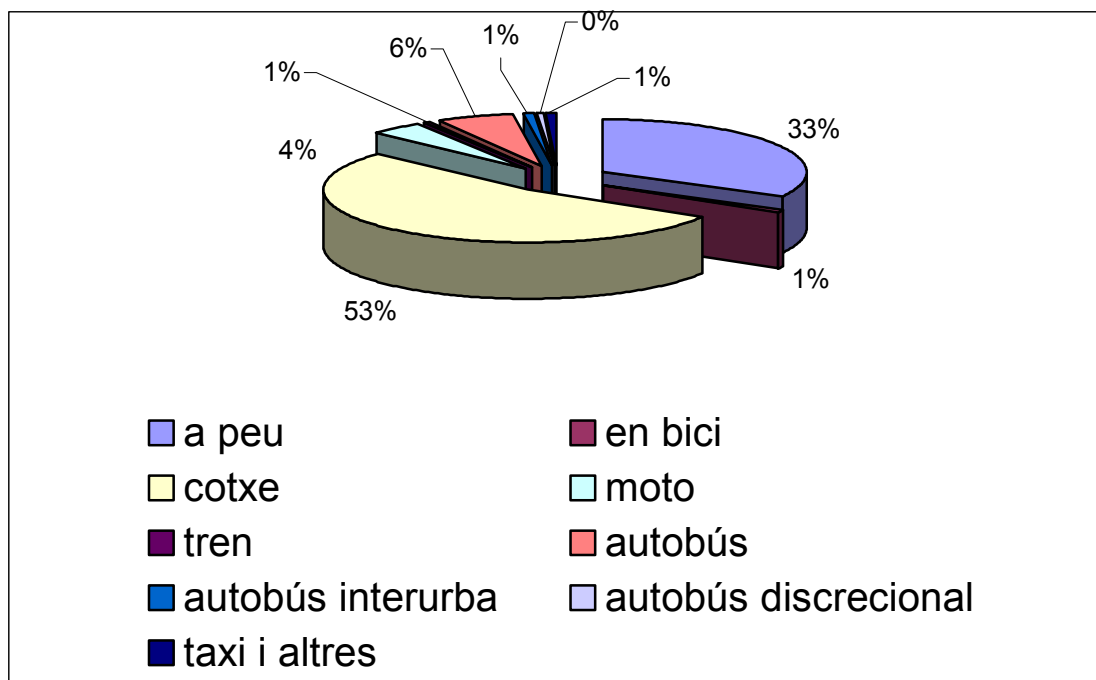
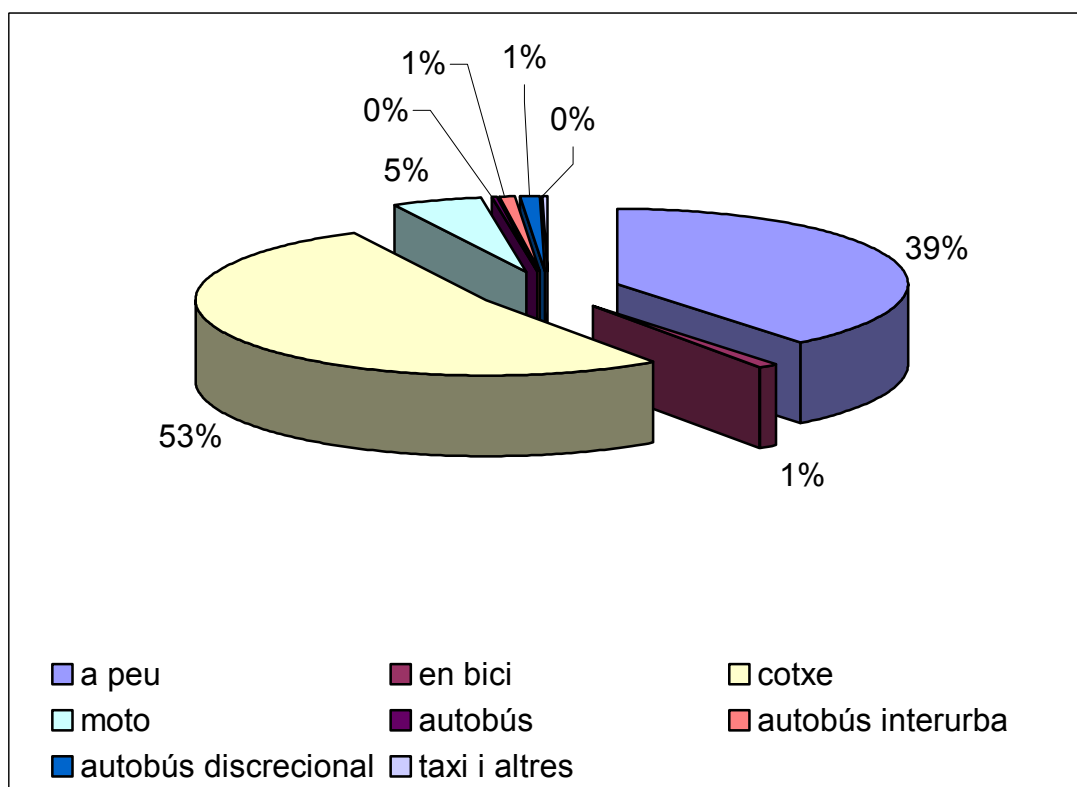
² El transporte gasta cerca del 58% de la energía total que se consume en el archipiélago. Diario de Mallorca 29/III/2008.

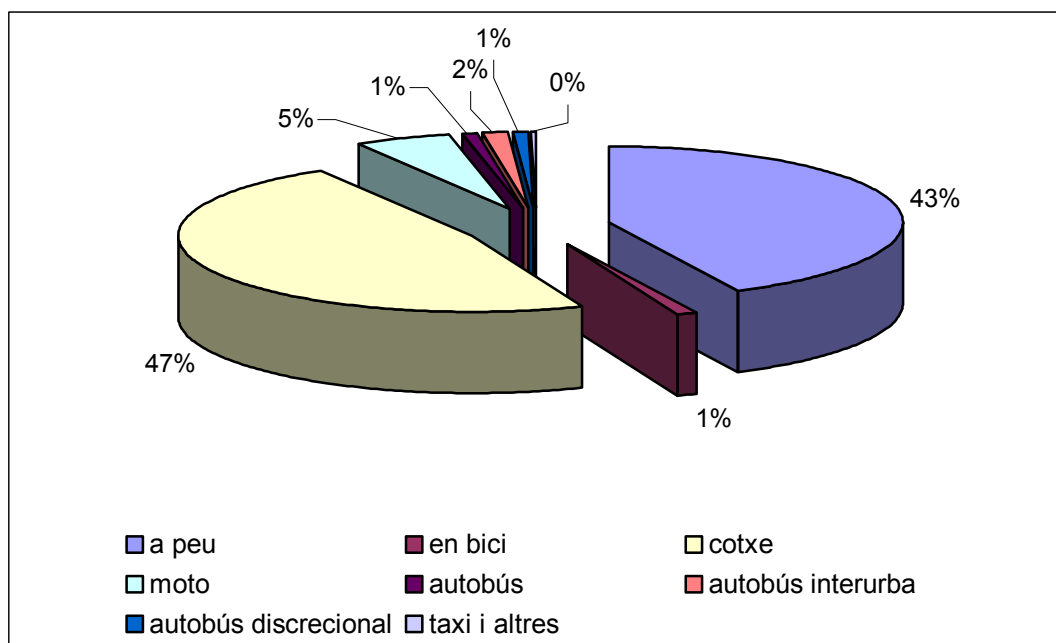
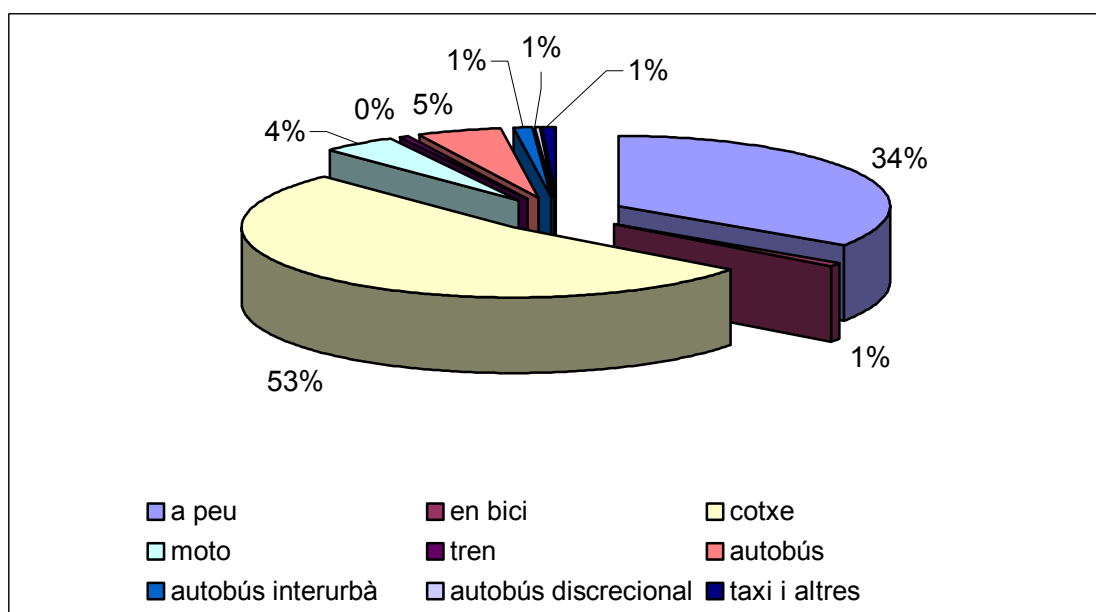
³ La necessitat de nous escenaris de sostenibilitat (I). Diario de Mallorca 2/VIII/2008

