



GABINET d'ANÀLISI
AMBIENTAL i
TERRITORIAL

Carrer Alfons el Magnànim, 2
Escala A, 1r-B.
E-07004 Palma de Mallorca.
Illes Balears

Tel. 971 461 708 –
Fax 971 468 052
empresa@gaat.es
www.gaat.es



Govern de les Illes Balears
Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori

ESTAT DEL MEDI AMBIENT A LES ILLES BALEARS 2008 – 2011

Capítol 11

TRANSPORTS

Elaborat per
Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial S.L.
Desembre 2014

11 TRANSPORTS

11.1 ÍNDEX

11	TRANSPORTS	2
11.1	ÍNDEX	2
11.2	INTRODUCCIÓ	3
11.3	PRESSIONS	8
11.3.1	MOBILITAT	8
11.3.2	TRANSPORT PER CARRETERA	11
11.3.2.1	VIALS	11
11.3.2.2	TRANSPORT PRIVAT PER CARRETERA	13
11.3.2.3	TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA	16
11.3.3	TRANSPORT MARÍTIM	17
11.3.3.1	PASSATGERS	18
11.3.3.2	MERCADERIES	20
11.3.4	TRANSPORT AERI	21
11.3.5	TRANSPORT FERROVIARI	24
11.4	RESPOSTES	27
11.4.1	NORMATIVA	27
11.4.2	COMPETÈNCIES	28
11.4.3	CONTAMINACIÓ DE L'AIRE	29
11.5	INDICADORS	30

11.2 INTRODUCCIÓ

El transport és una de les pressions més importants a l'hora de definir l'estat del medi ambient de qualsevol àrea desenvolupada i, per tant, de les Illes Balears. La seva importància és deguda a que es considera com un dels sectors que més energia fòssil (i, per tant, no renovable) consumeix i com un dels que més contaminació atmosfèrica genera, així com renous i vibracions. A més suposa una ocupació del territori molt rellevant.

En el cas de l'Estat Espanyol, El transport és el sector que més energia consumeix, assolint un 39% del total nacional.. Però és evident que en el total de l'energia consumida no té el mateix pes el transport públic que el privat i, dins el primer grup, no és igual el paper del tren respecte als serveis per carretera. Cal ressaltar en aquest sentit que, només el vehicle turisme representa aproximadament el 15% de tota l'energia final consumida a Espanya.

Certes estimacions, situen el consum d'energia per passatger transportat en 2,63 MJ/pkm (passatger.kilòmetre) en el cas del vehicle privat mentre que per un taxi se situa a 1.61 i per a autobús de transport urbà davalla a 1,03. En el transport suburbà, els valors se situen en 1,84 per a vehicle privat i 0,80 per a l'autobús. Finalment, en el cas del transport per carretera a mitja distància els valors disminueixen a 1,27 i 0,69 respectivament. Aquestes dades posen de manifest de forma clara la major eficiència energètica del transport públic.

Una major eficiència no implica solament un menor consum d'energia, sinó també una millora de la qualitat de vida dels residents derivada de la disminució d'emissions de gasos que provoquen contaminació atmosfèrica. Les estimacions d'emissions de gasos per a cada una de les modalitats de transport és la següent:

Contaminants	Unitats Grams per passatger.kilòmetre	Transport per carretera				
		Tren	Privat regular	Públic discrecional	Públic	Taxis i grans turismes
CO ₂	g/pkm	77,86	167,37	30,17	22,53	72,11
CO	mg/pkm	11,7	765,92	100,04	74,7	266,53
CH ₄	mg/pkm	6,5	47,86	3,51	2,62	2,74
HC no cremats	mg/pkm	1,94	987,85	43,21	32,27	61,84
NOx	mg/pkm	134,64	901,56	377,36	281,77	218,39
SO ₂	mg/pkm	215,01	8,5	0,95	0,71	2,28
Partícules	mg/pkm	10,52	0	0	0	0

TAULA 11.I. Estimacions d'emissions de gasos contaminants per diferents modalitats de transport

Font: Pla Director Sectorial de Transport (2006)¹

És evident que el funcionament del tren basat en energia elèctrica provoca un tipus de contaminació diferent a la que generen les diferents modalitats de transport per carretera: més SO₂ i partícules en suspensió de les centrals tèrmiques que produeixen electricitat. Per una altra banda, i respecte de la resta contaminants, és

¹Pla Director Sectorial de Transports. Govern de les Illes Balears.

evident també que el tren resulta ser molt menys agressiu amb el medi ambient que el transport privat i, en alguns casos, més que alguna de les altres modalitats de transport per carreteres. Aquest fet és especialment destacable en el cas del monòxid de carboni, dels hidrocarburs i dels òxids de nitrogen.

Durant els anys 2000 i 2001 el Govern de les Illes Balears va dur a terme tota una sèrie d'enquestes sobre mobilitat i transport, les quals han estat utilitzades com a base de la diagnosi inicials del **Pla Director Sectorial de Transport** (2006). Malgrat que aquestes dades son una mica obsoletes, degut als grans canvis que ha experimentat la societat balear en els darrers anys, segueixen sent una bona referència de la situació del transport públic i privat a la comunitat autònoma.

A les Illes Balears el sector del transport gasta el 57,98% de l'energia total que es consumeix². Aquesta dada és superior que la mitjana espanyola, que no arriba al 40%³. Els transports són responsables del 33% dels gasos de l'efecte hivernacle.

La diagnosi del PDS de Transports indica que a les Illes Balears el 60% dels trajectes es fan en vehicles privats. Un dels fenòmens que explica aquest elevat ús del transport privat és la tendència a anar a viure a urbanitzacions allunyades dels nuclis de serveis, la qual cosa obliga en gran mesura a fer servir el vehicle privat per molts de trajectes. La parella automòbil-dispersió residencial⁴, o també l'anomenada trilogia de la despesa (cotxe, vies ràpides, extensió de la urbanització), no són, a dia d'avui, sostenibles. Es promou una dispersió residencial que el transport públic no pot cobrir. La necessitat de millors connexions pel transport privat difícilment és satisfeta. Es produeix una retroalimentació positiva de les necessitats d'infraestructures viàries. Al Capítol 4 de Sòls d'aquest Estat del Medi Ambient es mostra el creixement urbanístic del darrer mig segle.

Palma és una de les ciutats espanyoles amb menys ús del transport públic. En l'estudi pel Pla Director Sectorial de Transports el grau d'ús del transport públic de la població resident a Palma, era del 12%. I en un estudi més recent de l'Ajuntament de Palma⁵, aquesta proporció minva a un 10% dels desplaçaments.

En conclusió, l'estudi duit a terme pel Govern Balear en el bienni 2000-2001 (Pla Director Sectorial) va posar de manifest la poca sostenibilitat ambiental i energètica del sector transport a les Illes Balears.

² [Estadístiques energètiques Illes Balears 2010](#). Conselleria d'Economia i Competitivitat.

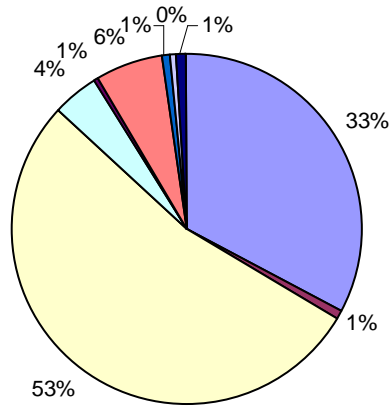
³ [La energía en España 2010](#). Ministerio de Industria, turismo y comercio.

⁴ [La necessitat de nous escenaris de sostenibilitat \(I\)](#). Diario de Mallorca 2/VIII/2008

⁵ [Sólo un 10% de los desplazamientos en Palma se realizan en transporte público](#). Diario de Mallorca 8/II/2006.

