

8

EL SECTOR DEL TRANSPORT

8.1.

INTRODUCCIÓ

La situació d'emergència sanitària provocada per la COVID-19 en la societat balear l'any 2020 va afectar de diferents maneres la informació que es va proporcionar en el capítol corresponent al transport de l'informe d'aquell any. L'impacte de l'emergència sanitària ha tingut continuació durant bona part de l'any 2021 i també ha influït en la informació presentada en aquest capítol.

En primer lloc, les restriccions a la mobilitat imposades pel Govern d'Espanya i el Govern de les Illes Balears decretades el 25 d'octubre de 2020 es van allargar fins ben entrat el 2021, en concret fins al 9 de maig (6 mesos després de l'aprovació de la pròrroga del 9 de novembre de 2020). En segon lloc, el procés de vacunació per protegir la població del virus de la COVID-19 va començar a final del 2020, però la vacunació en general de la població no va començar fins a mitjan 2021. Tot això pot explicar, com es podrà veure en aquest capítol, que la recuperació de l'activitat vinculada a la mobilitat de l'any 2021 s'observi clarament només a partir de la segona meitat de l'any i que les dades de mobilitat anuals del 2021 continuïn per sota de les dades del 2019.

Més enllà de les mesures oficials, hem de tenir en compte que la pandèmia també afecta els hàbits de mobilitat de les empreses i la ciutadania: substitució del transport públic pel transport privat, increment del teletreball per evitar desplaçaments, aparició de nous vehicles de transport individual (bicicleta i patinets elèctrics) amb un ús mal comptabilitzat en les estadístiques oficials, etc. Així doncs, s'han produït uns canvis d'hàbits en la mobilitat que no sabem si seran permanents o si, de mica en mica i a mesura que la situació sanitària millori, tornaran a ser els anteriors a la pandèmia.

Finalment, encara disposam de poques dades quantitatives per avaluar el funcionament del transport el 2021. El motiu principal és que els organismes públics s'han endarrerit en la creació de molts dels indicadors que s'ofereixen usualment en aquest capítol. En anys anteriors, es discutien aquests indicadors ni que no es tinguessin les dades del darrer any, ja que es podia establir amb confiança quina era la tendència general dels diferents modes de transport. L'emergència sanitària present el 2020 i el 2021 fa poc raonable fer aquest exercici. Per aquest motiu, l'estructura d'aquest capítol segueix el guió definit en el capítol de l'any 2020. D'aquesta manera, podem comparar l'evolució de la pandèmia en el que podem considerar el primer any de recuperació sanitària utilit-

zant les dades que permeten copsar l'impacte de la crisi sanitària.

Si la reducció de la mobilitat que s'ha produït al llarg de l'any 2020 no ha tingut cap efecte important en la infraestructura de transport, a hores d'ara és impossible establir una representació quantitativa vàlida del teixit empresarial del sector del transport a les Illes Balears (empreses de transport per avió, agències de viatge, etc.), perquè no sabem si l'aturada de l'activitat en provocarà una reestructuració important (sortida d'empreses establertes que no poden superar la caiguda d'ingressos provocada per l'aturada de l'activitat, entrada de noves empreses, compra i fusions d'empreses establertes, etc.).

Dividim el capítol dedicat al transport en dues parts. A la primera part es comenten els diferents usos del transport, tant de persones com de mercaderies, a les Illes Balears i amb l'exterior. A la segona part s'analitzen els usos de les carreteres de les Illes Balears, tant de transport públic com privat.

8.2.

ÚS DEL TRANSPORT A LES ILLES BALEARS: TRANSPORT AERI I MARÍTIM

8.2.1. EL TRANSPORT PER VIA AÈRIA

En aquest primer apartat compararem l'evolució dels passatgers per via aèria durant el trienni 2019-2021. Així, podrem observar, primer, la recuperació de l'activitat

de l'any 2021 respecte a l'any 2020, que és l'any en què va començar l'emergència sanitària que va provocar fortes restriccions a la mobilitat nacional i internacional. Després, en comparar el 2021 i el 2019, es podrà observar el fort impacte que encara ha tingut l'emergència sanitària durant el 2021, principalment en la primera meitat de l'any i quant a viatges internacionals.

8.2.1.1 Entrada i sortida de passatgers per via aèria

El 2021 es pot considerar un any de recuperació de l'activitat econòmica de les Balears, amb una repercussió notable de la recuperació en el transport de passatgers per via aèria. Tot i que el 2021 encara hi ha hagut restriccions a la mobilitat, l'aparició de les vacunes ha permès reduir substancialment les mesures que les autoritats van imposar durant el 2020. Si el 2020 van arribar per via aèria un total de 4.635.814 persones a tots tres aeroports de les Illes Balears, aquesta xifra s'ha incrementat més d'un 130 % fins a arribar als més de 10 milions de passatgers (10.804.883) l'any següent. Aquesta xifra, però, suposa només un 50 % dels passatgers que van arribar-hi l'any 2019, el darrer any previ a la pandèmia (20.640.255). Si comparem cada aeroport, veim que a tots tres el nombre de passatgers que hi han arribat ha estat més del doble que el 2020. L'increment més notable és a l'aeroport de Palma (138 %). Tot i aquest increment, els passatgers que hi han arribat el 2021 encara són només un 49 % dels qui ho van fer el 2019, mentre que a l'aeroport de Maó (66 %) o Eivissa (59 %) la recuperació és més notable. La major caiguda de passatgers, principalment internacionals,

l'any 2020 a l'aeroport de Palma explica, en part, que hagin augmentat de manera tan notable el 2021 i que només s'hagi assolit la meitat dels passatgers que van arribar a Palma el 2019 (vegeu el gràfic I-8.1).

Si analitzam la variació mensual de passatgers, el que observam és que la recuperació de l'activitat s'ha produït sobretot a la segona meitat de l'any. La primera meitat de l'any les arribades suposen menys d'un 30 % de les de l'any 2019; en canvi, durant els mesos de juliol agost i setembre, els passatgers suposen al voltant d'un 66 % dels de dos anys abans, i durant el darrer trimestre de l'any arriben a ser més d'un 80 % dels passatgers que van arribar el 2019. L'increment respecte al 2020 es constata en tots els mesos a partir del mes de març, mes en què es va iniciar l'estat d'alarma. Aquest comportament, tant del 2019 com del 2021, és similar a tots tres aeroports de les Illes Balears (vegeu els gràfics I-8.2, I-8.3a, I-8.3b i I-8.3c per a l'impacte de la variació mensual de cada un dels tres aeroports en relació amb el 2021, el 2020 i el 2019).

Aquest augment de l'arribada de passatgers per via aèria pot explicar-se, en primer lloc, per la generalització de les vacunes a tota la població, que en el cas d'Espanya s'ha esdevingut a partir del juny del 2021, i, en segon lloc, per la difusió de l'ús d'eines de detecció del virus (els tests PCR o d'antígens), que han permès alleugerir les restriccions establertes a l'autorització per viatjar.

Si es descompon el moviment de passatgers i passatgeres en funció de l'origen del vol, segons que sigui nacional o internaci-

onal, hi ha diferències substancials tant en termes agregats com per illes que permeten explicar part de la recuperació observada, així com els motius que han fet que l'any 2021 no s'hagin assolit xifres properes a les del 2019. Pel que fa al 2020, hi ha un increment notable tant de passatgers nacionals com internacionals. L'increment de passatgers nacionals és d'un 60 %, que suposa un total de 4.390.424 passatgers nacionals, mentre que l'increment de passatgers internacionals és de gairebé un 240 %, de manera que es passa de 1.890,097 passatges el 2020 a 6.414.459 passatgers el 2021. S'ha de tenir en compte que pertot arreu les restriccions a la mobilitat han tingut com a conseqüència una caiguda molt intensa en el trànsit de passatgers internacionals, i per tant és normal que hi hagi un increment percentual molt major en el moment en què es flexibilitzen les mesures que cal complir per poder viatjar. Si comparam aquestes xifres amb les del 2019, en termes relatius les arribades de passatgers nacionals durant el 2021 suposen aproximadament un 70 % dels passatgers nacionals que arribaven el 2019, mentre que només suposen un 45 % si es tracta de passatgers internacionals.

De fet, si analitzam l'evolució de l'arribada de passatgers per origen durant tot l'any, hi ha patrons similars però de magnituds força diferents. A partir de la segona meitat de l'any hi ha una recuperació de l'activitat de passatgers tant nacionals com internacionals respecte al 2019. A partir de la segona meitat de l'any, el nombre de passatgers nacionals és lleugerament inferior al de passatgers que van arribar el 2019 (amb l'excepció del mes d'agost, en què van arribar més passatgers que no pas

el 2019), mentre que els mesos de juliol, agost i setembre el nombre de passatgers internacionals suposa aproximadament un 55 % dels que van arribar i només hi ha aquesta recuperació en el darrer trimestre de l'any.

