

III. Diagnosi general del transport a les Illes Balears

3.1. El transport terrestre

3.1.1. La mobilitat de la població resident

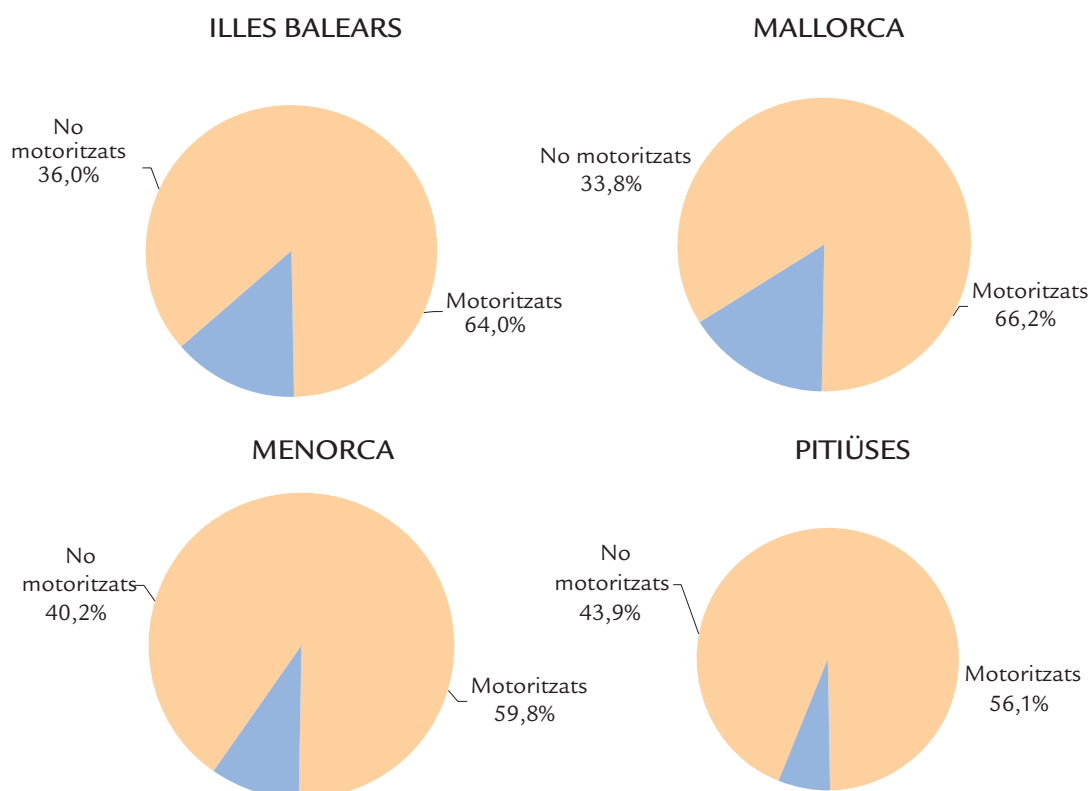
Les enquestes de mobilitat que els anys 2000 i 2001 va fer el Govern de les Illes Balears, a través d'SFM, proporcionen una valuosa informació sobre la mobilitat dels residents a cada una de les illes. Les dades bàsiques es presenten a la taula adjunta:

MOBILITAT DELS RESIDENTS. DIA LABORABLE (2000-2001)

	Mallorca	Menorca	Pitiüses	TOTAL
TOTAL VIATGES/DIA	1.481.570	158.526	212.937	1.853.033
NO MECANITZATS	496.692	63.760	93.331	653.783
A peu	483.798	62.111	90.843	636.752
Bicicleta	12.894	1.648	2.487	17.030
MECANITZATS	984.878	94.767	119.606	1.199.250
Privats	854.079	90.794	112.485	1.057.357
Automòbil	790.123	83.006	101.029	974.158
Moto	63.956	7.788	11.456	83.199
Públics	130.799	3.973	7.121	141.893
Ferrocarril	7.378	0	0	7.378
Bus urbà-suburbà	89.719	246	1.821	91.786
Bus interurbà	15.025	1.710	3.227	19.963
Bus discrecional	6.861	1.375	1.608	9.844
Taxis, altres	11.816	642	465	12.923
Població (2001)	676.516	71.524	93.629	841.669
VIATGES/HABITANT-DIA				
A peu	0,73	0,89	1,00	0,78
Mecanitzats	1,46	1,32	1,28	1,42
TOTAL	2,19	2,22	2,27	2,20