Medi de transport	Mallorca viatges/dia	%	Menorca viatges/dia	%	Pitiüses viatges/dia	%	Illes Balears viatges/dia	%
total	1.481.570	100	158.526	100	212.937	100	1.853.033	100
no mecanitzats	496.692		63.760		93.331		653.783	
a peu	483.798	32,65	62.111	39,18	90.843	42,66	636.752	34,36
en bici	12.894	0,87	1.648	1,04	2.487	1,17	17.030	0,92
mecanitzats	984.878		94.767		119.606		119.250	
transport privat	854.079		90.794		112.485		1.057.357	
cotxe	790.123	53,33	83.006	52,36	101.029	47,45	974.158	52,57
moto	63.956	4,32	7.788	4,91	11.456	5,38	83.199	4,49
transport públic	130.799		3.973		7.121		141.893	
tren	7.378	0,5	0	0	0	0	7.378	0,4
autobús	89.719	6,06	246	0,16	1.821	0,86	91.786	4,95
autobús interurbà	15.025	1,01	1.710	1,08	3.227	1,52	19.963	1,08
autobús discrecional	6.861	0,46	1.375	0,87	1.608	0,76	9.844	0,53
taxi i altres	11.816	0,8	642	0,40	465	0,22	12.923	0,7

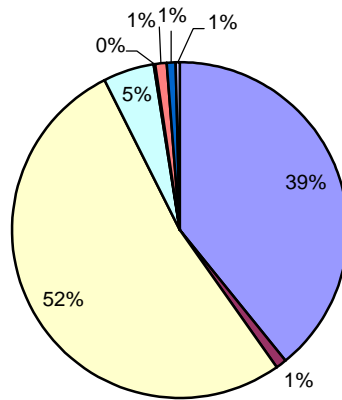
TAULA 11.II. Tipologies de desplaçaments diaris per illes
 Font: Pla Director Sectorial de Transport



- a peu
- en bici
- cotxe
- moto
- tren
- autobús
- autobús interurbà
- autobús discrecional
- taxi i altres

GRÀFIC 11.1. Modalitats de desplaçaments diaris a Mallorca

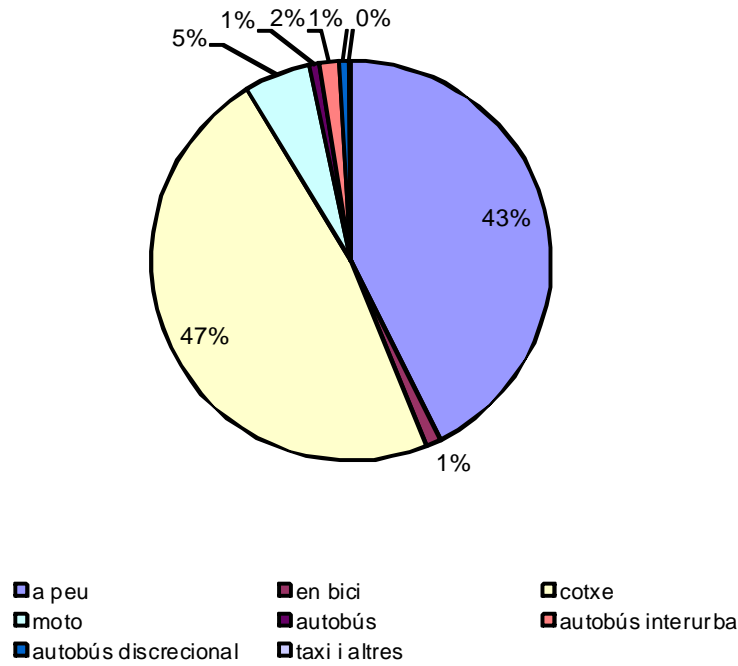
Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del Pla Director Sectorial de Transport



- a peu
- en bici
- cotxe
- moto
- autobús
- autobús interurbà
- autobús discrecional
- taxi i altres

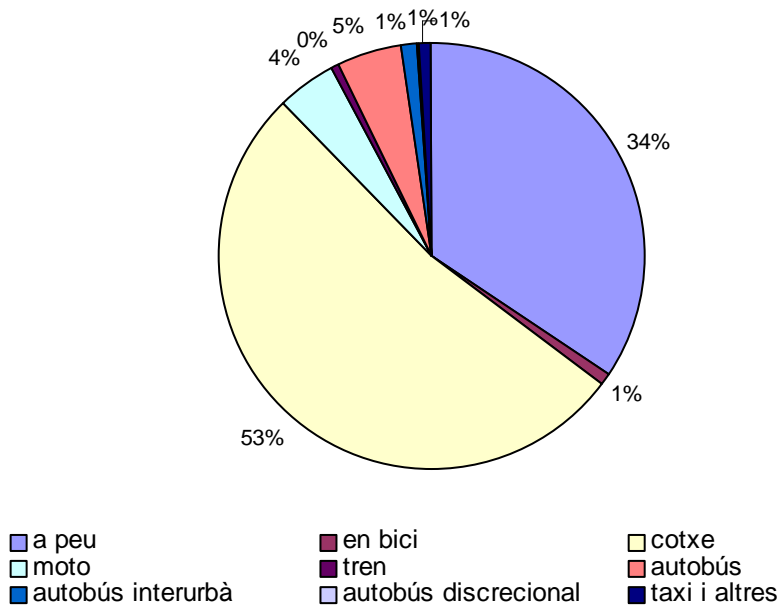
GRÀFIC 11.2. Modalitats de desplaçaments diaris a Menorca

Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del Pla Director Sectorial de Transport



GRÀFIC 11.3. Modalitats de desplaçaments diaris a les Pitiüses

Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del Pla Director Sectorial de Transport



GRÀFIC 11.4. Modalitats de desplaçaments diaris a les Illes Balears

Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del Pla Director Sectorial de Transport

Es posa de manifest que a les Illes Balears en general s'usa poc el transport públic col·lectiu per a desplaçaments mitjans o llargs. La falta de freqüència, el fet de no cobrir la demanda adequadament en les hores puntes, la mala qualitat dels serveis

oferts en comparació amb els seus preus i la falta de connexió entre alguns d'aquests sistemes de transport, són algunes de les raons que justifiquen l'escàs ús del sistema públic de transport.

Aquesta situació va millorar lleugerament amb la reobertura de les línies de tren Inca-Sa Pobla (2001), Inca-Manacor (2003) i de la línia de metro de Palma (2007), que van suposar un increment substancial en el nombre d'usuaris de ferrocarril.

11.3 PRESSIONS

En aquest apartat es fan unes consideracions generals i, a continuació, es presenten dades sobre les diferents modalitats de transport.

11.3.1 MOBILITAT

En el bienni 2000-2001, l'**índex de mobilitat dels residents balears** (calculats a partir del total de viatges que es realitzen per dia, del nombre d'aquests viatges que són motoritzats o no motoritzats i de la taxa de viatges per habitant i per dia) era de 2,20: 2,19 per Mallorca, 2,22 per Menorca i 2,27 per Pitiüses. Probablement els valors més elevats a Menorca i Pitiüses tenen relació amb el fet que gran part de la població viu dispersa o en petits nuclis de població. Dins aquests valors de mobilitat, a les quatre illes es detecta un elevat grau de mecanització, és a dir, gran part dels viatges que es fan són amb transport públic o privat, essent el valor més elevat per a Mallorca (1,46) i disminuint per a Menorca (1,32) i Pitiüses (1,28) (en total, per a les Illes se situa en 1,42)⁶.

En aquest context, si s'analitzen els **viatges mecanitzats**, en totes les illes es detecta com el transport privat preval sobre el públic.

Tipus	Mallorca %	Menorca %	Pitiüses %	IB %
Públic	13	4	6	12
Privat	87	96	94	88

TAULA 11.III. Percentatge de viatges mecanitzats per tipus

Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del Pla Director Sectorial de Transport

En el moment de l'elaboració del PDS de transport no es disposava de dades referents a la **mobilitat de la població turística**, exceptuant les referents al municipi de Calvià, obtingudes arran de l'Agenda Local 21. Una aproximació feta en funció dels resultats estadístics posava de manifest que aproximadament la meitat de la demanda d'autobús regular a les illes corresponia al turisme.

Analitzant dades de l'IBESTAT i de la Direcció General de Tràfic s'han pogut calcular les **ràtios de vehicles per cada 1.000 habitants** a les diferents illes. L'any 2011 aquest valor era de 818 si es prenia de referència la població censada a dia 31 de desembre d'aquell any. Aquest valor disminueix fins a 670 turismes per 1.000 habitants si es calcula en funció de l'Índex de Pressió Humana del mateix any. En ambdós casos els valors són inferiors als registrats a l'enquesta de mobilitat del PDS de transport de l'any 2001 on la ràtio assolí els 840 vehicles per cada 1000 habitants i 651 si es calculava en funció de l'IPH registrat aquell any.

⁶ Enquestes sobre mobilitat i transport del Pla Director Sectorial de Transport (2006).

En quant a **vehICLES de lloguer**, tampoc es disposa de dades recents en relació al parc de vehicles disponible a cada una de les illes.

