

11. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

RESUMEN

Desde un punto de vista estructural, y de acuerdo con los datos de la Encuesta Anual de Servicios facilitados por el IBESTAT y referidos en el año 2008, el volumen de negocio del sector del transporte llegó este año a los 3.160 millones de euros, con un valor de la producción de 3.238 millones y un VAB a coste de los factores de 1.200 millones. Estas cifras de producción fueron el resultado del trabajo de las 4.500 empresas existentes en el sector del transporte el año 2008. La productividad de estas empresas se sitúa en los 47.500 euros por trabajador.

En relación con el mercado de trabajo, se tiene que destacar que durante el año 2008 el total de personal ocupado en el sector del transporte fue de 27.300 personas, cosa que supone 1.200 ocupados menos que el año anterior. Sobre el total de ocupados, un 85,7% es personal remunerado, mientras que el restante 14,3% se considera personal no remunerado. Del total de remunerados, 14.460 tienen un puesto de trabajo indefinido, mientras que 5.280 tienen una ocupación eventual. Es ligeramente menor el porcentaje de hombres con ocupación fija que con ocupación eventual, un 69% y un 72%, respectivamente. Contrariamente, es un poco mayor el porcentaje de mujeres que tienen una ocupación fija comparado con el de las que tienen un puesto de trabajo eventual, un 31% y un 28%, respectivamente. Se invierten, así, los datos del año anterior.

En referencia con la actividad coyuntural, a lo largo del año 2010 se tienen que considerar diversos aspectos. En primer lugar la importancia del turismo de cruceros, que en los últimos diez años ha pasado de 638 mil pasajeros a un millón y medio. El número de pasajeros en cruceros turísticos de 2010 se incrementó un 24,7% con respecto al año anterior. Por otra parte, el año 2010 el transporte de pasajeros en régimen de cabotaje ha disminuido un 1,15% con respecto al año anterior, y el transporte en tráfico de bahía ha aumentado un 10,23%. Con respecto al transporte marítimo de mercancías, después de unos años de caídas progresivas, el año 2010 se observa un estancamiento motivado sobre todo por el espectacular aumento del transporte de mercancías

especiales (119%). En cuanto al transporte de pasajeros por vía aérea, en el 2010 se ha experimentado un pequeño crecimiento del 1,6% con respecto al 2009. El aeropuerto que más ha aumentado el tráfico de viajeros ha sido el de Ibiza. Con respecto al transporte por carretera, se ha incrementado durante el año 2010, y ha alcanzado los niveles de 2008. Desde el año 2001 se aprecia un crecimiento constante a todas las islas. Por último, el transporte por ferrocarril ha visto truncado el aumento progresivo de los últimos años y en el 2010 ha experimentado una caída de un 9% en el número de pasajeros, que ha afectado la totalidad de las líneas.

En cuanto a las comunicaciones, el año 2010 había en las Islas Baleares un total de 528.303 líneas de telefonía fija, con un decrecimiento del 4% con respecto al año anterior, y un total de 514.365 líneas de telefonía móvil, con un crecimiento del 3% con respecto al 2009.

11.1. INTRODUCCIÓN

Este capítulo, dedicado al análisis del sector del transporte, está dividido en dos partes. La primera parte trata de las principales macromagnitudes del sector del transporte, así como de todos los aspectos relacionados con el mercado de trabajo. En la segunda parte nos centraremos en el análisis y la evolución de las actividades coyunturales. Así, se incluye el transporte de viajeros en todas las variantes posibles: regular en régimen de cabotaje, cruceros turísticos, tráfico de bahía, por carretera, avión y ferrocarril, el transporte de mercancías, así como, finalmente, la situación de las comunicaciones.

Se tiene que puntualizar que por lo que hace la Encuesta Anual de Servicios (EAS) se ha producido un cambio de metodología a causa de haber pasado de una serie de datos basados en la clasificación CNAE-93 (serie 2001-2007) en otra fundamentada con la clasificación de la CNAE-09 (datos del 2008). Este hecho ha ocasionado algunos ajustes en la forma de presentar los datos, y también algunas diferencias en relación con los trabajos de años anteriores.

11.2. MACROMAGNITUDES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES

En este apartado estudiaremos las principales macromagnitudes y los coeficientes del sector del transporte y comunicaciones, en base a la Encuesta de servicios, a partir de la explotación que nos ha facilitado el IBESTAT para las Islas Baleares, a partir de los últimos datos disponibles referidos al año 2008.

