

10. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

RESUMEN

El total de 4.676 empresas del sector de los transportes y las comunicaciones que había en las Islas Baleares en el año 2002, presentaron un volumen de negocio de casi seis mil millones de euros. El 89% de este valor corresponde a empresas grandes. La cifra correspondiente a España fue de más de 109.000 millones de euros. De éstos, el 5,4% del total del volumen de negocios en el ámbito nacional corresponde a la comunidad autónoma de las Islas Baleares.

Por otro lado, el VAB a coste de los factores de este sector fue, aproximadamente, de 1.088 millones de euros, es decir, un 3,2% mayor que el año 2001. El diferencial tan grande que hay entre el volumen de negocios y el VAB a coste de los factores se ha de relacionar con el hecho de que el consumo de materias primas y los gastos en servicios exteriores fue muy grande (ambas cantidades representaron el 52,3% del volumen de negocio). El nivel de productividad se sitúa un 22,6% por encima del nivel nacional.

En España las actividades de transportes y comunicaciones el año 2002 ocuparon más de 940.000 trabajadores, el 2,8% de los cuales, en las Islas Baleares. La tasa de asalariados de Baleares fue menor que la nacional a causa de las empresas de menos de veinte trabajadores. Las empresas de transporte pequeñas fueron las que sufrieron menos los efectos de la estacionalidad de este sector. Todas las actividades de transporte y comunicaciones tienen contratados principalmente hombres, excepto las agencias de viajes, en las que predomina el sexo femenino.

El transporte de viajeros fue la actividad de transporte más importante de las Islas

Baleares en cuanto al personal ocupado durante el año 2002. Las agencias de viajes fueron la actividad que más afectó la estacionalidad ocupacional.

La actividad postal fue la actividad de comunicaciones que más personas ocupadas y un mayor número de empresas tuvo durante el año 2002 en las Islas Baleares, si bien el volumen de negocios y la inversión bruta en bienes materiales de la actividad de comunicaciones balear el año 2002, los aportaron principalmente las actividades de telecomunicaciones.

Con relación al análisis coyuntural del año 2004 destaca la caída de la actividad de pasajeros por vía marítima en régimen de cabotaje y en régimen de crucero turístico. El transporte aéreo aumentó el 5%. El seat only («sólo vuelo») se ha multiplicado casi por siete en cuatro años. El transporte terrestre por carretera mantiene el nivel de actividad y aumenta el transporte por ferrocarril. Todos los servicios postales y de comunicaciones tuvieron una evolución positiva.

10.1. INTRODUCCIÓN

En este apartado 10, dedicado a los transportes y las comunicaciones, se incluyen las ramas de actividad de la CNAE-93 (rev. 1) siguientes. En primer lugar, las relativas a la agrupación de transporte: el transporte de viajeros, el transporte de mercancías, las agencias de viajes y otras actividades anexas a los transportes. Con relación a la agrupación de comunicaciones, se incluyen las ramas de actividad siguientes: las actividades postales y de correo y las telecomunicaciones. A diferencia de la publicación *La encuesta de servicios en las Islas Baleares*,⁶⁹ se incluyen aquí, en la agrupación de transporte, las agencias de viajes, mientras que en la encuesta mencionada esta actividad se incluye en la agrupación de turismo. En la agrupación de comunicaciones, también se incluyen aquí las telecomunicaciones, mientras que en la encuesta de servicios, esta actividad se incluye dentro de la agrupación de tecnologías de la información. Esto hace que los datos agregados presentados aquí no coincidan con los datos agregados por agrupaciones publicadas en *La encuesta de servicios en las Islas Baleares*. Sí que coinciden los datos en el ámbito de la rama de actividad.