	2001	2002	2003	2004
Mallorca	25.000	23.000	25.000	27.950
Menorca	12.000	10.000	8.000	12.000
Pitiüses	13.000	12.000	10.000	15.050
Illes Balears	50.000	45.000	43.000	55.000

TAULA 11.IV. **Vehicles de lloguer**

Font: Enquestes sobre mobilitat i transport del Pla Director Sectorial de Transport

Si a l'any 2004 es disposava de 788.403 vehicles a les Illes, els 55.000 cotxes de lloguer d'aquell any representaven el 7% del total. Encara que aquest percentatge sembla baix, s'ha de tenir en compte que no es reparteix de forma equitativa al llarg de l'any, sinó que es concentra fonamentalment en els mesos d'estiu.

Un dels factors que s'han de tenir més en compte per analitzar la situació del transport públic a la nostra comunitat autònoma són les transformacions socials i econòmiques dels darrers anys, com a conseqüència de les quals s'ha afavorit el desenvolupament dispers, de forma que la residència, el treball, els punts d'oci... queden allunyats entre sí i es fa molt difícil l'accés amb transport públic. Aquestes polítiques de desenvolupament, per tant, afavoreixen l'ús del transport privat en detriment del públic (que no pot arribar a tots els llocs) i dels desplaçaments a peu o en bicicleta.

En quant al **transport interinsular**, el que s'ha produït en els darrers anys ha estat la progressiva substitució del transport marítim per l'aeri. Malgrat l'oferta aèria s'ha vist incrementada arran de la pujada de demanda, els preus dels vols també han augmentat, fet que dificulta la comunicació entre les illes. Aquest problema no queda resolt amb el transport marítim, degut a que les línies que s'ofereixen són lentes i tenen poca freqüència.

El **transport aeri** és més ben valorat per la seva rapidesa i comoditat, encara que els seus usuaris reconeixen que hi ha problemes d'accés als aeroports amb transport públic des de les ciutats dels voltants, excepte en el cas de Palma i Maó. Per una altra banda, el transport marítim és mal valorat per la lentitud del viatge i la incompatibilitat d'horaris i freqüències que fan que resulti molt complicat anar i tornar amb vaixell el mateix dia. Això fa que sigui una opció rebutjada per les persones que viatgen per qüestions de negocis.

D'aquesta forma, el **transport marítim** sembla que es consolida per al transport de mercaderies (més important entre cada una de les Illes i la Península que entre les mateixes Illes) i per les connexions Eivissa-Formentera, mentre que l'aeri passa a ser l'opció preferida per als viatgers de vacances i negocis. El transport marítim no presenta les característiques d'una xarxa interinsular integrada en la resta de l'estructura de transport balear. Es podria definir com un conjunt de serveis entre illes sense gaire connexió i dependents de la xarxa de transport marítim de les illes amb la Península.

A l'any 2000, a les Balears, hi havia un total de 26 empreses que s'encarregaven del **transport col·lectiu de viatgers per carretera**. Aproximadament 12,5 milions de passatgers van fer ús del transport regular de viatgers per carretera,

aproximadament 7.4 a Mallorca, 1.3 a Menorca, i 3.8 a Pitiüses. És evident que el nivell d'utilització del transport públic per carretera de Mallorca respecte a altres illes de similars característiques és molt baix. Mentre que la taxa d'utilització d'aquest servei respecte a la població censada a l'any 2001 era de 10,9 a Mallorca, a gran Canària superava el 40 i a Tenerife superava també el valor de 50.

En relació al **servei ferroviari**, cal destacar l'allargament de la línia des d'Inca a Manacor a l'any 2003 i la posada en marxa del servei de metro de Palma l'any 2007. És evident que el transport ferroviari és una de les grans alternatives al transport privat, perquè permet estalviar-se les coes, els embossos que es produeixen a les carreteres i que també pateixen els autobusos públics. Però també és obvi que el desenvolupament de noves línies i la millora de les actuals per tal de donar resposta a la demanda social requereix d'una fortíssima inversió i d'un compromís polític total per fomentar el seu ús.

De moment, la reobertura de les línies Inca-Sa Pobla (2001) i Inca-Manacor (2003), juntament amb la construcció d'algunes infraestructures més, s'han vist recompensades amb un increment en nombre d'usuaris respecte als anys anteriors. En el cas de la línia de Sóller, es detecta una marcada dependència del nombre de turistes que visiten Mallorca.

Si s'analitza la situació d'aquestes dues alternatives al transport privat per a llargues distàncies, l'autobús i el tren, es detecta una **important manca de coordinació** entre els dos serveis, un fet que és indubtablement desitjable per a aconseguir atreure un major nombre d'usuaris i millorar la qualitat del servei global, de forma que s'evitin esperes i transbords innecessaris. Evidentment, això (tant la problemàtica com la necessitat de resoldre-la) també es fa evident en el cas de les connexions entre el transport públic terrestre i el transport marítim interinsular i entre les illes i la península. En aquest cas, la millora d'aquest servei combinat podria permetre una progressiva reducció de l'ús de l'avió, basant-se sempre en un preu considerablement inferior a l'aeri.

Aquest darrer punt s'emmarca en la intenció del Govern de formar una espècie de xarxa integrada de tots els sistemes de transport públics, que permetin un ràpid i fàcil accés a molts dels punts de les illes, sense haver d'esperar o d'haver de fer transbords innecessaris i evitar en la mesura del possible l'ús del transport privat. L'objectiu, per tant, és unir de la forma més eficaç possible totes les estacions intermodals (autobús i tren), les estacions de ferrocarrils i les terminals marítimes i aeroportuàries.

Finalment, l'ús d'una alternativa per a desplaçaments curts o mitjans com la **bicicleta** ha estat molt poc afavorida i no s'ha duit a terme cap acció coordinada entre les diferents institucions implicades, sobre tot a nivell d'ajuntaments. Cal destacar que a Palma des de l'any 2008 s'ha multiplicat per 2,5 la xarxa ciclista, passant de 26 a 66 km⁷ i la posada en marxa del servei públic de bicicletes l'any 2011.

També s'ha treballat en l'adequació de diferents xarxes cicloturístiques entre diversos ajuntaments. De totes formes, és necessari dur a terme una sèrie d'actuacions que tinguin com a principal finalitat proporcionar un servei de qualitat als ciclistes, tant a nivell de senyalitzacions, com de pavimentació o de seguretat respecte a altres usuaris de les xarxes de camins i carreteres com cotxes i motocicletes. Així mateix, seria necessari que es promogués i facilités l'ús de la bicicleta per als

⁷ [Pla de Mobilitat Urbana Sostenible](#). Ajuntament de Palma. Juny de 2014

desplaçaments mitjans o llargs (pels curts es recomanable anar a peu) des del domicili fins al punt en que s'agafa el transport públic i des del l'aturada d'aquest fins al lloc de treball.

11.3.2 TRANSPORT PER CARRETERA

11.3.2.1 VIALS

Un dels indicadors més utilitzats a l'hora de comparar el nivell de desenvolupament dels territoris és, sens dubte, els kilòmetres de carreteres de gran capacitat (autopistes, autovies i carreteres de doble calçada) i de la resta de carreteres (de manco de 5 metres d'amplada, d'entre 5 i 7 metres i de més de 7 metres).

		Total	Vies de gran capacitat	Altres vies
Mallorca	Longitud km	1.763	113	1.650
	Km/ Km ² àrea illa	0,48	0,03	0,45
Menorca	Longitud km	176	2	174
	Km/ Km ² àrea illa	0,25	0.0029	0.25
Pitiüses	Longitud km	206	5	201
	Km/ Km ² àrea illa	0,31	0,0077	0,30
Illes Balears	Longitud km	2.145	120	2.025
	Km/ Km ² àrea illa	0,43	0,02	0,40

TAULA 11.V. Kilòmetres d'autopistes, altres vies i valor per superfície (dades de 2005)

Font: Les illes balears en xifres 2007

Nota: No hi surten les dades corresponents a Eivissa (autopistes) perquè corresponen al 2005

Amplària del paviment	Illes Balears	Mallorca	Menorca	Eivissa Formentera
< 5 metres	276	252	22	
5 a 7 metres	851	630	28	159
> 7 metres	898	732	124	42

