



**GABINET d'ANÀLISI
AMBIENTAL i
TERRITORIAL**

Calle Alfons el Magnànim, 2
Escalera A, 1r-B.
E-07004 Palma de Mallorca.
Illes Balears

Tel. 971 461 708 –
Fax 971 468 052
empresa@gaat.es
www.gaat.es



Govern de les Illes Balears

Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori

ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE EN LAS ISLAS BALEARES

2008 – 2011

Capítulo 11

TRANSPORTE

Elaborado por

Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial S.L.

Diciembre 2014

11.1 ÍNDICE

11.1 ÍNDICE	1
11.2 INTRODUCCIÓN	2
11.3 PRESIONES.....	8
11.3.1 MOVILIDAD.....	8
11.3.2 TRANSPORTE POR CARRETERA.....	11
11.3.3 TRANSPORTE MARÍTIMO.....	15
11.3.4 TRANSPORTE AÉREO	20
11.3.5 TRANSPORTE FERROVIARIO	23
11.4 RESPUESTAS	26
11.4.1 NORMATIVA.....	26
11.4.2 COMPETENCIAS	27
11.4.3 CONTAMINACIÓN DEL AIRE	27
11.5 INDICADORES	30
11.5.1 TRANSPORTE DE PASAJEROS	30
11.5.2 PARQUE AUTOMOVILÍSTICO.....	33

11.2 INTRODUCCIÓN

El transporte es una de las presiones más importantes a la hora de definir el estado del medio ambiente de cualquier territorio desarrollado y, por tanto, de las Islas Baleares. Su importancia se debe a que se considera como uno de los sectores que más energía fósil (y, por tanto, no renovable) consume y como uno de los que más contaminación atmosférica genera, así como ruidos y vibraciones. Además supone una ocupación del territorio muy relevante.

En el caso de España, el transporte es el sector que más energía consume, alcanzando un 39% del total nacional. Pero es evidente que en el total de la energía consumida no tiene el mismo peso el transporte público que el privado y, dentro del primer grupo, no es igual el papel del tren respecto a los servicios por carretera. Hay que resaltar en este sentido que, sólo el vehículo turismo representa aproximadamente el 15% de toda la energía final consumida en España.

Ciertas estimaciones, sitúan el consumo de energía por pasajero transportado en 2,63 MJ/pkm (pasajero .kilómetro) en el caso del vehículo privado mientras que para un taxi se sitúa en 1,61 y para autobús de transporte urbano desciende a 1,03. En el transporte suburbano, los valores se sitúan en 1,84 para vehículo privado y 0,80 para el autobús. Finalmente, en el caso del transporte por carretera a media distancia los valores disminuyen a 1,27 y 0,69 respectivamente. Estos datos ponen de manifiesto de forma clara la mayor eficiencia energética del transporte público.

Una mayor eficiencia no implica solamente un menor consumo de energía, sino también una mejora de la calidad de vida de los residentes derivada de la disminución de emisiones de gases que provocan contaminación atmosférica. Las estimaciones de emisiones de gases para cada una de las modalidades de transporte es la siguiente:

Contaminantes	Unidades	Transporte por carretera				
	Gramos por pasajero.kilómetro	Tren	Privado regular	Público discrecional	Público	Taxis y grandes turismos
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 quemados	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
Partículas	mg / pkm	10,52	0	0	0	0

TABLA 11.I. Estimaciones de emisiones de gases contaminantes para diferentes modalidades de transporte

Fuente: Plan Director Sectorial de Transporte (2006)¹

Es evidente que el funcionamiento del tren basado en energía eléctrica provoca un tipo de contaminación diferente a la que generan las diferentes modalidades de transporte por carretera: más SO₂ y partículas en suspensión de las centrales térmicas que producen

¹Pla Director Sectorial de Transports. Govern de les Illes Balears.

electricidad. Por otra parte, y respecto al resto de contaminantes, es evidente también que el tren resulta ser mucho menos agresivo con el medio ambiente que el transporte privado y, en algunos casos, más que alguna de las otras modalidades de transporte por carretera. Este hecho es especialmente destacable en el caso del monóxido de carbono, los hidrocarburos y los óxidos de nitrógeno.

Durante los años 2000 y 2001 el Gobierno de las Islas Baleares llevó a cabo toda una serie de encuestas sobre movilidad y transporte, las cuales han sido utilizadas como base del diagnóstico inicial del **Plan Director Sectorial de Transporte** (2006). A pesar de que estos datos son un poco obsoletos, debido a los grandes cambios que ha experimentado la sociedad balear en los últimos años, siguen siendo una buena referencia de la situación del transporte público y privado en la comunidad autónoma.

En las Islas Baleares el sector del transporte gasta el 57,98% de la energía total que se consume². Este dato es superior a la media española, que no llega al 40%³. Los transportes son responsables del 33% de los gases del efecto invernadero.

El diagnóstico del PDS de Transportes indica que en las Islas Baleares el 60% de los trayectos se realizan en vehículos privados. Uno de los fenómenos que explica este elevado uso del transporte privado es la tendencia a ir a vivir a urbanizaciones alejadas de los núcleos de servicios, lo que obliga en gran medida a utilizar el vehículo privado para muchos trayectos. La pareja automóvil-dispersión residencial⁴, o también la llamada trilogía del gasto (coche, vías rápidas, extensión de la urbanización), no es, a día de hoy, sostenible. Se promueve una dispersión residencial que el transporte público no puede cubrir. La necesidad de mejores conexiones para transporte privado difícilmente queda satisfecha. Se produce una retroalimentación positiva de las necesidades de infraestructuras viarias. En el Capítulo 4 de este Estado del Medio Ambiente se muestra el crecimiento urbanístico del último medio siglo.

Palma es una de las ciudades españolas con menos uso del transporte público. En el estudio para el Plan Director Sectorial de Transportes el grado de uso del transporte público de la población residente en Palma, era del 12%. Y en un estudio más reciente del Ayuntamiento de Palma⁵, esta proporción disminuye a un 10% de los desplazamientos.

En conclusión, el estudio llevado a cabo por el Gobierno Balear en el bienio 2000-2001 (Plan Director Sectorial) puso de manifiesto la poca sostenibilidad ambiental y energética del sector transporte en las Islas Baleares.

² [Estadístiques energètiques Illes Balears 2010](#). Conselleria d'Economia i Competitivitat.

³ [La energía en España 2010](#). Ministerio de Industria, turismo y comercio.

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

⁵ [Sólo un 10% de los desplazamientos en Palma se realizan en transporte público](#). Diario de Mallorca 8/II/2006.

Medio de transporte		Mallorca Viajes/día	%	Menorca Viajes/día	%	Pitiusas Viajes/día	%	Islas Baleares Viajes/día	%
total		1.481.570	100	158.526	100	212.937	100	1.853.033	100
no mecanizados		496.692		63.760		93.331		653.783	
	a pie	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
mecanizados		984.878		94.767		119.606		119.250	
transporte privado		854.079		90.794		112.485		1.057.357	
	coche	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
transporte público		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 interurbano	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 y otros		11.816	0,8	642	0,40	465	0,22	12.923	0,7

TABLA 11.II. Tipologías de desplazamientos diarios por islas

Fuente: Plan Director Sectorial de Transporte

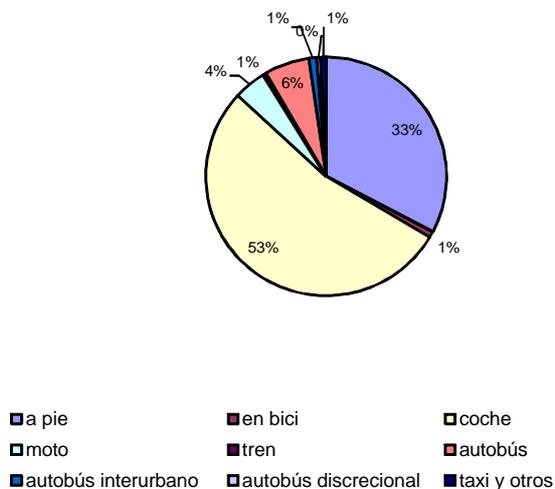


GRÁFICO 11.1. Modalidades de desplazamientos diarios en Mallorca
 Fuente: Encuestas sobre movilidad y transporte del Plan Director Sectorial de Transporte

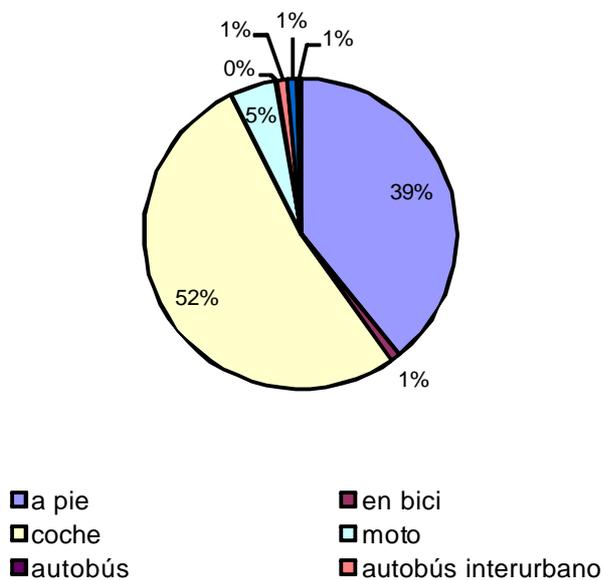


GRÁFICO 11.2. Modalidades de desplazamientos diarios en Menorca
 Fuente: Encuestas sobre movilidad y transporte del Plan Director Sectorial de Transporte