Las Islas Baleares tuvieron en el año 2002, como término medio anual, más de veintiséis mil personas ocupadas en el sector de los transportes y las comunicaciones. Es decir, aproximadamente el 3% del total de personas ocupadas en España en este sector están ocupadas en empresas de las Islas Baleares. Un fenómeno que se repite año tras año es el hecho de que haya un mayor número de trabajadores ocupados en este sector en los trimestres segundo y tercero, circunstancia que deriva de la fuerte dependencia de esta

actividad del sector que actúa de motor de las Islas Baleares, es decir, el turismo, que se caracteriza por una fuerte estacionalidad. Así, en las Islas Baleares el número de ocupados durante el primer trimestre es de 3.583 personas menos que durante el tercer trimestre, es decir, aumenta un 15%, mientras que a escala nacional el aumento del primer al tercer trimestre es sólo del 2%. La dispersión de la ocupación trimestral del sector de los transportes y las comunicaciones está más enfatizada en las empresas que tienen veinte personas ocupadas o más. Es decir, las grandes empresas son las más sensibles al factor de la estacionalidad. (Ver el cuadro I-100 y el gráfico I-30.)

El total de 4.676 empresas del sector de los transportes y las comunicaciones que había en las Islas Baleares el año 2002 presentó un volumen de negocio de casi seis mil millones de euros. El 89% de este valor corresponde a empresas grandes. La cifra correspondiente a España fue de más de 109.000 millones de euros. De éstos, el 5,4% del total del volumen de negocios en el ámbito nacional corresponde a la comunidad autónoma de las Islas Baleares. (Ver el cuadro I-101.)

Por otro lado, el VAB a coste de los factores de este sector fue, aproximadamente, de 1.088 millones de euros, es decir, un 3,2% mayor que el año 2001. El diferencial tan grande que hay entre el volumen de negocios y el VAB a coste de los factores se ha de relacionar con el hecho de que el consumo de materias primas y los gastos en servicios exteriores fue muy grande (ambas cantidades representaron el 52,3% del volumen de negocio).

El valor de producción se reparte de manera muy diferente a escala nacional respecto del ámbito balear, ya que en el ámbito nacional los gastos en servicios exteriores son la partida más importante, mientras que en las Islas Baleares tanto la

⁶⁹ Ver: *La encuesta de servicios en las Islas Baleares*, Consejo Económico y Social de las Islas Baleares e Instituto Nacional de Estadística, Palma, 2005.

partida de servicios exteriores como la de consumo de materias primas son muy relevantes. Además, a escala nacional tanto las pequeñas empresas como las grandes tuvieron unas proporciones similares, es decir, los porcentajes de gastos y de consumos fueron muy parecidos; en cambio, en las Islas Baleares hubo una diferenciación bastante importante, ya que las grandes empresas en el año 2002 tuvieron un VAB a precio de mercado proporcionalmente mucho mayor que las empresas pequeñas. (Ver el gráfico I-31.)

Por otro lado, el excedente bruto de explotación del año 2002 fue de casi cuatrocientos millones de euros. Las pequeñas empresas baleares aportaron el 11% del volumen de negocios del sector de los transportes y las comunicaciones de las Islas Baleares, mientras que el excedente bruto de estas empresas fue del 39% respecto del total y, además, ocuparon el 38% del total de personas ocupadas en este sector en las Islas Baleares.

Como último rasgo importante, en términos comparativos hay que destacar que la tasa de participación femenina a las Islas fue muy superior a la correspondiente nacional. Este porcentaje fue más alto en las empresas que ocuparon veinte personas o más (grandes empresas), y también la tasa de asalariados en las empresas grandes fue mucho más elevada, ya que las empresas pequeñas se caracterizan por tener una mayor proporción de personal no remunerado; este fenómeno también se da en el ámbito nacional. (Ver el cuadro I-102.)

Este apartado ha analizado el sector de los transportes y las comunicaciones. El resto de este capítulo se reparte de la manera siguiente: en el próximo apartado se analizan el transporte y las ramas en que se divide; a continuación, se analizan los principales rasgos del subsector de las

comunicaciones; finalmente, se acaba el estudio con una valoración de la coyuntura para el año 2004.

10.2. LOS TRANSPORTES

Este apartado analiza las actividades que se encuentran dentro de la CNAE-93 (rev. 1), incluidas en las actividades 60, 61, 62 y 63, como son los transportes de viajeros, los transportes de mercancías, las agencias de viajes y otras actividades anexas a los transportes.

En primer lugar, hay que remarcar que el 97% del total de personas ocupadas en el sector del transporte y las comunicaciones lo están en la actividad del transporte y por ello hay que dedicarle una especial importancia.