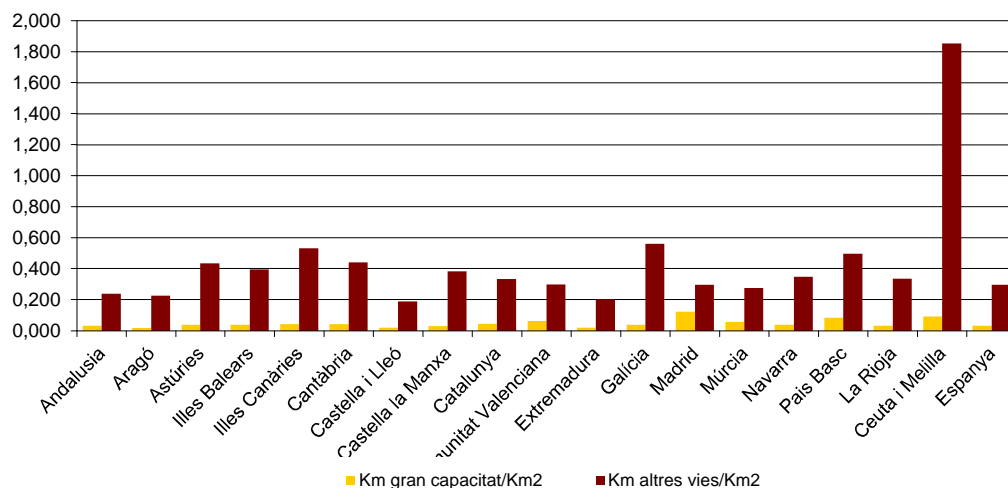
TAULA 11.VI. Kilòmetres de vies segons amplària (dades de 2005)

Font: Les illes balears en xifres 2007

A continuació es presenten les dades en valors absoluts i comparant-les en funció de la superfície amb la resta de comunitats autònomes (any 2011).

	Vies de gran capacitat (km)	Km/ Km ²	Altres vies (km)	Km/ Km ²	Total km/superfície
Andalusia	2.704	0,031	20.916	0,239	0,270
Aragó	823	0,017	10.721	0,225	0,242
Astúries	407	0,038	4.595	0,433	0,472
Illes Balears	187	0,037	1.970	0,395	0,432
Illes Canàries	307	0,041	3.950	0,530	0,572
Cantàbria	219	0,041	2.343	0,440	0,481
Castella i Lleó	1.798	0,019	17.831	0,189	0,208
Castella La Manxa	2.289	0,029	30.418	0,383	0,412
Catalunya	1.381	0,043	10.663	0,332	0,375
Comunitat Valenciana	1.456	0,063	6.943	0,299	0,361
Extremadura	750	0,018	8.403	0,202	0,220
Galícia	1.085	0,037	16.525	0,559	0,595
Madrid	980	0,122	2.373	0,296	0,418
Múrcia	636	0,056	3.105	0,274	0,331
Navarra	396	0,038	3.610	0,347	0,386
País Basc	598	0,083	3.591	0,497	0,579
La Rioja	163	0,032	1.684	0,334	0,366
Ceuta i Melilla	3	0,091	61	1,855	1,946
TOTAL	16.182	0,032	149.702	0,296	0,328

TAULA 11.VII. Kilòmetres de vies a les CCAA i relació amb superfície
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment (dades de 2011)



GRÀFIC 11.5. Kilòmetres de carreteres respecte de la superfície de les CCAA.
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment (dades de 2011)

Com es pot observar, les Balears es troben per damunt de la mitjana estatal en quant a kilòmetres de xarxa viària en relació a la superfície de la comunitat. Amb 0,037km/km² de vies de gran capacitat és la desena comunitat, amb la mateixa ràtio que Galícia, en canvi en relació a la resta de vies ocuparia la setena posició.

11.3.2.2 TRANSPORT PRIVAT PER CARRETERA

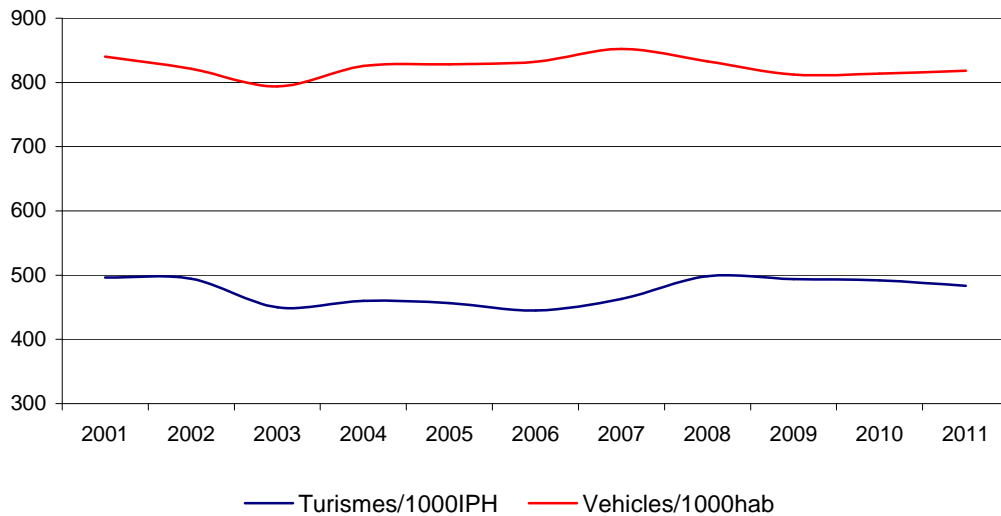
Càlcul de vehicles i turismes per població i per Índex de Pressió Humana. Un indicador comú és el nombre de vehicles o turismes per 1000 habitants, sigui població empadronada o IPH.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Parc de turismes	562.855	571.922	567.686	595.052	609.259	615.592
Parc de vehicles	738.368	752.997	752.224	788.403	814.499	833.261
Població (padró)	878.627	916.968	947.361	955.045	983.131	1.001.062
IPH	1.127.102	1.137.615	1.163.891	1.190.585	1.219.355	1.262.117
Turismes/població	0.6406	0.6237	0.5992	0.6231	0.6197	0.6149
Turismes/1000hab	640.61	623.71	599.23	623.06	619.71	614.94
Turismes/IPH	0,4965	0,4946	0,45	0,4598	0,4567	0,4452
Turismes/1000IPH	496,47	494,57	449,99	459,8	456,65	445,17
Vehicles/població	0.8404	0.8211	0.7940	0.8255	0.8285	0.8324
Vehicles/1000hab	840,37	821,18	794,02	825,51	828,47	832,38
Vehicles/IPH	0,6513	0,6512	0,5963	0,6092	0,6105	0,6026
Vehicles/1000IPH	651,28	651,16	596,27	609,2	610,48	602,59

	2007	2008	2009	2010	2011
Parc de turismes	645.079	651.535	644.905	650.541	656.795
Parc de vehicles	878.433	893.624	890.076	899.904	910.748
Població (padró)	1.030.650	1.072.844	1.095.426	1.106.049	1.113.114
IPH	1.284.289	1.307.954	1.306.017	1.322.629	1.359.179
Turismes/població	0,6259	0,6073	0,5887	0,5882	0,5901
Turismes/1000hab	625,89	607,30	588,73	588,17	590,05
Turismes/IPH	0,4627	0,50	0,49	0,49	0,48
Turismes/1000IPH	462,73	498,13	493,80	491,85	483,23
Vehicles/població	0,8523	0,8329	0,8125	0,8136	0,8182
Vehicles/1000hab	852,3	832,95	812,54	813,62	818,20
Vehicles/IPH	0,6301	0,6832	0,6815	0,6804	0,6701
Vehicles/1000IPH	630,12	683,22	681,52	680,39	670,07

TAULA 11.VIII. Evolució dels vehicles i turismes a les Illes Balears i relació amb la població.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT i de la Direcció General de Tràfic.



GRÀFIC 11.6. Evolució dels vehicles i turismes a les Illes Balears i relació amb la població (1000 habitants de dret).

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT i de la Direcció General de Tràfic.

Com es pot observar a la taula que es mostra a continuació a l'any 2011 les Balears eren la comunitat on hi havia més vehicles per cada 1000 habitants. Aquestes xifres poden explicar-se per la flota de vehicles de lloguer existent a l'illa.

	Vehicles/1000 hab
Andalusia	650
Aragó	635
Astúries	635
Illes Balears	837
Illes Canàries	711
Cantàbria	686
Castella i Lleó	695
Castella la Manxa	702
Catalunya	687
Comunitat Valenciana	666
Extremadura	707
Galícia	700
Madrid	680
Múrcia	670
Navarra	701
País Basc	612
La Rioja	633
Ceuta i Melilla	783
Espanya	678

TAULA 11.IX. Vehicles per cada 1000 habitants a les diferents CCAA (2011)

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Direcció General de Tràfic

11.3.2.3 TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

Hi ha un increment continu de passatgers per carretera amb transport públic regular. Això és reflex de l'increment de població, però també de l'esforç de les administracions públiques en afavorir aquesta modalitat de transport.