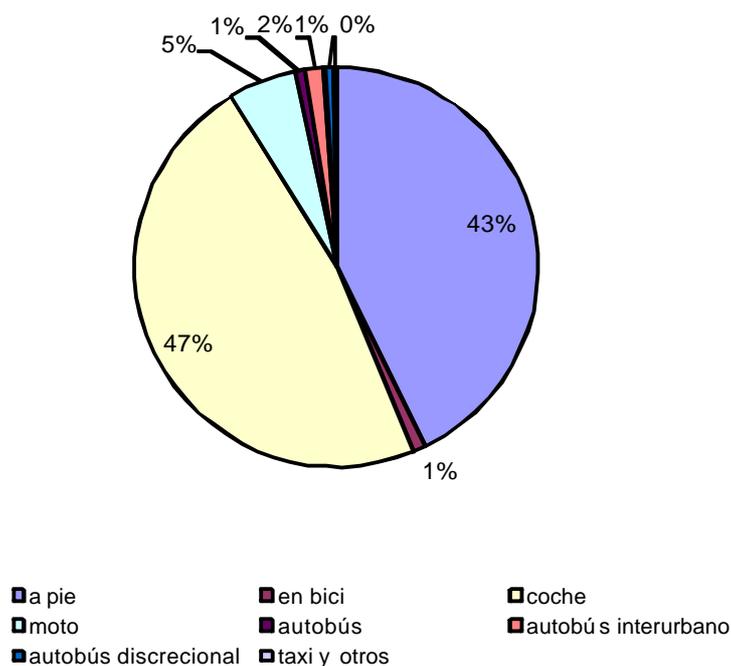


GRÁFICO 11.3. Modalidades de desplazamientos diarios en las Pitiusas
 Fuente: Encuestas sobre movilidad y transporte del Plan Director Sectorial de Transporte

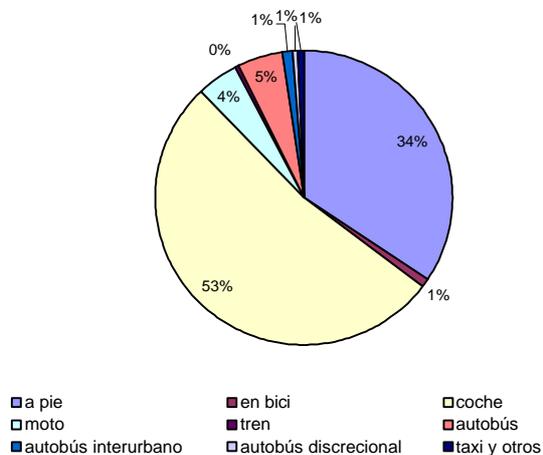


GRÁFICO 11.4. Modalidades de desplazamientos diarios en las Islas Baleares
 Fuente: Encuestas sobre movilidad y transporte del Plan Director Sectorial de Transporte

Se pone de manifiesto que en las Islas Baleares en general se usa poco el transporte público colectivo para desplazamientos medios o largos. La falta de frecuencia, el hecho de no cubrir la demanda adecuadamente en las horas puntas, la mala calidad de los servicios ofrecidos en comparación con sus precios y la falta de conexión entre algunos de estos sistemas de transporte, son algunas de las razones que justifican el escaso uso del sistema público de transporte.

Esta situación mejoró ligeramente con la reapertura de las líneas de tren de Inca-Sa Pobla (2001), Inca-Manacor (2003) y de la línea de metro de Palma (2007), que supusieron un incremento sustancial en el número de usuarios de ferrocarril.

11.3 PRESIONES

En este apartado se hacen unas consideraciones generales y, a continuación, se presentan datos sobre las diferentes modalidades de transporte.

11.3.1 MOVILIDAD

En el bienio 2000-2001, el **índice de movilidad de los residentes baleares** (calculados a partir del total de viajes que se realizan por día, del número de estos viajes que son motorizados o no motorizados y de la tasa de viajes por habitante y por día) era de 2,20: 2,19 para Mallorca, 2,22 en Menorca y 2,27 para las Pitiusas. Probablemente los valores más elevados en Menorca y Pitiusas tienen relación con el hecho de que gran parte de la población vive dispersa o en pequeños núcleos de población. Dentro de estos valores de movilidad, en las cuatro islas se detecta un elevado grado de mecanización, es decir, gran parte de los viajes que se hacen son en transporte público o privado, siendo el valor más elevado para Mallorca (1,46) y disminuyendo para Menorca (1,32) y Pitiusas (1,28) (en total, para las Islas se sitúa en 1,42)⁶.

En este contexto, si se analizan los **viajes mecanizados**, en todas las islas se detecta como el transporte privado prevalece sobre el público.

Tipo	Mallorca (%)	Menorca (%)	Pitiusas (%)	IB (%)
Público	13	4	6	12
Privado	87	96	94	88

TABLA 11.III. Porcentaje de viajes mecanizados por tipo

Fuente: Encuestas sobre movilidad y transporte del Plan Director Sectorial de Transporte

En el momento de la elaboración del PDS de transporte no se disponía de datos referentes a **la movilidad de la población turística**, exceptuando las referentes al municipio de Calvià, obtenidas a raíz de la Agenda Local 21. Una aproximación hecha en función de los resultados estadísticos ponía de manifiesto que aproximadamente la mitad de la demanda de autobús regular a las islas correspondía al turismo.

Analizando datos del IBESTAT y de la Dirección General de Tráfico se han podido calcular las **ratios de vehículos por cada 1.000 habitantes** en las diferentes islas. En el año 2011 este valor era de 818 si se tomaba de referencia la población censada a día 31 de diciembre de ese año. Este valor disminuye hasta 670 turismos por 1.000 habitantes si se calcula en función del Índice de Presión Humana del mismo año. En ambos casos los valores son inferiores a los registrados en la encuesta de movilidad del PDS de transporte del año 2001 donde el ratio alcanzó los 840 vehículos por cada 1000 habitantes y 651 si se calculaba en función del IPH registrado ese año.

⁶ Encuestas sobre movilidad y transporte del Pla Director Sectorial de Transport (2006).

En cuanto a **vehículos de alquiler**, tampoco se dispone de datos recientes en relación al parque de vehículos disponible en cada una de las islas.

	2001	2002	2,003	2004
Mallorca	25.000	23.000	25.000	27950
Menorca	12.000	10.000	8.000	12.000
Pitiusas	13.000	12.000	10.000	15.050
Islas Baleares	50.000	45.000	43.000	55.000

TABLA 11.IV. Vehículos de alquiler

Fuente: Encuestas sobre movilidad y transporte del Plan Director Sectorial de Transporte

Si el año 2004 se disponía de 788.403 vehículos en las Islas, los 55.000 coches de alquiler de ese año representaban el 7% del total. Aunque este porcentaje parece bajo, se debe tener en cuenta que no se reparte de forma equitativa a lo largo del año, sino que se concentra fundamentalmente en los meses de verano.

Uno de los factores a tener más en cuenta para analizar la situación del transporte público en nuestra comunidad autónoma son las transformaciones sociales y económicas de los últimos años, como consecuencia de las cuales se ha favorecido el desarrollo disperso, de forma que la residencia, el trabajo, los puntos de ocio... quedan alejados entre sí y se hace muy difícil el acceso con transporte público. Estas políticas de desarrollo, por lo tanto, favorecen el uso del transporte privado en detrimento del público (que no puede llegar a todos los lugares) y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

En cuanto al **transporte interinsular**, lo que se ha producido en los últimos años ha sido la progresiva sustitución del transporte marítimo por el aéreo. A pesar de que la oferta aérea se ha visto incrementada a raíz de la subida de demanda, los precios de los vuelos también han aumentado, hecho que dificulta la comunicación entre las islas. Este problema no queda resuelto con el transporte marítimo, debido a que las líneas que se ofrecen son lentas y tienen poca frecuencia.

El **transporte aéreo** es mejor valorado por su rapidez y comodidad, aunque sus usuarios reconocen que hay problemas de acceso a los aeropuertos con transporte público desde las ciudades de los alrededores, excepto en el caso de Palma y Mahón. Por otra parte, el transporte marítimo es peor valorado por la lentitud del viaje y la incompatibilidad de horarios y frecuencias que hacen que resulte muy complicado ir y volver en barco el mismo día. Esto hace que sea una opción rechazada por las personas que viajan por cuestiones de negocios.

De esta forma, el **transporte marítimo** parece que se consolida para el transporte de mercancías (más importante entre cada una de las Islas y la Península que entre las mismas Islas) y por las conexiones Ibiza-Formentera, mientras que el aéreo pasa a ser la opción preferida para los viajeros de vacaciones y negocios. El transporte marítimo no presenta las características de una red interinsular integrada en el resto de la estructura de transporte balear. Se podría definir como un conjunto de servicios entre islas sin mucha conexión y dependientes de la red de transporte marítimo de las islas con la Península.

