



LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE LAS ILLES BALEARS, REGIÓN MARÍTIMA PERIFÉRICA Y ALEJADA: FUNDAMENTOS JURÍDICOS, ANÁLISIS SOCIO-ECONÓMICO Y TERRITORIAL Y PROPUESTAS DE MEJORA

Dra. Joana Maria Seguí ^{1,2}
Dr. Vicente Ramos ^{1,3}
Dr. Maurici Ruíz ^{1,2}

1. Observatori interdisciplinari de Transports Illes Balears
2. Departament de Geografia
3. Departament d'Economia Aplicada

El presente informe ha sido realizado por parte de un equipo multidisciplinar de investigadores de la Universitat de les Illes Balears por encargo de la Direcció General de Transport Marítim i Aeri de la Conselleria de Mobilitat i Habitatge, Govern de les Illes Balears. El trabajo se llevó a cabo de Julio de 2021 a Marzo 2022.

RESUMEN EJECUTIVO

OBJETIVO E INTRODUCCIÓN

- El presente informe evalúa las políticas de ayuda al transporte de mercancías llevadas a cabo en las últimas décadas en las Illes Balears. El objetivo es identificar las posibilidades de mejora en el diseño institucional de dichas políticas, tanto a escala Estatal como de la Unión Europea (UE), para que puedan ser corregidas en la revisión de las mismas que, a escala europea, debe llevarse a cabo próximamente.
- En el caso concreto de las Illes Balears, y en contra de algunas posturas simplistas, debe manifestarse con total rotundidad que el hecho de que el Producto Interior Bruto (PIB) per cápita de una región se sitúe en el entorno de la media de la UE no puede ser considerado seriamente como un argumento para omitir un análisis detallado de cualquier política pública en el marco de la UE.
- Como es bien conocido, el hecho insular se define en sí mismo por una discontinuidad territorial en relación a la zona continental. Esto supone que la libre movilidad de personas y bienes se ve limitada por un factor exógeno que ocasiona los llamados costes de insularidad.
- Este trabajo se contextualiza, en cuanto a comparativas insulares, en la Comisión de Islas de la Conferencia de Regiones Marítimas Periféricas, CPMR-ISLANDS.
- Los datos geográficos, socioeconómicos y territoriales que, de forma evolutiva, se incluyen en el informe singularizan las Illes Balears y justifican buena parte de las demandas que en él se incluyen.
- Considerando el marco general de las regiones insulares europeas, y el específico de las Illes Balears, este trabajo sintetiza, actualiza y extiende algunas de las informaciones más relevantes para la mejora del diseño institucional de las ayudas al transporte contenidas en estudios previos; identifica las principales fuentes de ineficiencia generadas por el actual diseño institucional de las políticas dirigidas a reducir el impacto de la discontinuidad territorial; y pone de manifiesto la ineludible necesidad de modificar el actual marco de ayudas al transporte de mercancías para dar cumplimiento a los principios de cohesión territorial, libre movilidad de bienes y acceso al mercado único que vertebran la Unión Europea.
- Debemos empezar enfatizando que la orientación actual de las ayudas al transporte de mercancías vigentes actualmente en las Illes Balears es ciertamente limitada. A pesar de su denominación, el objetivo de la actual ayuda es, exclusivamente, compensar los mayores costes de importación de inputs y exportación de productos elaborados de las empresas industriales de las Illes Balears. Por tanto, el actual marco de ayudas no busca, y no puede lograr, reducir los elevados costes de insularidad que sufren en su conjunto las Illes Balears. En concreto, con el actual diseño, no se abordan en absoluto los elevados costes de insularidad debidos a la discontinuidad territorial que sufren los residentes de Balears y todas las otras actividades y procesos económicos.

- En los últimos cincuenta años de construcción del espacio común europeo se han hecho notables esfuerzos regulatorios y de infraestructuras para garantizar la libre movilidad de bienes en defensa del mercado único. Lamentablemente, parece darse por bueno que algunos territorios insulares (en particular, los no reconocidos como regiones ultra periféricas) y sus ciudadanos no puedan acceder a la libre movilidad de bienes, y a los principios de cohesión territorial que vertebran el mercado único.

DIAGNÓSTICO INFORMATIVO Y JUSTIFICATIVO

CONTEXTUALIZACIÓN

- La Conferencia de Regiones Marítimas Periféricas (en inglés: Conference of Peripheral Maritime Regions; CPMR) reúne a más de 150 Regiones de 24 Estados de la Unión Europea y actúa a favor de un desarrollo más equilibrado del territorio europeo y funciona a la vez como centro de estudios y como lobby de las Regiones. La Comisión de las Islas (CPMR-ISLANDS) es una de sus seis Comisiones Geográficas integrada por diecinueve autoridades insulares europeas regionales ubicadas en los mares Mediterráneo y Báltico, y los océanos Atlántico, Índico y Pacífico
- La insularidad es un fenómeno permanente de discontinuidad física sobre el que la acción humana sólo puede tratar de mitigar sus efectos negativos. Una parte importante de los mismos se derivan de la limitación a la libre movilidad de bienes y personas con importantes consecuencias económicas vinculadas a la inviabilidad del transporte terrestre. Así pues, el sistema de transporte de las regiones insulares se caracteriza por una limitación severa de la competencia por el elevado coste de capital fijo del transporte marítimo y aéreo que lleva a un mayor coste de transporte de personas y bienes. Por ello, las actividades productivas de los sectores primario y secundario que operan en territorios insulares son menos competitivas que las que se encuentran situadas en el continente. Se estima que, a igualdad de distancia que en un territorio continental, el coste del transporte es entre un 74% y un 100% más caro y menos fiable, debido a la discontinuidad territorial que impide el acceso a transportes terrestres, mucho más inmediatos, como el ferroviario o el transporte por carretera.
- A nivel general las islas presentan un conjunto de características comunes de las que Baleares participa. La vulnerabilidad, que significa una mayor exposición de las islas a los impactos económicos y ambientales exógenos, es tal vez una de sus características más destacadas. Esta vulnerabilidad se incrementa en aquellos casos en que hay una alta dependencia de la actividad turística, que suele ser otra de las características insulares, además de la escasa diversificación económica y la dependencia de un número limitado de exportaciones e importaciones estratégicas.
- El marco jurídico de todos los niveles competenciales relevantes para esta cuestión (Comunidad Autónoma, Estado, y Unión Europea) reconoce el hecho diferencial insular y aboga por el establecimiento de medidas que mitiguen sus efectos.

- En el caso de las Illes Balears, tanto el Estatuto de Autonomía de 1983 y su modificación del 2007, como los REB (Régimen Especial de las Illes Balears) de 1998 y 2019, explicitan el reconocimiento del hecho insular y abogan por promover actuaciones conducentes a reducir o eliminar los desequilibrios derivados de la misma.
- La Constitución Española reconoce en su artículo 138.1 el hecho insular como una circunstancia de particular atención que debe ser tomada en cuenta al establecer el adecuado y justo equilibrio económico entre las diversas partes del territorio español, con vistas a la efectiva realización del principio de solidaridad.
- Varios de los principios rectores de la UE amparan dicha consideración. En particular, el artículo 174 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) indica como objetivo de la UE es reforzar la cohesión económica, social y territorial de las diversas regiones. Y el artículo 349 del mismo TFUE atiende a las necesidades derivadas de la discontinuidad territorial en el caso de las regiones ultraperiféricas (entre las que se incluyen las regiones insulares atlánticas de las Islas Canarias, Madeira y Azores).
- El Reglamento (UE) 651/2015 de la Comisión, de 17 de junio del 2014, declara en su artículo 51 la compatibilidad de las ayudas de carácter social al transporte en favor de los residentes de las “regiones alejadas”.
- Atendiendo al mandato constitucional recogido en el mencionado artículo 138.1, el Estado español incorpora en su diseño de política económica una ayuda a las regiones (y ciudades autónomas) extra-peninsulares. Si bien hay diferencias muy notables en las condiciones de las mismas entre las Islas Canarias y las Illes Balears. Las más destacadas son:
 - ✓ El porcentaje de subvención al coste del tramo marítimo es del 100% en el caso de Canarias y de entre el 65% (exportación) y 60% (importación) en el caso de Balears.
 - ✓ Las partidas objeto de subvención son diferentes, incluyendo todos los costes asociados al transporte por barco en el caso de Canarias (embarque, desembarque, uso de maquinaria, etc.), y sólo la parte puramente de flete, en el caso de las Illes Balears.
 - ✓ Las ayudas no computan dentro del límite de minimis en el caso de Canarias, pero sí en el caso de las Illes Balears. Por tanto, no están limitadas en el primer caso, pero sí en el segundo.

COMPARATIVA Y SINGULARIDAD DE LAS ILLES BALEARS EN LA COMISIÓN DE ISLAS DE LA CONFERENCIA DE REGIONES MARÍTIMAS PERIFÉRICAS

- Las islas mediterráneas presentan una estructura económica muy especializada en un contexto socioeconómico europeo y global altamente competitivo y muy condicionado por las coyunturas internacionales. El turismo se ha convertido en la solución para el crecimiento económico en la mayor parte de ellas, lo que incrementa su vulnerabilidad ante crisis sobrevenidas como la económico-financiera de la pasada década y la actual del COVID-19.
- Las islas seleccionadas como marco de referencia y comparativa con Balears representan el 2,9% de la población de la UE y las Illes Balears el 0,27%. Balears,

uno de los conjuntos insulares más densamente poblados, concentra el 2,5% de la población del Estado y las Islas Canarias el 4,7%.

- Las Illes Balears aparecen absolutamente individualizadas en el conjunto de territorios insulares considerados, pues el 2,5% de la población aporta el 2,7% del PIB del Estado.
- El transporte mayoritario de personas en las islas es el transporte aéreo. Balears se singulariza con más de 41 millones de pasajeros en 2019, una de las mayores cifras de los territorios considerados, precedida de Canarias con más de 45 millones, aunque con el doble de población, por lo que en el Índice de Presión Humana de Balears, por transporte aéreo, es de 35 pasajeros/habitante, siendo la media de la UE de 0,62 p/h. Las Balears concentran el 15% de los pasajeros aéreos de la UE, el 0,27% de sus habitantes y el 0,25% del PIB.
- El transporte marítimo en las Balears es mayoritariamente transporte de mercancías. Las Illes Balears transportan el 0,5% de mercancías marítimas de la UE, cifra que casi duplica el peso de sus habitantes, y ello se explica por el peso del turismo y el impacto de la población flotante en la necesidad de aprovisionamiento de productos. Canalizan en torno al 3% del total del tráfico del Estado y cuentan con valores muy discretos en transporte de pasajeros, de 3,8 pasajeros/habitante.
- El análisis de las dinámicas de ocupación del suelo en las islas europeas ha constatado que no existe un patrón específico que permita distinguir las islas incluidas en la condición de ultra-periféricas, por parte de la Unión Europea, de las demás islas.
- Las Illes Balears son las islas europeas que incrementan con mayor intensidad los espacios forestales y seminaturales, alcanzando el 4,8% de su superficie. Dicho incremento se realiza a consecuencia de la transformación de zonas agrícolas, lo que constituye una pérdida de producción autóctona, generando una dependencia exterior absoluta y dando lugar a una vulnerabilidad territorial cada vez mayor.

PRINCIPALES INDICADORES SOCIODEMOGRÁFICOS DE LAS ILLES BALEARS

- En los últimos treinta años la población de las Illes Balears ha crecido un 65%.
- Las cifras de la evolución de la demanda turística son igualmente impactantes, pues los turistas casi se han triplicado en las tres últimas décadas.
- El índice de turistas/habitante, a pesar de los incrementos demográficos señalados, casi se duplica y es de 14,9 T/H en 2019.
- El crecimiento global del tráfico aéreo ha sido el mismo que en el número de turistas, del 271%, con 37 viajeros aéreos/habitante en Balears.
- El transporte marítimo de pasajeros representa el 20% de los casi 52 millones de pasajeros que embarcan y desembarcan en las islas, siendo más de 41 millones los viajeros aéreos. Las Balears cuentan con 9,4 pasajeros marítimos/habitante.
- Los pasajeros en régimen de cabotaje y exterior se duplican, en los últimos veinte años, alcanzando los 6,9 millones. El tráfico entre Eivissa y Formentera absorbe en torno al 75% de los pasajeros de tráfico regular.

- Los pasajeros en cruceros constituyen un modo de transporte de la oferta turística de Balears y los pasajeros en este modo se han multiplicado por cuatro, en los últimos veinte años, con 2,7 millones en 2019, más del 60% de los mismos en tránsito, y con el 80% de los movimientos por el puerto de Palma.
- El índice de motorización constituye un indicativo más, junto con el Indicador de Presión Humana, el número de turistas/habitante o los viajeros aéreos/habitante, de la presión que se ejerce en un territorio limitado en extensión y en recursos, como son las Balears. El incremento en el número de vehículos en las dos últimas décadas ha sido del 66%. El índice de motorización es de 91,4 vehículos/100 habitantes.
- En las Balears cada isla posee una dinámica de ocupación del suelo específica para el periodo 1990-2018, si bien se comparte un crecimiento constante de superficies artificiales, una pérdida de superficies agrícolas y un aumento de espacios forestales y seminaturales.
- Se evidencia que las islas de menor tamaño son más sensibles y vulnerables a las dinámicas territoriales de artificialización y abandono agrario.
- La doble o triple insularidad viene agravada por una dinámica de ocupación del suelo que reside en el monocultivo de la actividad turística, basada en el uso del suelo urbano y residencial, que no mantiene ni permite, a nivel general, la actividad agrícola.

ANÁLISIS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN LAS ILLES BALEARS

- El transporte de mercancías por barco representa casi el 100% del total de mercancías que entran y salen de Balears.
- Los puertos de Balears se han especializado en cargas rodadas, Roll on-Roll off (Ro-Ro) y los contenedores son, a día de hoy, casi testimoniales. El tráfico de 282.451 TEUs en el año 2000 ha pasado a tan solo 120.400 TEUs en el 2019, con una disminución del 57,37%.
- En el año 2000 las mercancías que transitaron por los puertos de Balears fueron 10,3M, mientras en 2019 se canalizaron 16,5M, con lo que el incremento en los veinte años ha sido del 60%, muy inferior al de pasajeros que fue del 85%.
- En el análisis evolutivo, la mercancía general ha ido ganando peso en los últimos veinte años y los 6,8M Tn transportados en el año 2000 se han convertido en 13,8M Tn en el 2019.
- La mayor parte de los flujos que se gestionan en los puertos de Balears corresponde a actividades de desembarque. Esta actividad en 2010 representaba el 75% del conjunto de mercancías transitadas, en 2015 fueron el 72% de las embarcadas y desembarcadas y en 2019 la cifra fue del 71%.
- Más del 90% de las mercancías canalizadas por los puertos de Balears en la última década proceden de otros puertos españoles, es decir se mueven en régimen de cabotaje.

- Menorca canaliza el 8,1% de las mercancías, los puertos de Mallorca el 71,6%, Eivissa el 18,7% y Formentera el 1,7% de las toneladas que se embarcan y desembarcan en el conjunto de Balears.
- El análisis de las mercancías gestionadas por la Autoritat Portuària de Balears (APB) en 2019 permite concluir que por tipologías generales, el 83,3% es mercancía general, 9,3% granel líquido y 7,4% granel sólido. De este último, la mayoría corresponde a descarga de carbón (4,3%) de origen nacional, seguido de descarga de cemento también de origen nacional (1,6%, que sumado a 0,4% de descarga de origen internacional suma el 2% del total de intercambio de esta mercancía). El 9,3% de granel líquido corresponde principalmente a fuentes de energía, siendo la principal actividad, la descarga de gasolina y petróleo refinado en cabotaje que alcanza el 4,8% del total, seguido de gasóleo en cabotaje (2%) y gasóleo exterior (1,8%).
- En relación al tráfico de mercancías generales, destaca el que un 44% del total de toneladas transportadas en los puertos de Balears corresponde a taras y, en su mayoría (42,4%), a los elementos portadores de la actividad de Ro-Ro (plataformas y autopulsado).
- Considerando el peso porcentual de las diferentes mercancías sobre el total transportado en Balears, sólo presentan valores superiores al 2% la descarga en cabotaje de “Resto de Mercancía general” (16%), “Otros Productos Alimenticios” (7,3%), “Otros Materiales de Construcción” (2,4%) y “Vino, Bebidas, Alcoholes y Derivados (2,3%).

LAS AYUDAS AL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

- A partir del año 2018, las ayudas al transporte de mercancías en las Illes Balears cubren el 65% del coste efectivo del flete de las mercancías en origen (productos fabricados en las Islas y enviados fuera) y el 60% del coste en destino (inputs procedentes de fuera que necesitan las empresas de las Islas), tanto entre Balears y la Península como hacia países de la Unión Europea.
- Las mercancías susceptibles de subvención son las que forman parte de los Sectores de atención preferente (SAP) y, también, de otras actividades para las cuales una empresa de las Illes Balears produzca una transformación de un input de producción en que añada un 20% de valor añadido.
- El coste efectivo susceptible de subvención se calcula como el menor entre el importe en factura presentada, o un coste tipo por kilogramo transportado de cada actividad en virtud de las tablas publicadas por la Delegación de Gobierno de les Illes Balears.
- La cuantía de las ayudas al transporte de mercancías en Balears experimentó una caída muy notable (en torno al 75%) debido a las restricciones en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) derivadas de la crisis económica y de deuda. Esa caída en las cuantías se vio acompañada por una caída en el número de empresas bonificadas.

- A partir del año 2008 el Estado español incrementa, tanto la dotación presupuestaria global, como el porcentaje del coste del flete sujeto a subvención. Eso permite un aumento de las ayudas tanto en términos de cuantías como de empresas bonificadas.
- Por actividades, el grupo que recibe un porcentaje mayor de ayudas (en cuantía y número de empresas bonificadas) es el de otras actividades industriales (No SAP) que incorporan un valor añadido (VA) sobre coste de los inputs superior al 20%. En segundo lugar, en número de empresas, está la industria de la madera y, en cuantías, la industria de nutrición humana.
- La mayoría de las ayudas son inferiores a 3000€ por empresa, aunque alrededor de un 5% (en media entre 2005 y 2021) recibe más de 30.000€
- El coste del transporte que soportan las empresas de Balears ha ido aumentando en los últimos años.
- La estructura económica más diversificada de Menorca justifica que está sobre-representada en el número y cuantía de las ayudas en relación a su población, puesto que aquellas triplican los porcentajes demográficos.

ANÁLISIS DETALLADO DEL ERROR DE DISEÑO INSTITUCIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA DERIVADO DE INCLUIR LAS AYUDAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL LÍMITE DE MINIMIS

- Desde la perspectiva de análisis económico, no cabe considerar las ayudas al transporte de mercancías en las regiones insulares como ayudas de Estado para beneficiar a empresas en un mercado competitivo. El objeto de las ayudas al transporte de mercancías en regiones insulares no es, en ningún caso, conceder una ventaja económica a un grupo de empresas frente al conjunto de las empresas de la Unión Europea. Muy al contrario, estas ayudas compensan parcialmente una desventaja competitiva derivada únicamente de la discontinuidad territorial que caracteriza la insularidad
- La incorrecta aplicación de limitaciones diseñadas para proteger la libre competencia (regla de minimis), provoca que sea la propia UE la que genere una situación de falta de libre competencia y limite la libre movilidad de bienes y el acceso al mercado único en el caso de las regiones insulares.
- El razonamiento económico expuesto en los párrafos anteriores justifica que, de forma correcta, en las principales regiones insulares atlánticas (calificadas de ultraperiféricas) las ayudas al transporte de mercancías no se consideren dentro de las limitaciones de minimis. Sin embargo, y de forma discriminatoria, otras regiones insulares, también alejadas, que ven limitado su acceso al mercado único en condiciones muy similares, se ven penalizadas al no permitirse que se elimine el impacto de la discontinuidad territorial.
- La ineficiencia en el diseño de la política económica es aún mayor debido a que la incorrecta consideración por parte de la UE de las ayudas al transporte de mercancías en el límite de minimis aplicado a otras ayudas de Estado a empresas supone que si las empresas de las regiones insulares no ultraperiféricas reciben ayuda al transporte, resultan en parte excluidas de otras ayudas.

- El impacto negativo de que las ayudas al transporte en Balears se vean limitadas por la normativa de minimis creció un 118% entre 2016 y 2015, un 191% entre 2017 y 2016, y de nuevo un 137% entre 2019 y 2018. De hecho, el creciente impacto de la limitación del minimis ha reducido considerablemente el efecto del aumento en el porcentaje de subvención (del 30% al 60% para las importaciones y del 35% al 65% para las exportaciones) que se logró en los PGE.
- Cuando en 2018 el Estado Español atiende a la petición de las regiones insulares (Islas Canarias e Illes Balears) y aumenta el porcentaje subvencionado del coste del flete, logra aumentar por encima del 80% la relación entre subvenciones solicitadas y cuantías concedidas. Sin embargo, a partir de 2019 (a medida que se produce la acumulación de ayudas en tres años según la normativa minimis) el error de diseño de política derivado de la consideración de las ayudas al transporte dentro del límite del minimis provoca una nueva caída del porcentaje bonificado hasta un mínimo del 60% en 2020.
- El número de empresas para las cuales la aplicación de minimis sobre las ayudas al transporte de mercancías limita su capacidad para compensar la desventaja competitiva derivada de la discontinuidad territorial, pasó de 2 en 2015 y 6 en 2016, hasta 26 en 2019 y 31 empresas en 2020.
- Como ya se ha mencionado, otro efecto contra la libre competencia en el ámbito europeo de considerar las ayudas al transporte en el límite de minimis es que, las empresas de Balears, se ven limitadas en su posibilidad de concurrir en igualdad de condiciones con otras empresas del espacio europeo ya que han agotado parte del citado límite. En ese sentido, el porcentaje de empresas que solicitan la ayuda al transporte, y eso les lleva a superar en un 50% o más del límite de minimis, ha ido subiendo de las 8 empresas en la convocatoria de 2015 (un 2,8% del total de solicitantes) a estar en torno a 30 en 2018 (entre el 8 y el 10% de solicitantes), y alcanzar las 68 empresas en 2020 (un 19,1% del total de solicitantes)
- Las carencias más destacadas de este diseño institucional se refieren a:
 - ✓ El conjunto de productos subvencionables no refleja de forma adecuada el proceso de transformación tanto de los sectores primario como secundario.
 - ✓ La aplicación de la normativa de minimis a las ayudas de transporte de mercancías. Lo que supone una penalización por cercanía al continente, frente a las regiones ultraperiféricas, que no está justificada por las diferencias en el coste real del transporte. Una penalización sin sentido económico al tamaño de las empresas. Y una penalización sobre las actividades de los sectores primario y secundario de las regiones insulares que les limita el acceso a otras ayudas de Estado en comparación con el conjunto de la Unión Europea.
- La evolución económica de las Illes Balears refleja los efectos negativos del fallo de diseño institucional de política económica expuesto en los puntos anteriores. En concreto:
 - ✓ En relación al Valor Añadido Bruto (VAB), el sector primario pasa de representar el 1,7% en 2000 a producir únicamente el 0,6% en 2019. El sector industrial y de energía (secundario) reduce también su peso relativo, pasando del 7,9% en el año 2000 a sólo el 5,8% en 2019. Esta caída es aún más relevante en el caso de la industria manufacturera, para la que el peso en el VAB se reduce en un 50% (del 5,6% al 2,7%).

- ✓ La industria manufacturera representaba en el año 2000 el 71,2% del sector secundario pero, tras 20 años de caída, en 2019, su peso se limitó al 46,4%, con un mínimo del 42,3% en el año 2013.
- ✓ Entre 2000 y 2019, el PIB total de la economía balear a precios de mercado se duplicó (con un crecimiento de 106,5%), todos los sectores aumentaron el valor nominal de sus VAB, salvo dos: el sector primario experimenta una pérdida notable de VAB a precios de mercado, con una caída del 24,5% entre 2000 y 2019. Por su parte, el VAB de la industria manufacturera se sitúa en 2019 virtualmente en los mismos valores que en 2000 (sólo crece un 0,5%).
- ✓ Este comportamiento es marcadamente diferente al del resto del Estado en que el sector primario creció un 33,1% (frente a la caída del 24,5% en el caso de Balears). Y la industria manufacturera, en el conjunto del Estado experimentó un crecimiento del 29,6% en el período considerado, frente al estancamiento de dicha actividad en Balears.
- ✓ El sector primario y la industria manufacturera de las Illes Balears presentan un comportamiento completamente desacoplado del conjunto de la economía Balear y del resto de España. Por tanto, el comportamiento general del conjunto de la economía balear, y en particular su PIB per cápita, no puede en ningún caso justificar que no se haga una evaluación adecuada de las ayudas dirigidas a estos dos sectores.
- Considerando el PIB per cápita, las Illes Balears es la Comunidad Autónoma del Estado que muestra un peor comportamiento entre el año 2000 y 2020. En esos 20 años, el PIB per cápita nominal en las Illes Balears ha crecido sólo un 9,7%, frente a una media del 48,3% para el conjunto del Estado.

RECOMENDACIONES

- Todo lo anterior debe llevar a una corrección del diseño institucional en el marco regional de la Comunidad Autónoma, del Estado y de la UE de manera que:
 - ✓ Se enfatice en la singularidad y especificidad de las Illes Balears, en los costes que la insularidad genera por la compartimentación territorial en cuatro islas habitadas y en la necesidad de disminuir los efectos de esta doble (Menorca, Eivissa) y triple insularidad (Formentera).
 - ✓ La política regional de las Illes Balears debería de encaminarse a implementar herramientas de diversificación económica y de crecimiento a largo plazo, a partir del potencial turístico existente y del saber hacer generado en nuestra comunidad y exportado a otros territorios, sin dejar de lado los sectores primario y secundario.
 - ✓ Tanto el Estado español, como la Comunidad Autónoma, a través de la CPMR y otras instancias, deberían pedir de nuevo a la UE que las ayudas al transporte de mercancías en todas las islas de la Unión Europea (por su propia condición permanente de discontinuidad territorial con el continente), de acuerdo con la especial atención a la que se refiere el art. 174 del Tratado de Funcionamiento de la UE, independientemente de que tengan consideración de región ultraperiférica o alejada, dejen de ser consideradas ayudas que alteran la libre competencia de mercado entre los países de la UE. Es decir, que las ayudas al transporte no queden

sujetas al futuro régimen de minimis, dado que la insularidad es una desventaja evidente y constante en el tiempo, por lo que debería ser objeto de ayudas operativas para paliar estos costes incrementados.

- ✓ Frente a la revisión de la normativa europea de las ayudas de minimis, y mientras no se excluyan de él las ayudas al transporte en las regiones periféricas y alejadas (con el tratamiento de falta de equidad que ello comporta), como indica el párrafo anterior, debería aumentarse el límite que las empresas pueden recibir de forma que las ayudas al transporte puedan ser efectivas. Es decir, desde el Estado y desde la Comunidad Autónoma, instar a la modificación del Reglamento UE 1407/2013 de 18 de diciembre de 2013 relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis que permitiera aumentar las compensaciones a recibir por una sola empresa en las islas, estipuladas en 200.000€ en un periodo de tres años.
- ✓ También desde la CPMR se pide revisar al alza el límite máximo del reglamento de minimis (CPMR Islands Commission, 2021).
- ✓ De no ser posible lo anterior, que se establezca un segundo límite de minimis específico para las ayudas al transporte de los territorios insulares, de forma que las restantes ayudas sujetas a minimis no interfieran con las ayudas específicas de transporte, para que las empresas insulares puedan beneficiarse de ambos tipos de ayuda de una forma efectiva, para poder ser competitivas en el mercado único.
- ✓ Si todo ello no puede implementarse, se debería mejorar la definición de las mercancías objeto de subvención para ajustarse a la consideración de inputs de producción de las empresas de las regiones insulares.
- ✓ A nivel del Estado, debería considerarse una ampliación del porcentaje del coste del flete subvencionado en el transporte de mercancías a las Illes Balears, para igualarlo al 100% que opera en las Islas Canarias.
- ✓ Asimismo, debería ampliarse el objeto de la subvención al conjunto de las actividades relacionadas con la discontinuidad territorial (es decir, con el conjunto de operaciones de puerto y navegación). Cabe la posibilidad de que el actual diseño de la política en Balears contribuya en alguna medida a favorecer el transporte de mercancías en modalidad Ro-Ro, frente a portacontenedores ya que el coste de las operaciones en puerto, más elevado en la segunda modalidad no está subvencionado. Si ese fuera el caso, el diseño institucional lleva a un comportamiento económico de menor eficiencia.
- ✓ Caso específico lo merecen los insumos del sector primario que deben importarse y no se encuentran subvencionados. Podría formar parte de un Régimen Especial de Agricultura y Pesca para las Illes Balears.
- ✓ Las peticiones más destacadas y comunes a todos los territorios insulares no ultraperiféricos se han trasladado a la Comisión de las Islas, que forma parte de la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas de Europa, que ha recogido esta petición y la ha remitido a las principales instituciones europeas (Doc. Asunto: Consideraciones Balears Minimis Sector Transporte, 2019).
- ✓ La Comisión de las Islas de la CPMR pide a la Comisión Europea y a los Estados miembros que abran un debate sobre la posibilidad de introducir regímenes fiscales especiales para las empresas insulares que deben asumir los costes adicionales de

la insularidad en materia de transporte y se revise el marco legislativo de ayudas estatales (CPMR Islands Commission, 2021).

- El marco europeo COVID-19 y el consecuente marco nacional temporal que finaliza en junio 2022 han permitido un plan de reactivación de empresas que cobra valor para ayudas a industrias transformadoras. La UE se muestra sensible al marco temporal de ayudas que igualmente pueden contribuir a la solvencia de las empresas industriales.
- Podría contemplarse en paralelo, por parte del Estado, diversas alternativas de política económica al objeto de reducir los costes de la insularidad permanente y estructural. Entre las posibilidades que propone el presente informe están:
 - ✓ En línea con estudios anteriores, una política fiscal de IVA reducido, como tienen Canarias (también Ceuta y Melilla) que impactaría directamente en todos los ciudadanos y mejoraría la calidad de vida. Representa uno de los instrumentos de compensación a los consumidores por los sobrecostes derivados de la insularidad (800 Millones €, equivalente a un arancel entre un 13% y 17%, Groizard, 2017, mientras la Cámara de Comercio de Mallorca lo establece en un 15%). En la Unión Europea afecta a territorios insulares no periféricos de Francia y Grecia.
 - ✓ Una verdadera subvención al transporte de mercancías que compense el sobrecoste de la insularidad (derivado de la inviabilidad del transporte por carretera) e incluya a todas las mercancías intercambiadas entre Baleares y el resto de la UE. El objetivo de la misma debería ser la plena integración en igualdad de condiciones de los residentes y empresas de las Illes en el mercado único europeo y garantizar de forma efectiva la libre movilidad de bienes y personas.
- Asimismo, debería elaborarse un análisis coste beneficio de otras medidas que mejoraran la eficiencia del transporte de mercancías en el ámbito competencial estatal y autonómico tales como:
 - ✓ Evaluar la posibilidad de implementar actuaciones conducentes a un aumento del porcentaje de carga transportado en portacontenedores, frente a la modalidad Ro-Ro. En este sentido, esta última modalidad supone un coste por tonelada mayor, y un coste en huella de carbono también mayor. Debería evaluarse en qué medida el hecho de que las ayudas actuales al transporte de mercancías se limiten al flete marítimo introduce un sesgo en favor de la modalidad Ro-Ro, frente a otras alternativas. Asimismo, si la reducción en el porcentaje de mercancías transportadas se debe a la falta de tamaño de mercado en esta modalidad, debería evaluarse la conveniencia de establecer un Obligación de Servicio Público para esta modalidad considerando los impactos económicos y ambientales sobre el conjunto de la sociedad.
 - ✓ En el transcurso de las entrevistas, se ha manifestado que la carencia de un centro logístico es también un elemento que reduce flexibilidad en la actividad de transporte en las Illes Balears. En este sentido, y bajo los mismos principios, debería evaluarse la necesidad a escala autonómica de contar con dicho centro logístico.
 - ✓ En el mismo sentido, algunos entrevistados indicaron la conveniencia de fomentar los procesos de compra conjunta (y exportación conjunta) a través de políticas similares a otros clústers de éxito en las Illes Balears.
- En paralelo y ante la emergencia del cambio climático, las políticas de transición energética encaminadas a la descarbonización, a escala autonómica, del Estado y

europeas, y el mercado de emisiones, van de nuevo a encarecer los costes del transporte y no solo de mercancías sino también de pasajeros y en los modos aéreo y marítimo, los únicos que salvan la discontinuidad territorial de les Illes Balears. Todo ello debe considerarse al implementar políticas energéticas y de transporte.

- Debe tenerse en cuenta, finalmente, que los costes de transporte de mercancías, uno de los ejes estructurantes de este trabajo, van a sufrir todavía más incrementos por la coyuntura geopolítica internacional actual y la guerra de Ucrania, debido al incremento contante de los precios de los combustibles y del gas y de la ruptura de suministros provocados por los paros de los transportistas.

