

11. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

RESUMEN

En referencia con la actividad coyuntural, a lo largo del año 2009, se tienen que destacar diversos aspectos. En primer lugar, la importancia del turismo de cruceros, que en los últimos nueve años ha pasado de 0,638 millones pasajeros a 1,237 millones. No obstante, durante el último año el total de pasaje disminuyó un 5,84%. Un segundo aspecto coyuntural es la importancia que va adquiriendo el transporte por ferrocarril, incrementado los últimos años a causa del metro. Desde el año 2001, el total de tráfico se ha multiplicado por dos y el año 2009 ha llegado a los 7,739 millones de pasajeros (3,765 millones el año 2001). Un tercer aspecto que hay que destacar es la caída en el transporte de mercancías, en concreto de los materiales para la construcción (un 34% de disminución con respecto al 2008) y de los productos siderúrgicos (un 23% de caída), ambos sin duda relacionados con la reducción del sector inmobiliario. El sector del transporte aéreo sufre un estancamiento en la llegada de viajeros, ya que en el 2009 las llegadas son prácticamente las mismas que el año 2005. Desde un punto de vista estructural, y de acuerdo con los últimos datos de la encuesta de servicios facilitados por el IBESTAT y referidos en el año 2007, el volumen de negocio del sector del transporte llegó el año 2007 a los 3.306 millones de euros, con un valor de la producción de 2.976 millones y un VAB a coste de los factores de 1.380 millones. Estas cifras de producción fueron el resultado del trabajo de las 4.462 empresas que hay en el sector del transporte, un 2,3% más que el año anterior. La productividad de estas empresas se sitúa en los 51.500 euros por trabajador. En relación con el mercado de trabajo, se tiene que destacar que durante el año 2007 el total de personal ocupado en el sector del transporte llegó a las 28.495 personas, un incremento del 10,61% sobre los datos del año 2006 (25.761 trabajadores ocupados en total). Sobre el total de ocupados, un 86,3% es personal remunerado, mientras que el restante 13,7% se considera personal no remunerado. Del total de remunerados, casi las tres cuartas partes, un 73,6%, tiene un puesto de trabajo indefinido, mientras que la cuarta parte restante, un 26,4%, tiene una ocupación eventual. Es ligeramente mayor el porcentaje de hombres con ocupación fija que con ocupación eventual, un 73% y un 69% respectivamente. Al contrario, es un poco mayor el porcentaje de mujeres que tienen una ocupación eventual comparado con las que tienen un puesto de trabajo fijo, un 30% y un 26% respectivamente.

11.1. INTRODUCCIÓN

Este apartado, 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 todos los aspectos relacionados con el mercado de trabajo a partir de los últimos datos de la encuesta de servicios facilitados por el IBESTAT. En la segunda parte nos centramos en el análisis y la evolución de las actividades coyunturales. Así, se incluye el transporte de viajeros en todas sus posibles variantes: 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 líneas postales y telefónicas.

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 Illes Balears.

11.2.1. PRINCIPALES MACROMAGNITUDES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Durante el año 2007, un total de 4.462 empresas, es decir, un 7,32% de las empresas de las Balears se dedicaban al sector del transporte. El sector de viajeros y mercancías, el de actividades anexas al transporte y el de actividades postales son los que aglutinan la mayor parte de las empresas dedicadas al sector del transporte. Así, 4.080 empresas estaban dedicadas a las actividades de viajeros y mercancías, 301 a las actividades anexas al transporte y 81 emprendidas a las actividades postales. Porcentualmente, el reparto llegaba a un 91,44%, un 6,75% y un 1,82% respectivamente. El aumento en el número de empresas durante el periodo 2005-2006 fue considerable, un incremento del 2,4%, especialmente si lo comparamos con el bienio anterior (2005-2006), en el cual hubo un descenso del 2,3%, y con los dos bienios anteriores, en el cual los aumentos fueron del 1,9% y del 1,1% respectivamente. (Ver los cuadros I-80 y I-81.)

El año 2007, Las empresas de las Islas tenían en conjunto un total de 68.072 establecimientos, de los cuales un 7,15% se dedicaban al sector del transporte (un total de 4.867). Nuevamente, el reparto de establecimientos se decantaba por el sector de viajeros y mercancías, con un 86,69%, un 8,34% correspondía a las actividades anexas al transporte y un 4,99% a las actividades postales. Comparando los años 2005 y 2006, podemos observar cómo el número de establecimientos dedicados al sector del transporte creció globalmente un 3,5%. Este porcentaje se repartió muy irregularmente entre los tres subsectores, con unas variaciones del 3,3% para el transporte de viajeros y mercancías, un crecimiento negativo de un 2,4% para las actividades anexas al transporte y un fuerte incremento de un 20,9% en el sector postal. Este

crecimiento es muy significativo si tenemos en cuenta que el año anterior el número de establecimientos en el sector postal descendió un 10,3%.

El sector del transporte supuso un 11,02% del total del volumen de negocio de las empresas de las Balears, en conjunto 3.306 millones de euros. Un 73,5% de este negocio correspondía en el sector de viajeros y mercancías, una cuarta parte (24,4%) a las actividades anexas al transporte y nada más un 2% en las postales. En conjunto, las cifras globales indican un crecimiento notable, especialmente si comparamos el año 2006 con el año 2005. Mientras que el crecimiento medio global de todos los sectores se situó en un 9,1%, el sector del transporte duplicó esta cifra y llegó al 18,1%. Es notable el crecimiento de la cifra de negocios de las actividades anexas al transporte, con un aumento del 55%, ante subidas más moderadas del sector de viajeros y mercancías, con un 9,9%, y de las actividades postales, con un 2,2%.

