



ESTAT DEL MEDI AMBIENT a les Illes Balears

Informe complet 2016- 2019

Capítol 12. Transports

EQUIP REDACTOR
GABINET d'ANÀLISI AMBIENTAL I TERRITORIAL

Martín Llobera O'Brien, *biòleg*
Francisca Balle Llabrés, *ambientòloga*
Alejandro Pilares García, *geògraf*
Margalida Mestre Morey, *geògrafa*
Aina Soler Crespí, *arquitecta*

Març 2023



Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial GAAT
C/ Pere Dezcallar i Net, 13, 3r-8a
07003 Palma
Tel. 971227791
Mòb. 636 500 972
empresa@gaates www.gaates



G CONSELLERIA
O MEDI AMBIENT
I I TERRITORI
B DIRECCIÓ GENERAL
RESIDUS I EDUCACIÓ
AMBIENTAL

Conselleria de Medi Ambient i Territori
Direcció General de Residus i Educació Ambiental
Servei de Qualitat Ambiental i Educació Ambiental
Gremi de Corredors, 10, polígon de Son Rossinyol
07009 Palma
Tel. 971176683

CAPÍTOL 12. TRANSPORTS

ÍNDEX

1.	INTRODUCCIÓ	1
2.	PRESSIONS	2
2.1.	MOBILITAT	2
2.2.	TRANSPORT PER CARRETERA	7
2.3.	TRANSPORT MARÍTIM	14
2.4.	TRANSPORT AERI	17
2.5.	TRANSPORT FERROVIARI	19
3.	RESPOSTES	22
3.1.	NORMATIVA	22
3.2.	COMPETÈNCIES	23
3.3.	CONTAMINACIÓ DE L'AIRE	24
4.	INDICADORS	26



ÍNDEX DE TAULES

Taula 1. Estimacions d'emissions de gasos contaminants.....	1
Taula 2. Tipologies de desplaçaments diaris per illes.....	2
Taula 3. Tipus de transport utilitzat per a l'arribada dels turistes.....	4
Taula 4. Ús dels diferents mitjans de transports pels turistes.....	4
Taula 5. Vehicles de lloguer.....	4
Taula 6. Intensitat mitjana diària, per illes.....	7
Taula 7. Quilòmetres d'autopistes, altres vies i valor per superfície (dades de 2018).....	7
Taula 8. Quilòmetres de vies a les CCAA i relació amb superfície. Any 2018.....	8
Taula 9. Quilòmetres de vies per municipi i relació amb la superfície. Any 2019.....	10
Taula 10. Evolució dels vehicles i turismes a les Illes Balears i relació amb la població.....	11
Taula 11. Turismes per cada 1000 habitants a les diferents comunitats autònomes. Any 2019.....	12
Taula 12. Viatgers dels autobusos de línia interurbans de Mallorca.....	13
Taula 13. Dades de transport públic per carretera a les Illes Balears (2015-2018).....	13
Taula 14. Transport de mercaderies per carreteres a les Illes Balears (2015-2018).....	14
Taula 15. Embarcacions de pesca als ports de les Illes Balears (2019).....	15
Taula 16. Transport de passatgers per via marítima regular en regim de cabotatge als ports de l'Estat 2016-2019.....	15
Taula 17. Trànsit total de passatgers de cabotatge als ports comercials de la CAIB 2016-2019.....	15
Taula 18. Trànsit local total de passatgers ports de la CAIB (2016-2019). Trànsit de "badia".....	16
Taula 19. Transport de passatgers per via marítima de creuers turístics als ports de l'Estat, 2016-2019.....	16
Taula 20. Transport marítim de mercaderies per illes i per ports de l'autoritat portuària 2016-2019.....	17
Taula 21. Evolució del trànsit de passatgers als aeroports de les Illes Balears 2016-2019.....	17
Taula 22. Evolució del trànsit de mercaderies (kg) als aeroports de les Illes Balears 2016-2019.....	17
Taula 23. Evolució de les operacions realitzades als aeroports de les Illes Balears 2016-2019.....	18
Taula 24. Nombre de passatgers i kg de mercaderies dels aeroports espanyols, any 2019.....	19
Taula 25. Densitat de la xarxa de ferrocarrils a les Illes Balears.....	20
Taula 26. Viatgers de ferrocarril de Mallorca.....	20

ÍNDEX DE FIGURES

Figura 1. Modalitats de desplaçaments diaris.....	3
Figura 2. Variació de l'ús del transport entre 2001 i 2017, per illes i tipologia de transport.....	3
Figura 3. Evolució dels usuaris i viatges anuals del sistema Bicipalma.....	6
Figura 4. Quilòmetres de carreteres respecte de la superfície de les comunitats autònomes. Any 2018.....	8
Figura 5. Evolució dels vehicles i turismes a les Illes Balears i relació amb la població (1000 habitants de dret i de fet).....	12
Figura 6. Turismes per cada 1.000 habitants (de dret) a les diferents comunitats autònomes i mitjana estatal. Any 2019.....	13
Figura 7. Evolució dels passatgers de creuers turístics als principals ports de l'estat, 2008-2019.....	16

1. INTRODUCCIÓ

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

En el cas de l'estat espanyol, el transport és el sector que més energia consumeix, arribant a representar el 40% del consum energètic total nacional. En el total de l'energia consumida no té el mateix pes el transport públic que el privat i, en aquest sentit, el vehicle turisme representa aproximadament el 15% de tota l'energia final consumida a Espanya¹.

Una major eficiència no implica només 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 tipologia de vehicle per carretera és la següent:

	Turismes (g/km)	Comercials (g/km)	Pesants (g/km)	Mitjana (g/km)	Total (g/dia)	Total anual (tn/any)
CO ₂	158,77	325,46	365,77	183,72	4.226.488.405	1.542.668
NO ₂	0,251	0,472	1,374	0,318	7.313.389	2.669

Taula 1. Estimacions d'emissions de gasos contaminants.

Font: Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026 (dades de 2018)².

El document de diagnosi, realitzat l'any 2018 per a l'aprovació del vigent **Pla Director Sectorial (PDS) de Mobilitat**, aprovat el maig de 2019, inclou una anàlisi de la mobilitat dels residents i turistes de les Illes Balears.

Segons el balanç energètic de les Illes Balears, publicat anualment per la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic, a les Illes Balears el sector del transport concentra el 62,74% de l'energia total que es consumeix³. Si només es considera el transport terrestre, aquest representa el 33,01% del consum energètic final de les Balears. Cal destacar que els transports són responsables del 33% dels gasos de l'efecte hivernacle.

La diagnosi del PDS de Mobilitat indica que a les Illes Balears, dels quasi 2,6 milions de desplaçaments que realitzen diàriament els residents de les Illes, el 57% es fan en cotxe, molt per sobre la mitjana espanyola (42%) o d'altres comunitats autònomes com Euskadi (36%). Un dels fenòmens que explica aquest elevat ús del transport privat 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 residencial⁴, o també l'anomenada trilogia de la despesa (cotxe, vies ràpides, extensió de la urbanització), no és un model ambientalment sostenible. Es promou una dispersió residencial que el transport públic no pot cobrir, la necessitat de millors connexions pel transport privat difícilment és satisfeta i es produeix una retroalimentació positiva de les necessitats d'infraestructures viàries. Al capítol 4 anterior d'aquest document, relatiu als sòls, es mostra el creixement urbanístic de les darreres dècades.

El trànsit a les carreteres de les Illes Balears s'ha incrementat un 42% mentre a l'estat espanyol s'ha reduït un 6% entre el 2005 i el 2015. Val a dir que la població de les illes també ha augmentat un 10%.

¹ <https://www.idae.es/tecnologias/eficiencia-energetica/transporte>

² Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026. Govern de les Illes Balears. [Govern Illes Balears - Detall de la notícia \(caib.es\)](#)

³ Balanç energètic Illes Balears 2019. [Portal energètic - Taules estadístiques \(Excel\) \(caib.es\)](#)

⁴ [La necessitat de nous escenaris de sostenibilitat \(I\)](#). Diari de Mallorca 2/VIII/2008

En conclusió, la diagnosi realitzada pel Govern de les Illes Balears per a la redacció del Pla Director Sectorial de Mobilitat va posar de manifest la manca de sostenibilitat ambiental i energètica del sector transport a les Illes Balears.

Per tant, en el marc de l'enfocament d'aquest document, com que el transport és una pressió sobre el medi ambient, aquest capítol no presenta dades d'estat sinó que s'estructura només en dades de pressió, resposta i indicadors.

2. PRESSIONS

Aquest apartat inclou es consideracions generals i, a continuació, es presenten dades sobre les diferents modalitats de transport.

2.1. MOBILITAT

L'índex de mobilitat dels residents balears representa els viatges diaris per persona (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).

	Índex de mobilitat (viatges per persona i dia)	Ús del transport públic (%)	Ús del transport privat (%)	Transport no motoritzat (bicicleta i a peu)
Mallorca	3,04	10%	55%	35%
Menorca	2,62	1%	53%	46%
Eivissa	2,62	4%	74%	22%
Formentera	2,82	1%	83%	15%

Taula 2. Tipologies de desplaçaments diaris per illes.

Font: Diagnosi del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026.

Els valors de l'índex de mobilitat es consideren elevats, cosa que es relaciona amb el fet que gran part de la població viu dispersa o en nuclis de població allunyats dels llocs de treball.

Dins aquests valors de mobilitat, a les quatre illes es detecta un elevat grau de motorització és a dir, gran part dels viatges que es fan són amb transport públic o privat. El major ús del vehicle privat es detecta a Formentera, seguit d'Eivissa. Per altra banda, el transport no motoritzat, en bici o a peu, destaca a Menorca, quasi representant la meitat dels desplaçaments diaris.