11.2.1. PRINCIPALES MACROMAGNITUDES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

El número de empresas dedicadas a las actividades del transporte se sitúan sobre las 4.500, el 7,62% del total de la Encuesta Anual de Servicios. (Véanse los cuadros I-80 y I-81).

Dentro del sector del transporte, el mayor número de negocios pertenece al subsector del transporte de viajeros y mercancías, con 4.217 empresas. En este apartado la evolución ha sido ascendente (en contra de las tendencias globales), ya que en los últimos cuatro años se ha pasado de un 7,13%, los años 2005 y 2007, un 6,98% el año 2006, a un 7,37% del año 2008, un hecho que supone la cifra más alta de estos años. Por contra, las actividades anexas sufren un notable retroceso en el número de negocios. En concreto se pasa de porcentajes máximos y mínimos situados entre el 0,51% y el 0,53% en los últimos cuatro años, a un 0,43% el año 2008. En cifras absolutas eso ha provocado pasar de una media de 300 empresas a una media de 244. Las actividades postales también han experimentado una fuerte reducción en relación con el número de empresas. De representar entre el 0,16% y el 0,12% del total de empresas de las Islas Baleares (en torno a 100 en números absolutos en el trienio 2005-2007), se ha pasado a un 0,07% del total, es decir, un fuerte retroceso de más del 50% (un total de 41 empresas el año 2008). El reparto de los subsectores del transporte, el año 2008, nos muestra que un 92% de las empresas pertenecía al transporte terrestre, un 1,36% en el sector

marítimo, un 0,33% al aéreo, un 5,42% a las actividades anexas y, finalmente, un 0,91% a las actividades postales. (Véase el cuadro I-82).

Si nos fijamos en el número de establecimientos, podemos observar como en el año 2008 había 64.960 establecimientos en las Islas Baleares, de los cuales 4.908 pertenecían al sector del transporte, lo cual representa un 7,56% del total, y supone la cifra absoluta más alta del último cuatrienio con una relación establecimientos - empresas de uno 1,09. Las relaciones respectivas para los años 2005-2007 fueron de uno 1,08, uno 1,07 y uno 1,09, valores relativamente estables. Las cifras porcentuales en base anual, que nos muestran el número de establecimientos, varían desde un máximo (el año 2006) de un 7,22%, hasta un mínimo (el año 2005) con un 7,12%, siempre sobre el total global de negocios.

En este sentido, es importante analizar la cifra de negocios y compararla con la tendencia del conjunto de sectores. De esta forma podemos apreciar que el camino de crecimiento en el volumen de negocio continúa desde el año 2005, hasta el 2007, y que alcanza este último un total de 30.014 millones de euros. Por ejemplo, el año 2005 las ventas tan sólo alcanzaron los 25.422 millones de euros. De estas ventas, aproximadamente un 10% corresponden al sector del transporte. En datos porcentuales, los valores oscilan entre un mínimo de un 10,17% el año 2006 y un máximo de un 11,53%, el año 2008.

Con estos datos sobre el volumen de negocio, es interesante analizar el excedente bruto de explotación que se generó. A nivel global, este excedente sufrió una fuerte caída durante el bienio 2007-2008. Exactamente se pasó de una cifra de 4.258 millones de euros a una de 3.390 millones de euros. Eso representa un retroceso del 25% si tenemos en cuenta los porcentajes en base al año 2008. Los valores respectivos serían, si damos un valor de 100 al excedente del año 2008, un 125% para el 2007, un 108% para el 2006 y un 105% para el año 2005. Si miramos la evolución del transporte, vemos que su excedente bruto sigue una pauta similar: una primera fase de crecimiento, con valores mínimos de un 10,57% para el año 2005 y uno valores máximos para el 2007. Alcanza, así, un porcentaje de un 15,89%. El año 2008 se produce la inflexión de la tendencia, con un excedente que se sitúa en el 12,62% del total.

En conjunto, una caída anual de un 20,58%. En cifras absolutas se pasa de un excedente bruto de 538 millones de euros el año 2007 hasta los 427 millones de euros del año 2008.

El VAB a coste de factores ha sufrido una tendencia similar a la de la evolución del excedente empresarial, con una disminución el año 2008 del 12,8%. Alcanza, así, los 1.200 millones de euros. Obsérvese que la actividad de transporte que genera un VAB a coste de factores y un excedente más elevado es la de almacenaje y actividades anexas. (Véase el cuadro I-82 y los gráficos AI-17 y AI-18).