Casi un 15%, exactamente un 14,78%, del total del VAB a coste de los factores de las Balears fue generado por el sector de los transportes. Su reparto entre los diversos subsectores nos da un 61% para el transporte de viajeros y mercancías, un 36% para las actividades anexas y un 2,6% para las actividades postales. Es digno de noticia el fuerte incremento de los valores añadidos, tanto a coste de los factores como a precios de mercado, con subidas respectivas de un 24,2% y de un 23,1% para el total del sector de transportes. El subsector causante de este espectacular crecimiento fue, con mucha de diferencia, el de las actividades anexas. Si analizamos el VAB a precios de mercado, su variación fue de un 67,9%, enfrente de una subida (de por si notable) del 6,1% en los viajeros y las mercancías, y una reducción del 4,3% en las actividades postales. El origen de estas variaciones es el fuerte aumento del valor de la producción. Globalmente, este incremento fue del 19%, aunque su reparto fue muy desigual, un 9,7% para el transporte de viajeros y mercancías, un gran crecimiento del 64,4% para las actividades anexas y una disminución del 5,6% para las actividades postales. Se tiene que tener en cuenta, para poder explicar el incremento porcentual en las actividades anexas al transporte, que durante los dos años anteriores, 2006 y 2005, los datos indicaban un estancamiento o un fuerte decrecimiento (un 2% positivo y un 23,1% negativo respectivamente).

Se tiene que destacar también el aumento de la remuneración a los asalariados. Enfrente de una subida media en el 2007 de un 8,3%, el sector del transporte experimentó un crecimiento de casi el doble y alcanzó unos crecimientos del 15,4%. Esta variación en la masa salarial, que llegó a los 853 millones de euros, fue repartida entre los diversos subsectores de la forma siguiente: un 13,5% para el transporte de viajeros y mercancías, un 18,9% para las actividades anexas y un 17,4% para las actividades postales. La comparación interanual nos muestra una situación completamente distinta. Así,

el año 2006 la variación media de la remuneración a los asalariados creció un 6,4%, mientras que las cifras sectoriales del transporte indicaron una subida por debajo de la media. (Ver el gráfico AI-22.)

Previsiblemente, el aumento de la remuneración a los asalariados durante el 2007 vino acompañado de un notable incremento en la población ocupada a 30 de septiembre, aumento que benefició especialmente el sector de los transportes. Enfrente de una subida en el término medio de todos los sectores del 2,7%, el número de ocupados en los transportes aumentó un 10,6%, hasta un total de 28.485 personas, cifra que representa un 9,56% del total de ocupación de las Islas. De hecho, este total de trabajadores se dividía de forma desigual entre los tres subsectores del transporte: un 67,86% en los viajeros y las mercancías, un 24,64% en las actividades anexas y un 7,52% en las actividades postales. (Ver el gráfico AI-23.)

Si nos fijamos en el excedente bruto de explotación, podemos ver que durante el 2007 el sector del transporte experimentó un fuerte crecimiento (del 42,3%) que situó esta magnitud a un total de 538 millones de euros. Valores muy representativos, especialmente si tenemos en cuenta que la variación en términos medios de todos los sectores fue del 15,2%. El aumento porcentual del excedente bruto ha estado muy desigual: el transporte de viajeros y mercancías nada más se incrementó un 2,6%, mientras que las actividades anexas sufrieron un espectacular ascenso de un 266%. Por contra, las actividades postales experimentan, desde el año 2005, una disminución de excedente bruto. El año 2007 este dato llegó a los 10 millones de euros de caída, un decremento negativo del 573% respecto del año 2006.

11.2.2. MACROMAGNITUDES DEL MERCADO LABORAL

Un total de 28.495 personas estaban ocupadas en el sector del transporte en las Balears durante el año 2007. Esta cifra suponía un 9,56% del total de la ocupación en el conjunto de todos los sectores productivos. Este porcentaje sobre el total de empleados supone un pequeño incremento sobre las mismas cifras de años anteriores. Si nos fijamos en el año 2006, un 8,87% del total se ocupaba en los transportes, mientras que el año 2005 este porcentaje era del 8,97% y en el 2004 era del 8,42%. Así, la ocupación global del sector de los transportes se incrementó el año 2007 casi un 10%, un 9,26% exactamente. (Ver el gráfico AI-24.)

La fotografía estática de la ocupación el año 2007 sería la siguiente: La población ocupada se dividía en personal remunerado, un 86,3% (24.582 personas), y no remunerado, un 13,7% (3.913 en total). La población remunerada se subdividía entre fijos (un 73,6%) y eventuales (un 26,4%). Los porcentajes según sexos nos indican que la población fija masculina era de un

73,6% y la femenina tan sólo en un 26,45%, mientras que los trabajadores eventuales masculinos eran un 69,6% y los femeninos de un 30,4%. La parte del mercado de trabajo no remunerada se subdividía en un 86,9% para los hombres y un 13,1% para las mujeres. (Ver los cuadros AI-82 y AI-83.)

Si nos fijamos en los datos de personal ocupado para el año 2007, podemos apreciar que del total de 28.495 trabajadores, un 67,8% pertenecía al subsector del transporte de viajeros y mercancías, un 24,68% a las actividades anexas al transporte y un 7,52% en el sector postal. La comparación con los años anteriores nos indica que la pauta de reparto sólo sufre ligeras variaciones coyunturales. Por ejemplo, si nos fijamos en el año anterior, en el 2006, podemos apreciar que el reparto de la población ocupada en los tres subsectores citados es respectivamente de un 68,9%, un 23,05% y de un 8,04%. El año 2005 los datos respectivos serían de un 69,22%, un 22,92% y un 7,86%. Las diferencias no suponen más uno o dos puntos porcentuales arriba o abajo.