⁴ Sólo un 10% de los desplazamientos en Palma se realizan en transporte público. Diario de Mallorca 8/II/2006.

		Mallorca	%	Menorca	%	Pitiüses	%	Illes Balears	%
total viatges / dia		1.481.570	100	158.526	100	212.937	100	1.853.033	100
no mecanitzats		496.692		63.760		93.331		653.783	
	a peu	483.798	32,65	62.111	39,18	90.843	42,66	636.752	34,36
	en bici	12.894	0,87	1.648	1,04	2.487	1,17	17.030	0,92
mecanitzats		984.878		94.767		119.606		119.250	
transport privat		854.079		90.794		112.485		1.057.357	
	cotxe	790.123	53,33	83.006	52,36	101.029	47,45	974.158	52,57
	moto	63.956	4,32	7.788	4,91	11.456	5,38	83.199	4,49
transport públic		130.799		3.973		7.121		141.893	
	tren	7.378	0,5		0	0	0	7.378	0,4
	autobús	89.719	6,06	246	0,16	1.821	0,86	91.786	4,95
autobús interurbà		15.025	1,01	1.710	1,08	3.227	1,52	19.963	1,08
autobús discrecional		6.861	0,46	1.375	0,87	1.608	0,76	9.844	0,53
taxi i altres		11.816	0,8	642	0,40	465	0,22	12.923	0,7

TAULA 11.II. Tipologies de desplaçaments diaris terrestres per illes
Font: Pla Director Sectorial de Transport

**GRÀFIC 11.1. Modalitats de desplaçaments diaris a Mallorca**Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del **Pla Director Sectorial de Transport****GRÀFIC 11.2. Modalitats de desplaçaments diaris a Menorca**Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del **Pla Director Sectorial de Transport**

**GRÀFIC 11.3. Modalitats de desplaçaments diaris a les Pitiüses**Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del **Pla Director Sectorial de Transport****GRÀFIC 11.4. Modalitats de desplaçaments diaris a les Illes Balears**Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del **Pla Director Sectorial de Transport**

Es posa de manifest que a les Illes Balears no hi ha cultura de l'ús del transport públic col·lectiu per a desplaçaments mitjans o llargs. La falta de freqüència, el fet de no cobrir la demanda adequadament en les hores puntes, la mala qualitat dels serveis oferts en comparació amb els seus preus i la falta de connexió entre alguns d'aquests sistemes de transport, són algunes de les raons que justifiquen l'escàs ús del sistema públic de transport.

Aquesta situació va millorar lleugerament amb la reobertura de les línies Inca-Sa Pobla i Inca-Manacor a l'any 2001 i 2003 respectivament, que van suposar un

increment substancial en el nombre d'usuaris de ferrocarril per a desplaçaments cap a Palma.

11.3 PRESSIONS

En aquest apartat es fan unes consideracions generals i, a continuació, es presenten dades sobre les diferents modalitats de transport.

11.3.1 MOBILITAT

En el bienni 2000-2001, els **índex de mobilitat dels residents balears** (calculats a partir del total de viatges que es realitzen per dia, del nombre d'aquests viatges que són motoritzats o no motoritzats i de la taxa de viatges per habitant i per dia) era de 2,20: 2,19 per Mallorca, 2,22 per Menorca i 2,27 per Pitiüses. Probablement els valors més elevats a Menorca i Pitiüses té a veure amb el fet que gran part de la població encara viu dispersa o en petits nuclis de població. Dins aquest valor de mobilitat, a les quatre illes es detecta un elevat grau de mecanització, és a dir, gran part dels viatges que es fan són amb transport públic o privat, essent el valor més elevat per a Mallorca (1,46) i disminuint per a Menorca (1,32) i Pitiüses (1,28) (en total, per a les Illes se situa en 1,42)⁵.

En aquest context, si s'analitzen els **viatges mecanitzats**, en totes les illes es detecta com el privat preval sobre el públic.

%	Mallorca	Menorca	Pitiüses	IB
Públic	13	4	6	12
Privat	87	96	94	88

TAULA 11.III. Percentatge de viatges mecanitzats per tipus

Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del **Pla Director Sectorial de Transport**

En el moment de l'elaboració del PDS de transport no es disposava de dades referents a la **mobilitat de la població turística**, exceptuant les referents al municipi de Calvià, obtingudes arran de l'Agenda Local 21. Una aproximació feta en funció dels resultats estadístics posava de manifest que aproximadament la meitat de la demanda d'autobús regular a les illes corresponia al turisme.

Seguint amb les dades que es van utilitzar com a base per a l'elaboració de la diagnosi de transport, la **ratí de vehicles per cada 1.000 habitants** a l'any 2001 era de 877, si es prenia de referència la població censada a dia 31 de desembre d'aquell any. Aquest valor disminueix fins a 524 turismes per 1.000 habitants si es calcula en funció de l'IPH d'aquell any.

En quant a **vehicles de lloguer**, es disposa de dades més recents en relació al parc de vehicles disponible a cada una de les illes.

	2001	2002	2003	2004
Mallorca	25.000	23.000	25.000	27.950
Menorca	12.000	10.000	8.000	12.000
Pitiüses	13.000	12.000	10.000	15.050
Illes Balears	50.000	45.000	43.000	55.000

⁵ Enquestes sobre mobilitat i transport del **Pla Director Sectorial de Transport** (2006).

TAULA 11.IV. Vehicles de lloguer

Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del **Pla Director Sectorial de Transport**

Si a l'any 2004 es disposava de 788.403 vehicles a les Illes, els 55.000 cotxes de lloguer d'aquell any només representava el 7% del total. Encara que aquest percentatge sembla baix, s'ha de tenir en compte que no es reparteix de forma equitativa al llarg de l'any, sinó que es concentra fonamentalment en els mesos d'estiu.