Las actividades de servicios privados de las Islas Baleares tenían en conjunto una media de 4,5 ocupados por empresa durante el año 2008, lo cual representa un 1,1% más de lo que había en el 2005. De hecho, la evolución de este parámetro es altamente estable. En el cuatrienio 2005-2008 las variaciones interanuales a duras penas sobrepasan el 1%, con un máximo durante el año 2006 de un 1,16%. Si hacemos el mismo análisis para el sector del transporte, vemos que las variaciones son notablemente mayores que la media global de todos los sectores. En concreto, el año 2008, los ocupados por empresa se situaban en una media de 5,6 ocupados, lo cual supone un incremento de un 5,66% enfrente del dato de 2005 (el año base de la tasa escogida) en que había 5,3 ocupados por empresa. El año 2006 se incrementó un 3,77%, hasta alcanzar a los 5,5 empleados. El año 2007 experimentó la mayor ocupación, con un incremento de un 13,21%, hasta llegar a los seis empleados por empresa. Podemos ver que, como sucede con la mayoría de los indicadores de coyuntura, el crecimiento de los últimos años sufre una inflexión durante el año 2008. (Véase el cuadro I-83).

Con respecto al salario medio, en el cómputo global de todos los sectores, el año 2008 obtiene una media de 16,5 miles de euros, un 17,02% más que en el 2005 (año base) en que los sueldos se situaron en 14,1 miles de euros. Los años posteriores al 2005 experimentaron crecimientos de un 4,96% y de un 10,68%, respectivamente.

Los datos de salarios del sector del transporte muestran igualmente una senda de crecimiento a pesar que los incrementos siempre han sido inferiores al de la

media global. Si partimos del año 2005, observamos que los tres años siguientes se experimentaron aumentos en el salario medio equivalentes a un 4,27%, un 8,97% y un 10,26%. A pesar que estos aumentos fueron menores que la media, en cifras absolutas los salarios medios del sector del transporte son bastante superiores a los de la media. Para el 2008 la media del transporte tuvo un salario de 25,8 miles de euros, un 56,4% por encima de la media de las empresas de servicios. Más importante es la diferencia, en valores absolutos, si nos fijamos en los subsectores del transporte. Por ejemplo, las actividades anexas al transporte tienen sueldos mayores de 30 mil euros, con un máximo el año 2008 de 38,1 miles de euros. Por contra, las actividades postales, aunque con incrementos porcentuales muy notables, que llegan a un 22,56% el año 2008, mantiene los salarios más reducidos. Para el año 2005 alcanzaron los 17,8 miles de euros, y aumentaron progresivamente hasta los 20,1 miles el año 2008. Aun así, este salario está por encima de la media global de sectores (Véase el cuadro I-84).

El año 2008 los ingresos de explotación del total de las actividades de servicios privados de las Islas Baleares alcanzaron los 28.082 millones de euros. Nuevamente encontramos con un indicador que muestra claramente el cambio de tendencia que se produjo el año 2007. En el trienio 2005-2007 las cifras de ingresos no habían dejado de crecer, con un valor mínimo de 26.146 millones de euros durante el 2005. En el 2007 se consiguió el valor máximo con un total de 31.148 millones de euros. En tasa porcentual, los valores anuales serían de un 93,1%, 100,87% y 110,92% (base año 2008). El sector del transporte no fue ajeno a esta evolución, con un máximo, como era de esperar el año 2007, de 3.461 millones de euros. Esta cifra se redujo, un año después, a los 3.250 millones de euros. En cifras porcentuales para el cuatrienio analizado, los datos serían, respectivamente, un 9,65%, un 10,35%, un 12,32%, y, finalmente, un 11,58% para el año 2008. Curiosamente, las actividades postales no sufren ninguna reducción; de hecho aumentan hasta los 75 millones de euros, un 8% más que el dato del 2007, que se situaba en los 69 millones de euros. (Véase el cuadro I-85).

Influidos por los descensos en el volumen de negocio y de las ventas, los gastos de explotación sufrieron una importante contracción. En el 2008, estos

gastos, en el conjunto de sectores, supusieron un total de 25.940 millones de euros, mientras que un año antes alcanzaban los 28.995 millones de euros; es decir, una reducción de un 11%. En el sector del transporte, que sigue la tendencia global, los gastos de explotación se han reducido, pero menos que proporcionalmente con respecto a la disminución de los ingresos. El año 2007 estos gastos ascendían a 3.060 millones de euros, mientras que un año después éstas descendían hasta los 3.043. Entonces, podemos observar como ante una caída de los ingresos de un 6%, los gastos únicamente se reducen un 0,1%.