Son interesantes y dignas de noticia las cifras de la ocupación fija y eventual. Hace falta hacer notar que sistemáticamente la ocupación fija (siempre comparada con la población remunerada) en el sector del transporte es superior a la media de todos los sectores de las Balears. El año 2007, el término medio de trabajadores fijos ascendió a un 66,7%, mientras que la media del sector del transporte llegaba al 73,6%. Es decir, el sector del transporte tenía un 10,34% de personal fijo más que la media global de las Islas. Estas diferencias ya eran evidentes desde años anteriores: en el 2006 la media de las Balears también era de un 66,7%, mientras que el dato del sector del transporte era de un 72,9%. El año 2005, el porcentaje de ocupación fija media de todos los sectores era de un 65,5%, y en el sector del transporte el dato se situaba al 71,8%. Si analizamos ahora los datos sectoriales anuales, nos damos cuenta de que las variaciones son mínimas. Es decir, dentro de un mismo año las desviaciones con referencia a la media dentro del sector del transporte son muy reducidas. Por eso, observamos el año 2007, con una media ya comentada de un 73% de personal fijo. Su reparto entre los subsectores es de un 73,7% para el transporte de viajeros y mercancías, un 73,3% para las actividades anexas y un 73,5% para el subsector postal, un reparto prácticamente homogéneo. El año anterior, en el 2006, nos muestra un reparto también muy similar, con una media del sector de un 72,9%, y una distribución por subsectores de un 74%, 70,3% y un 72,3% respectivamente. (Ver los gráficos AI-25, AI-26 y AI-27.)

Resulta también interesante el análisis de las distribuciones de la población fija, como complemento a los análisis anteriores. En el sector del transporte, el año 2007, 18.091 empleados estaban fijos, cifra que representa un 11,5% sobre el total de empleados fijos de las Islas (162.305). Éste tasa de remunerados fijos

es la mes alta de los últimos años, ya que el dato para el año 2006 era de un 10,23%, un 10,22% para el año 2005 y un 9,85% para el año 2004. Podemos afirmar, pues, que en cuatro años la tasa de empleados fijos subió un 16,75%.

Durante el año 2007 destaca el peso del transporte de viajeros y mercancías en el reparto de la ocupación fija, ya que un 63,5% del total eran trabajadores fijos (un total de 11.500). Las actividades anexas absorbían un 27,89% de la ocupación fija (5.046 personas), y las actividades postales, un 8,54% (1.545 empleados). Si observamos los mismos porcentajes para los años anteriores, podemos ver unas variaciones muy reducidas. En concreto, para el año 2006 el reparto de la ocupación fija del sector de los transportes fue de un 65,23% para el transporte de viajeros y mercancías, un 25,6% para las actividades anexas y un 9,17% para las actividades postales. Los datos del 2005 nos confirman que estas tasas se mantienen relativamente estables con el paso del tiempo: un 64,24%, un 26,8% y un 8,97% respectivamente.

Si analizamos la ocupación temporal, podemos observar que de 80.892 trabajadores eventuales que había contratado el año 2007, un 8,02% trabajaban en el sector del transporte (el total era de 6.491 personas), hecho que supone un incremento de un 5,25% sobre las tasas de los años 2006 y 2005 (ambas eran de un 7,62%). La distribución de la ocupación eventual entre los diferentes subsectores nos muestra una pauta muy similar a la de la ocupación fija. Del total de 6.491 personas, un 63% ejercían su actividad laboral en el transporte de viajeros y mercancías, un 28,3% en las actividades anexas y un 8,57% en las actividades postales. A manera de comparación, las cifras del año 2006 son muy similares, con datos de un 61,5%, un 29,07% y un 9,43% respectivamente. (Ver el gráfico AI-28.)

Con respecto al reparto del trabajo por sexos durante el año 2007, se pueden observar diversas cuestiones. En cifras globales, teniendo en cuenta la totalidad de los sectores productivos de las Islas, la ocupación fija es mayor en los hombres que en las mujeres (un 52,5% enfrente de un 47,5%). Al mismo tiempo, la ocupación eventual es mayor entre las mujeres que entre los hombres (un 45,7% enfrente de un 54,35%). Si nos centramos en el sector de los transportes podemos ver que tanto en la ocupación fija como en el eventual los hombres son mayoría. Las cifras nos indican que un 73,6% de la ocupación fija y un 69,6% del eventual son hombres. Se puede observar que cifras de los subsectores que, en el transporte de viajeros y mercancías tanto fijo como eventual, los hombres son mayoría, con datos muy por encima de la media (un 79,4% y un 77,02%). En cambio, en las actividades anexas y en las postales la ocupación masculina cae por debajo de la media global (y sube la femenina) con cifras respectivas de un 64,6% y un 56% para las actividades anexas, y un 59,9% y un 59% para las actividades postales.

11.2.3. PRINCIPALES INDICADORES DE LOS TRANSPORTES

En el total de los sectores económicos de las Illes Balears, el término medio de ocupados por empresa durante el año 2007 ascendió en 4,3, hecho que supuso una caída de un 2,3% sobre los datos del 2006, que llegaban a los 4,4 empleados. Si nos fijamos en la media del sector de los transportes, podemos observar grandes diferencias dentro de los diferentes subsectores. En particular, la media del sector de los transportes el año 2007 llegó a los 6 trabajadores por empresa, un 9,1% más que el año anterior, que sólo era el 5,5%. Si descendemos al detalle de los subsectores, la diferencia entre ellos se hace todavía más evidente. Durante el 2007, el transporte de viajeros tenía 4,4 ocupados por empresa, un 39,53% menos que la media global del sector. Ni más ni menos que 22,3 empleados por empresa tenía el sector de las actividades anexas (un 272% más que la media del sector), y las actividades postales llegaban al valor más alto, con un total de 25,5 ocupados (un 325% de incremento sobre la media). (Ver el gráfico AI-29 y el cuadro I-84.)

El análisis de los salarios en los últimos años nos descubrirá la existencia de grandes diferencias entre los diversos sectores y subsectores. Es digno de noticia el hecho de que de forma persistente a lo largo de los años los salarios del sector del transporte son siempre mayores que la media global de todos los sectores, en algunos casos con diferencias muy significativas. Durante el año 2007, el sueldo medio en las Illes Balears era de 15,6 millares de euros, mientras que en el sector del transporte este término medio ascendía a 25,5 millares de euros, un 63% más. Sin embargo, hay que destacar que las diferencias se van reduciendo levemente cada año, ya que las variaciones medias interanuales son mayores en el global de los sectores que en los transportes (para el año 2007 los valores respectivos son de un 5,4% contra un 4,5%). (Ver el gráfico AI-30.)