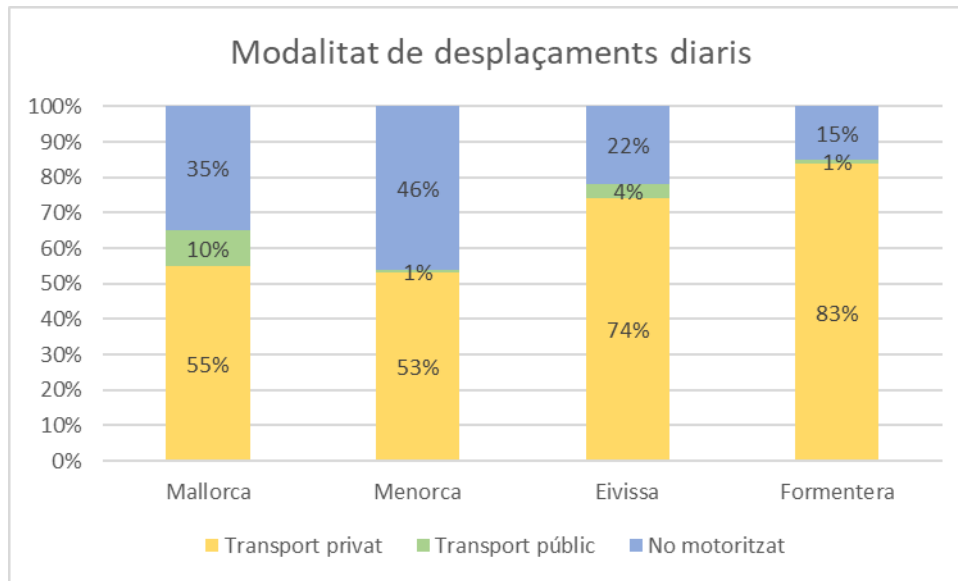


Figura 1. Modalitats de desplaçaments diaris.

Font: Diagnosi del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026.

Es posa de manifest que a les Illes Balears en general s'usa poc el transport públic col·lectiu. 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. Tot i això, si s'analitza el canvi d'ús del transport des de l'any 2001 fins el 2017, s'observa la següent evolució:

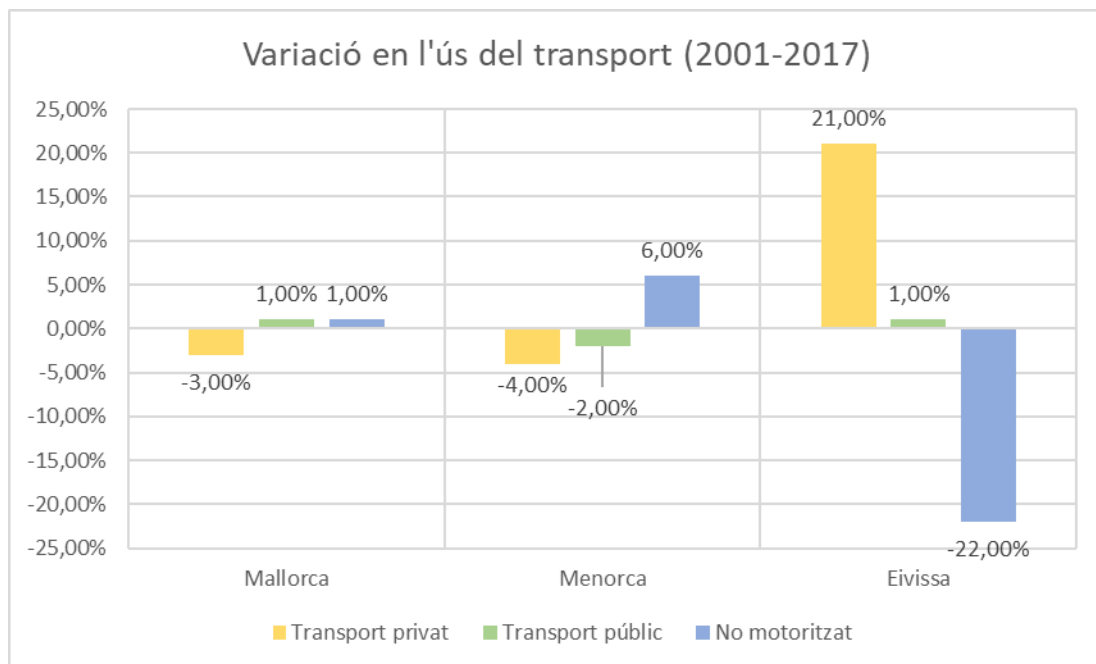


Figura 2. Variació de l'ús del transport entre 2001 i 2017, per illes i tipologia de transport.

Font: Diagnosi del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026.

Mentre que a Mallorca i Menorca l'ús del transport privat s'ha reduït en 3 i 4 punts percentuals, respectivament, a Eivissa s'ha produït un increment de 21 punts percentuals en detriment de la mobilitat no motoritzada. Tot i que a Mallorca només s'ha incrementat un 1% l'ús del transport públic, segueix sent l'illa on més s'utilitza (10% de la mobilitat total l'any 2017), gràcies a la presència de les línies de trens i metro, així com els busos de l'EMT de Palma.

En relació als turistes que arriben a les Illes Balears, cal fer esment a la forma d'arribada.

	Mallorca	Menorca	Eivissa	Formentera
Aeroport	96%	100%	75%	0%
Port	4%	0%	25%	100%

Taula 3. Tipus de transport utilitzat per a l'arribada dels turistes.

Font: Diagnosi del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026.

Dels viatges que realitzen els turistes un dia de juliol a les illes, el cotxe de lloguer és la forma més habitual de transport, seguida del transport no motoritzat (en bicicleta i a peu).

Mitjà de transport	% d'ús pels turistes a les Illes Balears
No motoritzat	28,10%
Cotxe de lloguer	34,90%
Transport públic	22,30%
Transport discrecional	8,20%
Transport privat	6,50%

Taula 4. Ús dels diferents mitjans de transports pels turistes.

Font: Diagnosi del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026.

El document de diagnosi per al PDS de Mobilitat també analitza la ràtio de vehicles per cada 1.000 habitants. Es comprova que les Balears, amb 849 veh./1.000 habitants, estan molt per sobre la mitjana espanyola (amb 673 vehicles/1.000 habitants). Aquest anàlisi, però, es realitza sobre la població empadronada, sense tenir en compte l'elevada pressió humana de les illes a causa del turisme. Més endavant es fa una aproximació d'aquesta ràtio, considerant l'Índex de Pressió Humana.

Quant a **vehicles de lloguer**, les dades més actualitzades es presenten a l'Estudi de l'impacte dels vehicles de lloguer a les Illes Balears, elaborat per Meteoclim Services SL i l'Agència de Turisme de les Illes Balears de l'any 2017⁵. Aquest estudi estima que durant l'agost de 2017 a les Illes Balears hi havia un total de 85.674 vehicles de lloguer.

Número de turismes en lloguer (agost de 2017)		
Illa	Total de vehicles de lloguer	Turismes de lloguer respecte el total
Mallorca	53.952	9%
Menorca	12.873	21%
Eivissa	17.117	17%
Formentera	1.732	22%
Illes Balears	85.674	11%

Taula 5. Vehicles de lloguer.

Font: Estudi de l'impacte dels vehicles de lloguer a les Illes Balears.

Queda patent que els turismes de lloguer suposen un percentatge considerable sobre el total de turismes que circulen a les Illes Balears. Tanmateix, aquesta presència de vehicles de lloguer és estacional, produint-se majoritàriament al període de juny a octubre. L'illa amb un percentatge major de turismes de lloguer és Formentera, amb un 22%, mentre que a Mallorca aquests només representen el 9% del total.

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

⁵ [Estudi de l'impacte dels vehicles de lloguer a les Illes Balears, 2017](#)

desenvolupament dispers propiciant que la residència, el treball i els espais d'oci quedin allunyats entre sí, fent molt difícil el desplaçament 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.

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 que l'oferta aèria s'ha vist incrementada arran de la pujada de demanda, els preus dels vols també han augmentat, fet que dificulta la comunicació entre les illes. Aquest problema no queda resolt amb el transport marítim, ja que les línies que s'ofereixen són lentes i tenen poca freqüència.

El **transport aeri** és més 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 altra banda, el transport marítim és valorat negativament per la lentitud del viatge i la incompatibilitat d'horaris i freqüències que fan que resulti 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 (entre cada una de les Illes i amb la Península) i per les connexions Eivissa-Formentera, mentre que l'aeri passa a ser l'opció preferida per als viatgers de vacances i de 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, dependents de la xarxa de transport marítim de les illes amb la Península.

El **transport públic interurbà** està gestionat de forma independent a cada illa.

El transport públic de Mallorca està format per la xarxa de ferrocarril, el metro i els autobusos. El servei de tren disposa de tres recorreguts, amb inici a l'estació intermodal de Palma i finalització a Inca, Manacor i Sa Pobla. Per contra, el metro només arriba a la Universitat de les Illes Balears i a Marratxí, tot a l'entorn de Palma. La xarxa d'autobusos disposa de 70 línies en servei que cobreixen tota l'illa, 20 de les quals només funcionen en període estival. Algunes d'aquestes línies funcionen amb connexió amb la xarxa de tren. Palma és l'únic municipi que d'una empresa municipal encarregada del servei d'autobusos urbans.

A Menorca la xarxa de transport està formada per 41 línies: 20 en servei durant l'hivern i 21 més a l'estiu.

A Eivissa hi ha 42 línies de transport públic de les quals 26 funcionen tot l'any i se n'afegeixen 16 els mesos d'estiu.

Formentera té unes reduïdes dimensions i una elevada dispersió dels nuclis de població. A més, les línies d'autobusos són utilitzades tant pels residents com pels turistes. Aquesta doble demanda explica que les línies d'autobusos comuniquen els nuclis urbans i les principals platges de l'illa. Actualment existeixen 4 línies regulars més una ruta circular turística.

Com s'ha comentat anteriorment, els percentatges d'utilització del transport públic a les illes són molt baixos, tot i que Mallorca presenta els nivells més elevats.

En relació al **servei ferroviari**, cal destacar l'allargament de la línia des d'Inca a Manacor a l'any 2003 i la posada en marxa del servei de metro de Palma l'any 2007. Més recentment, entre els anys 2018 i 2019 es va completar l'electrificació de la totalitat de la xarxa de tren. Aquest fet ha donat lloc a un notable creixement del nombre d'usuaris del tren, des que es va iniciar el servei electrificat (8 de gener de 2019) fins dia 31 d'octubre del mateix any: en el trajecte Palma-Manacor, hi hagué un 17,2% més de viatgers i en el Palma-Sa Pobla l'augment fou del 29,7%

El transport ferroviari és una de les grans alternatives al transport privat, perquè permet evitar les retencions a les carreteres, que també pateixen els autocars 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.

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'autocar i el tren, tot i que encara falta coordinació entre els dos serveis, aquesta s'està incrementant, amb l'objectiu de les administracions d'establir una xarxa integrada de tots els sistemes de transport públic que permeti 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'administració autonòmica i l'Ajuntament de Palma han impulsat una integració tarifària entre les xarxes de transport públic gestionades pel Consorci de Transports de Mallorca (autobusos interurbans, tren i metro) i els autobusos urbans de Palma (EMT). L'objectiu és facilitar la possibilitat de canviar de transport utilitzant les targetes ciutadanes i intermodal actuals.