Los gastos de personal en el sector del transporte experimentaron fuertes incrementos: pasaron de 739 millones de euros en el 2005 a un máximo en el 2007 de 853 millones de euros. El año siguiente se produjo un cambio leve en la tendencia, lo cual supuso que el valor se situara en los 840 millones de euros. Sobre la base de los gastos de personal del 2008, los porcentajes de este gasto, en el periodo analizado, fueron los siguientes, respectivamente: un 12,84% para el año 2005, un 13,55% para el año 2006, un 15,65% para el año en 2007, y, finalmente, un 15,41% para el año 2008. Se puede apreciar como la reducción de estos gastos ha sido casi mínima.

Es interesante ver cómo han evolucionado las inversiones de las empresas en la coyuntura económica actual. Un vistazo a los datos nos muestra unas cifras muy volátiles. Partiendo del año 2005, en qué la inversión en activos materiales ascendió a 190 millones de euros, pasamos a casi 300 millones de euros el año siguiente, para alcanzar un máximo de 529 millones de euros en el 2007. En el 2008 se produce una acusada disminución de estas inversiones hasta los 282 millones de euros, que alcanzan de nueve cifras parecidas a las que había dos años antes. Del total de inversiones en todos los sectores del año 2008, un 21,02% correspondió al sector del transporte. Un año antes, la inversión en el transporte llegaba a un 39% (en base 2008), en el 2006 un 22%, mientras que en el 2005 alcanzaba un 14,17%. (Véase el gráfico AI-19)

11.2.2. MACROMAGNITUDES DEL MERCADO LABORAL

El año 2008 el personal ocupado en el sector del transporte se situó en los 27.297 empleados, cifra que representaba un 9,53% del total de personas ocupadas (con un total global ocupado de 286.545 trabajadores). Así, pues, podemos decir que el transporte es el cuarto "empleador" de las Islas Baleares, después de la hostelería, el comercio y los servicios personales en empresas (con un total del 31,57%, 28,43%, y 18,81%, respectivamente). Más de la mitad de los ocupados en el transporte, un 6,41% del total del 9,53% mencionado anteriormente, aparece en la categoría de transporte de viajeros y mercancías; 2,36% pertenecen a las actividades anexas al transporte; y sólo 0,75% corresponden a las actividades postales. Dentro del subsector más importante, el transporte de viajeros y mercancías, el transporte terrestre aglutina más de la mitad de los ocupados, en concreto el 4,53% (del total citado del 6,41%); en segundo lugar en importancia se sitúa el transporte aéreo, con 1,63% y; en último lugar, el transporte marítimo, con un 0,25%. (Véase el cuadro I-86).

Si analizamos la evolución de la ocupación en los últimos tres años podemos ver que está un punto de inflexión el año 2008. En concreto el porcentaje de ocupación en el sector del transporte experimenta una caída a partir del año 2008, cuando desde el 2005 estaba estabilizado o, de hecho, se incrementaba. Con respecto al cuatrienio 2005-2008 los datos fueron, respectivamente (2008 año base), de un 9%, 8,99%, 9,94% y 9,53%. En total una disminución en términos absolutos de 1.200 personas, un 4,07% menos que el año 2007. Dentro de cada año, el reparto de la población ocupada en las categorías de remunerada, no remunerada, fija y eventual nos muestra un patrón de distribución sin cambios. No obstante, es de destacar que en el 2008 presenta, sobre el último cuatrienio, los porcentajes menores de ocupación, tanto fija como eventual, y la mayor ocupación no remunerada. Para ilustrar este hecho nos fijamos que en el 2008 el trabajo fijo en el sector del transporte disminuye hasta el 9,33%, cuando en el 2007 era de un 11,15%, y los años 2006 y 2005 una cifra prácticamente similar de un 10,23% y un 10,22%, respectivamente. En contraposición, el trabajo no remunerado aumenta, desde un mínimo del 6,77% el año 2006, hasta un máximo, en el 2008, en qué casi consigue los ocho puntos, en concreto un 7,78%.

Un análisis de las cifras, en base 2008, y no en base anual nos dará una visión más adecuada de la evolución de la ocupación. En concreto podemos decir que la evolución global de la ocupación en el último cuatrienio es de ligero crecimiento, hasta llegar en el 2007 en que hay una caída destacable del 4,07% en cifras globales. Los años 2005-2006 hubo un mínimo crecimiento del 1,33%, y en el 2007 un máximo con 298.209 ocupados.