Como término medio, la actividad del transporte ocupa más de 25.000 personas, si bien durante el tercer trimestre del 2002 se ocuparon aproximadamente 3.500 más que durante el primer trimestre, hecho que muestra la fuerte estacionalidad que tiene este sector de la actividad, principalmente las empresas que ocuparon veinte personas o más; es decir, las pequeñas empresas no sufrieron tan fuertemente el efecto de la estacionalidad. (Ver el cuadro I-103.)

La cifra de negocios de la actividad del transporte del año 2002 fue de casi seis mil millones de euros, es decir, el 99% del valor correspondiente al sector de los transportes y las comunicaciones. La aportación más importante fue la de las empresas que tenían veinte personas ocupadas o más. El VAB a coste de los factores fue de 1.067 millones de euros, mientras que el excedente bruto de explotación, de 389 millones de euros. (Ver el cuadro I-104.)

El gráfico I-32 da una visión de las diferentes proporciones que tuvieron el consumo de materias primas, los gastos de servicios exteriores y los otros gastos

de gestión. Claramente podemos observar que las grandes empresas tuvieron unos valores de consumo de materias primas, de gastos de servicios exteriores y de otros gastos de gestión proporcionalmente más altos que en el caso de las pequeñas empresas. Por lo tanto, las pequeñas empresas fueron las que aportaron una mayor proporción de valor añadido a precios de mercado a la actividad de los transportes, aunque en valores absolutos fueron más importantes las grandes empresas.

Finalmente, las personas ocupadas en la actividad de transporte en el año 2002 fueron principalmente hombres, especialmente en el caso de las empresas pequeñas. El personal asalariado fijo representaba más del 70%. El hecho de que el personal asalariado de las grandes empresas fuera casi todo, mientras que los de las pequeñas empresas sólo el 61%, es un indicador de que el personal no remunerado tuvo mucho más peso en las pequeñas y medianas empresas. (Ver el cuadro I-105.)

En los cuatro apartados siguientes se analiza con mayor profundidad cada una de las ramas en qué se divide la actividad del transporte. Éstas son: el transporte de viajeros, el transporte de mercancías, las agencias de viajes y otras actividades anexas al transporte.

10.2.1. EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

El año 2002 la actividad del transporte de viajeros de las Islas Baleares estaba formada por un total de 2.293 empresas, sólo treinta y seis de las cuales se consideran grandes empresas (veinte trabajadores o más). Esta actividad ocupó, como término medio, 12.097 personas durante el año 2002; esto supuso un aumento del 7,3% respecto del año 2001. Las personas ocupadas en grandes empresas fueron 8.523 y el resto (29,5%), en empresas con menos de veinte trabajadores. Es decir, el 1,6% del

total de empresas (las grandes) ocupó al 70,5% del personal ocupado en esta actividad. Esto es debido a que las pequeñas empresas ocuparon, como término medio, 1,6 personas por empresa; mientras que en el caso de las grandes empresas esta cifra fue de 267. La actividad del transporte de viajeros, como parte integrante de la actividad de transportes, se caracteriza por tener una estacionalidad ocupacional, derivada de la fuerte dependencia que tiene esta actividad respecto del turismo. (Ver el cuadro I-106.)

En el 2002 la actividad del transporte de viajeros aportó en las Islas Baleares un total de 2.194 millones de euros de volumen de negocios y, por lo tanto, una reducción de 14,7 millones de euros respecto del año anterior. El VAB a coste de los factores de esta actividad fue de 642,6 millones, cifra que supone un aumento de 25 millones de euros respecto del año 2001. Es decir, si bien el volumen de negocios en el año 2002 se redujo respecto del 2001, el resultado fue que el VAB a coste de los factores aumentó, y este fenómeno se dio gracias al hecho de que los trabajos realizados por otras empresas se redujeron, al pasar de 255 millones de euros el año 2001 a 170 millones de euros el año 2002. Por otro lado, la causa principal de que el valor del VAB a coste de los factores fuera 3,6 veces más pequeño que el valor del volumen de negocios son los gastos en servicios exteriores y el consumo de materias primas. (Ver el cuadro I-107.)