También podemos afirmar que dentro de los diversos subsectores del transporte hay grandes diferencias salariales. Enfrente de la media ya citada de 25,5 millares de euros, los ocupados en el transporte de viajeros y mercancías cobraban un 12,55% menos; los que trabajaban en las actividades anexas, un 40,78% más, y si estaban contratados por una empresa postal tenían una nómina un 23,53% inferior. Los datos de los años 2006 y 2005 muestran en general unas tendencias similares a las ya citadas. (Ver el cuadro I-85.)

Un vistazo a las cifras de productividad nos descubrirá diversas pautas interesantes. En primer lugar, podemos indicar que, exceptuando las empresas postales, la productividad por empleado del sector del transporte es notablemente más alta que la media del resto de sectores. En particular, el año

2007 la productividad por empleado en los transportes llegó a los 51.500 euros, enfrente de los 34.500 por término medio del resto de sectores. Además, dentro del propio sector del transporte, tenemos las actividades anexas, con una notabilísima productividad que llega a los 74.600 euros por trabajador, más del doble de la productividad media del total de sectores. El transporte de viajeros y mercancías llegó a los 46.700 euros, mientras que las actividades postales se quedaron en los 18.300 euros. Respecto del año 2006, la productividad en el 2007 subió un respetable 11,2%, mientras que las actividades anexas llegaron al 33,5%. El transporte de viajeros y mercancías nada más tuvo incremento (un 0,6%), mientras que el sector postal bajó un significativo 8,5%. Es evidente que el subsector de actividades anexas tiene la productividad más alta. Tenemos que añadir que también tiene los costs salariales más altos, que llegan a los 35.900 euros, el doble de la media del total de sectores, que se conforman con sólo 15.600 euros.

_11.3. ANÁLISIS DE LA COYUNTURA

En este apartado se analiza la evolución coyuntural del sector del transporte y las comunicaciones. Para las Illes Balears, el transporte marítimo y el aéreo tienen una importancia fundamental, a causa de la insularidad y al hecho de ser una destinación turística 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, que son las actividades postales y las telecomunicaciones.

11.3.1. EL TRANSPORTE POR VÍA MARÍTIMA

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

La evolución en el número de pasajeros que viajaron por vía marítima regular en régimen de cabotaje nos muestra una evolución al alza en el número de pasajeros entre los años 2001 y 2007, ya que en este periodo de tiempo se ha pasado de 1,7 millones de pasajeros a 2,58 millones. Precisamente, esta cifra nos muestra el punto más álgido en el transporte de viajeros. A partir de este año se produce un descenso en el número de pasajeros que provoca que el número de viajeros se sitúe en 2,1 millones el año 2009. (Ver el cuadro AI-70.)

Si analizamos las variaciones porcentualmente y tomamos el ejercicio 2001 como año base, encontramos incrementos sucesivos hasta llegar a un máximo del 149% el año 2007. A partir de esta fecha se rompe la senda ascendente, hasta llegar a un 122% el año 2009. Además, se tiene que tener en cuenta que se producirían variaciones muy notables entre los años 2001-2002, con un

16,45% de incremento, y los años 2007-2008, con un retroceso del 16,4%. En cifras absolutas, durante el año 2009 un total de 2,1 millones de pasajeros hicieron uso del transporte regular, de los cuales 1,18 millones correspondieron a Mallorca; 0,33 millones, a Menorca, y 0,6 millones, en las Pitiüses. La isla que soporta el peso mayor del transporte regular es, obviamente Mallorca, con cifras relativas que varían entre un mínimo del 46,66% del total el año 2008, hasta un máximo del 55,99% el año 2009. Dentro de Mallorca también es obvio el peso del puerto de Palma, con valores relativos que superan el 80%. A pesar de todo, se tiene que destacar el retroceso importante experimentado en el número de pasajeros, ya que éste pasa de un máximo de 1,04 millones el año 2007 a los 0,7 millones del año 2009, la cifra más baja de la última década. (Ver los cuadros AI-71 y AI-72 y el gráfico AI-31.)

En segundo lugar, tenemos las Pitiüses, con valores máximos y mínimos que varían entre el 28,4% del año 2009 y el 37,93% del año 2007. En términos porcentuales, la evolución en la última década deja la cantidad total prácticamente estancada, con un valor para el año 2009 de un 104% (base año 2001). Destaca el peso del puerto de Eivissa, ya que éste representa el 89% de todo el tráfico de las Pitiüses, y el resto se reparte entre La Savina (2,29%) y Sant Antoni de Portmany (7,81%). Se tiene que destacar la evolución negativa de las cifras de este último puerto, ya que el año 2001 representaba un 30,69% del total del tráfico de las Pitiüses y en el 2009 nada más llega a la cifra del 7,81%.

La evolución en Menorca es muestra que, a pesar que también sufre un descenso a partir del año 2007, esta caída es más contenida que en el resto de islas. En concreto, tenemos que decir que Menorca llegaba a unos valores entre un máximo de un 16,91% el año 2005, hasta un mínimo del 13,66% del año 2001. El año 2009 llega a la notable cifra del 140,26% (base año 2001), es decir, después de prácticamente una década tiene un 40% más de pasajeros por vía regular. Destaca el duopolio Maó-Ciutadella, con un reparto casi al 50%, que llega a la máxima diferencia relativa el año 2004, con un 60% para Ciutadella y un 40% para Maó. En ningún caso, ninguna de las dos ciudades ha bajado nunca del 40% del total de la isla. (Ver el gráfico AI-32.)

11.3.1.2. El transporte de pasajeros por vía marítima con cruceros turísticos

Se tiene que destacar el análisis de los cruceros turísticos, ya que tienen una importancia, tanto para el presente como para el futuro, en el desarrollo económico de las Illes Balears. Analizando las cifras podemos observar, excepto algún pequeño descenso, un panorama relativamente optimista, ya que en cifras relativas podemos ver como el número de pasajeros casi se ha

duplicado (aumento del 193%) durante la última década (base año 2001). (Ver el cuadro AI-73.)