En el año 2000, en Baleares, había un total de 26 empresas que se encargaban del **transporte colectivo de viajeros por carretera**. Aproximadamente 12,5 millones de pasajeros hicieron uso del transporte regular de viajeros por carretera, aproximadamente 7,4 en Mallorca, 1,3 en Menorca, y 3,8 en las Pitiusas. Es evidente que el nivel de utilización del transporte público por carretera de Mallorca respecto a otras islas de similares características es muy bajo. Mientras que la tasa de

utilización de este servicio respecto a la población censada en el año 2001 era de 10,9 en Mallorca, en gran Canaria superaba el 40 y Tenerife superaba también el valor de 50.

En relación al **servicio ferroviario**, cabe destacar la prolongación de la línea desde Inca a Manacor el año 2003 y la puesta en marcha del servicio de metro de Palma en 2007. Es evidente que el transporte ferroviario es una de las grandes alternativas al transporte privado, porque permite ahorrarse las colas, los atascos que se producen en las carreteras y que también sufren los autobuses públicos. Pero también es obvio que el desarrollo de nuevas líneas y la mejora de las actuales para dar respuesta a la demanda social requieren de una fortísima inversión y de un compromiso político total para fomentar su uso.

De momento, la reapertura de las líneas Inca-Sa Pobla (2001) e Inca-Manacor (2003), junto con la construcción de algunas infraestructuras más, se han visto recompensadas con un incremento en número de usuarios respecto a los años anteriores. En el caso de la línea de Sóller, se detecta una marcada dependencia del número de turistas que visitan Mallorca.

Si se analiza la situación de estas dos alternativas al transporte privado para largas distancias, el autobús y el tren, se detecta una **importante falta de coordinación** entre los dos servicios, un hecho que es indudablemente deseable para conseguir atraer un mayor número de usuarios y mejorar la calidad del servicio global, de forma que se eviten esperas y transbordos innecesarios. Evidentemente, esto (tanto la problemática como la necesidad de resolverla) también se hace evidente en el caso de las conexiones entre el transporte público terrestre y el transporte marítimo interinsular y entre las islas y la península. En este caso, la mejora de este servicio combinado podría permitir una progresiva reducción del uso del avión, basándose siempre en un precio considerablemente inferior al aéreo.

Este último punto se enmarca en la intención del Gobierno de formar una especie de red integrada de todos los sistemas de transporte públicos, que permitan un rápido y fácil acceso a muchos de los puntos de las islas, sin tener que esperar o de haber hacer transbordos innecesarios y evitar en la medida de lo posible el uso del transporte privado. El objetivo, por tanto, es unir de la forma más eficaz posible todas las estaciones intermodales (autobús y tren), las estaciones de ferrocarriles y terminales marítimas y aeroportuarias.

Finalmente, el uso de una alternativa para desplazamientos cortos o medios como la **bicicleta** ha sido muy poco favorecido y no se ha llevado a cabo ninguna acción coordinada entre las diferentes instituciones implicadas, sobre todo a nivel de ayuntamientos. Cabe destacar que en Palma desde el año 2008 se ha multiplicado por 2,5 la red ciclista, pasando de 26 a 66 km⁷ y la puesta en marcha del servicio público de bicicletas en 2011.

También se ha trabajado en la adecuación de diferentes redes cicloturísticas entre varios ayuntamientos. De todas formas, es necesario llevar a cabo una serie de actuaciones que tengan como principal finalidad proporcionar un servicio de calidad a los ciclistas, tanto a nivel de señalizaciones, como de pavimentación o de seguridad respecto a otros usuarios de las redes de caminos y carreteras como coches y motocicletas. Asimismo, sería necesario que se promoviera y facilitara el uso de la bicicleta para los desplazamientos medios o largos (por cortos es recomendable ir a pie) desde el domicilio hasta el punto en que se toma el transporte público y desde el del parada de éste hasta el lugar de trabajo.

⁷ [Pla de Mobilitat Urbana Sostenible](#). Ayuntamiento de Palma. Junio de 2014.

11.3.2 TRANSPORTE POR CARRETERA

11.3.2.1 VIALES

Uno de los indicadores más utilizados a la hora de comparar el nivel de desarrollo de los territorios es, sin duda, los kilómetros de carreteras de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada) y del resto de carreteras (de menos de 5 metros de anchura, de entre 5 y 7 metros y de más de 7 metros).

		Total	Vías de gran capacidad	Otras vías
Mallorca	Longitud km	1.763	113	1.650
	Km/ Km ² área isla	0,48	0,03	0,45
Menorca	Longitud km	176	2	174
	Km/ Km ² área isla	0,25	0.0029	0.25
Pitiusas	Longitud km	206	5	201
	Km/ Km ² área isla	0,31	0,0077	0,30
Islas Baleares	Longitud km	2.145	120	2.025
	Km/ Km ² área isla	0,43	0,02	0,40

TABLA 11.V. Kilómetros de autopistas, otras vías y valor por superficie (datos de 2005)

Fuente: Las Islas Baleares en cifras 2007

Nota: No salen los datos correspondientes a Ibiza (autopistas) porque corresponden a 2005

Anchura del pavimento	Islas Baleares	Mallorca	Menorca	Ibiza Formentera
<5 metros	276	252	22	
5 a 7 metros	851	630	28	159
> 7 metros	898	732	124	42

TABLA 11.VI. Kilómetros de vías según anchura (datos de 2005)

Fuente: Las Islas Baleares en cifras 2007

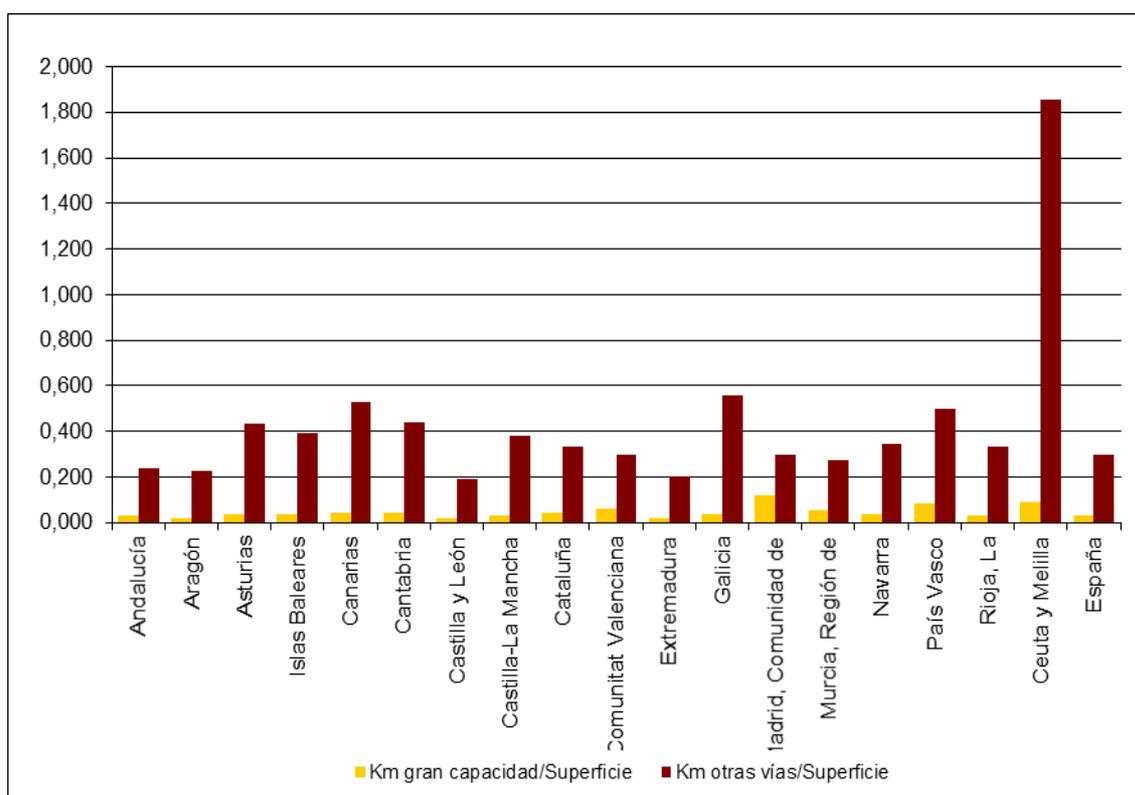
A continuación se presentan los datos en valores absolutos y comparándolos en función de la superficie con el resto de comunidades autónomas (año 2011).