Las empresas que tuvieron menos de veinte personas ocupadas aportaron el 5,3% del volumen de negocios y el 13,5% del VAB a coste de los factores, hecho que es debido a que tuvieron unos gastos de servicios exteriores proporcionalmente inferiores a las empresas grandes. Una circunstancia interesante que se ha de remarcar es que las empresas pequeñas ocuparon el 29,5% del total de personas ocupadas y, en cambio, sólo tuvieron el

5% de los gastos de personal de esta actividad. En cuanto al excedente bruto de explotación, fue de 236,1 millones de euros, diez millones menos que el año 2001, a causa del aumento de los gastos de personal que soportan las grandes empresas, ya que, a efectos comparativos, las pequeñas empresas consiguieron aumentar el excedente bruto de explotación.

El 52% de la inversión bruta en bienes materiales hecha el año 2002 en el sector de los transportes y las comunicaciones de las Islas Baleares, la llevaron a cabo las empresas de transporte de viajeros. En concreto, se invirtieron 79,3 millones de euros.

El 80% del personal asalariado en las grandes empresas de esta actividad lo estaba de manera fija, mientras que en las pequeñas empresas sólo lo estaba el 60%. Además, el porcentaje de mujeres ocupadas en la actividad del transporte de viajeros fue muy reducido y muy distinto en función del tamaño de la empresa, ya que en las empresas grandes había más del doble que en las pequeñas. Finalmente, analizando la tasa de asalariados, podemos ver que en las pequeñas empresas, como término medio, menos de la mitad del personal ocupado fue no remunerado y, en cambio, en las empresas que ocuparon veinte personas o más, casi todas, estaban asalariadas. (Ver el cuadro I-108.)

10.2.2. EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Durante el año 2002, 1.599 empresas formaron la actividad del transporte de mercancías y casi todas (1.574) ocuparon menos de veinte personas. De hecho, estas últimas empresas tuvieron una media de 2,4 personas ocupadas por empresa, mientras que el resto (veinticinco) tuvieron ocupadas una media de 33,3 personas por empresa. Todo esto significa que durante el 2002 las empresas que transportaron mercancías

dieron empleo aproximadamente a unas 4.500 personas, 3.668 personas de las cuales ocuparon las pequeñas empresas. (Ver el cuadro I-109.)

La actividad del transporte de mercancías de las Islas Baleares en el año 2002 tuvo un volumen de negocio de 324 millones de euros, es decir, 89,9 millones de euros menos que el año 2001, sin embargo, gracias a una reducción muy importante de los gastos en servicios exteriores (en el año 2001 fue de 121,6 millones de euros y en el año 2002, de 58 millones de euros), el VAB a coste de los factores fue de 142,3 millones de euros, es decir, sólo 8,1 millones de euros menos que el año 2001. Finalmente, el excedente bruto de explotación fue de 68,9 millones de euros, es decir, 8,6 millones de euros más que en el 2001, gracias a una reducción de los gastos de personal. Por otro lado, se ha de destacar el hecho de que en la actividad del transporte de mercancías, a diferencia del transporte de viajeros, predominaron las pequeñas empresas, no tan sólo en cuanto al número total de empresas, sino también en cuanto a los valores de las principales macromagnitudes. (Ver el cuadro I-110.)

La tasa de participación femenina de la actividad del transporte de mercancías fue aproximadamente del 8%, cifra muy baja si la comparamos con la media de las actividades de transporte. El hecho de que el porcentaje de asalariados de las empresas pequeñas de transporte de mercancías fuera mayor que el de viajeros es debido a que estas empresas tuvieron un mayor número de personas ocupadas por empresa. Finalmente, hay que incidir en el hecho de que, tanto las empresas pequeñas como las grandes, tuvieron más de un 72% de personal asalariado fijo. (Ver el cuadro I-111.)

10.2.3. LAS AGENCIAS DE VIAJES⁷⁰

El volumen de negocios de las actividades anexas al transporte de las Islas Baleares fue en el año 2002 de 3.414 millones de euros, el 93% de los cuales procedieron de las agencias de viajes. Es por esto que a las agencias de viajes se dedica un apartado por separado del resto de actividades anexas al transporte.

La actividad de las agencias de viajes en las Islas Baleares en el 2002 estaba formada por un total de 440 empresas y 1.340 locales, es decir, cada empresa disponía aproximadamente de tres locales, cifra muy por encima de la media de las actividades de transporte, ya que cada empresa que formaba parte de la actividad del transporte estaba formada, como media, por 1,2 locales.