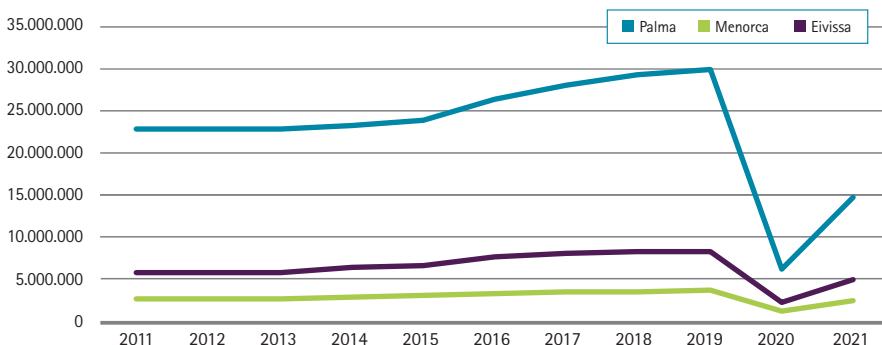
Si repetim l'anàlisi amb relació a l'aeroport, hi ha diferències notables per illes. Primer, el 2019 Palma és l'aeroport amb una proporció de vols internacionals més elevada. L'any 2019, 11.117.404 dels passatgers provenien de vols internacionals —un 75 % del total dels passatgers que arribaven a Palma—, mentre que l'impacte dels vols internacionals a Eivissa era d'un 60 % (2.405.629 passatgers) i a Maó d'un 50 % (48,6 % del total de passatgers, la qual cosa representa un total de 843.829 passatgers).

La crisi derivada de l'emergència sanitària va reduir significativament el pes dels vols internacionals a tots tres aeroports, però

aquest menor pes dels vols internacionals a Eivissa i, principalment, a Menorca explica que l'impacte de la quantitat de passatgers per via aèria durant el 2020 fos brusc però relativament menor que no a Mallorca. De forma semblant, si analitzam l'any 2021, veim que en tots tres aeroports s'ha recuperat bona part de la quantitat de passatgers nacionals —podem destacar Maó, on inclús supera la quantitat de passatgers nacionals en la segona meitat de l'any. En canvi, respecte als passatgers internacionals, tot i que s'ha recuperat part del flux amb increments prou elevats per aeroport, encara són lluny de les xifres de passatgers internacionals del 2019. En concret, a l'aeroport de Palma hi van arribar 4.877.562 passatgers internacionals, un 43 % dels que hi van arribar el 2019; a l'aeroport de Maó en van arribar 316.071, un 37 % dels que hi van arribar el 2019, i a l'aeroport d'Eivissa en van arribar 1.220.826, que suposen la meitat dels que hi van arribar el 2019.

Gràfic I-8.1.

Nombre total de passatgers i passatgeres per via aèria a les Balears per illes (2011-2021)



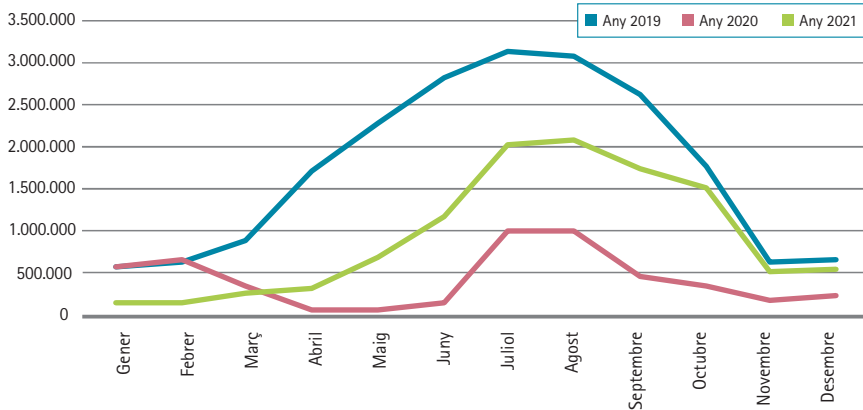
Font: Estadística de Tráfico en los Aeropuertos Españoles, INE

Aquest impacte es pot visualitzar gràficament en comparar la variació de l'arribada de vols internacionals i nacionals a les tres illes del 2021 en relació amb el 2020 i el 2019 (vegeu els gràfics I-8.4.a.1,

I-8.4.a.2, I-8.4.b.1, I-8.4.b.2, I-8.4.c.1 i I-8.4.c.2). Com es pot observar, els patrons de recuperació són similars a totes tres illes, però crítica per magnitud a Mallorca.

Gràfic I-8.2.

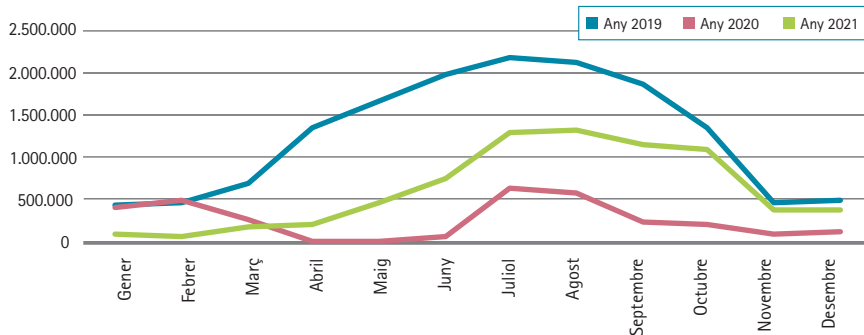
Nombre mensual de passatgers i passatgeres per via aèria a les Illes Balears (2019-2021)



Font: IBESTAT a partir de les dades d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

Gràfic I-8.3.a.

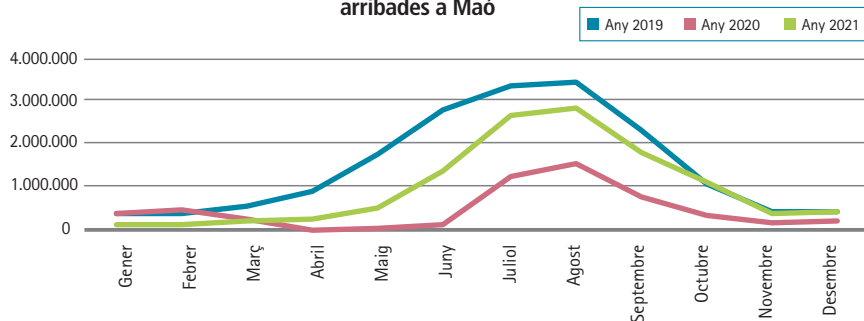
Nombre mensual de passatgers i passatgeres per via aèria a les Balears per illes (2019-2021): arribades a Palma



Font: IBESTAT a partir de les dades d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

Gràfic I-8.3.b.

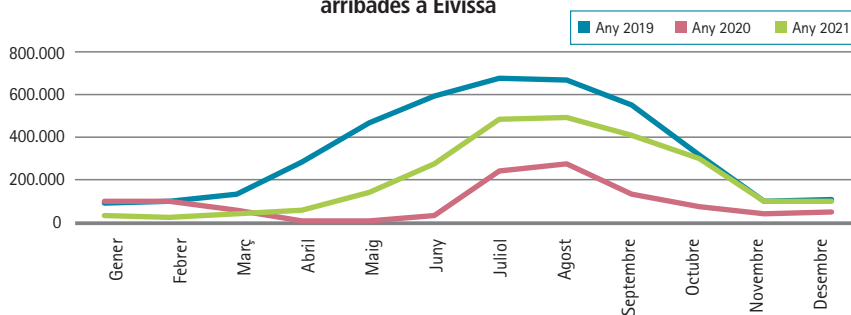
Nombre mensual de passatgers i passatgeres per via aèria a les Balears per illes (2019-2021): arribades a Maó



Font: IBESTAT a partir de les dades d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

Gràfic I-8.3.c.

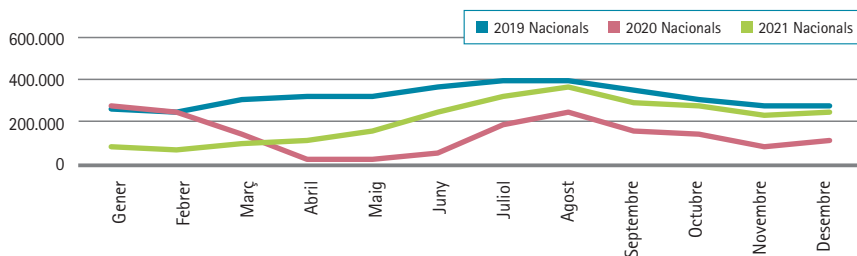
Nombre mensual de passatgers i passatgeres per via aèria a les Balears per illes (2019-2021): arribades a Eivissa



Font: IBESTAT a partir de les dades d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

Gràfic I-8.4.a.1.