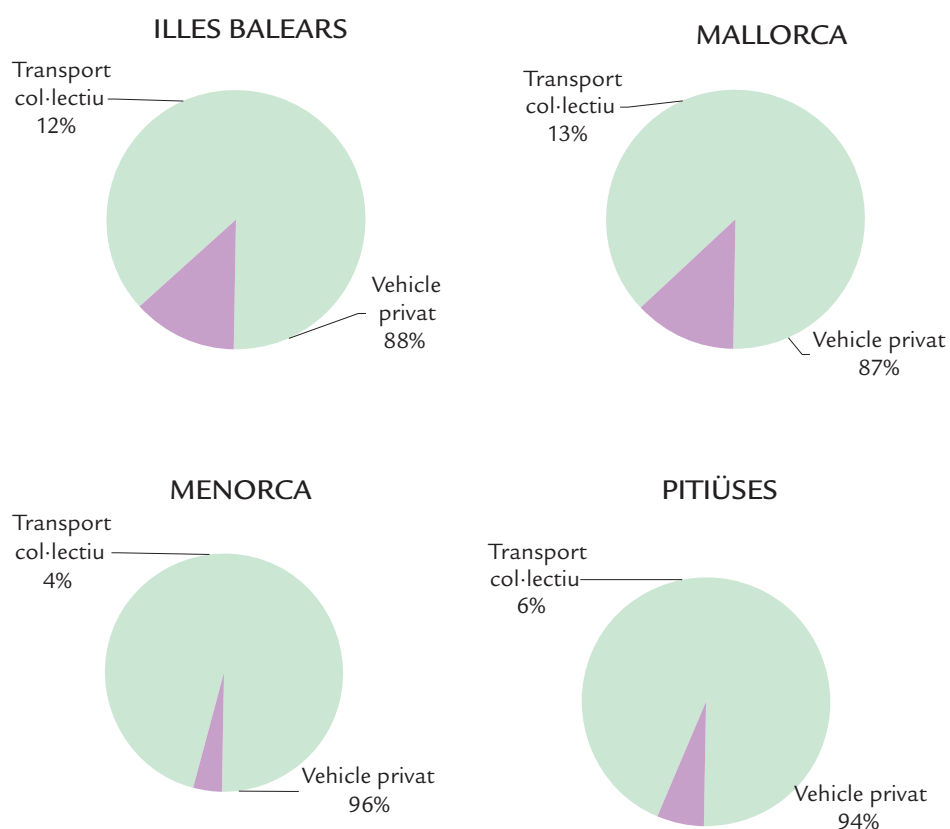
El primer aspecte que reclama l'atenció és la relativa moderació de la mobilitat que s'observa a l'illa de Mallorca, considerant els estàndards actuals de les àrees metropolitanes espanyoles. En efecte, a meitat de la dècada dels noranta, les grans àrees metropolitanes espanyoles presentaven índexs de mobilitat que oscil·laven entre els 2,11 viatges/habitant-dia de València i els 2,31 de Madrid. Cal afegir, a més, que les actualitzacions recents de les enquestes de mobilitat urbana han detectat un apreciable increment general de la mobilitat. Per tant, la mobilitat residencial a l'illa de Mallorca no pot ser qualificada d'elevada per al context espanyol, fet que qüestiona algunes interpretacions que donen als mallorquins una exagerada mobilitat. Al contrari, els índexs lleugerament més elevats de Menorca i les Pitiüses potser indiquen l'existència d'una mobilitat obligada una mica més alta, associada a la gran proporció de població dispersa, o ubicada en petits nuclis de població, que registren les tres illes menors.

Encara que la mobilitat total no és excessiva, el grau de motorització dels viatges és molt elevat a totes les illes. Aquest fet probablement manifesta un excessiu grau de llunyania entre les diferents funcions urbanes, que obliga a un ús molt elevat del transport motoritzat.



S'observa que, tant Mallorca com el conjunt de les Illes Balears superen, per exemple, el grau de motorització de l'àrea metropolitana de Madrid, que l'any 1996 era del 63%.

Pel que fa al repartiment modal dels viatges motoritzats, s'observa que la preponderància dels viatges en vehicle privat és massiva a totes les illes. Si bé a Menorca i a les Pitiüses aquesta situació s'explica, almanco en part, per les limitacions de demanda del transport públic inherents a la limitada dimensió demogràfica i a la dispersió territorial de la població, en el cas de Mallorca la situació constitueix una anomalia teòrica i pràctica en matèria de transport, que no admet una explicació senzilla.



Cal destacar, a més, que la participació del transport públic al municipi de Palma només assoleix el 12%, un percentatge excessivament baix que es reflecteix al conjunt de l'illa.

Seguidament es presenta el repartiment modal públic/privat a les principals àrees metropolitanas espanyoles a meitat dels noranta. S'observa que totes doblen, com a mínim, la participació del transport públic que es registra a les Balears.

REPARTIMENT MODAL DELS VIATGES MOTORITZATS (1996)

	Madrid	Barcelona	Sevilla	Bilbao	Màlaga
Vehicle privat	56,1%	53,0%	71,2%	66,1%	74,5%
Transport col·lectiu	43,9%	47,0%	28,8%	33,9%	25,5%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Malgrat que ni Mallorca, ni encara menys el conjunt de les Illes Balears, poden ser considerades àrees metropolitanas en sentit estricte, cal reconèixer que la participació del transport públic a l'arxipèlag balear és comparativament massa baixa.