Un dels factors que s'han de tenir més en compte per analitzar la situació del transport públic a la nostra comunitat autònoma són les transformacions socials i econòmiques dels darrers anys, com a conseqüència de les quals s'ha afavorit el desenvolupament dispers, de forma que la residència, el treball, els punts d'oci... queden allunyats entre sí i es fa molt difícil l'accés amb transport públic. Aquestes polítiques de desenvolupament, per tant, afavoreixen l'ús del transport privat en detriment del públic (que no pot arribar a tots els llocs) i dels desplaçaments a peu o en bicicleta.

En quant al **transport interinsular**, el que s'ha produït en els darrers anys ha estat la progressiva substitució del transport marítim per l'aeri. Malgrat l'oferta aèria s'ha vist incrementada arran de la pujada de demanda, els preus dels vols també han augmentat, de forma que s'ha seguit dificultant la comunicació entre les illes. Aquest problema no queda resolt amb el transport marítim, degut a que les línies que s'ofereixen són lentes i tenen poca freqüència, encara que la situació sembla que ha millorat lleugerament amb la posada en marxa de les línies ràpides.

En aquest punt, és de remarcar l'interès en aconseguir que el descompte de resident que en l'actualitat s'aplica als viatgers de Balears també s'apliqui en viatges marítics.

Malgrat el **transport aeri** és l'opció més cara, és ben valorat per la seva rapidesa i comoditat, encara que els seus usuaris reconeixen que hi ha problemes d'accés als aeroports amb transport públic des de les ciutats dels voltants, excepte en el cas de Palma i Maó. Per una altra banda, el transport marítim és molt mal valorat, sobre tot per la mala qualitat de les instal·lacions i dels mateixos vaixells, la lentitud del viatge i la incompatibilitat d'horaris i freqüències que fan que resulti molt complicat anar i tornar amb vaixell el mateix dia. Això fa que sigui una opció rebutjada per les persones que viatgen per qüestions de negocis.

D'aquesta forma, el **transport marítim** sembla que es consolida per al transport de mercaderies (més important entre cada una de les Illes i la Península que entre les mateixes Illes) i per les connexions Eivissa-Formentera, mentre que l'aeri passa a ser l'opció preferida per als viatgers de vacances i negocis. El transport marítim no presenta les característiques d'una xarxa interinsular integrada en la resta de l'estructura de transport balear. Es podria definir com un conjunt de serveis entre illes sense gaire connexió i dependents de la xarxa de transport marítim de les illes amb la Península. Sembla que la situació i les característiques del transport marítim han millorat amb l'entrada en funcionament de les línies ràpides, que cobreixen els trajectes en un temps considerablement menor i ofereixen un servei de major qualitat.

A les Balears, un total de 26 empreses s'encarreguen del **transport col·lectiu de viatgers per carretera**. En l'actualitat es recorren aproximadament 14,1 milions de km útils en 647.000 expedicions per any. En dies d'hivern es fan unes 670 expedicions per sentit i unes 1.320 en dies laborables d'estiu.

A l'any 2000, aproximadament 12,5 milions de passatgers van fer ús del **transport regular de viatgers per carretera**, aproximadament 7,4 a Mallorca, 1,3 a Menorca, i 3,8 a Pitiüses. És evident que el nivell d'utilització del transport públic per carretera de Mallorca respecte a altres illes de similars característiques és molt baix. Mentre que la taxa d'utilització d'aquest servei respecte a la població censada a l'any 2001 era de 10,9 a Mallorca, a gran Canària superava el 40 i a Tenerife superava també el valor de 50.

Entre les característiques que presenta aquest transport és la greu estacionalitat i la concentració de serveis entorn dels principals nuclis de població i dels centres turístics, una freqüència excessivament baixa i que no cobreix la demanda de les hores puntes. A més, la distribució de les línies actuals i els seus recorreguts no es troben repartits equitativament per tot el territori Balears, de forma que algunes extensions queden pràcticament sense cobrir mentre d'altres presenten excés d'oferta.

En relació al **servei ferroviari**, cal destacar l'allargament de la línia des d'Inca a Manacor a l'any 2003. És evident que el transport ferroviari és una de les grans alternatives al transport privat, perquè permet estalviar-se les coes, els embossos que es produeixen a les carreteres i que també pateixen els autobusos públics. Però també és obvi que el desenvolupament de noves línies i la millora de les actuals per tal de donar resposta a la demanda social requereix d'una fortíssima inversió i d'un compromís polític total per fomentar el seu ús.

Seria interessant, entre totes les tasques a dur a terme, millorar la relació freqüència-qualitat-preu, sobre tot per a les hores punta; així com donar servei fins a zones turístiques que podrien ser focus de demanda estiuenca.

De moment, la reobertura de les línies Inca-Sa Pobla (2001) i Inca-Manacor (2003), juntament amb la construcció d'algunes infraestructures més s'han vist recompensades amb un increment en nombre d'usuaris respecte als anys anteriors.

En el cas de la línia de Sóller, es detecta una marcada dependència del nombre de turistes que visiten Mallorca.

Si s'analitza la situació d'aquestes dues alternatives al transport privat per a llargues distàncies, l'autobús i el tren, es detecta una **important manca de coordinació** entre els dos serveis, un fet que és indubtablement desitjable per a aconseguir atreure un major nombre d'usuaris i millorar la qualitat del servei global, de forma que s'evitin esperes i transbords innecessaris. Evidentment, això (tant la problemàtica com la necessitat de resoldre-la) també es fa evident en el cas de les connexions entre el transport públic terrestre i el transport marítim interinsular i entre les illes i la península. En aquest cas, la millora d'aquest servei combinat podria permetre una progressiva reducció de l'ús de l'avió, basant-se sempre en un preu considerablement inferior a l'aeri.

Aquest darrer punt s'emmarca en la intenció del Govern de formar una espècie de xarxa integrada de tots els sistemes de transport públics, que permetin un ràpid i fàcil accés a molts dels punts de les illes, sense haver d'esperar o d'haver de fer transbords innecessaris i evitar en la mesura del possible l'ús del transport privat. L'objectiu, per tant, és unir de la forma més eficaç possible totes les estacions intermodals (autobús i tren), les estacions de ferrocarrils i les terminals marítimes i aeroportuàries.

Finalment, l'ús d'una alternativa per a desplaçaments curts o mitjans com la **bicicleta** ha estat molt poc afavorida i no s'ha duit a terme cap acció coordinada entre les diferents institucions implicades, sobre tot a nivell d'ajuntaments. Sí que s'ha treballat en l'adequació de diferents xarxes cicloturístiques entre diversos ajuntaments. De totes formes, és necessari sense cap dubte dur a terme una sèrie d'actuacions que tinguin com a principal finalitat proporcionar un servei de qualitat als ciclistes, tant a nivell de senyalitzacions, com de pavimentació o de seguretat respecte a altres usuaris de les xarxes de camins i carreteres com cotxes i motocicletes. Així mateix, seria necessari que es promogués i facilités l'ús de la bicicleta per als desplaçaments mitjans o llargs (pels curts es recomanable anar a peu) des del domicili fins al punt en que s'agafa en transport públic i des del l'aturada d'aquest fins al lloc de treball.

11.3.2 TRANSPORT PER CARRETERA

11.3.2.1 VIALS

Un dels indicadors més utilitzats a l'hora de comparar el nivell de desenvolupament dels territoris és, sens dubte, els kilòmetres de carreteres de gran capacitat (autopistes, autovies i carreteres de doble calçada) i de la resta de carreteres (de manco de 5 metres d'amplada, d'entre 5 i 7 metres i de més de 7 metres).