ÍNDICE

ÍNDICE DE TABLAS	c
ÍNDICE DE GRÁFICOS	e
1. INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA	1
1.1. INTRODUCCIÓN	1
1.2. OBJETIVOS	3
1.3. METODOLOGÍA.....	5
2. DIAGNÓSTICO INFORMATIVO Y JUSTIFICATIVO	7
2.1. CONTEXTUALIZACIÓN: COMISIÓN DE LAS ISLAS DE LA CONFERENCIA DE REGIONES MARÍTIMAS PERIFÉRICAS (CPMR-ISLANDS)	7
2.1.1. La Insularidad y sus características	7
2.1.2. Regiones marítimas periféricas y ultra-periféricas y regiones alejadas. Marco Jurídico	9
2.1.3. Evaluación comparada de ayudas al tráfico de mercancías entre Balears y Canarias, regiones alejadas.....	11
2.2. COMPARATIVA Y SINGULARIDAD DE LAS ILLES BALEARS EN LA COMISIÓN DE ISLAS DE LA CONFERENCIA DE REGIONES MARÍTIMAS PERIFÉRICAS (CPMR-ISLANDS)	17
2.2.1. Marco geográfico. Singularidad insular.....	17
2.2.2. Marco demográfico.....	18
2.2.3. Marco económico y mercado de trabajo	20
2.2.4. Los transportes.....	27
2.2.5. Los usos del suelo.....	31
2.3. PRINCIPALES INDICADORES SOCIODEMOGRÁFICOS DE LAS ILLES BALEARS.	51
2.3.1. Evolución de la Población.....	51
2.3.2. Evolución de la afluencia turística.....	52
2.3.3. Evolución de los pasajeros aéreos	54
2.3.4. Evolución del transporte marítimo de pasajeros.....	57
2.3.5. Evolución del Indicador de Presión Humana	65
2.3.6. Evolución del índice de motorización	67
2.3.7. Evolución de los usos del suelo	70
2.3.7.1. Mallorca.....	70
2.3.7.2. Menorca	71
2.3.7.3. Eivissa	73
2.3.7.4. Formentera.....	74
2.3.7.5. Análisis Integrado. Illes Balears.....	76

2.4. EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN LAS ILLES BALEARS. EVOLUCIÓN, CARACTERÍSTICAS Y ANÁLISIS DE LAS AYUDAS ACTUALES.	80
2.4.1. El Transporte marítimo de mercancías	80
2.4.1.1. Análisis evolutivo.....	80
2.4.1.2. Las mercancías marítimas en 2019	85
2.4.2. Las Ayudas al transporte marítimo de mercancías	91
2.4.3. Análisis detallado del error de diseño institucional de política económica derivado de incluir las ayudas al transporte de mercancías en el límite de minimis.....	105
2.5. DINÁMICAS DE DECRECIMIENTO Y PÉRDIDA DE COMPETITIVIDAD DE LAS ILLES BALEARS	109
2.5.1. Evolución sectorial del Producto Interior Bruto (PIB)	109
2.5.2. Riesgos del monocultivo turístico y vulnerabilidad frente a crisis.....	114
3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	119
4. AGRADECIMIENTOS.....	128
5. ENTREVISTAS REALIZADAS.....	128
6. ASISTENCIA A VARIOS SEMINARIOS DEDICADOS A LA INSULARIDAD.....	128
7. DOCUMENTACIÓN UTILIZADA, REFERENCIAS, BASES DE DATOS.....	129

ÍNDICE DE TABLAS

T1. Tipo de compensación y cuantía. Illes Balears e Islas Canarias	15
T2. Ayudas al transporte de residentes no peninsulares. Illes Balears e Islas Canarias	16
T3. Distancia entre puerto principal y continente (puerto más cercano o de mayor tráfico). CPMR-Islands	18
T4. Población y densidad en el año 2020, CPMR-Islands.....	19
T5. Producción regional y nacional, CPMR-Islands	21
T6. Transporte aéreo de pasajeros, CPMR-Islands	28
T7. Tránsito de mercancías en transporte marítimo, CPMR-Islands	31
T8. Dinámica de usos del suelo 1990-2018 para islas europeas. Nivel 1 (Baleares, Canarias, Córcega, Cerdeña, Sicilia, Malta)	34
T9. Dinámica de usos del suelo 1990-2018 para islas europeas. Nivel 1 (Islas Egeo, Islas Jónicas, Chipre, Gotland, Islas Azores, Madeira).....	35
T10. Cambio neto en la ocupación del suelo de islas y archipiélagos europeos.	38
T11. Tasas anuales de transformación territorial en porcentaje de superficie insular.	43
T12. Tasas globales de transformación por periodo temporal expresadas en porcentaje de superficie insular.	43
T13. Tasa anual de ganancias en porcentaje de superficie insular por categorías.	45
T14. Tasa anual de pérdidas en porcentaje de superficie insular por categorías.....	46
T15. Evolución de la población, Illes Balears. 1990-2021	51
T16. Evolución de la afluencia turística.....	53
T17. Evolución de los pasajeros aéreos en Illes Balears.....	55
T18. Evolución de los pasajeros aéreos por habitante e isla	56
T19. Evolución de los pasajeros marítimos. Illes Balears	58
T20. Evolución de los pasajeros marítimos por puertos.	59
T21. Evolución de los pasajeros marítimos por habitante e isla.....	60
T22. Evolución de los pasajeros en régimen de transporte por puertos APB. Illes Balears.....	61
T23. Pasajeros en régimen de transporte por puertos de embarque y desembarque	62
T24. Evolución de los pasajeros en crucero en Illes Balears, Palma, Maó y Eivissa.....	64
T25. Evolución de la motorización en Illes Balears	68
T26. Evolución de los índices de motorización por islas	69
T27. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 1) de la isla de Mallorca. Periodo 1990-2018	70
T28. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 2) de la isla de Mallorca. Periodo 1990-2018	71
T29. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 1) de la isla de Menorca. Periodo 1990-2018.	72
T30. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 2) de la isla de Menorca. Periodo 1990-2018.	73
T31. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 1) de la isla de Eivissa. Periodo 1990-2018.	73
T32. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 2) de la isla de Eivissa. Periodo 1990-2018.	74

T33. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 1) de la isla de Formentera. Periodo 1990-2018	75
T34. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 2) de la isla de Formentera. Periodo 1990-2018	76
T35. Tasas anuales de transformación territorial en porcentaje de superficie insular. Illes Balears.....	77
T36. Tasas globales de transformación por periodo temporal expresadas en porcentaje de superficie insular.....	77
T37. Tasa anual de ganancias en porcentaje de superficie insular por categorías. Illes Balears	78
T38. Tasa anual de pérdidas en porcentaje de superficie insular por categorías. Illes Balears..	78
T39. Evolución de las Mercancías (Tn) por los puertos de Balears.....	81
T40. Evolución de las mercancías embarcadas y desembarcadas (Tn). Illes Balears.....	83
T41. Evolución de las mercancías en tráfico de cabotaje y exterior. Illes Balears.....	84
T42. Mercancías transportadas por los puertos en las Illes Balears. 2019.....	87
T43. Mercancías transitadas por los puertos gestionados por la APB por tipo de mercancía; peso porcentual en relación al total transportado en Balears (Tn y %). 2019.....	89
T44. Mercancías embarcadas y desembarcadas en puertos APB por tipo de mercancía, peso porcentual en relación al tipo de tráfico (última fila de cada columna) (Tn y %). 2019.....	90
T45. Acuerdo de la Delegación del Gobierno por la que se determinan los fletes tipo aplicables a los costes subvencionables para la convocatoria 2020.	92
T46. Evolución del número de empresas que reciben subvención, y de la cuantía de las mismas por ramas de actividad.....	95
T47. Evolución del número de empresas que reciben subvención, y cuantía de las mismas por intervalos.....	99
T48. Distribución porcentual de las mercancías bonificadas (miles de kilos) desagregado por modo de transporte y en exportación o importación. Y coste total del transporte.....	100
T49. Evolución de los beneficiarios de la compensación al transporte de mercancías por islas. Illes Balears	100
T50. Evolución de las compensaciones económicas al transporte de mercancías por islas en Balears (€)	101
T51. Compensación al transporte de mercancías por municipios, Illes Balears. 2021.....	103
T52. Compensación económica (€) al transporte de mercancías por Islas y sectores de actividad. Illes Balears. 2021.....	104
T53. Evolución de las ayudas solicitadas y recibidas al transporte de mercancías (en miles €)	107
T54. Número de empresas afectadas por la limitación minimis por sectores de actividad	108
T55. Evolución del PIB sectorial a precios de mercado en las Illes Balears por ramas de actividad (CNAE-09) y peso porcentual de cada rama sobre el VAB total.....	111
T56. Evolución del PIB sectorial a precios de mercado en las Illes Balears por ramas de actividad (CNAE-09) como índice con año base 2000.....	111
T57. Evolución del PIB sectorial a precios de mercado en España por ramas de actividad (CNAE-09) como índice con año base 2000.....	114

ÍNDICE DE GRÁFICOS

G1. Superficie insular CPMR-Islands	17
G2. Población, año 2020. CPMR-Islands	19
G3. Densidad de población en el año 2020. CPMR-Islands.....	20
G4. Producción nacional y PIB per cápita. CPMR-Islands.....	22
G5. PIB a precios de mercado. 2015-2019. CPMR-Islands	23
G6. Valor agregado bruto (VAB) por sector económico (%), CPMR-Islands	24
G7. Tasa de actividad. CPMR-Islands	25
G8. Tasa de paro, CPMR-Islands.....	25
G9. Población ocupada por sectores, CPMR-Islands.....	26
G10. Transporte aéreo de pasajeros, CPMR-Islands.....	28
G11. Transporte aéreo insular y UE (%), CPMR-Islands	29
G12. Pasajeros aéreos/habitante, CPMR-Islands.....	29
G13. Pasajeros marítimos por habitante, CPMR-Islands	30
G15. Tránsito de mercancías en transporte marítimo/ Total UE (%), CPMR-Islands.....	31
G16. Ocupación del suelo proyecto CLC	33
G17. Cambio neto de superficies artificiales para islas y archipiélagos europeos.....	39
G18. Cambio neto de superficies agrícolas para islas y archipiélagos europeos.....	39
G19. Cambio neto de superficies forestales y seminaturales (% insular, Km2) para islas y archipiélagos europeos	40
G20. Tasas netas de intercambio anual por categorías de ocupación de suelo y por islas.	44
G21. Distribución territorios insulares en función del porcentaje de cambio neto (izquierda) y km2 (derecha) de superficies artificiales y superficies agrícolas	47
G22. Distribución territorios insulares en función del porcentaje de cambio neto (izquierda) y Km2 (derecha) de superficies agrícolas y superficies naturales-seminaturales	48
G23. Evolución de la población, total Illes Balears y por islas. 1990, 2001, 2011 y 2021	51
G24. Evolución de la población, Illes Balears. 1990-2021	52
G25. Evolución de la afluencia turística	53
G26. Índice de turistas por habitante	54
G27. Evolución de los pasajeros aéreos en Illes Balears	55
G28. Evolución de los pasajeros aéreos por habitante en Illes Balears	56
G29. Evolución de los pasajeros aéreos por habitante e isla.....	57
G30. Evolución de los pasajeros marítimos. Illes Balears	58
G31. Evolución de los pasajeros marítimos por habitante en Illes Balears	59
G32. Evolución de los pasajeros marítimos por habitante e isla	60
G33. Evolución de los pasajeros en régimen de transporte por puertos APB. Illes Balears	62
G34. Pasajeros en régimen de transporte por puertos de embarque y desembarque	63
G35. Evolución de los pasajeros en crucero en Balears. Año 2000 índice 100	64
G36. Evolución de los pasajeros en crucero en Illes Balears y Palma	65
G37. Evolución de los pasajeros en crucero en Illes Balears por sus principales puertos	65
G38. Evolución del Indicador de Presión Humana en Illes Balears	66
G39. Evolución del Indicador de Presión Humana en Mallorca	66
G40. Evolución del Indicador de Presión Humana en Menorca.....	67
G41. Evolución del Indicador de Presión Humana en Eivissa- Formentera	67

G42. Evolución de la motorización en Illes Balears.....	69
G43. Evolución de los índices de motorización por islas.....	70
G44. Cambios de ocupación del suelo de la isla de Mallorca. Periodo 1990-2018	71
G45. Cambios de ocupación del suelo de la isla de Menorca. Periodo 1990-2018	72
G46. Cambios de ocupación del suelo de la isla de Eivissa. Periodo 1990-2018	74
G47. Cambios de ocupación del suelo de la isla de Formentera. Periodo 1990-2018.....	75
G48. Tasas de cambio neto por categorías de ocupación del suelo en las Illes Balears. Periodo 1990-2018	76
G49. Transformación de la ocupación del suelo en las Illes Balears. Periodo 1990-2018.....	79
G50. Evolución del número de contenedores (TEUs)	80
G51. Evolución de la Mercancía general (Tn) por los puertos de Balears	82
G52. Evolución de las mercancías por tipologías (Tn) en los puertos de Balears	82
G53. Evolución de las mercancías embarcadas y desembarcadas (Tn). Illes Balears	83
G54. Evolución de las mercancías en tráfico de cabotaje y exterior. Illes Balears	84
G55. Evolución de las mercancías embarcadas y desembarcadas en tráfico de cabotaje. Illes Balears.....	85
G56. Evolución de las mercancías embarcadas y desembarcadas en tráfico exterior. Illes Balears.....	85
G57. Mercancías transportadas por los puertos en las Illes Balears (%)	86
G58. Mercancías transportadas por puertos e islas (Tn). Illes Balears. 2019	87
G59. Mercancías transportadas por puertos e islas (%). Illes Balears. 2019	88
G60. Número de empresas que reciben subvención, y cuantía de las mismas (2017 consolidado).....	94
G61. Distribución porcentual del número de empresas que reciben bonificación por ramas de actividad (superiores 5%).....	96
G62. Distribución porcentual del montante de las bonificaciones por ramas de actividad (superiores 5%).	97
G63. Bonificación media anual por empresa desagregado por ramas de actividad (superiores 5%).	98
G64. Evolución de los beneficiarios de la compensación al transporte de mercancías por islas. Illes Balears	101
G65. Evolución de las compensaciones económicas al transporte de mercancías por islas en Balears (€)	102
G66. Evolución del PIB sectorial a precios de mercado en las Illes Balears por ramas de actividad (CNAE-09) como índice con año base 2000.....	112
G67. Evolución del PIB sectorial a precios de mercado en España por ramas de actividad (CNAE-09) como índice con año base 2000.....	113
G68. Evolución del PIB p/c en todas las CCAA entre 2000-2020, con año base 2000.	117

1. INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

1.1. INTRODUCCIÓN

Como es bien conocido, el hecho insular se define en sí mismo por una discontinuidad territorial en relación a la zona continental. Esto supone que la libre movilidad de personas y bienes se ve limitada por un factor exógeno que ocasiona los llamados costes de insularidad.

Existe ya abundante información que nos permite partir de un robusto conocimiento previo de la situación de la insularidad y de sus costes para el caso de Balears. Sin remontarnos a los primeros estudios de los costes de la insularidad de finales de los setenta, que acreditan que la temática se encuentra latente desde los inicios de la democracia, hemos revisado los informes más recientes. En esos informes ya consta una cuantificación exhaustiva y rigurosa de las consecuencias económicas que genera la discontinuidad territorial sobre los territorios insulares en forma de costes de insularidad (Groizard (coord.) 2014, Groizard (dir.) 2016, Groizard, 2017). Asimismo, hemos constatado que también se han analizado las características económicas del mercado del transporte de mercancías (Alonso-Paulí, Balart, Lucena, 2017). E igualmente, la Cámara de Comercio de Mallorca, ha presentado sendos informes sobre la subvención al transporte de mercancías (Cámara de Comercio de Mallorca, 2018, 2021).

Considerando el marco general de las regiones insulares europeas, y el específico de las Illes Balears, este trabajo sintetiza, actualiza y extiende algunas de las informaciones más relevantes para la mejora del diseño institucional de las ayudas al transporte contenidas en estudios previos; identifica las principales fuentes de ineficiencia generadas por el actual diseño institucional de las políticas dirigidas a reducir el impacto de la discontinuidad territorial; y pone de manifiesto la ineludible necesidad de modificar el actual marco de ayudas al transporte de mercancías para dar cumplimiento a los principios de cohesión territorial, libre movilidad de bienes y acceso al mercado único que vertebran la Unión Europea.

Debemos empezar enfatizando que la orientación actual de las ayudas al transporte de mercancías vigentes actualmente en las Illes Balears es ciertamente limitada. A pesar de su denominación, el objetivo de la actual ayuda es, exclusivamente, compensar los mayores costes de importación de inputs y exportación de productos elaborados de las empresas industriales de las Illes Balears. Por tanto, el actual marco de ayudas no busca, y no puede lograr, reducir los elevados costes de insularidad que sufren en su conjunto las Illes Balears. En concreto, con el actual diseño, no se abordan en absoluto los elevados costes de insularidad debidos a la discontinuidad territorial que sufren los residentes de Balears y todas las otras actividades y procesos económicos.

Para abordar de forma integral el impacto del coste de insularidad sobre el conjunto de Balears, debería diseñarse una verdadera ayuda al transporte de mercancías que compensara la discontinuidad territorial que sufren el conjunto de mercancías que se intercambian entre las Illes Balears y los otros territorios de la UE. Sólo así, se lograría la libre movilidad de bienes que permitiera integrar a los consumidores y productores de Balears en el ámbito efectivo del mercado único europeo. En los últimos cincuenta años de

construcción del espacio común europeo se han hecho notables esfuerzos regulatorios y de infraestructuras para garantizar la libre movilidad de bienes en defensa del mercado único. Lamentablemente, parece darse por bueno que algunos territorios insulares (en particular, los no reconocidos como regiones ultra periféricas) y sus ciudadanos no puedan acceder a la libre movilidad de bienes, y a los principios de cohesión territorial que vertebran el mercado único.

1.2. OBJETIVOS

El objetivo principal de este informe es identificar las posibilidades de mejora en el diseño institucional de las políticas de ayuda al transporte de mercancías dirigidas a reducir los costes de la insularidad que sufre el sector secundario de las Illes Balears. Dicho marco institucional define las políticas que se han llevado a cabo en las últimas décadas en las Illes Balears, tanto a escala Estatal como de la UE. El objetivo de la presente evaluación es identificar las posibles ineficiencias y resultados no deseados, para que puedan ser corregidas en la revisión de las mismas que debe llevarse a cabo próximamente en el ámbito de la UE.

En el caso concreto de las Illes Balears, y en contra de algunas posturas simplistas, debe manifestarse con total rotundidad que el hecho de que el Producto Interior Bruto (PIB) per cápita de una región se sitúe en el entorno de la media de la UE no puede ser considerado seriamente como un argumento para omitir un análisis detallado de cualquier política pública en el marco de la UE. Más aún cuando es bien conocido que el PIB es una medida agregada del conjunto de la actividad económica, que recoge de forma deficiente el bienestar social de una comunidad. A lo largo de este informe, se presenta la evolución de este indicador parcial en los últimos años. Pero se presentará información de mayor granularidad intersectorial y conceptual (más allá del peso y ventaja competitiva de la actividad turística) para comprender la realidad socioeconómica de las Illes Balears, su evolución en las últimas décadas, y los riesgos y retos que deben abordarse de forma urgente.

Los objetivos secundarios se centran en:

- Justificar ante la UE la singularidad de les Illes Balears, como territorio insular compartimentado en cuatro islas habitadas y necesitado de un tratamiento igual al de las regiones ultraperiféricas en compensaciones al tráfico de mercancías. Igual en tratamiento en España al de las Islas Canarias, igualdad, por otra parte, conseguida en las ayudas en el tráfico de pasajeros residentes.
- Justificar la situación actual de vulnerabilidad ante las crisis, económico-financiera y la pandémica, por el monocultivo turístico. A su vez, poner de manifiesto la pérdida de tejido productivo y la falta de competitividad de las actividades relacionadas con el sector primario y secundario, debido a la limitación de acceso al mercado único y los sobrecostes del transporte derivados de la discontinuidad territorial, al no considerar suficientemente la insularidad “periférica” como factor limitativo.
- Justificar que las ayudas al transporte de mercancías no rompen el mercado de libre competencia. Al contrario, son acordes con el principio de cohesión territorial ya que compensan un sobrecoste por insularidad, por periferia y sobre todo por discontinuidad territorial, que supone una barrera de acceso al mercado único que limita la libre movilidad de bienes y la competitividad empresarial de las actividades no turísticas.
- Justificar las desventajas derivadas de la doble y triple insularidad, por la discontinuidad con el continente y la compartimentación territorial en cuatro islas habitadas, con impactos en los costes del transporte de mercancías.

- Finalmente, poner de manifiesto que la normativa jurídica de rango diverso, los dictámenes, diferentes declaraciones ante la UE y las leyes en España reconocen el hecho insular periférico y lejano de las Illes Balears. Sin embargo, no se asumen económicamente de forma suficiente, por parte de las distintas administraciones, las consecuencias que de ello se derivan.

1.3. METODOLOGÍA

El trabajo cuenta con metodologías diversas y técnicas de trabajo diferenciadas y adecuadas a cada uno de los apartados que lo componen.

- Se han realizado entrevistas semiestructuradas a representantes de instituciones públicas y privadas implicadas y conocedoras del tema de los costes de transporte de mercancías, sus impactos sobre el sector primario y secundario, y las ayudas al transporte en las Illes Balears.
- Se han analizado los trabajos realizados sobre los costes de la insularidad, las ayudas al transporte de mercancías y las condiciones del mercado de transporte, que se citan en la bibliografía y en el resumen ejecutivo.
- Se han revisado documentos jurídicos, declaraciones, boletines, a escala autonómica, del Estado y de la Unión Europea.
- Se ha construido una base de datos de la Comisión de Islas de la Conferencia de Regiones Marítimas Periféricas (CPRM-Islands), a partir de fuentes europeas y de cada país, para comparar las Illes Balears con el resto de conjuntos insulares atlánticos, mediterráneos y del mar Báltico. No se han considerado los territorios de ultramar. A partir de esta base de datos, se han definido y construido indicadores sintéticos siempre que ello ha sido posible. El análisis ha sido sincrónico, a partir de las estadísticas de los últimos años.
- Se han analizado los usos del suelo de los conjuntos insulares seleccionados, y de las Illes Balears en particular, a partir de la cartografía Corine Land Cover (CLC).
- Se ha construido una base de datos para las Illes Balears para analizar las especificidades de las cuatro islas, siempre que los datos han sido accesibles. Se han analizado de forma diacrónica las principales variables socio-demográficas, económicas y territoriales de las dos últimas décadas.
- Gracias a la colaboración de la Autoritat Portuària de Balears, se ha construido una base de datos específica para el transporte marítimo de mercancías.
- Gracias a la colaboración de la Delegación de Gobierno de les Illes Balears, se ha construido una base de datos específica para las ayudas recibidas por parte de las empresas insulares a nivel sectorial y de forma diacrónica.

2. DIAGNÓSTICO INFORMATIVO Y JUSTIFICATIVO

2.1. CONTEXTUALIZACIÓN: COMISIÓN DE LAS ISLAS DE LA CONFERENCIA DE REGIONES MARÍTIMAS PERIFÉRICAS (CPMR-ISLANDS)

La Conferencia de Regiones Marítimas Periféricas (en inglés: Conference of Peripheral Maritime Regions; CPMR) reúne a más de 150 Regiones de 24 Estados de la Unión Europea y cuenta con cerca de 200 millones de ciudadanos. La CPMR actúa a favor de un desarrollo más equilibrado del territorio europeo y funciona a la vez como centro de estudios y como lobby de las Regiones, según aparece en su propia página web. La Comisión de las Islas es una de las seis Comisiones Geográficas de la Conferencia de Regiones Marítimas Periféricas de Europa y la más antigua. Sus miembros representan diecinueve autoridades insulares europeas regionales ubicadas en los mares Mediterráneo y Báltico, y los océanos Atlántico, Índico y Pacífico. La población total de estas regiones insulares es de alrededor de 15 millones de personas (<https://cpmr-islands.org/fr/>).

2.1.1. La Insularidad y sus características

La insularidad es un fenómeno permanente de discontinuidad física y, en las disparidades físicas, la acción humana tiene poca o nula influencia pues, aunque se mitiguen sus efectos negativos, las causas, la insularidad, siempre permanecen. Se pueden compensar los costes vinculados a la insularidad e implementar unos medios de transporte adecuados, pero la periferia permanecerá siempre alejada del centro. El reconocimiento del carácter permanente de la insularidad y la cuantificación de sus impactos debe permitir, pues, la implantación de políticas de compensación permanente, distintas de las políticas de compensación de desigualdades, puesto que se trata de una situación que por naturaleza no se puede subsanar. La atenuación de los efectos negativos sólo puede lograrse mediante “medidas de ajuste permanente” (EURISLES, s/f). Esta afirmación “medidas de ajuste permanente” justifica la elaboración de este informe y de los datos en los que se apoya.

Las Illes Balears cuentan con características y problemáticas que son comunes al conjunto de territorios insulares, aunque, como veremos en la comparativa con otros territorios, también tienen especificidades. A nivel general las islas presentan un conjunto de características comunes de las que Balears participa: sufren escasez de numerosos recursos, en particular suelen tener recursos hídricos limitados; riesgos naturales con consecuencias agravadas por el tamaño, con episodios de sequía y otros de riesgo de inundaciones, o asociados al cambio climático; el mercado insular es limitado, lo que lleva a reducida competencia y a veces monopolios (aunque vaya en contra de los principios de la UE); en el caso de los archipiélagos, hay dispersión entre islas, como Balears, con un territorio compartimentado; suelen tener un alto patrimonio biológico y natural con numerosos endemismos, pero a la vez, elevada fragilidad y debilitamiento de los ecosistemas. La lejanía, al ser territorios periféricos, se traduce en dificultades añadidas a los transportes. Las opciones se limitan al transporte aéreo y marítimo para mover personas y mercancías tanto en los flujos interinsulares, como entre las islas y el continente.

La vulnerabilidad, que significa una mayor exposición de las islas a los impactos económicos y ambientales exógenos, es tal vez una de sus características más destacadas. Las islas están particularmente expuestas a los impactos del cambio climático. Cuentan con una elevada dependencia energética exterior, la electricidad es mayormente procedente de combustibles fósiles. En el caso de Europa, muchas islas disponen de elevados índices de motorización y de alta intensidad turística, así como poca mano de obra cualificada para llevar a cabo la transición energética. Por todo lo anterior, deben priorizarse las necesidades de las islas en el marco de la mitigación y adaptación al cambio climático, a fin de disminuir la vulnerabilidad de estos territorios insulares (CPMR, 2018). La vulnerabilidad insular se incrementa en aquellos casos en que hay una alta dependencia de la actividad turística, que suele ser otra de las características insulares, además de la escasa diversificación económica y la dependencia de un número limitado de exportaciones e importaciones estratégicas.

Las islas son también territorios de dimensiones reducidas con multiplicación de usos, por lo que el mercado interior es más reducido, con baja demanda interna y con una producción menos eficiente que en los territorios continentales. La ausencia de economías de escala afecta tanto al sector privado como a las infraestructuras públicas y al coste de provisión de los servicios públicos. Así mismo, los territorios insulares sufren a menudo mayores obstáculos para la investigación y desarrollo y para la aparición de sectores de crecimiento rápido (Vicepresidència i Conselleria d'Innovació i Recerca i Turisme. Centre Balears Europa, 2016).

La insularidad, sea periférica o ultraperiférica, supone una discontinuidad territorial y una barrera a la libre movilidad de bienes y personas con importantes consecuencias económicas. Supone unos mayores costes de aprovisionamiento de materias primas (inputs), y de exportación de las mercancías (outputs), junto con un mercado interior fragmentado y no continuo. Además, la necesidad del transporte marítimo y/o aéreo aumenta los tiempos de producción y entrega. Por ello, las actividades productivas de los sectores primario y secundario que operan en territorios insulares son menos competitivas que las que se encuentran situadas en el continente. Se estima que, a igualdad de distancia que en un territorio continental, el coste del transporte es entre un 74% y un 100% más caro y menos fiable debido a la discontinuidad territorial que impide el acceso a transportes terrestres, mucho más inmediatos, como el ferroviario o el transporte por carretera. De hecho, en el caso del transporte marítimo, los costes se concentran en la salida y la llegada, siendo el componente relativo a la distancia, una fracción muy pequeña del precio total (Doc. Asunto: Consideraciones Baleares Minimis Sector Transporte, 2019).

Incluso la doble y triple insularidad puede utilizarse como argumento para solicitar una mejor financiación frente al gobierno del Estado. En este sentido, las Illes Balears reclaman contabilizar como superficie el mar interior que conecta las cuatro islas, que suman 2.649 kilómetros cuadrados más. La superficie de Balears crecería un 50% y pasaría de los 4.991,7 kilómetros cuadrados actuales a los 7.640,7. A más territorio más financiación. La superficie es una variable que se ha utilizado históricamente en el sistema de financiación porque es «relevante» en las políticas medioambientales o las infraestructuras. La superficie tiene consecuencias en la provisión de servicios públicos y en el aumento de coste de los desplazamientos, pero no solo en tierra, es un fenómeno que también se produce con la

doble y la triple insularidad, puesto que el mar que separa a las diferentes islas, en términos de transporte, puede alejar incluso más que una cordillera o un desierto (Ultima Hora, 02-02-2022).

2.1.2. Regiones marítimas periféricas y ultra-periféricas y regiones alejadas. Marco Jurídico

La insularidad es una condición geográfica. Es una característica permanente que afecta a la capacidad de las islas de progresar hacia un crecimiento inteligente, integrador y sostenible. Y las características insulares, como dimensiones reducidas, lejanía y vulnerabilidad, no siempre son compatibles con los principios de desarrollo y cohesión que promueve la UE. ¿Cuál es el marco jurídico en el que se desenvuelven los territorios insulares?

El artículo 158 del Tratado de Ámsterdam y la Declaración núm. 30 en sus anexos reconoció que las regiones insulares sufren desventajas estructurales que obstaculizan de forma permanente su desarrollo y, como consecuencia, exigió medidas específicas en beneficio de estas regiones para ayudarlas a integrarse mejor en el mercado interno.

El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) refuerza estas disposiciones con la inclusión de la cohesión territorial como uno de sus objetivos. **El artículo 174** señala que la UE se propondrá, en particular, reducir las diferencias entre los niveles de desarrollo de las diversas regiones y el retraso de las regiones menos favorecidas.

En concreto, dicho artículo establece que se prestará especial atención a las zonas rurales, a las zonas afectadas por una transición industrial y a las regiones que padecen desventajas naturales o demográficas graves y permanentes como, por ejemplo, las regiones más septentrionales con una escasa densidad de población y las regiones insulares, transfronterizas y de montaña.

El artículo 349 del TFUE hace referencia a un conjunto de territorios insulares de la Unión que, en virtud de su lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos se clasifican como regiones ultraperiféricas: Guadalupe, la Guayana Francesa, Martinica, la Reunión, San Bartolomé, San Martín, las Azores, Madeira y las Islas Canarias. Para estas regiones, se señala que las medidas contempladas se referirán, en particular, a las políticas aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales de la Unión. En España, las Islas Canarias reciben la clasificación de regiones ultraperiféricas y, de forma absolutamente justa, se benefician de la aplicación especial de las políticas antes mencionadas. Lamentablemente, ese no es el caso de la Illes Balears, a pesar de que los impactos negativos de la insularidad y la discontinuidad territorial son muy similares.

El Comité Europeo de las Regiones constata la necesidad de una aplicación real y efectiva del artículo 174 del TFUE en lo referente a las islas mediterráneas, tal y como se ha desarrollado en el **artículo 349 del TFUE** para las **regiones ultraperiféricas**. Este comité insiste en que, pese a las claras similitudes en cuanto a sus condiciones generales a nivel social, económico y geográfico con las regiones ultraperiféricas de la UE, **las islas**

mediterráneas no se benefician de un tratamiento específico que permita hacer frente a las contingencias geográficas permanentes para su desarrollo económico y social reconocidas en el artículo 174 del TFUE. Se apunta como este artículo debería aplicarse desde las primeras etapas del proceso de toma de decisiones, incluyendo medidas compensatorias específicas para superar los retos y las restricciones derivadas de la condición insular mediterránea (Comité Europeo de las Regiones, 2020).

La continua mejora de los medios de transporte supone que la discontinuidad territorial genera efectos económicos virtualmente idénticos entre las regiones insulares atlánticas y mediterráneas de la UE. En relación al transporte de personas, el Reglamento (UE) **651/2015** de la Comisión, de 17 de junio del 2014 declara en su artículo 51 la compatibilidad de las ayudas de carácter social al transporte en favor de los residentes de las **“regiones alejadas”**. Los residentes de las Islas Canarias y las Illes Balears se benefician de dichas ayudas al transporte de personas. Su artículo 2 define como “regiones alejadas”: las ultraperiféricas, Malta, Chipre, Ceuta, Melilla, **las islas que formen parte de un Estado miembro** y las zonas con baja densidad de población. Resulta difícil explicar que el reconocimiento de la equivalencia de los impactos de la insularidad en las regiones alejadas y ultraperiféricas en el transporte de pasajeros, no haya sido aún reconocido de forma correcta por la UE en lo relativo al transporte de mercancías. A partir del artículo 51 del Reglamento (UE) 651/2015, si el Estado español insta a su modificación, **se podría hacer extensiva, a las “regiones alejadas”, como las Illes Balears, la posibilidad de subvencionar el transporte de mercancías sin limitaciones de ayudas por minimis** (Conselleria Presidencia. Direcció advocacia Comunitat Autònoma, 2017).

El Reglamento UE **1407/2013** de la Comisión es el relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del TFUE, a las ayudas “de minimis”, aplicable a día de hoy (inicialmente debía ser hasta 31 de diciembre del 2020). Se establece la compatibilidad con el mercado interior de las ayudas en favor de pequeñas y medianas empresas, y en el artículo 3.2 se establece el límite a conceder por parte de un Estado miembro, a una sola empresa, 200.000€ durante tres ejercicios fiscales. Límite que el presente informe, en línea con lo defendido por la propia Comunidad Autónoma de Balears, demuestra que es insuficiente para cubrir el coste del transporte de mercancías asumido por las empresas de las Balears (Conselleria Presidencia. Direcció advocacia Comunitat Autònoma, 2017). Más aún, la compensación parcial de los costes originados por la discontinuidad territorial, no pueden considerarse como políticas “a favor” de las empresas ya que su objetivo es eliminar una barrera efectiva para la libre movilidad de bienes en el espacio europeo. Dicha argumentación queda reforzada por la propia acción de la UE que establece que las regiones ultraperiféricas no se ven afectadas por la limitación establecida en las ayudas de minimis. El mantenimiento de las compensaciones al transporte de mercancías bajo el paraguas de minimis supone que la UE está generando un agravio comparativo, por la desventaja económica que los costes implican.

El artículo 138.1 de la Constitución Española reconoce el hecho insular como una circunstancia de particular atención que debe ser tomada en cuenta al establecer el adecuado y justo equilibrio económico entre las diversas partes del territorio español, con vistas a la efectiva realización del principio de solidaridad. De la formulación constitucional

se desprenden dos efectos inmediatos: la existencia del hecho insular como un conjunto de circunstancias específicas cuya determinación se encomienda al Estado; y la conclusión de que este hecho insular debe ser atendido al formular las políticas concretas cuyo objetivo no es otro que la materialización del equilibrio económico. Estas desventajas de la insularidad deben ser corregidas mediante la acción del Estado a fin de establecer un adecuado y justo equilibrio económico interterritorial.

Tanto el **Estatuto de Autonomía de las Illes Balears de 1983** como, sobre todo, su modificación en **2007**, han incidido en el reconocimiento del hecho insular y sus circunstancias, con la finalidad de amparar y promover actuaciones conducentes a reducir o eliminar dichos desequilibrios.

La más relevante de dichas actuaciones ha sido la **Ley 30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las Illes Balears (REB)**, que prevé una serie de medidas en diferentes ámbitos, las cuales, **salvo en lo que respecta a las relativas al transporte**, carecen de concreción y están sujetas a desarrollos normativos posteriores. El REB refleja la realidad insular o plurinsular balear y la necesidad de un tratamiento propio. Finalmente, el **Real Decreto-ley 4/2019, de 22 de febrero**, del Régimen Especial de las Illes Balears, BOE, 47, 23 de febrero de 2019) actualiza el anterior.

Toda esta normativa debe servir de arropamiento jurídico y justificación para demostrar que la insularidad insuficientemente compensada produce una incompatibilidad con los principios de libre movilidad de bienes y acceso al mercado único en el espacio europeo. La interpretación diferencial del hecho insular entre regiones alejadas y ultraperiféricas no está soportada por la evidencia económica, y sitúa a las empresas de Balears de los sectores primario y secundario en desventaja competitiva respecto de las ubicadas en el territorio europeo continental, que no sufren en el mismo grado de discontinuidad geográfica. Lo cierto es que la libre competencia se vulnera si, como hasta ahora, se mantienen las limitaciones de minimis sobre las compensaciones al coste del transporte de mercancías en los territorios insulares no ultraperiféricos, no si se declara la compatibilidad con el mercado interior, a través de su ampliación (Conselleria Presidencia. Direcció advocacia Comunitat Autònoma, 2017).

2.1.3. Evaluación comparada de ayudas al tráfico de mercancías entre Balears y Canarias, regiones alejadas.

El Comité Europeo de las Regiones destaca que el transporte de mercancías en las islas es entre dos y cuatro veces más caro que en el continente, constituyendo un factor crucial que incide directamente sobre la competitividad de las producciones insulares (Comité Europeo de las Regiones, 2020).

El gobierno de España tiene una línea de ayudas de Estado para paliar la pérdida de competitividad provocada por la discontinuidad territorial que padecen las empresas industriales ubicadas en las Balears, que realizan actividades de transformación de productos y que añaden valor añadido (Doc. Asunto: Consideraciones Baleares Minimis Sector Transporte, 2019).

El Real decreto 1034/1999 de 18 de junio establece la compensación al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Illes Balears. En su artículo 2, con origen en las islas y destino en otros territorios (exportación) establece la compensación de **hasta el 65%** sobre una parte del coste del flete. Las mercancías deberán ser de los sectores de atención preferente (SAP) siguientes: a) productos obtenidos de la industria de la madera, corcho, muebles de madera, b) artículos de peletería natural y artificial, aptos para ser utilizados como piezas de vestir o como accesorios del vestido, c) calzado, incluido el ortopédico, tanto en serie como artesanal o a medida, d) producciones de la industria del cuero, adobo y acabados de cueros y pieles, e) confección en serie y a medida de todo tipo de piezas de vestir y sus complementos, f) artículos de joyería y bisutería, g) productos artesanales que gocen de la calificación correspondiente, h) productos industriales transformados en las islas, con un valor añadido superior al 20 por 100, y i) artículos susceptibles de ser utilizados para la nutrición humana. El artículo 3, sobre el transporte marítimo o aéreo a las Illes Balears, con origen en otros territorios (importación de inputs), de artículos sin suficiente producción interior, establece una compensación de **hasta el 60%** sobre una parte del coste del flete.

El real decreto 4/2019 de 22 de febrero del Régimen Especial de las Illes Balears establece en el artículo 11 de compensaciones al transporte aéreo y marítimo de mercancías, que se especificará una consignación anual en los Presupuestos generales del Estado, para abaratar el coste del transporte entre las Illes Balears y la península.

El texto incluye **por primera vez el factor de insularidad** como eje de las inversiones estatales para garantizar que las Illes Balears recibirán cada año una partida presupuestaria nunca por debajo de la media de inversión del conjunto de comunidades autónomas. Este fondo está diseñado para acabar con la discriminación tradicional de las Illes Balears en los Presupuestos Generales del Estado como consecuencia de la insularidad y de las competencias exclusivas de las islas en infraestructuras como carreteras y ferrocarril. Asimismo, el eje de transporte blinda el descuento del 75% de residente en los viajes a la península y establece bonificaciones al transporte de mercancías llamadas a compensar las desventajas competitivas de las empresas de las islas y a abaratar el coste de la vida para la ciudadanía. Además, las Illes Balears quedan equiparadas con Canarias, Barcelona y Madrid con el fin de recibir subvenciones del Estado al transporte público por carretera.

[\(https://www.caib.es/sites/M170629084215629/es/n/el_govern_de_les_illes_balears_explica_a_la_sociedad_civil_las_conclusiones_de_la_negociacion_del_nuevo_reib/\)](https://www.caib.es/sites/M170629084215629/es/n/el_govern_de_les_illes_balears_explica_a_la_sociedad_civil_las_conclusiones_de_la_negociacion_del_nuevo_reib/).

Ayudas, como mínimo de **al menos el 65%** del coste medio del flete del transporte para la exportación de productos de la Comunidad Autónoma, o que hayan sido objeto de transformación. Establece las ayudas a las entradas de materias primas en, **como mínimo, un 60% del coste medio del flete.**

Se ha producido un cambio sustancial en estos 20 años. En primer lugar, el que el factor de **insularidad** sea el eje de las inversiones estatales y que Balears deba recibir anualmente una partida presupuestaria nunca por debajo de la media de inversión del conjunto de comunidades autónomas. En segundo lugar, el que en las ayudas en los Presupuestos Generales del Estado (PGE), a través del REB, se pase del “hasta”, al “como mínimo”, ello

puede interpretarse en que las ayudas se pueden ampliar, tal y como existen para las Islas Canarias.

A pesar de que la normativa autonómica y estatal reconoce y busca corregir el impacto negativo que tiene la discontinuidad territorial sobre la libre movilidad de bienes y el acceso al mercado único, la implementación efectiva de este derecho, queda aún limitada por la interpretación restrictiva de la UE ya que estas ayudas quedan sujetas al límite de 200.000 € por empresa, cada 3 ejercicios fiscales tal y como regula el Reglamento 1407/2013 de la UE. Por tanto, los esfuerzos en el ámbito autonómico y estatal pierden, en parte, su vigencia porque el importe de la compensación no es suficiente para reducir el impacto de los sobrecostes debidos a las barreras de acceso al mercado único que provoca la discontinuidad territorial de las regiones insulares sobre la competitividad de las empresas. Más aún, el actual diseño institucional establece que el techo de minimis se aplica conjuntamente con cualquier otra ayuda de estado. La consecuencia de esta interpretación limitativa que realiza la UE es que las empresas de Balears reciben una doble penalización: por una parte, soportan el sobrecoste económico de las barreras a la libre movilidad de bienes; por otra parte, no pueden acceder en igualdad de condiciones, en comparación a otras empresas de la UE, a otras ayudas si ya han consumido todo o parte del límite de minimis. Por el contrario, las empresas situadas en el continente se benefician del notable esfuerzo regulatorio e inversor en infraestructuras hecho en los últimos 50 años para garantizar la cohesión territorial en el ámbito de la UE. Por lo tanto, esta discrepancia hace que, en la práctica, el hecho de que la UE mantenga la aplicación de la regla de minimis a estas ayudas al transporte con supuesto objetivo de asegurar la competencia en la UE, tenga el efecto contrario en las empresas de Balears, se limita la libre movilidad de bienes, el acceso al mercado único y la libre competencia.

Como ya se ha señalado, la regla de minimis, no se aplica a las ayudas al transporte que reciben otros territorios insulares ultraperiféricos como, en España, las Islas Canarias.

Analizando la situación de las regiones ultraperiféricas atlánticas y las regiones alejadas del mediterráneo, podemos afirmar que no es la distancia, sino la discontinuidad territorial que supone la insularidad lo que encarece el transporte y lastra la competitividad de las empresas industriales en las islas. Por ello **el real decreto 4/2019 de 22 de febrero** del Régimen Especial de las Illes Balears establece como disposición transitoria primera que el Gobierno solicite a la Comisión Europea aumentar el límite de minimis y, al propio tiempo, que solicite que las ayudas al transporte queden fuera del reglamento de minimis citado.

Las Islas Canarias cuentan con subvenciones a sus transportes aéreos y marítimos de mercancías, regulados por los Reales Decretos 170/2009 y 362/2009 y por el texto consolidado de 31 de diciembre de 2014. El programa de subvenciones al transporte marítimo es mucho más amplio en Canarias que en Balears. En Canarias pueden subvencionarse, además del flete, costes de manipulación, tasas, recargos, costes de alquiler de plataformas, etc. En Balears solamente se subvenciona el coste del flete (Groizard (dir), 2016, pág 151). En Balears el coste del flete depende de cada producto, en Canarias un único flete es válido para todos los productos. Ello se debe a que la mayor parte de productos procedentes de esas islas se transportan en contenedores, al contrario de Balears, en que este tipo de tráfico ha quedado reducido al 3,4% de las Tn transportadas, en

2019, cuando a principios de siglo XXI eran más del 20% de las Tn. cargadas y descargadas. La inmensa mayoría de mercancías se transportan en contenedores (en ocasiones compartidos entre varios tipos de carga) sobre una plataforma que se embarca y desembarca de forma rodada (con o sin autopropulsión) en los buques, en el sistema denominado roll on- roll off (Ro-Ro). Por tanto, el precio por kilo transportado depende en gran medida del volumen de cada mercancía, por ello se fijan diferentes precios.