Las personas ocupadas en las agencias de viajes fueron un total de 6.745. Esto supone un total de 660 personas menos que durante el año 2001. Si bien la dispersión de la ocupación trimestral fue similar en todas las empresas, hay que remarcar que el comportamiento trimestral es un tanto diferente en función del tamaño, ya que durante el primer trimestre las empresas grandes tuvieron menos trabajadores ocupados, mientras que en las empresas pequeñas este hecho se produjo durante el cuarto trimestre. (Ver el cuadro I-112.)

El volumen de negocios de las agencias de viajes fue de 3.189 millones de euros. El VAB a coste de los factores del 2002 de las agencias de viajes fue de 224,1 millones de euros y el excedente bruto, de 58,1 millones de euros. Esto implica una disminución de 36,4 millones de euros respecto del 2001. La disminución del excedente bruto de explotación, la experimentaron tanto las pequeñas empresas como las grandes, pero hay que tener en cuenta que la reducción

porcentual fue del 24% y del 42%. Por lo tanto, sobre todo fue debida a las empresas que tienen veinte personas ocupadas o más. (Ver el cuadro I-113.)

Tal como sucede en todas las actividades analizadas, el porcentaje de asalariados de las pequeñas empresas es mucho más inferior al de las grandes empresas, el 85% y el 100%, respectivamente. Esta actividad es la que más porcentaje de mujeres ocupadas tuvo y, de hecho, supera la mitad, principalmente en las empresas que ocupan veinte personas o más. Finalmente, las agencias de viajes pequeñas tuvieron un porcentaje de trabajadores fijos (76%) mayor que el de las agencias de viajes más grandes (63%). (Ver el cuadro I-114.)

10.2.4. OTRAS ACTIVIDADES ANEXAS AL TRANSPORTE

De las 222 empresas que se encuentran en el resto de actividades anexas al transporte de las Islas Baleares, 205 se pueden considerar pequeñas empresas. Por lo tanto, las empresas que tienen menos de veinte personas ocupadas son las más importantes de las actividades de manipulación y depósito de mercancías, de organización del transporte de mercancías y de otros. Estas actividades ocuparon como término medio 2.065 personas durante el año 2002, 916 de las cuales estaban ocupadas en empresas pequeñas. (Ver el cuadro I-115.)

Este grupo de actividades aportó un volumen de negocios de 255,5 millones de euros y el 53% proviene de las empresas grandes. El VAB a coste de los factores fue de 76,9 millones de euros y el excedente bruto, de 26,4 millones de euros. Las empresas grandes aportaron el 49% del excedente bruto de explotación y, por lo tanto, si bien las pequeñas empresas tuvieron menos personal ocupado y menos volumen de negocios, tuvieron un mayor excedente bruto de explotación, precisamente gracias a unos

⁷⁰ Se puede ampliar la información de este apartado en el 8, dedicado al turismo.

gastos de personal inferiores. (Ver el cuadro I-116.)

El porcentaje de mujeres que trabajaron en las otras actividades anexas al transporte fue del 32% en el caso de las pequeñas empresas y del 19% en las grandes empresas. En cambio, no hubo un diferencial muy grande entre estas empresas en cuanto a la tasa de asalariados. (Ver el cuadro I-117.)

10.2.5. ANÁLISIS COMPARTIVO DE LAS RAMAS DE TRANSPORTE

Este último apartado del transporte se dedica a hacer un análisis comparativo gráfico entre las diferentes subramas que lo componen, tal como se refleja en los gráficos I-33 a I-36.

Podemos observar que el transporte de viajeros es la actividad de transporte más importante de las Islas Baleares en cuanto a personal ocupado durante el año 2002. Además, se ve que las agencias de viajes y el transporte de viajeros son las más afectadas por la estacionalidad ocupacional. Las agencias de viajes son la actividad de transporte que más locales tienen por empresa (tres locales), ya que en los otros casos cada empresa tiene aproximadamente un local. Además, esta actividad en términos de volumen de negocios es la más importante, ya que más de la mitad del volumen de negocios de las actividades de transporte corresponde a las agencias de viajes. A pesar que las agencias de viajes fueron la actividad de transporte más importante en volumen de negocios, hay que confrontar este dato con el hecho de que fueron las que menor inversión bruta en bienes materiales hicieron durante el año 2002 en las Islas Baleares.