Finalment, en relació amb l'ús de la **bicicleta** com a alternativa per a desplaçaments curts o mitjans, cal destacar la implantació del sistema BiciPalma de préstec de bicicletes públiques amb la targeta ciutadana l'any 2011 i el continu increment de la xarxa de carrils bici de la ciutat. Amb tot això, l'ús de la bicicleta a Palma ha crescut un 45% entre 2011 i 2017⁶.

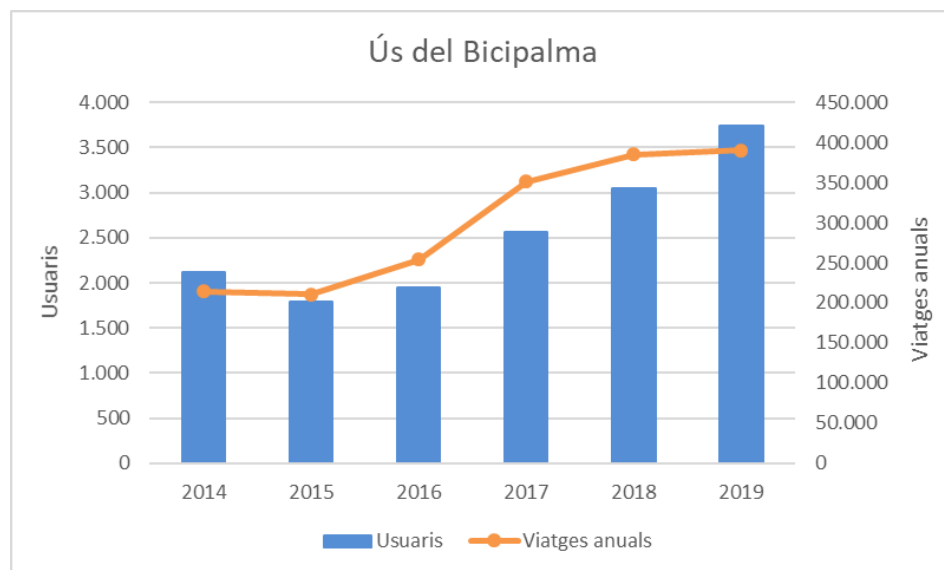


Figura 3. Evolució dels usuaris i viatges anuals del sistema Bicipalma.
Font: Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Palma⁷.

També s'ha treballat en l'adequació de diferents xarxes cicloturístiques entre diversos municipis. De totes formes, és necessari 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

⁶ [El uso de la bicicleta en Palma crece un 45 % desde 2011 \(ultimahora.es\)](http://ultimahora.es)

⁷ <http://www.mobipalma.mobi/es/mobilitat/a-peu-bicicleta/bicipalma/#1462266294293-451bc498-3f19>

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 el transport públic i des del l'aturada d'aquest fins al lloc de treball.

2.2. TRANSPORT PER CARRETERA

La Intensitat Mitjana Diària (IMD) de les carreteres és un índex que en determina la intensitat d'ús. Es calcula com el nombre de vehicles que circulen en una determinada secció d'una carretera durant un any, dividit per 365 dies. D'aquesta manera s'obté una estimació dels vehicles que circulen diàriament per la carretera. Els consells insulars han instal·lat una sèrie d'estacions de control a les carreteres per tal de poder calcular aquest IMD.

	Intensitat mitjana diària (IMD)			
	2016	2017	2018	2019
Mallorca	11.792,49	12.457,59	12.809,40	13.261,57
Menorca	9.859,32	10.150,55	9.247,45	9.716,20
Eivissa	10.146,36	10.320,17	10.363,74	10.315,00

Taula 6. Intensitat mitjana diària, per illes.

Font: Memòria anual del CES sobre l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears, 2019⁸.

A Mallorca, la intensitat mitjana diària mostra un constant augment. Per tant, cada any circulen més vehicles per les carreteres de l'illa. Mentre que Eivissa mostra una tendència bastant estable, Menorca presenta més oscil·lacions, amb la màxima IMD l'any 2017.

2.2.1 VIALS

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

ILLES BALEARS	Vies de gran capacitat	Altres vies			Total
		< 5 metres	5 – 7 metres	> 7 metres	
km	191	317	759	1.030	2.297
km/km ² superfície	0,038	0,064	0,152	0,206	0,460

Taula 7. Quilòmetres d'autopistes, altres vies i valor per superfície (dades de 2018).

Font: Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana⁹.

A continuació es presenten una comparativa amb les dades de longitud de carreteres d'altres comunitats autònomes de l'any 2018.

Comunitat autònoma	Vies de gran capacitat		Altres vies		Total
	km	km/ km ²	km	km/km ²	km/km ²
Andalusia	2.841	0,032	20.371	0,233	0,265
Aragó	850	0,018	10.847	0,227	0,245
Astúries	466	0,044	4.577	0,432	0,476
Illes Balears	191	0,038	2.106	0,422	0,460

⁸ CESIB - Memòria socioeconòmica i laboral (caib.es)

⁹ Longitudes provinciales de todas las redes | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (mitma.gob.es)

Illes Canàries	397	0,053	3.736	0,502	0,555
Cantàbria	258	0,048	2.304	0,433	0,481
Castella La Manxa	1.842	0,023	17.764	0,224	0,247
Castella i Lleó	3.015	0,032	30.575	0,324	0,356
Catalunya	1.607	0,050	10.384	0,323	0,373
C. Valenciana	1.437	0,062	6.909	0,297	0,359
Extremadura	773	0,019	8.456	0,203	0,222
Galícia	1.211	0,041	16.513	0,558	0,599
Madrid	978	0,122	2.331	0,290	0,412
Múrcia	687	0,061	2.781	0,246	0,307
Navarra	406	0,039	3.460	0,333	0,372
Euskadi	624	0,086	3.522	0,487	0,573
La Rioja	185	0,037	1.693	0,336	0,372
Ceuta i Melilla	2	0,063	66	2,063	2,125

Taula 8. Quilòmetres de vies a les CCAA i relació amb superfície. Any 2018.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de transports, mobilitat i agenda urbana.

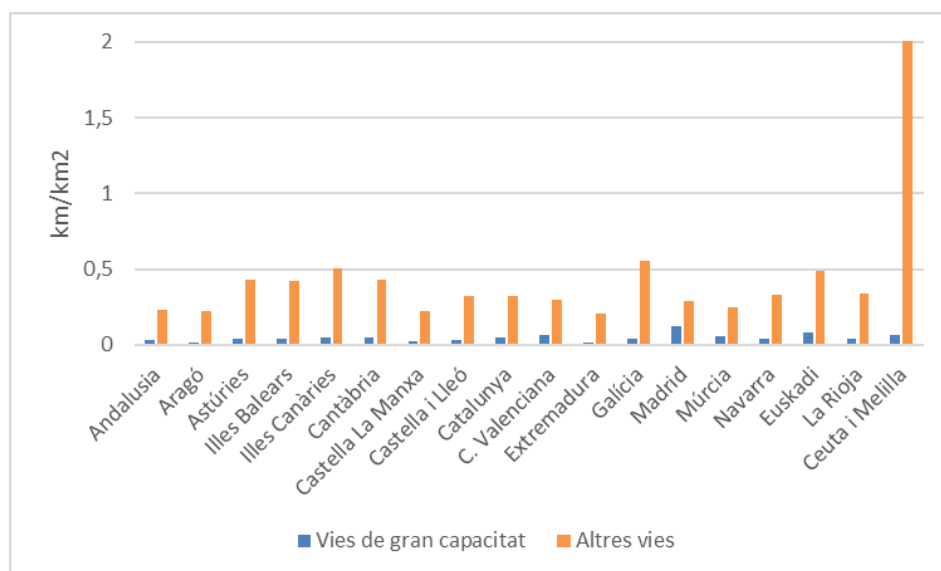


Figura 4. Quilòmetres de carreteres respecte de la superfície de les comunitats autònomes. Any 2018.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de transports, mobilitat i agenda urbana.

Com es pot observar, les Balears presenten unes ràtios de carreteres per superfície bastant similars a la resta de comunitats autònomes. Cal destacar el cas de Ceuta i Melilla, amb una ràtio d'altres vies molt per sobre de tots els altres territoris, a causa de la seva mida reduïda.

Per altra banda, el Servei d'Informació Territorial de les Illes Balears (SITIBSA) disposa d'una xarxa viària digital unificada que abasta el conjunt de les Illes Balears, actualitzada el 2019 (Viari unificat de les Illes Balears, VUIB). El VUIB mostra totes les carreteres de les illes per tipologies: autopistes, carretera principal, secundària i terciària. D'aquesta manera es pot conèixer la longitud de carreteres per municipi.

Longitud de vies (km)					
	Autopistes	Carreteres principals	Carreteres secundàries	Carreteres terciàries	Total
MALLORCA	396,8	747,2	1309,3	420,4	2873,7
Alaró	0,0	2,7	15,3	0,0	18,0