3.1.2. La mobilitat de la població turística

El coneixement disponible sobre la mobilitat dels turistes durant la seva estada a les Illes Balears presenta encara moltes llacunes. La mobilitat turística és un fenomen extraordinàriament complex i canviant, que presenta patrons molt diferents en cada època de l'any, en cada illa i en cada zona, i també en cada categoria o tipologia de turistes. Un dels llocs en els quals s'ha analitzat amb major profunditat la mobilitat turística és el municipi de Calvià, en el marc de l'Agenda Local 21. Per la important representativitat d'aquest municipi en l'activitat turística de les Illes Balears, les dades relatives a la mobilitat de la seva població turística poden oferir una imatge bastant il·lustrativa sobre la mobilitat del conjunt del turisme balear.

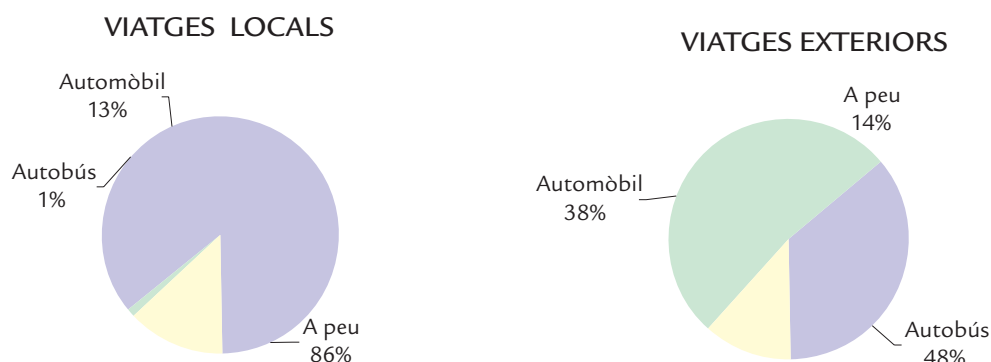
La mobilitat dels turistes a Calvià presenta diferències molt substancials en relació amb la mobilitat dels residents. Encara que les taxes globals de generació de mobilitat no són molt distintes entre uns i altres, sí que ho són les destinacions dels viatges i els mitjans de transport utilitzats. En general, els turistes tendeixen a moure's en el seu entorn més pròxim, més que cap a l'exterior del seu centre de vacances, i un elevat percentatge dels viatges el fan a peu.

MOBILITAT DELS TURISTES A CALVIÀ (AGENDA LOCAL 21, 1997)

Mitjà de transport	Local	Municipal	Exterior	Total
Desplaçaments a peu	1,07	0,08	0,06	1,21
Mitjans motoritzats	0,18	0,24	0,62	1,04
TOTAL	1,25	0,32	0,68	2,25

Pel que fa al repartiment modal dels viatges motoritzats, la utilització dels transports col·lectius és majoritària en els viatges a l'exterior de la zona turística en què s'allotgen.

En el cas de Calvià, el viatge exterior per excel·lència és la visita a la capital de l'illa, desplaçament que és també molt freqüent en altres llocs turístics de Mallorca, com també en les altres illes cap a les seves respectives capitals.



L'elevada propensió a l'ús dels transports col·lectius que manifesten els turistes fa que aquest col·lectiu conformi una part essencial de la demanda del transport públic. Encara que no hi hagi estadístiques oficials sobre aquesta qüestió, les dades disponibles permeten calcular, amb certa aproximació, el pes dels turistes en la demanda global del transport en autobús regular.

Com es pot comprovar a la taula següent, més de la meitat de la demanda de transport públic interurbà per carretera a les Illes Balears és generada pels turistes.

DEMANDA EN AUTOBÚS REGULAR. 2000. (MILIONS DE VIATGES/ANY)

	Mallorca	Menorca	Pitiüses	TOTAL
Estimació de la demanda global	9,00	1,30	3,80	14,10
Residents (enquesta)	4,52	0,58	1,03	6,14
Estimació turistes	4,48	0,72	2,77	7,96

Aquesta breu anàlisi de la demanda turística de transport insular suggereix dues conclusions molt rellevants per al disseny de les propostes del PDSTIB. En primer lloc, les dades disponibles no justifiquen que s'assenyali els turistes com els principals responsables dels problemes del transport a les Illes, com a vegades es fa. La realitat és que la majoria dels turistes mostra unes pautes de mobilitat amb menor impacte ambiental que les dels residents. I en segon lloc, la important demanda de transport col·lectiu que generen els turistes és un dels elements claus que s'han de considerar en la reconstrucció del sistema de transports públics de les Illes, perquè ofereix una excel·lent base per al finançament de nous serveis.