	Mallorca		Menorca		Pitiüses		Illes Balears	
Total	1.763 km	0.48	176 km	0.25	206 km	0.31	2.145 km	0.43
Vies de gran capacitat	113 km	0.03	2 km	0.0029	5 km	0.0077	120	0.02
Altres vies	1.650 km	0.45	174 km	0.25	201 km	0.30	2.025 km	0.40

TAULA 11.V. Kilòmetres d'autopistes, altres vies i valor per superfície (dades de 2005)

Font: **Les illes balears en xifres 2007**

Nota: No hi surten les dades corresponents a Eivissa (autopistes) perquè corresponen al 2005

Segons amplària del paviment	Illes Balears	Mallorca	Menorca	Eivissa Formentera
< 5 metres	276	252	22	
5 a 7 metres	851	630	28	159
> 7 metres	898	732	124	42

TAULA 11.VI. Kilòmetres de vies segons amplària (dades de 2005)

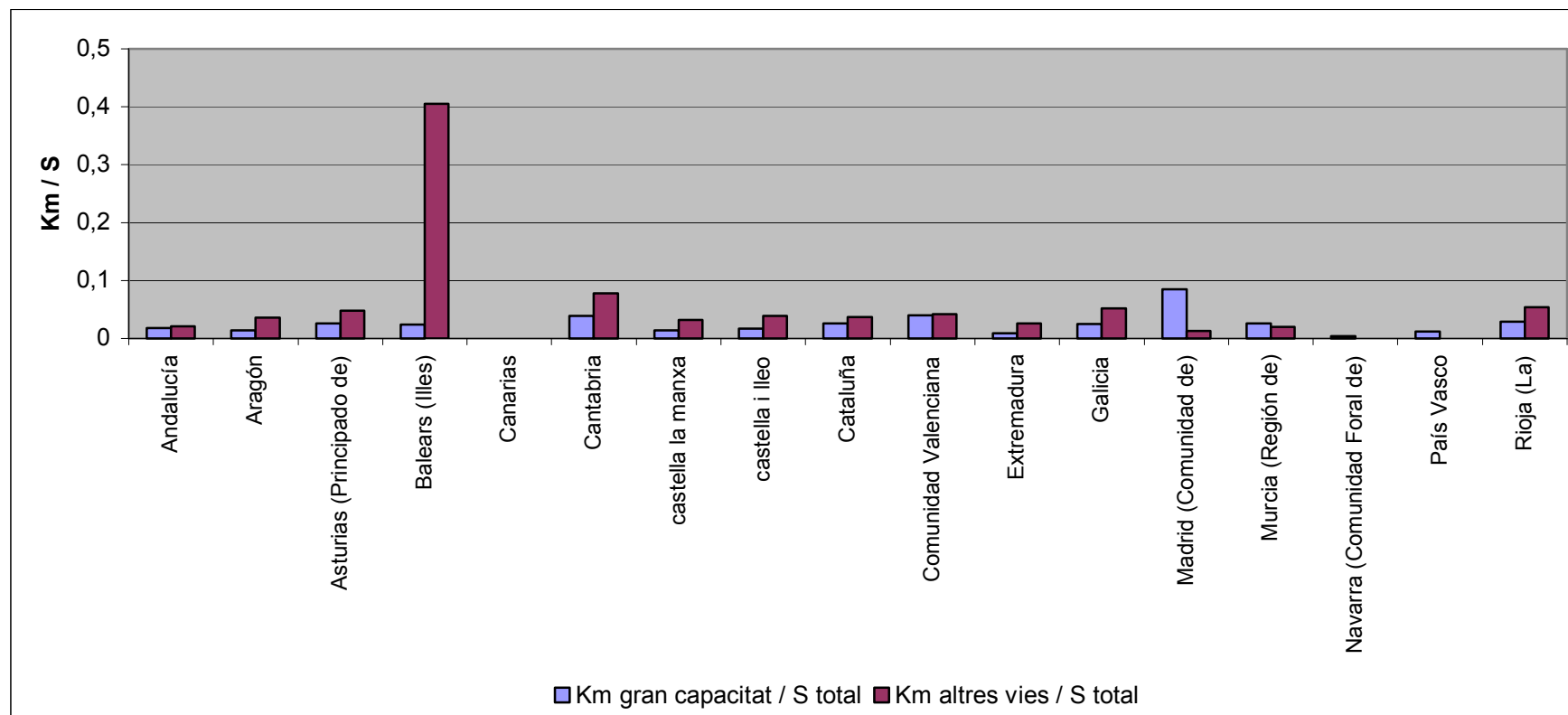
Font: **Les illes balears en xifres 2007**

A continuació es presenten les dades en valors absoluts i comparant-les en funció de la superfície amb la resta de comunitats autònomes (any 2005).

	Vies de gran capacitat	Km / Superfície CCAA	Altres vies	Km / Superfície CCAA
Andalusia	1.542	0.0176	1.817	0.0207
Aragó	643	0.0135	1.697	0.0356
Astúries	280	0.0264	508	0.0479
Illes Balears	120	0.0240	2.025	0.4056
Canàries	-	-	-	-

Cantàbria	206	0.0387	413	0.0776
Castella la Manxa	1.091	0.0137	2.511	0.0316
Castella i Lleó	1.555	0.0165	3.632	0.0385
Catalunya	836	0.0260	1.177	0.0367
Comunitat Valenciana	933	0.0401	964	0.0415
Extremadura	392	0.0094	1.074	0.0258
Galícia	741	0.0251	1.526	0.0516
Madrid	680	0.0847	107	0.013
Múrcia	297	0.0263	222	0.0196
Navarra	39	0.0038	-	-
Euskadi	85	0.0117	3	0.0004
La Rioja	145	0.0287	274	0.0543
Ceuta i Melilla	-	-	25	11.363,00

TAULA 11.VII. Kilòmetres de vies a les CCAA i relació amb superfície (dades de 2005)
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de **Les illes balears en xifres 2007 (dades de 2005)** i Ministerio de Fomento (dades de 2006)



GRÀFIC 11.5. Kilòmetres de carreteres respecte de la superfície de les CCAA.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de **Les illes balears en xifres 2007 (dades de 2005)** i Ministerio de Fomento (dades de 2006)

Com es pot observar, les Balears són la segona comunitat autònoma amb més kilòmetres de carreteres secundàries de tot l'Estat després de Ceuta i Melilla (no apareixen a la figura). En canvi, en quant a km d'autopistes i autovies, Balears està per davall de la mitjana espanyola (situada en un 0.027 aproximadament) i superada per 8 comunitats autònomes, entre les que destaquen Madrid, seguida per la Comunitat Valenciana, Cantàbria i la Rioja.