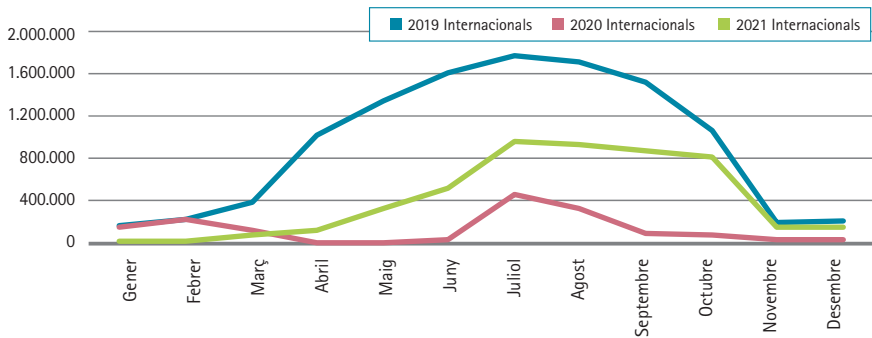
Evolució mensual de l'arribada de passatgers en vols nacionals a Palma (2019-2021)



Font: IBESTAT a partir de les dades d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

Gràfic I-8.4.a.2.

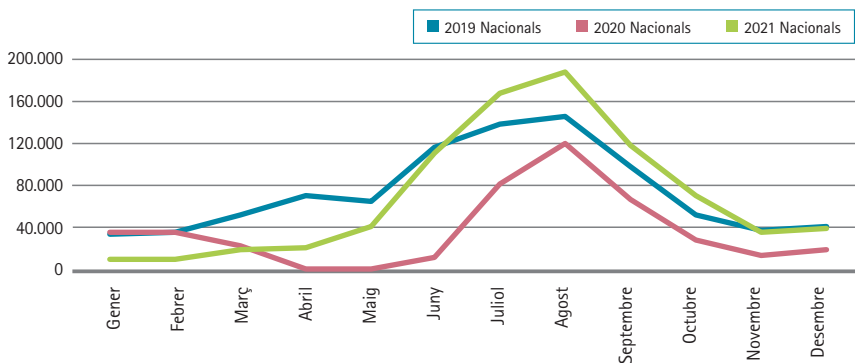
Evolució mensual de l'arribada de passatgers en vols internacionals a Palma (2019-2021)



Font: IBESTAT a partir de les dades d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

Gràfic I-8.4.b.1.

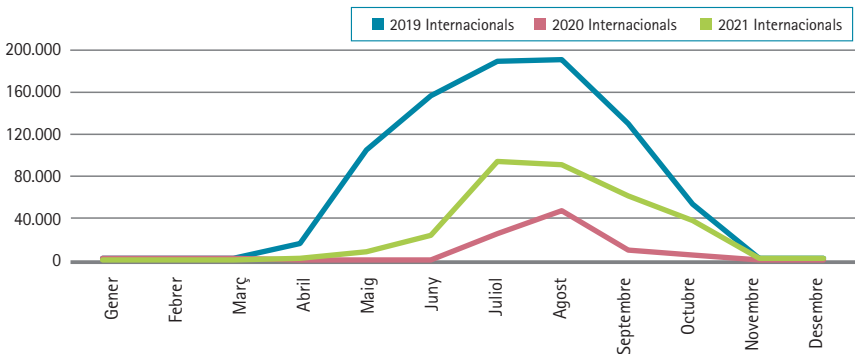
Evolució mensual de l'arribada de passatgers en vols nacionals a Maó (2019-2021)



Font: IBESTAT a partir de les dades d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

Gràfic I-8.4.b.2.

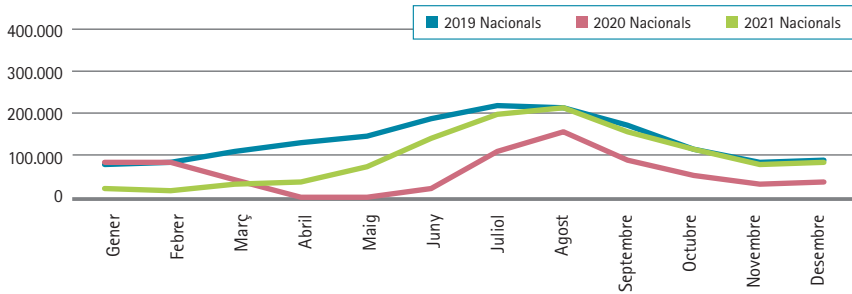
Evolució mensual de l'arribada de passatgers en vols internacionals a Maó (2019-2021)



Font: IBESTAT a partir de les dades d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

Gràfic I-8.4.c.1.

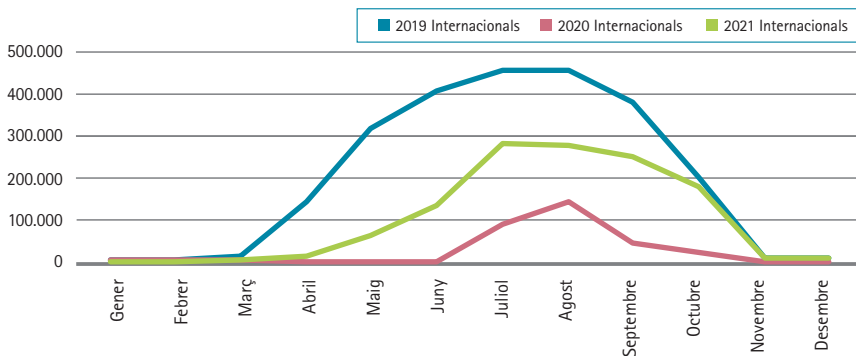
Evolució mensual de l'arribada de passatgers en vols nacionals a Eivissa (2019-2021)



Font: IBESTAT a partir de les dades d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

Gràfic I-8.4.c.2.

Evolució mensual de l'arribada de passatgers en vols internacionals a Eivissa (2019-2021)



Font: IBESTAT a partir de les dades d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)

8.2.1.2. Transport de mercaderies

En primer lloc, l'evolució de les mercaderies transportades per via aèria fins al 2019 es caracteritza per una forta reducció si es compara l'any 2009 amb el 2019; aquesta reducció es produeix any rere any i a tots tres aeroports. En segon lloc, el transport de mercaderies en connexions internacionals és irrellevant als aeroports d'Eivissa i Menorca i és poc important a l'aeroport de Palma (any rere any, al voltant

d'un 10 % de pes en quilograms del total transportat). En tercer lloc, el transport de mercaderies per via aèria, en termes de pes, és molt inferior al transportat per via marítima.¹

1. Per fer-nos-en una idea, el 2021 es van transportar un total de 8.314 tones de mercaderies per via aèria, mentre que el total de mercaderies transportades per via marítima va superar els 13 milions de tones. En altres paraules, el transport de mercaderies per via aèria no arriba al 0,1 % de les transportades per via marítima.

Malauradament, no disposam d'informació ni del valor del producte transportat per via aèria ni de quines activitats concretes de la societat balear en fan ús, de manera que no podem ponderar-ne la importància en el funcionament de la societat balear.

Com és lògic, l'impacte de la pandèmia ha reduït la quantitat de mercaderies transportades per via aèria, i ho ha fet a tots tres aeroports, però en termes relatius el 2020 la caiguda va ser relativament petita (poc més d'un 20 %) si ens atenim a les baixades observades en les dades de transport aeri de passatgers. El 2021, hi ha una lleugera caiguda de les mercaderies transportades de poc més de l'1 % respecte al 2020, és a dir que, a diferència d'altres indicadors mostrats en aquest capítol, no s'observa recuperació d'aquesta activitat. Per aeroports, la major caiguda es produeix a Maó, on les mercaderies transportades són un 8 % menys que el 2020.

8.2.2. EL TRANSPORT PER VIA MARÍTIMA

8.2.2.1. Transport de passatgers

A partir de les dades publicades per l'Ibstat, es pot comprovar que a Mallorca, Eivissa i Menorca el transport de passatgers per via marítima és força inferior al que s'esdevé per via aèria. Amb diferència, el nombre més alt de passatgers per via marítima a les Illes Balears és a la connexió entre les illes Pitiüses (cal recordar que Formentera és l'única illa habitada que no disposa de connexió aèria). Un 63 % dels passatgers que arriben a Eivissa provenen de Formentera, i més del 90 % dels pas-

satgers de Formentera tenen com a destinació la vila d'Eivissa.

L'evolució del transport de passatgers per via marítima durant la darrera dècada ha estat d'un creixement sostingut, amb l'excepció del anys 2011 i 2012 (o sigui, dels anys del final de la crisi econòmica que va començar el 2008).

Destaca l'increment del nombre de passatgers a Mallorca: el 2019 havia augmentat un 75 % el nombre de passatgers que arribaven a Mallorca en relació amb el 2011 —812.107 el 2019 i 464.013 el 2011—, i a Menorca, on va augmentar el nombre de passatgers en percentatges similars: de 177.652 el 2010 a 311.995 el 2019. En canvi, el nombre de passatgers a Eivissa i Formentera s'ha mantingut en xifres similars al llarg de tots aquests anys.