Este incremento, en datos absolutos, supone pasar, en el total de las Illes Balears, de 638.295 pasajeros el año 2001 a 1.237.362 pasajeros en el 2009. Si exceptuamos los leves descensos ocasionados entre los años 2003 y 2004 y los años 2005 y 2006 (con caídas de poco más de un 1%) y el bajón del 5,84% de los años 2008 y 2009, este transporte ha experimentado crecimientos sostenidos en el tiempo. La llegada de pasajeros máxima fue en el 2008, con un 205% (base año 2001), con un total de 1,314 millones visitantes. Si nos fijamos en los puertos de las islas, es de destacar el peso del puerto de Palma, con valores sostenidos en el tiempo entre un 80% y un 87% (con un máximo en el 2006 y un mínimo en el 2003). Los otros dos puertos que comparten la llegada de cruceros turísticos son los de Eivissa y Maó. Se tiene que hacer resaltar la casi continua disminución de la llegada de pasajeros al puerto de Maó (excepto los años 2007-2008), ciudad que el año 2001 representaba casi un 13% del total. El año 2009 la cifra relativa nada más llegaba al 6,16%, con 76.000 pasajeros (el año anterior habían sido 103.000, es decir, una disminución de un 26,39% en un solo año). (Ver los cuadros AI-74 y AI-75 y el gráfico AI-33.)

Se puede observar que el puerto de Eivissa, con algún descalabro, consigue mantener una relativa senda alcista. En concreto, el año 2001 nada más representaba un 3,62% del total de las Islas, y el año 2009 ha alcanzado un notable 8,36%. En el 2005 se alcanzó el valor relativo máximo, con un 11,05% (un total de 118.000 pasajeros), y el mínimo fue de un 6,03%, correspondiendo al año 2008. Si observamos el total de la última década, es muy evidente la evolución porcentual del puerto de Eivissa, que en estos años ha multiplicado por 4 la llegada de visitantes vía cruceros, ya que ha experimentado un crecimiento del 448% (base año 2001). Finalmente, se tiene que remarcar la poca importancia del resto de puertos de las Islas en el transporte de cruceros turísticos. (Ver el gráfico AI-34.)

11.3.1.3. El transporte de pasajeros en tráfico de bahía

Los viajeros en tráfico de bahía alcanzaron el año 2009 la cifra de 4,275 millones. De este total, un 29,63% pertenecía a la isla de Mallorca (1,266 millones), un 5,37% en Menorca (0,229 millones) y un 65% correspondía a las Pitiüses (con 2,779 millones). Esta última cifra se divide entre los dos puertos principales de estas islas, Eivissa y La Savina, con un 43,88% y un 49,03% respectivamente (1,219 y 1,362 millones de viajeros). La evolución global del tráfico de bahía nos muestra ligeras variaciones de un año a otro, con una cifra estabilizada de viajeros, hecho que ha provocado que en una década el tráfico conjunto nada más haya variado. De hecho, tomando el año 2001 como base,

la variación porcentual para el año 2009 nos muestra una tasa de un 96,63%, es decir, nos muestra una situación de estancamiento. (Ver el cuadro AI-76.)

Un análisis un poco más detallada nos muestra que las variaciones del conjunto de las Balears llegaron a su cifra máxima el año 2002, con un 105% (nuevamente con el año 2001 como año base) para descender el año siguiente hasta un 100,99%. El valor mínimo se alcanza el año 2006, con un 90,48%. Si nos fijamos en el caso particular de cada isla, aparecen dos tendencias muy definidas. Por una parte, tenemos el constante declive del total de Mallorca (siempre hablando en términos relativos). De hecho, el total de pasajeros en tráfico de bahía el año 2009 nada más representó un 67,98% de los que estuvo el año 2001, con un mínimo histórico el año 2008 con un 46,79%, menos de la mitad. Durante el año 2002 se consiguió el valor máximo de la serie, con un 107,83%. Por contra, tenemos una segunda tendencia a Menorca y las Pitiüses, que, a pesar de sufrir alguna disminución coyuntural, muestran una senda de crecimiento o de mantenimiento más sostenida en el tiempo. En concreto, podemos indicar que el año 2009 los valores relativos, respectivamente, llegaron a un 133% y a un 116%. En el caso de Menorca, el año 2002 se consiguió el valor máximo de la serie, con un 157% (con un total de 271.890 pasajeros) y un mínimo de un 117% el año 2008. De esta manera, vemos que durante la última década Menorca nunca ha perdido pasajeros en términos absolutos, si lo comparamos con las cifras del año 2001. El caso de las Pitiüses es similar, aunque con valores un poco más bajos. Los datos nos indican que el valor máximo de la serie considerada, entre los años 2001 y 2009, se alcanzó el año 2007 con un 125% (con un total de 2,9 millones de pasajeros). El año 2009 aparece en tercer lugar, con un 116%, que representa un total de 2,7 millones de usuarios. La llegada mínima en términos relativos se produjo el año 2002, con un 99,79%. De esta manera, podemos casi afirmar que las cifras de las Pitiüses nunca han sido inferiores a las del año 2001. (Ver los cuadros AI-77 y AI-78 y el gráfico AI-35.)

Un vistazo en cada isla nos permitirá ver el peso particular de los diferentes puertos. Empezando por la isla de Mallorca, es digno de noticia el hecho de que en el lado del puerto mayor, Palma, que soportó el 27,99% del total de tráfico el año 2009, hay otros cuatro puertos con movimientos por encima del 10% del total, nos referimos a Sóller, Pollença, Cala Rajada y Porto Cristo. Se tiene que remarcar la disminución en el tiempo del puerto de Sóller, que el año 2001 tenía un total relativo que llegaba al 45%, y que incluso llegó a una cifra máxima el año 2002 de un 65%. El año 2009 nada más llegaba al 14% (exactamente un 13,69%). El puerto de Palma ha sufrido en el periodo considerado notables variaciones, aunque con una tendencia clara a la subida. De hecho, llega a un máximo el año 2008, con un 38,5% (en total 336.211 pasajeros) y un mínimo de un 5,76% el año 2002, con nada más 115.794 pasajeros. (Ver el gráfico AI-36.)