3.1.3. El pes del vehicle privat en la mobilitat

Les dades bàsiques de la mobilitat terrestre a les Illes Balears presentades en els apartats anteriors han posat de manifest la presència de greus desequilibris modals. Interessa examinar, des d'una perspectiva global, com influeix el pes excessiu del vehicle privat, que canalitza la gran majoria dels desplaçaments terrestres mecanitzats.

Les estadístiques relatives a les taxes de motorització susciten una gran atenció a les Illes Balears i, en ocasions, són objecte d'interpretacions contradictòries. La publicació, quasi simultània, del Cens Nacional de Població 2001, per part de l'Institut Nacional d'Estadística, i de l'Anuari Estadístic 2001, per part de la Direcció General de Trànsit, permet oferir dades estadístiques coherents sobre aquesta qüestió.

Dia 31 de desembre de 2001, el parc de vehicles de les Illes Balears assolía la xifra de 738.368 vehicles, 562.855 dels quals eren turismes. En la mateixa data, la població censada a les Illes era de 841.669 habitants. La taxa de motorització que resulta d'aquests paràmetres és molt elevada si es calcula directament com a coeficient entre el parc total i la població censada: 877 vehicles per cada mil habitants.

La taxa referida solament als turismes se situa en 669 turismes/1.000 habitants, i si es calcula sobre els habitants equivalents (residents + turistes), llavors la taxa és de 524 turismes/1.000 habitants-equivalents. Indubtablement, es tracta d'una taxa molt alta, però que encaixa raonablement amb la dels països europeus tradicionalment coneguts per la seva elevada taxa de motorització de turismes, com puguin ser Itàlia (527) o Alemanya (506).

En qualsevol cas, quan s'arriba a aquestes taxes de motorització, el factor determinant de la producció de trànsit no és el parc de vehicles, sinó el nombre de conductors. En la mateixa data (31-desembre-2001), el cens de permisos de conducció a les Balears era de 408.104, cosa que representa el 48,5% de la població resident (gairebé un conductor per cada dos vehicles). En aquesta data, hi havia 154.751 turismes més que conductors (quasi un 40%), situació molt poc corrent, ja que en els països amb més motorització, el nombre de turismes i de conductors acostuma a ser similar. Aquesta dada indica l'existència d'un parc important d'automòbils que estan vinculats a les activitats turístiques, així com la presència d'un important col·lectiu de residents de fet, no censats, que condueixen vehicles matriculats a les Balears.

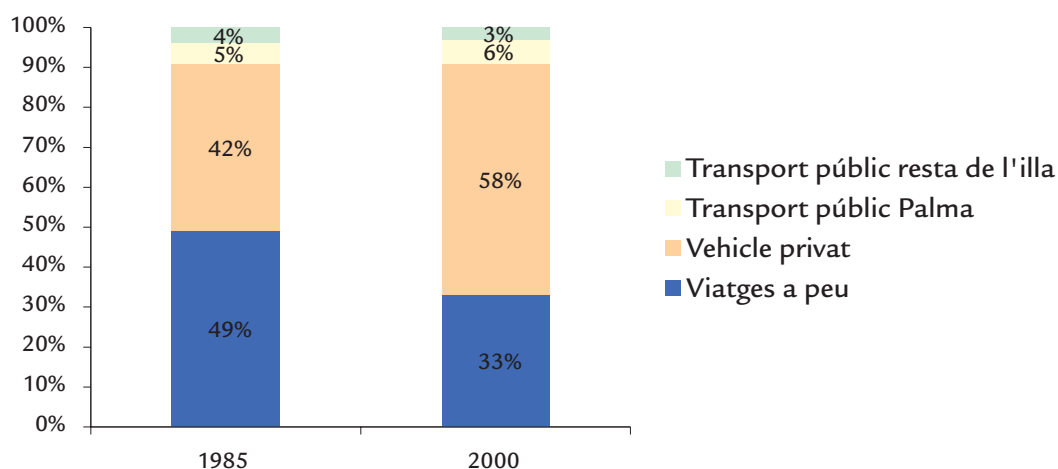
Aquesta breu anàlisi matisa sensiblement l'estesa idea que una causa fonamental dels problemes del transport a les Illes Balears radica en la magnitud del parc. Aquesta comunitat, com quasi tots els països europeus, inclòs Espanya, ha arribat ja a la plena motorització, en el sentit que una àmplia majoria de les persones amb permís de conducció que necessiten o desitgen tenir un vehicle, efectivament en tenen un. Les taxes de motorització aparentment exagerades de les Illes Balears són un fenomen essencialment estadístic. Una altra qüestió és el grau d'utilització dels automòbils, que a les Illes, com ja s'ha indicat, és més elevat del que seria normal en el seu context socioeconòmic i cultural, per les limitacions del transport públic.