La evolución del sector del transporte sigue una tendencia similar a la global, pero con diferencias mucho más acusadas en los máximos y los mínimos. En términos relativos nos encontramos nuevamente con que los años 2005-2006 los datos son prácticamente similares, un 9% y un 8,99%, respectivamente. El año 2007 el aumento es notable, y se alcanza el 9,94%, para descender al 9,53% el año siguiente.

La evolución en los tipos de ocupación anual, en el sector del transporte en el cuatrienio analizado es el siguiente. La ocupación remunerada seguía una senda ligeramente ascendente hasta llegar en el 2007, año en que inició un leve declive. En concreto la ocupación remunerada alcanzaba un 84,53% en el 2005, un 85,52% en el 2006, y conseguía su mayor valor en el 2007, con un 86,27%, para caerse en el 2008 a un 85,65%. Consiguientemente el trabajo no remunerado cae en los últimos años desde un 15,47% en el 2005 hasta un mínimo del 13,73% en el 2007, y experimenta un respunte en el 2008, cosa que permite alcanzar la cifra del 14,35%. Si comparamos las cifras globales y las del subsector del transporte año tras año, nos damos cuenta de que hasta el año 2007 la brecha entre las dos cifras porcentuales era cada vez mayor. En concreto, el diferencial entre los dos, siempre favorable al sector servicios, era de un 3,23% en el 2005, de un 4,49% en el 2006 y de un 4,77% en el 2007. Esta tendencia creciente se rompe en el 2008, con una diferencia de sólo un 3% (una disminución con respecto al 2007 de más de un 37%). (Véase el cuadro I-87 y el gráfico AI-20).

Es de destacar la reducción notable de la ocupación fija, con la consiguiente subida de la ocupación eventual. Hasta el año 2007 la división de trabajo remunerado tanto fijo como eventual indicaba que casi tres cuartas partes del total, entre un 71,81% y un 73,59%, eran personal fijo. El trabajo eventual tenía

un máximo en el cuatrienio analizado del 28,19% el año 2005. El año 2008 la tendencia se rompe con claridad, y el trabajo fijo cae en detrimento del eventual. La ocupación estable representa un 61,83% del total.

La división del trabajo fijo en hombres y mujeres también presenta diferencias significativas al llegar el año 2008. Hasta llegar a esta fecha la ocupación masculina fija nunca bajaba del 70%, y siempre con valores crecientes, con un mínimo durante el año 2005, de un 75,87%, y un máximo del 76,18% el año 2006. Ya en el 2007 se apreció una ligera caída, con un 73%. La caída se acentuó en el 2008, cuando se alcanzó un porcentaje del 69,04%. Consecuentemente la ocupación fija femenina se incrementó porcentualmente, desde un mínimo del 23% el año 2006 (menos de una cuarta parte) hasta conseguir, casi, una tercera parte el año 2008 (con un 30,96%). Se tiene que hacer notar que, globalmente, teniendo en cuenta todos los sectores de la economía al mismo tiempo, la división del trabajo entre hombres y mujeres nos muestra un reparto prácticamente homogéneo, al 50%, con variaciones leves año tras año. Se tiene que hacer noticia que el año 2008 es la primera en que la ocupación fija femenina supera ligeramente la masculina (un 48,94% enfrente de un 51,06%). Es, por lo tanto, evidente que en el sector del transporte la ocupación fija masculina supera en mucho a la media global.

El reparto de la ocupación eventual entre hombres y mujeres nos muestra una pauta parecida a la del estable, aunque con valores más suaves. En concreto, podemos decir que la ocupación masculina eventual desciende hasta el 2006, se mantiene en el 2007 y sube en el 2008 para situarse en los niveles del 2005. Los valores porcentuales concretos son, respectivamente, los siguientes para el cuatrienio analizado: 71,35%, 69,78%, 69,62%, para finalizar en el 2008 con un 72,02%. El análisis para la ocupación eventual femenina es, obviamente, el inverso; el año 2008 se produce una caída porcentual hasta situarse en el 28%, enfrente de un 30,38% del año anterior.

Es de destacar en todos los casos que, globalmente, el reparto de la ocupación eventual es bastante homogénea, y próxima al 50%. Nuevamente, en el sector del transporte hay una diferencia acusada, ya que la ocupación eventual masculina es mucho mayor y llega al máximo ya mencionado del 72%.