Alcúdia	0,0	24,6	10,8	16,9	52,3
Algaida	0,0	30,9	43,2	25,5	99,6
Andratx	0,0	12,9	51,7	0,0	64,7
Ariany	0,0	2,8	2,7	0,0	5,4
Artà	0,0	25,3	21,9	10,8	58,0
Banyalbufar	0,0	0,0	13,1	0,0	13,1
Binissalem	9,7	6,0	2,7	0,0	18,4
Búger	0,9	0,0	3,4	2,5	6,8
Bunyola	0,0	10,3	47,0	4,7	61,9
Calvià	58,9	6,6	66,9	43,8	176,1
Campanet	14,4	0,0	1,6	6,8	22,8
Campos	0,0	42,3	28,4	0,0	70,6
Capdepera	0,0	18,2	16,2	8,0	42,4
Consell	9,7	9,2	0,4	0,0	19,3
Costitx	0,0	2,5	4,0	0,0	6,5
Deià	0,0	0,0	12,4	1,5	13,9
Escorca	0,0	0,0	57,6	1,4	58,9
Esporles	0,0	1,8	18,5	0,0	20,3
Estellencs	0,0	0,0	10,5	0,0	10,5
Felanitx	0,0	22,9	43,3	9,0	75,1
Fornalutx	0,0	0,0	14,9	0,0	14,9
Inca	32,3	36,9	9,8	10,9	90,0
Lloret de Vistalegre	0,0	2,5	6,8	0,0	9,2
Lloseta	0,7	1,6	10,8	1,1	14,3
Llubí	0,0	4,1	21,2	2,1	27,5
Llucmajor	43,9	15,2	101,7	17,7	178,5
Manacor	0,0	46,2	84,8	44,7	175,7
Mancor de la Vall	0,0	0,0	0,0	1,7	1,7
Maria de la Salut	0,0	0,0	18,7	0,0	18,7
Marratxí	32,3	29,5	6,0	13,6	81,4
Montuïri	0,0	19,0	18,5	13,1	50,6
Muro	0,0	15,2	32,4	0,0	47,5
Palma	171,2	105,0	88,5	127,4	492,1
Petra	0,0	9,8	32,5	3,5	45,8
Pollença	0,0	41,0	46,8	1,5	89,3
Porreres	0,0	8,4	28,5	0,0	36,9
Puigpunyent	0,0	0,0	24,1	1,2	25,3
Sa Pobla	11,3	7,7	16,8	5,0	40,8
Sant Joan	0,0	10,6	16,3	8,2	35,1
Sant Llorenç des Cardassar	0,0	18,3	17,0	7,0	42,2
Santa Eugènia	0,0	8,2	6,9	0,0	15,1
Santa Margalida	0,0	25,5	35,1	3,5	64,1
Santa Maria del Camí	9,8	10,7	9,3	1,2	31,0
Santanyi	0,0	20,1	36,9	7,0	64,0
Selva	1,5	0,0	20,3	4,1	25,9
Sencelles	0,0	13,2	23,0	0,0	36,2
Ses Salines	0,0	0,0	12,8	0,0	12,8
Sineu	0,0	23,9	18,7	0,0	42,5
Sóller	0,0	16,8	28,7	0,7	46,2
Son Servera	0,0	17,1	20,4	3,2	40,6

Valldemossa	0,0	6,6	19,3	0,0	25,9
Vilafranca de Bonany	0,0	15,3	10,5	11,4	37,2
MENORCA	0,0	152,7	159,6	184,2	496,6
Alaior	0,0	19,0	27,9	32,7	79,6
Ciutadella	0,0	28,5	23,4	73,2	125,1
Es Castell	0,0	10,3	3,0	3,8	17,0
Es Mercadal	0,0	30,1	16,5	38,6	85,2
Es Migjorn Gran	0,0	0,0	15,2	1,1	16,3
Ferrerries	0,0	15,6	9,2	12,8	37,6
Maó	0,0	42,8	44,4	7,0	94,2
Sant Lluís	0,0	6,4	20,0	15,1	41,6
EIVISSA	0,0	205,9	60,1	100,6	366,6
Eivissa	0,0	35,3	0,4	5,4	41,0
Sant Antoni de Portmany	0,0	64,5	11,5	8,6	84,6
Sant Joan de Labritja	0,0	32,0	26,0	38,0	96,1
Sant Josep de sa Talaia	0,0	14,3	22,2	31,7	68,2
Santa Eulària des Riu	0,0	59,7	0,0	17,0	76,7
FORMENTERA	0,0	22,3	18,7	35,0	76,0

Taula 9. Quilòmetres de vies per municipi i relació amb la superfície. Any 2019.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del SITIBSA.

2.2.2. TRANSPORT PRIVAT PER CARRETERA

S'ha realitzat una estimació del nombre de vehicles registrats a les Illes Balears per cada 1.000 habitats considerant l'Índex de Pressió Humana (IPH), amb l'objectiu d'incloure no només la població de dret sinó també la població de fet.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Parc de turismes	644.905	650.541	656.795	657.497	650.137	652.297	665.936	684.428	708.765	722.973	733.457
Parc de vehicles	890.076	899.904	910.748	914.765	909.417	916.602	938.331	968.725	1.001.842	1.030.478	1.050.996
Població (padró)	1.095.426	1.106.049	1.113.114	1.119.439	1.111.674	1.103.442	1.104.479	1.107.220	1.115.999	1.128.908	1.149.460
IPH	1.306.017	1.322.629	1.359.179	1.381.725	1.399.397	1.411.585	1.430.327	1.472.221	1.497.284	1.502.286	1.514.989
Turismes/població	0,5887	0,5882	0,5901	0,5873	0,5848	0,5911	0,6029	0,6181	0,6351	0,6404	0,6381
Turismes/1000hab	588,73	588,17	590,05	587,35	584,83	591,15	602,94	618,15	635,09	640,42	638,09
Turismes/IPH	0,49	0,49	0,48	0,4759	0,4646	0,4621	0,4656	0,4649	0,4734	0,4812	0,4841
Turismes/1000IPH	493,80	491,85	483,23	475,85	464,58	462,10	465,58	464,89	473,37	481,25	484,13
Vehicles/població	0,8125	0,8136	0,8182	0,8172	0,8181	0,8307	0,8496	0,8749	0,8977	0,9128	0,9143
Vehicles/1000hab	812,54	813,62	818,20	817,16	818,06	830,68	849,57	874,92	897,71	912,81	914,34
Vehicles/IPH	0,6815	0,6804	0,6701	0,6620	0,6499	0,6493	0,6560	0,6580	0,6691	0,6859	0,6937
Vehicles/1000IPH	681,52	680,39	670,07	662,05	649,86	649,34	656,03	658,00	669,11	685,94	693,73

Taula 10. Evolució dels vehicles i turismes a les Illes Balears i relació amb la població.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

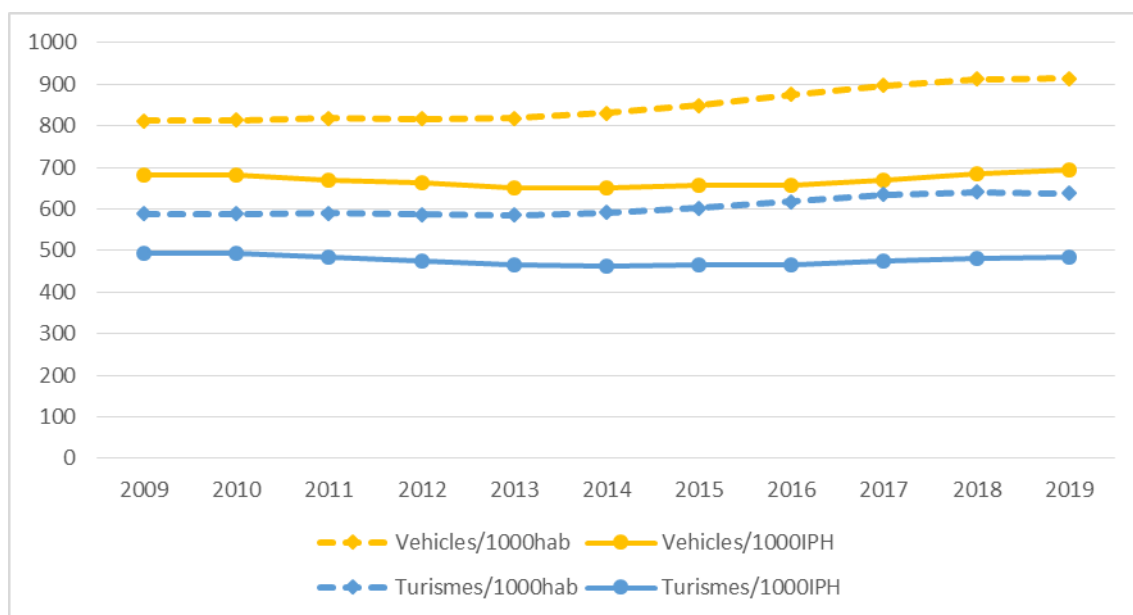


Figura 5. Evolució dels vehicles i turismes a les Illes Balears i relació amb la població (1000 habitants de dret i de fet).

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

La taula següent mostra la ràtio de turismes per cada 1.000 habitats (població de dret) de les comunitats autònomes de l'estat, així com la mitjana estatal per l'any 2019.

Comunitat autònoma	Turismes/1000 hab
Andalusia	497
Aragó	468
Astúries	511
Illes Balears	638
Illes Canàries	546
Cantàbria	534
Castella i Lleó	554
Castella La Manxa	544
Catalunya	464
Ceuta i Melilla	517
C. Valenciana	524
Extremadura	565
Galícia	580
Madrid	580
Múrcia	525
Navarra	508
Euskadi	459
La Rioja	475
Mitjana estatal	527

Taula 11. Turismes per cada 1000 habitants a les diferents comunitats autònomes. Any 2019.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'INE.

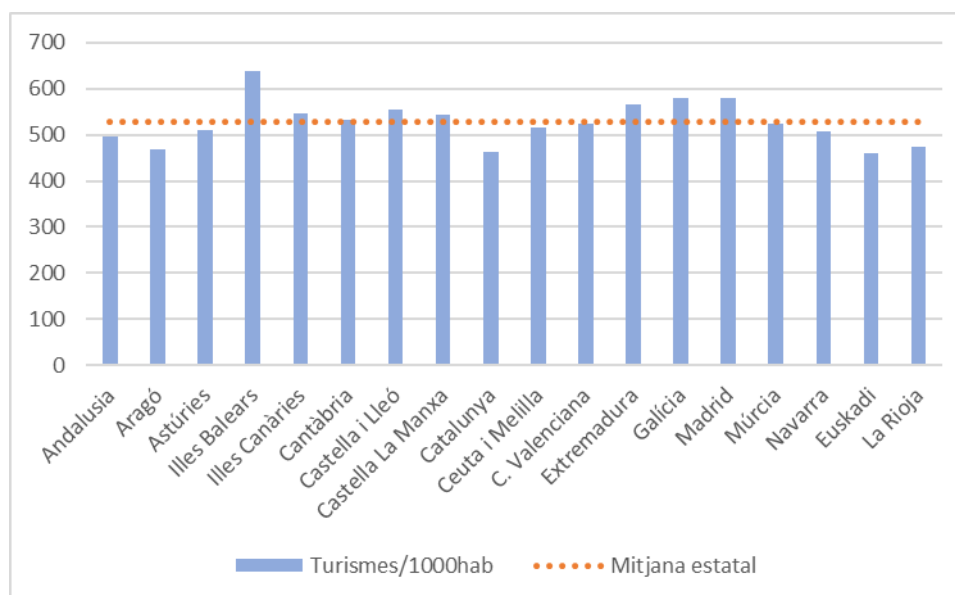


Figura 6. Turismes per cada 1.000 habitants (de dret) a les diferents comunitats autònomes i mitjana estatal. Any 2019.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'INE.