Si comparam ara l'evolució del nombre de passatgers del 2021 amb el 2020 i el 2019 a totes quatre illes, es constata una caiguda el 2020 que varia entre un 40 % a Mallorca i Menorca i entre un 45 % i un 50 % a les Pitiüses, i una recuperació el 2021, en què els passatgers per via marítima suposen entre gairebé un 80 % (a Eivissa i Formentera) i un 90 % (a Menorca i Mallorca) dels qui van arribar per via marítima el 2019. Són xifres de passatgers similars a les de l'any 2017 (vegeu el gràfic I-8.5).

L'Autoritat de Ports de Balears proporciona una font alternativa de dades relatives al transport de passatgers per via marítima. La conclusió que es deriva d'aquesta informació és similar a les de les dades proporcionades per l'Ibstat: una caiguda

generalitzada de la quantitat de passatgers per línies regulars el 2019 i una forta recuperació de l'activitat durant el 2021, tot i que no es recuperen els nivells previs a la pandèmia.

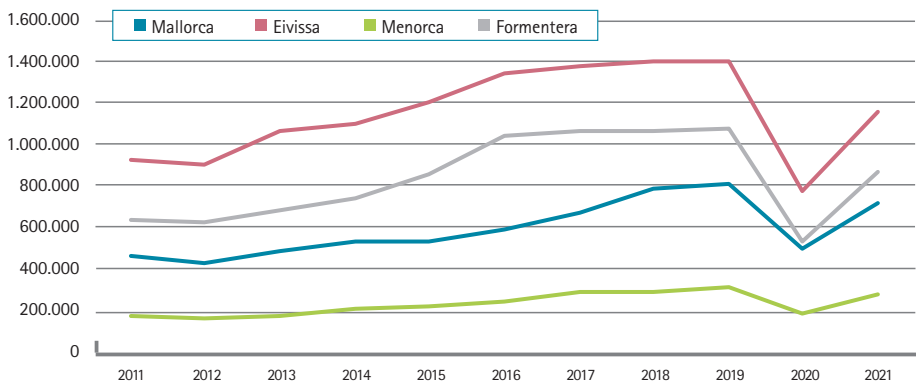
8.2.2.2. Passatgers de creuers turístics

Les darreres dades disponibles sobre el nombre de passatgers de creuers turístics als ports de les Illes Balears mostren certa recuperació d'aquesta activitat en la segona meitat de l'any 2021. L'activitat de creuers turístics ha estat una activitat que, abans de la pandèmia, havia augmentat de forma molt notable, atès que va passar de pocs més de 1.600.000 passatgers l'any 2011 a 2.658.000 passatges l'any 2019, és a dir, un creixement anual superior al 7 %. Per ports, el de Palma atreu més del 80 % de passatgers de creuers turístics i se situa en

segon lloc el port d'Eivissa, amb molta menys activitat, però on hi ha hagut un creixement anual encara més important: de 130.000 passatgers el 2011 a gairebé 400.000 el 2019.

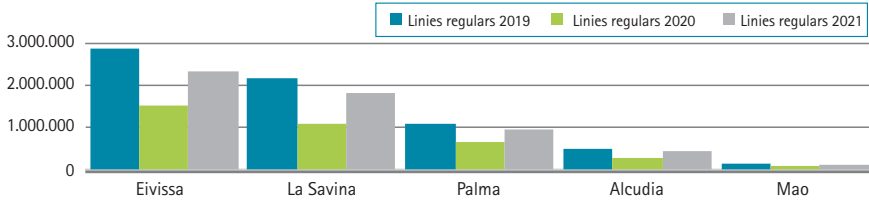
Com a conseqüència de les restriccions a la mobilitat imposades per l'emergència sanitària, l'activitat dels creuers es va paralitzar a partir del mes de març del 2020 (un cop declarat l'estat d'alarma) i no es va tornar a aquesta activitat fins al 7 de juny de 2021. Tot i les retirades de les restriccions, el nombre de passatgers turístics de creuers és encara molt inferior al que hi havia l'any 2019, tant si es considera en termes anuals (el 2021 el total de passatgers no arriba als 350.000) com en termes mensuals (només el mes d'octubre se superen els 100.000 passatgers) (vegeu els gràfics I-8.6.a, I-8.6.b i I-8.6.c).

Gràfic I-8.5.
Nombre total de passatgers per via marítima a les Balears per illes (2011-2021)



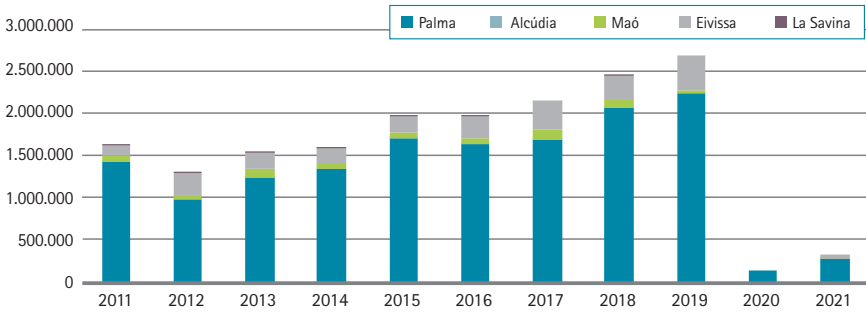
Font: IBESTAT a partir de dades de l'Autoritat Portuària de Balears

Gràfic I-8.6.a.
Total de passatgers i passatgeres de línies regulars als ports de les Illes Balears (2019-2020-2021)



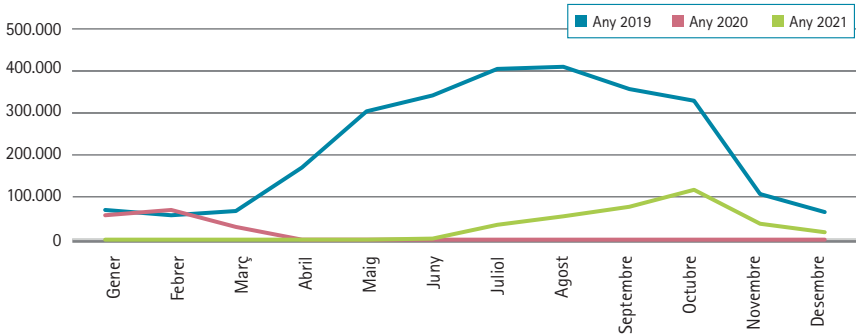
Font: IBESTAT a partir de dades de l' Autoridad Portuaria i Ports de les Illes Balears

Gràfic I-8.6.b.
Passatgers de creuers (base i trànsit) (2011-2021)



Font: IBESTAT a partir de dades de l' Autoridad Portuaria i Ports de les Illes Balears

Gràfic I-8.6.c.
Evolució mensual de passatgers via creuers anys (2019-2020-2021)



Font: IBESTAT a partir de dades de l' Autoridad Portuaria i Ports de les Illes Balears

Finalment, l'Íbstat proporciona dades del nombre de creuers (tant en base com en trànsit) que atraquen als ports de les Illes Balears. Al quadre I-8.1a i I-8.1b hi ha el nombre mensual de creuers dels tres darrers anys. Els mesos d'estiu de l'any 2019, hi hagué una mitjana diària de més de 4 creuers (arriben a gairebé 5 creuers diaris durant el mes de juliol). Els mesos d'estiu del 2021 la mitjana oscil·la entre 1 i 2 creuers diaris.² El mes d'octubre del 2021, que ha estat el de més activitat d'aquest any, el nombre de creuers puja fins a una mitjana diària de gairebé 3,5 creuers diaris, mentre que eren gairebé 5 creuers diaris l'octubre del 2019.

8.2.2.3. Transport de mercaderies

La gran majoria de mercaderies arriben a les Illes Balears a través dels ports. Hi ha productes imprescindibles que només es poden subministrar des de fora de les Balears, subministrament que no es va aturar durant l'emergència sanitària. Tot i així, també hi hagué una caiguda de l'activitat l'any 2020, i l'any 2021 no s'han recuperat els nivells d'activitat del 2019. Segons les dades recollides de l'Autoritat Portuària Balear, el 2021 s'han transportat un total de 13.721.734 tones per via marítima, una quantitat un 11 % superior a la del 2020, però encara un 16 % inferior a les xifres del 2019. Les xifres del 2021 són similars a les de l'any 2015 (vegeu el gràfic I-8.7 sobre l'evolució de les mercaderies en la darrera dècada).

2. Els creuers poden preferir atracar en certs dies de la setmana per raons comercials. Per tant, és raonable pensar que hi ha hagut dies punta amb un nombre més elevat de creuers atracats als ports de les Balears que el que ens indica la mitjana mensual.