10.3. LAS COMUNICACIONES

La actividad de comunicaciones está formada por las actividades postales y las de telecomunicaciones, es decir, las

actividades que tienen el código CNAE-93, rev. 1: 641 i 642.

El año 2002 en las Islas Baleares había un total de 122 empresas dedicadas a las actividades de comunicaciones, sólo seis de las cuales tenían ocupadas veinte personas o más. Esta actividad ocupó, como término medio, 751 personas y se puede observar que las variaciones trimestrales no son estacionales. (Ver el cuadro I-118.)

A pesar que el número de empresas pequeñas fue el más importante, cuando profundizamos en el análisis de las principales macromagnitudes de estas actividades se puede observar que la cifra de volumen de negocios del año 2002 –que fue de 50,7 millones de euros– se repartió de manera casi igualitaria entre los dos grupos de empresas (las grandes y las pequeñas). En cambio, el VAB a coste de los factores de las empresas de tamaño mayor fue de 12,3 millones de euros, mientras que el de las empresas con menos de veinte personas ocupadas fue de 7,9 millones de euros. Esto es debido a que el consumo de mercancías y de materias primas de las empresas pequeñas fue muy grande. Por otro lado, los gastos en servicios exteriores de esta actividad vienen dados, principalmente, por las empresas que tienen veinte personas contratadas o más y, de hecho, estas empresas durante el 2002, como término medio, tuvieron ochenta y cinco personas como personal externo, mientras que las pequeñas empresas no tuvieron ninguno. (Ver el cuadro I-119.)

Tal como pasó en las actividades del transporte, las de comunicaciones tuvieron una tasa de personas asalariadas más alta en las empresas de veinte personas ocupadas o más. (Ver el cuadro I-120.)

10.3.1. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS RAMAS DE COMUNICACIONES

De la misma manera que se han analizado comparativamente las actividades de transporte, este apartado se dedica a hacer un análisis gráfico comparativo entre las actividades postales y las de telecomunicaciones, según se desprende de los gráficos I-37 a I-40.

Tal como podemos observar, la actividad de comunicaciones que más personas ocupadas tuvo durante el año 2002 en las Islas Baleares fue la actividad postal, que ocupó más del doble que la actividad de telecomunicaciones. También se ha de comentar el hecho de que las actividades postales tuvieron un mayor número de empresas y de locales. Así y todo, el volumen de negocios y la inversión bruta en bienes materiales de la actividad de comunicaciones balear, el año 2002 los aportaron, principalmente, las actividades de telecomunicaciones, cosa que la demuestra la mayor productividad.

10.4. ANÁLISIS DE LA COYUNTURA DEL AÑO 2004

Este apartado se dedica a analizar la evolución coyuntural del sector de los transportes y las comunicaciones. Se divide el estudio en las actividades siguientes: el transporte marítimo, el transporte aéreo, el transporte en ferrocarril, el transporte de mercancías por carretera, las actividades postales y las telecomunicaciones.

En cuanto al transporte, hay que resaltar la importancia que tiene para las Islas –principalmente, el marítimo y el aéreo–, a causa del carácter insular que tiene la comunidad autónoma de las Islas Baleares, tanto con respecto al transporte de ocio como el transporte por motivos laborales o de salud.

10.4.1. EL TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte de pasajeros por vía marítima en las Islas Baleares el año 2004 en régimen de cabotaje y en régimen de crucero turístico, a diferencia del año anterior, disminuyó. Pero un análisis por islas nos muestra que realmente el comportamiento del transporte marítimo de pasajeros fue muy diferente. El transporte de pasajeros en régimen de cabotaje en las Pitiusas en el 2004 aumentó en más de once mil pasajeros respecto del 2003, aumento que es debido al puerto de Sant Antoni de Portmany, en el que creció un 50,65%, mientras que en el de Ibiza descendió un -7,67%. (Ver el cuadro I-121.)

Menorca experimentó unas variaciones contrapuestas en sus dos puertos, es decir, a Mahón llegaron casi dieciséis mil pasajeros menos en régimen de cabotaje que el año 2003, mientras que en Ciutadella hubo un aumento de casi setenta y cuatro mil pasajeros. Por lo tanto, en el ámbito isleño aumentó el número de pasajeros llegados en régimen de cabotaje.