Les Illes Balears estan per sobre la mitjana estatal i, de fet, és la comunitat autònoma amb una ràtio més elevada de vehicles per cada 1000 habitats. S'ha de fer esment, però, a l'elevada pressió humana derivada del turisme. Per això, si es considera la població de fet per realitzar el càlcul, aquesta ràtio baixa fins els 484 turismes, per sota la mitjana espanyola.

2.2.3. TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

Tot i no disposar de dades actualitzades de l'ús del transport públic a les Illes Balears, la memòria anual del Consell Econòmic i Social de les Illes Balears (CES) relativa a l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears de 2019¹⁰ presenta els viatgers dels autobusos de línia interurbans de Mallorca dels anys 2015 – 2017. S'observa un considerable augment en l'ús dels autobusos de línia interurbans. Això reflecteix un increment de població, però també, per part de les administracions, un impuls d'aquesta modalitat de transport amb la millora del servei, l'increment de línies i de freqüències.

	2015	2016	2017
Número de viatgers	8.703.412	9.317.742	9.973.774

Taula 12. Viatgers dels autobusos de línia interurbans de Mallorca.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Memòria anual del CES, 2019.

		Total	Autotaxi i gran turisme	Autobusos			Mixt
				Total	Servei públic	Servei privat	
2015	Vehicles	4.561	2.659	1.902	1.881	21	0
	Empreses	2.523	2.411	112	99	13	0
2018	Vehicles	4.894	2.692	2.202	2.177	25	0
	Empreses	2.546	2.416	130	113	17	0

Taula 13. Dades de transport públic per carretera a les Illes Balears (2015-2018).

Font: Ministeri Transports, Mobilitat i Agenda Urbana¹¹.

¹⁰ [CESIB - Memòria socioeconòmica i laboral \(caib.es\)](https://caib.es/)

¹¹ [Capítulos del anuario estadístico 2015 | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana \(mitma.gob.es\)](https://mitma.gob.es/)
[Capítulos del anuario estadístico 2018 | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana \(mitma.gob.es\)](https://mitma.gob.es/)

		Total	Transport públic	Transport privat
2015	Número vehicles	7.923	6.183	1.740
	Capacitat càrrega (tones)	74.458	61.069	13.389
	Empreses	2.369	1.549	820
2018	Número vehicles	8.538	6.449	2.089
	Capacitat càrrega (tones)	80.043	64.053	15.990
	Empreses	2.423	1.485	938

Taula 14. Transport de mercaderies per carreteres a les Illes Balears (2015-2018).

Font: Ministeri Transports, Mobilitat i Agenda Urbana

Entre els anys 2015 i 2018 s'observa un increment en totes les tipologies de transport públic per carreteres, tant en el número d'empreses com en els vehicles autoritzats.

Per a les mercaderies, també es registra un increment en els vehicles i la capacitat de càrrega. Tot i que el número d'empreses privades totals també augmenta, les de transport públic es redueixen en el període detallat.

2.3. TRANSPORT MARÍTIM

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

Els ports gestionats per l'Estat són 5. De fet, el seu àmbit abasta 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 comercials i pesquers, 5 esportius), Maó (inclou també 3 esportius), Eivissa (amb 3 esportius), Alcúdia (amb un esportiu) i La Savina de Formentera, (amb 2 ports esportius). Aquests ports presenten tant trànsit de passatgers com de mercaderies i estan gestionats per l'**Autoritat Portuària de les Illes Balears**.

La resta de ports són competència de **Ports de les Illes Balears**, organisme depenent de la Conselleria de Mobilitat i Habitatge, alguns amb gestió directa i d'altres en règim de concessió. La majoria d'aquests ports tenen un ús quasi exclusiu d'oci, però uns pocs presenten trànsit de passatgers i mercaderies o són base d'embarcacions de pesca.

Port	Embarcacions de pesca en base
Palma	1.245
Maó	332
Eivissa	145
Alcúdia	250
La Savina	163
Total Autoritat Portuària	2.135
Ciutadella	23
Sant Antoni de Portmany	12
Fornells	12
Andratx	14
Portocristo	3
Cala Bona	9
Cala Rajada	14
Sóller	9
Colònia de St.Jordi	23

Cala Figuera	8
Portopetro	3
Portocolom	8
Pollença	14
Total Ports IB	152
Total Illes Balears	2.287

Taula 15. Embarcacions de pesca als ports de les Illes Balears (2019).
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports¹² i Autoritat Portuària¹³.

2.3.1. PASSATGERS

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

Passatgers	2016	2017	2018	2019
Palma	839.607	925.809	998.856	1.089.830
Alcúdia	322.006	400.417	470.789	434.767
Maó	122.897	130.829	118.683	139.620
Eivissa	2.461.249	2.523.119	2.644.909	2.872.929
La Savina	2.074.374	2.137.655	2.215.475	2.248.004
Total	5.820.133	6.117.829	6.448.712	6.785.150

Taula 16. Transport de passatgers per via marítima regular en regim de cabotatge als ports de l'Estat 2016-2019.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'autoritat portuària de Balears¹⁴.

La gran majoria de passatgers del Port 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, Dènia i València.

	2016	2017	2018	2019
Sant Antoni de Portmany	54.992	106.791	104.517	Dades no disponibles
Ciutadella	368.361	447.203	466.520	476.287
Total	423.353	553.994	571.037	476.287

Taula 17. Trànsit total de passatgers de cabotatge als ports comercials de la CAIB 2016-2019.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports¹⁵.

Passatgers	2016	2017	2018	2019
Andratx/Sant Elm	120.477	119.237	120.156	125.001
Sóller/Calobra	514.040	481.937	486.672	501.616
Pollença/Formentor/Can Picafort	289.720	270.003	194.648	186.376
Cala Rajada	121.707	149.026	164.874	109.636
Porto Cristo	130.231	192.374	185.331	234.127
Cala Bona	51.635	47.804	53.298	52.797

¹² Memòria comercial dels ports de la CAIB, any 2019. [Ports IB Inici](#)

¹³ Memòria anual 2019, autoritat portuària de Balears. [Biblioteca | Ports de Balears](#)

¹⁴ Memòries anuals 2016 – 2019. Autoritat portuària de Balears. [Biblioteca | Ports de Balears](#)

¹⁵ Memòries comercials dels ports de la CAIB, 2016 – 2019. [Ports IB Inici](#)

Portocolom	12.538	16.179	12.714	9.159
Cala Figuera	4.987	1.608	20.871	9.618
Portopetro	1.299	1.487	2.470	1.179
Colònia Sant Jordi/Es Coto/Cabrera	78.430	109.903	107.586	107.171
Sant Antoni de Portmany	333.306	355.532	314.227	318.906
Ciutadella	98.250	101.815	97.501	104.046
Fornells	1.720	14.724	19.955	20.343
Total	1.758.340	1.861.629	1.780.303	1.779.975

Taula 18. Trànsit local total de passatgers ports de la CAIB (2016-2019). Trànsit de "badia".
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports.

Mentre que el trànsit de local de passatgers als ports de la CAIB es manté bastant estable en el temps, els passatgers arribats de creuers turístics s'ha incrementat en un 35% en el període 2016 – 2019. Aquest augment es detecta als ports de Palma i d'Eivissa.

	2016	2017	2018	2019
Palma	1.631.206	1.673.210	2.051.782	2.220.132
Alcúdia	5901	1869	2139	673
Maó	72.165	115.104	101.090	43.757
Eivissa	251.249	340.334	274.552	399.130
La Savina	1.634	Dada no disponible	586	0
Total	1.962.155	2.130.517	2.430.149	2.663.692

Taula 19. Transport de passatgers per via marítima de creuers turístics als ports de l'Estat, 2016-2019.
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'autoritat portuària de Balears.

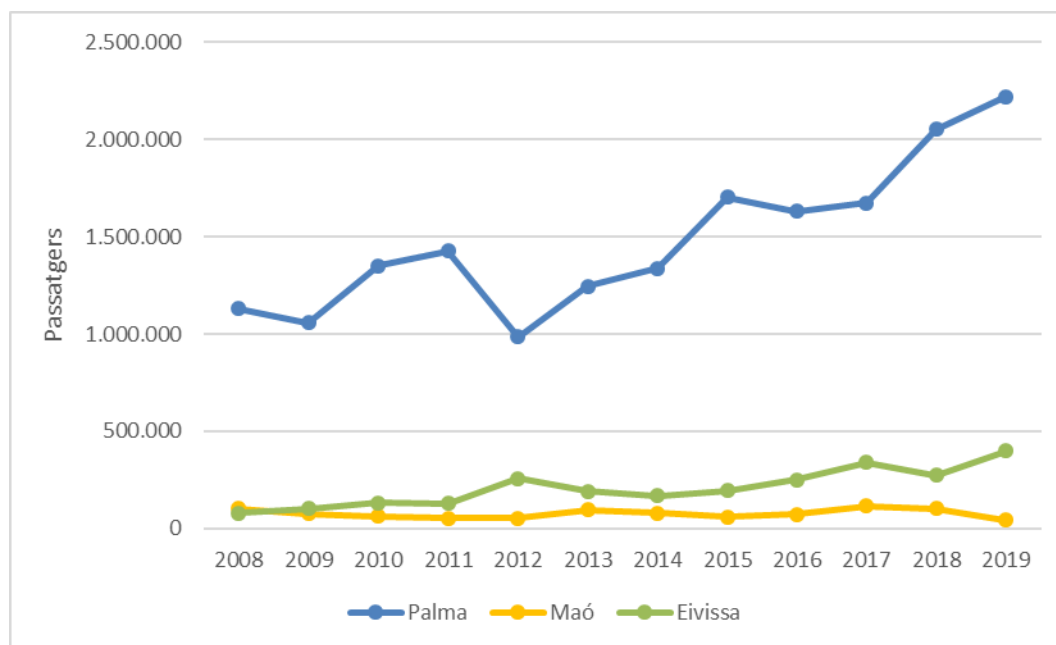


Figura 7. Evolució dels passatgers de creuers turístics als principals ports de l'estat, 2008-2019.
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

L'evolució del nombre de passatgers de creuers turístics ha anat augmentat de manera considerable des de l'any 2008. El port d'Eivissa també mostra un increment d'aquests viatgers, però de manera menys pronunciada. En canvi, el port de Maó mostra una tendència a la reducció dels viatgers de creuers turístics.