Si comparamos las ayudas al transporte de mercancías que reciben las Illes Balears con lo que se asigna a Canarias, desde el año 2014, se constata que los porcentajes subvencionados son más altos desde el inicio. Así mismo, en relación a la cuantía de las compensaciones los desequilibrios son enormes, por varias razones relacionadas con su condición de territorio ultraperiférico (T1). La subvención al transporte de mercancías en Canarias se establecía hasta el 2016 en el 70% de los costes medios del flete, cuando en Balears era del 35% en origen y del 30% en destino y, a partir de los Presupuestos Generales del Estado (PGE) del 2018, que modifica y amplía los del año 2017, se fijan en Balears en el 65% y el 60% respectivamente en origen y en destino, mientras en Canarias se alcanza el 100%. Esta comunidad autónoma recibe 10 millones de euros más a partir del 2018 para subvencionar el transporte del plátano que no se incluye en la comparativa realizada. **La subvención que reciben las Illes Balears en concepto de transporte de mercancías para las empresas, se limita al 8% del total** de las subvenciones contempladas en los PGE para los territorios no peninsulares.

Como ya se ha comentado, en la comparación de la subvención entre ambos archipiélagos, además de las diferencias en el importe total, hay también diferencias en los elementos que se subvencionan. Aunque Canarias reciba más subvención por su ultraperifericidad, no se justifica que en las Balears solo se subvencionen los fletes y no los otros componentes del transporte que son, igualmente, barreras generadas por la insularidad y por la discontinuidad territorial.

Los costes tipo para los transportes efectuados en el año 2019, quedan fijados, para el tráfico interinsular canario y para el trayecto Islas Canarias-Cádiz, en el caso del tráfico marítimo, y Madrid-islas Canarias, en el aéreo (Orden TMA/1018/2020).

Si comparamos el coste del flete del transporte de un contenedor T40 en el trayecto Canarias-Cádiz, es de la misma magnitud al coste del flete de un contenedor de carga completa en el trayecto Barcelona-Palma, según las facturas y los certificados de transporte (entrevista Sr. Rafael Rus, 29-10-2021). La citada Orden Ministerial refleja que el coste no depende tanto de la distancia como de otro tipo de factores como: tipos de barco, coste de oportunidad, contratos de los transportistas con las navieras, carga completa o compartida (caso de las Balears y no de la mayor parte de carga de Canarias) en relación a los costes medios del transporte insular. En la misma línea, anteriores informes ponen de manifiesto como el coste del flete es superior en Balears que en Canarias, por isla y tonelada transportada (Groizard, 2017).

En el documento de determinación de los fletes medios de Balears (Gobierno de España, 19-11-2020) se establece el coeficiente 100, para 1000 kg como fletes término medio de barco entre Mallorca y Barcelona. Cada uno de los sectores de atención preferente, los

subvencionables en origen Balears así como las importaciones, varían de costes por tipologías de productos. Para península/Eivissa, el coeficiente es 105, para península/Menorca, 110 y para península/Formentera, 172. El transporte interinsular que refleja la doble y triple insularidad se establece en un medio del coste de los fletes anteriores, para el transporte en modo barco a la península y UE.

T1. Tipo de compensación y cuantía. Illes Balears e Islas Canarias

Tipo de compensación en %			Cuantía compensación PGE	
Año	Illes Balears	Islas Canarias	Illes Balears	Islas Canarias
2014	35% en origen 30% en destino	70%	1,14 Millones€	19 Millones€
2015	35% en origen 30% en destino	70%	1,77 Millones€	27 Millones€
2016	35% en origen 30% en destino	70%	1,77 Millones€	53,56 Millones€
2017	35% en origen 30% en destino + PGE 2018: 65% en origen y 60% en destino	70%	Inicialmente 1,77 Millones€. + PGE 2018: 3,94 Millones€	53,56 Millones€
2018	65% en origen 60% en destino	100%	5 Millones€	59,99 Millones€
2019	65% en origen 60% en destino	100%	5 Millones€	59,99 Millones€
2020	65% en origen 60% en destino	100%	5 Millones€	59,99 Millones€
2021	65% en origen 60% en destino	100%	5 Millones€	61,99 Millones€
2022	65% en origen 60% en destino	100%	5 Millones€	59,03 Millones€

Fuente: 2014, Grimaldos, 2020. Resto de años: Presupuestos Generales del Estado e información Delegació del Govern de les Illes Balears.

En los años siguientes a la crisis económico-financiera del 2008 hubo recortes en las ayudas. En los años 2013, 2014, 2015 y 2016, y para no superar lo presupuestado en los PGE, se tuvo que utilizar un factor de prorrateo que, en 2013, venía siendo del 0,5%, es decir, las empresas recibían el 50% de lo que hubieran debido cobrar si hubiera habido crédito suficiente. En los años 2014 y 2015 el factor fue del 0,75%, es decir, cobraron el 75% de los costes de los fletes; en 2016 cobraron el 79% y, a partir de los PGE del 2018 y hasta hoy, el 100%, con crédito ampliable en los PGE (información Delegación de Gobierno de Balears). 2017 se inicia con la subvención reducida de 1,77 que se amplía en 2018. También con el cambio del 30%-35% al 60%-65% y se establece para 2018 en 5M€ la subvención recibida (T1).

Cabe señalar que las partidas económicas de los PGE destinadas a **ayudas para pasajeros residentes**, tanto en Balears como en Canarias, se encuentran mucho más equilibradas y son más acordes al peso demográfico de cada comunidad autónoma, sobre todo en los

billetes aéreos (T2). Las Illes Balears reciben en los PGE el 34,11% de las ayudas en transporte aéreo. Mientras en marítimo, si consideramos únicamente las partidas de Canarias y Balears, esta recibe el 47% de las ayudas presupuestadas en este último año. Cabe decir que en los billetes marítimos, y debido a la distancia, no existe el tráfico Canarias-península por lo que el tráfico de residentes en esta comunidad es interinsular.

Los argumentos que justifican las ayudas para cubrir los costes de transporte de los residentes en Balears y Canarias son los mismos que para el transporte de mercancías: discontinuidad territorial o movilidad obligada. Sin embargo, estos argumentos no se aplican de la misma manera para las ayudas al transporte de mercancías en Balears. Por el contrario, actualmente se priorizan argumentos de escasa validez económica relacionados con la competencia de mercado (la única razón que se esgrime) para desmontar la necesaria consideración “especial” del transporte de mercancías en las Balears y sus costes.

En las Illes Balears, en 1981 la subvención para el transporte de personas era del 25% para los residentes, en 2001 se amplía al 33%, en 2005 al 38%, en 2006 al 45%. Desde el 2007 al 2018 se establece en el 50% y, a partir de este año, se subvenciona con el 75% a los residentes en los transportes entre islas y con la península, excepto Formentera, con el 89% de descuento en sus desplazamientos con Eivissa. La insularidad en 2022 es la misma que en 1981, pero políticamente tiene una consideración más justa y equitativa, por parte del Estado español. ¿Por qué no puede tratarse en Europa de la misma manera el reconocimiento de los costes al transporte de mercancías?

T2. Ayudas al transporte de residentes no peninsulares. Illes Balears e Islas Canarias

Transporte marítimo	Total* (000)€	Islas Canarias	Illes Balears
Presupuestado 2020	110.240,00	63.341,43	24.432,21
Realizado 2020	140.605,30	63.879,36	48.630,39
Presupuestado 2021	141.735,53	58.350,63	50.726,54
Presupuestado 2022	141.735,53	58.350,63	50.726,54
Transporte aéreo			
Presupuestado 2020	372.077,92	254.997,40	117.080,52
Realizado 2020	581.259,48	394.284,27	186.975,21
Presupuestado 2021	632.500,00	420.500,00	212.000,00
Ejecución prevista 2021	531.762,00	360.709,00	171.053,00
Presupuestado 2022	621.500,00	409.500,00	212.000,00

(*) Incluye todos los residentes no peninsulares, Ceuta y Melilla, además de las Islas Canarias e Illes Balears. Afecta, sobre todo, al transporte marítimo pues solo Melilla cuenta con aeropuerto y su tráfico es reducido.

Fuente: Presupuestos Generales del Estado 2020, 2021, 2022.

2.2. COMPARATIVA Y SINGULARIDAD DE LAS ILLES BALEARS EN LA COMISIÓN DE ISLAS DE LA CONFERENCIA DE REGIONES MARÍTIMAS PERIFÉRICAS (CPMR-ISLANDS)

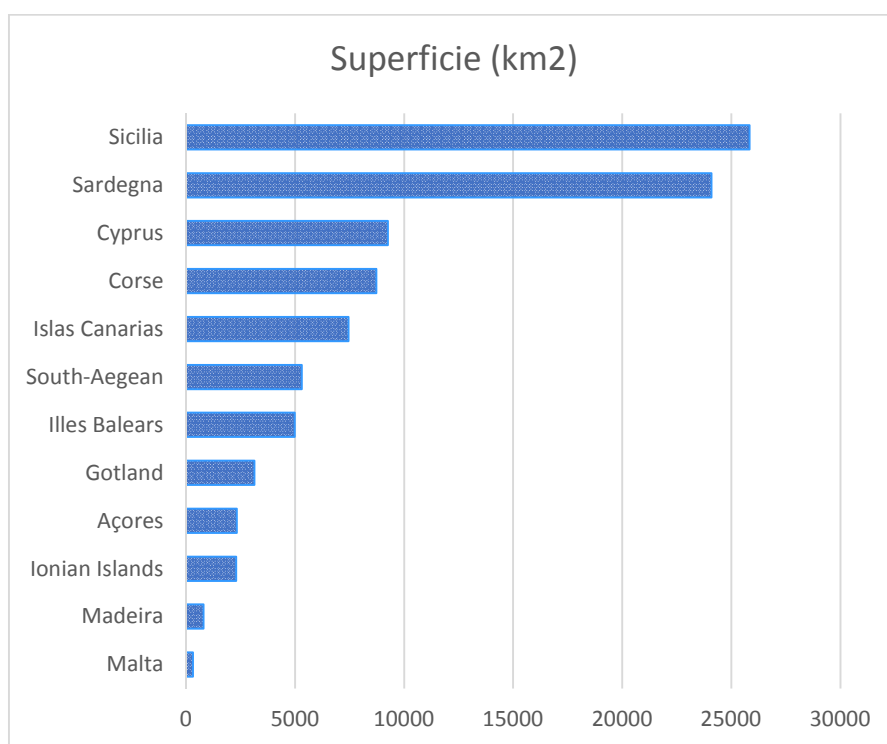
2.2.1. Marco geográfico. Singularidad insular

Para el desarrollo de este apartado se han seleccionado las islas más significativas de la Comisión de Islas de la CPMR. Se ha elaborado una base de datos de variables significativas para comparar y singularizar las Balears en este conjunto insular.

Se ha considerado Malta, como país, pues incluye información de Gozo, de cuya isla por separado era difícil obtener toda la información de que disponíamos para las otras islas. Se ha considerado únicamente la isla de Gotland en el Báltico, descartando Hiiumaa y Saaremaa, por razones demográficas o de continuidad territorial. No se han considerado los territorios de ultramar.

La diversidad insular de las islas seleccionadas de la Comisión de Islas de la CPMR, en cuanto a tamaño, es mayúscula, desde Sicilia, con 25.888 km², hasta Malta con tan solo 316 km² (G.1).

G1. Superficie insular CPMR-Islands



Fuente: Base de datos y elaboración propia

Asimismo, la distancia de cada una de las islas, a partir de su puerto principal, al territorio continental europeo y al puerto de mayor tráfico, es también muy diversa. Las Islas Canarias, Madeira y Azores son las que se encuentran más distantes del continente justificando su condición de regiones ultraperiféricas. Las Illes Balears y el puerto de Palma, con más de 200 kilómetros de distancia de los puertos de Barcelona y Valencia se

encuentran más alejadas de las fachadas continentales que las Islas griegas, tanto las Jónicas como las del mar Egeo, que Malta, Córcega y que la isla sueca de Gotland, mientras Sicilia (tan sólo separada de Italia por el estrecho de Mesina) y Cerdeña superan los 300 kilómetros al continente, desde sus puertos principales hasta los puertos de mayor tráfico (T3).

T3. Distancia entre puerto principal y continente (puerto más cercano o de mayor tráfico). CPMR-Islands

Islas	País	Categoría	Distancia (Millas)	Distancia (km)	Puerto Origen	Puerto Destino
Ionian Islands	Grecia	Periferia	9	17	Lefkimmi	Igumenitsa
Ionian Islands	Grecia	Periferia	28,13	45	Corfu	Igumenitsa
Malta	Malta	Periferia	97	60	La Valletta	Pozzalo
Gotland	Suecia	Periferia	74	119	Visby	Oskarshamn
Corse	Francia	Periferia	209	130	Bastia	Niza
South-Aegean	Grecia	Periferia	86	160	Mykonos	Athens
Illes Balears	España	Periferia	128	206	Palma	Barcelona
Illes Balears	España	Periferia	140	225	Palma	Valencia
Sicilia	Italia	Periferia	191	307	Palermo	Salerno
Sicilia	Italia	Periferia	194	312	Palermo	Nápoles
Sardegna	Italia	Periferia	304	490	Cagliari	Nápoles
Islas Canarias	España	Ultra-Periferia	436	701	Santa Cruz de Tenerife	Cádiz
Madeira	Portugal	Ultra-Periferia	605	973	Funchal	Lisboa
Islas Canarias	España	Ultra-Periferia	687	1106	Las Palmas	Cádiz
Açores	Portugal	Ultra-Periferia	871	1428,4	Ponta Delgada	Lisboa

Fuente: Base de datos y elaboración propia

2.2.2. Marco demográfico

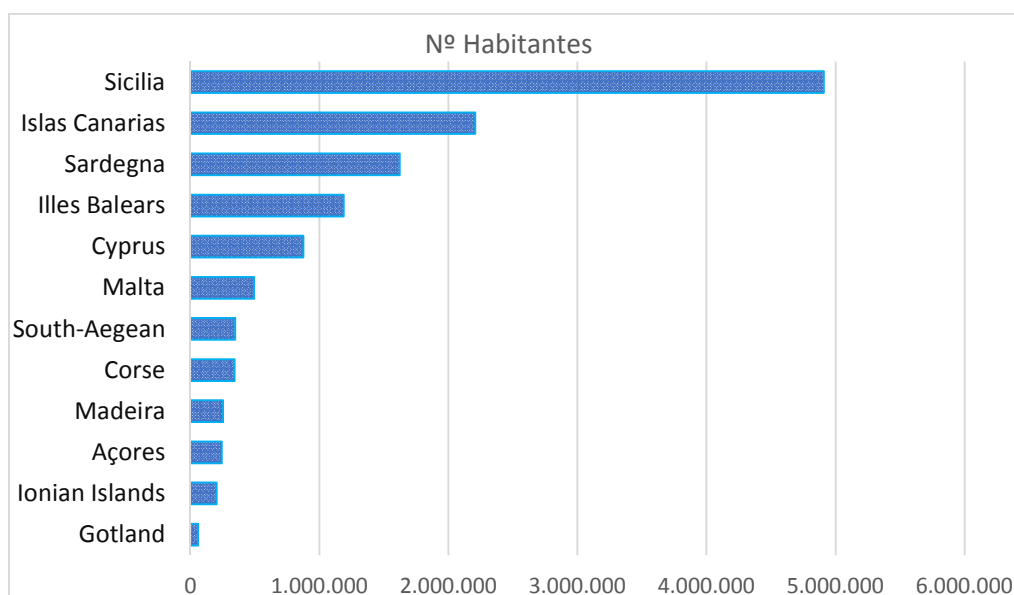
El Comité Europeo de las Regiones señala que las islas europeas del Mediterráneo concentran el 95% de los habitantes insulares de la Unión Europea y que, junto con el resto de islas de la cuenca, comparten retos, problemas y limitaciones comunes que dificultan su desarrollo económico (Comité Europeo de las Regiones, 2020). **Las islas seleccionadas** como marco de referencia y comparativa con Balears **representan el 2,9% de la población de la UE y las Illes Balears el 0,3% (T4, G2)**. Balears concentra el **2,5%** de la población del Estado y las Islas Canarias el 4,7%.

Las Balears constituyen uno de los conjuntos insulares más poblados, con más de un millón de habitantes, tan solo por debajo de Cerdeña, con 1,6M, de las islas Canarias, con más de 2M y a gran distancia de la isla más poblada, Sicilia, con casi 5M de personas. El resto de islas o archipiélagos no alcanzan el millón de habitantes, incluido Chipre, con casi 900.000. La isla sueca de Gotland apenas supera los 60.00 habitantes. Las islas Jónicas, Azores y Madeira están entre los 200.000 y los 250.000 habitantes y ya con más de 300.000 habitantes, Córcega y las islas del Sur del Egeo, mientras Malta se sitúa en el medio millón de habitantes.

También en relación con su superficie (G3), las **Balears aparecen como una de las más densamente pobladas**, con **238 h/km²**, superadas por Canarias con casi 300h/km² y Madeira. La media de los países de la UE es de 106 h/km². Mientras la densidad se dispara

en Malta, al ser seis veces superior a la balear, Gotland y Córcega disponen de muy pocos habitantes en relación a su superficie. Las Islas del Sur del Egeo, Cerdeña, las islas Jónicas y Chipre no alcanzan los 100 h/km², cifra superada ligeramente por las Azores y Sicilia que, aun siendo inferior (190 h/km²), se acerca más a los valores mediterráneos de las Balears.

G2. Población, año 2020. CPMR-Islands

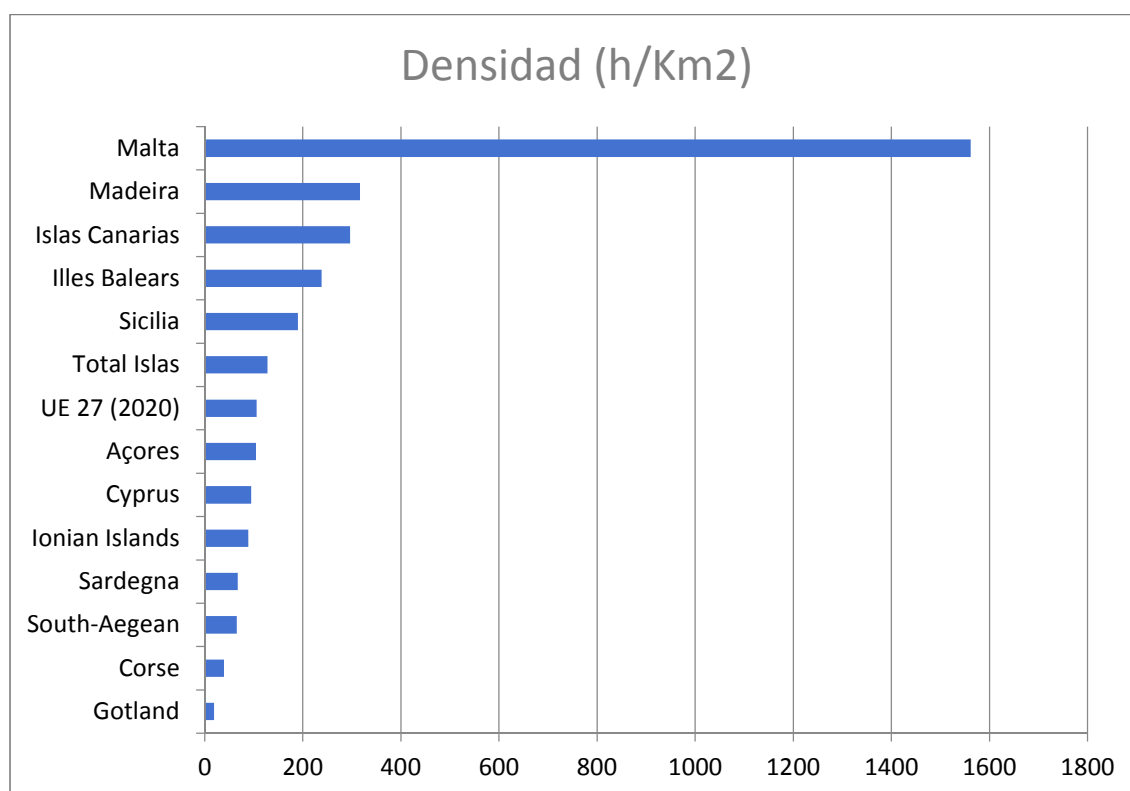


Fuente: Base de datos y elaboración propia

T4. Población y densidad en el año 2020, CPMR-Islands

Islas	Habitantes	Densidad (h/Km ²)	Habitantes País	habitantes Islas/ habitantes país	País	Categoría
Gotland	60.124	19,2	10.379.295	0,6%	Suecia	Periferia
Ionian Islands	203.869	88,6	10.682.547	1,9%	Grecia	Periferia
Açores	242.846	104,6	10.298.252	2,4%	Portugal	Ultra-Periferia
Madeira	253.945	316,6	10.298.252	2,5%	Portugal	Ultra-Periferia
Corse	342.256	39,2	68.011.000	0,5%	Francia	Periferia
South-Aegean	347.512	65,4	10.682.547	3,3%	Grecia	Periferia
Malta	493.559	1561,9	493.559	100%	Malta	Periferia
Cyprus	875.899	94,7	875.899	100%	Chipre	Periferia
Illes Balears	1.188.220	238,1	47.326.687	2,5%	España	Periferia
Sardegna	1.622.257	67,3	59.257.566	2,7%	Italia	Periferia
Islas Canarias	2.206.901	296,4	47.326.687	4,7%	España	Ultra-Periferia
Sicilia	4.908.548	190	59.257.566	8,3%	Italia	Periferia
UE 27 (2020)	447.163.713	106				
Total Islas	12.745.936					
Islas/UE27	2,9%					

Fuente: Base de datos y elaboración propia



Fuente: Base de datos y elaboración propia

Si bien las cifras expuestas se refieren a la población permanente en las islas, desde el Comité Europeo de las Regiones se pone énfasis y se insta a la Comisión Europea y a los Estados Miembros a tener en cuenta, además, la existencia de una **elevada población flotante** en las islas mediterráneas, debida a su desarrollo turístico, que multiplica las necesidades en infraestructura de la población residente y tensa la demanda de servicios públicos de todo tipo (Comité Europeo de las Regiones, 2020). En este estudio también se tiene en cuenta esta población a través del Indicador de Presión Humana.

2.2.3. Marco económico y mercado de trabajo

Las islas mediterráneas presentan una estructura económica muy especializada, bien en el sector primario (agricultura y pesca), o en el terciario (turismo), lo cual fragiliza mucho su estructura productiva en un contexto socioeconómico europeo y global altamente competitivo. Su evolución económica también se encuentra muy condicionada por las coyunturas internacionales. En su mayoría, cuentan con un sector industrial muy poco desarrollado, debido a su escasa competitividad relacionada tanto con factores endógenos como la falta de materias primas, la disponibilidad de mano de obra o el menor tamaño de escala, como con factores institucionales como los elevados costes de transporte derivados de la discontinuidad y la falta de cohesión territorial con el continente (Comité Europeo de las Regiones, 2020).

En los años noventa la situación global de todas las regiones insulares era de estancamiento, en relación al PIB y al empleo. Canarias destinaba más de las tres cuartas partes de sus empleos al sector terciario; las Illes Balears conservaban cerca del 30% de los empleos industriales (incluyendo seguramente construcción); las islas griegas y las Azores mantenían una fuerte actividad agrícola (Euriles, s/f).

La comparativa de la actividad productiva (Producto Interior Bruto, PIB) de las islas y su relación con la producción de cada Estado y las variables demográficas insulares se presenta ordenada por el PIB per cápita de cada región insular (T5).

T5. Producción regional y nacional, CPMR-Islands

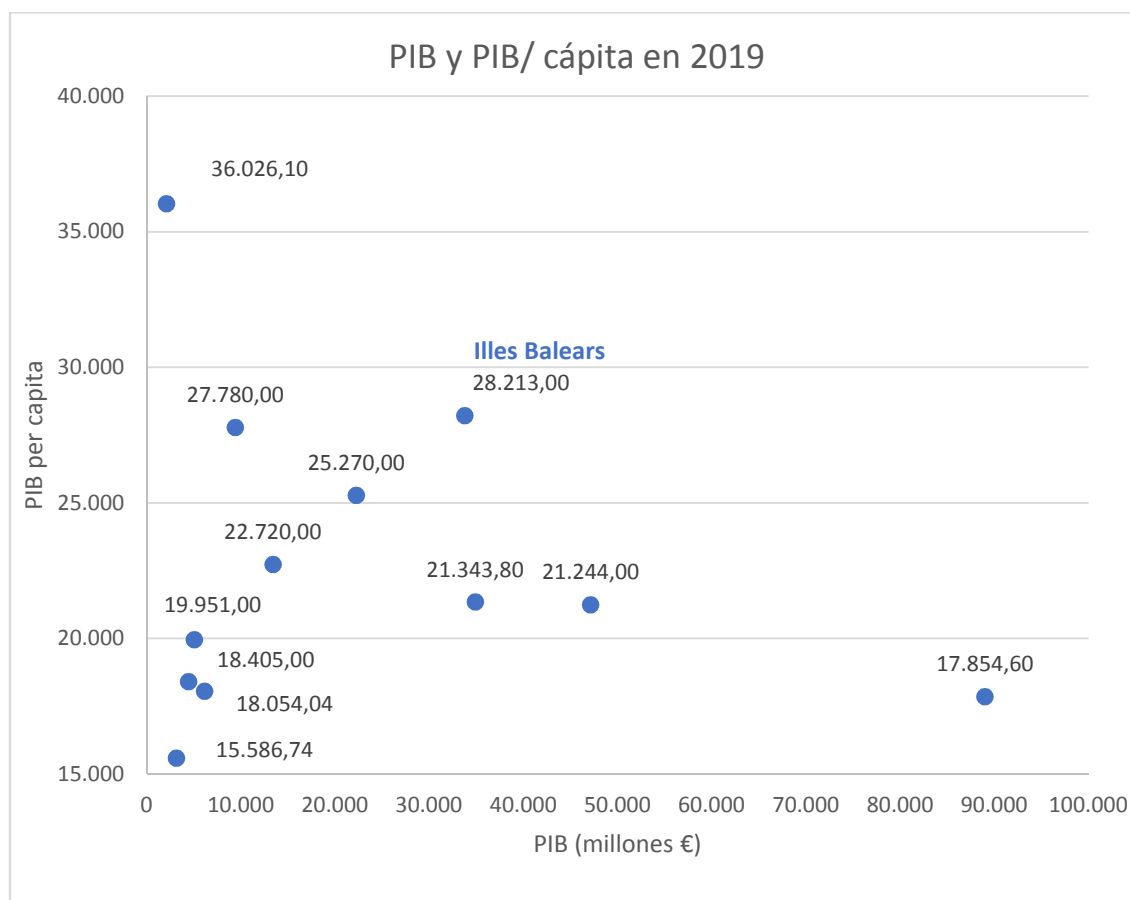
Islas	PIB Islas (millones €)	PIB Islas per capita	PIB país (millones €)	hab. Islas / hab. País	PIB Islas / PIB país	Contrib. Eco. Vs peso pobl.	Año	Categoría	País
Ionian Islands	3.183,20	15.586,74	183.064,20	1,9%	1,7%	-0,2%	2018	Periferia	Grecia
Sicilia	89.024,80	17.854,60	1.794.934,90	8,3%	5,0%	-3,3%	2019	Periferia	Italia
South-Aegean	6.182,70	18.054,04	183.064,20	3,4%	3,4%	0,0%	2018	Periferia	Grecia
Açores	4.469,05	18.405,00	214.374,70	2,4%	2,1%	-0,3%	2019	Ultra-Periferia	Portugal
Madeira	5.069,44	19.951,00	214.374,70	2,5%	2,4%	-0,1%	2019	Ultra-Periferia	Portugal
Islas Canarias	47.164,20	21.244,00	1.244.375,00	4,7%	3,8%	-0,9%	2019	Ultra-Periferia	España
Sardegna	34.916,30	21.343,80	1.794.934,90	2,7%	1,9%	-0,8%	2019	Periferia	Italia
Malta	14.047,60	22.720,00	14.047,60	100%	100%	0%	2019	Periferia	Malta
Cyprus	22.287,10	25.270,00	22.287,10	100%	100%	0%	2019	Periferia	Chipre
Corse	9.443,00	27.780,00	2.437.635,00	0,5%	0,4%	-0,1%	2018	Periferia	Francia
Illes Balears	33.799,80	28.213,00	1.244.375,00	2,5%	2,7%	0,2%	2019	Periferia	España
Gotland	2.138,29	36.026,10	469.917,27	0,6%	0,5%	-0,1%	2018	Periferia	Suecia
UE 27	13.393.588,60	29.890,00					2020		

Fuente: Base de datos y elaboración propia

El Producto Interior Bruto en cifras absolutas arroja los mismos desequilibrios que la distribución de la población. Desde los 2000 M€ de Gotland, que representan el 0,46% del PIB sueco, a los más de 89.000M de Sicilia, con el 5% de producción nacional de la riqueza italiana. **Balears con 34.000M aporta el 2,7% de la riqueza en España**, mientras Canarias, con más de 47.000M se sitúa en el 3,8% y sin embargo Cerdeña con 35.000M tan sólo aporta el 1,9% del PIB italiano (T5).

Si se compara lo que cada isla o conjunto de islas aporta a la producción nacional y su peso demográfico se observan notables diferencias entre ellas. Las **Illes Balears** aparecen absolutamente individualizadas en el conjunto de territorios insulares considerados, pues el **2,5% de la población aporta el 2,7% del PIB**. Sin embargo, esta característica a escala europea se desdibuja, pues aporta el **0,3% de la UE, con el 0,3% de los habitantes**. Tan solo las Islas Egeas aparecen con valores similares entre aportación demográfica y económica, pues todas las demás arrojan desequilibrios entre su mayor aportación en términos demográficos y su menor valor en generación de riqueza al país, siendo el extremo Sicilia, con una diferencia mayor de tres puntos porcentuales entre ambas variables.

G4. Producción nacional y PIB per cápita. CPMR-Islands



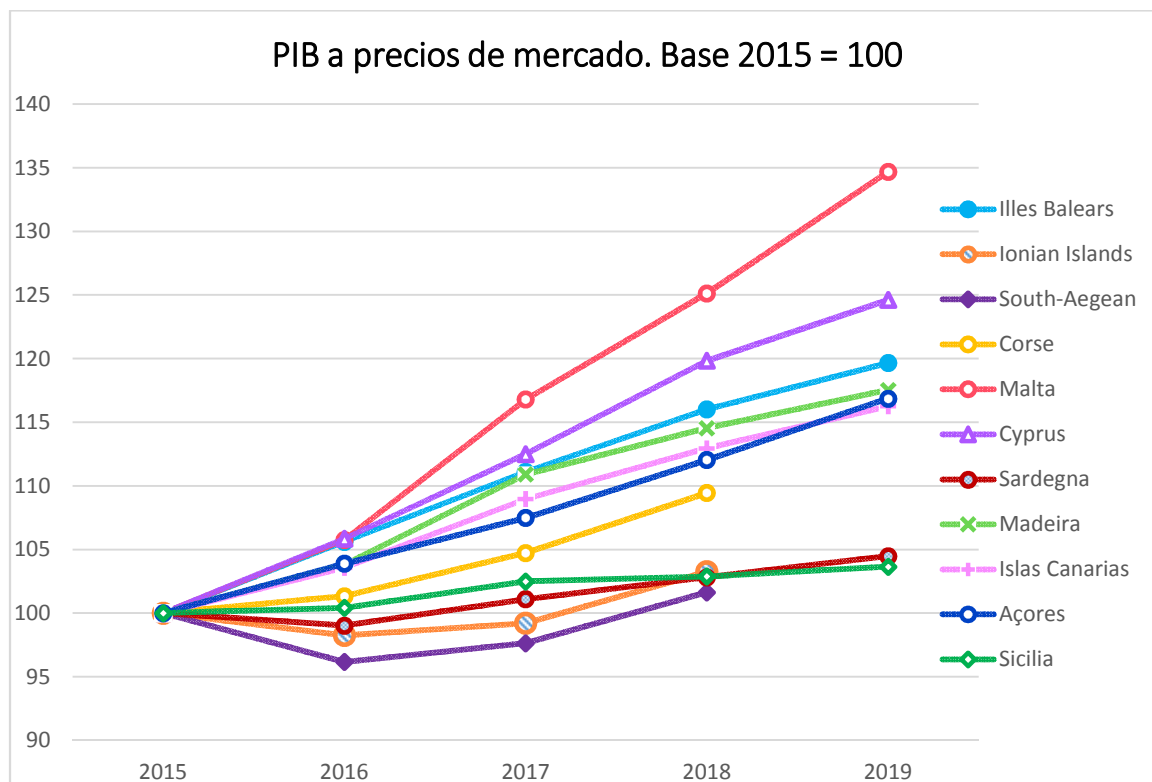
Fuente: Base de datos y elaboración propia

La variable, PIB/per cápita o renta per cápita (G4, T5) señala a las islas Jónicas como las de menor renta, junto con las del Egeo, Sicilia y las ultraperiféricas portuguesas, Madeira y Azores, que no alcanzan los 20.000€. Un segundo grupo con renta per cápita superior a 21.000€ por habitante incluye las Islas Canarias, Cerdeña y Malta llegan hasta los 22.000 €. Por encima de 25.000€, Chipre y Córcega con más de 27.000€ preceden las **Illes Balears**, que cuenta con **28.213€** per cápita, la segunda más alta del conjunto de territorios considerados, tan sólo precedida por la pequeña isla de Gotland de tan solo 60.000 habitantes y con más de 36.000€ per cápita.

Como se detallará en el apartado 2.5 dedicado a las actividades productivas y sus dinámicas, es indiscutible que la dotación de recursos naturales, condiciones climáticas y conocimiento otorgan a Balears una notable ventaja competitiva en la actividad turística, que explica su correcta posición relativa en PIB per cápita frente a otras islas. Aún a pesar de la ventaja competitiva específica en un sector concreto, la renta per cápita de las Illes Balears es un **5,6% inferior a la media de la UE** (G4, T5). Asimismo, hay que hacer notar que, como es bien sabido, el indicador de PIB per cápita es un indicador pobre para medir el bienestar de la sociedad residente y que, en ningún caso, ofrece información en relación a su distribución. En particular, en un caso como el de Balears en que una parte importante de la renta se genera en una única actividad.

Después de la crisis económica, a partir del 2015, y en los cinco años que precedieron la pandemia COVID-19, la evolución del PIB en los conjuntos insulares ha sido positiva. Malta, Chipre y las Balears presentan los incrementos más destacados (G5).

G5. PIB a precios de mercado. 2015-2019. CPMR-Islands



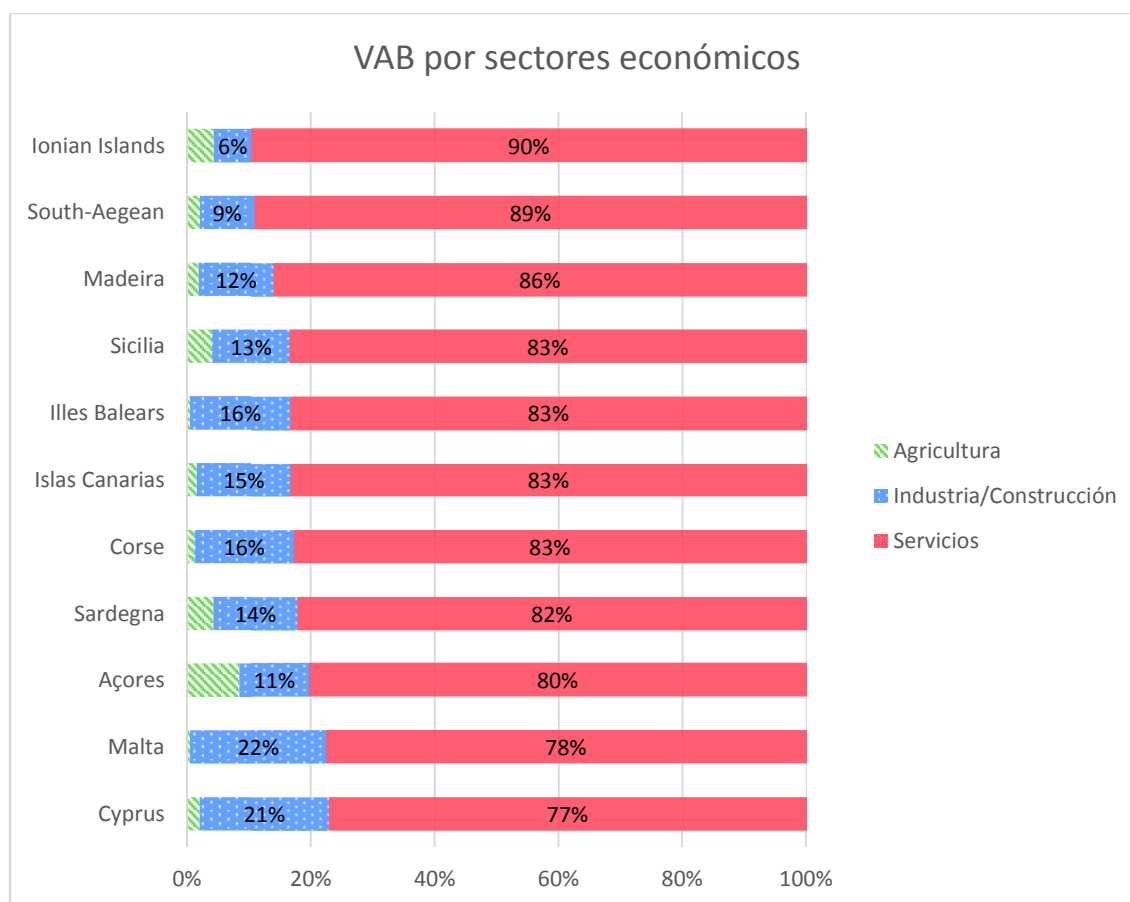
Fuente: Base de datos y elaboración propia

La distribución por sectores del **Valor Añadido Bruto (VAB)** (G6) refleja como la mayor parte de las regiones insulares consideradas son economías altamente terciarizadas en las que el sector servicios produce más de las $\frac{3}{4}$ partes de su VAB. Las islas griegas, con casi un 90% del VAB generado por el sector terciario son las que cuentan con un mayor peso del sector. Por el contrario, Malta y Chipre, instaladas en el 77% de VAB de servicios, son las que cuentan con un menor peso. **Balears, con un 83,2% de su VAB proveniente de los servicios**, dispone de valores similares a las islas Canarias y a Sicilia, siendo los demás valores insulares superiores al 80% en todos los casos. El turismo es el principal factor de arrastre del sector. Las islas del Mediterráneo muestran una concentración más elevada que sus países respectivos en las actividades turísticas, con consecuencias en la vulnerabilidad de sus territorios (Vicepresidència i Conselleria d'Innovació i Recerca i Turisme. Centre Balears Europa, 2016).