Pel que fa a la distribució dels tipus de mercaderies, fins al 2019 continua la tendència dels darrers anys d'una menor entrada del granel líquid i sòlid i un increment de la mercaderia general. Les dades del 2020 i del 2021 mostren una tendència similar i es redueix encara més el pes del granel líquid i sòlid. De fet, el seu pes suposa poc més del 10 % del total de mercaderies, mentre que els anys previs a la pandèmia estava al voltant del 20 %. És ben possible que aquests percentatges estiguin afectats per l'emergència sanitària i, per tant, no podem extreure conclusions definitives sobre si es tracta d'un canvi de tendència o d'un canvi puntual.

Segons l'evolució mensual de les arribades de mercaderies a les Illes Balears el 2020, se'n va produir una enorme caiguda el mes d'abril —òbviament per les mesures adoptades per aturar l'expansió de la COVID-19— i una recuperació a partir del mes de juny, segurament lligada a les previsions de consum dels mesos de la temporada turística, amb l'emmagatzematge consegüent del producte. El 2021 segueix un patró molt més semblant al del 2019, atès que augmenta el transport de mercaderies durant els mesos previs a la temporada alta turística. En la segona meitat de l'any, el transport mensual de mercaderies està al voltant del 90 % de les mercaderies transportades durant el 2019.

Clarament, però, si la necessitat d'abastir la població ha implicat que el trànsit de mercaderies repuntés, no s'ha arribat als nivells del 2019, malgrat que la demanda del sector de la restauració i hoteler s'ha recuperat de manera apreciable el 2021 (vegeu el gràfic I-8.8).

QUADRE I-8.1A. CREUERS (BASE I TRÀNSIT) MENSUALS A TOS ELS PORTS DE PALMA

	Passatgers			Creuers		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Gener	69.565	57.236	0	28	23	0
Febrer	57.557	69.931	0	26	24	0
Març	66.228	29.590	0	26	16	0
Abril	170.365	0	0	72	0	0
Maig	300.069	0	0	131	0	0
Juny	338.499	0	3.409	126	0	4
Juliol	400.981	0	35.495	148	0	27
Agost	404.575	0	54.358	132	0	46
Setembre	354.290	0	77.447	131	0	62
Octubre	326.277	0	117.340	149	0	103
Novembre	106.491	0	38.476	52	0	37
Desembre	63.416	0	18.574	25	0	13
Total	2.658.313	156.757	345.099	1046	63	292

Font: IBESTAT a partir de dades de l'Autoritat Portuària de Balears

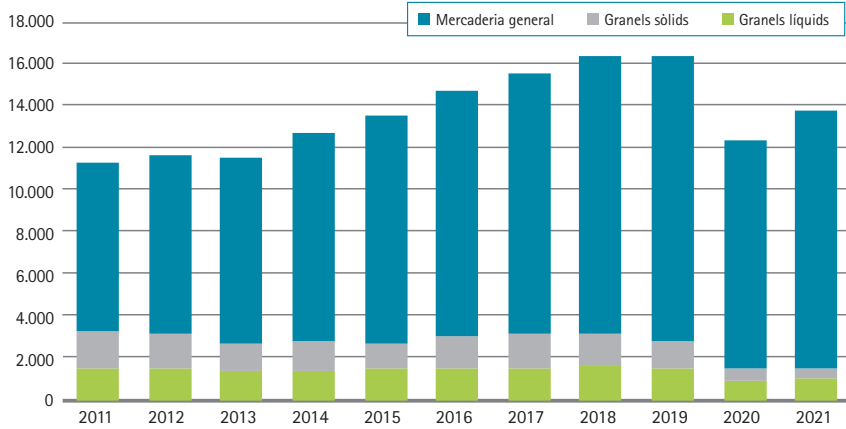
QUADRE I-8.1B. CREUERS (BASE I TRÀNSIT) MENSUALS A TOS ELS PORTS DE PALMA.
PASSATGERS DE CREUERS (BASE I TRÀNSIT)

	Palma	Alcúdia	Maó	Eivissa	La Savina	Total
2011	1.430.918	0	56.462	129369	812	1.617.561
2012	984.785	47	53.702	262337	1.372	1.302.243
2013	1.245.654	1.025	95.525	191814	1.066	1.535.084
2014	1.336.437	1.058	79.089	169065	875	1.586.524
2015	1.703.219	1.365	59.193	193484	1.587	1.958.848
2016	1.627.372	5.901	72.165	251249	1.634	1.958.321
2017	1.676.470	1.869	115.104	340334	0	2.133.777
2018	2.051.782	2.139	101.090	274552	586	2.430.149
2019	2.217.496	673	43.757	396387	0	2.658.313
2020	156.757	0	0	0	0	156.757
2021	300.626	20	2.796	41657	0	345.099

Font: IBESTAT a partir de dades de l'Autoritat Portuària de Balears

Gràfic I-8.7.

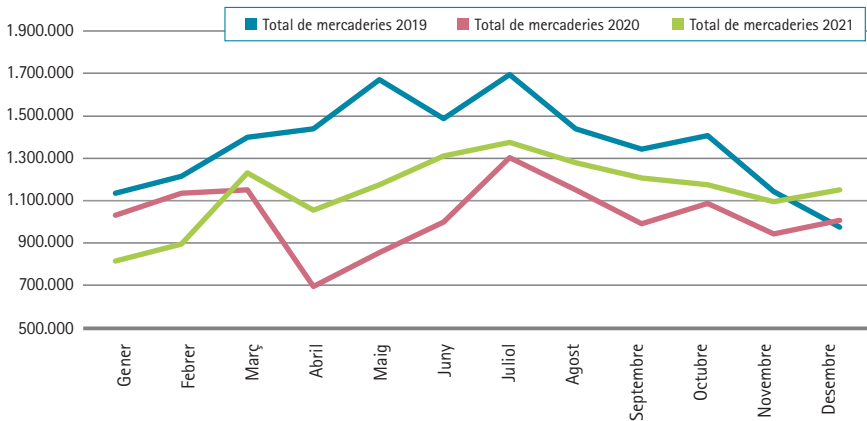
Mercaderies (en milers de tones) per tipus als ports de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa i la Savina (2011-2021)



Font: Consultes a la pàgina web de l'Autoritat Portuària de Balears

Gràfic I-8.8.

Evolució mensual en tones de les arribades de mercaderies a les Illes Balears (2019-2021)



Font: Consultes a la pàgina web de l'Autoritat Portuària de Balears

8.3.

ÚS DE LES CARRETERES

8.3.1. PARC AUTOMOBILÍSTIC DE LES ILLES BALEARS

Des del 2010 fins al 2019, el nombre d'automòbils havia augmentat en els darrers anys de manera proporcional al creixement de la població resident a les Illes Balears (vegeu el quadre I-8.2). Així, mentre que el 2010 el nombre total de turismes era de 650.541, el 2019 passava a ser de 733.383, un increment acumulat al voltant del 12 %. Si de cas, crida l'atenció que l'augment del nombre de motocicletes va ser proporcionalment molt més gran, ja que va passar d'haver-n'hi 99.000 el 2010 a haver-n'hi 149.124 el 2019. La distribució de vehicles per illes es correspon aproximadament amb el pes demogràfic de cada illa, i l'única illa amb una quantitat similar de vehicles el 2010 i el 2019 és Menorca.

Sembla que la pandèmia ha frenat l'increment del parc automobilístic que s'havia observat en els darrers anys. El 2020, l'augment total va ser pràcticament nul, mentre que el 2021 mostra certs signes de recuperació, tot i que menor que en períodes anteriors a la pandèmia. El 2020, el creixement va ser només del 0,5 %, un total de 4.000 vehicles incorporats al parc de vehicles de les Illes Balears, principalment motocicletes. De fet, hi ha una reducció de les matriculacions de turismes. El 2021, el nombre total de matriculacions s'ha incrementat en més d'11.000 vehicles, i continua destacant l'increment de matriculaci-

ons de motocicletes, que fins i tot durant aquests anys de pandèmia creix a ritmes semblants als anys previs a l'emergència sanitària.

La penetració a les Illes Balears de turismes menys contaminants que els usuals, que fan servir benzina o dièsel com a combustible (és a dir, vehicles híbrids, elèctrics, de gas natural, etc.), continua sent molt baixa a hores d'ara, i els turismes de nova matriculació encara són sobretot vehicles que fan servir benzina o dièsel. L'any 2019, es van matricular 65.000 nous turismes de benzina o dièsel; menys de 4.000, és a dir, només al voltant d'un 5 % del total, eren vehicles híbrids (la majoria), elèctrics, de gas líquat o de gas natural.

L'any 2020 les matriculacions van caure aproximadament un 60 %. Aquesta caiguda es degué principalment al fet que es van matricular poc més de 25.000 nous turismes de benzina o dièsel; en canvi, un total de 3.472 vehicles van ser híbrids (la majoria), elèctrics, de gas líquat o de gas natural, que representaren un 12 % del total de matriculacions i una xifra molt similar a la de les matriculacions que es van fer l'any 2019 (una caiguda del 12 % respecte al 2019). El 2021, el ritme de matriculacions ha tornat a créixer, tant de vehicles contaminants com de vehicles híbrids elèctrics, de gas líquat o de gas natural (vegeu el gràfic I-8.9). Això no obstant, mentre que les matriculacions dels vehicles de benzina o dièsel han augmentat un 10 %, les matriculacions dels vehicles menys contaminants han estat molt majors, ja que gairebé han doblat les del 2020 (6.795 vehicles) i han tingut un pes del 20 % pel que fa a tots els cotxes matriculats.