	Vías de gran Capacidad	Km/ Km ²	Otras vías	Km/ Km ²	Total km / superficie
Andalucía	2.704	0,031	20.916	0,239	0,270
Aragón	823	0,017	10.721	0,225	0,242
Asturias	407	0,038	4.595	0,433	0,472

Islas Baleares	187	0,037	1.970	0,395	0,432
Islas Canarias	307	0,041	3.950	0,530	0,572
Cantabria	219	0,041	2.343	0,440	0,481
Castilla y León	1.798	0,019	17.831	0,189	0,208
Castilla La Mancha	2.289	0,029	30418	0,383	0,412
Cataluña	1.381	0,043	10.663	0,332	0,375
Comunidad Valenciana	1.456	0,063	6.943	0,299	0,361
Extremadura	750	0,018	8.403	0,202	0,220
Galicia	1.085	0,037	16.525	0,559	0,595
Madrid	980	0,122	2.373	0,296	0,418
Murcia	636	0,056	3.105	0,274	0,331
Navarra	396	0,038	3.610	0,347	0,386
País Vasco	598	0,083	3.591	0,497	0,579
La Rioja	163	0,032	1.684	0,334	0,366
Ceuta y Melilla	3	0,091	61	1,855	1,946
TOTAL	16.182	0,032	149.702	0,296	0,328

TABLA 11.VII. Kilómetros de vías a las CCAA y relación con superficie

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento (datos de 2011)

**GRÁFICO 11.5. Kilómetros de carreteras respecto de la superficie de las CCAA.**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento (datos de 2011)

Como se puede observar, las Baleares se encuentran por encima de la media estatal en cuanto a kilómetros de red viaria en relación a la superficie de la comunidad. Con $0,037\text{km} / \text{km}^2$ de vías de gran capacidad es la décima comunidad, con la misma ratio que Galicia, en cambio en relación al resto de vías ocuparía la séptima posición.

11.3.2.2 TRANSPORTE PRIVADO POR CARRETERA

Cálculo de vehículos y turismos por población y por Índice de Presión Humana. Un indicador común es el número de vehículos o turismos por 1000 habitantes, sea población empadronada o IPH.

	2001	2002	2,003	2004	2005	2006
Parque de turismos	562.855	571.922	567.686	595.052	609.259	615.592
Parque de vehículos	738.368	752.997	752.224	788.403	814.499	833.261
Población (padrón)	878.627	916.968	947.361	955.045	983.131	1.001.062
IPH	1.127.102	1.137.615	1.163.891	1.190.585	1.219.355	1.262.117
Turismos / población	0.6406	0.6237	0.5992	0.6231	0.6197	0.6149
Turismos / 1000hab	640.61	623.71	599.23	623.06	619.71	614.94
Turismos / IPH	0,4965	0,4946	0,45	0,4598	0,4567	0,4452
Turismos / 1000IPH	496,47	494,57	449,99	459,8	456,65	445,17
Vehículos / población	0.8404	0.8211	0.7940	0.8255	0.8285	0.8324
Vehículos / 1000hab	840,37	821,18	794,02	825,51	828,47	832,38
Vehículos / IPH	0,6513	0,6512	0,5963	0,6092	0,6105	0,6026
Vehículos / 1000IPH	651,28	651,16	596,27	609,2	610,48	602,59

	645.079	651.535	644.905	650.541	656.795
Parque de turismos	878.433	893.624	890.076	899.904	910.748
Parque de vehículos	1.030.650	1.072.844	1.095.426	1.106.049	1.113.114
Población (padrón)	1.284.289	1.307.954	1.306.017	1.322.629	1.359.179
IPH	0,6259	0,6073	0,5887	0,5882	0,5901
Turismos / población	625,89	607,30	588,73	588,17	590,05
Turismos / 1000hab	0,4627	0,50	0,49	0,49	0,48
Turismos / IPH	462,73	498,13	493,80	491,85	483,23
Turismos / 1000IPH	0,8523	0,8329	0,8125	0,8136	0,8182
Vehículos / población	852,3	832,95	812,54	813,62	818,20
Vehículos / 1000hab	0,6301	0,6832	0,6815	0,6804	0,6701
Vehículos / IPH	630,12	683,22	681,52	680,39	670,07
Vehículos / 1000IPH	645.079	651.535	644.905	650.541	656.795

TABLA 11.VIII. Evolución de los vehículos y turismos en las Islas Baleares y relación con la población.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IBESTAT y de la Dirección General de Tráfico.

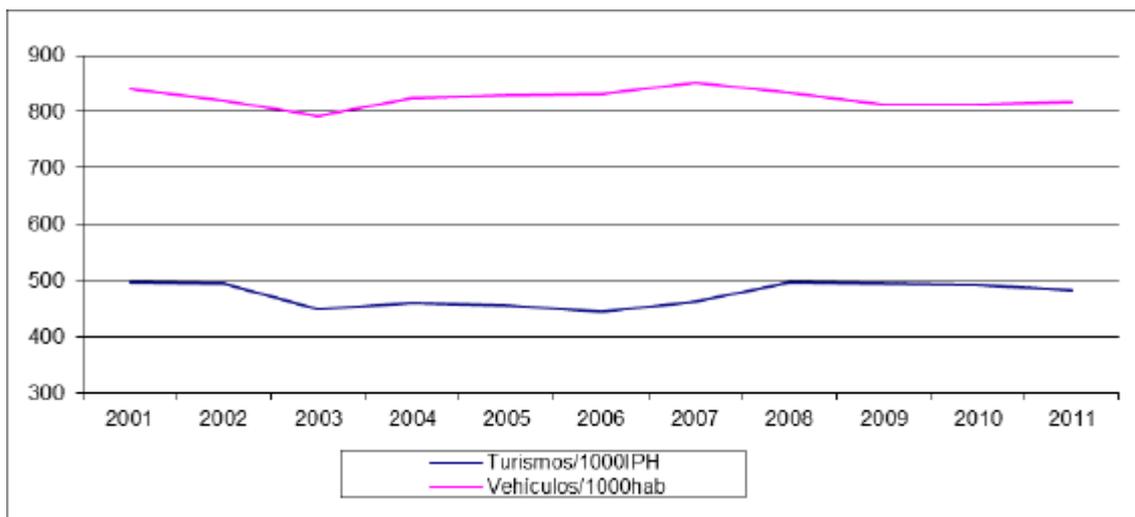


GRÁFICO 11.6. Evolución de los vehículos y turismos en las Islas Baleares y relación con la población (1000 habitantes de derecho).

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IBESTAT y de la Dirección General de Tráfico

Como se puede observar en la tabla que se muestra a continuación en el año 2011 las Baleares eran la comunidad donde había más vehículos por cada 1000 habitantes. Estas cifras pueden explicarse por la flota de vehículos de alquiler existente en la isla.

	Vehículos / 1000 hab
Andalucía	650
Aragón	635
Asturias	635
Islas Baleares	837
Islas Canarias	711
Cantabria	686
Castilla y León	695
Castilla La Mancha	702
Cataluña	687
Comunidad Valenciana	666
Extremadura	707
Galicia	700
Madrid	680
Murcia	670
Navarra	701
País Vasco	612
La Rioja	633
Ceuta y Melilla	783
España	678

TABLA 11.IX. Vehículos por cada 1000 habitantes en las diferentes CCAA (2011)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Tráfico

11.3.2.3 TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA

Hay un incremento continuo de pasajeros por carretera en transporte público regular. Esto es reflejo del incremento de población, pero también del esfuerzo de las administraciones públicas en favorecer esta modalidad de transporte.

	2004 viajeros	2005 viajeros	2006 viajeros	2007 viajeros
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
Ibiza	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

TABLA 11.X. Transporte regular de viajeros por carretera

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento⁸

	Total	Autotaxi y gran turismo	Autobuses			Mixto
			Total	Servicio público	Servicio privado	
Vehículos	4.610	2.608	230	1.772	1.747	25
Empresas	2.458	2.366	98	83	15	0

TABLA 11.XI. Datos de transporte público por carretera en las Islas Baleares (2005)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento⁹

	Total	Transporte público	Transporte privado
Número vehículos	8.658	6.920	1.738
Capacidad carga (Tn)	81.846	69.203	12.643
Empresas	2.478	1.445	1.033

TABLA 11.XII. Transporte de mercancías por carreteras en las Islas Baleares (2011)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento¹⁰

11.3.3 TRANSPORTE MARÍTIMO

Los puertos en las Islas Baleares organizan en dos categorías, los puertos de la autoridad portuaria (el Estado) y los puertos deportivos competencia de la Comunidad Autónoma.

Los **puertos** gestionados por el estado son 5. De hecho son zonas que abarcan no sólo el puerto comercial o pesquero propiamente dicho, sino que también algunos puertos deportivos cercanos. Se trata de las **zonas portuarias** de Palma (que incluye, además de los puertos comerciales y pesqueros, 5 deportivos), Mahón (incluye 3 deportivos), Ibiza (con 3 deportivos), Alcúdia (con un deportivo) y La Savina (Formentera) (con 2 puertos deportivos). En los puertos comerciales de competencia estatal se da tráfico de pasajeros y mercancías.

El resto es competencia de **Puertos de las Islas Baleares**¹¹, organismo dependiente de la Consejería de Turismo y Deportes, algunos con gestión directa y

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

^{9,10} [Anuario estadístico 2011](#). Ministerio de Fomento.

¹¹ <http://www.portsib.es/es/paginas/inicio/>

otros en régimen de concesión. La mayoría de estos puertos tienen un uso casi exclusivo de ocio, pero unos pocos presentan tráfico de pasajeros y mercancías o son base de embarcaciones de pesca. En tráfico de pasajeros y mercancías destacan los puertos de Ciutadella, Sant Antoni de Portmany y Cala Rajada, pero también presentan tráfico los de Fornells, Andratx, Portocristo, Cala Bona, Sóller, Colonia de Sant Jordi, Cala Figuera, Porto Petro, Porto Colom y Pollença.