11.3.1.4. El transporte marítimo de mercancías por islas y puertos

El año 2009 un total de 11,849 millones de toneladas de mercancías llegaron en los puertos de las Illes Balears, un retroceso de un 8,06% respecto del año anterior. De este total, 8,632 millones correspondían a la isla de Mallorca, 1,123 millones en Menorca y 2,094 millones a Eivissa. (Ver el cuadro AI-79.)

Una simple observación de las cantidades totales anuales nos muestra un camino ascendente que llegó a su punto máximo el año 2007, con un total de 14,808 millones de toneladas, para empezar después un constante descenso que nos sitúa de nuevo cerca de las cifras del año 2001. Si nos fijamos en los datos relativos del periodo 2001-2009, podemos observar un lento crecimiento al principio, con tasas interanuales de un 1,73% y un 4,77% para los bienios 2001-2002 y 2002-2003. Pasamos después a notables incrementos de un 5,70%, un 6,49% y un 9,48%, valor con el cual se llega a la máxima variación interanual (en este caso para el bienio 2005-2006). Si nos fijamos en los mismos datos pero en base 2001, es fácil apreciar que se llegó a un máximo el año 2007, con una tasa de un 136,96%, para descender posteriormente hasta el 109% el año 2009. Es decir, pasada una década estábamos casi en las mismas cantidades absolutas. (Ver el cuadro AI-80.)

Si hacemos un análisis por islas, vemos que Mallorca llegó a su máximo el año 2007, con una tasa del 132%, para descender después hasta el 105% el año 2009. De hecho, el dato menor de todas las islas, es decir la mayor variación negativa corresponde a Mallorca. Menorca sigue la senda de Mallorca, aunque con una caída ligeramente menor que llega a un máximo de un 141% el año 2006 (antes que el resto de islas, que llegaron a sus máximos un año después), para caerse después a un 109% el año 2009. Eivissa, aunque tiene una tendencia similar al resto de islas, es la que mantiene cifras relativas más altas a fecha del 2009. En particular, llegó su cifra máxima el año 2007, con una tasa relativa (base año 2001) del 159% (la mayor de todas las islas), para caerse después a un 128% el año 2009 (la mayor caída en términos interanuales, un 11,9%).

Una visión conjunta de las islas nos indica que Mallorca supone aproximadamente tres cuartas partes del total de las mercancías de las Islas (con un mínimo de un 72,85% para el año 2009 y un máximo de un 75,88% para el 2005). Lógicamente, el puerto de Palma tiene un peso preponderante, con un 80% del total de la isla durante los últimos seis años. Se tiene que destacar que al principio de la serie el peso de Palma sólo llegaba al 70% (exactamente un 69,35% el año 2001). Podemos decir que en una década ha ganado un peso relativo de 10 puntos. En segundo lugar se sitúa el puerto de Alcúdia, que ha perdido peso relativo al pasar de un 30% el año 2001 a un

18,9% el año 2009. Se tiene que hacer notar que el descenso de Alcúdia ha sido continuado en esta última década, con descensos prácticamente todos los años. Únicamente se aprecia una leve milloría los años 2008 y 2009. En Menorca, por contra de lo que sucede con el transporte de pasajeros, el peso de Maó es absoluto, con datos durante la última década que no descienden del 88% y llegan a máximos de un 93,22% el año 2008. Por contra, pierde importancia cada vez más el puerto de Ciutadella, con un máximo de un 11,26% el año 2001 y un mínimo de un 6,78% el año 2008. En las Pitiüses es evidente el peso de su puerto principal, Eivissa, que acapara en término medio casi el 90% del total (un 88,07% el año 2009). De hecho, llegó a un máximo de un 98,84% el año 2006, con unos valores mínimos que nunca han descendido del 77,9%. (Ver los cuadros AI-81 y los gráficos AI-37 y AI-38.)

11.3.1.5. El transporte marítimo de mercancías por grupo de productos

Durante el año 2009, del total de 11,8 millones de toneladas de mercancías que llegaron a las Illes Balears, 11,7 millones (prácticamente la totalidad) lo hicieron a través de los puertos de la Autoridad Portuaria. Si nos fijamos en los incrementos interanuales, es evidente que a los fuertes incrementos de los años 2004-2005 y 2005-2006 (un 11,17% y un 9,73% respectivamente, cifras muy notables) han seguido caídas significativas. Se llegó al punto de inflexión en el bienio 2006-2007, con un incremento de sólo un 0,87%, para seguir los años sucesivos con caídas de un 8,26% y de un 11,12%. En algunos tipos de productos las caídas son notablemente significativas. En concreto, los años 2008-2009 las variaciones negativas llegan a un 23% para los productos siderúrgicos, casi un 6% para los energéticos, un 26% para los químicos, un 34% para los materiales de construcción, un 5% para los agroalimentarios y casi un 10% para los transportes especiales. Sólo tienen un incremento positivo los productos metalúrgicos, con una subida de un 2,56%, y los abonos, con un 8,42%. Las caídas del bienio anterior serían incluso más elevadas, ya que se llegó para los productos metalúrgicos a disminuciones de un 52%, y de un 26% para los materiales de construcción. De hecho, durante este bienio, todos los productos sufrieron variaciones negativas. (Ver el cuadro AI-82.)

Los puertos que dependen del Gobierno de las Illes Balears tienen cantidades absolutas en conjunto poco importantes, nada más 95 mil toneladas para el año 2009. En estos puertos, las variaciones del último bienio 2008-2009 son enormes, con una bajada por término medio del 75%.