El VAB del sector secundario (industria y construcción) (G6) supera el 16% en Balears, similar a Córcega y muy próximo a Canarias, del 15%. Las islas griegas no alcanzan el 10% y Chipre, pero sobre todo Malta, superan el 20%. En relación al sector primario, **Balears y Malta son las dos regiones insulares en las que el peso de la agricultura es menor, ya que se limita al 0,5% del VAB**. Azores en el extremo opuesto, cuenta con más del 8% del VAB

procedente de la agricultura, este valor se sitúa en la mitad en Sicilia, Cerdeña y las Jónicas, y entre el 2% y el 1% en el caso del resto de territorios considerados.

G6. Valor agregado bruto (VAB) por sector económico (%), CPMR-Islands

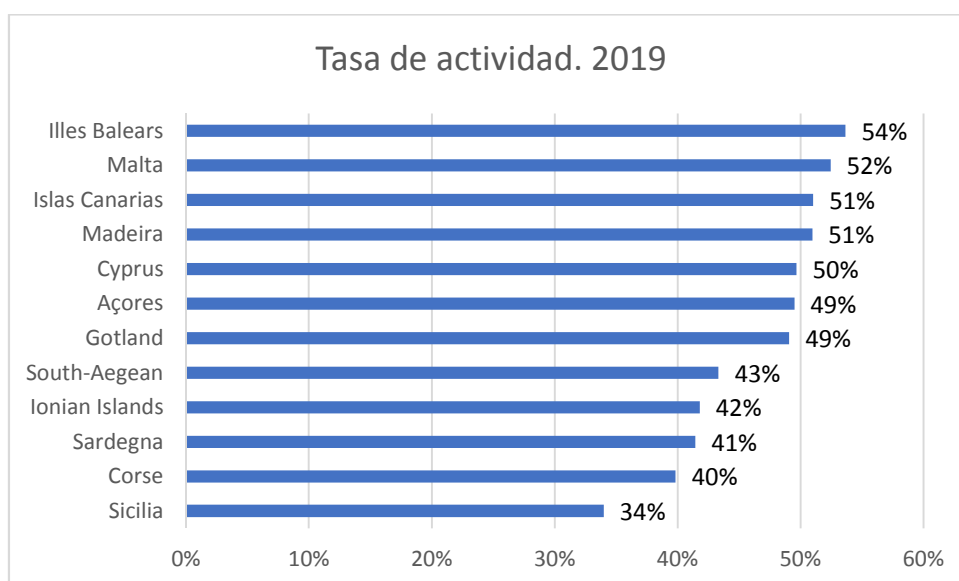


Fuente: Base de datos y elaboración propia. Años 2019/2018

Las dimensiones reducidas de los mercados insulares en el Mediterráneo y la accesibilidad reducida impiden la industrialización y los negocios locales tienen dificultades para competir en los mercados nacionales, europeos o internacionales. El turismo se ha convertido en la solución para el crecimiento económico en las islas del Mediterráneo (Vicepresidència i Conselleria d'Innovació i Recerca i Turisme. Centre Balears Europa, 2016) pero incrementa la vulnerabilidad de los territorios y de sus economías ante crisis sobrevenidas como la económico-financiera de la pasada década y la actual del COVID-19

El análisis del **mercado de trabajo** se presenta a través de la comparativa de la tasa de actividad (G7) y la Tasa de Paro (G8) ordenadas de mayor a menor para los diferentes territorios insulares. En relación a la **tasa de actividad**, Baleares, Malta, Canarias y Madeira presentan una tasa por encima del 50%, mientras que Chipre, Azores y Gotland se sitúan en el 49%. En el extremo opuesto, Sicilia tiene una tasa de actividad de tan sólo 34%.

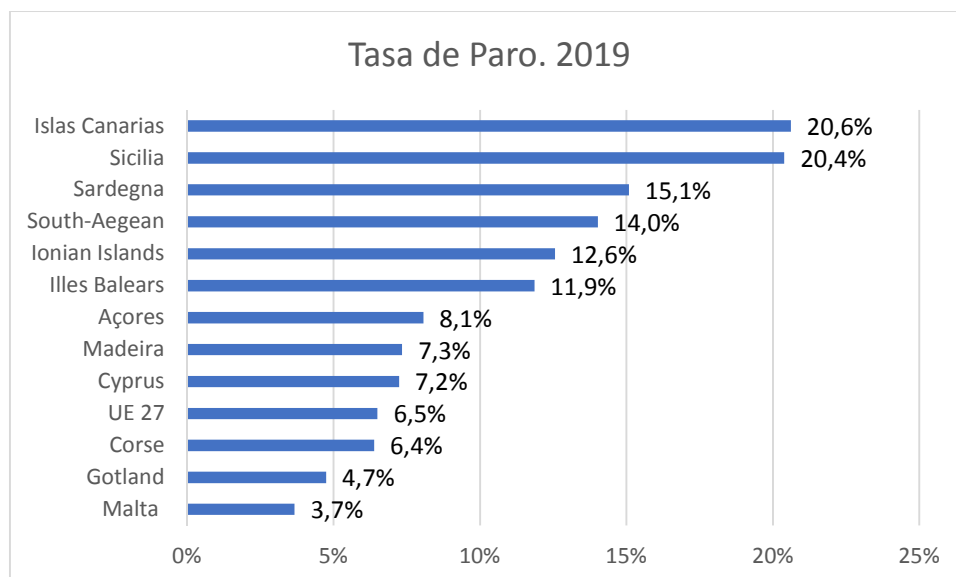
G7. Tasa de actividad. CPMR-Islands



Fuente: Base de datos y elaboración propia. Año 2019

En relación a la tasa de paro (G8), Sicilia y Canarias presentan tasas de paro en el entorno del 20% de la población activa, sensiblemente superiores a las otras regiones insulares. Las Illes Balears se sitúan en el 12%, por encima de la media de las islas consideradas y casi el doble de la media de la UE (6,5%). Muy por debajo, Malta presenta la menor tasa de paro (3,7%), seguida de Gotland, Córcega, Chipre, Madeira y Azores, todas ellas por debajo del 10%, y las griegas y Cerdeña.

G8. Tasa de paro, CPMR-Islands



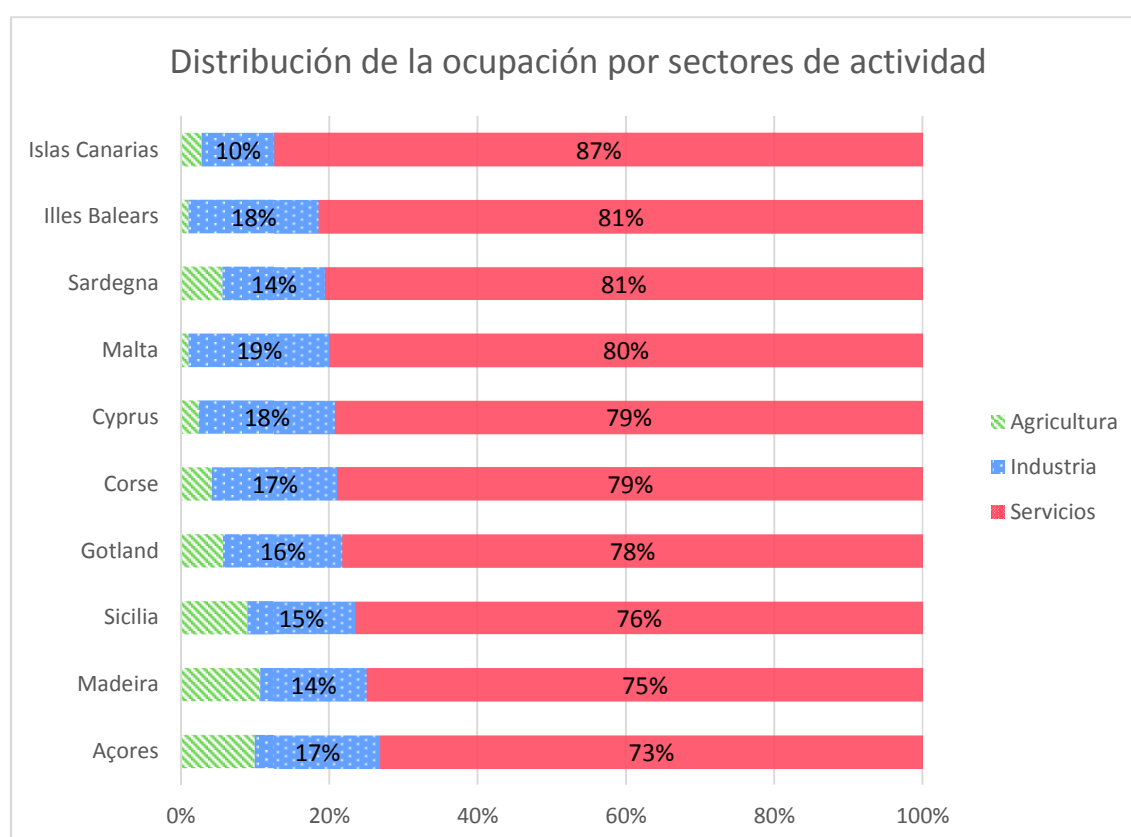
Fuente: Base de datos y elaboración propia. Año 2019

El análisis de la **población ocupada** por sectores (G9) singulariza a Canarias con el 87% de la misma dedicada a los **servicios**, seguida de **Balears (81%)** y Cerdeña (80%). Aun siendo elevados, en el extremo opuesto se encuentran las Azores con el 73% y Madeira, con casi el

75% de la población dedicada al sector terciario. Canarias es la que cuenta con el menor porcentaje dedicado al **sector secundario (industria y construcción)**, no llega al 10%, mientras en Malta se sitúa en el 19%, **Balears en el 17,6%** seguida de Chipre en torno al 18%. Es en **agricultura donde Balears** y Malta tan solo ocupan al **1%** de la población, Madeira, como ya hemos señalado se encuentra en el lado opuesto y supera el 10% y Azores y Sicilia están entre el 9 y el 10%.

Con la excepción de Córcega, todas las islas tienen niveles de productividad laboral por debajo de la media de la UE y no ha habido una convergencia real o sostenida entre las islas del Mediterráneo y la media de la UE de la productividad laboral en los últimos 15 años. En cuanto al Índice de Competitividad Regional, las islas del Mediterráneo no sólo están muy por detrás de las regiones más competitivas de Europa, también están en la cola de sus respectivos países en términos de competitividad. Considerando que parten de distintos niveles de desarrollo, todas ellas comparten la escasez grave de competitividad que pone en peligro su atractivo para las empresas y la población a medio y/o largo plazo (Vicepresidència i Conselleria d'Innovació i Recerca i Turisme. Centre Balears Europa, 2016).

G9. Población ocupada por sectores, CPMR-Islands



Fuente: Base de datos y elaboración propia. Año 2019

El reducido peso de la agricultura en estas regiones insulares, tanto en el VAB como en la población ocupada preocupa al Comité Europeo de las Regiones. Este reconoce que la crisis sanitaria actual provocada por el COVID-19 ha puesto de relieve la especial vulnerabilidad de los territorios insulares que cuentan con recursos, ya de por sí, escasos. En este contexto, el sector agroalimentario se considera estratégico en las islas mediterráneas, para

lograr una mayor sostenibilidad de los recursos naturales. Por ello, insta a la Comisión Europea y a los Estados miembros a mejorar la resiliencia del sistema agroalimentario de las islas mediterráneas, que permita un grado de soberanía alimentaria suficiente para hacer frente a eventualidades como la del COVID-19, que imposibiliten el suministro desde el exterior (Comité Europeo de las Regiones, 2020).

2.2.4. Los transportes

Según datos de Eurostat, los residentes en las Illes Balears son los que mayor dependencia del transporte aéreo tienen en la UE (28,6% del total de residentes) (Conselleria Presidencia. Direcció General de Relacions Institucionals i Acció Exterior, 2012). Efectivamente, la cuestión del transporte es vital para las islas, ya que sólo son accesibles por vía marítima o aérea y, por tanto, dependen de ellas para un desarrollo económico y social justo y equitativo con el conjunto de territorios de la UE. En esta misma línea, el Comité Europeo de las Regiones hace hincapié en que las islas, en general, dependen en gran medida del transporte aéreo y marítimo e insta a la Comisión Europea a que considere adecuadamente sus características específicas (Comité Europeo de las Regiones, 2020), para la viabilidad y sostenibilidad de las economías en las regiones insulares y el acceso al mercado único continental (CPMR Islands Commission, 2021).

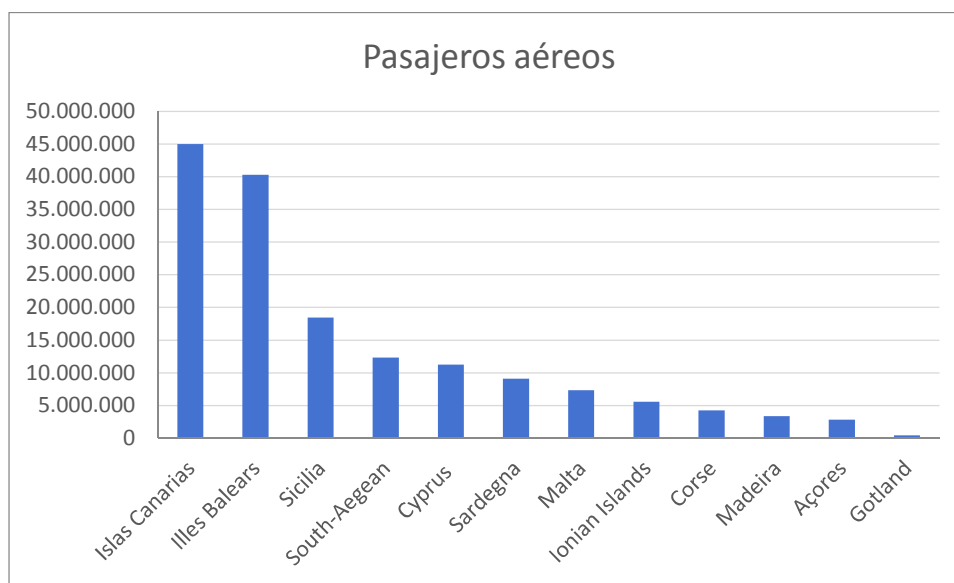
El transporte mayoritario de personas en las islas es el **transporte aéreo** (T6). Los datos vienen referidos a pasajeros entrados y salidos (a diferencia de los turistas, por ejemplo, contabilizados como personas y no como pax). Es en este tipo de transporte donde se singulariza **Balears, con más de 41M** de pasajeros en 2019, una de las mayores cifras de los territorios considerados, precedida de Canarias con más de 45M, aunque con el doble de población, por lo que en el Índice de Presión Humana de Balears, por transporte aéreo, es de **35 pasajeros/habitante, siendo la media de la UE de 0,62**. El índice de Balears es similar al de las islas del Egeo, con valores superiores a 35 pasajeros/h, mientras el de Canarias se queda en valores de 20 p/h. En el extremo contrario, Gotland recibió menos de medio millón de pasajeros aéreos en 2019 y las Azores casi tres millones. La relación entre pasajeros aéreos y población, sitúa a Sicilia, con 3,76 p/h y Cerdeña, con 5,61 pasajeros/habitante, como los valores más bajos. Respecto a la UE, Balears concentra el **15% de los pasajeros aéreos y recordemos que esta región supone sólo el 0,3% de los habitantes de la UE y el 0,3% del PIB** (T6, G10, G11, G12).

T6. Transporte aéreo de pasajeros, CPMR-Islands

Islas	Pasajeros	% transporte aéreo/ UE
Sicilia	18.456.861	6,7%
Sardegna	9.096.684	3,3%
Islas Canarias	45.028.334	16,3%
Malta	7.318.357	2,6%
Illes Balears	40.285.000	14,6%
Cyprus	11.261.410	4,1%
South-Aegean	12.312.000	4,4%
Açores	2.836.000	1,0%
Corse	4.249.000	1,5%
Madeira	3.344.000	1,2%
Ionian Islands	5.560.000	2,0%
Gotland	447.138	0,2%
UE 27	276.754.355	57,9%

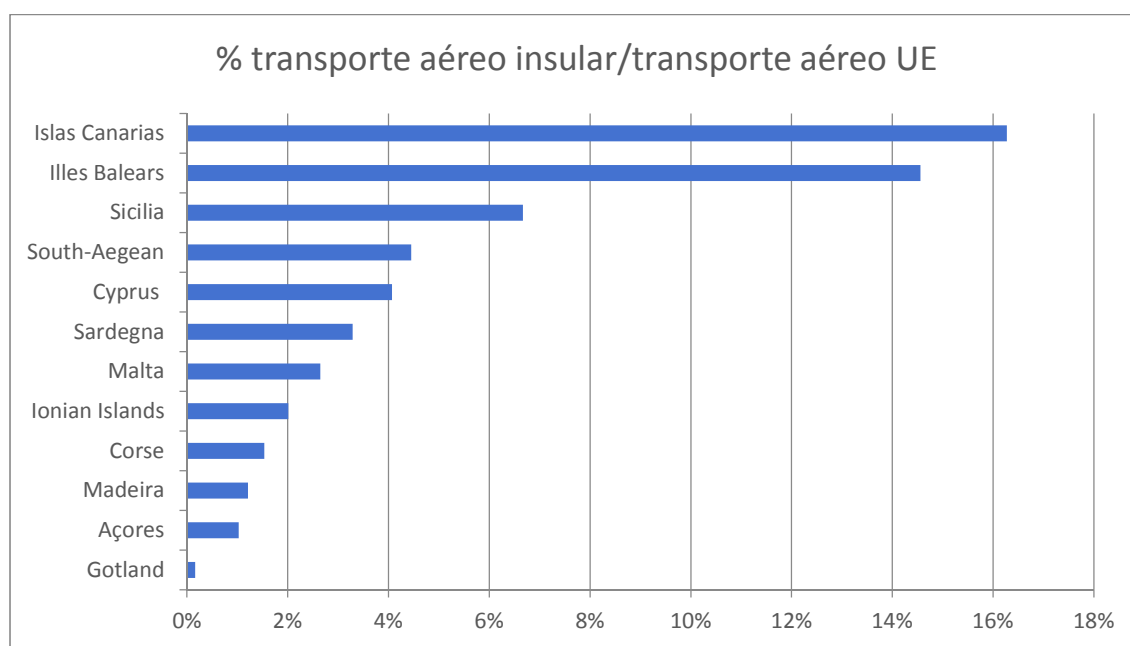
Fuente: Base de datos y elaboración propia. Año 2019/2018

G10. Transporte aéreo de pasajeros, CPMR-Islands



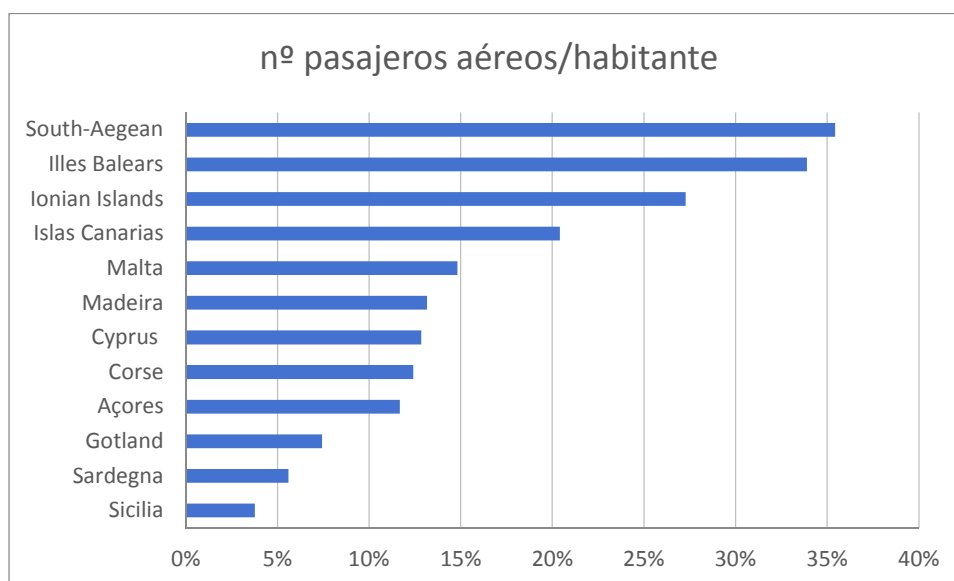
Fuente: Base de datos y elaboración propia. Año 2019/2018

G11. Transporte aéreo insular y UE (%), CPMR-Islands



Fuente: Base de datos y elaboración propia. Año 2019/2018

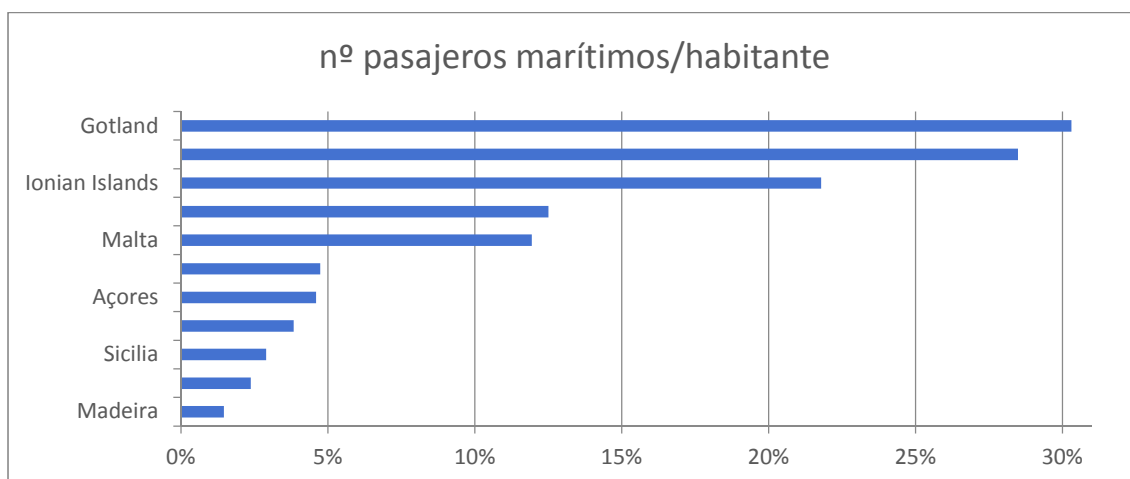
G12. Pasajeros aéreos/habitante, CPMR-Islands



Fuente: Base de datos y elaboración propia. Año 2019/2018

El Transporte marítimo en las islas es mayoritariamente transporte de mercancías. Aun así, en la relación entre pasajeros marítimos y habitantes se singulariza el transporte marítimo de personas en Gotland, con 30 pasajeros/habitante, seguida de las islas griegas con valores superiores a 20 p/h. **Balears presenta valores muy discretos**, de 3,8 p/h y esta ratio es aún más baja en Madeira o Canarias, por su lejanía con el continente, y Sicilia (G13).

G13. Pasajeros marítimos por habitante, CPMR-Islands

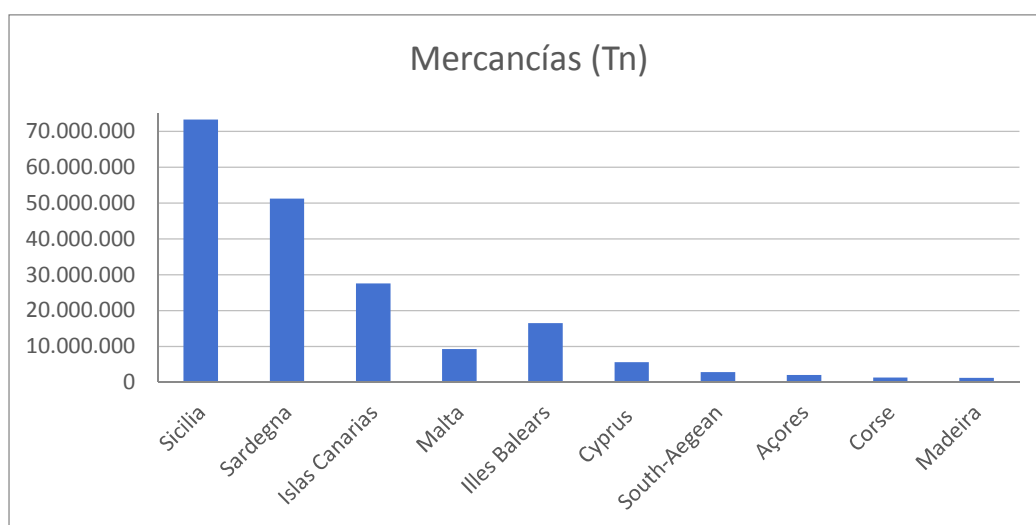


Fuente: Base de datos y elaboración propia. Año 2019/2018

En la comparativa del transporte marítimo de mercancías, las **Illes Balears** transportó en **2019 16,5 M** de toneladas, con una población en las islas de un millón de habitantes permanentes, mientras, Malta cuenta con la misma carga y solo dispone de la mitad de habitantes. Destacan Sicilia con más de 73M Tn y Cerdeña, con 51 M Tn, seguidas a mayor distancia de Canarias, con casi 28 M Tn. Madeira, Córcega y Azores oscilan entre 1 y 2 M Tn anuales. **Las Illes Balears transportan el 0,5% de mercancías marítimas de la UE**, cifra que casi duplica el peso de sus habitantes, y ello se explica por la importancia del turismo y el impacto de la población flotante en la necesidad de aprovisionamiento de productos. **Balears canalizan en torno al 3% del total del tráfico del Estado, cuando su población se sitúa en el 2,5% de la de España** (G14, G15, T7).

La gran mayoría de las islas europeas utilizan los sistemas de transporte roll on-roll off que alojan vehículos pesados de mercancías. Sólo unas pocas islas menores y las más exteriores funcionan con cargas de mercancías en contenedores (Euriles, s/f).

G14. Tránsito de mercancías en transporte marítimo, CPMR-Islands



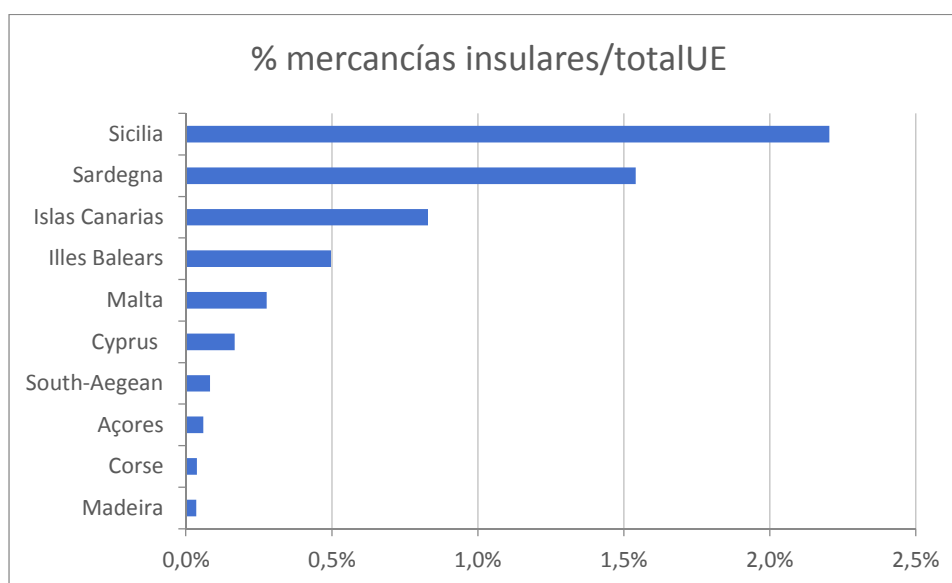
Fuente: Base de datos y elaboración propia. Año 2019/2018

T7. Tránsito de mercancías en transporte marítimo, CPMR-Islands

Islas	Mercancías (Tn)	% mercancías/totalUE
Sicilia	73.285.000	2,20
Sardegna	51.233.000	1,54
Islas Canarias	27.578.000	0,83
Malta	9.217.000	0,28
Illes Balears	16.523.691	0,50
Cyprus	5.561.000	0,17
South-Aegean	2.774.000	0,08
Açores	1.974.000	0,06
Corse	1.251.000	0,04
Madeira	1.172.000	0,04
UE/27	3.325.646.000	100,00

Fuente: Base de datos y elaboración propia. Año 2019/2018

G15. Tránsito de mercancías en transporte marítimo/ Total UE (%), CPMR-Islands



Fuente: Base de datos y elaboración propia. Año 2019/2018

2.2.5. Los usos del suelo

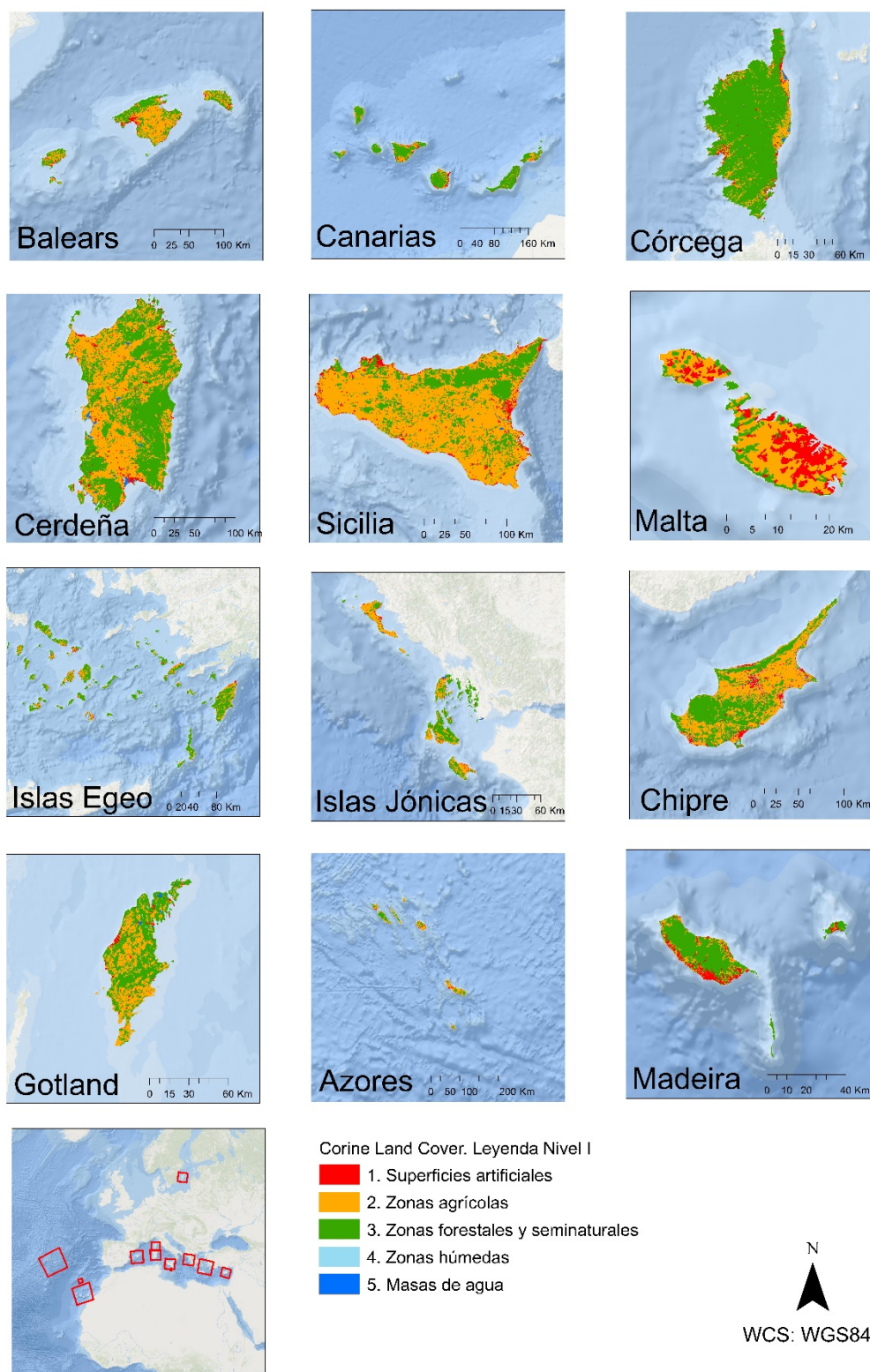
A partir de la cartografía Corine Land Cover (CLC) de ocupación del suelo para los años 1990, 2000, 2006, 2012 y 2018 se ha realizado un análisis comparado de las superficies de las islas seleccionadas (G16) con objeto de evaluar el efecto de las dinámicas económicas y medioambientales sobre los usos del territorio. El programa CORINE (Coordination of Information on the Environment) fue puesto en marcha por la Comisión Europea en 1985 (CE/338/85). Los principales objetivos del programa CLC son coordinar y homogeneizar la información sobre el estado del medioambiente, así como de los recursos naturales a nivel europeo. Corine trabaja con una escala 1:100.000. Su superficie mínima de unidades es de 25 ha, la anchura mínima de elementos lineales es de 100 m. Su leyenda consta de 44 clases

a nivel 3 y 58 clases a nivel 4. La proyección cartográfica utilizada corresponde a la ETRS89_UTM 30 N.

La base cartográfica del CLC constituye la primera base de datos europea de cobertura terrestre (coordinación de la información sobre el medio ambiente). Esta proporciona información sobre las características biofísicas de la superficie de la Tierra, así como sus cambios para el periodo 1990-2018. Los datos de cobertura terrestre, con las cinco emisiones, constituyen una fuente de información muy madura y completa relacionada con el medio ambiente y el uso de la tierra.

La superposición cartográfica de los usos del suelo para los años 1990 y 2018 (T8 y T9) muestra su distribución, expresada en el porcentaje total de superficies respecto al total insular, para una cada una de las categorías correspondientes a la leyenda de nivel 1, del proyecto CLC. Ello permite realizar una comparación entre islas e identificar los patrones y tendencias que a continuación desarrollamos.

G16. Ocupación del suelo proyecto CLC



Fuente: elaboración propia

T8. Dinámica de usos del suelo 1990-2018 para islas europeas. Nivel 1 (Baleares, Canarias, Córcega, Cerdeña, Sicilia, Malta)

ILLES BALEARS	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	3,77	6,2	3,11	3,09	0,67	3,76	2,43	1,33	64,46
Zonas agrícolas	59,37	52,11	48,81	3,3	10,56	13,86	-7,26	6,61	-12,23
Zonas forestales y seminaturales	36,12	40,91	32,32	8,59	3,8	12,4	4,79	7,61	13,26
Zonas húmedas	0,57	0,64	0,53	0,11	0,04	0,15	0,07	0,08	12,28
Masas de agua	0,17	0,14	0,12	0,02	0,05	0,07	-0,03	0,04	-17,65
Cambios totales	100	100	84,88	15,12	15,12	30,24	7,29	15,67	

ISLAS CANARIAS	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	4,19	6,3	3,31	2,99	0,89	3,88	2,1	1,77	50,36
Zonas agrícolas	22,87	20,2	14,25	5,95	8,62	14,56	-2,67	11,89	-11,67
Zonas forestales y seminaturales	72,92	73,47	66,19	7,28	6,73	14,01	0,55	13,47	0,75
Zonas húmedas	0,01	0,01	0,01	0	0	0,01	0	0	0,00
Masas de agua	0,01	0,03	0,01	0,02	0	0,02	0,02	0	200,00
Cambios totales			83,76	16,24	16,24	32,47	2,67	27,13	

CÓRCEGA	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	1,74	2,63	1,67	0,96	0,07	1,02	0,89	0,14	51,15
Zonas agrícolas	11,56	11,28	10,39	0,89	1,17	2,06	-0,27	1,79	-2,42
Zonas forestales y seminaturales	86,15	85,47	84,91	0,56	1,24	1,8	-0,67	1,13	-0,79
Zonas húmedas	0,15	0,18	0,15	0,03	0	0,03	0,03	0	20,00
Masas de agua	0,41	0,44	0,4	0,04	0,01	0,05	0,03	0,01	7,32
Cambios totales			97,52	2,48	2,48	4,97	0,95	3,07	

CERDEÑA	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	2,29	3	2,12	0,88	0,16	1,05	0,72	0,33	31,00
Zonas agrícolas	45,63	46,37	42,22	4,15	3,41	7,55	0,74	6,81	1,62
Zonas forestales y seminaturales	50,97	49,43	46,71	2,72	4,26	6,98	1,54	5,44	-3,02
Zonas húmedas	0,42	0,32	0,3	0,02	0,13	0,15	0,11	0,04	-23,81
Masas de agua	0,69	0,89	0,68	0,2	0,01	0,22	0,19	0,03	28,99
Cambios totales			92,02	7,98	7,98	15,95	1,65	12,65	

SICÍLIA	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	4,73	5,05	4,15	0,9	0,58	1,48	0,32	1,16	6,77
Zonas agrícolas	63,82	68,77	61,02	7,75	2,8	10,55	4,95	5,6	7,76
Zonas forestales y seminaturales	30,99	25,71	23,49	2,22	7,5	9,72	-5,28	4,44	-17,04
Zonas húmedas	0,09	0,08	0,07	0,01	0,01	0,03	0	0,02	-11,11
Masas de agua	0,37	0,39	0,23	0,16	0,15	0,31	0,02	0,29	5,41
Cambios totales			88,96	11,04	11,04	22,08	5,28	11,52	

MALTA	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	28,76	29,74	28,48	1,25	0,27	1,53	0,98	0,55	3,41
Zonas agrícolas	52,12	51,96	50,88	1,08	1,24	2,32	-0,17	2,16	-0,31
Zonas forestales y seminaturales	19,04	18,23	17,7	0,53	1,34	1,86	-0,81	1,05	-4,25
Zonas húmedas	0,08	0,08	0,08	0	0	0	0	0	0,00
Masas de agua	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
Cambios totales			97,14	2,86	2,86	5,71	0,98	3,76	

Fuente: elaboración propia. Datos expresados en % total insular para las categorías de ocupación del suelo CLC.