En total, en las Islas Baleares había 19.993 amarres de ocio en 2006 en 65 puertos deportivos (tanto aquellos bajo autoridad portuaria como el de la CAIB).

Puerto	Embarcaciones de pesca en base
Palma	45
Mahón	21
Ibiza	37
Alcúdia	31
La Savina	18
Total autoridad portuaria	152
Ciutadella	24
San Antonio	12
Fornells	11
Andratx	14
Portocristo	11
Cala Bona	8
Cala Rajada	18
Sóller	11
Colonia de St.Jordi	24
Cala Figuera / Portopetro	13
Portocolom	10
Pollença	15
Total puertos CAIB	171
Total Islas Baleares	323

TABLA 11.XIII. Embarcaciones de Pesca en los puertos de las Islas Baleares (2011)
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos¹² y Autoridad Portuaria¹³.

¹² [Memòria anual 2011](#). Ports de Balears.

¹³ [Memòria comercial dels ports de la CAIB](#). Any 2011.

11.3.3.1 PASAJEROS

En cuanto a los pasajeros (embarcados y desembarcados) hay tráfico de tres tipos en los puertos de las Islas Baleares: tráfico de cabotaje o doméstico de líneas regulares, tráfico local (de "bahía") de líneas regulares y tráfico de cruceros turísticos.

Pasajeros de líneas domésticas (Cabotaje)

	2008	2009	2010	2011
Palma	859.435	709.489	675.835	743.280
Alcúdia	148.525	146.241	140.202	161.875
Mahón	181.588	155.119	201.626	127.554
Ibiza	1.773.072	1.679.679	1.697.483	1.734.776
La Savina	1.138.988	1.152.744	1.196.252	1.269.620
Total	4.101.608	3.843.272	3.911.398	4.037.105

TABLA 11.XIV. Transporte de pasajeros por vía marítima regular en régimen de cabotaje en los puertos del Estado 2008-2011

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la autoridad portuaria de Baleares¹⁴.

Evidentemente, la inmensa mayoría de pasajeros de La Savina provienen de Ibiza y muchos de los de Ibiza vienen de La Savina. Asimismo, muchos de los pasajeros de Alcúdia llegan a Ciutadella (puerto de la CAIB) y *viceversa*. Aparte de las conexiones internas entre las Islas Baleares, los puertos con más intercambios de pasajeros en España son Barcelona, Denia y Valencia, por este orden.

	2007	2008	2009	2010	2011
San Antonio	152.208	145.258	46.981	65.375	105.955
Ciutadella	207.877	181.213	175.573	130.673	223.101
Cala Rajada	11.532			14.171	15.319
Total	371.617	326.471	222.554	210.219	344.375

TABLA 11.XV. Tráfico total de pasajeros de cabotaje en los puertos comerciales de la CAIB 2007-2011

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos¹⁵

¹⁴ <http://www.portsdebalears.com/26.php3>

¹⁵ <http://www.portsib.es/es/paginas/inicio/sobre-portsib/estadistica/>

Pasajeros de líneas domésticas (Local). Tráfico de "bahía".

	2007	2008	2009	2010	2011
San Antonio	271.634	145.524	197.117	264.786	347.219
Ciudadella	26.880	27.207	63.982	58.642	62.900
Fornells	9.814				
Andratx / St. Elm	42.804	6.968	35.396	35.877	40.350
Portocristo	107.218	83.526	147.711	123.003	147.575
Cala Bona	30.212	61.222	70.909	50.186	53.653
Cala Rajada	96.780	69.438	146.151	78.750	102.214
Sóller / Calobra	201.960	118.972	173.486	226.367	277.253
Colonia Sant Jordi / Se Coto	31.096	13.662	30.186	40.731	58.677
Cabrera			12.515	18.873	23.741
Cala Figuera	20.285	10.893	24.538	32.290	29.318
Portopetro			514	1.617	1.441
Portocolom	27.932	6.154	15.604	15.169	17.463
Pollença / Formentor	122.672	47.613	162.306	109.418	193.805
Can Picafort			24.586	25.026	27.390
Total	989.287	591.179	1.105.001	1.080.735	1.382.999

TABLA 11.XVI. Tráfico local total de pasajeros puertos de la CAIB (Comunidad Autónoma) (2007-2011)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos¹⁶

Pasajeros de cruceros turísticos

	2008	2009	2010	2011
Palma	1.129.288	1.056.215	1.350.804	1.424.953
Alcúdia	55	0	0	0
Mahón	103.574	76.246	63.297	53.570
Ibiza	79.210	103.485	132.149	129.369
La Savina	1.947	1.416	489	812
Total	1.314.074	1.237.362	1.546.739	1.608.704

TABLA 11.XVII. Transporte de pasajeros por vía marítima de cruceros turísticos en los puertos del Estado, 2007-2011

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la autoridad portuaria de Baleares.

La evolución del número de pasajeros de cruceros turísticos se ha visto incrementado en los puertos de Palma e Ibiza, en cambio en Mahón y La Savina han registrado descensos considerables, aun así el número de cruceristas se ha incrementado para el conjunto del archipiélago.

En cuanto a pasajeros de líneas domésticas el descenso ha sido generalizado en el periodo 2008-2011, tanto en los puertos de la CAIB como en Puertos del Estado, exceptuando el puerto de Ciudadella.

¹⁶ <http://www.portsib.es/es/paginas/inicio/sobre-portsib/estadistica/>
GABINET D'ANALISI
AMBIENTAL I TERRITORIAL

11.3.3.2 MERCANCÍAS

En las Islas Baleares casi todas las mercancías pasan por los puertos gestionados por el estado a través de la autoridad portuaria de Baleares. Los datos de los últimos años muestran un descenso generalizado para el conjunto de las islas. Si analizamos con más detalle los datos se observa que esta bajada en la llegada de mercancías se centra en los puertos de Mallorca y Menorca, en cambio se observa una tendencia positiva en los puertos de las Pitiusas.

	2008 (t)	2009(t)	2010(t)	2011 (t)
Palma	8.195.336	6.997.649	6.562.440	6.559.881
Alcúdia	1.870.801	1.634.434	1.808.593	1.635.642
Mahón	1.175.720	1.038.344	992.727	801.121
Ibiza	1.782.280	1.844.433	1.937.903	1.987.341
La Savina	198.229	238.971	275.374	270.940
Total	13.222.366	11.753.831	11.577.037	11.254.925

TABLA 11.XVIII. Transporte marítimo de mercancías por islas y por puertos de la Autoridad Portuaria 2008-2011

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la autoridad portuaria de Baleares.

11.3.4 TRANSPORTE AÉREO

Como casi todos los parámetros de transporte, los valores del transporte aéreo también han registrado un descenso durante el período analizado. En los aeropuertos de Menorca e Ibiza los valores descienden durante los años 2008 y 2009, y en Palma este descenso se prolonga un año más, hasta el 2010. Por otro lado Ibiza vuelve a registrar los valores previos al estallido de la crisis financiera en 2010, mientras que Palma y Menorca, pese a registrar un incremento en la llegada de pasajeros durante el 2011 todavía no alcanzan los datos registrados en 2007.

El tráfico de mercancías por vía aérea en los aeropuertos de las islas también ha disminuido considerablemente a raíz de la crisis económica.

	Palma	Mahón	Ibiza
2007	23.214.132	2.759.178	4.739.833
2008	22.818.352	2.596.902	4.629.619
2009	21.195.002	2.422.348	4.556.807
2010	21.106.664	2.496.010	5.023.649
2011	22.714.353	2.564.882	5.625.907
% 2010/2011	7,62%	2,76%	11,99%

TABLA 11.XIX. Evolución del tráfico de pasajeros en los aeropuertos de las Islas Baleares 2007-2011

Fuente: Página de AENA¹⁷

	Palma	Mahón	Ibiza
2007	22.836.971	3.668.973	4.308.513
2008	21.396.216	3.244.377	3.928.387
2009	17.086.562	2.621.572	3.143.541
2010	17.296.496	2.400.291	2.996.183
2011	15.777.101	2.071.030	2.755.176

TABLA 11.XX. Evolución del tráfico de mercancías (kg) en los aeropuertos de las Illes Balears 2007-2011

Fuente: Página de AENA

	Palma	% 2010/2011	Mahón	% 2010/2011	Ibiza	% 2010/2011
Pasajeros	22.714.353	7,62%	2.564.882	2,76%	5.625.907	11,99%
Operaciones	180.152	3,20%	28.042	8,40%	61.768	-1,10%
Mercancías	15.777.101	-8,78%	2.071.030	-13,72%	2.755.176	-8,04%

TABLA 11.XXI. Comparación de los años 2010 y 2011.

Fuente: Página de AENA

En la tabla siguiente también queda patente que el descenso en el tráfico de pasajeros también afecta a los vuelos interislas. A pesar de que entre los años 2009 y 2010 hubiera una pequeña recuperación en los aeropuertos de Ibiza y Mallorca si

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

analizamos el periodo 2007-2011 obtenemos datos negativos.