QUADRE I-8.2. PARC AUTOMOBILÍSTIC DE LES ILLES BALEARS (2010 I 2019-2021)

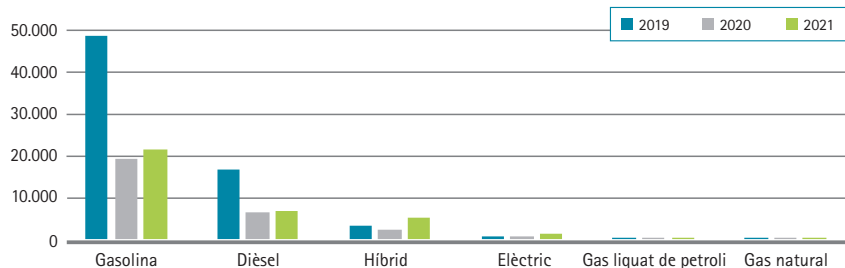
		Turismes	Motocicletes	Autobusos	Camions i furgonetes
Mallorca	2010	516.641	70.603	1.694	94.549
	2019	578.231	104.907	2.055	103.883
	2020	576.862	108.372	1.710	103.848
	2021	578.589	112.419	1.732	104.897
Eivissa	2010	76.702	16.034	337	21.943
	2019	93.476	26.987	442	26.888
	2020	93.877	27.418	403	26.896
	2021	95.574	28.183	387	27.436
Menorca	2010	52.043	8.770	208	12.605
	2019	54.318	12.060	272	12.795
	2020	54.717	12.457	237	12.897
	2021	55.340	13.049	254	13.067
Formentera	2010	5.084	3.548	44	2.177
	2019	7.358	5.170	44	2.851
	2020	7.443	5.100	26	2.830
	2021	7.659	5.185	34	2.808
Totals*	2010	650.541	98.968	2.283	131.295
	2019	733.383	149.124	2.813	146.417
	2020	732.973	153.362	2.376	146.493
	2021	737.236	158.851	2.407	148.230

Font: IBESTAT

(*) No es comptabilitzen els registres que no tenen ben especificat el municipi, que queden com a sense especificació de territori.

Gràfic I-8.9.

Tipus de propulsió dels turismes matriculats a les Illes Balears (2019-2021)



Font: IBESTAT a partir de les dades de la Direcció General de Trànsit (DGT)

8.3.2. INTENSITAT D'ÚS DE LES CARRETERES

En aquest apartat analitzarem, en primer lloc, la intensitat mitjana diària (IMD) de circulació a les carreteres de les Illes Balears. La IMD és la mitjana de vehicles que circulen per un quilòmetre de carretera al llarg d'un dia. Al llarg de les carreteres es disposa d'un seguit de punts de control que compten els vehicles que han passat per un determinat tram de la carretera al llarg del dia. La IMD es calcula sumant el total de vehicles que passa per cada tram de carretera i ponderant-lo segons la llargària de cada tram.

Desgraciadament, en els darrers dos anys els consells insulars, a excepció del Consell Insular de Menorca, no han facilitat la informació necessària per efectuar aquests càlculs, i per tant no disposam de la IMD a les carreteres de les Illes Balears, no podem avaluar l'evolució dels fluxos de circulació i no podem comparar-la amb la dels anys anteriors (vegeu el quadre I-8.3). A més a més, la (poca i deficient) informació rebuda no està desagregada ni per hores del dia ni per mesos. Per aquesta raó, no podem proporcionar indicadors d'interès, com ara: (i) quina és la intensitat de circulació en les hores punta del dia, és a dir, el nivell d'intensitat màxima de vehicles en circulació en una determinada secció al llarg del dia; (ii) quina és la variació mensual de la intensitat de circulació de vehicles, de manera que no podem analitzar l'impacte de l'activitat turística, que com és ben sabut té un component molt estacional a les Illes Balears i que tal vegada afecta de manera especial determinades carreteres de les Illes Balears, i (iii) finalment tampoc no podem analitzar si hi

ha hagut una recuperació important dels fluxos de circulació a les carreteres de les Illes Balears durant el 2021 en relació amb els anys 2019 (l'any previ a la pandèmia) i 2020 (l'any de la pandèmia).

Com hem comentat més amunt, per avaluar el nombre i el tipus de vehicles en circulació, hi ha instal·lades unes estacions de control a les principals carreteres de les Balears. Aquestes estacions de control compten els vehicles que circulen a la secció de la carretera on estan instal·lades. El conjunt d'estacions ha variat en els darrers anys, tant pel que fa al nombre com al tipus. El 2018, Menorca disposava de 16 estacions de control que cobrien un total de 120 quilòmetres de xarxa viària; Eivissa disposava de 54 estacions que cobrien 192 quilòmetres de xarxa viària, i Mallorca disposava de 230 repetidors instal·lats que cobrien 1.750 quilòmetres de la xarxa viària.

La falta d'informació proporcionada pel Consell de Mallorca ens impedeix proporcionar dades actualitzades del 2021 de la intensitat mitjana diària així com del tipus de vehicles. La intensitat mitjana diària durant el quinquenni previ a la pandèmia havia crescut un 4,5 % anual (s'havia passat de 10.400 vehicles diaris el 2014 a més de 13.300 vehicles diaris el 2019). Fruit de la pandèmia, la circulació a les carreteres es va reduir un 30 % respecte a l'any anterior.

A Menorca, l'única illa de la qual tenim les dades del darrer trienni, hi ha hagut una recuperació de l'ús de les carreteres similar a la recuperació d'altres indicadors d'aquest capítol. De mitjana, durant el 2021 han circulat aproximadament 9.000 vehicles diaris per quilòmetre (9.022), dels

quals poc més d'un 4 % són vehicles pesants (4,2 %). Això suposa que han transitat aproximadament uns 434,5 milions de vehicles, dels quals 18,1 milions eren vehicles pesants.³ Els darrers anys previs a la pandèmia la intensitat mitjana de vehicles es mantenia al voltant dels 10.000 vehicles diaris, mentre que la incidència de l'emergència sanitària va reduir la circulació dels vehicles aproximadament un 30 %. El 2021 mostra una recuperació del 30 % respecte al 2020; per tant, la circulació s'ha recuperat de manera apreciable, però continua per sota de la intensitat de circulació prèvia a la pandèmia (un 8 % inferior en relació amb el 2019 i un 2 % inferior en relació amb el 2018. Mirant la distribució per trams d'intensitat, i comparant-la amb el bienni 2019-2020, un 60 % dels trams de carreteres tenen una intensitat igual o superior als 10.000 vehicles diaris, en contraposició al 15 % de trams de carreteres durant l'any 2020. No observam trams d'alta intensitat de circulació de vehicles (entesos com de més de 25.000 vehicles d'intensitat mitjana diària); en canvi, el 2019 els trams d'aquest nivell d'intensitat suposaven un 3,81 % (vegeu el quadre IA-8.1 i el gràfic IA-8.1).

Els trams de carretera que es mantenen amb una intensitat superior a 10.000 vehi-

3. El Consell insular de Menorca ens va facilitar informació addicional sobre el trànsit a Menorca. Aquesta informació inclou estimacions de la IMD tenint en compte 170 km de xarxa viària i no pas els 132 km que es publiquen al Consell. La IMD obtinguda en aquest cas és molt menor, de 6.550 el 2021 i de 4.979 el 2020, perquè els trams afegits corresponen a trams amb una intensitat mitjana baixa (principalment a trams amb una intensitat mitjana diària d'entre 2.000 i 5.000 vehicles). Per poder fer una comparació amb les dades publicades en els diferents capítols, hem decidit deixar en el document principal la informació publicada pel Consell mateix.

cles diaris el 2021 són els que corresponen a la ronda de Maó, els trams de carretera que connecten Maó amb Ciutadella, així com les carreteres que connecten Maó amb es Castell i amb Sant Lluís-Alcalfar.⁴

A Eivissa, els registres de les estacions de control cobreixen 192 kilòmetres i mostren que de mitjana circulen poc menys de 9.000 vehicles diaris (8.776 vehicles), dels quals els vehicles pesants suposen un 3,4 % del total. Això implica que durant el 2021 han circulat 612,8 milions de vehicles, dels quals un poc més de 20,5 milions de vehicles eren pesants.

El 2021, l'ús de les carreteres a Eivissa està per sota del que es produïa abans de l'emergència sanitària: la intensitat mitjana diària és un 15 % inferior a la del període 2016-2019, en què es va mantenir al voltant dels 10.000 vehicles diaris.