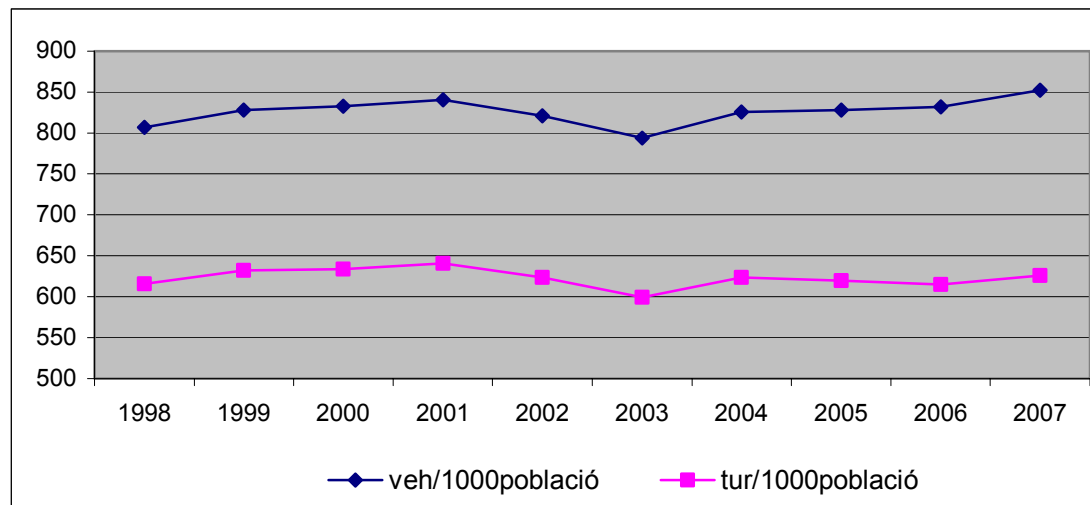
11.3.2.2 TRANSPORT PRIVAT PER CARRETERA

Càlcul de vehicles i turismes per població i per Índex de Pressió Humana. Un indicador comú és el nombre de vehicles o turismes per 1000 habitants, sigui població empadronada o IPH.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Parc de turismes	462.330	490.630	519.553	535.941	562.855	571.922	567.686	595.052	609.259	615.592	645.079
Parc de vehicles	606.733	642.648	680.362	704.559	738.368	752.997	752.224	788.403	814.499	833.261	878.433
Població (padró)		796.483	821.820	845.630	878.627	916.968	947.361	955.045	983.131	1.001.062	1.030.650
IPH					1.133.717	1.156.396	1.261.541	1.294.151	1.334.188	1.382.810	1.394.053
Turismes/població		0.6160	0.6322	0.6338	0.6406	0.6237	0.5992	0.6231	0.6197	0.6149	0,6259
Turismes/1000hab		616.00	632.20	633.78	640.61	623.71	599.23	623.06	619.71	614.94	625,89
Turismes/IPH					0,4965	0,4946	0,4500	0,4598	0,4567	0,4452	0,4627
Turismes/1000IPH					496,47	494,57	449,99	459,80	456,65	445,17	462,73
Vehicles/població		0.8069	0.8279	0.8332	0.8404	0.8211	0.7940	0.8255	0.8285	0.8324	0,8523
Vehicles/1000hab		806.86	827.87	833.18	840.37	821.18	794.02	825.51	828.47	832.38	852,30
Vehicles/IPH					0,6513	0,6512	0,5963	0,6092	0,6105	0,6026	0,6301
Vehicles/1000IPH					651,28	651,16	596,27	609,20	610,48	602,59	630,12

TAULA 11.VIII. Evolució dels vehicles i turismes a les Illes Balears i relació amb la població.)

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de IBAE, càlculs IPH propis amb dades de l'IBAE i d'INESTUR, Direcció General de Tràfic.



GRÀFIC 11.6. Evolució dels vehicles i turismes a les Illes Balears i relació amb la població (1000 habitants de dret).

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de IBAE, Direcció General de Tràfic

Les dades de vehicles o turismes són molt altes en relació a altres llocs. La tendència és a l'estabilització, llevat de la davallada de l'any 2003.

Per a l'illa de Menorca s'ha duit a terme un estudi de l'índex de motorització entre els anys 1996 i el 2005 (IME/OBSAM, 2005).

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Població	67.009	67.009	69.070	70.825	72.716	75.296	78.796	81.067	82.872	86.697
Població mitjana anual	92.596	89.640	87.303	93.918	103.900	107.133	103.459	95.686	95.084	87.800
Parc de vehicles	53.321	56.505	60.057	63.847	66.366	69.915	71.941	66.904	69.629	71.965
Parc de turismes	41.123	43.857	46.679	49.504	51.281	54.091	55.363	49.929	51.702	52.723

Veh/pob	0.80	0.84	0.87	0.90	0.91	0.93	0.91	0.83	0.84	0.82
Tur/pob	0.61	0.65	0.68	0.70	0.71	0.72	0.70	0.62	0.62	0.61
Veh/IPH	0.58	0.63	0.69	0.68	0.64	0.65	0.70	0.70	0.73	0.82
Tur/IPH	0.44	0.49	0.53	0.53	0.49	0.50	0.54	0.52	0.54	0.60

TAULA 11.IX. Evolució dels vehicles i turismes a Menorca en relació amb la població (de dret i IPH)

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IME/OBSAM, 2005

A Menorca la tendència de l'indicador és també a una certa estabilització, però també a un valor molt alt de vehicles o turismes per població.

11.3.2.3 TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

Hi ha un increment continu de passatgers per carretera amb transport públic regular. Això és reflex de l'increment de població, però també de l'esforç de les administracions públiques en afavorir aquesta modalitat de transport.

	2004	2005	2006	2007
Mallorca	7.873.387	8.438.003	9.634.092	9.746.761
Menorca	1.286.538	1.633.982	1.879.080	2.102.913
Eivissa	3.514.008	3.550.058	3.682.491	3.701.159
Formentera	61.049	74.112	90.155	91.000
TOTAL	12.734.982	13.696.155	15.285.818	15.641.833

TAULA 11.X. Transport regular de viatgers per carretera

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment⁶

	Total	Autotaxi i gran turisme	Autobusos			Mixt
			Total	Servei públic	Servei privat	
Vehicles	6.068	2.476	1.682	1.652	30	1.696
Places	24.996	12.701				10.901
Empreses	3.697	2.237	102	83	19	1.378

TAULA 11.XI. Dades de transport públic per carretera a les Illes Balears

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment⁷

	Total	Transport públic	Transport privat
Número vehicles	17.339	6.146	11.193
Capacitat càrrega (Tn)	92.623	62.810	29.813
Empreses	7.286	1.712	6.213

TAULA 11.XII. Transport de mercaderies per carreteres a les Illes Balears

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment⁸

11.3.3 TRANSPORT MARÍTIM

Els ports a les Illes Balears s'organitzen en dues categories, els ports de l'autoritat portuària (l'Estat) i els ports esportius competència de la Comunitat Autònoma.

Els **ports** gestionats per l'estat són 5⁹. De fet són zones que abasten no només el port comercial o pesquer pròpiament dit, sinó que també alguns ports esportius propers. Es tracta de les **zones portuàries** de Palma (que inclou, a més dels ports

⁶ <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/E336EE0B-15B7-43FC-AF8A-15CD8DC7FA07/22933/anuario2005.pdf>

⁷ <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/E336EE0B-15B7-43FC-AF8A-15CD8DC7FA07/22933/anuario2005.pdf>

⁸ <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/E336EE0B-15B7-43FC-AF8A-15CD8DC7FA07/22933/anuario2005.pdf>

⁹ <http://www.portsdebalears.com/index.php3>

comercials i pesquers, 5 esportius), Maó (inclou 3 esportius), Eivissa (amb 3 esportius), Alcúdia (amb un esportiu) i La Savina (Formentera) (amb 2 ports esportius). En els ports comercials de competència estatal es dona tràfic de passatgers i mercaderies.

La resta (41 ports) són competència de **Ports de les Balears**¹⁰, organisme depenent de la Conselleria de Medi Ambient, alguns amb gestió directa i altres en règim de concessió. La majoria d'aquests ports tenen un ús quasi exclusiu d'oci, però uns pocs presenten tràfic de passatgers i mercaderies o són base d'embarcacions de pesca (12). En tràfic de passatgers i mercaderies destaquen els ports de Ciutadella, Sant Antoni de Portmany i Cala Rajada, però també hi presenten tràfic els de Fornells, Andratx, Portocristo, Cala Bona, Sóller, Colònia de Sant Jordi, Cala Figuera, Porto Petro, Porto Colom i Pollença.

En total, a les Illes Balears hi ha 19.993 amarraments d'oci en el 2006 en 65 ports esportius (tant aquells sota autoritat portuària com el de la CAIB). L'evolució d'aquest paràmetre es mostra a l'apartat 7.4.1.2. del capítol de Medi Marí.

Port	Embarcacions de pesca en base
Palma	43
Maó	21
Eivissa	37
Alcúdia	33
La Savina	18
Total autoritat portuària	152
Ciutadella	25
Sant Antoni de Portmany	17
Fornells	12
Andratx	16
Portocristo	15
Cala Bona	10
Cala Rajada	21
Sóller	18
Colònia de St.Jordi	25
Cala Figuera /Portopetro	12
Portocolom	16
Pollença	15
Total ports CAIB	202
Total Illes Balears	354

TAULA 11.XIII. Embarcacions de Pesca als ports de les Illes Balears
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports (2005) i Autoritat Portuària¹¹

11.3.3.1 PASSATGERS

En quant als passatgers (embarcats i desembarcats) hi ha trànsit de tres tipus als ports de les Illes Balears: tràfic de cabotatge o domèstic de línies regulars, tràfic local (de "badia") de línies regulars i tràfic de creuers turístics.