	Palma	Menorca	Ibiza	Islas Baleares
2007	328.364	151.255	190.472	670.091
2008	336.259	161.036	196.464	693.759
2009	306.551	138.369	185.509	632.429
2010	318.945	134.297	194.889	648.131
2011	309.244	126.105	188.411	623.760

TABLA 11.XXII. Llegada de pasajeros en vuelos interislas

Fuente: Todos los anuarios de turismo Consejería de Turismo 2007-2008

Aeropuertos	Pasajeros	Mercancías (kg)
MADRID-BARAJAS	49.671.270	394.154.078
BARCELONA-EL PRAT	34.398.226	96.572.859
PALMA DE MALLORCA	22.726.707	15.777.101
MÁLAGA	12.823.117	2.991.646
GRAN CANARIA	10.538.829	23.678.510
ALICANTE	9.913.731	3.011.643
TENERIFE SUR	8.656.487	4.479.650
IBIZA	5.643.180	2.755.176
LANZAROTE	5.543.744	2.872.585
VALENCIA	4.979.511	10.508.668
SEVILLA	4.959.359	5.126.653
FUERTEVENTURA	4.948.018	1.557.664
TENERIFE NORTE	4.095.103	15.745.276
BILBAO	4.046.172	2.633.519
GIRONA	3.007.977	62.495
MENORCA	2.576.200	2.070.983
SANTIAGO	2.464.330	1.787.504
REUS	1.362.683	34.818
ASTURIAS	1.339.010	136.772
MURCIA-SAN JAVIER	1.262.597	1.465
SANTANDER	1.116.398	1.055
LA PALMA	1.067.431	851.928
JEREZ DE LA FRONTERA	1.032.493	54.437
A CORUÑA	1.012.800	251.966
VIGO	976.152	1.113.664
FGL GRANADA-JAÉN	872.752	34.472
ALMERÍA	780.853	9.836
ZARAGOZA	751.097	48.647.400
VALLADOLID	462.504	46.200
MELILLA	286.701	265.905

SAN SEBASTIÁN	248.050	32.031
PAMPLONA	238.511	34.162
EL HIERRO	170.225	135.042
LEÓN	85.725	6.697
BADAJOS	56.981	0
CEUTA / helipuerto	46.754	1.180
SALAMANCA	37.257	0
BURGOS	35.447	308
LA GOMERA	32.713	8.239
VITORIA	28.211	34.692.256
MADRID-TORREJÓN	27.801	0
ALGECIRAS / helipuerto	25.318	200
LOGROÑO	17.877	0
CÓRDOBA	8.442	0
ALBACETE	8.415	0
HUESCA-PIRINEOS	2.781	0
MADRID-CUATRO VIENTOS	431	0
SABADELL	0	0
SON BONET	0	0
TOTAL	204.386.371	672.146.043

TABLA 11.XXIII. Número de pasajeros y kg de mercancías que entran y salen de los aeropuertos españoles.

Fuente: AENA informe anual 2011¹⁸.

En el año 2011 el aeropuerto de Palma se situó en tercera posición en cuanto a pasajeros en España, con un total de 22.726.707 entradas y salidas (lo que representa un 7,62% más que el año anterior), mientras que en relación a las mercancías es el sexto aeropuerto del estado (15.777.101 kg transportados, 8,8% menos que en 2010). El aeropuerto de Menorca es el decimosexto aeropuerto en número de pasajeros, con un total de 2.576.200 (2,6% más respecto a 2010) y el decimosexto en mercancías (2.070.983 Kg en total, lo que representa una disminución del 13,7% si se compara con el 2010). Finalmente, el aeropuerto de Ibiza recibe 5.643.180 pasajeros (12% más que en 2010), lo que lo sitúa como el octavo del Estado, mientras que en mercancías está en la posición decimocuarta, con 2.755.176 Kg de mercancías (8% menos que el año anterior)¹⁹.

¹⁸ [Informes anuales](#). Aena

¹⁹ [Informes anuales](#). Aena

11.3.5 TRANSPORTE FERROVIARIO

Líneas de ferrocarril sólo en encontramos en Mallorca. En este caso también se han tenido en cuenta las líneas del metro de Palma y el tranvía de Sóller. En total hay 117 kilómetros de vía férrea. Esta cifra supone que haya 32,3 metros de red por kilómetro cuadrado de superficie en Mallorca y sólo 1,7 metros para el conjunto del archipiélago.

	Ferrocarril			
	Metros	Km	Km / hab	Km / Km ²
MALLORCA	117.125,75	117,13	0,0001	0.0323
Alaró	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Alcúdia	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Algaida	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Andratx	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Artà	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Banyalbufar	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Binissalem	4.223,98	4,22	0,0006	0.1420
Búger	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Bunyola	9.746,31	9,75	0.0016	0.1152
Calvià	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Campanet	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Campos	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Capdepera	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Consell	3.422,47	3,42	0,0009	0,2500
Costitx	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Deià	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Escorca	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Esporles	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Estellencs	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Felanitx	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Fornalutx	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Inca	13.384,87	13,38	0,0004	0.2296
Lloret de Vistalegre	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Lloseta	2.878,67	2,88	0,0005	0.2382
Llubí	3.310,76	3,31	0,0015	0.0949
Llucmajor	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Manacor	4.841,61	4,84	0,0001	0.0186

Mancor de la Vall	0,00	0,00	0,0000	0,0000
María de la Salud	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Marratxí	8.762,66	8,76	0,0003	0.1618
Montuïri	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Muro	1.846,38	1,85	0,0003	0.0315
Palma	21.657,23	21,66	0,0001	0.1108
Petra	10.337,69	10,34	0,0036	0.1474
Pollença	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Porreres	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Pobla (Sa)	2.696,20	2,70	0,0002	0.0555
Puigpunyent	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Sencelles	0,00	0,00	0,0000	0,0000
San Juan	1.571,31	1,57	0,0008	0.0408
Servera	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Santa Eugenia	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Santa Margalida	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Santa María del Camino	3.783,75	3,78	0,0006	0.1007
Santanyí	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Selva	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Salines (Ses)	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Sineu	11.520,39	11,52	0.0031	0.2415
Sóller	13.141,48	13,14	0,0009	0.3075
Son Servera	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Valldemossa	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Vilafranca de Bonany	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Ariany	0,00	0,00	0,0000	0,0000
ILLES BALEARS	117.125,75	117,13	0,0001	0.0017

TABLA 11.XXIV. Densidad de la red de ferrocarriles en las Islas Baleares

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de SITIBSA

	2007	2008	2009	2010
Palma - Inca - Sa Pobla y Palma - Manacor	3.695.201	3.765.281	4.598.000	3.914.068
Sóller - Palma	852.172	801.262	696.832	667.202
Sóller - Port de Sóller	1.002.159	1.012.821	878.946	879.106
Metro		507.719	1.565.512	1.581.092
Total de las Islas Baleares	5.549.532	6.087.083	7.739.290	7.041.468

TABLA 11.XXV. Transporte de pasajeros por ferrocarril (2007-2010)Fuente: A partir de datos del CES 2010²⁰

Es destacable el incremento de pasajeros en los últimos años, gracias, en gran medida, a la puesta en marcha de nuevas líneas y a la mejora en el servicio.

²⁰ CES, 2011. Memòria del CES 2010 Sobre l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears. Palma : Consell Econòmic Social de les Illes Balears.

11.4 RESPUESTAS

11.4.1 NORMATIVA

En el ámbito europeo se ha intentado lograr una política común sobre transportes que sea lo más sostenible posible. Con esta intención, el año 2011 se presentó el **Libro Blanco “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”** donde la Comisión Europea presenta su visión del transporte y propone medidas clave para alcanzar los objetivos marcados.

En los ámbitos autonómico y estatal existe un elevado número de leyes y normativas relacionadas con el sector del transporte. De entre todas cabe destacar las siguientes: la Ley 5/1990 de carreteras de la Comunidad Autónoma de las Islas, la Ley 16/2001 de atribución de competencias a los consejos insulares en materia de carreteras y caminos, la Ley 13/1998 de atribución de competencias a los consejos insulares de Menorca y Eivissa-Formentera en materia de transportes terrestres, el Plan Director Sectorial de carreteras de las Islas, el Plan Director Sectorial de aeródromos y aeropuertos de competencia estatal en las Islas Baleares, la Ley 10/2005 de puertos de las Islas Baleares y, finalmente, el **Plan Director Sectorial de Transportes del Gobierno de las Islas Baleares** .

Uno de los planes director sectoriales más necesarios en nuestra CCAA es, sin duda, el referente a este sector. Éste fue aprobado inicialmente por el Consejo de Gobierno en septiembre de 2004 y aprobado definitivamente el 28 de abril de 2006 (Decreto 41/2006). Este PDS tiene una duración de ocho años (2005-2012) y está conformado por cuatro Planes Directores subsectoriales, referentes a transporte regular de viajeros por carretera, transporte ferroviario, transporte interinsular y otros (plan de intermodalidad).

Esta normativa supone un paso realmente importante en la regulación del transporte de la comunidad autónoma, pues hasta ese momento las actuaciones administrativas en este aspecto habían sido descoordinadas y ligadas en ocasiones a normativas no específicas de transporte.