També interessa assenyalar que la dotació de vehicles en què les Balears destaquen més netament sobre la mitjana nacional és la d'autobusos. En efecte, la taxa d'autobusos a les Balears assoleix la xifra de 2,8 unitats per cada 1.000 habitants, exactament el doble de la mitjana estatal. Dels 2.318 autobusos matriculats en data 31 de desembre de 2001 a les Illes, uns 425 estaven assignats a serveis regulars. D'aquests, 248 prestaven serveis interurbans i 145 corresponien a l'EMT de Palma. El gros del parc, uns 1.900 vehicles, estava assignat a serveis discrecionals.

3.1.4. Evolució del repartiment modal

A les Illes Balears, però especialment a Mallorca, els desequilibris modals s'estan aguditzant molt ràpidament, com així ho demostra la comparació, per a l'illa de Mallorca, dels resultats de les enquestes de mobilitat realitzades pel MOPTMA (1985) i per SFM (2001):

Evolució del repartiment modal a Mallorca



La pèrdua de pes percentual dels viatges a peu és la conseqüència directa de les transformacions territorials “creadores de llunyania”, que estan situant les diverses activitats (residència, treball, oci...) en llocs creixentment distants entre si, als quals resulta impossible l'accés a peu, i molt difícil l'accés en transport públic. L'illa de Mallorca està adoptant, cada vegada més, una estructura territorial i un funcionament econòmic i de transport típicament metropolità, i el ritme de descens de la participació dels viatges a peu en el repartiment modal ha estat de devers l'1% anual, un dels més ràpids que s'ha pogut observar en els processos de metropolinització.

A més, a Mallorca, la reducció de viatges a peu no ha anat, ni tan sols parcialment, cap al transport col·lectiu, sinó que s'ha dirigit de manera quasi exclusiva cap a l'automòbil. Mentre els viatges a peu han abaixat en 16 punts percentuals entre 1985 i 2000, el transport col·lectiu a Palma només ha aconseguit recuperar un sol d'aquests punts, el mateix que han perdut els transports públics interurbans de l'illa.

El volum total de trànsit a Mallorca s'ha incrementat en més del 150% entre 1985 i 2000, això és, s'ha multiplicat per un factor de 2,5. A diferència del que ha succeït a Mallorca, en la majoria d'àrees metropolitanes europees, una fracció important dels seus respectius creixements del trànsit (normalment no tan alts) ha estat canalitzada cap al transport públic, especialment a les hores punta.

3.1.5. Els efectes sobre la seguretat del transport

Com és conegut, la seguretat del transport varia fortament d'uns mitjans a altres. En el conjunt de la Unió Europea, la sinistralitat per modes de transport es distribueix de la manera següent:

ACCIDENTALITAT PER MODES DE TRANSPORT. UNIÓ EUROPEA 1995

	Nombre de morts	10 ⁹ Pas-km	Morts/10 ⁹ Pas-km
Motos	6.662	120	56,0
Vianants	7.066	163	43,0
Bicicletes	2.640	70	38,0
Turismes	25.008	3.650	7,0
Camions	2.056	450	5,0
Autobusos	215	380	1,0
Trens	98	270	0,36

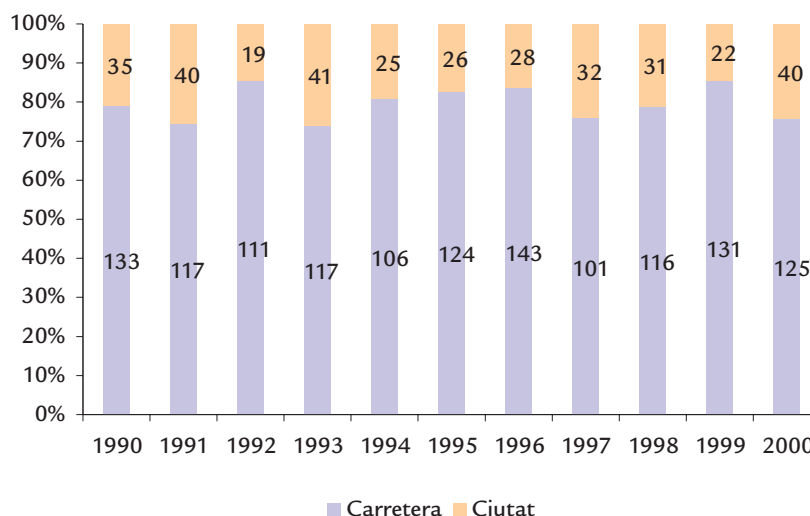
Font: DECAGRAM Transports Comissió Europea

Hi ha un acord creixent en el sentit que el principal objectiu de les polítiques de seguretat viària ha de ser estimular la transferència de viatgers des dels mitjans menys segurs als més segurs. El present Pla director assumeix aquestes directrius, clarament expressades en el Llibre blanc del transport a Europa, i pretén contribuir a la reducció de la inseguretat viària mitjançant la potenciació dels mitjans de transport col·lectiu.