	2004 viatgers	2005 viatgers	2006 viatgers	2007 viatgers
Mallorca	7.873.387	8.438.003	9.634.092	9.746.761
Menorca	1.286.538	1.633.982	1.879.080	2.102.913
Eivissa	3.514.008	3.550.058	3.682.491	3.701.159
Formentera	61.049	74.112	90.155	91.000
TOTAL	12.734.982	13.696.155	15.285.818	15.641.833

TAULA 11.X. Transport regular de viatgers per carretera

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment⁸

	Total	Autotaxi i gran turisme	Autobusos			Mixt
			Total	Servei públic	Servei privat	
Vehicles	4.610	2.608	230	1.772	1.747	25
Empreses	2.458	2.366	98	83	15	0

TAULA 11.XI. Dades de transport públic per carretera a les Illes Balears (2005)

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment⁹

	Total	Transport públic	Transport privat
Número vehicles	8.658	6.920	1.738
Capacitat càrrega (Tn)	81.846	69.203	12.643
Empreses	2.478	1.445	1.033

TAULA 11.XII. Transport de mercaderies per carreteres a les Illes Balears (2011)

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment¹⁰

⁸ <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/E336EE0B-15B7-43FC-AF8A-15CD8DC7FA07/22933/anuario2005.pdf>

^{9,10} [Anuario estadístico 2011](#). Ministerio de Fomento

11.3.3 TRANSPORT MARÍTIM

Els ports a les Illes Balears s'organitzen en dues categories, els ports de l'autoritat portuària (l'Estat) i els ports esportius competència de la Comunitat Autònoma.

Els **ports** gestionats per l'estat són 5. De fet són zones que abasten no només el port comercial o pesquer pròpiament dit, sinó que també alguns ports esportius propers. Es tracta de les **zones portuàries** de Palma (que inclou, a més dels ports comercials i pesquers, 5 esportius), Maó (inclou 3 esportius), Eivissa (amb 3 esportius), Alcúdia (amb un esportiu) i La Savina (Formentera) (amb 2 ports esportius). En els ports comercials de competència estatal es dona tràfic de passatgers i mercaderies.

La resta són competència de **Ports de les Illes Balears**¹¹, organisme dependent de la Conselleria de Turisme i Esports, alguns amb gestió directa i altres en règim de concessió. La majoria d'aquests ports tenen un ús quasi exclusiu d'oci, però uns pocs presenten tràfic de passatgers i mercaderies o són base d'embarcacions de pesca. En tràfic de passatgers i mercaderies destaquen els ports de Ciutadella, Sant Antoni de Portmany i Cala Rajada, però també hi presenten tràfic els de Fornells, Andratx, Portocristo, Cala Bona, Sóller, Colònia de Sant Jordi, Cala Figuera, Porto Petro, Porto Colom i Pollença. En total, a les Illes Balears hi havia 19.993 amarraments d'oci en el 2006 en 65 ports esportius (tant aquells sota autoritat portuària com el de la CAIB).

Port	Embarcacions de pesca en base
Palma	45
Maó	21
Eivissa	37
Alcúdia	31
La Savina	18
Total autoritat portuària	152
Ciutadella	24
Sant Antoni de Portmany	12
Fornells	11
Andratx	14
Portocristo	11
Cala Bona	8
Cala Rajada	18
Sóller	11
Colònia de St.Jordi	24
Cala Figuera /Portopetro	13
Portocolom	10
Pollença	15
Total ports CAIB	171
Total Illes Balears	323

TAULA 11.XIII. Embarcacions de Pesca als ports de les Illes Balears (2011)

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports¹² i Autoritat Portuària¹³

¹¹ <http://www.portsib.es/es/paginas/inicio/>

¹² [Memòria anual 2011](#). Ports de Balears.

11.3.3.1 PASSATGERS

En quant als passatgers (embarcats i desembarcats) hi ha trànsit de tres tipus als ports de les Illes Balears: tràfic de cabotatge o domèstic de línies regulars, tràfic local (de "badia") de línies regulars i tràfic de creuers turístics.

	2008	2009	2010	2011
Palma	859.435	709.489	675.835	743.280
Alcúdia	148.525	146.241	140.202	161.875
Maó	181.588	155.119	201.626	127.554
Eivissa	1.773.072	1.679.679	1.697.483	1.734.776
La Savina	1.138.988	1.152.744	1.196.252	1.269.620
Total	4.101.608	3.843.272	3.911.398	4.037.105

TAULA 11.XIV. Transport de passatgers per via marítima regular en regim de cabotatge als ports de l'Estat 2008-2011

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'autoritat portuària de Balears¹⁴.

Evidentment, la immensa majoria de passatgers de La Savina provenen d'Eivissa i molts dels d'Eivissa venen de La Savina. Així mateix, molts dels passatgers d'Alcúdia arriben a Ciutadella (port de la CAIB) i *viceversa*. A part de les connexions internes entre les Illes Balears, els ports amb més intercanvis de passatgers són Barcelona, Dénia i València, per aquest ordre.

	2007	2008	2009	2010	2011
Sant Antoni de Portmany	152.208	145.258	46.981	65.375	105.955
Ciutadella	207.877	181.213	175.573	130.673	223.101
Cala Rajada	11.532			14.171	15.319
Total	371.617	326.471	222.554	210.219	344.375

TAULA 11.XV. Tràfic totals de passatgers de cabotatge als ports comercials de la CAIB 2007-2011

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports¹⁵

¹³ [Memòria comercial dels ports de la CAIB](#). Any 2011.

¹⁴ <http://www.portsdebalears.com/26.php3>

¹⁵ <http://www.portsib.es/es/paginas/inicio/sobre-portsib/estadistica/>

	2007	2008	2009	2010	2011
Sant Antoni de Portmany	271.634	145.524	197.117	264.786	347.219
Ciutadella	26.880	27.207	63.982	58.642	62.900
Fornells	9.814				
Andratx/St. Elm	42.804	6.968	35.396	35.877	40.350
Portocristo	107.218	83.526	147.711	123.003	147.575
Cala Bona	30.212	61.222	70.909	50.186	53.653
Cala Rajada	96.780	69.438	146.151	78.750	102.214
Sóller/Calobra	201.960	118.972	173.486	226.367	277.253
Colònia Sant Jordi/Es Coto	31.096	13.662	30.186	40.731	58.677
Cabrera			12.515	18.873	23.741
Cala Figuera	20.285	10.893	24.538	32.290	29.318
Portopetro			514	1.617	1.441
Portocolom	27.932	6.154	15.604	15.169	17.463
Pollença/Formentor	122.672	47.613	162.306	109.418	193.805
Can Picafort			24.586	25.026	27.390
Total	989.287	591.179	1.105.001	1.080.735	1.382.999

TAULA 11.XVI. Tràfic local total de passatgers ports de la CAIB (comunitat autònoma)(2007-2011).
Tràfic de "badia".

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports¹⁶

Passatgers de creuers turístics

	2008	2009	2010	2011
Palma	1.129.288	1.056.215	1.350.804	1.424.953
Alcúdia	55	0	0	0
Maó	103.574	76.246	63.297	53.570
Eivissa	79.210	103.485	132.149	129.369
La Savina	1.947	1.416	489	812
Total	1.314.074	1.237.362	1.546.739	1.608.704

TAULA 11.XVII. Transport de passatgers per via marítima de **creuers turístics** als ports de l'Estat, 2007-2011

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'autoritat portuària de Balears.

L'evolució del nombre de passatgers de creuers turístics s'ha vist incrementat als ports de Palma i Eivissa, en canvi a Maó i La Savina s'han registrat descensos considerables, tot i així el nombre de creueristes s'ha incrementat per al conjunt de l'arxipèlag.

En quant a passatgers de línies domèstiques el descens ha estat generalitzat en el període 2008-2011, tant als ports de la CAIB com al ports de l'Estat, exceptuant al port de Ciutadella.

¹⁶ <http://www.portsib.es/es/paginas/inicio/sobre-portsib/estadistica/>

11.3.3.2 MERCADERIES

A les Illes Balears quasi totes les mercaderies passen pels ports gestionats per l'estat a través de l'autoritat portuària de les balears. Les dades dels darrers anys mostren un descens generalitzat pel conjunt de les illes. Si analitzam amb més detall les dades s'observa que aquesta baixada en l'arribada de mercaderies es centra als ports de Mallorca i Menorca, en canvi s'observa una tendència positiva als ports de les Pitiüses.