Basándose en los objetivos definidos en el Libro Blanco del Transporte de la UE (2001), los objetivos fijados en la normativa autonómica son:

- conseguir que el 25% de los viajes mecanizados del transporte insular se hagan en medios colectivos, lo que implica duplicar la proporción actual (12%);
- mejorar los servicios marítimos interislas y conseguir que la Administración central facilite un mayor abaratamiento del transporte marítimo y aéreo entre la Comunidad Autónoma y la Península;
- consolidar un sistema de transporte público dentro de la comunidad autónoma, dentro de cada una de las islas y entre islas;
- garantizar el derecho a movilidad individual para el mayor número de personas;
- mejorar la red de carreteras e integrar el transporte interinsular con las conexiones terrestres;
- mejorar la calidad del transporte colectivo;
- incrementar la eficacia económica y social de los recursos públicos;
- minimizar el impacto del desarrollo relacionado con el transporte sobre el medio ambiente;

- disminuir la siniestralidad.

A nivel insular, a finales de 2009 se aprobó el Plan Director Sectorial de Carreteras del Consejo de Mallorca y se presentó el avance del PDS de Carreteras de Menorca.

Además de la normativa, desde la administración, especialmente el Gobierno Balear pero también ayuntamientos, se hace una serie de acciones a pequeña escala que promueven el avance hacia los objetivos del PDS:

- Cursos de conducción eficiente.
- Campañas de fomento del uso de la bicicleta.
- Semana de movilidad sostenible.
- Subvenciones para la renovación del parque automovilístico de los taxis.
- Subvenciones para ejecutar planes de movilidad urbana (ayuntamientos) y planes de transporte (empresas).
- Subvenciones para la compra de vehículos eléctricos.
- Otros

11.4.2 COMPETENCIAS

El Estado Central es el que mantiene las competencias sobre el transporte de acceso a las islas desde la Península u otros países.

El Gobierno de las Islas Baleares tiene las principales competencias en materia de transporte público a nivel de la comunidad autónoma, aunque los Consejos Insulares de Menorca y de Ibiza y Formentera son los responsables del transporte insular en sus islas. Además, las cuatro máximas instituciones a nivel insular son las responsables de la planificación y gestión de las carreteras desde 2002.

Los ayuntamientos, por su parte, son los responsables de la calidad y el mantenimiento del transporte urbano y de facilitar el acceso al transporte público y en las conexiones e intercambios entre ellos.

En relación a las instalaciones, hay que recordar que los **aeropuertos** de las islas son gestionados por AENA, adscrita al Ministerio de Fomento del Gobierno Central. Por otra parte, de los **puertos comerciales y pesqueros**, hay un pequeño grupo gestionado directamente por la Autoridad Portuaria de las Islas Baleares (Alcúdia, Ibiza, Mahón, Palma, La Savina de Formentera²¹). El resto son considerados puertos de la CAIB (Sant Antoni, Ciutadella, Fornells, Andratx, Portocristo, Cala Bona, Cala Rajada, Sóller, Colonia de Sant Jordi, Cala Figuera, Portopetro, Portocolom y Pollença²²).

11.4.3 CONTAMINACIÓN DEL AIRE

Según el compromiso asumido por el Estado Español en referencia al **protocolo de Kyoto** se limitará el crecimiento neto de las emisiones de gases de efecto invernadero de forma que durante el periodo 2008-2012 no superen en más del 15% de la cifra de emisiones de 1990. En el caso de Baleares, se estimó que en el año 1990 se emitieron 5,9 Mt de gases, y por lo tanto el límite de las emisiones se situaría en 6,8 Mt / año.

En el marco del **Protocolo de Kyoto**, se fijó uno de los principales objetivos del Plan Director Sectorial de Transporte de las islas, como es el de conseguir que el 25%

²¹ <http://www.portsdebalears.com/>

²² <http://www.portsib.es/>

de los viajes mecanizados se hagan en transporte colectivo frente al 12% del año 2001. Además, se pretende fomentar el uso de la bicicleta, mejorar las conexiones entre las diferentes modalidades de transporte colectivo y modernizar el material móvil.

La puesta en marcha y el cumplimiento de los plazos en las mejoras y propuestas del Plan Director Sectorial de Transportes de las Islas significaría una clara disminución en la emisión de contaminantes asociada al transporte, sobre todo teniendo en cuenta que el Plan está muy dirigido al fomento del transporte público y, en especial del tren, que se considera una de las modalidades menos contaminantes y más eficientes.

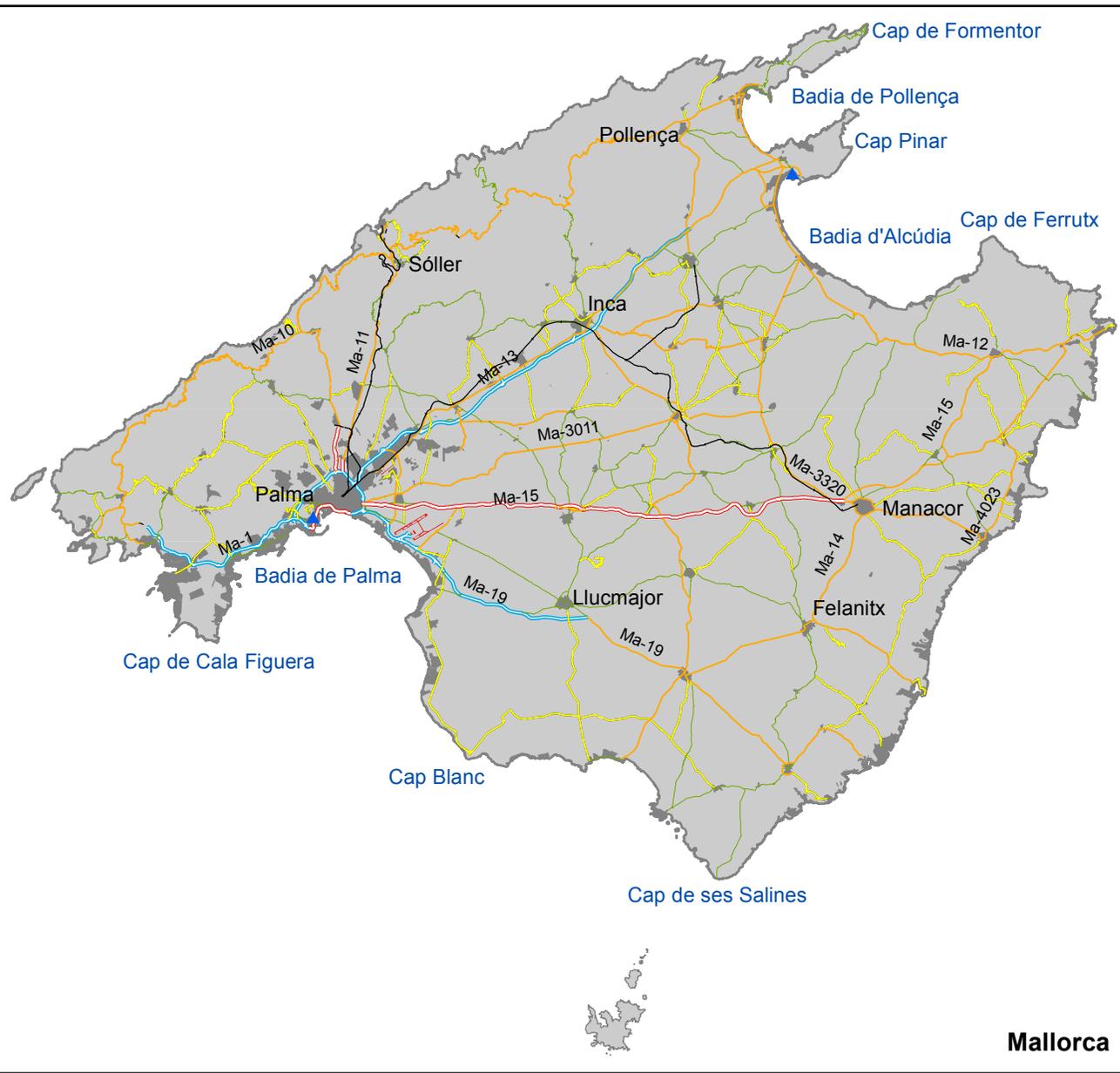
Si se cumplen las expectativas del PDS de Transportes, el volumen de tráfico privado en el año 2010 debería ser entre un 7 y un 9% menor que el correspondiente al 2004. En tal caso, se produciría una importante reducción de gases contaminantes, una mejora de la calidad de vida de los baleares, y una reducción del consumo de energías no renovables fósiles:

Tonelada / año	CO ₂	CO	CH ₄	HC inquemados	NOx	SO ₂	Partículas
2010	-30.581,48	-256,59	-14,09	-335,57	-260,57	69,83	3,56
2025	-42.713,68	-358,81	-19,69	-469,2	-364,51	97,82	4,98

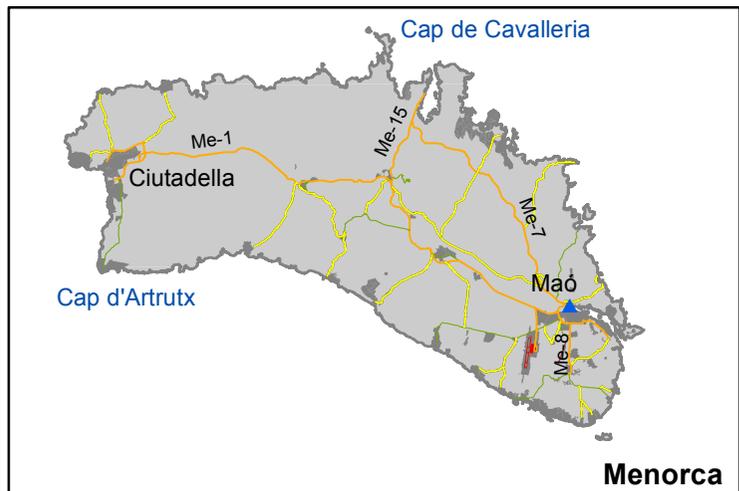
TABLA 11.XXVI. Previsión de las reducciones de emisiones de los gases y partículas contaminantes.