El PDSTIB s'alinea així amb la nova generació de plans de seguretat viària que està apareixent a Europa en els darrers anys, com el Pla català de seguretat viària 2002-2004, aprovat el 5 de març de 2002, que entre les "Actuacions estratègiques per reduir l'exposició als accidents" situa en primer lloc el "Canvi del repartiment modal: promoure modes de transport amb baix nivell de risc".

Aquest també ha de ser un objectiu prioritari a les Illes Balears, que arrosseguen des de fa molt de temps un seriós problema d'inseguretat viària. La taxa de mortalitat per automòbil es va situar, l'any 2000, en 207 morts per milió d'habitants, si es computa només la població resident, i en 159 si s'inclou tant la població resident com els turistes, en termes d'habitants equivalents. Aquesta darrera taxa és netament superior no tan sols a la mitjana europea (100), sinó, fins i tot, a la mitjana espanyola (143) i a la de qualsevol altre país europeu, excepte Grècia i Portugal.

Evolució de morts en accident de circulació a Balears. 1990-2000



Font: Anuari DGT 2000

A la Unió Europea, amb dades de 1997, cinc països tenien taxes per sota de 100 morts anuals per milió d'habitants: Suècia (61), Regne Unit (64), Països Baixos (75), Finlàndia (85) i Dinamarca (93). A aquests països, que encapçalen els avenços mundials en seguretat viària, els segueixen Alemanya (104) i Itàlia (117).

En el context dels països desenvolupats, la situació de les Illes Balears és molt anòmala, especialment pel fet de tractar-se d'un territori insular petit. En aquest tipus d'espais geogràfics, les taxes de mortalitat per automòbil són normalment molt inferiors a les de les zones continentals, perquè acostumen a ser menors tant les velocitats mitjanes com les distàncies recorregudes. A més, els trànsits insulars no es troben afectats per trànsits nacionals o continentals, ja siguin lleugers o pesants. Per exemple, la taxa de Canàries és de 123 morts per milió d'habitants, comptant només la població resident, i no arriba a 100 si s'inclou la població turista. La taxa balear de mortalitat per automòbil és un 60% superior a la canària.

Dins les Balears hi ha també diferències apreciables en matèria de sinistralitat viària. L'illa més segura és Menorca, amb un índex de mortalitat per automòbil de devers un 25% inferior a la mitjana de l'arxipèlag. En l'altre extrem se situa simètricament Eivissa, amb taxes d'aproximadament un 25% per damunt la mitjana balear. Les taxes de l'illa d'Eivissa no tenen comparació possible en contextos europeus.

La preocupació social i institucional per aquesta situació no és nova a les Balears. El seu agreujament constant durant la dècada dels noranta va conduir el 1997 a la creació de la Comissió no permanent de sinistralitat de carreteres i vies urbanes de les Illes Balears.

L'informe de la Comissió, publicat pel Parlament de les Illes Balears el febrer de 1998, sintonitzava amb les tendències més avançades en l'àmbit internacional quant a les propostes formulades per aconseguir la reducció d'accidents. La Comissió va formular un diagnòstic ben argumentat, en el qual l'excessiva velocitat de circulació, l'especial composició del trànsit i els problemes estructurals del transport a les Balears, eren considerats alguns dels principals problemes. El diagnòstic de la Comissió continua plenament vigent. L'escassa utilització del transport públic fa que la població de les Balears continuï estant més exposada a l'automòbil que la d'altres països desenvolupats, els ciutadans dels quals realitzen una fracció substancialment major dels seus desplaçaments en mitjans col·lectius, molt més segurs.

La societat balear ha d'estar àmpliament informada de les noves idees sobre la seguretat del transport que estan permetent reduir sensiblement la mortalitat per automòbil als països més avançats, i que són plenament assumides en aquest Pla director. Per això, és necessari dur a terme campanyes de conscienciació en què s'expliqui que la reducció de la mobilitat motoritzada i el reforçament del transport públic són les claus principals de la millora de la seguretat del transport, i oferir informació periòdica sobre els índexs de mortalitat i accidentalitat dels diferents modes de transport a les Balears.

La seguretat global del transport només es pot aconseguir a partir de la suma de situacions de seguretat local. En conseqüència, els municipis han de posar en pràctica programes de seguretat a les seves pròpies zones urbanes i a les seves xarxes de camins locals, i posar els mitjans perquè en el seu àmbit territorial no es produeixi cap víctima mortal que hauria pogut ser evitada. En aquests programes s'ha de promoure la participació activa de la població.

3.2. El transport interinsular

Aquestes darreres dècades, en el context del transport interinsular de viatgers, s'ha produït un procés de substitució modal bastant similar al registrat en els transports terrestres.

Els indubtables avantatges que el transport aeri presentava en prestacions de temps, confort i flexibilitat van resultar determinants per minvar progressivament la participació del transport marítim en els desplaçaments interinsulars.