T9. Dinámica de usos del suelo 1990-2018 para islas europeas. Nivel 1 (Islas Egeo, Islas Jónicas, Chipre, Gotland, Islas Azores, Madeira)

ISLAS DEL EGEO	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	1,73	3,64	1,58	2,06	0,15	2,2	1,91	0,29	110,40
Zonas agrícolas	30,79	29,26	25,73	3,53	5,06	8,6	-1,53	7,06	-4,97
Zonas forestales y seminaturales	67,42	66,96	63,53	3,43	3,89	7,32	-0,46	6,86	-0,68
Zonas húmedas	0,05	0,04	0,03	0,01	0,02	0,02	-0,01	0,01	-20,00
Masas de agua	0,01	0,1	0,01	0,1	0	0,1	0,09	0,01	900,00
Cambios totales			90,88	9,12	9,12	18,24	2	14,24	

ISLAS JÓNICAS	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	1,88	4,88	1,76	3,12	0,12	3,23	3	0,24	159,57
Zonas agrícolas	51,42	48,57	46,68	1,89	4,74	6,64	-2,85	3,78	-5,54
Zonas forestales y seminaturales	45,92	45,75	43,91	1,84	2,02	3,86	-0,18	3,68	-0,37
Zonas húmedas	0,15	0,19	0,14	0,05	0,01	0,06	0,04	0,02	26,67
Masas de agua	0,63	0,62	0,61	0,01	0,01	0,02	-0,01	0,01	-1,59
Cambios totales			93,1	6,9	6,9	13,81	3,04	7,73	

CHIPRE	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	7,39	9,24	6,88	2,35	0,51	2,86	1,85	1,01	25,08
Zonas agrícolas	48,32	47,76	45,16	2,6	3,16	5,76	-0,55	5,21	-1,16
Zonas forestales y seminaturales	43,86	42,49	40,98	1,51	2,88	4,39	-1,37	3,02	-3,12
Zonas húmedas	0,27	0,27	0,26	0	0,01	0,01	0	0,01	0,00
Masas de agua	0,17	0,25	0,15	0,09	0,01	0,11	0,08	0,03	47,06
Cambios totales			93,43	6,57	6,57	13,14	1,93	9,28	

GOTLAND	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	1,79	2,31	1,77	0,54	0,02	0,57	0,52	0,05	29,05
Zonas agrícolas	42,63	42,24	41,4	0,84	1,23	2,06	-0,39	1,67	-0,91
Zonas forestales y seminaturales	54,23	54,07	53,06	1,01	1,17	2,18	-0,16	2,02	-0,30
Zonas húmedas	0,54	0,65	0,54	0,11	0	0,12	0,11	0,01	20,37
Masas de agua	0,8	0,73	0,73	0	0,08	0,08	-0,07	0	-8,75

ISLAS AZORES	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	3,12	5,46	3,09	2,38	0,03	2,41	2,34	0,07	75,00
Zonas agrícolas	57,69	55,12	54,23	0,89	3,46	4,36	-2,57	1,79	-4,45
Zonas forestales y seminaturales	36,42	36,93	35,21	1,71	1,21	2,92	0,51	2,41	1,40
Zonas húmedas	2,36	2,08	1,84	0,24	0,52	0,75	-0,28	0,47	-11,86
Masas de agua	0,4	0,4	0,4	0	0	0	0	0	0,00
Cambios totales			94,78	5,22	5,22	10,45	2,85	4,74	

MADEIRA	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	10,29	15,3	9,99	5,31	0,3	5,61	5,02	0,59	48,69
Zonas agrícolas	19,54	14,08	13,16	0,93	6,39	7,31	-5,46	1,85	-27,94
Zonas forestales y seminaturales	70,17	70,61	68,42	2,2	1,75	3,95	0,44	3,5	0,63
Zonas húmedas	0	0	0	0	0	0	0	0	#i DIV/0!
Masas de agua	0	0	0	0	0	0	0	0	#i DIV/0!
Cambios totales			91,57	8,43	8,43	16,87	5,46	5,95	

Fuente: elaboración propia. Datos expresados en % total insular para las categorías de ocupación del suelo CLC

- **Illes Balears.** En el periodo 1990-2018 se presenta un incremento de las superficies artificiales del 2,4% del total insular, lo que supone un aumento neto del 64,5%. Las zonas agrícolas experimentan una reducción del 6,6% del total insular que equivale a una pérdida del 12,2%. Las zonas forestales y semi-naturales se incrementan en un 7,6% y en cifras globales suponen un aumento del 13,3%. Por tanto, constatamos como son las zonas agrícolas y forestales las que experimentan mayores tasas de intercambio total. El análisis de los cambios en las coberturas del suelo, en el periodo 1990-2018, en base al nivel 2 de la leyenda de CLC muestra que el tejido urbano

experimenta un crecimiento significativo. Las zonas urbanizadas crecen un 52,4% y las zonas industriales, comerciales y de transporte un 86,4%. La reducción de zonas agrícolas se concentra mayoritariamente en la categoría de zonas agrícolas heterogéneas con una reducción del 44%. Las zonas naturales en general se incrementan, siendo destacable la generación de espacios abiertos con poca o escasa vegetación (177%) y el crecimiento moderado de los bosques que aumentan un 13%.

- **Islas Canarias.** Durante el periodo 1990-2018, las Islas Canarias experimentaron un crecimiento significativo de zonas artificiales que alcanzó un 2% del territorio insular. Dicho valor supone aproximadamente un 50% de incremento respecto a la superficie urbana. Además, se constata que las zonas agrícolas perdieron un 2% de la cobertura, lo que supone una reducción del 11,7% respecto a la extensión inicial de 1990. Las superficies forestales se mantuvieron más estables al experimentar un crecimiento de 0,8%. Resulta significativo el incremento en un 120% del suelo industrial y comercial, hecho que prueba un desarrollo de la actividad económica de las islas. Se muestra también una reagrupación de las categorías de cultivos en la tipología de heterogéneos que representa una pérdida de cultivos permanentes y tierras de labor. También es relevante el incremento de las zonas boscosas (18,9%) frente a una pérdida de vegetación arbustiva (-74%). La categoría de espacios abiertos con poca o sin vegetación crece de forma intensa, lo que podría revelar escenarios de erosión de zonas naturales y espacios degradados.
- **Córcega.** La isla de Córcega para el período 1990-2018 presenta un crecimiento significativo de las zonas artificiales, se incrementa del orden de un 59% las zonas urbanizadas y un 28,8% las zonas industriales y comerciales. Los espacios agrícolas experimentan una pequeña pérdida de superficie (-2,4%) especialmente las tierras de labor (-45%) y los cultivos permanentes (-39%), mientras los prados y praderas duplican su extensión. La dinámica en zonas naturales presenta un incremento del 19,2% de bosques y la pérdida de zonas de vegetación arbustiva.
- **Cerdeña.** En el periodo 1990-2018 la isla de Cerdeña experimenta un incremento moderado de las zonas artificiales, aumentando aproximadamente un 1% del total insular, lo que supone un incremento neto del 31%. Mayoritariamente, el crecimiento se produce en zonas industriales, comerciales y de transporte (67%) mientras que las zonas urbanas crecen del orden del 22%. Las zonas agrícolas también experimentan un aumento significativo, especialmente los prados y praderas y los cultivos permanentes (15%), en detrimento de las tierras de labor (-3%). Las zonas forestales crecen tímidamente (6%) mientras que las áreas de vegetación natural o herbácea experimentan una sensible recesión (-8,9%). También aumentan moderadamente los espacios naturales abiertos con escasa vegetación (29,3%).
- **Sicilia.** En el periodo 1990-2018 la isla de Sicilia experimenta un moderado crecimiento urbano (6,7%) principalmente liderado por el aumento de zonas industriales, comerciales y áreas de transporte (31,5%). Las zonas urbanas solo se incrementan entorno al 5%. Las zonas agrícolas también muestran un crecimiento significativo (7,7%), siendo las zonas agrícolas heterogéneas las que lideran dicho aumento, en detrimento de los cultivos permanentes (-21%). La vegetación natural experimenta una recesión significativa del orden del -17%, lo que supone una pérdida a nivel insular

del 5,2%. Los espacios con matorral son los que lideran dicha caída (-56,3%), mientras las zonas forestales se incrementan ligeramente (33%).

- **Malta.** La isla de Malta durante el periodo 1990-2018 experimentó unas tasas de variación de la ocupación del suelo relativamente bajas. Resulta destacable el crecimiento de las zonas artificiales, del orden del 3,4%, en detrimento de zonas agrícolas y naturales que experimentaron pérdidas del -0,3% y -4,3% respectivamente.
- **Islas del Egeo.** Las islas del Egeo en el período 1990-2018 han experimentado un crecimiento significativo de las superficies artificiales. El cambio ha supuesto un incremento del 1,9% del territorio insular urbanizado. Ello supone un aumento del 110%. Las zonas urbanas son las que han experimentado mayor incremento (95,6%) mientras las zonas industriales y comerciales muestran aumentos más moderados (58,2%). Las superficies agrícolas se han reducido del orden del 5%, principalmente las zonas agrícolas heterogéneas. Sin embargo, se han producido incrementos considerables en los prados y praderas y los cultivos permanentes. Las zonas forestales han experimentado también una reducción del 31,1%, así como los espacios arbustivos.
- **Islas Jónicas.** El periodo 1990-2018 ha supuesto un incremento sustancial de superficies artificiales, suponiendo un crecimiento del 3% del territorio insular, lo cual constituye un aumento del 160% respecto a la superficie original. El aumento se manifiesta especialmente en las zonas industriales, comerciales y de infraestructuras de transporte (124%), mientras el crecimiento de zonas urbanas es más moderado (90%). Las zonas agrícolas también experimentan una notable recesión (-5%), principalmente liderada por las pérdidas en superficies agrícolas heterogéneas. Sin embargo, también se produce un aumento de prados y praderas (93,5%). Los bosques han experimentado un crecimiento significativo del 174% pero, globalmente, los espacios naturales pierden extensión porque las zonas de vegetación arbustiva, muy abundantes en las islas, retroceden en un 16% su superficie.
- **Chipre.** La dinámica de las coberturas del suelo para la isla de Chipre en el periodo 1990-2018 muestra un incremento del 25% de las zonas urbanizadas. Las tierras agrícolas presentan una ligera reducción, del orden del 1%, aunque en general se mantienen bastante estables. Los espacios naturales muestran una reducción significativa que alcanza el 3%, principalmente supone reducción de bosques (-5%) y espacios con escasa vegetación (-36%), aunque también se constata un aumento de espacios de vegetación arbustiva (3%).
- **Gotland.** Las dinámicas de la ocupación del suelo de la isla de Gotland para el periodo 1990-2018 muestran un incremento notable de las superficies artificiales (30%). Las zonas agrícolas y naturales experimentan escasa variación. Resulta relevante la pérdida de vegetación arbustiva (-54%) y el aumento de espacios abiertos con poca o sin vegetación (74%).
- **Islas Azores.** El archipiélago de las Azores muestra un incremento significativo de zonas artificiales (75%) lo que supone un aumento del 2,3% del territorio insular para el período 1990-2018. Este crecimiento lo lideran las zonas urbanas (97,7%) mientras que las zonas industriales, comerciales y de transporte aumentan con mayor moderación (27,8%). Las zonas agrícolas en este periodo muestran una tenue recesión

(-4,5%) siendo los cultivos heterogéneos los que más decrecen. Respecto a los espacios naturales, los bosques experimentan un crecimiento del 8%, mientras que las áreas de vegetación arbustiva disminuyen ligeramente (2,4%).

Aunque las dinámicas para cada una de las islas hayan sido diferentes, es posible tratar de encontrar una serie de patrones de crecimiento para las principales categorías de ocupación del suelo. Para ello, evaluamos de forma comparada las tasas netas de crecimiento (T10).

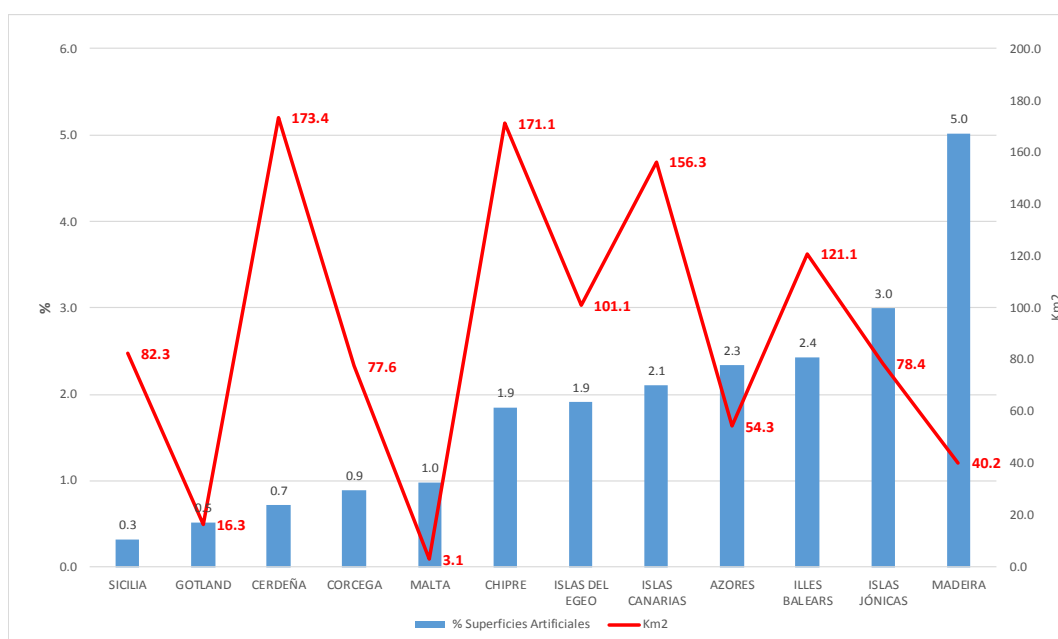
T10. Cambio neto en la ocupación del suelo de islas y archipiélagos europeos.

ISLA	% Superficies Artificiales	Km2	% Zonas agrícolas	Km2	% Zonas forestales y seminaturales	Km2	% Zonas Húmedas	Km2	% Masas de agua	Total cambios
ILLES BALEARS	2,4	121,1	-7,3	-361,7	4,8	238,6	0,1	3,5	0,0	5,3
ISLAS CANARIAS	2,1	156,3	-2,7	-198,8	0,6	40,9	0,0	0,0	0,0	1,7
CORCEGA	0,9	77,6	-0,3	-23,5	-0,7	-58,4	0,0	2,6	0,0	3,0
CERDEÑA	0,7	173,4	0,7	178,3	-1,5	-371,0	-0,1	-26,5	0,2	2,7
SICILIA	0,3	82,3	5,0	1272,7	-5,3	-1357,5	0,0	0,0	0,0	7,3
MALTA	1,0	3,1	-0,2	-0,5	-0,8	-2,6	0,0	0,0	0,0	0,6
ISLAS DEL EGEIO	1,9	101,1	-1,5	-81,0	-0,5	-24,3	0,0	-0,5	0,1	2,9
ISLAS JÓNICAS	3,0	78,4	-2,9	-74,5	-0,2	-4,7	0,0	1,0	0,0	1,0
CHIPRE	1,9	171,1	-0,6	-50,9	-1,4	-126,7	0,0	0,0	0,1	2,0
GOTLAND	0,5	16,3	-0,4	-12,3	-0,2	-5,0	0,1	3,5	-0,1	5,5
AZORES	2,3	54,3	-2,6	-59,6	0,5	11,8	-0,3	-6,5	0,0	1,0
MADEIRA	5,0	40,2	-5,5	-43,8	0,4	3,5	0,0	0,0	0,0	1,2

Fuente: elaboración propia. Los datos se expresan en porcentaje total de las superficies insulares y kilómetros cuadrados.

Podemos afirmar en primer lugar, que en todas las islas se ha producido un incremento considerable de superficies artificiales. En el periodo 1990-2018 Madeira lidera este crecimiento con un 5% de aumento neto, seguida de las islas Jónicas con el 3%, Illes Balears con el 2,4% y Azores con el 2,3%. En último lugar queda Sicilia (0,3%) y Gotland (0,5%). A nivel de superficie neta transformada en zonas artificiales destacan la isla de Cerdeña (173 Km2), Chipre (171 Km2), Islas Canarias (156 Km2), e Illes Balears (121 Km2), mientras en los últimos lugares se sitúan las islas de Malta (3,1 Km2), Gotland (16,3 Km2), Madeira (40,2 Km2) y Azores (54,2 Km2). No se observa una relación entre el tamaño de la isla y el incremento de zonas artificiales (G17).

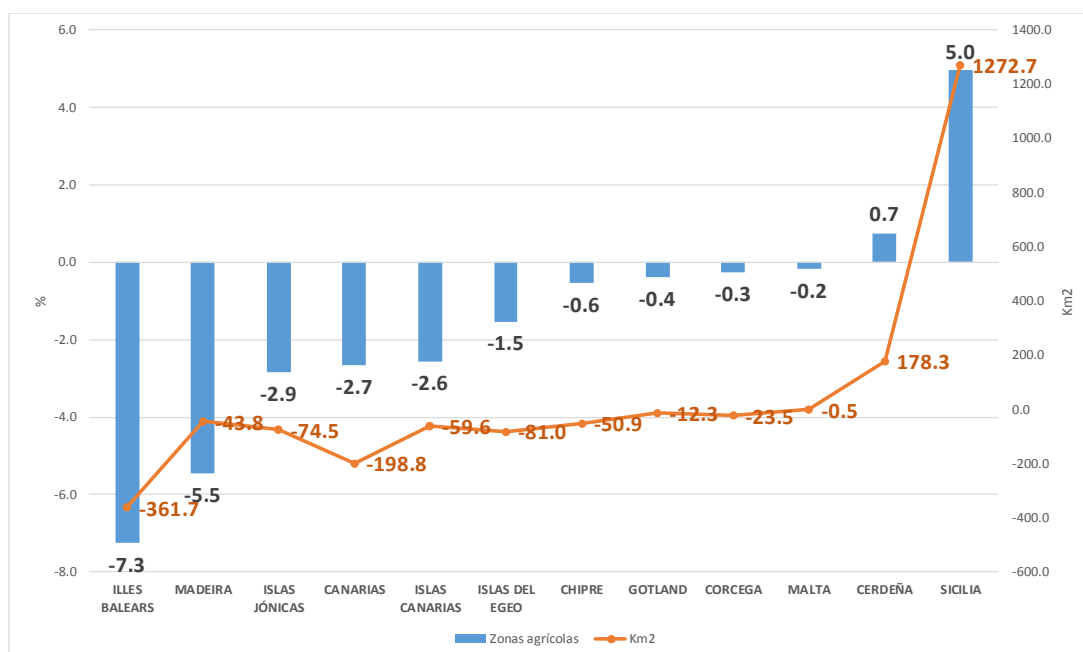
G17. Cambio neto de superficies artificiales para islas y archipiélagos europeos



Fuente: elaboración propia. Los datos se expresan en porcentaje total de las superficies insulares y kilómetros cuadrados

Las superficies agrícolas han experimentado una reducción considerable en el periodo 1990-2018 a excepción de las islas de Sicilia y Cerdeña. **Balears muestra la mayor reducción de superficie agrícola en el conjunto de todas las islas europeas (-7,3%) con un total de 361.7 Km2.** En segundo lugar, la isla de Madeira también muestra una disminución significativa (-5,4%), aunque en valores absolutos no supera los 43 Km2 (G18).

G18. Cambio neto de superficies agrícolas para islas y archipiélagos europeos

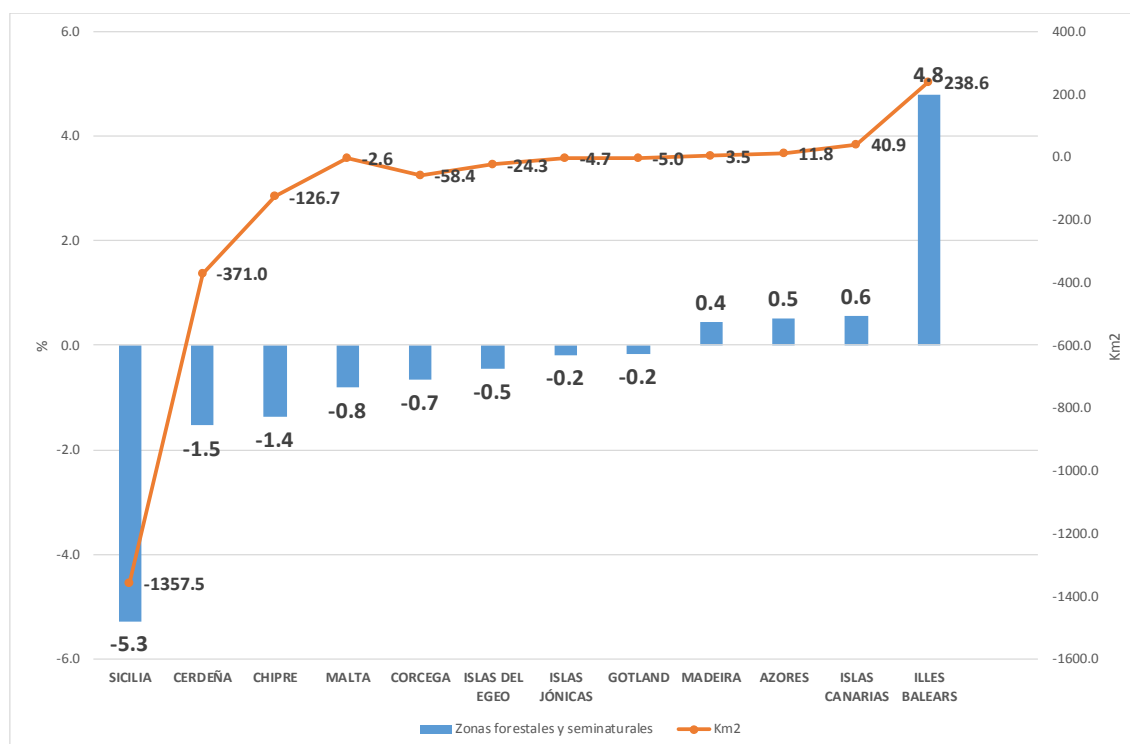


Fuente: elaboración propia. Los datos se expresan en porcentaje total de las superficies insulares y kilómetros cuadrados

La dinámica de las zonas agrícolas muestra una correspondencia de tendencias entre el porcentaje de cambio neto a nivel insular y la superficie transformada.

Las zonas forestales y semi-naturales muestran una reducción de superficies, siendo las islas portuguesas (Madeira y Azores) y las españolas (Canarias y Balears) las que presentan mayor crecimiento. **Las Illes Balears destacan de nuevo y muestran los mayores aumentos de superficies de espacios forestales y seminaturales**, alcanzando el 4,8% de la superficie insular (238 Km²), seguidas de las islas Canarias con un 0,6% (40 Km²). Las mayores pérdidas se concentran en las islas italianas de Sicilia, con una recesión del 5,3% (1357 Km²) y Cerdeña que disminuye un 1,5% (370 Km²) (G19).

G19. Cambio neto de superficies forestales y seminaturales (% insular, Km²) para islas y archipiélagos europeos



Fuente: elaboración propia

Los cambios experimentados en la ocupación del suelo no han sido constantes para todo el periodo 1990-2018. Cada isla o archipiélago ha experimentado un patrón de transformación temporal diferente. De esta manera pueden distinguirse periodos de crecimiento y periodos de recesión. A su vez, las dinámicas de ganancias o pérdidas por parte de las distintas categorías de ocupación del suelo también han sido diferentes para cada periodo y en cada isla.

A continuación, se resumen dichos cambios:

- **Illes Balears.** Las intensidades de cambios de los usos del suelo no han sido constantes a lo largo del periodo analizado. Se observan bajas tasas de crecimiento para los periodos 1990-2000 (2% y 0,2% anual) y 2012-2018 (0,1% y 0,01% anual), mientras para los periodos 2000-2006 (14,8% y 2,5% anual) y 2006-2012 (5,2% y 0,9% anual) se

producen los mayores crecimientos. A nivel de ganancias por categorías de usos, todos los periodos han supuesto incrementos para las superficies artificiales. Sin embargo, los periodos 1990-2000 (3,1%) y 2000-2006 (4,7%) han sido los más activos. Los bosques y las superficies semi-naturales han experimentado un crecimiento significativo, sobre todo para el periodo 2000-2006 (3,8%). Las pérdidas activas se dan en las zonas agrícolas y las zonas forestales semi-naturales son las que experimentan mayor nivel de pérdidas acumuladas. La agricultura retrocede en el periodo 1990-2000 (0,2%) y 2000-2006 (2,9%). Las zonas forestales disminuyen en el periodo 2006-2012 (1,1%) y 2012-2018 (0,01%).

- **Islas Canarias.** Las intensidades de los cambios en las coberturas del suelo muestran que los periodos más activos son 2000-2006 con una tasa de intercambio anual del 2,7% y 2006-2012 con una del 1,1%. A nivel de ganancias, resulta estadísticamente significativo el aumento de superficies artificiales y agrícolas para el período 1990-2000, el aumento de superficies artificiales (6,8% anual) y de zonas forestales-semi-naturales (2% anual) para el período 2006-2012, el incremento de superficies artificiales (3,9% anual) en 2006-2012 y el leve aumento de superficies artificiales (0,1% anual) en el período 2012-2018. En cuanto a las pérdidas resulta relevante la recesión de superficies agrícolas en el período 1990-2012. Siendo el período de mayores pérdidas 2006-2012, con una tasa anual del 7,5%.
- **Córcega.** Las dinámicas en los cambios de usos del suelo muestran que el periodo más activo fue el 2006-2012, con una tasa de cambio de 0,2% anual, seguido por el decenio 1990-2000 que alcanzó el 0,1% anual. A nivel de ganancias se observa como todas las categorías experimentan incrementos significativos. Destaca especialmente el aumento de zonas artificiales para el período 2006-2012 con una tasa del 3,5% anual. En las zonas forestales-semi-naturales las ganancias son poco significativas. A nivel de pérdidas, se significan las disminuciones de terrenos agrícolas durante el periodo 2006-2012 con una tasa de 0,9% anual.
- **Cerdeña.** El análisis de intensidad de cambios muestra que el periodo más activo fue entre 2000-2006, con una tasa de 0,9% anual, lo que supone un incremento total del 5,1%. El último periodo analizado, 2012-2018, no muestra ninguna actividad. A nivel de ganancias, los mayores incrementos se producen en las zonas artificiales para el período 1990-2000 con una tasa del 2% anual, seguido por el período 2000-2006 con un 1,6% anual. Las zonas agrícolas también experimentan ganancias destacadas especialmente en el periodo 2000-2006 con un 1,4% de incremento anual. A nivel de pérdidas destacan las zonas húmedas, con un 2,8% anual, y las zonas agrícolas, 0,6% anual, durante el periodo 1990-2000. Finalmente, las zonas forestales alcanzan una tasa del 1,2% anual en el periodo 2000-2006.
- **Sicilia.** La intensidad de los cambios a nivel cronológico muestra como los periodos más activos de transformación del territorio fueron entre 1990-2000, cuando se transformó un 6,2% de sus usos del suelo (0,6% tasa anual) y entre 2000-2006 que supuso un 5,9% de los cambios, lo que equivale a una tasa anual del 1%. Es significativo el último periodo analizado 2012-2018 cuando prácticamente no se produjeron variaciones significativas. A nivel de ganancias observamos un incremento significativo en superficies artificiales especialmente desde el año 2000, siendo el periodo 2000-2006 el más activo (2% anual). Las superficies forestales también

experimentan un crecimiento remarcable desde el año 2000 hasta el 2018, siendo también el periodo 2000-2006 cuando experimentan los mayores aumentos (1,7% anual). Respecto a la intensidad de las pérdidas destaca la disminución de espacios forestales-seminaturales durante el período 1990-2012, con una tasa máxima anual de pérdidas del 1,7% para el periodo 1990-2000.

- **Malta.** La intensidad de los cambios es baja y es relativamente uniforme para todos los años considerados. La única excepción es el período 2006-2012, cuando se experimentó una transformación del 1,7% del territorio, lo cual supone una tasa anual de intercambio del 0,3%. La distribución de las ganancias por las distintas clases muestra aumentos en las coberturas artificiales para los periodos 1990-2000 y 2012-2018 del 0,3% y 0,1% anuales. También se presentan ganancias moderadas en las zonas agrícolas para el periodo 2006-2012 (0,3% anual) y ganancias en el forestal-seminatural del 0,3% anual para el mismo periodo. Las pérdidas resultan importantes para las superficies agrícolas durante los periodos 2000-2006 (0,1% anual) y 2012-2018 (0,05% anual) y para las superficies forestales-seminaturales, en los periodos 1990-2000 (0,2% anual) y 2006-2012 (0,9% anual).
- **Islas Egeo.** Las intensidades de cambio son bajas. Destacan los periodos 2000-2006 con modificaciones del 6,8% (1,1% anual) y 2006-2012 con una tasa de cambio de 4,3% (0,7% anual). La intensidad de las ganancias es significativa para las categorías artificial y agrícola. Las superficies artificiales crecen significativamente en el período 2000-2006, con tasas de aumento que alcanzan el 7,9% anual. Las zonas agrícolas también se modifican en el período 1990-2012, llegando a tasas del 1,5% en 2000-2006. La intensidad de las pérdidas es significativa para la clase agrícola en el período 2000-2018, alcanzando una tasa del 2% entre 2000-2006. Los valores positivos de pérdidas en suelo artificial se justifican por desajustes en la digitalización de las categorías.
- **Islas Jónicas.** Las intensidades de cambios más significativas aparecen en los periodos 2000-2006 (3,5% y 0,6% anual) y 2006-2012 (4% y 0,7% anual). La intensidad de las ganancias muestra una actividad significativa de las zonas artificiales. El intervalo 2000-2006 es el que presenta mayores tasas de intercambio alcanzando el 8% anual; seguido por el periodo 2006-2012 con una tasa de 4,3% anual. Las intensidades de pérdida muestran que las clases más activas son la agrícola para el período 1990-2012 y la forestal para 1990-2000. Se observan también pérdidas importantes en las zonas húmedas desde 1990-2006.
- **Chipre.** La intensidad de la transformación de los usos del suelo muestra una gran actividad para los periodos 2000-2006 y 2006-2012, con unas tasas de intercambio del 3,5% (0,6% anual) y 3,2% (0,5% anual) respectivamente. El último periodo es el menos activo. En las ganancias de las categorías destacan las tasas de las superficies artificiales de los periodos 2000-2006 y 2006-2012, alcanzando valores del 2,7% anual y 1,6% anual. Respecto a la intensidad de las pérdidas, es poco convincente que se produjesen disminuciones en las superficies artificiales. Sin embargo, si se observan pérdidas significativas de suelo agrícola para el periodo 2006-2018 y pérdidas de zonas forestales-seminaturales entre los años 2000-2006 y 2012-2018.
- **Gotland.** El análisis de intensidad de cambios muestra que el periodo más activo fue 2006-2012, cuando se produjeron en el 2,4% del territorio insular, con una tasa anual del 0,4%. Los incrementos son notables en la categoría artificial. Las tasas anuales de

mayor magnitud se obtienen para el periodo 2006-2012, alcanzando un 3,1% de ganancias anual. La intensidad de pérdidas muestra que la categoría agrícola para el periodo 2006-2012 es la que experimenta mayor recesión, con una tasa de intercambio de 0,5%.

- **Islas Azores.** Las intensidades de cambios observados muestran que los periodos 2000-2006 y 2006-2012 experimentaron la mayor transformación en la ocupación del suelo, con un 2,3% (0,4% anual) y 1,5% (0,3% anual). En el resto de periodos las transformaciones fueron poco relevantes. Las intensidades de las categorías muestran una ganancia relevante de usos artificiales para el sexenio 2000-2006 (5,1% incremento anual). También destaca una ganancia significativa de usos agrícolas para el periodo 2012-2018 (0,1% anual) y un incremento de superficies forestales-semi-naturales para los periodos 1990-2000 (0,2% anual) y 2006-2012 (0,3% anual). Las mayores intensidades de pérdidas se presentan en la categoría agrícola para el periodo 1990-2006 y en la categoría forestal semi-natural en el sexenio 2012-2018.
- **Madeira.** Las mayores intensidades de cambio observado se producen en el decenio 1990-2000 y en el sexenio 2000-2006, con tasas del 7,7% (0,8% anual) y 3,3% (0,6% anual) respectivamente. La intensidad de cambio la encabezan las superficies artificiales para el periodo 1990-2000, con una tasa del 3,5% anual. Las zonas agrícolas experimentan ciertas ganancias entre 2000-2012. Las pérdidas las encabezan las superficies agrícolas para todo el periodo analizado. Las tasas son especialmente elevadas entre 1990-2000, con el 3% anual, y entre 2000-2006, con el 2,4% anual.

El análisis de las intensidades de transformación de los usos del suelo muestra una gran variabilidad significativa para los distintos periodos (T11, T12, G20).

T11. Tasas anuales de transformación territorial en porcentaje de superficie insular.

	Illes Balears	Canarias	Corcega	Cerdeña	Sicilia	Malta	Egeo	Jonicas	Chipre	Gotland	Azores	Madeira
1990_2000	0,2	0,1	0,1	0,33	0,6	0,1	0,0	0,0			0,1	0,8
2000_2006	0,4	2,7	0,1	0,85	1,0	0,1	1,1	0,6	0,6	0,0	0,4	0,6
2006_2012	0,0	1,1	0,2	0,12	0,5	0,3	0,7	0,7	0,5	0,4	0,3	0,3
2012_2018	0,8	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,05	0,0	0,1	0,0

(*) El color verde señala tasas estadísticamente significativas. El color rojo marca categorías poco activas. Fuente: elaboración propia

T12. Tasas globales de transformación por periodo temporal expresadas en porcentaje de superficie insular.

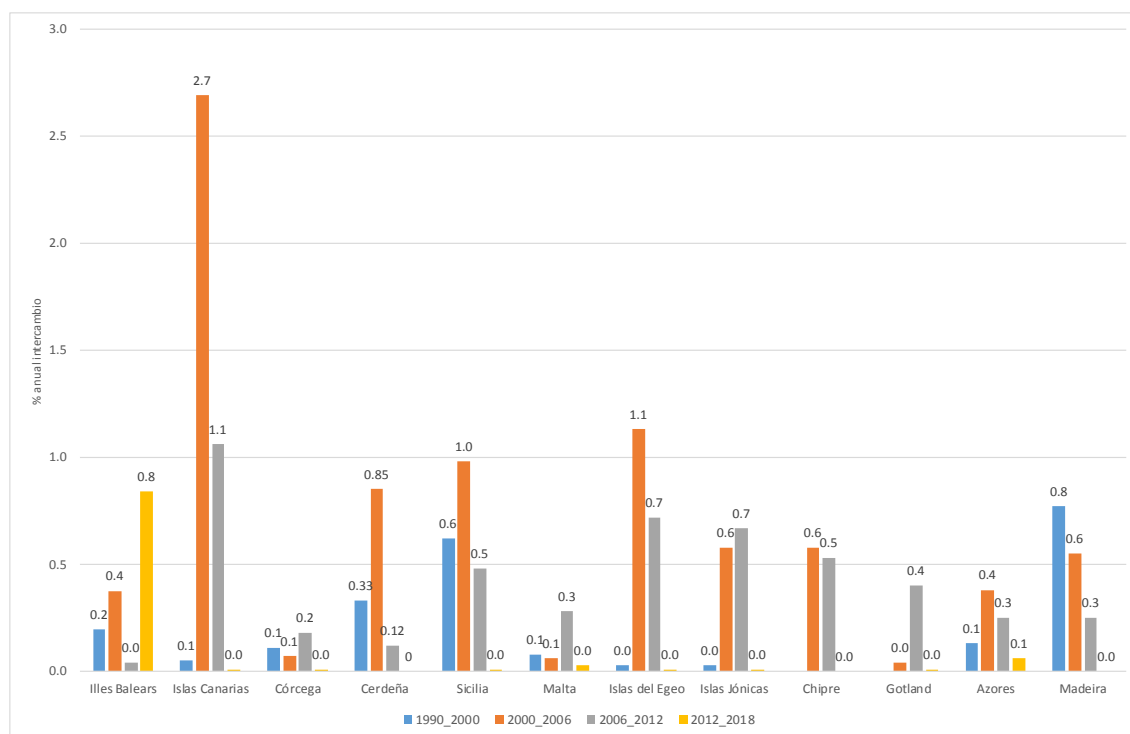
	Illes Balears	Canarias	Corcega	Cerdeña	Sicilia	Malta	Egeo	Jonicas	Chipre	Gotland	Azores	Madeira
1990_2000	1,97	0,55	1,14	3,32	6,19	0,76	0,26	0,29			1,31	7,73
2000_2006	2,26	16,11	0,4	5,12	5,86	0,33	6,79	3,51	3,47	0,22	2,31	3,29
2006_2012	0,24	6,35	1,1	0,74	2,9	1,67	4,41	4,04	3,16	2,41	1,48	1,48
2012_2018	5,04	0,04	0,07	0,02	0,05	0,15	0,06	0,03	0,33	0,06	0,38	0,01

(*) El color negro señala tasas deficitarias. Fuente: elaboración propia

Podemos afirmar que el decenio 1990-2000 no fue un periodo muy trascendente, en cuanto a cambios en usos del suelo para la mayoría de islas, siendo Madeira la que presenta mayores tasas de transformación anual (0,8%), seguida de Sicilia (0,6%) y Balears (0,2%). El periodo más activo en cuanto a transformaciones territoriales fue el periodo 2000-2006 para la mayoría de islas y archipiélagos. Las excepciones se encuentran en las Illes Balears,

en que los mayores cambios se producen entre el 2012-2018 y la isla de Madeira, entre 1990-2000. El periodo 2006-2012 es muy irregular en cuanto a tasas anuales de transformación, se observa una disminución significativa respecto al periodo anterior en Illes Balears, Islas Canarias, Sicilia, Islas del Egeo, Chipre, Azores y Madeira. Sin embargo, en Córcega, Malta, Islas Jónicas y Gotland experimentan mayores actividades.

G20. Tasas netas de intercambio anual por categorías de ocupación de suelo y por islas.



Fuente: elaboración propia

Las especificidades y singularidades de las Illes Balears en la distribución de las tasas anuales de transformación son las siguientes: reducida actividad durante el periodo 2006-2012 por ser un periodo de crisis económica; elevadas tasas anuales de transformación en el periodo 2012-2018, hecho que prueba los efectos y consecuencias de una actividad postcrisis; y, finalmente, un patrón de crecimiento progresivo 1990-2000/2000-2006/2012-2018. Dicho modelo constata una **presión sobre la ocupación del territorio insular** constante.

Un análisis de ganancias y pérdidas de las distintas categorías de ocupación del suelo para los distintos periodos (T13) nos muestra que clases han sido más activas y permiten identificar hacia dónde han ido los principales cambios experimentados en el territorio. A nivel de ganancias, se observa como la superficie artificial ha sido muy activa en todas las islas, a excepción de Sicilia, para el periodo 1990-2000, Malta en los periodos 2000-2006 y 2006-2012, Azores 2012-2018 y Madeira 2006-2012 y 2012-2018. Las tasas anuales de transformación muestran valores elevados especialmente para el periodo 2000-2006, experimentando una reducción progresiva hasta 2018. Ello prueba que la transformación en suelos artificiales ha sido muy remarcable en todos los territorios de las islas tomadas en consideración.