Fuente: PDS Transporte²³

²³ <http://www.caib.es/conselleries/opublicques/dgtransp/esdev/pla/avaluacio/T05.pdf>



Mallorca



Menorca



Pitiüses

RED DE TRANSPORTE (2008)

- Autopista
- Carretera desdoblada
- Carretera principal
- Carretera secundaria
- Carretera local
- - - - Túnel
- Líneas de tren y metro
- ▲ Puerto del Estado
- Aeropuerto



Fuente: Elaboración propia a partir de la DG d'Ordenació del Territori. Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori



11.5 INDICADORES**11.5.1 TRANSPORTE DE PASAJEROS****11.5.1.1 TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA
AÉREA**

	2007	2008	2009	2010	2011
PASAJEROS LLEGADOS POR VÍA AÉREA	30.715.150	30.046.881	28.176.166	28.628.333	30.907.153
DEFINICIÓN	Número de pasajeros llegados a los diferentes aeropuertos de las Islas Baleares				
UNIDADES	Número de pasajeros				
FUENTES	AENA				
METODOLOGÍA	Para la obtención de estas cifras se aprovecharán los datos de AENA				
FECHAS	Evolución entre los años 2007 y 2011				
DATOS	Apartado del capítulo que presenta estos datos: 11.3. 4				

	Palma	Mahón	Ibiza
2007	23.214.132	2.759.178	4.739.833
2008	22.818.352	2.596.902	4.629.619
2009	21.195.002	2.422.348	4.556.807
2010	21.106.664	2.496.010	5.023.649
2011	22.714.353	2.564.882	5.625.907
% 2010/2011	7,62%	2,76%	11,99%

TENDENCIA OBSERVADA	Se ha producido una reducción con la crisis económica, pero en 2011 vuelve a incrementarse.
TENDENCIA DESEADA	
VALORES LÍMITE	
COMENTARIOS	

11.5.1.2 TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA MARÍTIMA

INDICADOR	2008	2009	2010	2011
PASAJEROS LLEGADOS POR VÍA MARÍTIMA	4.101.608	3.843.272	3.911.398	4.037.105

DEFINICIÓN	Número de pasajeros llegados a los diferentes puertos de las Islas Baleares según tipo de tráfico: <ul style="list-style-type: none"> - tráfico de cabotaje o doméstico - tráfico de líneas regulares, - tráfico local (de "bahía") de líneas regulares - tráfico de cruceros turísticos
UNIDADES	Número de pasajeros
FUENTES	Autoridad portuaria de Baleares Puertos de las Islas Baleares
METODOLOGÍA	Para la obtención de estas cifras se aprovecharán los datos de los organismos oficiales
FECHAS	Evolución entre los años 2007 y 2011
DATOS	Apartado del capítulo que presenta estos datos: 11.3.3.1

	2008	2009	2010	2011
Palma	859.435	709.489	675.835	743.280
Alcúdia	148.525	146.241	140.202	161.875
Mahón	181.588	155.119	201.626	127.554
Ibiza	1.773.072	1.679.679	1.697.483	1.734.776
La Savina	1.138.988	1.152.744	1.196.252	1.269.620
Total	4.101.608	3.843.272	3.911.398	4.037.105

Transporte de pasajeros por vía marítima regular en régimen de cabotaje en los puertos del Estado 2008-2011

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la autoridad portuaria de Baleares.

	2008	2009	2010	2011
Palma	1.129.288	1.056.215	1.350.804	1.424.953
Alcúdia	55	0	0	0
Mahón	103.574	76.246	63.297	53.570
Ibiza	79.210	103.485	132.149	129.369
La Savina	1.947	1.416	489	812
Total	1.314.074	1.237.362	1.546.739	1.608.704

Transporte de pasajeros por vía marítima de cruceros turísticos en los puertos del Estado, 2007 a 2011

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la autoridad portuaria de Baleares.

	2007	2008	2009	2010	2011
Sant Antoni de Portmany	152.208	145.258	46.981	65.375	105.955
Ciudadella	207.877	181.213	175.573	130.673	223.101
Cala Rajada	11.532			14.171	15.319
Total	371.617	326.471	222.554	210.219	344.375

Tráfico total de pasajeros de cabotaje en los puertos comerciales de la CAIB 2007-2011

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos

	2007	2008	2009	2010	2011
Sant Antoni de Portmany	271.634	145.524	197.117	264.786	347.219
Ciudadella	26.880	27.207	63.982	58.642	62.900
Fornells	9.814				
Andratx/St. Elm	42.804	6.968	35.396	35.877	40.350
Portocristo	107.218	83.526	147.711	123.003	147.575
Cala Bona	30.212	61.222	70.909	50.186	53.653
Cala Rajada	96.780	69.438	146.151	78.750	102.214
Sóller/Calobra	201.960	118.972	173.486	226.367	277.253
Colònia Sant Jordi/Es Coto	31.096	13.662	30.186	40.731	58.677
Cabrera			12.515	18.873	23.741
Cala Figuera	20.285	10.893	24.538	32.290	29.318
Portopetro			514	1.617	1.441
Portocolom	27.932	6.154	15.604	15.169	17.463
Pollença/Formentor	122.672	47.613	162.306	109.418	193.805
Can Picafort			24.586	25.026	27.390
Total	989.287	591.179	1.105.001	1.080.735	1.382.999

Tráfico local total de pasajeros puertos de la CAIB (Comunidad Autónoma) (2007-2011)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos

TENDENCIA OBSERVADA	Se ha producido una reducción con la crisis económica, pero en 2011 vuelve a incrementarse.
TENDENCIA DESEADA	
VALORES LÍMITE	
COMENTARIOS	

11.5.2 PARQUE AUTOMOVILÍSTICO

	2007	2008	2009	2010	2011
PARQUE AUTOMOVILÍSTICO (vehículos/1000 habitantes)	852,3	832,95	812,54	813,62	818,20

DEFINICIÓN	Número de vehículos
UNIDADES	Número de turismos y de vehículos Turismos / población Turismos / 1000 habitantes Turismos / IPH Turismos / 1000IPH Vehículos / población Vehículos / 1000 habitantes Vehículos / IPH Vehículos / 1000IPH
FUENTES	Dirección General de Tráfico Censo de población (INE) Índice de Presión Humana (IBESTAT)
METODOLOGÍA	Cálculo de los diferentes indicadores a partir de datos de los organismos oficiales.
FECHAS	Evolución entre los años 2001 y 2011
DATOS	Apartado del capítulo que presenta estos datos: 11.3.2.2

	2001	2002	2,003	2004	2005	2006
Parque de turismos	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Parque de vehículos	562.855	571.922	567.686	595.052	609.259	615.592
Población (padrón)	738.368	752.997	752.224	788.403	814.499	833.261
IPH	878.627	916.968	947.361	955.045	983.131	1.001.062
Turismos / población	1.127.102	1.137.615	1.163.891	1.190.585	1.219.355	1.262.117
Turismos / 1000hab	0.6406	0.6237	0.5992	0.6231	0.6197	0.6149
Turismos / IPH	640.61	623.71	599.23	623.06	619.71	614.94
Turismos / 1000IPH	0,4965	0,4946	0,45	0,4598	0,4567	0,4452
Vehículos / población	496,47	494,57	449,99	459,8	456,65	445,17
Vehículos / 1000hab	0.8404	0.8211	0.7940	0.8255	0.8285	0.8324
Vehículos / IPH	840,37	821,18	794,02	825,51	828,47	832,38
Vehículos / 1000IPH	0,6513	0,6512	0,5963	0,6092	0,6105	0,6026

	2007	2008	2009	2010	2011
Parque de turismos	645.079	651.535	644.905	650.541	656.795
Parque de vehículos	878.433	893.624	890.076	899.904	910.748
Población (padrón)	1.030.650	1.072.844	1.095.426	1.106.049	1.113.114
IPH	1.284.289	1.307.954	1.306.017	1.322.629	1.359.179
Turismos / población	0,6259	0,6073	0,5887	0,5882	0,5901
Turismos / 1000hab	625,89	607,30	588,73	588,17	590,05
Turismos / IPH	0,4627	0,50	0,49	0,49	0,48
Turismos / 1000IPH	462,73	498,13	493,80	491,85	483,23
Vehículos / población	0,8523	0,8329	0,8125	0,8136	0,8182
Vehículos / 1000hab	852,3	832,95	812,54	813,62	818,20
Vehículos / IPH	0,6301	0,6832	0,6815	0,6804	0,6701
Vehículos / 1000IPH	630,12	683,22	681,52	680,39	670,07

TENDENCIA OBSERVADA	Se ha producido una reducción con la crisis económica.
TENDENCIA DESEADA	Disminución
VALORES LÍMITE	
COMENTARIOS	