En cambio, en Mallorca el descenso que experimentaron Palma (-10,95%) y Cala Rajada (-0,19%) superó el aumento del número de pasajeros llegados a Alcúdia en régimen de cabotaje (26,06%) y, de esta manera, en Mallorca llegaron unos setenta dos mil pasajeros menos que el año anterior.

En el 2004 Palma siguió siendo el puerto más importante de transporte de pasajeros por vía marítima en régimen de cruceros turísticos (con casi 745.000 pasajeros el año 2004, es decir, un 0,31% más que el año anterior). (Ver el cuadro I-122.)

Se puede ver que los dos únicos puertos que aumentaron la cifra de pasajeros por vía marítima de cruceros turísticos fueron Ibiza y Palma y, precisamente, son estos

dos puertos los que más entradas tuvieron (ambos representaron el 91% del total de las Islas Baleares), aunque este aumento fue tan poco importante que no compensó la gran disminución de los otros puertos.

En cuanto al transporte de pasajeros en régimen de tráfico de bahía, se nota una evolución distinta entre las islas. Así, en las Pitiusas hubo un decrecimiento considerable en todos los puertos, principalmente en el de Ibiza y, por lo tanto, en el 2003 Ibiza aumentó el número de pasajeros en tráfico de bahía en más de 400.000, mientras que en el año 2004 en este puerto descendió en casi 390.000. Con referencia a Menorca, hay que remarcar que Fornells fue el puerto que experimentó un mayor aumento porcentual (377%) y absoluto (9.000 pasajeros). En cambio, Mahón siguió descendiendo en el número de pasajeros en tráfico de bahía que recibió durante el año 2004. Finalmente, los puertos de Mallorca experimentaron un comportamiento muy disperso, ya que en el 2004 Alcúdia, Sóller, Pollença, Cala Rajada, Portocristo, la Colonia de Sant Jordi y Cala Nova recibieron en los puertos menos pasajeros en tráfico de bahía que en el año 2003. Este descenso fue tan grande que el aumento experimentado por los otros puertos mallorquines no lo compensó y, por lo tanto, Mallorca redujo el número de pasajeros en un -17,79%. Globalmente, hay que decir que el tráfico se redujo durante el año 2004. (Ver el cuadro I-123.)

Finalmente, falta comentar el transporte de mercancías por vía marítima que hubo entre islas en el 2004. Así, se debe mencionar que las Islas Baleares experimentaron un incremento de este transporte en todos los puertos, excepto de Ibiza y Alcúdia. El puerto más destacable de todos fue el de Sant Antoni de Portmany, en el que en el año 2003 descendió el tráfico, mientras que en el 2004 aumentó el 111%, la cifra porcentual más alta de este año. Debe destacarse

que tanto en el 2003 como en el 2004 los dos puertos más importantes en transporte de mercancías fueron el de Palma y el de Alcúdia, pero en el año 2004 el diferencial entre el puerto de Alcúdia y el de Ibiza se redujo mucho. (Ver el cuadro I-124.)

Por tipología de productos transportados, los transportes especiales y los energéticos fueron los más importantes de los puertos que dependen de la Autoridad Portuaria de Baleares (APB): en el año 2004 ambos representaron el 57% en el total de los puertos dependientes de la APB. Por contra, los adobos y los productos metalúrgicos fueron los únicos que vieron descender su transporte. Por otro lado, en los puertos que dependen del Gobierno de las Islas Baleares predominan los transportes especiales, a pesar de que las mercancías totales experimentaron un crecimiento porcentual mayor. (Ver el cuadro I-125.)

10.4.2. EL TRANSPORTE AÉREO

Vistos los datos proporcionados por AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), el año 2004 pasaron por los aeropuertos de las Islas Baleares un total de más de veintisiete millones de pasajeros, cifra que supone un incremento de casi el 5% respecto del año anterior, aunque este aumento generalizado no fue proporcional en todos los aeropuertos de las Islas, ya que el de Mallorca fue el que experimentó el mayor crecimiento de pasajeros por vía aérea en Baleares. Ibiza aumentó el número de pasajeros, pero Menorca mantuvo la tendencia descendente. (Ver el cuadro I-126.)