La categoría agrícola presenta una actividad transformadora significativa en el periodo 1990-2000 en las Islas Canarias y Sicilia, para todos los periodos en Córcega e Islas del Egeo, entre 2000-2012 en Madeira, en 2006-2012 en Malta, y en 2012-2018 en Balears, Canarias y Azores. Observamos como una mayor ganancia en superficies artificiales conlleva una reducción en ganancias agrícolas. Es destacable la ganancia continua de zonas agrícolas de Córcega y Cerdeña y como Balears muestra cierto crecimiento en la transformación agrícola en el periodo 2012-2018 pero con escasa intensidad (0,01%).

Las superficies forestales y seminaturales experimentan una recesión. La ganancia más significativa se produce en las Illes Balears durante el periodo 2000-2006, con una tasa anual del 3,81%. También es significativo el incremento de zonas forestales en Canarias en el mismo periodo (2000-2006), en Córcega (1990-2012) y en Sicilia (200-2018). Debemos señalar que las tasas anuales de ganancia son mucho menores en las categorías agrícola y forestal-seminatural que para las superficies artificiales, evidenciándose la terciarización experimentada en la mayoría de las islas consideradas.

La singularidad de les Illes Balears se encuentra principalmente en el incremento mantenido de superficies artificiales y especialmente en el incremento de superficies forestales-seminaturales en el periodo 2000-2006. Dicho incremento como veremos más adelante se realiza a costa de la pérdida por abandono de superficies agrícolas.

T13. Tasa anual de ganancias en porcentaje de superficie insular por categorías.

	Artificial				Agrícola				Forestal y semi-natural			
	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018
Illes Balears	3,05	4,72	2,24	0,03	0,03	1,11	0,86	0,01	0,03	3,81	0,66	0
Islas Canarias	0,82	6,79	3,91	0,07	0,08	4,15	0,21	0,01	0	2,04	0	0
Córcega	1,05	1,47	3,47	0,34	0,53	0,21	0,33	0,02	0,48	0,07	2,16	0
Cerdeña	1,97	1,61	0,81	0,07	0,12	1,37	0,14	0	0,4	0,33	0,05	0
Sicilia	0,46	2,01	0,71	0,04	0,81	0,6	0,41	0	0,15	1,74	0,57	0,02
Malta	0,25	0,02	0,2	0,09	0	0	0,34	0	0	0,26	0,23	0
Islas del Egeo	0,63	7,94	3,05	0,14	0,04	1,5	0,94	0,01	0	0,64	0,48	0
Islas Jónicas	0,86	8,04	4,31	0,06	0,02	0,29	0,46	0	0	0,28	0,52	0
Chipre	0,86	2,72	1,55	0,39	0,51	0,43	0,02	0	0,21	0,42	0,02	0
Gotland	0,78	0,78	3,11	0,21	0,01	0,31	0,01	0	0	0,33	0	0
Azores	1,49	5,09	0,77	0,03	0,03	0,04	0,11	0,11	0,16	0,24	0,3	0,01
Madeira	3,48	1,4	0,13	0	0,57	0,58	0,53	0	0,21	0,35	0,21	0

(*)El color verde señala tasas estadísticamente significativas. Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la intensidad de las pérdidas (T14) no se considerarán las de las superficies artificiales ya que su aparición puntual debe achacarse a cambios en los procesos de digitalización de las coberturas para los distintos periodos que han desajustado puntualmente los resultados. Las pérdidas en superficies agrícolas resultan significativas para la mayoría de islas y archipiélagos europeos. Córcega y Madeira sufren disminuciones en todos los periodos; Canarias, Islas del Egeo e Islas Jónicas, en tres periodos; Sicilia y Gotland solo acusan pérdidas en un periodo y el resto de islas, en dos periodos. Las mayores intensidades de pérdidas, como vimos anteriormente, se presentan entre 2000-2006 coincidiendo con una fase de ganancias en superficies artificiales. Las pérdidas en superficies forestales y semi-naturales no son tan significativas como las de los terrenos agrícolas. Destaca Sicilia, con tres periodos de pérdidas (1990-2012). Les Illes Balears alcanzan una tasa anual de pérdidas muy significativa para el periodo 2006-2012, del 1,1%. En Cerdeña y Sicilia también se constatan pérdidas de intensidad elevada.

T14. Tasa anual de pérdidas en porcentaje de superficie insular por categorías.

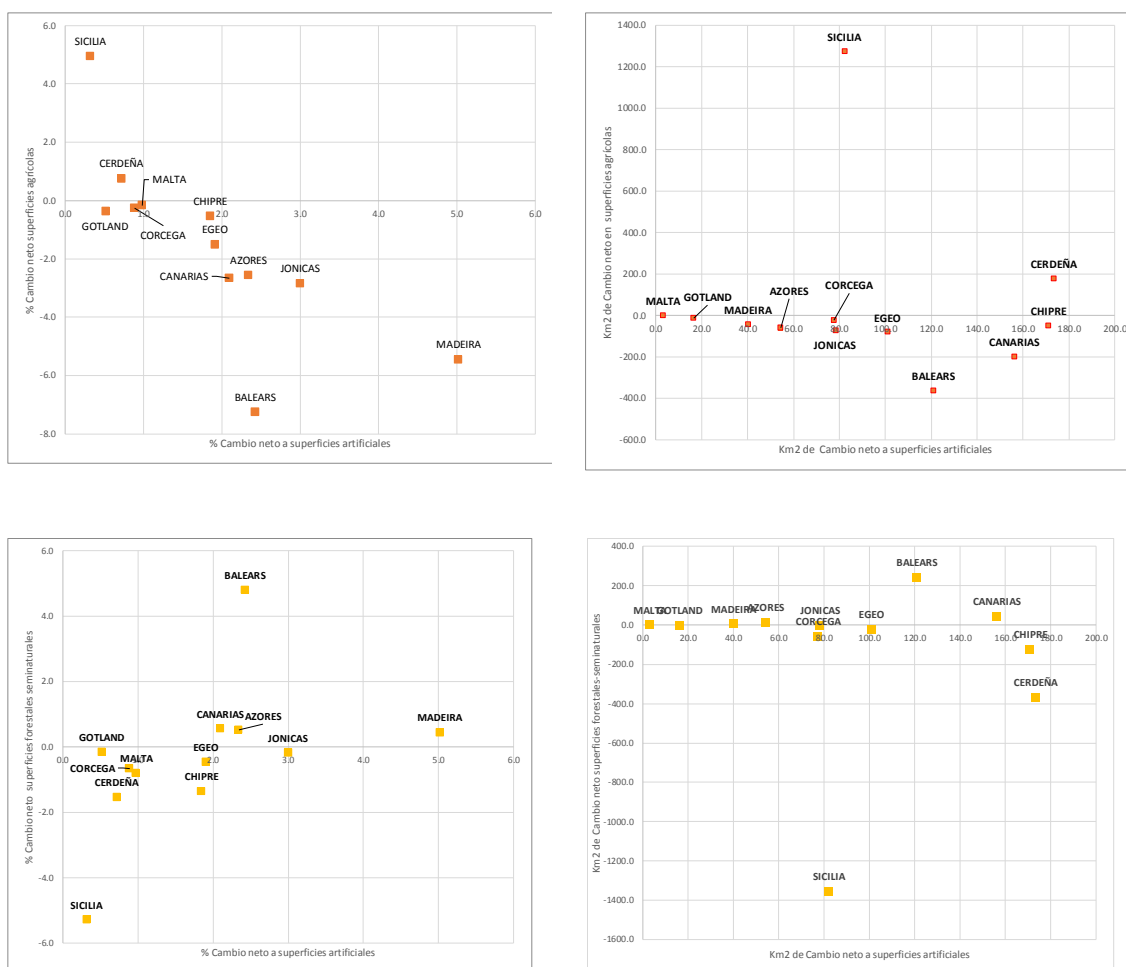
	Agrícola				Forestal y semi-natural			
	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018
Illes Balears	0,22	2,9	0,7	0	0,18	1,44	1,12	0,01
Islas Canarias	0,09	7,51	1,24	0	0,05	1,12	0,99	0,01
Córcega	0,37	0,25	0,9	0,06	0,08	0,04	0,08	0,01
Cerdeña	0,56	0,45	0,1	0	0,12	1,19	0,13	0
Sicilia	0,07	0,79	0,24	0,01	1,74	1,42	1,09	0
Malta	0,08	0,1	0,13	0,05	0,19	0,02	0,86	0
Islas del Egeo	0	1,99	1,28	0,01	0,04	0,72	0,44	0,01
Islas Jónicas	0,03	0,82	0,84	0	0,03	0,3	0,5	0,01
Chipre		0,55	0,54	0,06		0,62	0,49	0,06
Gotland		0,01	0,47	0,01		0,06	0,31	0,01
Azores	0,17	0,6	0,15	0,01	0,07	0,09	0,23	0,15
Madeira	2,99	2,38	1,01	0,02	0,25	0,17	0,06	0

(*) El color verde señala tasas estadísticamente significativas. Fuente: elaboración propia

El análisis de ocupación e intensidades muestra una gran diversidad en las dinámicas de ocupación del suelo en las islas europeas para el periodo 1990-2018, sin embargo, se pueden encontrar patrones comunes. Las mayores transformaciones se producen durante el periodo 2000-2006 y las categorías de mayor crecimiento son las superficies artificiales para todo el periodo analizado 1990-2018.

El análisis integrado de los cambios netos observados de superficies artificiales y zonas agrícolas muestra un comportamiento muy diverso para las islas y archipiélagos considerados (G21). Si se analizan dichos cambios en términos de porcentaje del total insular (G21, izquierda superior) se observa que la isla de Sicilia destaca por el incremento de zonas agrícolas y el bajo aumento de superficies artificiales. En el otro extremo se encuentra Madeira, con un **aumento significativo de superficies artificiales, mientras que las zonas agrícolas experimentan una notable recesión. Las Illes Balears siguen este mismo patrón**, sin embargo, las pérdidas de superficies agrícolas todavía tienen mayor intensidad. Si analizamos la distribución a partir de los cambios totales en superficie (Km2) (G21, derecha superior), la transformación a zonas artificiales la lideran Cerdeña, Chipre y Canarias, quedando Balears en cuarta posición. Sicilia en este caso, mantiene un liderato absoluto en incremento de superficies agrícolas.

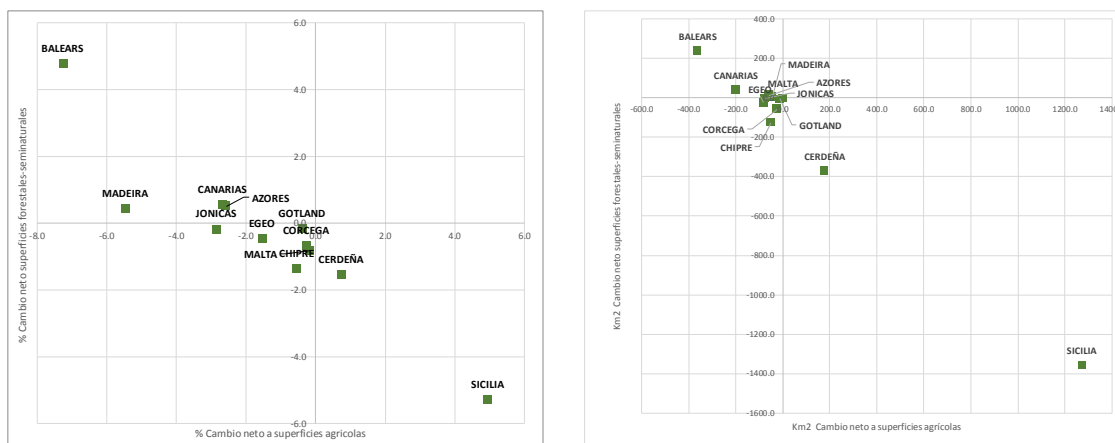
G21. Distribución territorios insulares en función del porcentaje de cambio neto (izquierda) y km2 (derecha) de superficies artificiales y superficies agrícolas



Fuente: elaboración propia

El análisis comparado de la transformación de superficies forestales-semi-naturales y urbanas (G21 izquierda inferior) refleja que **Balears lidera la transformación a zonas naturales**, mientras Madeira es la primera en transformación de suelos artificiales, tal y como ya se ha comentado. Sicilia muestra los menores valores tanto de zonas artificiales como de zonas naturales. En términos de superficie real (Km2) Sicilia es también la que obtiene los valores más bajos de superficies artificiales (G21 derecha inferior).

G22. Distribución territorios insulares en función del porcentaje de cambio neto (izquierda) y Km2 (derecha) de superficies agrícolas y superficies naturales-seminaturales



Fuente: elaboración propia

Balears y Sicilia presentan dinámicas completamente diferentes en cuanto a la relación de balance neto entre superficies agrícolas y forestales-seminaturales (G22). **Balears lidera las ganancias en superficies naturales y las pérdidas en espacios agrícolas**, mientras Sicilia incrementa superficies agrícolas y transforma superficies naturales. Este hecho se constata en cifras de porcentaje de superficie insular y en valores absolutos (km2).

Podemos afirmar que la terciarización de la mayoría de islas ha supuesto en general un incremento de zonas urbanas en detrimento de zonas agrícolas y naturales. Sin embargo, para el caso de las **Illes Balears la situación es singular, al producirse las pérdidas en las zonas agrícolas, ya que las áreas naturales han incrementado su superficie**. Las causas hay que buscarlas principalmente en el abandono de los campos de cultivo que se han transformado en zonas naturalizadas (bosques y matorrales). Las estrategias de protección territorial también han contribuido al abandono de los terrenos agrícolas, porque no ha sido posible la transformación de la agricultura extensiva a cultivos más intensivos.

El análisis de la intensidad de las transiciones entre categorías de usos del suelo para cada una de las islas profundiza un poco más en su modelo territorial. A continuación, se ofrece un análisis detallado de las transiciones (%) a zonas urbanas y las transiciones desde zonas agrícolas.

- **Illes Balears.** La transición a zonas urbanas se ha producido como sigue. Para el período 1990-2000 desde zonas forestales-seminaturales (0,2% anual), en el periodo 2000-2006 desde zonas agrícolas (0,3% anual) y forestales (0,3% anual), en el periodo 2006-2012 desde terrenos agrícolas (0,2% anual). Las intensidades a nivel de pérdidas, desde terrenos agrícolas para 1990-2000 a artificiales (2,2% anual), 2000-2006 a forestales (3,6% anual), 2006-2012 a artificiales (1,6% anual) y 2012-2018 a artificiales (0,03% anual).
- **Islas Canarias.** Las transiciones desde zonas agrícolas se producen mayoritariamente hacia áreas artificiales, siendo el período 2000-2006 cuando se registran los valores más altos (3,6% anual) y entre 1990-2012 alcanzan valores inferiores al 0,01% de intercambio anual.

- **Córcega.** A nivel de transiciones a zonas urbanas se observa que las zonas agrícolas son las que experimentan la mayor transformación alcanzando el periodo 2006-2012 una tasa del 0,5% anual. Las transiciones desde zonas agrícolas muestran una tendencia a su transformación a zonas artificiales mostrando la mayor tasa del 2,2% anual en el período 2006-2012.
- **Cerdeña.** Las transiciones a zonas urbanas se mantienen siempre con significación desde zonas agrícolas. Siendo el período 1990-2000 el más importante (pérdidas 0,1% anual). Las transiciones desde zonas agrícolas muestran para todo el periodo analizado una transformación a zonas artificiales, siendo más intensa entre 1990-2000, con una tasa del 1,6% anual, y en el periodo 2000-2006, con una tasa de 1,2% anual.
- **Sicilia.** En la intensidad en las transiciones hacia zonas urbanas destaca el paso de zonas agrícolas a forestales, durante todo el periodo 1990-2012, mientras entre 2012-2018 son las zonas forestales las que pierden superficie respecto a las artificiales. La intensidad de la transición desde zonas agrícolas presenta un comportamiento homogéneo, durante todo el período analizado, hacia zonas artificiales. Es el sexenio 2000-2006 el más intenso (19,9% anual). En el último periodo la transición agrícola también se produce hacia zonas forestales.
- **Malta.** La intensidad de las transiciones a cobertura artificial se produce desde zonas forestales-seminaturales para los años 1990-2012 y desde zonas agrícolas entre 2012-2018. En general, las intensidades son muy bajas. La intensidad más significativa desde terrenos agrícolas se dirige a usos artificiales en los periodos 1990-2000 y 2012-2018; mientras es hacia usos forestales-semi-naturales, desde 2000-2012.
- **Islas Egeo.** Las transiciones que presentan mayor intensidad hacia suelo artificial son las de usos agrícolas para los años 2000-2018 y forestales para el periodo 1990-2000. Las transiciones desde suelo agrícola más significativas se dan hacia suelo artificial. En este sentido los períodos más intensos son el 2000-2006, con tasas anuales del 6,6% y 2006-2012 con tasas del 2,2% anual.
- **Islas Jónicas.** Las transiciones hacia usos artificiales más significativas son las provenientes de zonas agrícolas para el periodo 1990-2012 (p.e. 2000-2006 la tasa anual alcanzó 0,6%) y provenientes de usos forestales-seminaturales entre los años 2012-2018. La intensidad de la transición desde agrícola a artificial es la más significativa, alcanzando la tasa de 7,8% para el periodo 2000-2006.
- **Chipre.** Las transiciones desde usos agrícolas obtienen intensidades significativas para zonas artificiales, siendo el periodo 2000-2006 el más activo.
- **Gotland.** El análisis de transición desde terrenos agrícolas constata que su transformación a zonas artificiales es la más significativa en todo el periodo estudiado. Si bien alcanza su máximo entre 2006-2012 con una tasa anual de intercambio de 1,8%.
- **Islas Azores.** La transición cuya intensidad muestra significación estadística es hacia superficies artificiales desde zonas agrícolas. El período más relevante de pérdidas es el sexenio 2000-2006. La transición desde terrenos agrícolas también muestra esta misma tendencia, alcanzando una tasa del 4,8% para el paso a cobertura artificial para el período 2000-2006.
- **Madeira.** Las transiciones hacia zonas urbanas las concentran las zonas agrícolas especialmente en el decenio 1990-2000 con una tasa anual de 2,2%. Las transiciones

desde terrenos agrícolas se orientan hacia zonas artificiales, desde 1990-2006 y hacia zonas forestales-seminaturales, desde 2006-2018.

El análisis de las dinámicas de ocupación del suelo en las islas europeas ha constatado que no existe un patrón específico que permita distinguir las islas consideradas ultra-periféricas, por parte de la Unión Europea, y las demás islas. Se evidencia que todas ellas poseen un patrón propio en la ocupación del suelo y sus cambios, que pueden hacerlas más o menos vulnerables desde el punto de vista económico, ambiental o social. De hecho, islas o archipiélagos no considerados ultra-periféricos han mostrado niveles de presión antrópica muy elevados e importante abandono de terrenos agrícolas, como las Balears, así como pérdidas de espacios naturales, que comprometen su sostenibilidad más que la de las islas ultra periféricas. Este hecho incita a reflexionar acerca de que la condición de ultra periferia europea, y las ventajas económicas que conlleva, no solo recaiga sobre islas muy alejadas, sino que pueda ampliarse a otros territorios insulares, también con discontinuidad territorial y alejados del continente, que padecen igualmente externalidades significativas que dificultan su cohesión en el territorio europeo y hacen peligrar su desarrollo sostenible.

2.3. PRINCIPALES INDICADORES SOCIODEMOGRÁFICOS DE LAS ILLES BALEARS.

2.3.1. Evolución de la Población

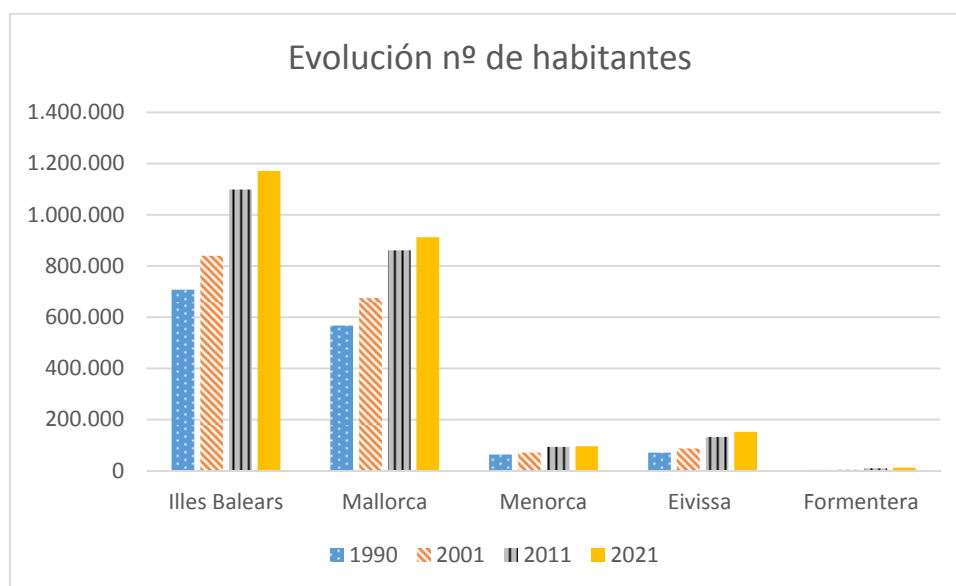
En los últimos treinta años la población de las **Illes Balears** ha pasado de 709.138 habitantes en 1990 a 1.171.543 en 2021, con un **incremento del 65%**. Es Menorca la isla de crecimiento más moderado al no alcanzar el 50%, mientras Formentera casi ha triplicado su población y Eivissa la ha doblado. Es el decenio entre el 2001 y el 2011 cuando los crecimientos son más marcados, del orden del 31% para el conjunto insular, periodo caracterizado por un fuerte flujo inmigratorio. Aunque los crecimientos son ininterrumpidos, se observa un menor aumento (6,5% para el conjunto de Balears) en el último decenio, 2011-2021. Hay distintos factores que podrían explicar esta tendencia. Entre ellos: la ralentización económica debida a la crisis financiera y de deuda; la situación de las islas próximas a su capacidad de carga poblacional; la relativa pérdida de atractivo económico debido a que el PIB per cápita de las islas ha ido perdiendo posiciones en relación a la media nacional y europea en las últimas décadas; el elevado coste del nivel de vida debido a los costes de insularidad y el tensionamiento del mercado de vivienda, etc. (T15, G23, G24).

T15. Evolución de la población, Illes Balears. 1990-2021

	1990	2001	%2001-1990	2011	%2011-1990	%2011-2001	2021	%2021-1990	%2021-2001	%2021-2011
Illes Balears	709.138	841.669	18,7%	1.100.503	55,2%	30,8%	1.171.543	65,2%	39,2%	6,5%
Mallorca	568.065	676.516	19,1%	861.929	51,7%	27,4%	912.171	60,6%	34,8%	5,8%
Menorca	64.431	71.524	11,0%	94.397	46,5%	32,0%	95.641	48,4%	33,7%	1,3%
Eivissa	72.309	88.076	21,8%	133.594	84,8%	51,7%	151.827	110,0%	72,4%	13,6%
Formentera	4.333	5.553	28,2%	10.583	144,2%	90,6%	11.904	174,7%	114,4%	12,5%

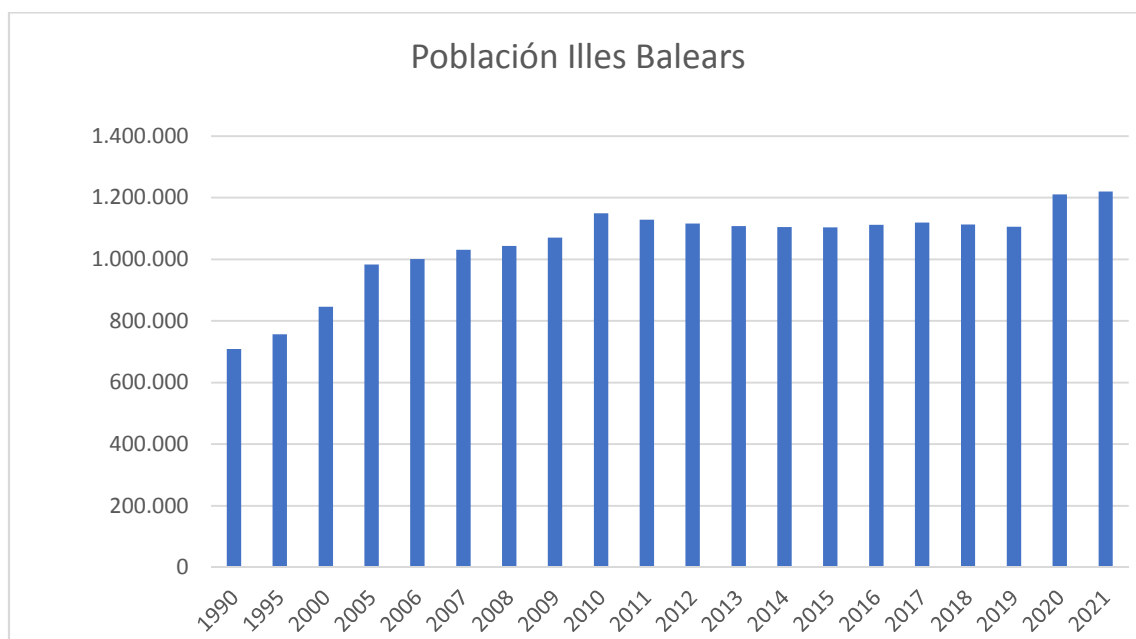
Fuente: IBESTAT

G23. Evolución de la población, total Illes Balears y por islas. 1990, 2001, 2011 y 2021



Fuente: IBESTAT

G24. Evolución de la población, Illes Balears. 1990-2021



Fuente: IBESTAT

2.3.2. Evolución de la afluencia turística

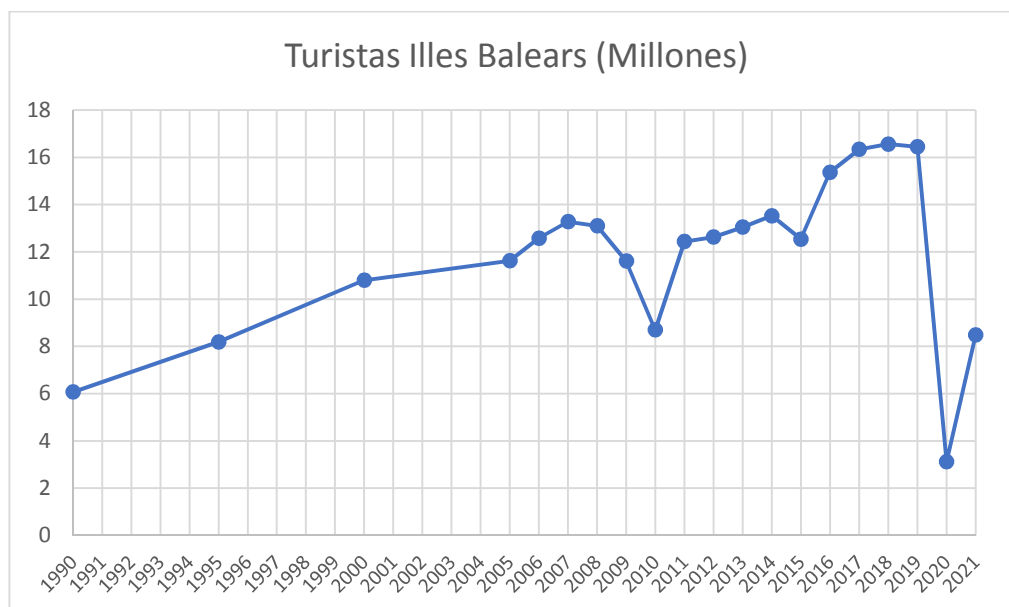
Las cifras de la evolución de la demanda turística son igualmente impactantes, pues los **turistas casi se han triplicado en treinta años**. De los 6,068 millones iniciales de 1990 se ha pasado a 16,445M en 2019, lo que supone un incremento del 271%. El mayor crecimiento del número de turistas en relación a la población se refleja en el índice de turistas/habitante que, a pesar de los incrementos demográficos señalados, casi se duplica. De 8,6 turistas/habitante en 1990 se pasa a 14,9 turistas/habitante en 2019, con un aumento del 174%. Las reducidas cifras de los dos últimos años acusan el impacto de la pandemia COVID-19 y ponen de manifiesto la vulnerabilidad de la elevada dependencia económica de un único sector productivo (T16, G25, G26).

T16. Evolución de la afluencia turística

Año	Turistas IB en millones	Población IB	nº turistas/habitante
1990	6,068	709.138	8,6
1995	8,189	756.141	10,8
2000	10,8	845.630	12,8
2005	11,626	983.131	11,8
2006	12,577	1.001.062	12,6
2007	13,275	1.030.650	12,9
2008	13,104	1.043.000	12,6
2009	11,609	1.070.000	10,8
2010	8,697	1.149.460	7,6
2011	12,436	1.128.908	11,0
2012	12,626	1.115.999	11,3
2013	13,05	1.107.220	11,8
2014	13,525	1.104.479	12,2
2015	12,542	1.103.442	11,4
2016	15,37	1.111.674	13,8
2017	16,341	1.119.439	14,6
2018	16,561	1.113.114	14,9
2019	16,445	1.106.049	14,9
2020	3,115	1.210.750	2,6
2021	8,49	1.219.404	7,0

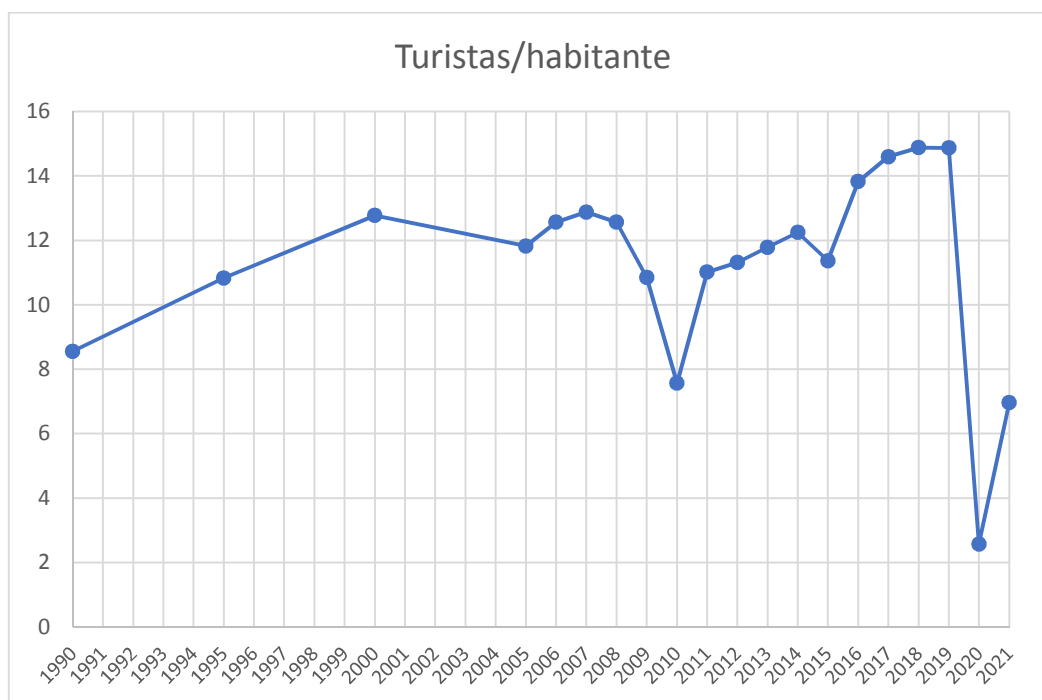
Fuente: IBESTAT y elaboración propia

G25. Evolución de la afluencia turística



Fuente: IBESTAT

G26. Índice de turistas por habitante

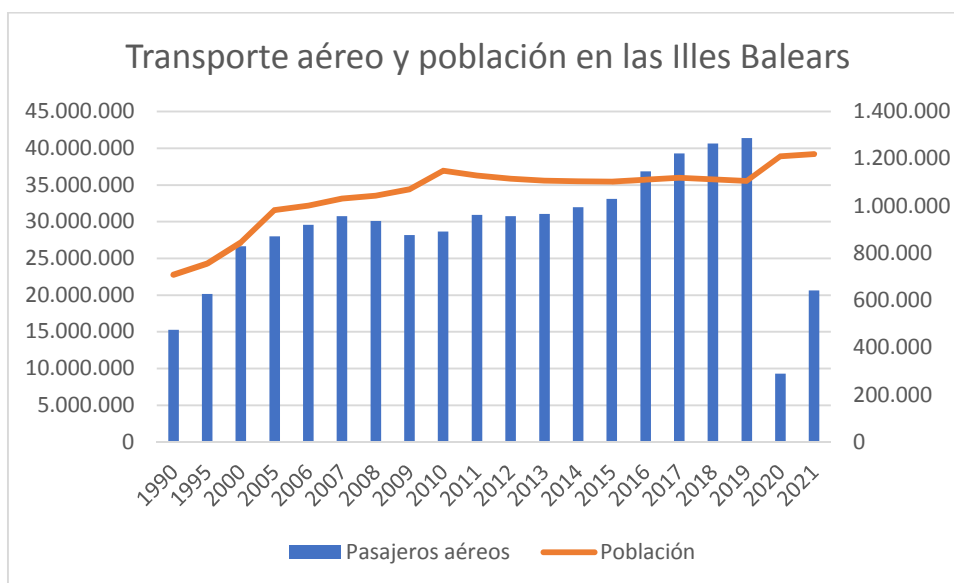


Fuente: IBESTAT

2.3.3. Evolución de los pasajeros aéreos

La evolución de los **pasajeros aéreos** es otra de las variables que explicita los cambios acaecidos en los últimos treinta años, inducidos directamente por el desarrollo del turismo y sus actividades asociadas. En tan solo 5 años, de 1990 a 1995 el tráfico aéreo se incrementó en más de una tercera parte. Los 15,3M de pasajeros iniciales se convierten en 20, 17M. Pero **en diez años**, es decir entre 1990 y 2000 **el incremento** es casi **del 75%**, situándose en 26,7M de pasajeros. Los años 2008, 2009 y 2012 acusan decrementos por la crisis económico-financiera, pero desde entonces se recupera el mercado y cada año se pulverizan las cifras del año anterior. La dependencia de la demanda turística del tráfico aéreo en un destino insular como Balears explica que **en los últimos treinta años el crecimiento global del tráfico aéreo ha sido el mismo que en el número de turistas, del 271%**, es decir casi se han triplicado los pasajeros entrados y salidos en avión en Balears, situándose la cifra en 41,368M en 2019. En el índice viajeros aéreos/habitante el incremento es el mismo que en el índice anterior de turistas, del 174% y de 22 pasajeros/habitante en Balears se pasa a 37 (G27, T17, G28).

G27. Evolución de los pasajeros aéreos en Illes Balears



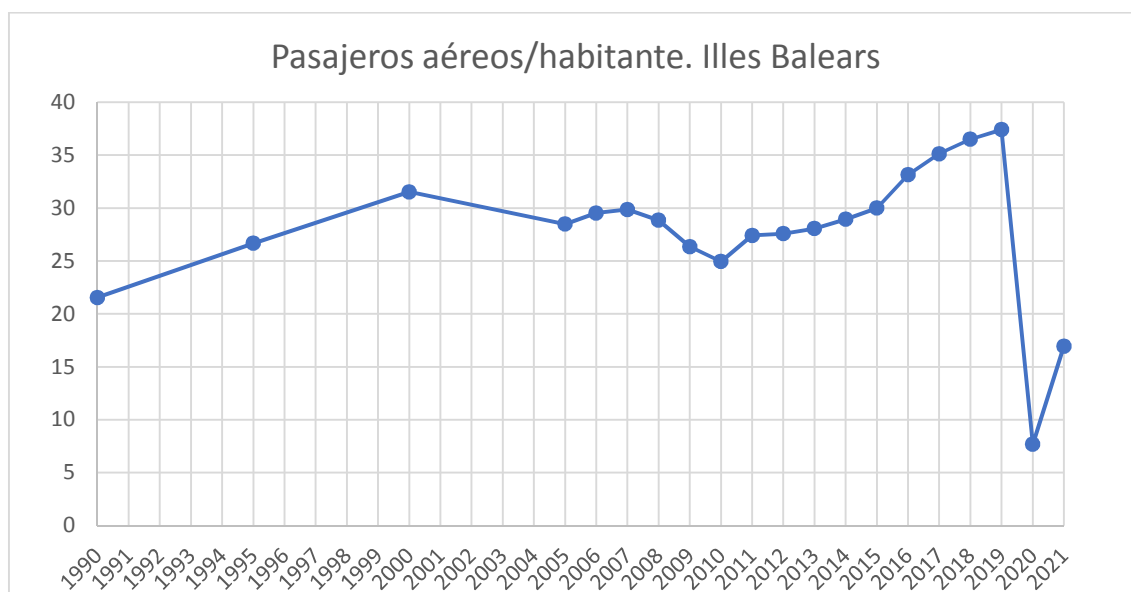
Fuente: IBESTAT, AENA

T17. Evolución de los pasajeros aéreos en Illes Balears

Años	Pasajeros aéreos (x1000)	% incremento anual	Pasajeros aéreos/habitante
1990	15.272		21,5
1995	20.166	32,0%	26,7
2000	26.659	32,2%	31,5
2005	27.996	5,0%	28,5
2006	29.559	5,6%	29,5
2007	30.766	4,1%	29,9
2008	30.082	-2,2%	28,8
2009	28.190	-6,3%	26,3
2010	28.670	1,7%	24,9
2011	30.945	7,9%	27,4
2012	30.768	-0,6%	27,6
2013	31.060	0,9%	28,1
2014	31.961	2,9%	28,9
2015	33.090	3,5%	30,0
2016	36.848	11,4%	33,1
2017	39.310	6,7%	35,1
2018	40.628	3,4%	36,5
2019	41.368	1,8%	37,4
2020	9.295	-77,5%	7,7
2021	20.663	122,3%	16,9

Fuente: IBESTAT, AENA y elaboración propia

G28. Evolución de los pasajeros aéreos por habitante en Illes Balears



Fuente: IBESTAT, AENA y elaboración propia

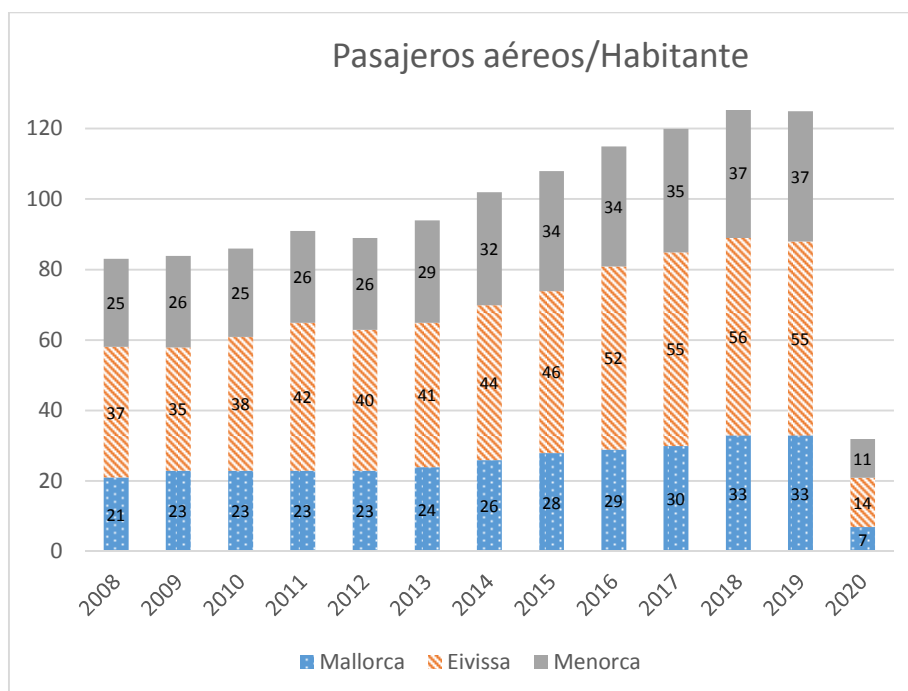
El índice de viajeros por habitante refleja las diferencias entre islas, siendo Eivissa la que cuenta con los índices mayores, con 37 v/h en 2008 y hasta 55 v/h en 2019, antes de la crisis COVID-19. Menorca sufre una presión relativamente menor, con 25 v/h en 2008 y 37 v/h en 2019, mientras Mallorca, con los menores índices, pasa de 21 v/h en 2008 a 33 v/h en el año pre-pandémico. Igualmente y en el último año, tanto Eivissa como Menorca contaron con más viajeros en relación a sus habitantes que Mallorca (T18, G29).