Les imperfeccions de la comptabilitat econòmica, pressupostària i social que s'aplica al sector del transport, també van contribuir a aquesta situació. El transport és un dels pocs sectors econòmics en el quals no s'aplica el principi universalment acceptat que “qui contamina, paga”, i això no solament en la pràctica, sinó ni tan sols en el pla teòric.

D'aquesta manera, els anomenats modes “durs” de transport (avió i automòbil) han pogut capitalitzar les seves prestacions avantatjoses sense haver de suportar els seus costos ambientals i socials, que són, com és sabut, molt majors que els dels modes “tous” (tren, autobús, vaixell), anomenats així precisament perquè ofereixen més accessibilitat social i més compatibilitat ambiental. Aquestes asimètriques condicions d'exploació han reforçat la “competitivitat” de l'avió i l'automòbil enfront d'aquests modes “tous”.

El repartiment dels viatges interinsulars entre el transport marítim i l'aeri, l'any 1999, indica quines eren les relacions de competència a què es va arribar entre ambdós modes, tot just abans de la introducció dels serveis marítims d'alta velocitat:

DISTRIBUCIÓ MODAL DEL TRÀNSIT INTERINSULAR DE VIATGERS (1999)

	Mallorca- Menorca	Mallorca- Eivissa	Eivissa- Formentera
Transport aeri	269.850	274.941	0
Transport marítim	82.227	69.010	775.920
TOTAL	352.077	343.951	775.920

En alguns aspectes, les conseqüències d'aquest procés han estat contradictòries. Per una part, el creixent trasllat de la demanda des del transport marítim cap a l'aeri va permetre establir uns serveis aeris amb freqüències relativament elevades i una qualitat de servei acceptable, de manera que viatjar entre Mallorca i les altres illes es va fer molt més còmode i més ràpid. La contrapartida fou l'augment del cost del viatge, de manera que només podien accedir a aquests avantatges els ciutadans amb un cert poder adquisitiu. En general, la comunicació entre les illes es va anar fent cada vegada més onerosa que la comunicació dins una mateixa illa, ja fos en diners, si s'optava per l'avió, o en temps, si s'optava pel vaixell.

D'aquesta manera, la modernització del transport va contribuir, en cert sentit, a allunyar unes illes de les altres, en lloc d'apropar-les. Els efectes d'aquest procés poden llegir-se a les estadístiques de transport. Mentre la mobilitat insular explotava per efecte de la motorització, la mobilitat interinsular es mantenia o dequeia. Actualment, tots els desplaçaments entre Mallorca i les altres illes amb prou feines assoleixen els 700.000 viatges anuals, mentre que els viatges interurbans dins l'illa de Mallorca s'apropen a aquesta mateixa xifra, però sobre una base diària.

De mitjana, els ciutadans de Mallorca, Menorca i Eivissa realitzen a les altres illes un viatge cada tres o quatre anys. Tenint en compte que alguns ciutadans viatgen constantment entre les illes per raons professionals, les dades reafirmen el que es percep en la vida quotidiana balear: el contacte amb les altres illes, per als ciutadans que no hi tinguin alguna relació familiar o professional, pràcticament no existeix.

En canvi, les relacions de cada illa amb la Península registren un constant increment des de fa molts anys. Encara que és impossible diferenciar a les estadístiques de transport qui són els viatgers que es desplacen a la Península que resideixen a les Balears, resulta il·lustratiu observar la diferència dels volums de trànsit peninsular i interinsular.

TRÀNSIT AERI A BALEARS. PASSATGERS 2002

Illa	Península	Interinsular	TOTAL	%Interinsular
Mallorca	4.160.619	547.711	4.708.330	11,6%
Menorca	664.191	258.088	922.279	28,0%
Eivissa	933.135	281.138	1.214.273	23,2%
Total	5.757.945	543.469¹	6.301.414	8,6%

¹ Figura el 50% de la suma d'interinsulars, per evitar la doble imputació.

Font: Autoritat Portuària de Balears i cambres de comerç de Mallorca, Eivissa- Formentera i Menorca.

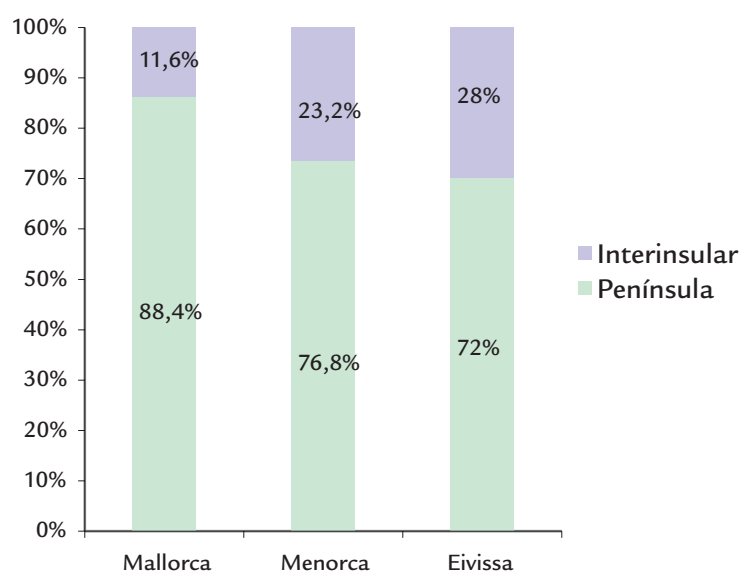
TRÀNSIT DE CABOTATGE A BALEARS. PASSATGERS 2002