2.3.2. MERCADERIES

A les Illes Balears quasi totes les mercaderies passen pels ports gestionats per l'Estat a través de l'Autoritat Portuària de les Illes Balears. Les dades dels darrers anys mostren un descens generalitzat pel conjunt de les illes. Les dades evidencien que aquesta baixada en l'arribada de mercaderies es centra als ports de Mallorca i Menorca, mentre que hi ha una tendència positiva als ports de les Pitiüses.

Transport marítim de mercaderies (tones)				
	2016	2017	2018	2019
Palma	9.003.381	9.329.131	9.943.936	10.388.999
Alcúdia	1.814.893	2.132.160	2.236.853	1.874.869
Maó	667.156	646.536	687.429	774.791
Eivissa	2.908.753	3.000.181	3.046.487	3.198.745
La Savina	282.022	300.793	292.096	286.287
Total	14.676.205	15.408.801	16.206.801	16.523.691

Taula 20. Transport marítim de mercaderies per illes i per ports de l'autoritat portuària 2016-2019.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'autoritat portuària de Balears.

2.4. TRANSPORT AERI

El transport aeri mostra una clara tendència per al període 2016 – 2019, igual als tres aeroports de les illes. Es registra una pujada en el transport de passatgers, destacant especialment l'aeroport de Palma amb un increment del 13%, i amb quasi un 10% més en els aeroports de Maó i d'Eivissa.

En canvi, el transport de mercaderies mostra una reducció considerable en el mateix període. La major disminució d'aquest trànsit es detecta a Eivissa, amb gairebé un 21% menys respecte l'any 2016. A Palma i a Maó la reducció és del 14% i l'11%, respectivament.

Passatgers	Palma	Maó	Eivissa	Total
2016	26.254.110	3.178.284	7.416.161	36.848.555
2017	27.970.656	3.434.615	7.903.928	39.309.199
2018	29.081.446	3.442.742	8.104.453	40.628.641
2019	29.721.142	3.495.025	8.155.626	41.371.793
% var. 2016-2019	13,21%	9,97%	9,97%	12,28%

Taula 21. Evolució del trànsit de passatgers als aeroports de les Illes Balears 2016-2019.

Font: AENA¹⁶.

Mercaderies (kg)	Palma	Maó	Eivissa	Total
2016	10.452.860	1.391.088	1.835.346	13.679.294
2017	10.191.236	1.374.332	1.746.591	13.312.159
2018	10.018.045	1.221.808	1.616.512	12.856.365
2019	9.021.606	1.238.622	1.434.695	11.694.923
% var. 2016-2019	-13,69%	-10,96%	-21,83%	-14,51%

Taula 22. Evolució del trànsit de mercaderies (kg) als aeroports de les Illes Balears 2016-2019.

Font: AENA.

¹⁶ Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles, 2016-2019. [Inicio \(aena.es\)](https://aena.es)

Nombre d'operacions	Palma	Maó	Eivissa	Total
2016	197.640	31.252	72.503	301.395
2017	208.788	30.293	75.691	314.772
2018	220.332	31.370	76.995	328.697
2019	217.222	31.594	75.378	324.194
% var. 2016-2019	0,19%	0,02%	0,16%	7,56%

Taula 23. Evolució de les operacions realitzades als aeroports de les Illes Balears 2016-2019.

Font: AENA.

Aeroports	Passatgers	Mercaderies (kg)
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	61.734.944	560.039.136
BARCELONA-EL PRAT J.T.	52.688.455	176.797.909
PALMA	29.721.142	9.021.606
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	19.858.656	3.080.119
ALICANTE-ELCHE	15.048.240	4.032.300
GRAN CANARIA	13.261.228	19.727.786
TENERIFE-SUR	11.168.707	2.193.378
VALENCIA	8.539.579	14.515.842
EIVISSA	8.155.626	1.434.695
SEVILLA	7.544.357	9.891.790
LANZAROTE-CESAR MANRIQUE	7.293.087	1.434.288
BILBAO	5.905.820	979.571
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	5.839.638	12.596.348
FUERTEVENTURA	5.635.417	735.296
MENORCA	3.495.025	1.238.622
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	2.904.102	3.201.215
GIRONA-COSTA BRAVA	1.933.049	78.233
LA PALMA	1.483.778	465.698
ASTURIAS	1.417.912	28.538
A CORUÑA	1.352.584	152.304
FGL GRANADA-JAEN	1.252.019	13
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	1.174.999	165
JEREZ DE LA FRONTERA	1.121.164	333
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA	1.090.712	0
REUS	1.046.249	0
VIGO	1.012.447	541.271
ALMERIA	979.406	187
ZARAGOZA	467.783	182.619.068
MELILLA	434.656	134.568
SAN SEBASTIAN	320.440	404
EL HIERRO	268.895	70.644
VALLADOLID	249.224	10.849
PAMPLONA	243.498	22.190

VITORIA	174.024	64.470.673
LA GOMERA	77.584	1.880
BADAJOS	75.416	0
CEUTA-HELIPUERTO	71.654	0
LEON	65.982	0
ALGECIRAS-HELIPUERTO	37.728	0
MURCIA-SAN JAVIER	21.563	0
LOGROÑO	19.448	0
SALAMANCA	17.766	0
BURGOS	17.687	39.646
CORDOBA	10.700	0
SABADELL	5.067	0
MADRID-CUATRO VIENTOS	3.570	0
ALBACETE	1.616	0
HUESCA-PIRINEOS	622	0
TOTAL	275.243.265	1.069.556.565

Taula 24. Nombre de passatgers i kg de mercaderies dels aeroports espanyols, any 2019.

Font: AENA.

L'any 2019, l'aeroport de Palma se situà en tercera posició respecte al número de passatgers a Espanya, per darrere Madrid i Barcelona, mentre que en relació a les mercaderies és el novè aeroport de l'Estat. L'aeroport d'Eivissa és el novè en trànsit de passatgers i el 14è en mercaderies. Finalment, l'aeroport de Menorca és el quinzè aeroport en nombre de passatgers i el setzè en mercaderies.

2.5. TRANSPORT FERROVIARI

Només l'illa de Mallorca disposa de xarxa ferroviària. En aquest cas també s'han tingut en compte les línies del metro de Palma i el tramvia de Sóller. En total hi ha 119 quilòmetres de via fèrria. Aquesta xifra suposa que hi hagi 32,8 metres de xarxa per quilòmetre quadrat de superfície a Mallorca i només 23,9 m/km² per al conjunt de l'arxipèlag.

Municipi	Ferrocarri		
	km	km/hab	km/km ²
Binissalem	4,22	0,0005	0,14
Bunyola	10,37	0,0015	0,12
Consell	3,42	0,0008	0,25
Inca	13,89	0,0004	0,24
Lloseta	2,88	0,0005	0,24
Llubí	3,31	0,0015	0,09
Manacor	5,15	0,0001	0,02
Marratxí	8,77	0,0002	0,16
Muro	1,85	0,0003	0,03
Palma	20,34	0,0000	0,10
Petra	12,58	0,0044	0,18
Sa Pobla	2,69	0,0002	0,06

Sant Joan	1,58	0,0007	0,04
Santa Maria	3,78	0,0005	0,10
Sineu	11,50	0,0030	0,24
Sóller	12,86	0,0009	0,30

Taula 25. Densitat de la xarxa de ferrocarrils a les Illes Balears.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de SITIBSA.

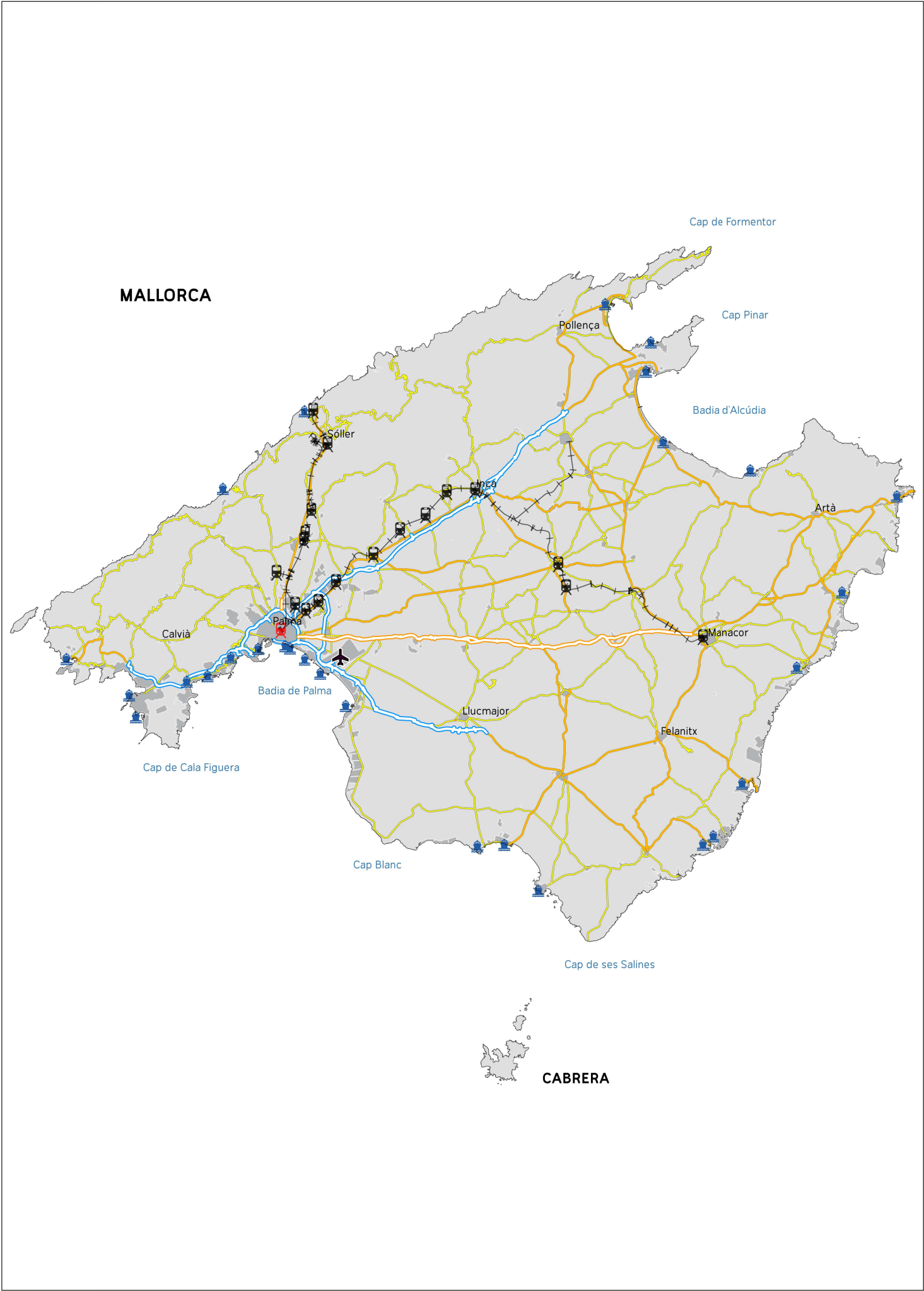
Tot i no disposar de dades actualitzades de l'ús del servei ferroviari, la memòria anual del CES sobre l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears de 2019¹⁷ presenta els viatgers dels trens de Mallorca dels anys 2015 – 2017. S'observa un considerable augment en l'ús d'aquest mitjà de transport, gràcies a les millores del servei com l'electrificació de la xarxa o l'augment de freqüències.