Podemos observar que las llegadas y las salidas representan aproximadamente la mitad del total de pasajeros en los aeropuertos y, por lo tanto, los movimientos migratorios son de poca entidad. (Ver el gráfico I-41.)

También podemos advertir que los pasajeros alemanes, los británicos y los españoles son los más importantes y, si bien en Mallorca los pasajeros de nacionalidad alemana son cuantitativamente los de mayor proporción, en el caso de la isla de Ibiza predomina la nacionalidad española y en Menorca, la británica. Por lo tanto, se distingue que la nacionalidad predominante en cada isla es diferente. (Ver los gráficos I-42 a I-44.)

Es necesario hacer notar la fuerte estacionalidad de este medio de transporte en las Islas, el cual ve como su actividad se concentra durante los meses de mayo a septiembre.

Merecen un capítulo aparte las compañeras aéreas de bajo coste (las llamadas *low cost*). No hay duda de que la configuración de las Islas Baleares como lugar predilecto de muchos ciudadanos europeos a la hora de fijar la segunda residencia mejora las posibilidades de estas aerolíneas, que prescinden del paquete turístico y ofrecen únicamente el llamado *seat only* («sólo vuelo»). Así, la estrategia de estas empresas se basa en ofrecer unas tarifas que pueden llegar a representar una tercera parte de lo que cobran las empresas tradicionales, a cambio de no ofrecer ningún tipo de servicio durante el vuelo y comercializarse básicamente a través de Internet, lo cual evita tener que pagar comisiones a las agencias de viajes.

El crecimiento de este sector ha sido exponencial en los últimos años. Desde el año 2000, que se llegó a los 294.525 pasajeros, se ha pasado a los 2.009.373 pasajeros del año 2004, lo cual significa que se ha multiplicado prácticamente por siete el volumen de tráfico de pasajeros del año 2000.⁷¹ (Ver el gráfico I-45.)

⁷¹ Ver el apartado 8, sobre turismo.

10.4.3. EL TRANSPORTE TERRESTRE

En este apartado analizaremos la coyuntura del transporte terrestre. En primer lugar, se hace el análisis del transporte de viajeros por carretera y, posteriormente, el de transporte por ferrocarril.

En el ámbito balear el transporte terrestre por carretera en el año 2004 creció de manera casi insignificante, ya que sólo aumentó en 59.000 viajeros más que en el 2003. Esto es debido al hecho de que el importante crecimiento experimentado por Menorca casi no compensa la gran reducción de Formentera y de Ibiza. (Ver el cuadro I-127.)

Por otro lado, el transporte de ferrocarril (que se encuentra todo en la isla de Mallorca) globalmente ha ido en aumento durante los años 2002, 2003 y 2004. Se ha de destacar que los trayectos Palma-Inca-Sa Pobla y Palma-Manacor son los que han tenido un crecimiento mayor durante los últimos años. Pero también es interesante remarcar el hecho de que el trayecto Sóller-Palma se recuperó mucho en el año 2004, circunstancia que representa un aumento de más de 78.000 pasajeros respecto del año anterior. Este hecho positivo se ha de contraponer a la reducción del trayecto Sóller-Port de Sóller, ya que el número de pasajeros de este trayecto en el 2004 fue inferior al del 2002. (Ver el cuadro I-128.)

10.4.4. LAS ACTIVIDADES POSTALES

La línea básica de la actividad postal de las Islas Baleares fue durante el año 2004 –y en los años anteriores– la más importante, ya que del total de servicios postales de este año el 78% fueron de la línea básica. El resto de servicios postales se dividieron entre la línea económica (21%) y la línea urgente (1%). Se ha de remarcar que, si bien todos los servicios postales tuvieron una evolución positiva el año 2004 respecto del 2003, este

crecimiento parece que se moderó, ya que los porcentajes de crecimiento –principalmente, en la línea económica– fueron inferiores al año anterior. (Ver el cuadro I-129.)

10.5. LAS TELECOMUNICACIONES

En las Islas Baleares, en el año 2004 se registró un descenso del 1,64% de las líneas fijas y, de hecho, la línea RDSI descendió en más de un -50% a favor de la línea ADSL. (Ver el cuadro I-130.)