Con respecto a los ocupados no remunerados, podemos decir que, globalmente, la variación porcentual es mínima, con porcentajes durante todos los años analizados. En todo caso, podemos apreciar una disminución el año 2008 de hasta el 17,38% sobre el total ocupado. Los tres años anteriores, la cifra osciló siempre en torno al 18%.

El reparto de estas cifras entre hombres y mujeres es muy estable, sin cambios en el cuatrienio considerado. El porcentaje de hombres ocupados y no remunerados oscila entre el 63% y el 64%, mientras que el de las mujeres está estabilizado entre un 35% y un 36%.

11.3. ANÁLISIS DE LA COYUNTURA

En este apartado se analiza la evolución coyuntural del sector del transporte y comunicaciones. Para las Islas Baleares el transporte marítimo y el aéreo tienen una importancia fundamental, debido a la insularidad y al hecho de ser un destino turístico internacional de primer orden. Este análisis coyuntural del sector del transporte se divide en cuatro actividades: transporte marítimo, transporte aéreo, transporte por carretera y transporte por ferrocarril. Finalmente, se analiza la coyuntura para las actividades de comunicaciones.

11.3.1. EL TRANSPORTE POR VÍA MARÍTIMA

En este apartado analizamos el transporte marítimo de pasajeros con cruceros turísticos, en régimen de cabotaje, en tránsito de bahía, y el transporte marítimo de mercancías por islas y puertos, y por grupos de productos.

11.3.1.1 El transporte de pasajeros por vía marítima con cruceros turísticos

Empezamos el análisis de los diversos tipos de transporte que hay en las Islas Baleares por uno que consideramos de importancia primordial para el desarrollo económico de las Islas Baleares: el turismo de cruceros.

Las cifras de llegadas de pasajeros nos muestran para el año 2010 un notable crecimiento, hasta llegar a los 1,542 millones de turistas, lo cual supone con respecto al año anterior una subida del 24,69%. El año 2009 las cifras absolutas se situaron en los 1,237 millones. Este incremento es más destacable al observar que, desde el año 2001, los incrementos anuales han sido muy irregulares, con variaciones negativas los años 2003-2004, 2005-2006, y 2008-2009. La distribución por puertos nos muestra, como era de esperar, que el puerto de Palma soporta el mayor tráfico de este tipo de turistas, con un total de 1.346 millones de euros el año 2010, frente a los 1.056 millones de euros del año anterior, lo cual supone, en conjunto, una subida interanual de un 27,52%. El resto de puertos de Baleares aportan unas cifras más reducidas, tal como es el caso, por ejemplo, del de Ibiza, con 132.000 turistas, que supone un incremento interanual de un 27,7%. En tercer lugar se sitúa el puerto de Maó con 63.000 turistas, cifra que supone un descenso del 16,9%. De todos modos, se tiene que tener en cuenta que es más interesante observar la tendencia experimentada desde el año 2001. Así, podemos ver que el puerto de Palma debe años ha más que duplicado la llegada de turistas de cruceros, exactamente un 253%. El conjunto de las Islas Baleares ha crecido esta década en unos valores muy similares, un 241%. (Véanse los cuadros AI-69, AI-70, AI-71 y AI-72 y los gráficos AI-21 y AI-22).

Además del número de turistas hemos analizado la llegada de cruceros a los puertos. Es curioso observar que la cifra de barcos se ha reducido (o ha aumentado ligeramente) lo cual, teniendo en cuenta el aumento en el número de pasajeros, ente llevar a constatar el dato que el tamaño medio de los barcos dedicados a los cruceros turísticos ha crecido espectacularmente. El puerto de Palma ha pasado de acoger 474 barcos en el 2005 a acoger 523 en el 2010, una subida de un 10%. Por contra, el resto de puertos de la isla ha visto reducida la llegada de este tipo de barcos. El puerto de Maó ha bajado un 22% (de 120 barcos en el 2007 en sólo 93 en el 2010), el de Ibiza se mantiene con una reducción de un 5% (hasta los 101 cruceros). En el conjunto de todos los puertos, las cifras muestran una gran estabilidad, ya que durante el 2010 a duras penas aumentó un 2% respecto de las cifras del año 2007.