La distribució de la circulació per trams d'intensitat comparada amb la del 2019 presenta un patró força similar tots dos anys. Tot i així, el 2021 els trams de carretera amb una intensitat iguals o superiors als 10.000 vehicles diaris són inferiors als del 2019, tant en agregat (59 km el 2021 i 65 km el 2019) com per cada un dels diferents trams. En canvi, l'any 2021 hi ha una menor incidència dels vehicles pesants en cada un dels trams d'intensitat en comparació amb l'any 2019 (vegeu el quadre IA-8.2 i el gràfic IA-8.2).

4. El 2019, els trams amb una IMD superior a 25.000 vehicles corresponen a la ronda de Maó (28.101 vehicles), mentre que el 2021 aquesta xifra és lleugerament inferior als 24.000 vehicles (23.822).

QUADRE I-8.3. INTENSITATS MITJANES DIÀRIES (IMD), PERCENTATGE DE VEHICLES PESANTS I VOLUM TOTAL DE VEHICLES A LES BALEARS PER ILLES (2012-2021)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mallorca										
IMD	9.884,24	10.092,87	10.415,86	11.091,34	11.792,49	12.457,59	12.809,40	13.261,98	9.291,34	—
Pesants (%)	6,00	6,12	6,57	7,01	7,23	7,28	7,32	7,27	7,31	—
Mobilitat anual (milions)	6.325,83	6.459,35	6.666,06	7.270,62	7.567,77	7.910,50	8.118,46	8.318,13	5.834,53	—
Menorca*										
IMD	8.940,11	7.558,46	8.939,69	9.323,97	9.859,32	10.150,55	9.247,45	9.716,20	6.860,43	9.022,64
Pesants (%)	6,73	5,31	6,65	7,34	8,00	7,39	7,44	5,87	4,72	4,16
Mobilitat anual (milions)	383,68	324,38	383,66	400,15	423,13	435,63	407,37	467,91	330,39	434,51
Eivissa**										
IMD	—	—	—	—	10.146,36	10.320,17	10.363,74	10.315,00	—	8.776,42
Pesants (%)	—	—	—	—	3,75	3,67	3,62	3,80	—	3,35
Mobilitat anual (milions)	—	—	—	—	708,46	720,60	723,64	734,28	—	612,81

Font: Consell de Mallorca, de Menorca i d'Eivissa i Formentera

(*) El 2018, hi hagué obres en un dels trams Maó-Ciutadella (Me-01) i no s'hi registraren activitats. El 2013, una de les estacions no diposà de dades (Me-12) i no hi hagué registres de pesants en tres de les estacions. Per la falta d'informació sobre la longitud del tram i la poca incidència en la intensitat s'ha excòs de l'anàlisi el camí d'en Kane.

(**) El Consell d'Eivissa no ha facilitat les dades del període 2011-2015 ni les dades del 2020.

(***) El Consell de Mallorca no ha facilitat les dades del 2021 que permetin obtenir el càlcul de la IMD del 2021.

A Formentera, tot i que no hi ha un pla de capacitat anual, aquest es va fent de forma puntual. Les dades proporcionades corresponen al registre de les intensitats màximes diàries obtingudes durant dotze dies d'agost de l'any 2021. Es tracta de dies amb gran pressió demogràfica a causa de l'activitat turística i, per tant, amb un ús intensiu de les carreteres. Els trams amb més intensitat són els següents: el que connecta Sant Francesc amb Sant Ferran (IMD superior als 20.000 vehicles diaris amb un pes de 7,7 % de vehicles pesants) i el que connecta Sant Ferran amb es Caló (IMD superior als 16.000 vehicles diaris amb una proporció de 5,5 % de vehicles pesants). Finalment, el tram amb menys intensitat és el que connecta la cruïlla de Cala Saona amb el far del Cap, amb una intensitat de 2.405 vehicles diaris i un 4,7 % de vehicles pesants (vegeu el quadre IA-8.3 per a la resta de trams).

Pel fet d'haver rebut informació incompleta del Consell de Mallorca, no podem calcular quina ha estat la intensitat mitjana diària del 2021, ni la composició ni la distribució d'intensitat per trams de carretera. En conseqüència, no podem comparar la intensitat d'ús de les carreteres de Mallorca el 2021 respecte al 2020, o comparar la intensitat del 2021 amb la que es produïa abans de la pandèmia.

Amb l'escassa informació disponible, el que feim seguidament és un petit exercici per tenir indicis de l'evolució intensitat d'ús de les carreteres de Mallorca en el trienni 2019-2021. A partir dels mapes de la intensitat mitjana diària que hi ha disponibles a la pàgina web del Consell de

Mallorca,⁵ hem comparat la intensitat d'ús de les rutes d'alta capacitat a partir dels registres d'unes quantes estacions de control concretes. En primer lloc, estudiarem la intensitat mitjana diària de Palma tenint com a punt de referència l'estació de control situada a la sortida de la via de cintura en direcció a Valldemossa. En segon lloc, tindrem en compte les principals rutes en direcció a altres nuclis importants de l'illa (Inca i Manacor), i rutes molt rellevants, com ara cap a l'Aeroport de Son Sant Joan. Finalment, considerarem la intensitat d'ús al voltant de la població de Lluçmajor per poder conèixer l'impacte de l'aeroport.

A Palma, la intensitat mitjana diària a la via de cintura està en general per sobre dels 100.000 vehicles diaris. En concret, l'estació de control que hi ha a la via de cintura a prop de la carretera de Valldemossa ha registrat el 2021 més de 150.000 vehicles diaris. Per poder proporcionar una interpretació d'aquests valors, es poden comparar amb els de ciutats com Madrid o Barcelona en carreteres semblants a la via de cintura. Per exemple, el 2018, a la ronda de dalt de Barcelona la intensitat mitjana diària va ser de 157.397 vehicles i a la ronda del litoral va ser de 89.838 vehicles.⁶

5. Els mapes d'intensitat mitjana diària dels anys 2019 i 2020 es poden consultar a <https://web.conselldemallorca.cat/ca/el-transit>. El mapa d'intensitat mitjana de l'any 2021 no ha estat publicat a cap web d'accés públic; el Consell de Mallorca ens n'ha facilitat directament aquesta informació.

6. Es pot consultar aquesta informació a l'anuari estadístic de Barcelona <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica/angles/Anuaris/Anuaris/anyuari19/cap15/C1511010.htm>. La informació recollida correspon a la intensitat mitjana diària de dies laborables del 2014 al 2018. Cal recordar que la ronda litoral és una via d'alta capacitat de dos carrils, de manera que es redueix la intensitat mitjana diària que pot assolir.

A Madrid, en particular a l'anell circular de la M-30, hi ha hagut una IMD d'aproximadament 180.000 vehicles el 2021 (183.260 vehicles).⁷ És a dir, tot i les diferències enormes de població entre aquestes ciutats, la intensitat d'usos de les principals xarxes d'alta capacitat de Palma és similar a la de Madrid i Barcelona. A més a més, hem de tenir present que a la informació del Consell de Mallorca no es diferencia entre dies laborables o dies festius; en canvi, la informació proporcionada per l'Ajuntament de Barcelona és dels dies laborables (és dir, dies amb més intensitat d'ús de les carreteres). A més a més, al llarg de l'any la intensitat diària a Madrid i Barcelona no varia gaire de les xifres mitjanes (la informació oferta per aquestes ciutats és mensual); per contra, el Consell de Mallorca no ofereix informació mensual, i per tant no podem saber com canvia la intensitat d'ús de les carreteres a Mallorca al llarg de l'any. A continuació, analitzam rutes que connecten Palma amb altres entorns urbans de Mallorca. La ruta que connecta Palma amb Lluçmajor, entremig de la qual hi ha l'aeroport, es caracteritza per una asimetria quant a la intensitat mitjana diària. Mentre que l'estació de control de Palma en direcció a l'aeroport ha registrat aproximadament 134.000 vehicles diaris, l'estació de control que hi ha devora Lluçmajor (passat l'aeroport) indica una intensitat que supera els 31.000 vehicles diaris

(31.543). És a dir, la intensitat d'aquesta ruta s'explica principalment perquè hi ha l'aeroport i la connexió amb Palma.

La ruta que connecta Inca amb Palma registra una intensitat mitjana diària que supera els 100.000 vehicles diaris (127.068) si tenim en compte l'estació de control situada a prop de la via de cintura de Palma, i baixa als 48,560 vehicles a l'estació de control que hi ha devora Inca. Desafortunadament, no disposam d'estacions de control entre Palma i Inca que ens permetin extreure algunes idees sobre la intensitat de la connexió entre Palma i Inca. Sí que tenim aquesta informació de la ruta entre Palma i Manacor. L'estació de control situada en aquesta ruta a Palma registra una intensitat mitjana diària menor que altres punts de la ciutat (31.543); les xifres d'intensitat són similars en el punt de control situat devora Manacor (30.287). En canvi, els registres dels punts de controls situats a la carretera que connecta ambdues ciutats són significativament menors. En concret, baixa als 23.459 (punt de control ERU-6), la qual cosa suggereix que Manacor té una mobilitat que no depèn totalment del pol d'atracció d'activitat econòmica i social que suposa Palma.