	2008 (t)	2009(t)	2010(t)	2011 (t)
Palma	8.195.336	6.997.649	6.562.440	6.559.881
Alcúdia	1.870.801	1.634.434	1.808.593	1.635.642
Maó	1.175.720	1.038.344	992.727	801.121
Eivissa	1.782.280	1.844.433	1.937.903	1.987.341
La Savina	198.229	238.971	275.374	270.940
Total	13.222.366	11.753.831	11.577.037	11.254.925

TAULA 11.XVIII. Transport marítim de mercaderies per illes i per ports de l'autoritat portuària 2008-2011

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'autoritat portuària de Balears.

11.3.4 TRANSPORT AERI

Com a gairebé tots els paràmetres de transport, els valors del transport aeri també han registrat una davallada durant el període analitzat. Als aeroports de Menorca i Eivissa els valors descendeixen durant els anys 2008 i 2009, i a Palma aquest descens s'allarga un any més, fins al 2010. Per una altra banda Eivissa torna a registrar els valors previs a l'esclat de la crisi financera al 2010, mentre que Palma i Menorca, malgrat registrar un increment en l'arribada de passatgers durant el 2011 encara no assoleixen les dades registrades al 2007.

El tràfic de mercaderies per via aèria als aeroports de les illes també ha minvat considerablement arran de la crisi econòmica.

	Palma	Maó	Eivissa
2007	23.214.132	2.759.178	4.739.833
2008	22.818.352	2.596.902	4.629.619
2009	21.195.002	2.422.348	4.556.807
2010	21.106.664	2.496.010	5.023.649
2011	22.714.353	2.564.882	5.625.907
% 2010/2011	7,62%	2,76%	11,99%

TAULA 11.XIX. Evolució del tràfic de passatgers als aeroports de les Illes Balears 2007-2011.

Font: Pàgina d'AENA¹⁷

	Palma	Maó	Eivissa
2007	22.836.971	3.668.973	4.308.513
2008	21.396.216	3.244.377	3.928.387
2009	17.086.562	2.621.572	3.143.541
2010	17.296.496	2.400.291	2.996.183
2011	15.777.101	2.071.030	2.755.176

TAULA 11.XX. Evolució del tràfic de mercaderies (kg) als aeroports de les Illes Balears 2007-2011.

Font: Pàgina d'AENA

	Palma	% 2010/2011	Maó	% 2010/2011	Eivissa	% 2010/2011
Passatgers	22.714.353	7,62%	2.564.882	2,76%	5.625.907	11,99%
Operacions	180.152	3,20%	28042	8,40%	61768	-1,10%
Mercaderies	15.777.101	-8,78%	2.071.030	-13,72%	2.755.176	-8,04%

TAULA 11.XXI. Comparació dels anys 2010 i 2011.

Font: Pàgina d'AENA

A la taula següent també queda palès que el descens en el tràfic de passatgers també afecta als vols interilles. Malgrat que entre els anys 2009 i 2010 hi hagués una

¹⁷ <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home>

petita recuperació als aeroports d'Eivissa i Mallorca si analitzem el període 2007-2011 obtenim dades negatives.

	Palma	Menorca	Eivissa	Illes Balears
2007	328.364	151.255	190.472	670.091
2008	336.259	161.036	196.464	693.759
2009	306.551	138.369	185.509	632.429
2010	318.945	134.297	194.889	648.131
2011	309.244	126.105	188.411	623.760

TAULA 11.XXII. Arribada de passatgers en vols interilles
Font: Tots els anuaris de turisme Conselleria de Turisme 2007-2008

Aeroports	Passatgers	Mercaderies (kg)
MADRID-BARAJAS	49.671.270	394.154.078
BARCELONA-EL PRAT	34.398.226	96.572.859
PALMA DE MALLORCA	22.726.707	15.777.101
MALAGA	12.823.117	2.991.646
GRAN CANARIA	10.538.829	23.678.510
ALICANTE	9.913.731	3.011.643
TENERIFE SUR	8.656.487	4.479.650
EIVISSA	5.643.180	2.755.176
LANZAROTE	5.543.744	2.872.585
VALENCIA	4.979.511	10.508.668
SEVILLA	4.959.359	5.126.653
FUERTEVENTURA	4.948.018	1.557.664
TENERIFE NORTE	4.095.103	15.745.276
BILBAO	4.046.172	2.633.519
GIRONA	3.007.977	62.495
MENORCA	2.576.200	2.070.983
SANTIAGO	2.464.330	1.787.504
REUS	1.362.683	34.818
ASTURIAS	1.339.010	136.772
MURCIA-SAN JAVIER	1.262.597	1.465
SANTANDER	1.116.398	1.055
LA PALMA	1.067.431	851.928
JEREZ DE LA FRONTERA	1.032.493	54.437
A CORUÑA	1.012.800	251.966
VIGO	976.152	1.113.664
FGL GRANADA-JAEN	872.752	34.472
ALMERIA	780.853	9.836
ZARAGOZA	751.097	48.647.400
VALLADOLID	462.504	46.200
MELILLA	286.701	265.905

SAN SEBASTIAN	248.050	32.031
PAMPLONA	238.511	34.162
EL HIERRO	170.225	135.042
LEON	85.725	6.697
BADAJOS	56.981	0
CEUTA /HELIPUERTO	46.754	1.180
SALAMANCA	37.257	0
BURGOS	35.447	308
LA GOMERA	32.713	8.239
VITORIA	28.211	34.692.256
MADRID-TORREJON	27.801	0
ALGECIRAS /HELIPUERTO	25.318	200
LOGROÑO	17.877	0
CORDOBA	8.442	0
ALBACETE	8.415	0
HUESCA-PIRINEOS	2.781	0
MADRID-CUATRO VIENTOS	431	0
SABADELL	0	0
SON BONET	0	0
TOTAL	204.386.371	672.146.043

TAULA 11.XXIII. Nombre de passatgers i kg de mercaderies que entren i surten dels aeroports espanyols.

Font: AENA informe anual 2011¹⁸.

A l'any 2011 l'aeroport de Palma es situà en tercera posició en quant a passatgers a Espanya, amb un total de 22.726.707 entrades i sortides (el que representa un 7,62% més que l'any anterior), mentre que en relació a les mercaderies és el sisè aeroport de l'estat (15.777.101 kg transportats, 8,8 % menys que el 2010). L'aeroport de Menorca és el setzè aeroport en nombre de passatgers, amb un total de 2.576.200 (2,6 % més respecte al 2010) i el setzè en mercaderies (2.070.983 Kg en total, el que representa una disminució del 13,7 % si es compara amb el 2010). Finalment, l'aeroport d'Eivissa rep 5.643.180 passatgers (12% més que el 2010), el que el situa com el vuitè de l'Estat, mentre que en mercaderies està en la posició catorzena, amb 2.755.176 Kg de mercaderies (8% menys que l'any anterior)¹⁹.

¹⁸ [Informes anuales](#). Aena

¹⁹ [Informes anuales](#). Aena

11.3.5 TRANSPORT FERROVIARI

Línies de ferrocarril només en trobam a Mallorca. En aquest cas també s'han tingut en compte les línies del metro de Palma i el tramvia de Sóller. En total hi ha 117 quilòmetres de via fèrria. Aquesta xifra suposa que hi hagi 32,3 metres de xarxa per quilòmetre quadrat de superfície a Mallorca i només 1,7 metres per al conjunt de l'arxipèlag.