Si observamos los datos porcentuales en base 2004, es fácil ver la magnitud de la caída en el transporte de mercancías. El total general de todos los puertos llegó el año 2009 a un 97%, la cifra más baja de los últimos seis años. El año 2007 se llegó al máximo del periodo expansivo, con un 121%. A partir de esta fecha, las caídas han sido continuadas. Los puertos dependientes de la

Autoridad Portuaria muestran la misma pauta: crecimiento hasta el año 2007 (123% en base 2004) y, a partir de esta fecha, una progresiva caída hasta llegar a una tasa del 100,3% el año 2009. En seis años hemos vuelto al mismo tonelaje de mercancías que teníamos en el 2004. Es muy revelador el análisis por tipo de producto (siempre en base 2004). Los energéticos se sitúan en el 2009 con una tasa exactamente del 100,4%, es decir, también igual que el dato del 2004, después de haber llegado a un 106% los años 2007 y 2008. Los productos siderúrgicos sufren una enorme caída hasta situarse con una tasa del 63% (con un máximo de un 126% el año 2006). Los bienes metalúrgicos caen un poco menos: se situaron en el 2009 con una tasa del 92%, después de haber llegado a un espectacular 191,99% el año 2005 y un 187% el año 2007. También es digna de noticia la disminución de los productos químicos, que se situaron en el 2009 en cifras similares a las del 2004, después de haber llegado a una tasa del 165% el año 2007. Las cifras de productos para la construcción son el reflejo de la ruptura de la burbuja inmobiliaria: han estado en caída constante los últimos cinco años, desde un 109% el año 2005 hasta llegar al 2009 con una tasa de nada más un 47%. Los productos agroalimentarios y las otras mercancías también sufren disminuciones y se sitúan con valores durante el año 2009 próximos al 95%. El único tipo de mercancías que tienen un incremento positivo son las que se engloban dentro de los transportes especiales, con una tasa para el 2009 de un 126%. (Ver los cuadros AI-83 y AI-84 y el gráfico AI-39.)

Es interesante ver el reparto de productos dentro de un mismo año. Para el año 2009 los productos energéticos supusieron un 28,11% del total de las importaciones de mercancías. Este valor se mantiene en el tiempo, fruto sin duda de la dependencia energética de las Islas. Su valor nunca ha bajado del 24%, ni ha superado el 28%. Así, podemos decir que mantiene una gran estabilidad en el tiempo. Los productos metalúrgicos llegan al 1,85%, aunque llegaron a valores próximos al 3,5% el año 2005. Los abonos se mantienen muy estables con cifras anuales de un 0,3%, prácticamente constantes. Es digno de noticia nuevamente el dato de los productos para la construcción, que durante muchos años superaban el 10%, y que ahora se sitúan en la mitad, un 5%. También se tiene que destacar la estabilidad de los productos alimenticios y agropecuarios, con unas tasas relativas que oscilan entre el 12% y el 14% del total de mercancías llegadas a las Islas. (Ver el gráfico AI-40.)

11.3.2. TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA

Un total de de entradas y salidas de pasajeros tuvieron lugar en las Illes Balears durante el año 2009, un 6,2% menos que el año anterior. Hay que hacer notar que los descensos se produjeron en todas las islas del archipiélago, con un 7,1% en Mallorca, un 6,2% en Menorca y un 1,6% Eivissa. La tendencia es similar a la del bienio 2007-2008, en el cual también se

produjeron caídas a todas las Islas, con un término medio negativo de un 2,2%. En este sentido podemos afirmar que la tendencia a la caída se ha agudizado. (Ver el cuadro AI-85.)

El camino ascendente en la llegada de viajeros por vía aérea tuvo su punto culminante el bienio 2007-2008, años en que se dieron las últimas variaciones positivas (con un crecimiento medio de un 4,1%). Si acudimos a los datos porcentuales en base 2005, vemos que el total de las Illes Balears se ha estancado en cifras similares, una tasa del 100,76% para el año 2009. Es decir, en el 2009 tuvimos casi exactamente los mismos usuarios de avión que cinco años antes. El único destino que muestra un crecimiento el año 2009 es la isla de Eivissa, con una tasa del 109,8% (en base 2005), y con máximos que llegaron al 114% el año 2006. En los últimos cinco años, los porcentajes de Eivissa han estado siempre mayores que los del resto de islas. De hecho, si comparamos en el 2009 con el 2005, tanta Mallorca como Menorca han perdido usuarios de avión, con porcentajes respectivos de un 99,82% y de un 93,95%. (Ver los cuadros AI-86 y AI-87.)

Es digno de noticia el reparto por islas del mercado del transporte aéreo. Si observamos los valores de los últimos cinco años isla por isla, veremos que en términos relativos la distribución nada más cambia. Mallorca tiene una cuota de un 75% (únicamente con variaciones de alguna décima de punto), mientras que Menorca se mantiene entre un 8,63% (el año 2009) y un 9,25% (el año 2005). Finalmente, el transporte aéreo en la isla de Eivissa oscila entre un máximo de un 16,21% el año 2009 y un 14,88% el año 2005. (Ver los gráficos AI-41 y AI-42.)

En relación con el transporte aéreo interinsular, se puede señalar que tiene el precio fijado para los residentes entorno a los 55 euros,⁸¹ mientras que el transporte aéreo para residentes con la Península (Barcelona o Madrid) permite acogerse a las tarifas *mini*, que se pueden situar por debajo de los 55 euros. Así, a un residente le puede salir más económico volar a la Península que volar entre Menorca o Eivissa.

11.3.3. TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS POR CARRETERA

Durante el año 2009, viajaron por carretera en transporte regular un total de 15,99 millones de pasajeros, nada más un 0,12% más que el año anterior. Esta situación de estancamiento es fruto de unas variaciones entre islas bastante irregulares. En concreto, los viajes por carretera a Mallorca bajaron el bienio 2008-2009 un 6,98%, en Formentera un 26,19%, mientras que subieron un

⁸¹ Para los no residentes, estas tarifas se pueden incrementar entre 20 y 30 euros.

2,36% en Menorca y un 17,37% en Eivissa. Las variaciones del global de viajes nos muestran igualmente esta irregularidad. (Ver el cuadro AI-88.)