Finalment, si analitzam la variació en els darrers tres anys, el patró és semblant a tots els punts de control i a la d'altres indicadors d'aquest capítol. El 2021 és l'any de la recuperació de l'activitat econòmica, i, per tant, de la mobilitat. En aquest apartat es produeix un increment al voltant del 30 % respecte al 2020, però no arriba als nivells d'intensitat registrats l'any 2019 (vegeu el quadre IA-8.4).

7. Es pot consultar aquesta informació al portal de dades de l'Ajuntament de Madrid (<https://datos.madrid.es/portal/site/egob/menuitem.c05c1f754a-33a9fbe4b2e4b284f1a5a0/?vgnextoid=4a2e4207bb-864410VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=374512b9ace9f310VgnVCM100000171f5a-0aRCRD>). Es tracta d'informació desagregada per mesos i la xifra correspon a la mitjana aritmètica.

8.3.3. SINISTRALITAT A LES CARRETERES

Les darreres dades de sinistralitat a les carreteres són de l'any 2020 i mostren una reducció substancial dels accidents. Hem de tenir present que la principal mesura que es va prendre a partir de març del 2020 per reduir l'impacte de la COVID-19 va ser la reducció de la mobilitat (vegeu l'apartat d'ús de les carreteres). Per tant, la reducció de la sinistralitat segurament és una conseqüència d'aquesta reducció de la mobilitat.

En qualsevol cas, és veritat que abans de la pandèmia les dades de sinistralitat mostren una tendència a la minva del nombre d'accidents amb víctimes i del nombre total de víctimes. El nombre d'accidents amb víctimes va caure any rere any i va passar de 3.821 el 2016 a 3.356 el 2019 (un 13 % menys respecte al 2016). De forma similar, el nombre total de víctimes també va davallar i va passar de 5.336 el 2016 a 4.463 el 2020. A més, la reducció d'accidents va anar acompanyada de la reducció de víctimes que van haver de ser hospitalitzades o que van morir. Això no obstant, del 2016 al 2017 hi ha un increment de morts i hospitalitzacions malgrat la reducció dels accidents amb víctimes.

El 2020, el nombre d'accidents amb víctimes i el nombre total de víctimes s'han reduït notablement en relació amb el 2019: un 38 % quant als accidents i un 39 % quant al total de víctimes. En termes relatius, aquestes dades del 2020 són similars, tot i que sensiblement inferiors, a les que es van registrar el 2010. Finalment, tant les hospitalitzacions com les víctimes mortals han disminuït, tot i que en una propor-

ció menor (24 % en el cas de les víctimes mortals i 31 % en el cas de les hospitalitzacions) que els altres dos indicadors. En termes relatius, es tracta de valors molt per sota dels del 2010 (un 60 % menys de víctimes mortals i un 70 % menys d'hospitalitzacions) (vegeu el quadre IA-8.5).

De l'any 2021, només disposam de dades de sinistralitat de Mallorca. Segons la informació proporcionada pel Consell de Mallorca, el 2021 hi ha hagut un total de 1.474 accidents, dels quals aproximadament la meitat (722) han estat accidents amb víctimes. Com a conseqüència dels accidents, s'han registrat 24 víctimes mortals i un total de 1.079 ferits.⁸ Finalment, es pot diferenciar entre les vies d'alta capacitat i les carreteres convencionals. Mentre que les primeres suposen només un 10 % del total (160 km), acumulen un terç dels accidents (34,3 %) i gairebé un 30 % dels accidents amb morts (28,6 %). En canvi, tant l'indicador de perillositat (IP) com l'indicador de mortalitat (IM) són superiors a les carreteres convencionals que no a les vies d'alta capacitat.⁹ Això és degut al fet que les vies d'alta capacitat incorporen molta més circulació i, per tant, la intensitat mitjana diària és molt més elevada (vegeu el quadre IA-8.6).

8. Les dades proporcionades pel Consell de Mallorca no diferencien entre els ferits que han requerit hospitalització i el qui no n'han requerida.

9. Es defineix l'índex de perillositat (IP) com el nombre d'accidents amb víctimes registrat per cada 100 milions de vehicles per kilòmetre, mentre que l'índex de mortalitat (IM) és el nombre de víctimes mortals registrat per cada 100 milions de vehicles per kilòmetre.

8.3.4. TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ A MALLORCA

La darrera memòria del transport interurbà de les Balears (TIB) és del 2018. A la Memòria del CES de l'any 2021 vam disposar de dades de l'any 2020, que ens permetien avaluar l'impacte de la pandèmia en l'ús del transport públic interurbà d'aquell any. No tenim informació sobre l'evolució dels transport interurbà a Mallorca dels anys 2019 i 2021; per tant, no podem avaluar si hi ha hagut una recuperació de l'ús del transport públic interurbà el 2021. En la mesura que la informació dels anys que ens manquen estigui disponible en el futur, aquesta avaluació es podrà fer en les versions d'aquest capítol de transport de les properes memòries del CES.

8.3.5. EL TRANSPORT PÚBLIC A LA CIUTAT DE PALMA

A partir de les dades que proporciona l'INE, observam com a conseqüència de l'emergència sanitària hi va haver una reducció notable de la mobilitat en el transport públic de Palma l'any 2020, tant en el nombre d'usuaris de metro com en el d'autobús. A diferència d'altres modes de transport, hi ha hagut una recuperació molt menys intensa el 2021.¹⁰ L'autobús continua sent el principal mitjà de transport públic a Palma (vegeu el gràfic I-8.10). La caiguda del 2020 va ser d'aproximadament d'un 50 % en tots dos mitjans de transport, ja que es va passar dels més de

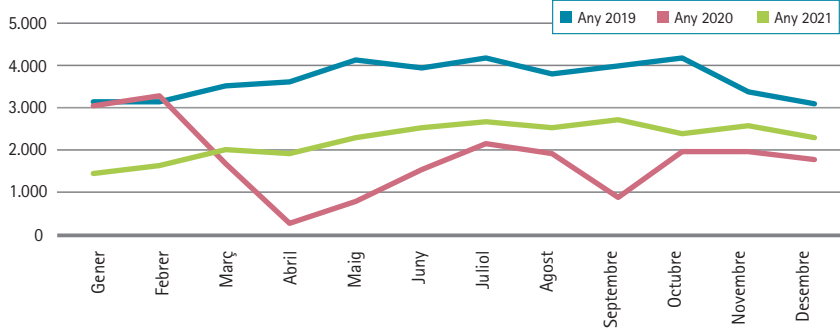
43 milions de passatgers del 2019 a només 21 milions el 2020. El 2021 la recuperació en el transport públic ha estat d'aproximadament 6 milions de passatgers.

Quant a la variació mensual, s'observa un increment de l'ús del transport públic en la segona meitat de l'any, tot i que molt menys marcat que els altres modes de transport. Clarament, l'ús del transport públic es va reduir durant els anys 2020 i 2021; el 2020 a causa de la reducció d'activitat, l'increment del teletreball i un possible efecte de substitució del transport públic pel privat per evitar les aglomeracions. Serà interessant seguir aquest indicador en el futur per desxifrar si aquest canvi respon a canvis conjunturals o a canvis més estructurals.

Des que es va implantar l'ús del servei públic de préstec de bicicletes de Palma, havia tingut un creixement constant—excepte el 2015— tant del nombre de persones usuàries com de viatges. Així, es va passar dels pocs més de 2.000 usuaris (2.122) i 214.086 viatges el 2014 a més de 3.000 usuaris (3.248) i gairebé 400.000 viatges el 2019 (389.818). Durant la pandèmia, el 2020, es va reduir el nombre d'usuaris un 13 %, i la quantitat de viatges, més d'un 50 %. El 2021, continua la tendència a un menor ús del servei públic de bicicletes: 194.389 viatges (amb poc més de 2.500 usuaris). Aquesta xifra és la menor de tota la sèrie des que es va implantar el servei públic municipal de lloguer de bicicletes (vegeu el quadre I-8.4).

10. Malauradament, l'Empresa Municipal de Transports (EMT) continua sense respondre les nostres sol·licituds per disposar d'informació més detallada.

Gràfic I-8.10.
Nombre mensual (en milers) de passatgers i passatgeres del transport públic a Palma (2019-2020-2021)



Font: INE. Dades en milers de passatgers

QUADRE I-8.4. ÚS DEL SERVEI PÚBLIC DE PRÉSTEC DE BICLETES DE PALMA (2014-2021)

Bicipalma	Passatgers	Viatges
2014	2.122	214.086
2015	1.784	210.576
2016	1.946	253.964
2017	2.561	351.280
2018	3.046	385.182
2019	3.742	389.818
2020	3.248	216.346
2021	2.569	194.389

Font: Ajuntament de Palma, Bicipalma