¹⁰ <http://www.portsib.es/es/paginas/inicio/>

¹¹ <http://www.portsdebalears.com/memoria/caps/pdf-originales/cap4/pdf/buques.pdf>

Passatgers de línies domèstiques (Cabotatge)

Port	2005	2006	2007
Palma	897.492	975.384	1.049.627
Alcúdia	160.445	152.285	161.113
Maó	167.523	200.222	173.808
Eivissa	1.716.480	1.918.515	2.002.619
La Savina	1.061.475	1.162.796	1.186.655
Total	4.003.415	4.409.202	4.573.822
Increment		10%	4%

TAULA 11.XIV. Transport de passatgers per via marítima regular en regim de cabotatge als ports de l'Estat 2005-2007Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'autoritat portuària de Balears¹².

Evidentment, la immensa majoria de passatgers de La Savina provenen d'Eivissa i molts dels d'Eivissa venen de La Savina. Així mateix, molts dels passatgers d'Alcúdia arriben a Ciutadella (port de la CAIB) i *viceversa*. A part de les connexions internes entre les Illes Balears, els ports amb més intercanvis de passatgers són Barcelona, Denia i València, per aquest ordre.

	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Sant Antoni de Portmany	169.732	113.042	117.924	177.650	116.507	90.276	152.208
Ciutadella	89.868	143.469	137.112	211.003	219.893	196.606	207.877
Cala Rajada	55.011	39.733	18.991	18.954	29.819	16.304	11.532
Total	314.611	296.244	274.027	407.607	366.219	303.183	371.617

TAULA 11.XV. Tràfic totals de passatgers de cabotatge als ports comercials de la CAIB (2000, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007)Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports¹³**Passatgers de línies domèstiques (Local). Tràfic de "badia".**

	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Sant Antoni de Portmany	505.388	408.378	376.446	350.816	316.674	43.448	271.634
Ciutadella	36.600	32.280	32.726	37.942	33.802	22.278	26.880
Fornells	18.323	1.825	2.912	13.910	15.120	12.240	9.814
Andratx	35.114	42.370	27.726	75.216	50.414	34.412	42.804
Portocristo	120.842	129.804	71.392	49.606	36.250	82.313	107.218
Cala Bona	24.280	55.496	83.220	35.258	24.505	96.948	30.212
Cala Rajada	109.570	25.438	42.194	29.289	42.593	98.498	96.780
Sóller	978.614	1.230.180	551.064	381.331	314.033	208.062	201.960
Colònia de	21.688	18.120	16.248	15.458	22.788	21.796	31.096

¹² <http://www.portsdebalears.com/26.php3>¹³ <http://www.portsib.es/es/paginas/inicio/sobre-portsib/estadistica/>

St Jordi							
Cala Figuera /Portopetro	27.500	21.420	22.878	38.043	38.967	51.985	20.285
Portocolom	10.388	32.506	29.174	48.408	26.632	19.124	27.932
Pollença	124.752	207.140	246.138	173.470	247.286	197.096	245.344
Total	2.013.059	2.204.957	1.502.118	1.248.747	1.169.064	888.200	1.111.959

TAULA 11.XVI. Tràfic local total de passatgers ports de la CAIB (comunitat autònoma) (2007, 2006, 2005, 2004, 2003, 2002, 2000)

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports¹⁴ (2005)

Passatgers de creuers turístics

	2004	2005	2006	2007
Eivissa	80.105	118.474	69.786	79.904
Cala Savina	751	339	234	498
Maó	60.644	59.950	66.172	90.578
Ciutadella	18.737	15.898	-	-
Palma	744.974	877.912	923.868	1.048.906
Total	905.211	1.072.573	1.060.060	1.219.886

TAULA 11.XVII. Transport de passatgers per via marítima de creuers turístics als ports de l'Estat, 2004-2006

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Les Illes Balears en Xifres 2007 i al CES 2007¹⁵.

L'evolució del nombre de passatgers transportats a les Illes Balears en els ports estatals s'incrementa en els darrers anys, però els dels ports de la CAIB i els passatgers de tràfic local, pateixen oscil·lacions considerables.

11.3.3.2 MERCADERIES

Quasi totes les mercaderies passen pels següents ports, de l'Autoritat Portuària i de la CAIB (Sant Antoni i Ciutadella). Torna mostrar-se un increment important i continu.

	2004	2005	2006	2007
Palma	7.348.712	8.018.873	8.805.395	8.972.041
Alcúdia	1.745.037	1.825.062	1.722.055	1.820.239
Maó	1.086.686	1.234.600	1.324.894	1.305.655
Ciutadella	120.305	124.590	-	116.685
Eivissa	1.537.921	1.741.484	2.199.760	2.093.854
Sant Antoni de Portmany	342.901	236.289	-	276.199
Total	12.181.562	13.180.898	14.052.104	14.584.673

TAULA 11.XVIII. Transport marítim de mercaderies per illes i per ports autoritat portuària 04-06

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Les Illes Balears en Xifres 2007 i al CES 2007¹⁶.

¹⁴ <http://www.portsib.es/es/paginas/inicio/sobre-portsib/estadistica/>

¹⁵ CES, 2008. **Memòria del CES 2007 Sobre l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears.** Palma : Consell Econòmic Social de les Illes Balears.

¹⁶ CES, 2008. **Memòria del CES 2007 Sobre l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears.** Palma : Consell Econòmic Social de les Illes Balears.

11.3.4 TRANSPORT AERI

Com a gairebé tots els paràmetres de transport, els valors del transport aeri també s'incrementen quasi sempre, llevat de l'any 2002. Als aeroports de Menorca i Eivissa la davallada del 2002 s'allarga fins al 2006. Les mercaderies per via aèria a Palma sempre pugen (llevat del 2003), però mostren oscil·lacions importants a Menorca i Eivissa.

	Palma	Maó	Eivissa
1997	16.562.090	2.246.094	3.556.828
1998	17.664.159	2.434.428	3.780.181
1999	19.227.950	2.617.507	4.185.633
2000	19.411.426	2.775.891	4.475.708
2001	19.206.964	2.825.147	4.472.279
2002	17.832.558	2.733.733	4.094.446
2003	19.185.919	2.704.038	4.157.291
2004	20.416.083	2.631.334	4.171.580
2005	21.240.736	2.590.733	4.164.703
2006	22.408.427	2.690.992	4.460.143
2007	23.227.983	2.776.610	4.765.121
% 2006/2007	+3,7	+3,2	+6,8

TAULA 11.XIX. Evolució del tràfic de passatgers als aeroports de les Illes Balears 1997-2007
Font: Pàgina d'AENA¹⁷:

	Palma	Maó	Eivissa
2002	20.419.770	3.954.452	4.426.371
2003	19.938.832	3.705.013	4.232.714
2004	20.408.729	3.975.395	4.510.627
2005	21.041.649	3.829.024	4.350.295
2006	22.446.770	3.686.591	4.427.140
2007	22.585.015	3.668.681	4.308.507

TAULA 11.XX. Evolució del tràfic de mercaderies (kg) als aeroports de les Illes Balears 1997-2007

Font: Pàgina d'AENA¹⁸ i Les Illes Balears en xifres 2008

	Palma	% 2006/2007	Maó	% 2006/2007	Eivissa	% 2006/2007
Passatgers	23.227.983	3,7	2.776.610	3,2	4.765.121	6,8
Operacions	197.354	3,7	33.802	2,7	57.853	6,8
Mercaderies (kg)	22.833.556	1,7	3.669.114	-0,5	4.308.513	-2,7

TAULA 11.XXI. Comparació dels anys 2006 i 2007.
Font: Pàgina d'AENA¹⁹ i Les Illes Balears en xifres 2008

<http://www.portsib.es/es/paginas/inicio/sobre-portsib/estadistica/>

<http://www.portsdebalears.com/26.php3>

¹⁷ <http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Home> i

<http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home> (2007)

¹⁸ <http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Home> i

<http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home> (2007)

La punta d'activitat en passatgers durant el 2007 va ser a Palma el 4 agost amb 149.807 passatgers. A Maó la punta va ser el 17 d'agost amb 25.959 passatgers²⁰.