Illa	Península	Interinsular	TOTAL	%Interinsular
Mallorca	745.611	288.545	1.034.156	27,9%
Menorca	172.530	122.333	294.863	41,5%
Eivissa	515.470	159.055	674.525	23,6%
Total	1.433.611	284.967¹	1.718.578	16,6%

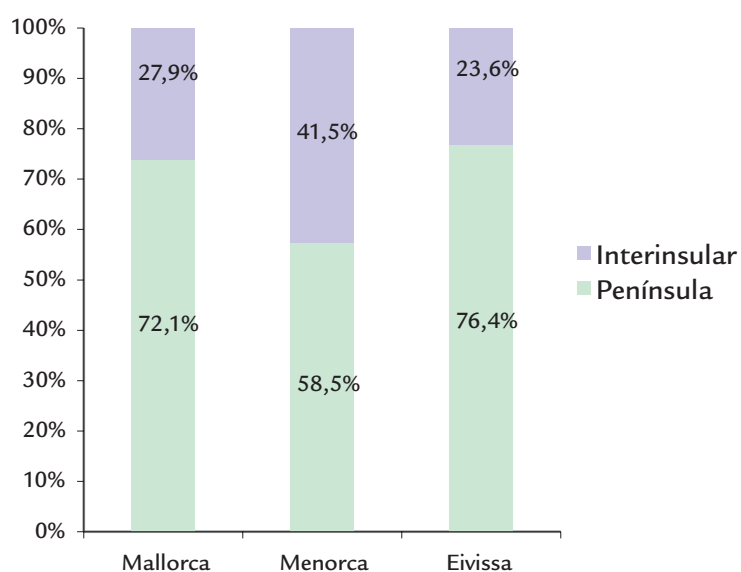
¹ Figura el 50% de la suma d'interinsulars, per evitar la doble imputació.

Font: Autoritat Portuària de Balears i cambres de comerç de Mallorca, Eivissa- Formentera i Menorca.

Distribució del trànsit aeri interior de passatgers



Distribució del trànsit de cabotatge de passatgers



A les Illes Balears, en conjunt, de cada 10 viatgers que es mouen en desplaçaments estatals, 9 viatgen a la Península. En el segment de mercaderies, la participació del transport interinsular és encara menor, i no assoleix el 5%.

Per aquesta raó, l'oferta de transport marítim interinsular a les Balears està organitzada en funció de les relacions amb la Península, i les relacions interinsulars queden supeditades a les demandes peninsulars. D'aquesta manera, el nivell de servei per a les relacions marítimes interinsulars es deteriora encara més, cosa que retroalimenta la marginació d'aquests trànsits.

A la pràctica, la població balear ha perdut la imatge de la xarxa marítima interinsular com una vertadera alternativa per als seus desplaçaments entre les illes. Això es reflecteix clarament als índexs mitjans d'ocupació dels serveis:

Palma – Eivissa:	8 %
Alcúdia – Ciutadella:	20 %
Cala Rajada – Ciutadella:	16 %
Palma – Maó:	4 %
Eivissa – Formentera:	36 %

Aquestes dades reflecteixen la situació que existia immediatament abans de l'entrada en servei dels vaixells d'alta velocitat. Si es té en compte que aquests percentatges són mitjanes anuals que inclouen els trànsits turístics estiuencs, es fa evident que la població de les Balears pràcticament havia deixat de comptar amb la xarxa marítima per als seus viatges interinsulars, llevat de quan havia de viatjar amb algun tipus de vehicle.

Tanmateix, ara la situació està canviant. En els dos darrers anys, la introducció dels serveis d'alta velocitat ha motivat una notable reactivació del trànsit marítim de passatgers. Ha quedat demostrat que a les Balears hi ha un potencial de recuperació del transport marítim de passatgers gens menyspreable, si es potencien els serveis d'alta velocitat, s'augmenten les freqüències i es té cura de les connexions intermodals.

De la mateixa manera que la recuperació del transport col·lectiu constitueix l'única via per avançar cap al reequilibri del transport terrestre a cada una de les illes, la revitalització del transport marítim marca el camí cap al reequilibri del transport interinsular i, per tant, es constitueix en un altre dels objectius bàsics d'aquest Pla director.