T18. Evolución de los pasajeros aéreos por habitante e isla

Años	Pasaj./ Hab. Mallorca	Pasaj./ Hab. Eivissa	Pasaj./ Hab. Menorca
2008	21	37	25
2009	23	35	26
2010	23	38	25
2011	23	42	26
2012	23	40	26
2013	24	41	29
2014	26	44	32
2015	28	46	34
2016	29	52	34
2017	30	55	35
2018	33	56	37
2019	33	55	37
2020	7	14	11

Fuente: IBESTAT, AENA y elaboración propia

G29. Evolución de los pasajeros aéreos por habitante e isla



Fuente: IBESTAT, AENA y elaboración propia

2.3.4. Evolución del transporte marítimo de pasajeros

Los pasajeros en transporte marítimo han experimentado igualmente cambios en los últimos veinte años, no tan impactantes como en transporte aéreo. Sin embargo, mientras en éste las compañías de bajo coste incrementan destino y abaratan costes, en transporte marítimo irrumpe con fuerza el tráfico de cruceros, al igual que en otros puertos del mediterráneo, como el de Barcelona.

A los pasajeros de los puertos de l'Autoritat Portuària de Balears (APB), se han añadido los de Ciutadella pues, desde la construcción del nuevo puerto, Son Blanc, ha incrementado enormemente el tráfico, casi cuadruplicando su pasaje.

Considerando todos los tráficos, de 5,6M de pasajeros en el año 2000 hemos pasado a 10,4M en 2019 (T19, G30).

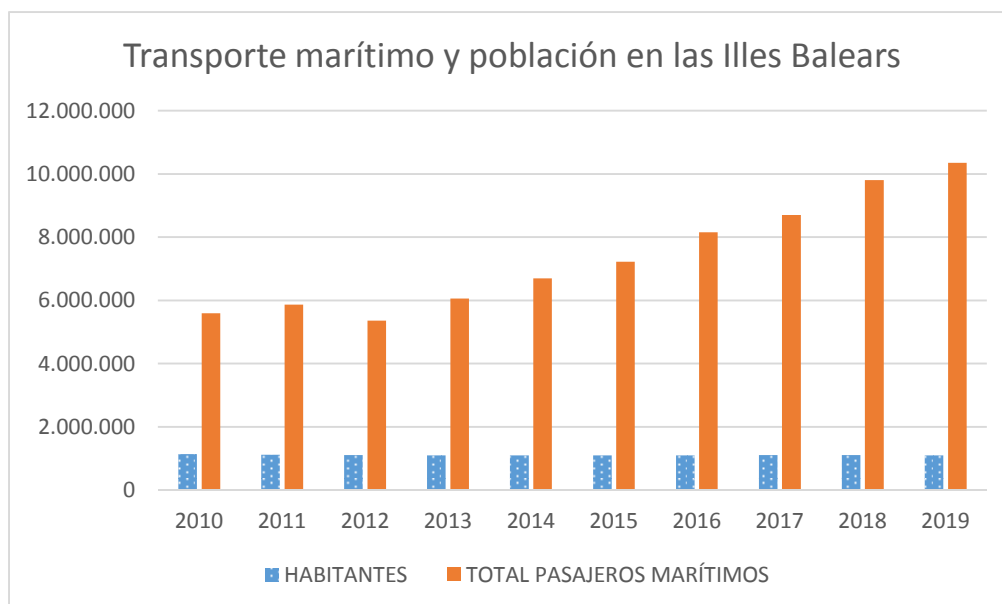
El transporte marítimo de pasajeros representa el 20% de los casi 52 M de pasajeros que embarcan y desembarcan en las islas, siendo más de 41M los viajeros aéreos.

T19. Evolución de los pasajeros marítimos. Illes Balears

AÑO	TOTAL PASAJEROS DE CABOTAJE Y EXTERIOR	TOTAL Pasajeros en CRUCERO	OTROS	TOTAL PASAJEROS ILLES BALEARS C+E+CR	INCREMENTO
2019	7.337.335	2.663.692	353.245	10.354.272	185
2018	6.978.805	2.430.149	394.617	9.803.571	175
2017	6.565.032	2.130.517	0	8.695.549	156
2016	6.188.606	1.962.155	0	8.150.761	146
2015	5.264.047	1.958.848	0	7.222.895	129
2014	5.105.628	1.586.526	0	6.692.154	120
2013	4.519.308	1.534.674	0	6.053.982	108
2012	4.059.313	1.297.525	0	5.356.838	96
2011	4.260.749	1.608.704	0	5.869.453	105
2010	4.042.103	1.546.739	0	5.588.842	100

Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos), PortsIB y elaboración propia

G30. Evolución de los pasajeros marítimos. Illes Balears



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos), PortsIB y elaboración propia

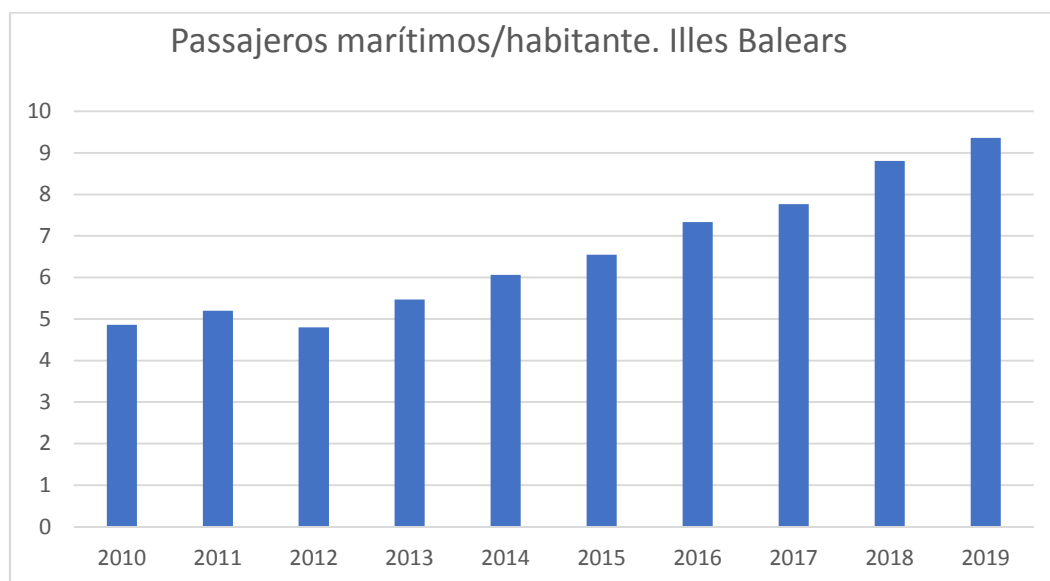
Los mayores incrementos se producen en los puertos de Alcúdia y Ciutadella que multiplican por 3,5 su pasaje en los últimos veinte años, por el nuevo puerto y la línea que los une. Mientras Maó pierde el 30% de su pasaje. Las Pitiusas duplican sus pasajeros y, como vemos seguidamente, su tráfico es el más importante de Balears. Palma incrementa un 63% su pasaje debido al tráfico de cruceros (T20).

T20. Evolución de los pasajeros marítimos por puertos.

AÑO	TOTAL PASAJEROS PALMA C+E+CR	INCREMENTO	TOTAL PASAJEROS EIVISSA C+E+CR	INCREMENTO	TOTAL PASAJEROS MAÓ C+E+CR	INCREMENTO	TOTAL PASAJEROS CIUTADELLA C+E+CR	INCREMENTO	TOTAL PASAJEROS ALCÚDIA C+E+CR	INCREMENTO	TOTAL PASAJEROS LA SAVINA C+E+CR	INCREMENTO
2019	3.309.962	163	3.496.506	191	184.712	70	476.287	364	509.330	363	2.376.802	199
2018	3.050.638	151	3.050.638	167	219.773	83	466.520	357	536.501	383	2.355.576	197
2017	2.599.019	128	2.863.453	157	245.933	93	447.203	342	402.286	287	2.137.655	179
2016	2.470.925	122	2.712.498	148	195.062	74	368.361	282	327.907	234	2.076.008	173
2015	2.492.041	123	2.269.248	124	179.581	68	320.393	245	266.967	190	1.694.665	142
2014	2.261.594	112	2.676.640	146	199.084	75	296.905	227	270.243	193	1.715.223	143
2013	2.054.554	101	2.024.554	111	209.700	79	232.340	178	164.472	117	1.368.362	114
2012	1.704.458	84	1.883.803	103	179.554	68	199.225	152	142.808	102	1.246.990	104
2011	2.168.776	107	1.864.145	102	181.124	68	223.101	171	161.875	115	1.270.432	106
2010	2.026.639	100	1.829.632	100	264.926	100	130.673	100	140.202	100	1.196.741	100

Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos), PortsIB y elaboración propia

G31. Evolución de los pasajeros marítimos por habitante en Illes Balears



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos), PortsIB y elaboración propia

En la relación de pasajeros marítimos /habitante los valores se encuentran muy alejados de los del transporte aéreo, con cifras que sobrepasan los 35 viajeros/h.

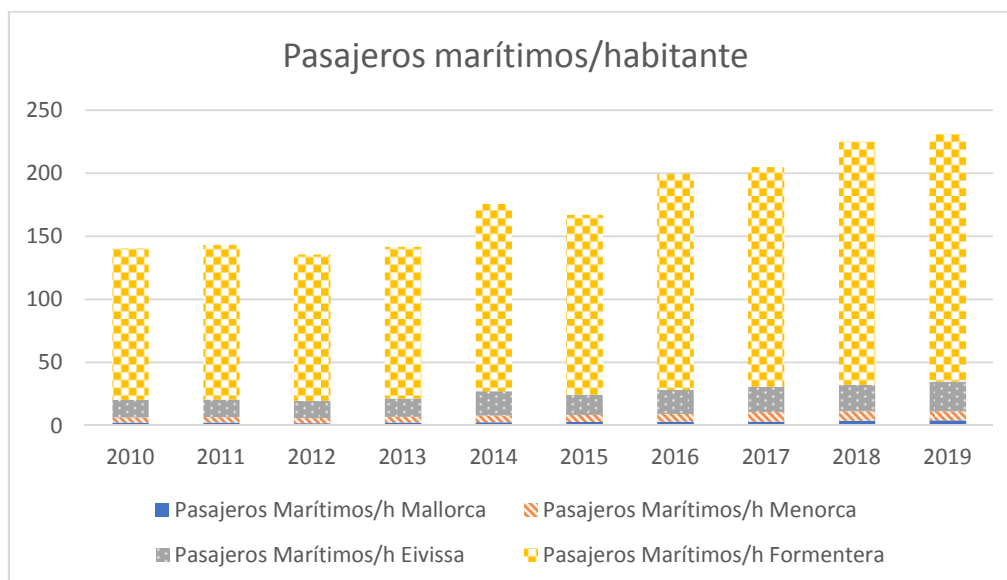
Los 9,4 pasajeros marítimos/habitante de Balears en 2019 se ven más que duplicados por los 23,6 de Eivissa y por los 196,3 de Formentera. Es el tráfico entre las Pitiusas, al no tener aeropuerto Formentera, el que absorbe el 75% del tránsito de cabotaje insular. Menorca presenta un índice de 7,1 p/h, superior al de Mallorca de 4,3 pasajeros marítimos / habitante (G31, T21, G32).

T21. Evolución de los pasajeros marítimos por habitante e isla

AÑOS	Pasaj. Marít. / hab. Mallorca	Pasaj. Marít. / hab. Menorca	Pasaj. Marít. / hab. Eivissa	Pasaj. Marít. / hab. Formentera	Pasaj. Marít. / hab. Illes Balears
2010	2,5	4,2	13,8	120,1	4,9
2011	2,7	4,3	13,9	122,6	5,2
2012	2,1	4,0	13,7	115,9	4,8
2013	2,6	4,6	14,4	120,3	5,5
2014	2,9	5,3	19,1	148,6	6,1
2015	3,2	5,4	16,1	142,7	6,5
2016	3,2	6,2	19,1	171,2	7,3
2017	3,5	7,6	19,9	174,1	7,8
2018	4,1	7,5	21,1	192,8	8,8
2019	4,3	7,1	23,6	196,3	9,4

Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos), PortsIB y elaboración propia

G32. Evolución de los pasajeros marítimos por habitante e isla



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos), PortsIB y elaboración propia

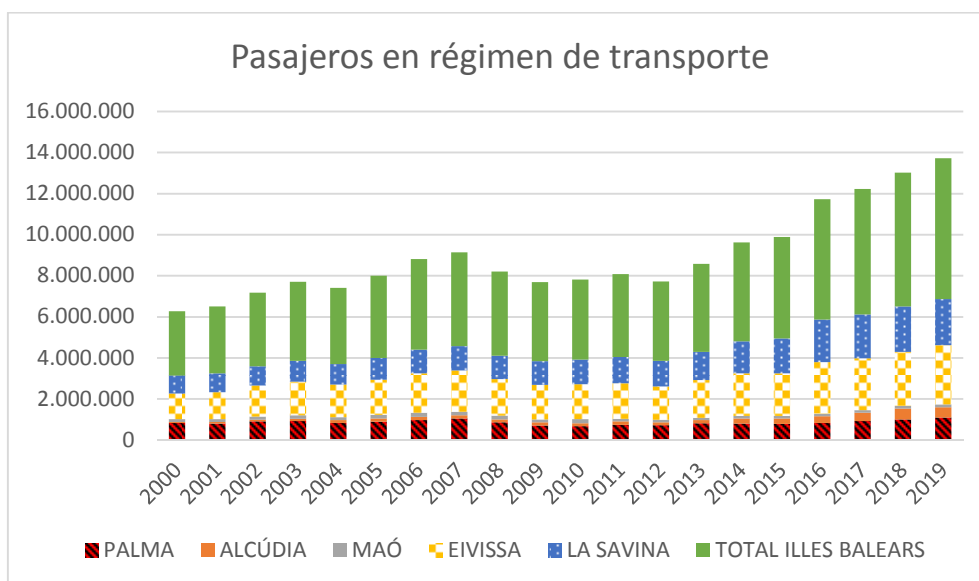
T22. Evolución de los pasajeros en régimen de transporte por puertos APB. Illes Balears

AÑO	PALMA	Pal./Tot.	ALCÚDIA	Alc./Tot.	MAÓ	Maó/Tot.	EIVISSA	Eiv./Tot.	LA SAVINA	Sav./Tot.	TOTAL ILLES BALEARS	INCREMENTO
2000	831.354	26,5%	42.189	1,3%	139.603	4,5%	1.245.949	39,7%	877.715	28,0%	3.136.810	-
2001	808.356	24,9%	74.403	2,3%	137.521	4,2%	1.314.051	40,4%	915.470	28,2%	3.249.801	3,6%
2002	915.404	25,5%	79.019	2,2%	151.394	4,2%	1.505.866	41,9%	938.383	26,1%	3.590.066	10,5%
2003	929.484	24,1%	111.413	2,9%	166.113	4,3%	1.642.824	42,6%	1.006.608	26,1%	3.856.442	7,4%
2004	827.685	22,3%	140.442	3,8%	140.437	3,8%	1.588.477	42,9%	1.008.287	27,2%	3.705.328	-3,9%
2005	897.492	22,4%	160.445	4,0%	167.523	4,2%	1.716.480	42,9%	1.061.475	26,5%	4.003.415	8,0%
2006	975.384	22,1%	152.285	3,5%	200.222	4,5%	1.913.515	43,4%	1.162.796	26,4%	4.404.202	10,0%
2007	1.049.627	22,9%	161.113	3,5%	173.808	3,8%	2.002.619	43,8%	1.186.655	25,9%	4.573.822	3,9%
2008	859.435	21,0%	148.525	3,6%	181.588	4,4%	1.773.072	43,2%	1.138.988	27,8%	4.101.608	-10,3%
2009	709.489	18,5%	146.241	3,8%	155.119	4,0%	1.679.679	43,7%	1.152.744	30,0%	3.843.272	-6,3%
2010	675.835	17,3%	140.202	3,6%	201.626	5,2%	1.697.483	43,4%	1.196.252	30,6%	3.911.398	1,8%
2011	743.823	18,4%	161.875	4,0%	127.554	3,2%	1.734.776	43,0%	1.269.620	31,4%	4.037.648	3,2%
2012	719.721	18,6%	142.761	3,7%	125.857	3,3%	1.626.676	42,1%	1.245.472	32,3%	3.860.487	-4,4%
2013	809.310	18,9%	163.447	3,8%	114.175	2,7%	1.832.740	42,8%	1.367.296	31,9%	4.286.968	11,0%
2014	805.691	16,8%	246.455	5,1%	119.855	2,5%	2.074.574	43,1%	1.562.142	32,5%	4.808.717	12,2%
2015	788.822	16,0%	265.602	5,4%	120.388	2,4%	2.075.764	42,0%	1.693.078	34,2%	4.943.654	2,8%
2016	839.072	14,3%	321.507	5,5%	122.897	2,1%	2.508.243	42,8%	2.073.292	35,4%	5.865.011	18,6%
2017	925.809	15,1%	400.417	6,5%	130.829	2,1%	2.523.119	41,2%	2.137.655	34,9%	6.117.829	4,3%
2018	998.870	15,3%	534.362	8,2%	118.683	1,8%	2.644.909	40,6%	2.215.475	34,0%	6.512.299	6,4%
2019	1.089.830	15,9%	509.330	7,4%	140.955	2,1%	2.872.929	41,9%	2.248.004	32,8%	6.861.048	5,4%
2020	652.317	18,0%	278.721	7,7%	85.314	2,4%	1.526.870	42,1%	1.082.493	29,9%	3.625.715	-47,2%

Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos) y elaboración propia

Los pasajeros en régimen de cabotaje y exterior se multiplican por dos, en los puertos gestionados por la Autoritat Portuària de Balears (APB), pues de 3,14M en el año 2000 se posicionan en 6,9M. Todos acusan los años de la crisis económico-financiera, con descensos en el pasaje, y su incremento a partir del 2015. Mientras en el puerto de Maó el tráfico permanece estancado, en torno a los 140.000 pasajeros en 2019 y pierde peso en el conjunto de puertos de Balears, con tan sólo el 2% de su pasaje, el puerto de Palma aumenta entre el 2000 y el 2019 en un 31% los pasajeros y también disminuye su aportación en el conjunto portuario, con un 16% en 2019. El puerto de Alcúdia por su parte, canalizaba 42.000 pasajeros, el 1% de los puertos APB en el año 2000, mientras en 2019 fueron más de 509.000, con el 8% del pasaje, el incremento fue de más del 1000%. **El tráfico entre Eivissa y Formentera absorbe en torno al 75% de los pasajeros de tráfico regular** y los incrementos en sus puertos también han sido destacables. De 1,2 M a 2,9M de pasajeros en Eivissa entre 2000 y 2019, con un 131% de incremento y el 42% del pasaje, mientras en La Savina los aumentos han sido del 156% con 0,9M y 2,2M en los dos años de referencia y un 33% del pasaje portuario (T22, G33).

G33. Evolución de los pasajeros en régimen de transporte por puertos APB. Illes Balears



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos) y elaboración propia

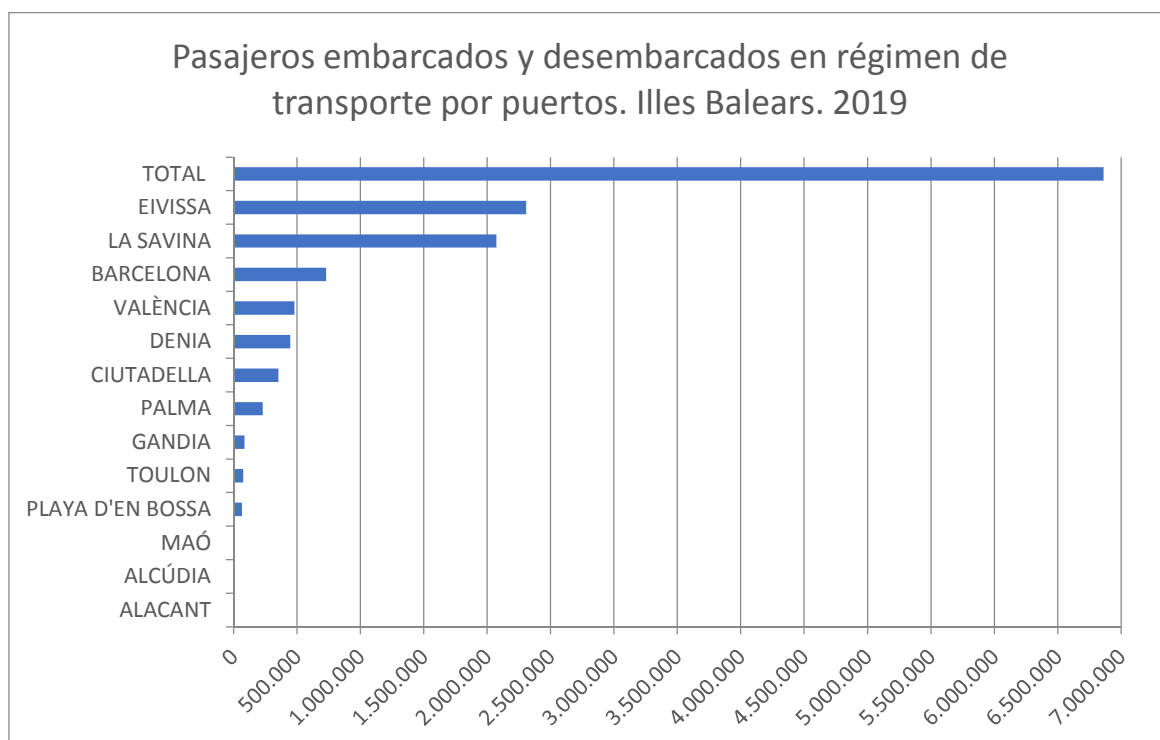
Los puertos de Balears, excluido el interregional, mantienen el tráfico de cabotaje fundamentalmente con los puertos de Barcelona, con el 11% del pasaje en 2019 y con Valencia y Denia con el 7% de los pasajeros transportados en cada uno de ellos (T23 y G34)

T23. Pasajeros en régimen de transporte por puertos de embarque y desembarque

	PUERTO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL
CABOTAJE	ALCÚDIA	2.753	2.122	4.875
	ALACANT	4	0	4
	BARCELONA	355.181	373.731	728.912
	CIUTADELLA	179.050	175.914	354.964
	DENIA	222.518	224.366	446.884
	GANDIA	47.022	39.540	86.562
	EIVISSA	1.144.439	1.162.167	2.306.606
	LA SAVINA	1.046.571	1.026.249	2.072.820
	MAÓ	2.672	4.397	7.069
	PALMA	113.617	115.721	229.338
	PLAYA D'EN BOSSA	40.016	27.302	67.318
	VALÈNCIA	231.079	248.719	479.798
	TOULON	37.284	38.614	75.898
	Total	3.384.922	3.400.228	6.861.048

Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos)

G34. Pasajeros en régimen de transporte por puertos de embarque y desembarque



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos)

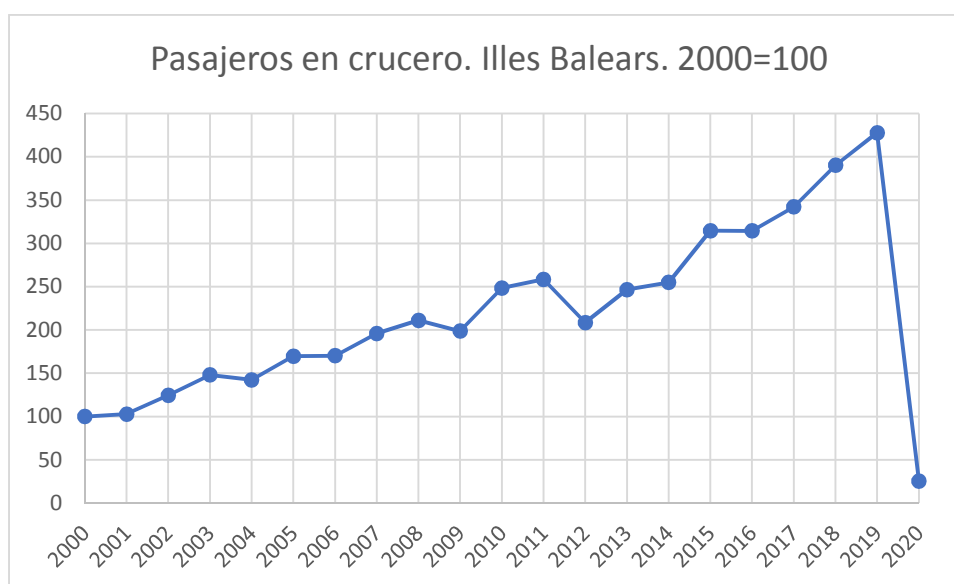
Los pasajeros en cruceros constituyen un modo de transporte de la oferta turística de Balears que ha cobrado una gran fuerza en los últimos años, hasta el punto de ser necesario su control al poner restricciones a sus constantes incrementos. Desde el inicio del siglo XX a día de hoy los pasajeros se han multiplicado por cuatro, con 0,6M en 2000 a 2,7M en 2019 (T24, G35) y más del 60% de ellos son en tránsito. Palma concentra más del 80% de este tipo de tráfico y en torno al 15% se canalizan por el puerto de Eivissa (G36, G37). Al ser un tráfico turístico la pandemia COVID-19 paralizó de golpe los flujos.

T24. Evolución de los pasajeros en crucero en Illes Balears, Palma, Maó y Eivissa

AÑO	CRUCERISTAS ILLES BALEARS	INCREMENTO	PALMA	% PALMA	MAÓ	% MAÓ	EIVISSA	% EIVISSA
2000	622.663	-	507.486	81,5%	76.630	12,3%	37.516	6,0%
2001	640.058	2,8%	531.411	83,0%	82.902	13,0%	23.726	3,7%
2002	774.423	21,0%	658.443	85,0%	77.340	10,0%	36.983	4,8%
2003	921.234	19,0%	742.662	80,6%	83.207	9,0%	79.983	8,7%
2004	886.474	-3,8%	744.974	84,0%	60.644	6,8%	80.105	9,0%
2005	1.056.675	19,2%	877.912	83,1%	59.950	5,7%	118.474	11,2%
2006	1.060.060	0,3%	923.868	87,2%	66.172	6,2%	69.786	6,6%
2007	1.220.110	15,1%	1.048.495	85,9%	91.242	7,5%	79.875	6,5%
2008	1.314.074	7,7%	1.129.288	85,9%	103.574	7,9%	79.210	6,0%
2009	1.237.362	-5,8%	1.056.215	85,4%	76.246	6,2%	103.485	8,4%
2010	1.546.739	25,0%	1.350.804	87,3%	63.297	4,1%	132.149	8,5%
2011	1.608.704	4,0%	1.424.953	88,6%	53.570	3,3%	129.369	8,0%
2012	1.297.573	-19,3%	984.785	75,9%	53.702	4,1%	257.667	19,9%
2013	1.534.674	18,3%	1.245.244	81,1%	95.525	6,2%	191.814	12,5%
2014	1.586.524	3,4%	1.336.437	84,2%	79.089	5,0%	169.065	10,7%
2015	1.958.848	23,5%	1.703.219	87,0%	59.193	3,0%	193.484	9,9%
2016	1.957.429	-0,1%	1.630.381	83,3%	72.165	3,7%	247.348	12,6%
2017	2.130.517	8,8%	1.673.210	78,5%	115.104	5,4%	340.334	16,0%
2018	2.430.149	14,1%	2.051.782	84,4%	101.090	4,2%	274.552	11,3%
2019	2.663.692	9,6%	2.220.132	83,3%	43.757	1,6%	399.130	15,0%
2020	156.757	-94,1%	156757	100,0%	0	0,0%	0	0,0%

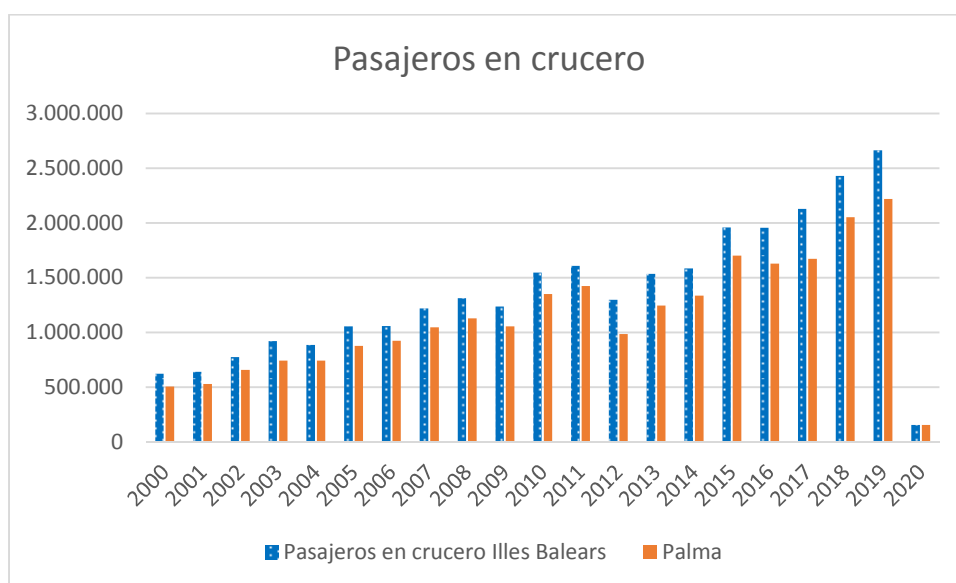
Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos)

G35. Evolución de los pasajeros en crucero en Balears. Año 2000 índice 100



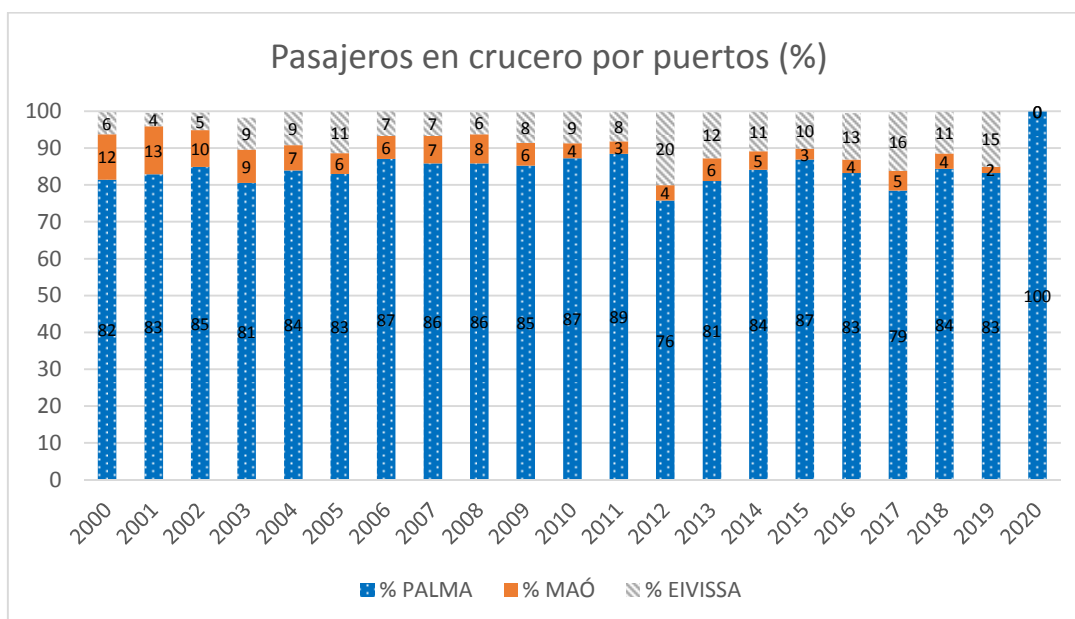
Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos) y elaboración propia

G36. Evolución de los pasajeros en crucero en Illes Balears y Palma



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos)

G37. Evolución de los pasajeros en crucero en Illes Balears por sus principales puertos



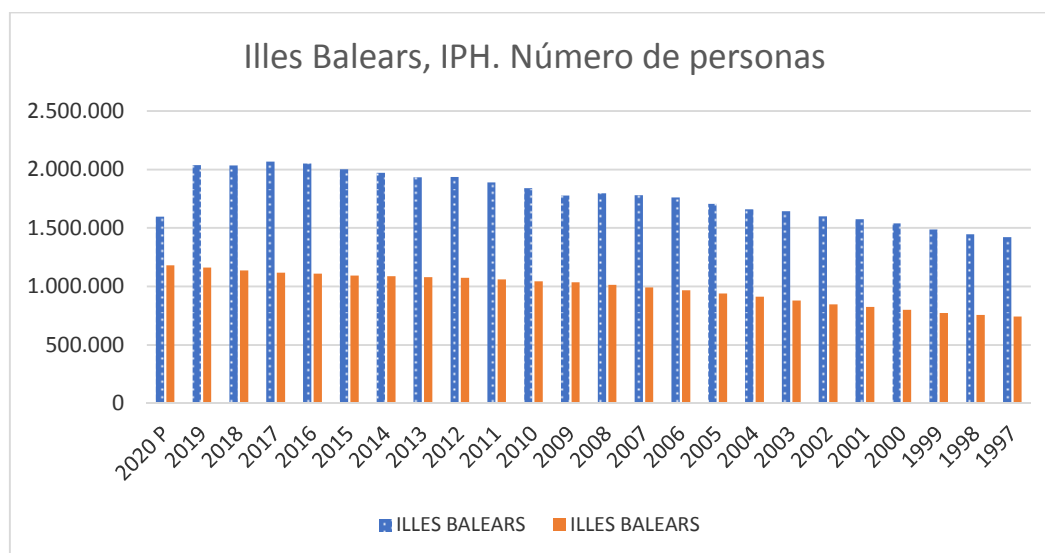
Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos) y elaboración propia

2.3.5. Evolución del Indicador de Presión Humana

En el caso de las regiones especializadas en turismo, como Balears, además del número de habitantes es relevante tener en cuenta la población flotante. En este sentido en los siguientes gráficos se presenta el Indicador de Presión Humana, otro indicador más que refleja la afluencia turística que incrementa los efectivos demográficos. Su evolución es constante, en todos los conjuntos geográficos y refleja también los años de crisis. La presión

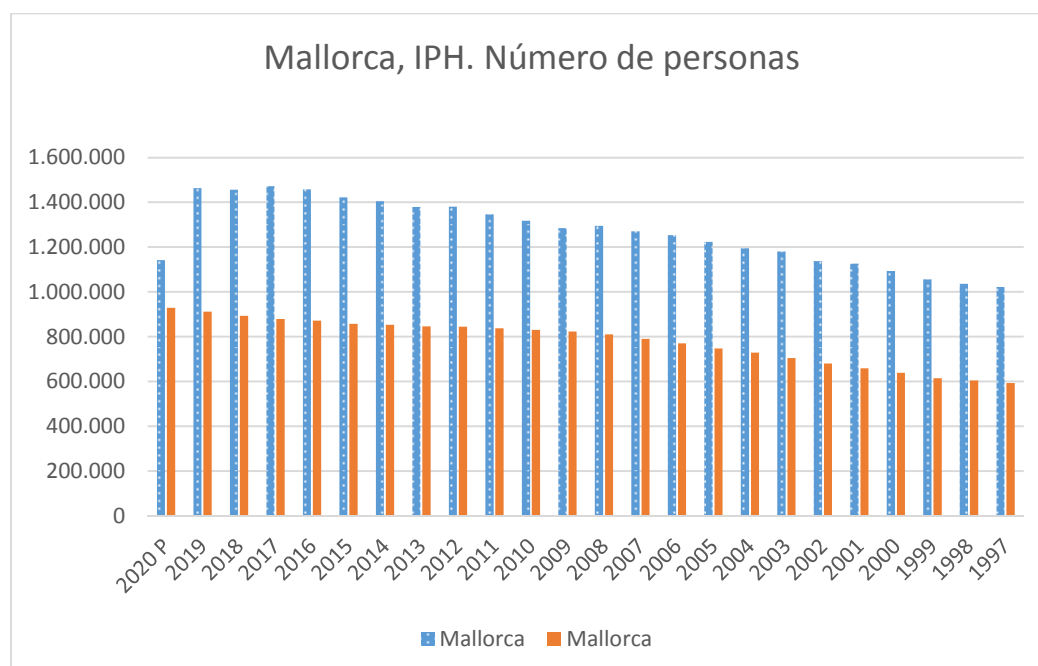
humana es aún mayor que la que aparece en los gráficos al producirse en un breve periodo de tiempo, pues el turismo es estacional y muy concentrado en pocos meses. Es un buen indicador para medir la presión sobre el territorio y los recursos limitados de las Balears. Son Eivissa-Formentera las que presentan mayores diferencias entre los valores máximos y mínimos, del 2,5, seguidas de Menorca, con una diferencia del 2,3. En Mallorca y el conjunto de Balears los valores son menores, del 1,6 y del 1,8, respectivamente (G38, G39, G40, G41).