	Palma		Maó		Eivissa		Illes Balears	
	avions	passatgers	avions	passatgers	avions	passatgers	Avions	passatgers
1998	14.353	538.196	6.390	249.402	7.229	266.585	27.972	1.054.183
1999	14.309	586.108	7.190	280.149	7.083	281.554	28.582	1.147.811
2000	20.448	642.697	10.046	290.016	10.580	317.272	41.074	1.249.985
2001	19.573	595.281	9.462	281.693	10.378	307.790	39.413	1.184.764
2002	19.974	547.824	9.759	258.088	10.416	281.205	40.149	1.087.117
2003	19.212	585.816	9.568	238.068	10.089	306.696	38.869	1.130.580
2004	18.280	592.298	9.075	241.799	9.575	346.172	36.930	1.180.269
2005	16.735	553.471	8.406	240.326	8.544	317.253	33.684	1.111.050
2006	18.967	642.864	9.504	275.485	9.661	361.126	38.132	1.279.475
2007	17.876	651.413	9.202	295.887	9.652	372.648	36.730	1.319.948

TAULA 11.XXII. Trànsit aeri interilles per anys (passatgers entrades i sortides)
Font: Tots els anuaris de turisme d'INESTUR 1998-2007

En quant al tràfic entre illes, la tendència general és a l'increment, però amb fortes oscil·lacions, amb puntes al 2000 i al 2007.

AEROPORT	PASSATGERS	CÀRREGA MERCADERIES
Madrid Barajas	45.530.010	315.808.744
Barcelona	30.008.152	93.397.869
Palma de Mallorca	22.408.302	22.442.448
Màlaga	13.076.252	5.125.898
Gran Canària	10.286.635	38.360.982
Alacant	8.893.749	4.930.928
Tenerife Sur	8.845.668	9.414.806
Lanzarote	5.626.337	6.113.887
València	4.969.113	13.067.720
Eivissa	4.460.141	4.423.566
Fuerteventura	4.424.880	3.197.021
Tenerife Norte	4.025.601	23.180.961
Bilbao	3.876.062	3.417.746
Sevilla	3.870.600	11.530.230
Girona	3.614.223	502.407
Menorca	2.690.992	3.686.591
Santiago	1.994.519	2.587.799
Múrcia-San Javier	1.645.886	6.921

¹⁹ <http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Home> i

<http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home> (2007)

²⁰ Todos los aeropuertos de Baleares registraron en 2007 récords de actividad. Última Hora 16/II/2008.

Reus	1.385.157	5.931
Xerés de la Frontera	1.381.560	309.873
Astúries	1.353.030	199.497
Vigo	1.187.730	1.252.411
La Palma	1.175.328	1.382.556
FGL Granada-Jaén	1.086.221	69.554
Almería	1.055.545	35.550
La Corunya	1.014.780	554.039
Santander	649.447	3.119
Valladolid	457.618	120.963
Saragossa	435.887	5.930.191
Pamplona	375.309	59.217
San Sebastià	368.009	280.999
Melilla	308.313	430.375
Vitòria	173.607	30.343.616
El Hierro	171.444	164.079
Lleó	126.648	554
Badajoz	80.464	0
Logronyo	55.427	0
La Gomera	38.846	4.593
Salamanca	29.308	0
Madrid Torrejón	25.956	31.835
Ceuta/helipuerto	22.127	3.396
Còrdoba	19.568	0
Albacete	17.520	7
Madrid Quatre Vents	179	300
Sabadell	0	0
Son Bonet Mallorca	0	0
TOTAL	193.242.150	602.379.179

TAULA 11.XXIII. Nombre de passatgers i kg de mercaderies que entren i surten dels aeroports espanyols.

Font: AENA informe anual 2006²¹:

L'aeroport de Palma de Mallorca se situa en tercera posició en quant a passatgers a Espanya, amb un total de 22.408.302 entrades i sortides (el que representa un 5,5% més que l'any anterior), mentre que en relació a les mercaderies és el sisè aeroport de l'estat (22.442.448 kg transportats, 6,7 % més que el 2005). L'aeroport de Menorca és el setzè aeroport en nombre de passatgers, amb un total de 2.690.992 (3,9 % més respecte al 2005) i el quinze en mercaderies (3.686.591 Kg en total, el que representa una disminució del 3,7 % si es compara amb el 2005). Finalment, l'aeroport d'Eivissa rep 446.0141 passatgers (7,1% més que el 2005), el que el situa com el desè de l'Estat, mentre que en mercaderies està en la posició anterior a Menorca, amb 4.423.566 Kg de mercaderies (1,7% més que l'any anterior)²².

11.3.5 TRANSPORT FERROVIARI

²¹ http://www.aena.es/csee/ccurl/TOTAL_2006.pdf

²² AENA informe anual 2006: http://www.aena.es/csee/ccurl/TOTAL_2006.pdf

	Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM)	Ferrocarrils de Sóller
Longitud de línies electrificades (Km)		32
Longitud de línies sense electrificar (Km)	77	
Parc de locomotores elèctriques		1
Parc d'automotors elèctrics		12
Parc d'automotors diesel	24	
Parc de cotxes viatgers	6	33
Parc de cotxes automotors	44	
Parc de vagons		8
Tràfic de viatgers (milions)	3.5	1.8
Tràfic de viatgers –Km (milions)	75,0	25,5

TAULA 11.XXIV. Transport de ferrocarril 2005 a les Illes Balears (Mallorca)

Font: A partir de dades del Ministerio de Fomento²³

	Viatgers	km
1994	1.264.800	28.6
1995	1.315.684	28.6
1996	1.324.538	28.6
1997	1.338.085	28.6
1998	1.350.430	28.6
1999	1.421.289	28.6
2000	1.685.538	28.6
2001	2.034.205	46.6
2002	2.103.233	46.6
2003	2.755.643	76.7
2004	3.101.282	76.7
2005	3.457.192	76.7
2006	3.467.333	76.7
2007	3.695.201	76.7

TAULA 11.XXV. Viatgers i km de via de la xarxa Palma-Inca-Sa Pobla-Manacor

Font: A partir de dades del CES 2007²⁴

Viatgers

²³ <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/E336EE0B-15B7-43FC-AF8A-15CD8DC7FA07/22933/anuario2005.pdf>

²⁴ CES, 2008. Memòria del CES 2007 Sobre l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears. Palma : Consell Econòmic Social de les Illes Balears.

1.994	930.687
1.995	974.755
1.996	1.029.513
1.997	1.056.865
1.998	1.075.989
1.999	1.117.779
2.000	1.042.902
2.001	978.406
2.002	856.271
2.003	
2.004	928.950
2.005	926.348
2.006	822.154
2.007	852.172

TAULA 11.XXVI. Viatgers de la xarxa Palma-Sóller
Font: A partir de dades del CES 2007²⁵

També hi ha el tram Sóller-Port de Sóller, que funciona en gran mesura com a transport públic de rodalies a la vall de Sóller: al 2007 hi viatjaren 1.002.159 passatgers.

²⁵ CES, 2008. Memòria del CES 2007 Sobre l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears.
Palma : Consell Econòmic Social de les Illes Balears.