	Ferrocarril			
	Metres	Km	Km/hab	Km/Km ²
MALLORCA	117.125,75	117,13	0,0001	0,0323
Alaró	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Alcúdia	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Algaida	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Andratx	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Artà	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Banyalbufar	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Binissalem	4.223,98	4,22	0,0006	0,1420
Búger	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Bunyola	9.746,31	9,75	0,0016	0,1152
Calvià	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Campanet	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Campos	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Capdepera	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Consell	3.422,47	3,42	0,0009	0,2500
Costitx	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Deià	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Escorca	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Esporles	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Estellencs	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Felanitx	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Fornalutx	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Inca	13.384,87	13,38	0,0004	0,2296
Lloret de Vistalegre	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Lloseta	2.878,67	2,88	0,0005	0,2382
Llubí	3.310,76	3,31	0,0015	0,0949
Llucmajor	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Manacor	4.841,61	4,84	0,0001	0,0186
Mancor de la Vall	0,00	0,00	0,0000	0,0000

Maria de la Salut	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Marratxí	8.762,66	8,76	0,0003	0,1618
Montuïri	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Muro	1.846,38	1,85	0,0003	0,0315
Palma	21.657,23	21,66	0,0001	0,1108
Petra	10.337,69	10,34	0,0036	0,1474
Pollença	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Porreres	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Pobla (Sa)	2.696,20	2,70	0,0002	0,0555
Puigpunyent	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Sencelles	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Sant Joan	1.571,31	1,57	0,0008	0,0408
Sant Llorenç des Cardassar	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Santa Eugènia	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Santa Margalida	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Santa Maria del Camí	3.783,75	3,78	0,0006	0,1007
Santanyí	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Selva	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Salines (Ses)	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Sineu	11.520,39	11,52	0,0031	0,2415
Sóller	13.141,48	13,14	0,0009	0,3075
Son Servera	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Valldemossa	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Vilafranca de Bonany	0,00	0,00	0,0000	0,0000
Ariany	0,00	0,00	0,0000	0,0000
ILLES BALEARS	117.125,75	117,13	0,0001	0,0017

TAULA 11.XXIV. Densitat de la xarxa de ferrocarrils a les Illes Balears
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de SITIBSA

	2007	2008	2009	2010
Palma - Inca - sa Pobla i Palma - Manacor	3.695.201	3.765.281	4.598.000	3.914.068
Sóller - Palma	852.172	801.262	696.832	667.202
Sóller - Port de Sóller	1.002.159	1.012.821	878.946	879.106
Metro		507.719	1.565.512	1.581.092
Total de les Illes Balears	5.549.532	6.087.083	7.739.290	7.041.468

TAULA 11.XXV. Transport de passatgers per ferrocarril (2007-2010)
Font: A partir de dades del CES 2010²⁰

És destacable l'increment de passatgers als darrers anys, gràcies, en gran mesura, a la posada en marxa de noves línies i a la millora en el servei.

²⁰ CES, 2011. Memòria del CES 2010. Sobre l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears. Palma : Consell Econòmic Social de les Illes Balears.

11.4 RESPOSTES

11.4.1 NORMATIVA

En l'àmbit europeu s'ha intentat assolir una política comuna sobre transports que sigui el més sostenible possible. Amb aquesta intenció, a l'any 2011 es van presentar en el **Llibre Blanc "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible"** on la Comissió Europea presenta la seva visió del transport i proposa mesures clau per assolir els objectius marcats.

En els àmbits autonòmic i estatal existeix un elevat nombre de lleis i normatives relacionades amb el sector del transport. D'entre totes cal destacar les següents: la Llei 5/1990 de carreteres de la Comunitat Autònoma de les Illes, la Llei 16/2001 d'atribució de competències als consells insulars en matèria de carreteres i camins, la Llei 13/1998 d'atribució de competències als consells insulars de Menorca i Eivissa-Formentera en matèria de transports terrestres, el Pla Director Sectorial de carreteres de les Illes, el Pla Director Sectorial d'aeròdroms i aeroports de competència estatal a les Illes Balears, la Llei 10/2005 de ports de les Illes Balears i, finalment, el **Pla Director Sectorial de transports del Govern de les Illes Balears**.

Un dels plans director sectorials més necessaris a la nostra CCAA és, sense cap dubte, el referent a aquest sector. Aquest va ser aprovat inicialment pel Consell de Govern al setembre del 2004 i aprovat definitivament el 28 d'abril de 2006 (Decret 41/2006). Aquest PDS té una durada de vuit anys (2005-2012) i està conformat per quatre Plans Directors subsectorials, referents a transport regular de viatgers per carretera, transport ferroviari, transport interinsular i altres (pla d'intermodalitat).

Aquesta normativa suposa un pas realment important en la regulació del transport de la comunitat autònoma, doncs fins en aquest moment les actuacions administratives en aquest aspecte havien estat descoordinades i lligades en algunes ocasions a normatives no específiques de transport.

Basant-se en els objectius definits en el Llibre Blanc del Transport de la UE (2001), els objectius fixats en la normativa autonòmica són:

- aconseguir que el 25% dels viatges mecanitzats del transport insular es facin en mitjans col·lectius, el que implica duplicar la proporció actual (12%);
- millorar els serveis marítims interilles i aconseguir que l'Administració central faciliti un major abaratiment del transport marítim i aeri entre la comunitat autònoma i la Península;
- consolidar un sistema de transport públic dins la comunitat autònoma, dins cada una de les Illes i entre illes;
- garantir el dret a mobilitat individual per al major nombre de persones;
- millorar la xarxa de carreteres i integrar el transport interinsular amb les connexions terrestres;
- millorar la qualitat del transport col·lectiu;
- incrementar l'eficàcia econòmica i social dels recursos públics;
- minimitzar l'impacte del desenvolupament relacionat amb el transport sobre el medi ambient;
- disminuir la sinistralitat.

A nivell insular, a finals de 2009 s'aprovà el Pla Director Sectorial de Carreteres del Consell de Mallorca i es presentà l'avanç del PDS de Carreteres de Menorca.

A més de la normativa, des de l'administració, especialment el Govern Balear però també ajuntaments, es fa tot un seguit d'accions a petita escala que promouen l'avanç cap als objectius del PDS:

- Cursos de conducció eficient.
- Campanyes de foment de l'ús de la bicicleta.
- Setmana de mobilitat sostenible.
- Subvencions per a la renovació del parc automobilístic dels taxis.
- Subvencions per a executar plans de mobilitat urbana (ajuntaments) i plans de transport (empreses).
- Subvencions per a la compra de vehicles elèctrics.
- Altres

11.4.2 COMPETÈNCIES

L'Estat Central és el que manté les competències sobre el transport d'accés a les illes des de la Península o altres països.

El Govern de les Illes Balears té les principals competències en matèria de transport públic a nivell de la comunitat autònoma, encara que els Consells Insulars de Menorca i d'Eivissa i Formentera són els responsables del transport insular a les seves illes. A més, les quatre màximes institucions a nivell insular són les responsables de la planificació i gestió de les carreteres des del 2002.

Els ajuntaments, per la seva part, són els responsables de la qualitat i el manteniment del transport urbà i de facilitar l'accés al transport públic i a les connexions i intercanvis entre ells.

En relació a les instal·lacions, cal recordar que els **aeroports** de les illes són gestionats per AENA, adscrita al Ministeri de Foment del Govern Central. Per una altra banda, dels **ports comercials i pesquers**, n'hi ha un petit grup gestionat directament per l'Autoritat Portuària de les Illes Balears (Alcúdia, Eivissa, Maó, Palma, La Savina de Formentera²¹). La resta són considerats ports de la CAIB (Sant Antoni de Portmany, Ciutadella, Fornells, Andratx, Portocristo, Cala Bona, Cala Rajada, Sóller, Colònia de Sant Jordi, Cala Figuera, Portopetro, Portocolom i Pollença²²)

²¹ <http://www.portsdebalears.com/>

²² <http://www.portsib.es/>

11.4.3 CONTAMINACIÓ DE L'AIRE

Segons el compromís assumit per l'Estat Espanyol en referència al **protocol de Kyoto** s'ha de limitar el creixement net de les emissions de gasos d'efecte hivernacle de forma que durant el període 2008-2012 no superin en més del 15% de la xifra d'emissions de 1990. En el cas de les Balears, es va estimar que a l'any 1990 es van emetre 5,9 Mt de gasos, i per tant el límit de les emissions se situaria en 6,8 Mt/any.

En el marc del **Protocol de Kyoto**, es va fixar un dels principals objectius del Pla Director Sectorial de Transport de les illes, com és el de aconseguir que el 25% dels viatges mecanitzats es facin amb transport col·lectiu enfront del 12% de l'any 2001. A més, es pretén fomentar l'ús de la bicicleta, millorar les connexions entre les diferents modalitats de transport col·lectiu i modernitzar el material mòbil.

La posada en marxa i el compliment dels terminis en les millores i propostes del Pla Director Sectorial de Transports de les Illes significaria una clara disminució en l'emissió de contaminants associada al transport, sobre tot tenint en compte que el Pla està molt dirigit al foment del transport públic i, en especial del tren, que se considera una de les modalitats menys contaminants i més eficients.

Si es compleixen les expectatives del PDS de Transports, el volum de trànsit privat a l'any 2010 hauria de ser entre un 7 i un 9% menor que el corresponent al 2004. En tal cas, es produiria una important reducció de gasos contaminants, una millora de la qualitat de vida dels balears, i una reducció del consum d'energies no renovables fòssils.