11.3.1.2. El transporte de pasajeros por vía marítima en régimen de cabotaje

El transporte en régimen de cabotaje sufre un claro estancamiento durante los años 2009 y 2010. Para observar tendencia podemos decir que entre los años 2002 y 2008 la cifra global de pasajeros transportados fue siempre superior a los dos millones, con un máximo absoluto el año 2007, en el que se llegó a la cifra de 2,583 millones. Por contra, desde el 2009 la cifra se ha estabilizado en los 1,7 millones. En el 2010 la variación ha sido de un 1,15% negativo. Si observamos las cifras por islas, vemos que Mallorca es la primera, pero seguimiento a poca distancia por el resto. En concreto, en el 2010, los puertos mallorquines vieron pasar un total de 830.000 pasajeros, enfrente de los 604.000 de las Pitiüses y los 332.000 de Menorca. Estas dos últimas islas tuvieron una variación interanual muy leve, con un crecimiento de un 0,56% y un 0,49%, respectivamente. En datos porcentuales, el último año Mallorca suma un 46% del total de transporte en régimen de cabotaje, las Pitiüses un 34% y Menorca un 18%. (Véanse los cuadros AI-73, AI-74 y AI-75 y los gráficos AI-23 y AI-24).

11.3.1.3. El transporte de pasajeros en tráfico de bahía

En contraposición a la caída de pasajeros en régimen de cabotaje, el del transporte en tráfico de bahía ha crecido en el conjunto de las Islas Baleares un 10,23% en el 2010, y ha pasado de los 4,3 millones de pasajeros en el 2009 a los 4,7 millones. La explicación de esta subida es el aumento interanual del 23,58% en el número de pasajeros que experimentaron las Pitiüses, al pasar de los 2,7 millones de viajeros a los 3,4 millones. El resto de islas acumulan crecimientos altamente negativos, como es el caso de Menorca, con una caída global del 43% (de 229.000 viajeros en los 130.000 en el 2010), y Mallorca, con un descenso en el conjunto de los puertos de un 9,4%. El reparto porcentual entre las islas nos muestra el peso y la importancia de las Pitiüses, con un 72,88% del total del transporte en tráfico de bahía; las sigue Mallorca con un 24,35% y, finalmente, Menorca con un 2,77%. (Véase los cuadros AI-76, AI-77 y AI-78 y los gráficos AI-25 y AI-26).

11.3.1.4. El transporte marítimo de mercancías por islas y puertos

Las estadísticas referentes a la llegada de mercancías a las Islas Baleares nos muestran de forma clara la evolución de la actividad económica a partir del 2008, año en que los datos muestran un punto de inflexión evidente. El año 2010 se descargaron en el conjunto de los puertos de las Islas Baleares un total de 11.849 millones de toneladas, lo cual representa casi exactamente el mismo tonelaje que el descargado el año anterior. Este dato se presenta después de dos años sucesivos de fuertes caídas, como fue el bienio 2007-2008, con una caída del 8,06%, y el 2008-2009 en que la caída fue del 12,97%. El dato global habría sido negativo si no hubiera sido por el crecimiento en la llegada de mercancías en Ibiza, única isla que experimenta una variación positiva, con una subida del 14,88% en el 2010. El resto de islas tienen variaciones negativas: Mallorca un 3,16% menos, y Menorca un 3,46% menos. Si hacemos una comparación en base al año 2001, vemos que en el conjunto de las Islas Baleares, el año 2010 está prácticamente en los mismos niveles que los del año 2003, después de haber conseguido un máximo el año 2007 con un 136%, comparado con el 2001. (Véanse los cuadros AI-79, AI-80 y AI-81 y los gráficos AI-27, AI-28 y AI-29).

11.3.1.5. El transporte marítimo de mercancías por grupos de productos

Si observamos los tipos concretos de mercancías, encontramos que el año 2010 la entrada de materiales de construcción se sitúa en la mitad (un 50,22%) del tonelaje transportado el año 2004. Asimismo, los productos metalúrgicos se sitúan en un 58,69% y los siderúrgicos en un 52,24% de los valores del año tomado como base (2004). El único apartado que muestra un valor más elevado es el referente a los transportes especiales, mientras que los productos químicos y energéticos se sitúan en unos niveles prácticamente similares a los del año base. (Véanse los cuadros AI-82, AI-83, AI-84 y AI-85 y los gráficos AI-30 y AI-31).