	2015	2016	2017
Número de viatgers	3.513.249	4.320.697	4.660.258

Taula 26. Viatgers de ferrocarril de Mallorca.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Memòria anual del CES, 2019.

¹⁷ [CESIB - Memòria socioeconòmica i laboral \(caib.es\)](https://caib.es)



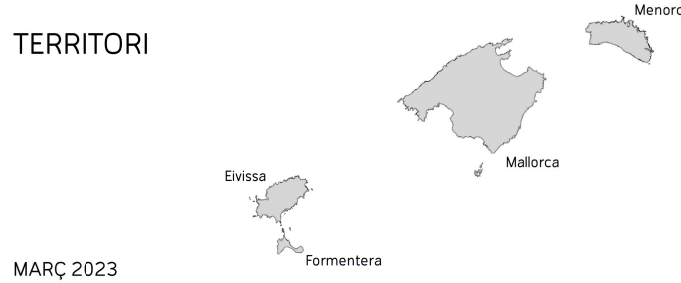
**ESTAT DEL MEDI AMBIENT
A LES ILLES BALEARS 2016-2019**

MAPA 30: INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

Tipus d'infraestructura

Terrestre	Aèria
Estació de tren	Aeroport internacional
Estació intermodal Palma	Marítima
Via fèrria	Port
Autopista	
Carretera principal	
Carretera principal doble calçada	
Carretera secundària	

Font: Viari unificat de les Illes Balears (VUIB)



3. RESPOSTES

3.1. NORMATIVA

En l'àmbit europeu, el 2011 es va publicar l'Estratègia de Transports 2050, amb l'actualització de l'anomenat Llibre Blanc sobre Transports, publicat per primera vegada l'any 2001. Aquesta estratègia pretén reduir de manera important la dependència europea de la importació de petroli així com disminuir les emissions de carboni derivades del transport en un 60% per l'any 2050. S'espera que els pròxims anys es publiqui l'actualització d'aquesta estratègia de transports.

En l'àmbit autonòmic hi ha nombroses lleis i normatives relacionades amb el transport:

- Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, que regula la planificació i projecte de les carreteres així com el finançament, construcció, conservació, explotació i ús d'aquestes.
- Llei 16/2001, de 14 de desembre, d'atribució de competències als Consells Insulars en matèria de carreteres i camins.
- Plans directors sectorials dels aeroports de competència estatal a les Illes Balears:
 - o Ordre de 5 de setembre de 2001 per la qual s'aprova el Pla Director de l'aeroport de Palma de Mallorca
 - o Ordre FOM/3415/2010, de 29 de novembre, per la qual s'aprova el Pla director de l'aeroport de Menorca
 - o Ordre FOM/3414/2010, de 29 de novembre, per la qual s'aprova el Pla director de l'aeroport d'Eivissa
 - o Ordre FOM/2550/2011, de 31 d'agost, per la qual s'aprova el Pla Director de l'Aeroport de Son Bonet
- Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears.

S'ha de destacar especialment la **Llei 4/2014**, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears. Un dels principis generals d'aquesta llei és l'impuls de la mobilitat sostenible.

Les finalitats i objectius de la llei són:

- a) Regular el transport públic de viatgers, tant de caràcter urbà com interurbà.
- b) Regular el servei ferroviari.
- c) Regular l'ordenació de la mobilitat per mitjà d'instruments de planificació que facilitin la implantació de formes de desplaçament més sostenibles.
- d) Fixar els objectius i el contingut del Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, dels plans insulars de serveis de transport regular de viatgers per carretera i dels plans de mobilitat urbana sostenible.

En aquest marc legislatiu, es va aprovar el Decret 35/2019, de 10 de maig, d'aprovació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, per al període 2019-2026.

Aquest decret trasllada el mandat a les administracions de planificar i prendre tots els acords administratius necessaris per materialitzar les mesures que inclou. El Pla preveu una inversió total de 1.720 milions d'euros entre totes les administracions competents en el desenvolupament d'aquestes mesures, que es duran a terme entre els anys 2019 i 2026.

El model del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears se centra en un canvi de la distribució modal dels desplaçaments a favor dels transports col·lectius i no motoritzats que deixa de banda la construcció de noves infraestructures viàries. És un model en el qual la utilització del cotxe privat perd pes en favor del transport col·lectiu o altres modes de transport alternatiu, i té un marcat caràcter social, d'integració, d'igualtat d'oportunitats i del dret a la mobilitat dels ciutadans de totes les illes.

Aquest nou plantejament de mobilitat es completa amb una aposta per la sostenibilitat, per tal d'aconseguir una reducció progressiva de la contaminació que causa el transport. El Pla fixa com a objectius principals els següents: garantir l'accessibilitat al transport de tots els ciutadans i a tot el territori; reduir la contaminació generada per la mobilitat i minimitzar el consum energètic; reduir l'accidentalitat; minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments; anar cap a una ciutat compacta amb serveis que redueixin els desplaçaments fora; transformar la distribució modal a favor del transport públic o no motoritzat; millorar i flexibilitzar les condicions del transport públic alhora que es dona rigidesa al privat, i optimitzar la connexió entre les illes. El Pla es concreta en les línies següents:

1. Ampliació de la xarxa de transport públic amb un increment de les ofertes d'autobusos, un nou mapa ferroviari amb ampliació de les línies de tren i del metro.
2. Mesures per flexibilitzar el transport públic i més rigidesa per al vehicle privat
3. Integració de tarifes de totes les illes
4. Reducció de la contaminació
5. Millora de la mobilitat interinsular
6. Reducció de la sinistralitat
7. Optimització de la distribució de mercaderies

Finalment, arrel de la Llei 4/2014 i del Pla Director Sectorial de Mobilitat així com de la Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'urbanisme de les Illes Balears i de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica, es crea l'instrument de planificació i ordenació de la mobilitat municipal: el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). Aquests PMUS ha d'incloure, com a mínim, la següent informació relativa al seu àmbit:

- a) El diagnòstic de la situació actual de la mobilitat.
- b) Els objectius concrets a mitjà i llarg termini en matèria de mobilitat. Aquests objectius han de ser coherents amb els objectius generals i els indicadors d'avaluació i control que estableixin tant el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears com el pla insular corresponent.
- c) Les mesures concretes de mobilitat sostenible que permetin assolir els objectius proposats.
- d) Una anàlisi de la viabilitat de les mesures proposades a partir de criteris econòmics, socials i ambientals.
- e) Un estudi economicofinancer que valori les actuacions proposades i estableixi els mecanismes de finançament oportuns.
- f) Els procediments per fer-ne el seguiment, l'avaluació i la revisió.

3.2. COMPETÈNCIES

L'Estat manté les competències sobre el transport d'accés a les Illes des de la Península o altres països. En el cas del transport aeri, els aeroports de les illes estan gestionats per AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), que està adscrita al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana. Per altra banda, l'Estat gestiona els 5 ports més importants de les Illes (Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa i La Savina), que presenten trànsit de passatgers i de mercaderies, a través de l'Autoritat Portuària de les Illes Balears. La resta de ports, amb ús quasi exclusiu d'oci, són competència de la Comunitat Autònoma a través de l'entitat Ports de les Illes Balears, organisme dependent de la Conselleria de Mobilitat i Habitatge.

La Llei 16/2001 atribueix certes competències en matèria de carreteres als consells insulars: la funció executiva i la gestió, així com la funció inspectora i sancionadora. Entre les principals funcions que han de desenvolupar els consells insulars es poden destacar la planificació de la xarxa viària, l'elaboració i aprovació del Pla director sectorial de carreteres, la conservació de les carreteres, entre d'altres.

Així mateix, la Llei 4/2014 estableix la distribució de competències en matèria de transports i mobilitat entre el govern de la comunitat autònoma, els consells insulars i els ajuntaments. En aquest aspecte, les funcions més destacables de cada administració són, entre d'altres:

- Govern de les Illes Balears
 - o Planificar i ordenar els transports terrestres, les activitats auxiliars complementàries i les infraestructures de transport que siguin d'interès autonòmic
 - o Elaborar el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears
 - o Dirigir i coordinar el Consell Balear de Transports Terrestres
 - o Coordinar les competències dels consells insulars
- Consells Insulars
 - o Funcions executives i de gestió en matèria de transport públic regular de viatgers per carretera
 - o Funcions executives i de gestió en matèria de transport públic regular de viatgers per ferrocarril
 - o Crear l'organització administrativa necessària per fer efectiva la integració insular del transport públic regular de viatgers
 - o Elaborar i executar el Pla insular de serveis de transport regular de viatgers per carretera, d'acord amb les directrius que recull el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears.
 - o Crear i regular autoritzacions de transport discrecional de viatgers en vehicle de turisme i autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular, ja siguin de caràcter permanent o temporal, i establir-ne la proporció
- Ajuntaments
 - o Ordenar i gestionar el transport públic i privat de viatgers
 - o Elaborar i aprovar el Pla de mobilitat urbana sostenible i adequar les infraestructures dels transports urbans a les necessitats turístiques i residencials que s'hi prevegin.

3.3. CONTAMINACIÓ DE L'AIRE

Com s'ha comentat anteriorment, i s'explica en profunditat al capítol 2 relatiu a l'aire, el sector de transport té uns nivells alts de consum energètic i d'emissions de gasos d'efecte hivernacle. Per aquest motiu fa anys que es van començar a establir normatives, programes i estratègies per orientar la mobilitat cap a models més sostenibles.