Como muestra, podemos indicar que en la última década los incrementos interanuales varían entre un mínimo de uno menos 2,38% el 2001-2002 hasta un 11,61% el 2006-2007, con cifras muy dispares entre ambas. Si hacemos un análisis similar por años, pero en base 2001, podemos ver que la tendencia general de la última década ha sido de un crecimiento moderado. De hecho, la tasa global en el 2009 en el total de las Balears se sitúa en el 133,69%, con valores mínimos de un 97% en el 2002 y máximos en el 2009. Una visión por islas nos da unos resultados parecidos. Mallorca se situó en el 2009 con una tasa del 132%, después de haber llegado al 142,8% el año 2008, con un mínimo del 97% en el 2002. La isla que presenta en la serie considerada valores más bajos es Eivissa, que sólo se sitúa por encima de los datos del 2001 el año 2008 y 2009, con unos valores respectivos de un 105% y un 123%. Formentera tiene grandes variaciones relativas, aunque su importancia en terms reales es mínima. La isla de Menorca es la que a fecha del 2009 tiene una tasa más alta, que llega al 165% (siempre en base 2001). (Ver los cuadros AI-89 y AI-90.)

Si observamos el peso anual del transporte regular de carreteras por año, es evidente la importancia de la isla de Mallorca, con una cuota de mercado del 57% para el año 2009. En la última década, esta cuota nunca ha bajado de la cifra indicada para el 2009 (que es, de hecho, el menor). Se llega al valor máximo el año 2006 con un 63%. La siguiente isla en importancia es Eivissa, con un total del 28,79% de los transportes hechos el año 2009. La isla mantiene una cuota próxima al 30%, con valores mínimos del 23,66% el año 2007 y máximos del 31,06% en el 2001. Menorca mantuvo durante estos mismos años una participación en el total de viajes por carretera de cerca del 12%, con valores mínimos de un 9,5% el año 2003 y máximos de un 13,52% en el 2009. (Ver los gráficos AI-43 y AI-44.)

11.3.4. TRANSPORTE DE PASAJERO POR FERROCARRIL Y METRO

Un total de 7,739 millones de pasajeros hicieron uso de la infraestructura ferroviaria durante el año 2009, un muy notable incremento del 27,14% respecto del año anterior. Hace falta hacer notar que las estadísticas están afectadas por la aparición del metro a partir del año 2008, método de transporte que el año 2009 añadía al total de pasajeros más, un notable 20,23% del total general. (Ver el cuadro AI-91.)

Las líneas Palma-inca y Palma-Manacor presentan a lo largo de la década unos incrementos constantes, si bien es verdad que con amplitudes muy significativas. A manera de ejemplo, los años 2005-2006 nada más variaron un

0,29%, mientras que el año 2002-2003 la subida fue del 31,02%. Para el bienio 2008-2009, la variación fue de un muy destacable 22,12%, porcentaje que representa un total de 4,59 millones de pasajeros. En contraste con estos datos, tenemos la línea Palma-Sóller y el tranvía en el Puerto, que presentan caídas en un 13% el año 2009. Analizando las cifras de la última década se puede observar que mientras que el tranvía en el Puerto se ha mantenido, si bien es verdad que con altibajos, la línea Palma-Sóller muestra uno lento pero sostenido declive. Una visión año a año nos indica que las líneas de tren de Palma-Inca-sa Pobra y Palma-Manacor mantienen unas cuotas de mercado muy consistentes, con un mínimo en la última década del 53,94% el año 2001, y un máximo de un 66,59% en el 2007. (Ver el gráfico AI-45.)

La línea de Palma en Sóller, como ya hemos indicado, continúa su bajada en cifras relativas, desde un 25% de cuota de mercado que tenía el año 2001 hasta el 9% del año 2009. Se tiene que destacar que este dato no ha dejado de disminuir año tras año en la última década. Hay que hacer resaltar que el tranvía en el Puerto de Sóller, con un ligero declive, consigue mantener unas cifras consistentes, ya que hasta el año 2008 mantenía una cuota de mercado del 16,64%. El año 2001 esta cifra era de un 20%, mientras que en el 2009 se ha producido un fuerte salto a la baja hasta el 11,36%. Si observamos los datos en base 2001, se tiene que destacar la tasa del 226% de la línea Palma-Inca y Palma-Manacor, siempre en constante crecimiento en la última década, y la bajada del tren en Sóller, con una tasa del 71%, siempre en constante disminución. (Ver los cuadros AI-92 y AI-93.)

Como conclusión final, tenemos que destacar que el conjunto del transporte por ferrocarril y metro muestra una tasa en base 2001 del 205,53% para el año 2009. Hay que recordar que esta tasa no ha dejado de crecer desde el comienzo del año 2001 hasta la actualidad.

11.3.5. LAS ACTIVIDADES POSTALES

Un total de 34.286 millares de correspondencias en origen se distribuyeron en las Islas el año 2009. Un 91,15% de este total correspondía a la línea básica, un 7,70% a la línea económica y un 1,15% a la línea urgente. De hecho, es muy apreciable la reducción en el uso de este tipo de servicios postales. Para el año 2009 tenemos una caída global del 11,8% (que el año 2008 había estado más pronunciada, eso es del 19,5%). Por tipo de línea, las reducciones del 2009 respecto de en el 2008 varían entre un máximo de un 22,7% para la línea económica, hasta un 10,7% para la línea básica, y en el medio tenemos la línea urgente, con una caída de un 13,5%. (Ver el cuadro AI-94.)

11.3.6. LAS TELECOMUNICACIONES

Con referencia a las líneas telefónicas, es destacable el fuerte crecimiento de la telefonía móvil hasta el año 2008, el cual va disminuyendo hasta una estabilización y una leve reducción durante el año 2009. De hecho, los últimos años podemos apreciar una reducción en el crecimiento que se muestra siempre positivo hasta el año 2009 y que presenta niveles de variación negativos. Para el quinquenni 2005-2009, las variaciones respectivas son: 14,32%, 5,85%, 5,74%, 1,32% y -4,39% para el 2009. En las Islas estaba un total de 499.315 líneas de teléfonos móvil el año 2009. Las líneas ADSL presentan un aumento significativo del 8,28%, hasta un total de 178.444 líneas. (Ver el cuadro AI-95.)

—