Al mismo tiempo, la caída en la llegada de contenedores de carga ha sido muy acusada. En términos globales, el año 2007 llegaron a las Islas Baleares 194.000 contenedores; cuatro años después, llegaron 78.000; es decir, se produce una caída del 60%. El puerto de Palma, por el hecho de ser el de más importancia, es el que sufre las caídas mayores. En un cuatrienio ha perdido

100.000 unidades (de 151.000 contenedores ha pasado a 54.000), una disminución de un 64%. El resto de puertos sufren caídas menores: Alcúdia disminuye un 37%, Maó un 63% e Ibiza un 32%.

11.3.2. TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA

El número de pasajeros que pasaron por los aeropuertos de las Islas Baleares durante el 2010 experimentó un leve crecimiento del 1,6% con respecto al año 2009, con una cifra global situada en 28,669 millones de entradas y salidas. Este ligero aumento tiene gran importancia si tenemos en cuenta el hecho de que los dos años anteriores los incrementos interanuales habían sido negativos. La variación porcentual en el 2007-2008 había sido de un -2,22%, mientras que el 2008-2009 fue del -6,24%. Si analizamos los resultados por aeropuertos, vemos que Mallorca (lo más importante con 21,117 millones de entradas y salidas) prácticamente se estabiliza, con una caída muy ligera de un 0,46% con respecto al 2009. El segundo aeropuerto en importancia, el de Ibiza, con 5,040 millones de entradas y salidas en el 2010, obtiene un incremento del 10,2% con respecto al año anterior. El aeropuerto de Menorca también aumenta el número de pasajeros con respecto al 2010, aunque de una forma más moderada, un 3,2%, hasta situarse en los 2,511 millones de entradas y salidas. (Véanse los cuadros AI-86, AI-87 y AI-88 y los gráficos AI-32 y AI-33).

11.3.3. TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS POR CARRETERA

El año 2010 el número de pasajeros transportados por carretera se ha incrementado en un 4,22% con respecto al dato del año anterior (hasta situarse en los 16,065 millones de pasajeros). De esta forma, el año 2010 se ha situado en los mismos niveles existentes el año 2008. La tendencia a largo plazo nos muestra un crecimiento de este tipo de transporte (a pesar de la leve caída ya citada). La isla de Mallorca acapara un 56% del total de este tipo de transporte, hasta conseguir a los 9,5 millones de usuarios (un 3,83% de crecimiento). La sigue (siempre en datos del 2010) la isla de Ibiza, con 4,2 millones (un crecimiento de un 6%), y Menorca, con 2,1 millones (con una ligera caída de

uno 0,67%). Si comparamos las cifras con las del año 2001 es fácil apreciar el crecimiento constante global experimentado en todas las islas, en las que en diez años el número de pasajeros ha crecido una tercera parte, exactamente un 33,23%. Por islas, Mallorca ha experimentado el crecimiento menor, y ha multiplicado por 1,37 las cifras del 2001. (Véanse los cuadros AI-89, AI-90 y AI-91 y los gráficos AI-34 y AI-35).

11.3.4. TRANSPORTE DE PASAJEROS POR FERROCARRIL Y METRO

La senda ascendente que experimentaban los ferrocarriles se ha truncado ligeramente el año 2010, con una caída de casi un 10% en el número de pasajeros (exactamente un 9,02% de caída, hasta alcanzar a los 7,041 millones de pasajeros). De esta forma, el valor más alto se consiguió en el 2009, en el que prácticamente se llegó a los ocho millones de usuarios (7,739 millones). La caída del año 2010 se explica por uno casi estancamiento del tranvía del puerto de Sóller (después de un negativo 2009 en que la cifra de pasajeros cayó un 13%) y una fuerte reducción de pasajeros en el resto de líneas, con caídas de un 4% y un 14% en el tren Palma-Sóller, Palma-Inca y Palma-Manacor. (Véanse los cuadros AI-92, AI-93 y AI-94 y el gráfico AI-36).

11.3.5. LAS COMUNICACIONES

A partir del año 2010 y con motivo de la liberalización del mercado de actividades postales, los datos de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, SA no están disponibles porque afectan al secreto comercial de esta empresa, con lo cual, en esta edición sólo podemos ofrecer los datos de telecomunicaciones.

Según estos datos, en las Islas había un total de 528.303 líneas de telefonía fija, hecho que supone un decrecimiento del 4%. De estas líneas, 338.088 son de RTB (-6%), 20.371 de RDSI (-9%) y 175.846 de ADSL, que crecen un 1,2%. Las líneas de telefonía móvil suman un total de 514.365, lo cual supone un crecimiento del 3%. (Véase el cuadro AI-95).