11.4 RESPOSTES

11.4.1 NORMATIVA

En l'àmbit europeu s'ha intentat assolir una política comuna sobre transports que sigui el més sostenible possible. Amb aquesta intenció, a l'any 2001 es van presentar en el **Llibre Blanc La Política Europea de Transports de Cara al 2010: L'Hora de la Veritat** 60 propostes concretes que haurien de ser adoptades a escala comunitària. Aquestes propostes haurien de ser implantades progressivament des de l'any de la seva edició fins al 2010. D'aquestes propostes se n'havia de fer un anàlisi del seu nivell d'aplicació i s'havien de fer les modificacions necessàries durant el 2005²⁶.

En els àmbits autonòmic i estatal existeix un elevat nombre de lleis i normatives relacionades amb el sector del transport. D'entre totes cal destacar les següents: la Llei 5/1990 de carreteres de la Comunitat Autònoma de les Illes, la Llei 16/2001 d'atribució de competències als consells insulars en matèria de carreteres i camins, la Llei 13/1998 d'atribució de competències als consells insulars de Menorca i Eivissa-Formentera en matèria de transports terrestres, el Pla Director Sectorial de carreteres de les Illes, el Pla Director Sectorial d'aeròdroms i aeroports de competència estatal a les Illes Balears, la Llei 10/2005 de ports de les Illes Balears i, finalment, el **Pla Director Sectorial de transports del Govern de les Illes Balears**.

Un dels plans director sectorials més necessaris a la nostra CCAA és, sense cap dubte, el referent a aquest sector. Aquest va ser aprovat inicialment pel Consell de Govern al setembre del 2004, encara que ha estat aprovat definitivament el 28 d'abril de 2006 (Decret 41/2006). Aquest PDS té una durada de vuit anys (2005-2012) i està conformat per quatre Plans Directors subsectorials, referents a transport regular de viatgers per carretera, transport ferroviari, transport interinsular i altres (pla d'intermodalitat). El pressupost total ascendeix a 82.257.895 euros, als quals se'ls hi han d'afegir 1.802.655.681 euros específics del Pla de Transport Ferroviari.

Aquesta normativa suposa un pas realment important en la regulació del transport de la comunitat autònoma, doncs fins en aquest moment les actuacions administratives en aquest aspecte havien estat descoordinades i lligades en algunes ocasions a normatives no específiques de transport.

Basant-se en els objectius definits en el Llibre Blanc del Transport de la UE (2001), els objectius fixats en la normativa autonòmica són:

- aconseguir que el 25% dels viatges mecanitzats del transport insular es facin en mitjans col·lectius, el que implica duplicar la proporció actual (12%);
- millorar els serveis marítims interilles i aconseguir que l'Administració central faciliti un major abaratiment del transport marítim i aeri entre la comunitat autònoma i la Península;
- consolidar un sistema de transport públic dins la comunitat autònoma, dins cada una de les Illes i entre illes;
- garantir el dret a mobilitat individual per al major nombre de persones;
- millorar la xarxa de carreteres i integrar el transport interinsular amb les connexions terrestres;

²⁶ http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/lb_com_2001_0370_es.pdf

- millorar la qualitat del transport col·lectiu;
- incrementar l'eficàcia econòmica i social dels recursos públics;
- minimitzar l'impacte del desenvolupament relacionat amb el transport sobre el medi ambient;
- disminuir la sinistralitat.

A nivell estatal, a finals de 2005 es va subscriure un acord entre el Ministeri de Medi Ambient i el Centre d'Investigacions Energètiques Mediambientals i Tecnològiques per a la recerca centrada en la millora de la qualitat dels combustibles per al transport, principalment seguint dues línies: la reducció dels nivells de sofre en els combustibles convencionals i la progressiva introducció de l'ús de carburants alternatius²⁷

A més de la normativa, des de l'administració, especialment el Govern Balear però també ajuntaments, es fa tot un seguit d'accions a petita escala que promouen l'avanç cap als objectius del PDS:

- Cursos de conducció eficient.
- Campanyes de foment de l'ús de la bicicleta.
- Setmana de mobilitat sostenible.
- Subvencions per a la renovació del parc automobilístic dels taxis.
- Subvencions per a executar plans de mobilitat urbana (ajuntaments) i plans de transport (empreses).
- Subvencions per a la compra de vehicles elèctrics.
- Altres

11.4.2 COMPETÈNCIES

L'Estat Central és el que manté les competències sobre el transport d'accés a les illes des de la Península o altres països.

El Govern de les Illes Balears té les principals competències en matèria de transport públic a nivell de la comunitat autònoma, encara que els Consells Insulars de Menorca i d'Eivissa i Formentera són els responsables del transport insular a les seves illes. A més, les quatre màximes institucions a nivell insular són les responsables de la planificació i gestió de les carreteres des del 2002. Malgrat això, el Govern Balear ha pogut decidir sobre l'execució de determinades infraestructures arran de la reactivació del conveni de col·laboració amb el Ministeri de Foment (21.01.1998).

Els **ajuntaments**, per la seva part, són els responsables de la qualitat i el manteniment del transport urbà i de facilitar l'accés al transport públic i a les connexions i intercanvis entre ells.

En relació a les instal·lacions, cal recordar que els **aeroports** de les illes són gestionats per AENA, adscrita al Ministeri de Foment del Govern Central. Per una altra banda, dels **ports comercials i pesquers**, n'hi ha un petit grup gestionat directament per l'Autoritat Portuària de les Illes Balears (Alcúdia, Eivissa, Maó, Palma, La Savina de Formentera²⁸). La resta són considerats ports de la CAIB (Sant Antoni de Portmany,

²⁷ <http://www.sab-web.com/pia/final/normativa/docs/200605180942350.E.N.118.18.05.06.pdf>

²⁸ <http://www.portsdebalears.com/>

Ciutadella, Fornells, Andratx, Portocristo, Cala Bona, Cala Rajada, Sóller, Colònia de Sant Jordi, Cala Figuera, Portopetro, Portocolom i Pollença²⁹.

11.4.3 CONTAMINACIÓ DE L'AIRE

Segons el compromís assumit per l'Estat Espanyol en referència al **protocol de Kyoto** s'ha de limitar el creixement net de les emissions de gasos d'efecte hivernacle de forma que durant el període 2008-2012 no superin en més del 15% de la xifra d'emissions de 1990. En el cas de les Balears, es va estimar que a l'any 1990 es van emetre 5,9 Mt de gasos, i per tant el límit de les emissions se situaria en 6,8 Mt/any.

En el marc del **Protocol de Kyoto**, es va fixar un dels principals objectius del Pla Director Sectorial de Transport de les illes, com és el de aconseguir que el 25% dels viatges mecanitzats es facin amb transport col·lectiu enfront del 12% de l'any 2001. A més, es pretén fomentar l'ús de la bicicleta, millorar les connexions entre les diferents modalitats de transport col·lectiu i modernitzar el material mòbil.

La posada en marxa i el compliment dels terminis en les millores i propostes del Pla Director Sectorial de Transports de les Illes significaria una clara disminució en l'emissió de contaminants associada al transport, sobre tot tenint en compte que el Pla està molt dirigit al foment del transport públic i, en especial del tren, que se considera una de les modalitats menys contaminants i més eficients.

Si es compleixen les expectatives del PDS de Transports, el volum de trànsit privat a l'any 2010 hauria de ser entre un 7 i un 9% menor que el corresponent al 2004. En tal cas, es produiria una important reducció de gasos contaminants, una millora de la qualitat de vida dels balears, i una reducció del consum d'energies no renovables fòssils:

Tona de gas/any	CO ₂	CO	CH ₄	HC incremats	NOx	SO ₂	Partícules
2010	-30581,48	-256,59	-14,09	-335,57	-260,57	69,83	3,56
2025	-42713,68	-358,81	-19,69	-469,2	-364,51	97,82	4,98

TAULA 11.XXVII. Previsió de les reduccions d'emissions dels gasos i partícules contaminants.

Font: PDS Transport³⁰

²⁹ <http://www.portsib.es/>

³⁰ <http://www.caib.es/conselleries/opubliques/dgtransp/esdev/pla/avaluacio/T05.pdf>