En l'àmbit europeu cal destacar la Directiva 2008/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa. Aquesta directiva, que substitueix tota la normativa anterior, estableix els principis i obligacions en matèria de qualitat de l'aire i, bàsicament, estableix uns límits d'immissió que no s'han de superar i uns terminis de compliment. Es cas de superar-se els límits, s'han d'elaborar Plans d'Acció per tal de reduir els nivells dels contaminants fins els límits correctes.

Anteriorment, l'Estat Espanyol ja comptava amb la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera. Tal com estableix aquesta normativa, l'any 2017 el Consell de Ministres va aprovar el segon Pla Nacional de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera 2013-2016 (Plan Aire II¹⁸).

Després de l'aprovació de la vigent directiva, aquesta es va transposar a l'ordenament espanyol mitjançant el Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire. Aquest Reial Decret estableix que les comunitats autònomes dividiran el seu territori en zones i aglomeracions, en les quals s'haurà d'avaluar la qualitat de l'aire per als principals contaminants (O₃, SO₂, NO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}, CO, benzè, metalls pesats i HAP).

¹⁸ [Plan Nacional de Calidad del AIRE 2017-2019 \(Plan Aire II\) \(miteco.gob.es\)](http://miteco.gob.es)

Segons aquest Reial Decret, s'han de redactar plans de millora de la qualitat de l'aire autonòmics o locals quan se superin els valors límit o objectiu, així com el marge de tolerància dels contaminants. La Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic va elaborar, l'any 2018, un Pla Marc de millora de la qualitat de l'aire per les Illes Balears, amb l'objectiu de facilitar la redacció dels Plans municipals. Amb aquests plans municipal s'han de concretar una sèrie d'accions per tal d'aconseguir la millora i el restabliment de la qualitat de l'aire.

4. INDICADORS

Indicador 12.1. Passatgers arribats per via aèria

PASSATGERS ARRIBATS PER VIA AÈRIA A LES ILLES BALEARS	2016	2017	2018	2019
	36.848.555	39.309.199	40.628.641	41.371.793

CODI	12.1.
TIPUS	Pressió
DEFINICIÓ	Nombre de passatgers arribats als diferents aeroports de les Illes Balears
METODOLOGIA	Per a l'obtenció d'aquestes xifres s'aprofiten les dades d'AENA
UNITATS	Nombre de passatgers
PERIODICITAT DE REVISIÓ	
DADES	Apartat del capítol que presenta aquestes dades: 2.4

	Palma	Maó	Eivissa
2016	26.254.110	3.178.284	7.416.161
2017	27.970.656	3.434.615	7.903.928
2018	29.081.446	3.442.742	8.104.453
2019	29.721.142	3.495.025	8.155.626
% var. 2016-2019	13,21%	9,97%	9,97%

TENDÈNCIA OBSERVADA	Increment destacable a tots els aeroports durant el període analitzat, especialment a l'aeroport de Palma.
TENDÈNCIA DESITJADA	
VALORS LÍMITS	
INSTRUMENTS / ORGANISMES DE CONSULTA I GESTIÓ	AENA
COMENTARIS	

Indicador 12.2. Passatgers arribats per via marítima

PASSATGERS ARRIBATS PER VIA MARÍTIMA A LES ILLES BALEARS	2016	2017	2018	2019
	9.963.981	10.663.969	11.230.201	11.705.104

CODI	12.2.
TIPUS	Pressió
DEFINICIÓ	Nombre de passatgers arribats als diferents ports de les Illes Balears segons tipus de trànsit
METODOLOGIA	Per a l'obtenció d'aquestes xifres s'aprofiten les dades dels organismes oficials
UNITATS	Nombre de passatgers
PERIODICITAT DE REVISIÓ	
DADES	Apartat del capítol que presenta aquestes dades: 2.3.1

Passatgers per via marítima regular en règim de cabotatge als ports de l'Estat	2016	2017	2018	2019
Palma	839.607	925.809	998.856	1.089.830
Alcúdia	322.006	400.417	470.789	434.767
Maó	122.897	130.829	118.683	139.620
Eivissa	2.461.249	2.523.119	2.644.909	2.872.929
La Savina	2.074.374	2.137.655	2.215.475	2.248.004
Total	5.820.133	6.117.829	6.448.712	6.785.150

Passatgers de creuers turístics	2016	2017	2018	2019
Palma	1.631.206	1.673.210	2.051.782	2.220.132
Alcúdia	5901	1869	2139	673
Maó	72.165	115.104	101.090	43.757
Eivissa	251.249	340.334	274.552	399.130
La Savina	1.634		586	0
Total	1.962.155	2.130.517	2.430.149	2.663.692

Passatgers de cabotatge als ports comercials de la CAIB	2016	2017	2018	2019
Sant Antoni de Portmany	54.992	106.791	104.517	
Ciutadella	368.361	447.203	466.520	476.287
Total	423.353	553.994	571.037	476.287

Passatgers de trànsit local "trànsit de badia" als ports de la CAIB	2016	2017	2018	2019
Andratx/Sant Elm	120.477	119.237	120.156	125.001
Sóller/Calobra	514.040	481.937	486.672	501.616

Pollença/Formentor/ Can Picafort	289.720	270.003	194.648	186.376
Cala Rajada	121.707	149.026	164.874	109.636
Porto Cristo	130.231	192.374	185.331	234.127
Cala Bona	51.635	47.804	53.298	52.797
Portocolom	12.538	16.179	12.714	9.159
Cala Figuera	4.987	1.608	20.871	9.618
Portopetro	1.299	1.487	2.470	1.179
Colònia Sant Jordi/ Es Coto/Cabrera	78.430	109.903	107.586	107.171
Sant Antoni de Portmany	333.306	355.532	314.227	318.906
Ciutadella	98.250	101.815	97.501	104.046
Fornells	1.720	14.724	19.955	20.343
Total	1.758.340	1.861.629	1.780.303	1.779.975

TENDÈNCIA OBSERVADA	Increment del trànsit marítim, especialment en els creuers turístics.
TENDÈNCIA DESITJADA	
VALORS LÍMITS	
INSTRUMENTS / ORGANISMES DE CONSULTA I GESTIÓ	Autoritat Portuària de les Balears Ports de les Illes Balears
COMENTARIS	

Indicador 12.3. Parc automobilístic

PARC AUTOMOBILÍSTIC	2016	2017	2018	2019
Vehicles / 1000 habitants	874,92	897,71	912,81	914,34
Vehicles / 1000 IPH	658,00	669,11	685,94	693,73

CODI	12.3.
TIPUS	Pressió
DEFINICIÓ	Nombre de vehicles
METODOLOGIA	Càlcul dels diferents indicadors a partir de dades dels organismes oficials.
UNITATS	Nombre de turismes i de vehicles Turismes/població Turismes/1000 habitants Turismes/IPH Turismes/1000IPH Vehicles/població Vehicles/1000 habitants Vehicles /IPH Vehicles /1000IPH
PERIODICTAT DE REVISIÓ	
DADES	Apartat del capítol que presenta aquestes dades: 2.2.2

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Parc de turismes	644.905	650.541	656.795	657.497	650.137	652.297
Parc de vehicles	890.076	899.904	910.748	914.765	909.417	916.602
Població (padró)	1.095.426	1.106.049	1.113.114	1.119.439	1.111.674	1.103.442
IPH	1.306.017	1.322.629	1.359.179	1.381.725	1.399.397	1.411.585
Turismes/població	0,5887	0,5882	0,5901	0,5873	0,5848	0,5911
Turismes/1000hab	588,73	588,17	590,05	587,35	584,83	591,15
Turismes/IPH	0,49	0,49	0,48	0,4759	0,4646	0,4621
Turismes/1000IPH	493,80	491,85	483,23	475,85	464,58	462,10
Vehicles/població	0,8125	0,8136	0,8182	0,8172	0,8181	0,8307
Vehicles/1000hab	812,54	813,62	818,20	817,16	818,06	830,68
Vehicles/IPH	0,6815	0,6804	0,6701	0,6620	0,6499	0,6493
Vehicles/1000IPH	681,52	680,39	670,07	662,05	649,86	649,34

	2015	2016	2017	2018	2019
Parc de turismes	665.936	684.428	708.765	722.973	733.457
Parc de vehicles	938.331	968.725	1.001.842	1.030.478	1.050.996
Població (padró)	1.104.479	1.107.220	1.115.999	1.128.908	1.149.460
IPH	1.430.327	1.472.221	1.497.284	1.502.286	1.514.989
Turismes/població	0,6029	0,6181	0,6351	0,6404	0,6381
Turismes/1000hab	602,94	618,15	635,09	640,42	638,09

Turismes/IPH	0,4656	0,4649	0,4734	0,4812	0,4841
Turismes/1000IPH	465,58	464,89	473,37	481,25	484,13
Vehicles/població	0,8496	0,8749	0,8977	0,9128	0,9143
Vehicles/1000hab	849,57	874,92	897,71	912,81	914,34
Vehicles/IPH	0,6560	0,6580	0,6691	0,6859	0,6937
Vehicles/1000IPH	656,03	658,00	669,11	685,94	693,73

TENDÈNCIA OBSERVADA	Es va produir una reducció de la ràtio de vehicles (vehicles/1000IPH) fins el 2014 però a partir d'aquell any s'ha anat incrementant la ràtio fins superar els valors del 2009.
TENDÈNCIA DESITJADA	Disminució
VALORS LÍMITS	
INSTRUMENTS / ORGANISMES DE CONSULTA I GESTIÓ	IBESTAT
COMENTARIS	

Indicador 12.4. Intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles

IMD	2016	2017	2018	2019
Mallorca	11.792,49	12.457,59	12.809,40	13.261,57
Menorca	9.859,32	10.150,55	9.247,45	9.716,20
Eivissa	10.146,36	10.320,17	10.363,74	10.315,00

CODI	12.4
TIPUS	Pressió
DEFINICIÓ	Índex que estima el número de vehicles que circulen diàriament per la carretera.
METODOLOGIA	Per a l'obtenció d'aquestes xifres s'aprofiten les dades presentades a la memòria anual 2019 del CES.
UNITATS	
PERIODICITAT DE REVISIÓ	
DADES	Apartat del capítol que presenta aquestes dades: 2.2
TENDÈNCIA OBSERVADA	Mallorca presenta un creixement constant. A Eivissa es produeix una estabilització d'aquest índex mentre que Menorca no mostra una tendència clara.
TENDÈNCIA DESITJADA	Minva o no increment de l'indicador.
VALORS LÍMITS	
INSTRUMENTS / ORGANISMES DE CONSULTA I GESTIÓ	
COMENTARIS	