Tona de gas/any	CO ₂	CO	CH ₄	HC incremats	NOx	SO ₂	Partícules
2010	-30.581,48	-256,59	-14,09	-335,57	-260,57	69,83	3,56
2025	-42.713,68	-358,81	-19,69	-469,2	-364,51	97,82	4,98

TAULA 11.XXVI. Previsió de les reduccions d'emissions dels gasos i partícules contaminants.

Font: PDS Transport²³

²³ <http://www.caib.es/conselleries/opublicques/dgtransp/esdev/pla/avaluacio/T05.pdf>

11.5 INDICADORS

11.5.1. TRANSPORT DE PASSATGERS

11.1. TRANSPORT DE PASSATGERS PER VIA AÈRIA

INDICADORS	2007	2008	2009	2010	2011
PASSATGERS ARRIBATS PER VIA AÈRIA	30.715.150	30.046.881	28.176.166	28.628.333	30.907.153

DEFINICIÓ	Nombre de passatgers arribats als diferents aeroports de les Illes Balears
UNITATS	Nombre de passatgers
FONTS	AENA
METODOLOGIA	Per a l'obtenció d'aquestes xifres s'aprofitaran les dades d'AENA
DATES	Evolució entre els anys 2007 i 2011
DADES	Apartat del capítol que presenta aquestes dades: 11.3.4

	Palma	Maó	Eivissa
2007	23.214.132	2.759.178	4.739.833
2008	22.818.352	2.596.902	4.629.619
2009	21.195.002	2.422.348	4.556.807
2010	21.106.664	2.496.010	5.023.649
2011	22.714.353	2.564.882	5.625.907
% 2010/2011	7,62%	2,76%	11,99%

TENDÈNCIA OBSERVADA	S'ha produït una minva amb la crisi econòmica, però al 2011 torna a incrementar-se.
TENDÈNCIA DESITJADA	
VALORS LÍMITS	
COMENTARIS	

11.2. TRANSPORT DE PASSATGERS PER VIA MARÍTIMA

INDICADORS	2008	2009	2010	2011
PASSATGERS ARRIBATS PER VIA MARÍTIMA	4.101.608	3.843.272	3.911.398	4.037.105
DEFINICIÓ	Nombre de passatgers arribats als diferents ports de les Illes Balears segons tipus de tràfic: tràfic de cabotatge o domèstic tràfic de línies regulars, tràfic local (de "badia") de línies regulars tràfic de creuers turístics			
UNITATS	Nombre de passatgers			
FONTS	Autoritat portuària de les Balears Ports de les Illes Balears			
METODOLOGIA	Per a l'obtenció d'aquestes xifres s'aprofitaran les dades dels organismes oficials			
DATES	Evolució entre els anys 2007 i 2011			
DADES	Apartat del capítol que presenta aquestes dades: 11.3.3.1			

	2008	2009	2010	2011
Palma	859.435	709.489	675.835	743.280
Alcúdia	148.525	146.241	140.202	161.875
Maó	181.588	155.119	201.626	127.554
Eivissa	1.773.072	1.679.679	1.697.483	1.734.776
La Savina	1.138.988	1.152.744	1.196.252	1.269.620
Total	4.101.608	3.843.272	3.911.398	4.037.105

Transport de passatgers per via marítima regular en regim de cabotatge als ports de l'Estat 2008-2011

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'autoritat portuària de Balears.

	2008	2009	2010	2011
Palma	1.129.288	1.056.215	1.350.804	1.424.953
Alcúdia	55	0	0	0
Maó	103.574	76.246	63.297	53.570
Eivissa	79.210	103.485	132.149	129.369
La Savina	1.947	1.416	489	812
Total	1.314.074	1.237.362	1.546.739	1.608.704

Transport de passatgers per via marítima de creuers turístics als ports de l'Estat, 2007-2011

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'autoritat portuària de Balears.

	2007	2008	2009	2010	2011
Sant Antoni de Portmany	152.208	145.258	46.981	65.375	105.955
Ciutadella	207.877	181.213	175.573	130.673	223.101
Cala Rajada	11.532			14.171	15.319
Total	371.617	326.471	222.554	210.219	344.375

Tràfic totals de passatgers de cabotatge als ports comercials de la CAIB 2007-2011

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports

	2007	2008	2009	2010	2011
Sant Antoni de Portmany	271.634	145.524	197.117	264.786	347.219
Ciutadella	26.880	27.207	63.982	58.642	62.900
Fornells	9.814				
Andratx/St. Elm	42.804	6.968	35.396	35.877	40.350
Portocristo	107.218	83.526	147.711	123.003	147.575
Cala Bona	30.212	61.222	70.909	50.186	53.653
Cala Rajada	96.780	69.438	146.151	78.750	102.214
Sóller/Calobra	201.960	118.972	173.486	226.367	277.253
Colònia Sant Jordi/Es Coto	31.096	13.662	30.186	40.731	58.677
Cabrera			12.515	18.873	23.741
Cala Figuera	20.285	10.893	24.538	32.290	29.318
Portopetro			514	1.617	1.441
Portocolom	27.932	6.154	15.604	15.169	17.463
Pollença/Formentor	122.672	47.613	162.306	109.418	193.805
Can Picafort			24.586	25.026	27.390
Total	989.287	591.179	1.105.001	1.080.735	1.382.999

Tràfic local total de passatgers ports de la CAIB (comunitat autònoma)(2007-2011)

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports

TENDÈNCIA OBSERVADA	S'ha produït una minva amb la crisi econòmica, però al 2011 torna a incrementar-se.
TENDÈNCIA DESITJADA	
VALORS LÍMITS	
COMENTARIS	

11.3. PARC AUTOMOBILÍSTIC

INDICADORS	2007	2008	2009	2010	2011
PARC AUTOMOBILÍSTIC (vehicles/1000 habitants)	852,3	832,95	812,54	813,62	818,20

DEFINICIÓ	Nombre de vehicles
UNITATS	Nombre de turismes i de vehicles Turismes/població Turismes/1000 habitants Turismes/IPH Turismes/1000IPH Vehicles/població Vehicles/1000 habitants Vehicles /IPH Vehicles /1000IPH
FONTS	Direcció General de Tràfic Cens de població (INE) Índex de Pressió Humana (IBESTAT)
METODOLOGIA	Càlcul dels diferents indicadors a partir de dades dels organismes oficials.
DATES	Evolució entre els anys 2001 i 2011
DADES	Apartat del capítol que presenta aquestes dades: 11.3.2.2

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Parc de turismes	562.855	571.922	567.686	595.052	609.259	615.592
Parc de vehicles	738.368	752.997	752.224	788.403	814.499	833.261
Població (padró)	878.627	916.968	947.361	955.045	983.131	1.001.062
IPH	1.127.102	1.137.615	1.163.891	1.190.585	1.219.355	1.262.117
Turismes/població	0.6406	0.6237	0.5992	0.6231	0.6197	0.6149
Turismes/1000hab	640.61	623.71	599.23	623.06	619.71	614.94
Turismes/IPH	0,4965	0,4946	0,45	0,4598	0,4567	0,4452
Turismes/1000IPH	496,47	494,57	449,99	459,8	456,65	445,17
Vehicles/població	0.8404	0.8211	0.7940	0.8255	0.8285	0.8324
Vehicles/1000hab	840,37	821,18	794,02	825,51	828,47	832,38
Vehicles/IPH	0,6513	0,6512	0,5963	0,6092	0,6105	0,6026
Vehicles/1000IPH	651,28	651,16	596,27	609,2	610,48	602,59

	2007	2008	2009	2010	2011
Parc de turismes	645.079	651.535	644.905	650.541	656.795
Parc de vehicles	878.433	893.624	890.076	899.904	910.748
Població (padró)	1.030.650	1.072.844	1.095.426	1.106.049	1.113.114
IPH	1.284.289	1.307.954	1.306.017	1.322.629	1.359.179
Turismes/població	0,6259	0,6073	0,5887	0,5882	0,5901
Turismes/1000hab	625,89	607,30	588,73	588,17	590,05

Turismes/IPH	0,4627	0,50	0,49	0,49	0,48
Turismes/1000IPH	462,73	498,13	493,80	491,85	483,23
Vehicles/població	0,8523	0,8329	0,8125	0,8136	0,8182
Vehicles/1000hab	852,3	832,95	812,54	813,62	818,20
Vehicles/IPH	0,6301	0,6832	0,6815	0,6804	0,6701
Vehicles/1000IPH	630,12	683,22	681,52	680,39	670,07

TENDÈNCIA OBSERVADA	S'ha produït una minva amb la crisi econòmica.
TENDÈNCIA DESITJADA	Disminució.
VALORS LÍMITS	
COMENTARIS	