G38. Evolución del Indicador de Presión Humana en Illes Balears



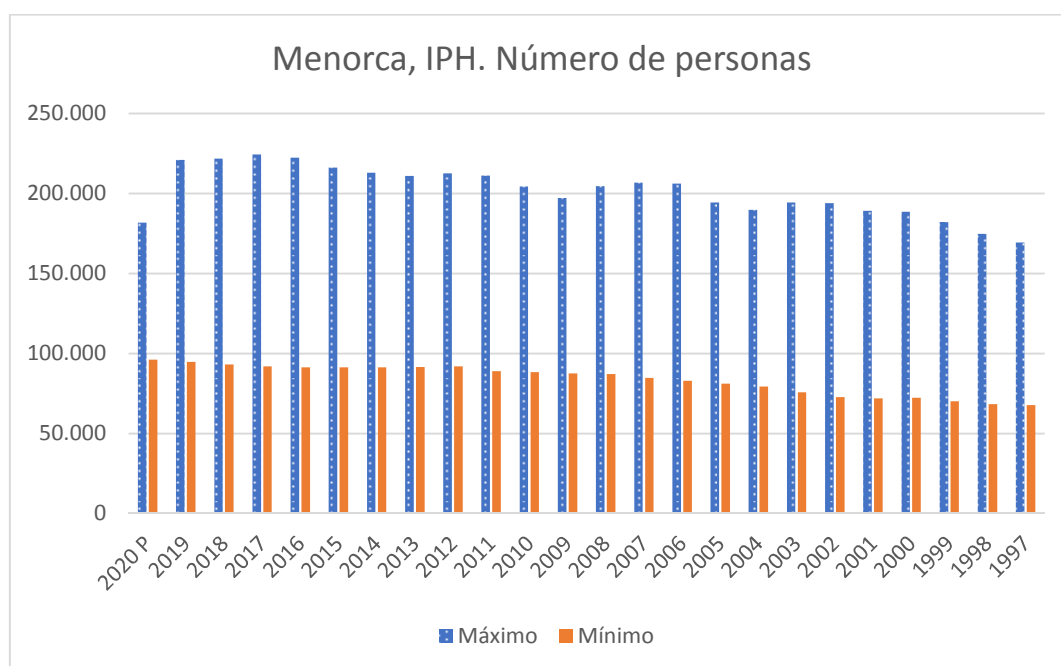
Fuente: IBESTAT

G39. Evolución del Indicador de Presión Humana en Mallorca



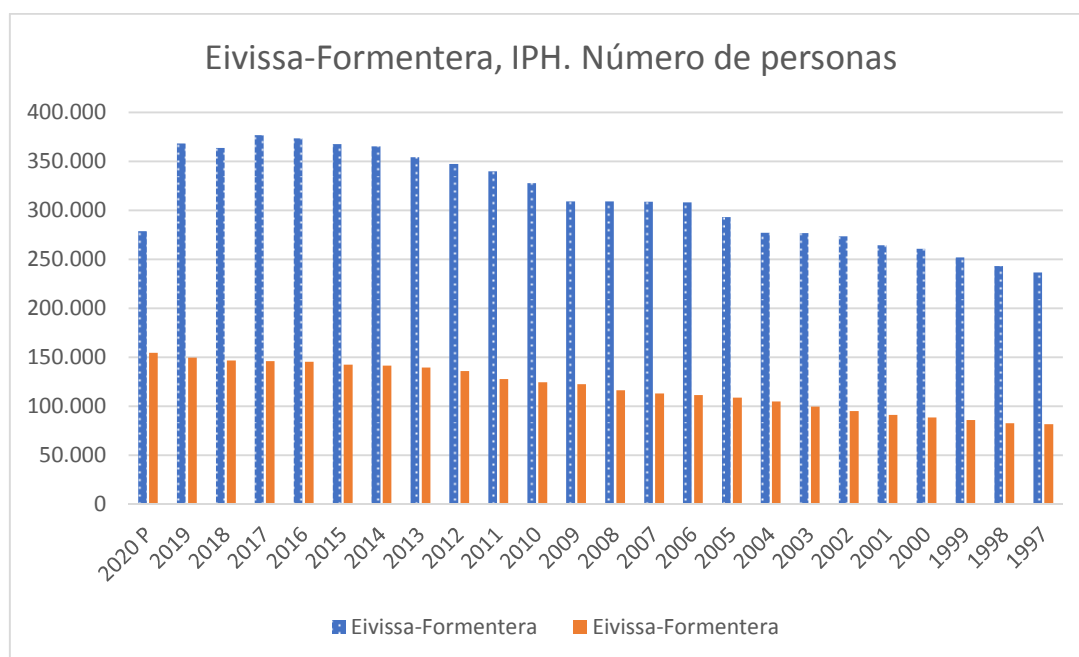
Fuente: IBESTAT

G40. Evolución del Indicador de Presión Humana en Menorca



Fuente: IBESTAT

G41. Evolución del Indicador de Presión Humana en Eivissa- Formentera



Fuente: IBESTAT

2.3.6. Evolución del índice de motorización

El índice de motorización constituye un indicativo más, junto con el IPH, el número de turistas/habitante o los viajeros aéreos/habitante, de la presión que se ejerce en un territorio limitado en extensión y en recursos, como son las Balears.

El incremento en el número de vehículos entre 1998 y 2019 en las Illes Balears es del 66,2% (pasando de 632528 a 1050996 vehículos). En Mallorca el aumento es de un 60%, mientras en Menorca se establece en la mitad, en un 35%. Por el contrario, son Eivissa y Formentera, con el 131% y el 141%, respectivamente, las que más crecimiento realizan en el parque automovilístico (T25, G42). No en vano, en verano, se establecen en Formentera restricciones en el número máximo de vehículos que la isla es capaz de acoger. El aumento del parque automovilístico durante los años considerados supera el incremento demográfico que se establece para las Balears en un 44,3%, entre 1998 y 2019, y en un 40,6% en Mallorca. Mientras en Menorca se equiparan ambos crecimientos, con el 35,2%. Como ya hemos señalado, son las Pitiusas las islas que mayores incrementos demográficos experimentan. Eivissa aumenta un 76% su población entre los años de referencia, mientras Formentera hace lo propio en un 106,7%.

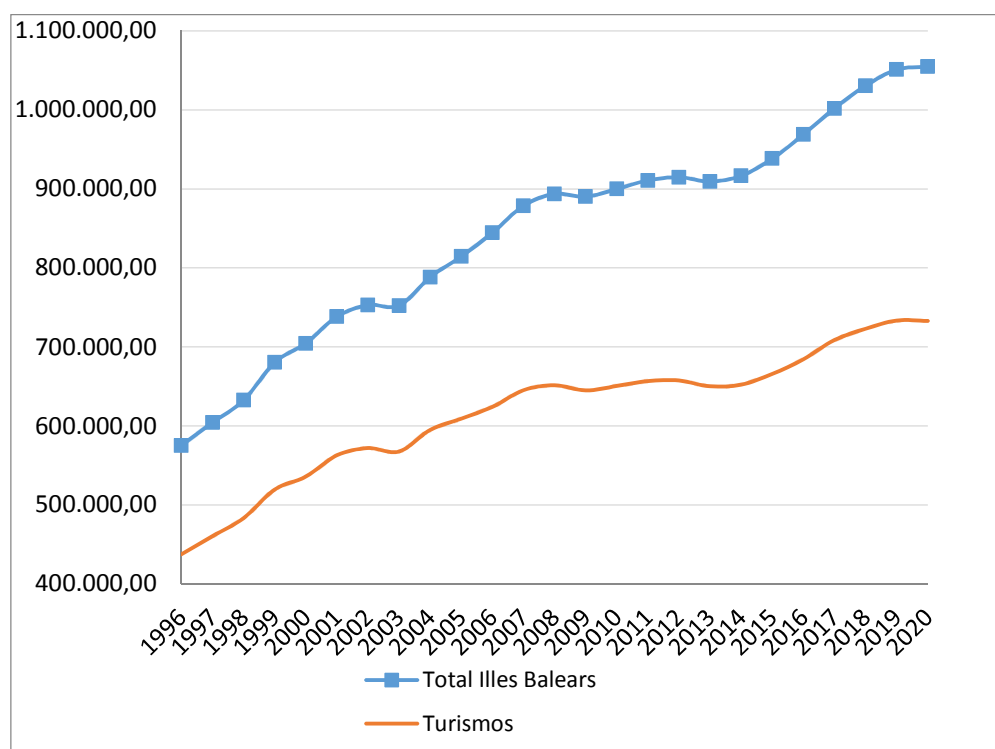
A pesar del aumento demográfico menor, con tan alto crecimiento en vehículos, el índice de motorización que ya estaba en 79,4 vehículos por cada 100 habitantes (v/100h) en 1998 se establece en 91,4 v/100h, en 2019, con un aumento del 15% para el conjunto de las Balears. Mallorca presenta unos parámetros muy similares, 78,7 v/100h y 89,7 v/100h en los dos años de referencia y un 14% de aumento entre ellos. Menorca, con valores más altos de partida, 84,8 v/100h y 86,9 v/100h incrementa en un 2,5% su índice de motorización entre 1998 y 2019. Eivissa, con valores de 77,5 v/100h y 101,8 v/100h presenta aumentos de su parque automovilístico en torno al 31% y Formentera, cuenta con los índices más elevados de Balears, de 110,6 v/100h y 129,2 v/100h, con un 16,9% de aumento, para los dos años referenciados (T26, G43).

T25. Evolución de la motorización en Illes Balears

Años	Total	Incremento	Turismos	Población	Vehículos/ 100 Habit.	Turismos/ 100 Habit.	Indice vehículos (año base 2020)
2020	1.054.788	0,4%	732.973				100
2019	1.050.996	2,0%	733.457	1.149.460	91,4	63,8	99,6
2018	1.030.478	2,9%	722.973				97,7
2017	1.001.842	3,4%	708.765				95,0
2016	968.725	3,2%	684.428				91,8
2015	938.331	2,4%	665.936	1104479,0	85,0	60,3	89,0
2014	916.602	0,8%	652.297				
2013	909.417	-0,6%	650.137				
2012	914.765	0,4%	657.497				
2011	910.748	1,2%	656.795				
2010	899.904	1,1%	650.541	1.106.049	81,4	58,8	85,3
2009	890.184	-0,4%	644.979				
2008	893.624	1,7%	651.535				
2007	878.607	4,0%	645.216				
2006	844.496	3,7%	624.147				
2005	814.499	3,3%	609.259	983.131	82,8	62,0	77,2
2004	788.403	4,8%	595.052				
2003	752.224	-0,1%	567.686				
2002	752.997	2,0%	571.922				
2001	738.368	4,8%	562.855				
2000	704.559	3,6%	535.941	845.630	83,3	63,4	66,8
1999	680.362	7,6%	519.553				
1998	632.528	4,7%	483.422	796.483	79,4	60,7	
1997	604.365	5,0%	460.574				57,3
1996	575.317	..	437.610				54,5

Fuente: IBESTAT y elaboración propia

G42. Evolución de la motorización en Illes Balears



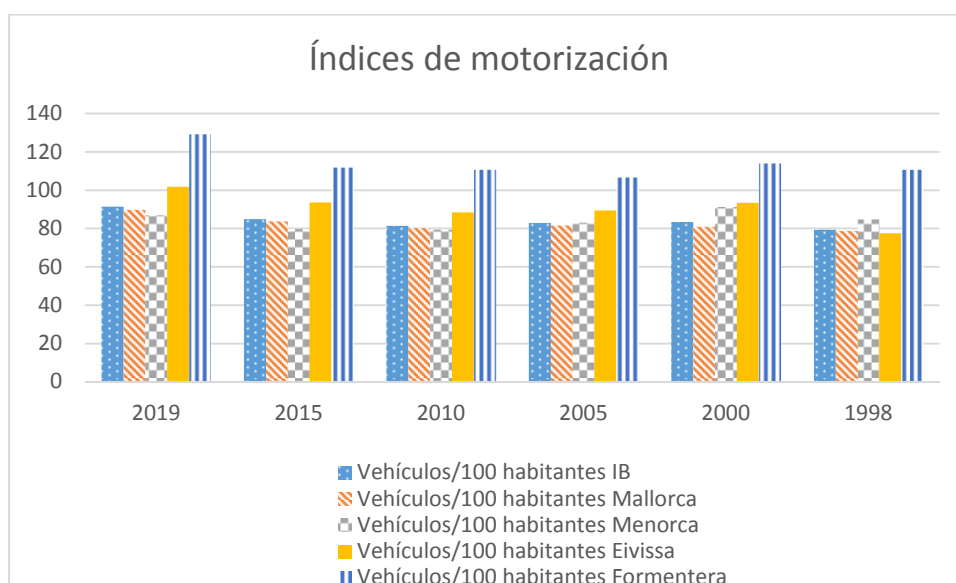
Fuente: IBESTAT y elaboración propia

T26. Evolución de los índices de motorización por islas

Años	Vehículos/ 100 Habit. Illes Balears	Vehículos/ 100 Habit. Mallorca	Vehículos/ 100 Habit. Menorca	Vehículos/ 100 Habit. Eivissa	Vehículos/ 100 Habit. Formentera
2019	91,4	89,7	86,9	101,8	129,2
2015	85,0	83,7	79,7	93,5	111,8
2010	81,4	80,2	79,4	88,4	110,7
2005	82,8	81,6	83,0	89,4	106,6
2000	83,3	80,8	91,3	93,4	113,9
1998	79,4	78,7	84,8	77,5	110,6

Fuente: IBESTAT y elaboración propia

G43. Evolución de los índices de motorización por islas



Fuente: IBESTAT y elaboración propia

2.3.7. Evolución de los usos del suelo

2.3.7.1. Mallorca

La distribución de la ocupación del suelo en la isla de Mallorca para el año 2018 muestra que un 6,3% de su territorio está ocupado por superficies artificiales, el 55,5% por zonas agrícolas y el 37,3% por zonas forestales y seminaturales. Respecto a la situación en el año 1990, se observa un incremento del 61,4% de superficies artificiales, una reducción del 8,6% de zonas agrícolas y un incremento del 7,6% de zonas naturales (T27).

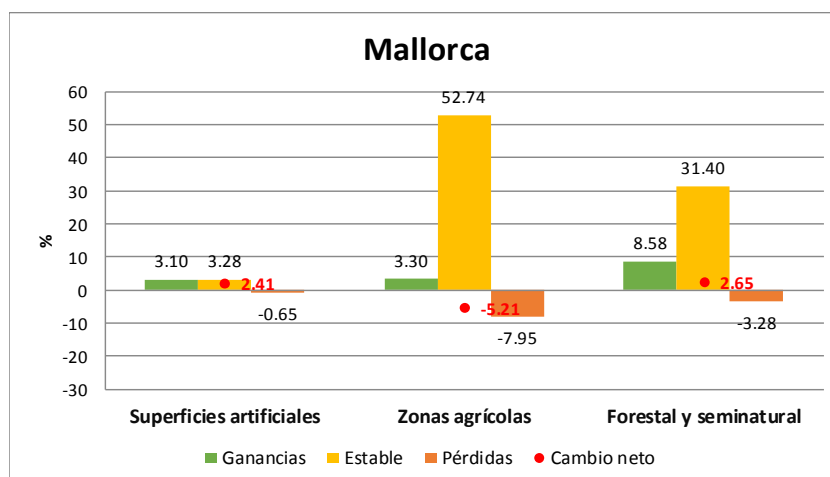
T27. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 1) de la isla de Mallorca. Periodo 1990-2018

MALLORCA	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	3,93	6,34	3,28	3,06	0,65	3,71	2,41	1,30	61,42
Zonas agrícolas	60,70	55,49	52,74	2,74	7,95	10,70	-5,21	5,49	-8,58
Zonas forestales y seminaturales	34,68	37,33	31,40	5,93	3,28	9,21	2,65	6,56	7,64
Zonas húmedas	0,10	0,16	0,05	0,11	0,05	0,16	0,07	0,10	66,68
Masas de agua	0,60	0,68	0,57	0,11	0,03	0,14	0,08	0,05	13,65
Cambios totales	100,00	100,00	88,04	11,96	11,96	23,92	5,21	13,50	0,00

Fuente: elaboración propia. Datos en porcentajes

La categoría de mayor dinamismo ha sido la de superficies artificiales en la cual las ganancias, prácticamente, se han equilibrado a las zonas estables. Se observa un cambio neto del 2,4% de la superficie insular a zonas artificiales. Las zonas agrícolas son las que mayor superficie ocupan y las que experimentan mayores pérdidas, alcanzando un 5,2% del total insular. Las zonas naturales se incrementan en un 2,6% del territorio insular (G44).

G44. Cambios de ocupación del suelo de la isla de Mallorca. Periodo 1990-2018



Fuente: elaboración propia. Datos en porcentajes

El crecimiento de las zonas artificiales se ha dirigido mayoritariamente a las áreas urbanizadas alcanzando un 1,5% de cambio neto y a áreas industriales, comerciales y de transporte, con el 0,4% de cambio neto. Ello supone un incremento absoluto del 46,6% de zonas urbanizadas y un 88,9% de zonas industriales. Las zonas verdes artificiales han experimentado un crecimiento importante pasando de 0,1% en 1990 a 0,7% en 2018. Las pérdidas en superficies agrícolas se concentran en áreas agrícolas heterogéneas (-20,3%), mientras se constatan incrementos significativos en tierras de labor (5%) y cultivos permanentes (9,7%). El incremento de superficies naturales se manifiesta en aumentos de zonas boscosas (2,1%) y de espacios abiertos con poca o sin vegetación (2%), mientras los espacios de vegetación arbustiva han sufrido recesión (-1,5%) (T28).

T28. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 2) de la isla de Mallorca. Periodo 1990-2018

MALLORCA	1990	2018	Estable	Gana	Pierde	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio
Zonas urbanas	3,14	4,60	2,50	2,10	0,64	2,74	1,46	1,28	46,57
Zonas industriales, comerciales y transporte	0,45	0,86	0,35	0,51	0,10	0,61	0,40	0,21	88,92
Zonas de extracción minera, vertederos, construcción	0,26	0,23	0,03	0,21	0,23	0,44	-0,03	0,41	-9,70
Zonas verdes artificiales, no agrícolas	0,08	0,65	0,06	0,59	0,02	0,61	0,57	0,04	719,27
Tierras de labor	13,39	18,45	9,67	8,78	3,72	12,50	5,07	7,43	37,86
Cultivos permanentes	5,84	15,55	2,87	12,67	2,97	15,64	9,71	5,93	166,25
Prados y praderas	0,00	0,33	0,00	0,33	0,00	0,33	0,33	0,00	0,00
Zonas agrícolas heterogéneas	41,47	21,16	16,85	4,31	24,62	28,93	-20,31	8,61	-48,98
Bosques	17,14	19,25	12,63	6,62	4,51	11,12	2,11	9,01	12,31
Espacios de vegetación arbustiva y/o herbácea	16,75	15,28	9,93	5,35	6,82	12,17	-1,47	10,70	-8,76
Espacios abiertos con poca o sin vegetación	0,79	2,80	0,37	2,43	0,42	2,85	2,01	0,85	254,27
Zonas húmedas continentales	0,00	0,01	0,00	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00
zonas húmedas litorales	0,60	0,67	0,57	0,10	0,03	0,13	0,07	0,05	12,48
Aguas continentales	0,07	0,05	0,03	0,02	0,05	0,07	-0,02	0,04	-31,27
Aguas marinas	0,02	0,11	0,01	0,10	0,02	0,12	0,09	0,03	361,09
	100,00	100,00	55,87	44,13	44,13	88,26	20,83	44,60	

Fuente: elaboración propia. Datos en porcentajes

2.3.7.2. Menorca

En el periodo 1990-2018 la isla de Menorca experimenta un crecimiento notable de áreas artificiales, suponiendo un incremento del 37,8%, que representan un cambio neto del 1,6% del territorio insular. Las zonas agrícolas experimentan una recesión del 27%, el 15,88% de

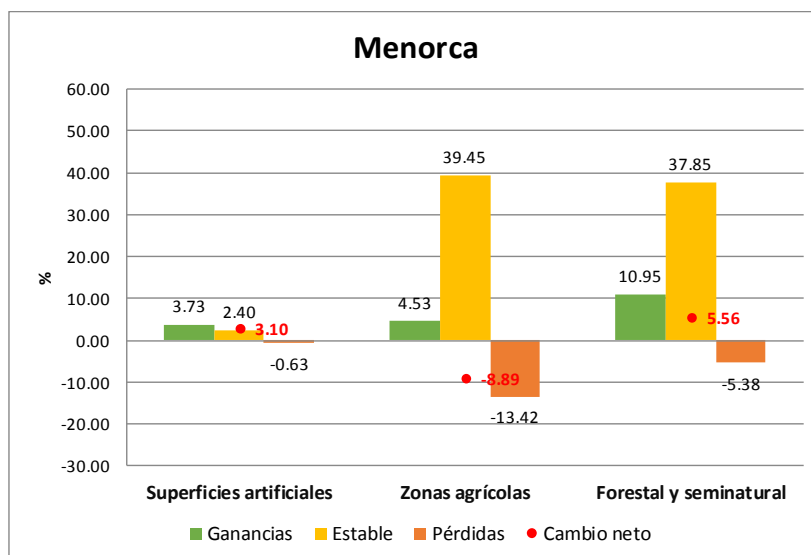
cambio neto de la isla, y la zona forestal y seminatural arroja un crecimiento del 38,2% que supone el 13,89 % del territorio de Eivissa (T29, G45).

T29. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 1) de la isla de Menorca. Periodo 1990-2018.

MENORCA	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	4,35	5,99	3,18	2,81	1,17	3,98	1,64	2,34	37,82
Zonas agrícolas	58,99	43,11	37,81	5,30	21,18	26,48	-15,88	10,60	-26,92
Zonas forestales y seminaturales	36,35	50,24	30,34	19,90	6,00	25,90	13,89	12,01	38,22
Zonas húmedas	0,17	0,38	0,10	0,28	0,07	0,35	0,22	0,13	130,31
Masas de agua	0,15	0,28	0,10	0,18	0,05	0,23	0,13	0,10	84,13
Cambios totales			71,53	28,47	28,47	56,94	15,88	25,18	

Fuente: elaboración propia. Datos en porcentajes

G45. Cambios de ocupación del suelo de la isla de Menorca. Periodo 1990-2018



Fuente: elaboración propia. Datos en porcentajes

El incremento de superficies artificiales aparece liderado por las zonas urbanizadas con un incremento del 33,8% respecto a la situación inicial que supone un aumento neto del 1,2% insular y, en segundo término, por zonas industriales, comerciales y de transporte con un aumento del 47,2% que respresenta un 0,3% de cambio neto insular (T30).

La pérdida de zonas agrícolas se manifiesta en una reducción de superficies agrícolas heterogéneas que experimentan una disminución del 19,5% del territorio insular; lo que supone una pérdida del 54% de la superficie inicial. Los cultivos permanentes también experimentan perdidas, mientras que las tierras de labor y prados se mantienen. Las áreas naturales muestran un crecimiento considerable encabezado por las zonas de vegetación arbustiva/herbácea con un incremento neto del 10,5%, lo que supone un aumento del 62,8%. Las zonas boscosas también se mantienen y experimentan un crecimiento del 19,4% de su superficie, lo que supone el 3,7% del territorio insular.

T30. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 2) de la isla de Menorca. Periodo 1990-2018.

MENORCA	1990	2018	Estable	Gana	Pierde	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio
Zonas urbanas	3,47	4,64	2,41	2,23	1,06	3,28	1,17	2,11	33,77
Zonas industriales, comerciales y transporte	0,63	0,93	0,44	0,48	0,19	0,67	0,30	0,37	47,23
Zonas de extracción minera, vertederos, construcción	0,19	0,30	0,00	0,30	0,19	0,49	0,11	0,38	56,80
Zonas verdes artificiales, no agrícolas	0,05	0,12	0,04	0,08	0,01	0,09	0,07	0,02	119,76
Tierras de labor	15,26	15,92	7,07	8,86	8,19	17,05	0,67	16,38	4,38
Cultivos permanentes	0,15	0,00	0,00	0,00	0,15	0,15	-0,15	0,00	-100,00
Prados y praderas	7,61	10,66	1,10	9,56	6,51	16,07	3,06	13,02	40,17
Zonas agrícolas heterogéneas	35,98	16,52	8,63	7,89	27,34	35,23	-19,45	15,78	-54,08
Bosques	18,96	22,65	14,50	8,16	4,46	12,62	3,69	8,93	19,47
Espacios de vegetación arbustiva y/o herbácea	16,71	27,21	9,71	17,50	7,00	24,50	10,50	14,00	62,81
Espacios abiertos con poca o sin vegetación	0,68	0,38	0,18	0,20	0,49	0,69	-0,29	0,39	-43,63
Zonas húmedas continentales	0,00	0,05	0,00	0,05	0,00	0,05	0,05	0,00	
zonas húmedas litorales	0,15	0,24	0,10	0,13	0,05	0,18	0,08	0,10	53,91
Aguas continentales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Aguas marinas	0,17	0,38	0,10	0,28	0,07	0,35	0,22	0,13	130,31
	100,00	100,00	44,29	55,71	55,71	111,42	19,75	71,62	

Fuente: elaboración propia. Datos en porcentajes

2.3.7.3. Eivissa

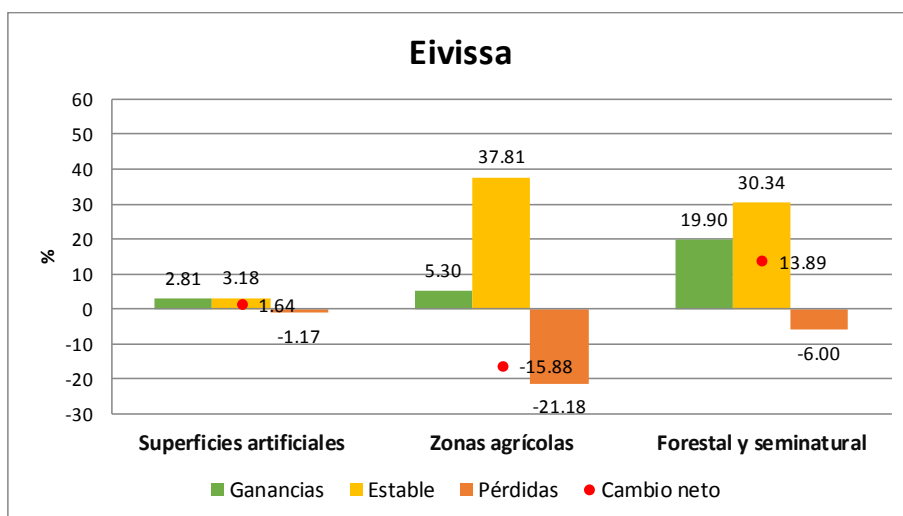
En el periodo 1990-2018 la isla de Eivissa presenta un incremento neto de 3,1% de sus superficies artificiales, lo que supone un aumento del 102,3% respecto a la extensión inicial. Las superficies agrícolas muestran una importante reducción constatada en un cambio neto del 8,9% del territorio insular, lo que supone un 16% respecto a la superficie de 1990. Las superficies forestales y seminaturales experimentan un crecimiento del 12,9% lo que supone un crecimiento neto del 5,6% de la superficie insular (T31, G46).

T31. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 1) de la isla de Eivissa. Periodo 1990-2018.

EIVISSA	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	3,03	6,12	2,40	3,73	0,63	4,35	3,10	1,26	102,37
Zonas agrícolas	52,87	43,98	39,45	4,53	13,42	17,95	-8,89	9,06	-16,81
Zonas forestales y seminaturales	43,23	48,79	37,85	10,95	5,38	16,33	5,56	10,77	12,87
Zonas húmedas	0,00	0,25	0,00	0,25	0,00	0,25	0,25	0,00	
Masas de agua	0,87	0,85	0,80	0,05	0,07	0,12	-0,02	0,10	-2,17
Cambios totales			80,50	19,50	19,50	39,00	8,91	21,19	

Fuente: elaboración propia. Datos en porcentajes

G46. Cambios de ocupación del suelo de la isla de Eivissa. Periodo 1990-2018



Fuente: elaboración personal. Datos en porcentajes

Las zonas urbanizadas suponen un incremento neto del 2,2% del territorio insular, mientras las superficies industriales, comerciales y de transporte alcanzan el 0,6%. Ello supone un aumento del 86,3% para las zonas urbanizadas y un 188% para las zonas industriales, comerciales y de transporte (T32). Los cultivos permanentes experimentan una pérdida significativa, del 13,7% del territorio insular, mientras las zonas agrícolas heterogéneas se incrementan parcialmente, en un 3,6%. Los espacios de vegetación arbustiva encabezan el aumento de las zonas naturales suponiendo un incremento del 3,4% de la superficie insular (93,6% de aumento), seguido por los bosques con un crecimiento del 2,4% (6,2% de incremento).

T32. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 2) de la isla de Eivissa. Periodo 1990-2018.

EIVISSA	1990	2018	Estable	Gana	Pierde	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio
Zonas urbanas	2,58	4,81	1,85	2,96	0,73	3,68	2,23	1,46	86,35
Zonas industriales, comerciales y transporte	0,35	1,00	0,28	0,72	0,06	0,78	0,66	0,13	188,23
Zonas de extracción minera, vertederos, construcción	0,04	0,07	0,00	0,07	0,04	0,11	0,02	0,09	52,67
Zonas verdes artificiales, no agrícolas	0,05	0,24	0,04	0,20	0,01	0,21	0,19	0,02	361,61
Tierras de labor	4,82	5,59	2,14	3,45	2,68	6,13	0,77	5,36	16,07
Cultivos permanentes	24,56	10,83	4,95	5,88	19,61	25,49	-13,73	11,76	-55,91
Prados y praderas	0,00	0,44	0,00	0,44	0,00	0,44	0,44	0,00	
Zonas agrícolas heterogéneas	23,49	27,12	10,31	16,82	13,19	30,00	3,63	26,37	15,46
Bosques	39,15	41,58	30,78	10,80	8,37	19,17	2,43	16,74	6,20
Espacios de vegetación arbustiva y/o herbácea	3,66	7,09	1,55	5,54	2,11	7,65	3,43	4,22	93,64
Espacios abiertos con poca o sin vegetación	0,42	0,13	0,00	0,13	0,42	0,55	-0,29	0,26	-69,17
Zonas húmedas continentales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
zonas húmedas litorales	0,87	0,85	0,80	0,05	0,07	0,12	-0,02	0,10	-2,17
Aguas continentales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Aguas marinas	0,00	0,25	0,00	0,25	0,00	0,25	0,25	0,00	
	100,00	100,00	52,71	47,29	47,29	94,59	13,90	66,50	

Fuente: elaboración personal. Datos en porcentajes

2.3.7.4. Formentera

Los cambios más significativos en la ocupación del suelo en la isla de Formentera para el periodo 1990-2018 se resumen en un aumento de las superficies artificiales en el 3,7% del territorio insular, lo que supone un incremento del 1000%; una reducción de zonas agrícolas que alcanza el 14% de la superficie insular, un 26% respecto a la situación inicial, y un

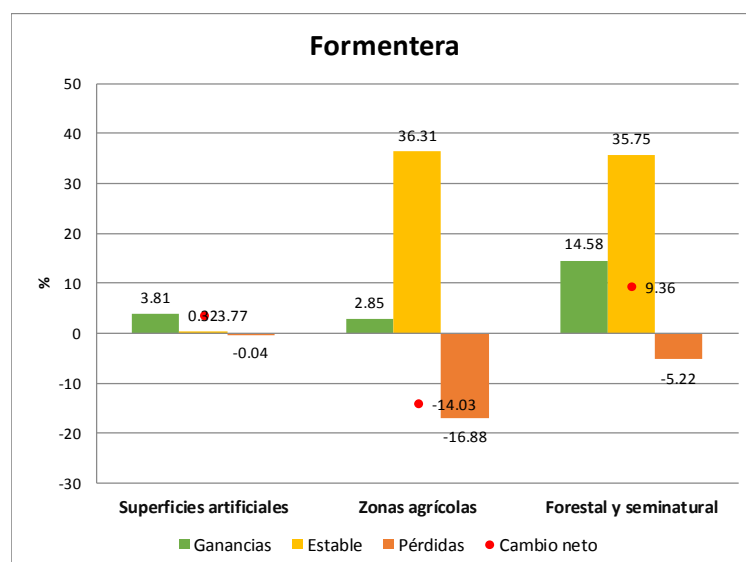
crecimiento de las superficies forestales y seminaturales, en un 9,3%, con un 22,8% de incremento (T33, G47).

T33. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 1) de la isla de Formentera. Periodo 1990-2018

FORMENTERA	1990	2018	Estable	Ganancias	Pérdidas	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio 1990-2018
Superficies artificiales	0,36	4,13	0,32	3,81	0,04	3,85	3,77	0,08	1050,22
Zonas agrícolas	53,19	39,16	36,31	2,85	16,88	19,73	-14,03	5,70	-26,38
Zonas forestales y seminaturales	40,97	50,33	35,75	14,58	5,22	19,80	9,36	10,45	22,83
Zonas húmedas	4,56	5,85	4,32	1,53	0,23	1,76	1,30	0,47	28,42
Masas de agua	0,92	0,54	0,47	0,06	0,45	0,51	-0,39	0,12	-42,07
Cambios totales			77,17	22,83	22,83	45,67	14,42	16,83	

Fuente: elaboración propia. Datos en porcentajes

G47. Cambios de ocupación del suelo de la isla de Formentera. Periodo 1990-2018



Fuente: elaboración propia. Datos en porcentajes

Los crecimientos de las áreas artificiales se concentran de forma exclusiva en el aumento de las zonas urbanizadas. Las superficies agrícolas que experimentan mayor recesión son las tierras de labor con una pérdida del 19,6% del territorio insular. Sin embargo, se manifiesta un ligero incremento de zonas agrícolas heterogéneas con un cambio neto del 3,8% de la isla, que supone un 30% de incremento respecto a la situación inicial. Los bosques crecen de forma significativa, suponiendo un total del 14,5% de la superficie insular, mientras los espacios de vegetación arbustiva reducen su proporción en un 8% (T34).

T34. Cambios de ocupación del suelo (categorías CLC, nivel 2) de la isla de Formentera. Periodo 1990-2018

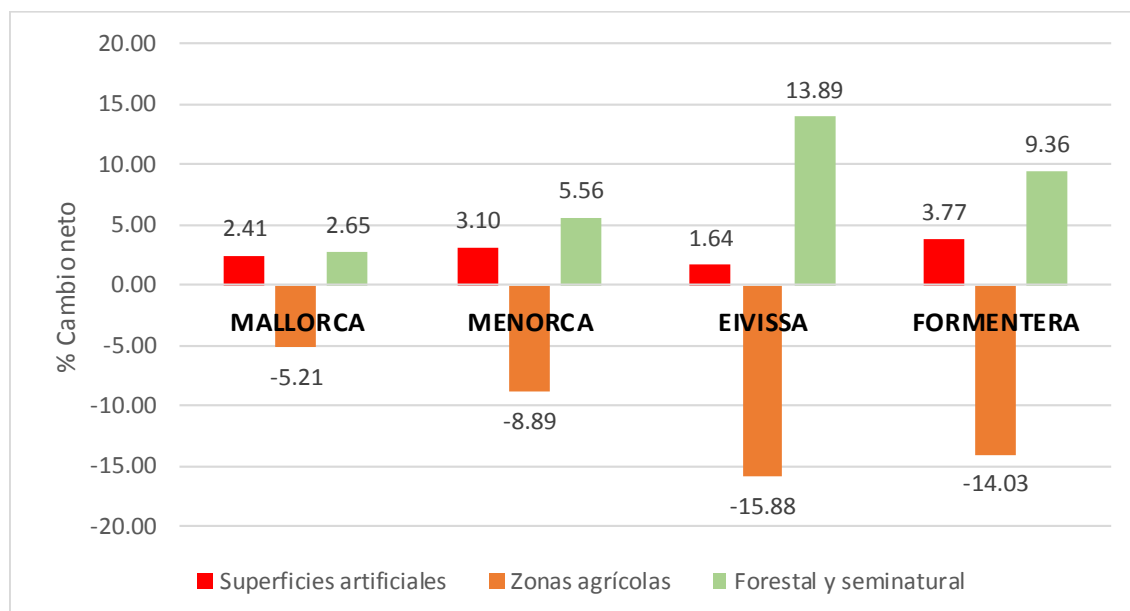
FORMENTERA	1990	2018	Estable	Gana	Pierde	Cambio total	Cambio neto	Intercambio	% Cambio
Zonas urbanas	0,36	4,13	0,32	3,81	0,04	3,85	3,77	0,08	1050,22
Zonas industriales, comerciales y transporte	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Zonas de extracción minera, vertederos, construcción	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Zonas verdes artificiales, no agrícolas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Tierras de labor	40,35	20,74	16,12	4,62	24,23	28,85	-19,61	9,24	-48,60
Cultivos permanentes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Prados y praderas	0,00	1,74	0,00	1,74	0,00	1,74	1,74	0,00	
Zonas agrícolas heterogéneas	12,84	16,68	3,99	12,69	8,85	21,54	3,84	17,71	29,90
Bosques	6,37	20,93	5,55	15,39	0,82	16,21	14,56	1,65	228,63
Espacios de vegetación arbustiva y/o herbácea	30,15	22,17	11,12	11,05	19,04	30,09	-7,98	22,11	-26,47
Espacios abiertos con poca o sin vegetación	4,45	7,22	2,28	4,94	2,17	7,11	2,78	4,34	62,40
Zonas húmedas continentales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
zonas húmedas litorales	0,92	0,54	0,47	0,06	0,45	0,51	-0,39	0,12	-42,07
Aguas continentales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Aguas marinas	4,56	5,85	4,32	1,53	0,23	1,76	1,30	0,47	28,42
	100,00	100,00	44,16	55,84	55,84	111,68	26,59	55,71	

Fuente: elaboración propia. Datos en porcentajes

2.3.7.5. Análisis Integrado. Illes Balears

Un análisis comparado de los cambios netos por categorías de ocupación del suelo para las Illes Balears en el periodo 1990-2018 evidencia que las dinámicas insulares han sido muy diferentes. **La isla de Formentera es la que muestra una mayor transformación en superficies artificiales** suponiendo un 3,7% del territorio insular. **Las mayores pérdidas de zonas agrícolas las experimenta proporcionalmente la isla de Eivissa** con un total del 15,8% de reducción seguida por Formentera con un 14%. **Eivissa también lidera el crecimiento de zonas forestales y seminaturales** con un aumento del 13,8% seguido por Formentera con un 9,4% (G48).

G48. Tasas de cambio neto por categorías de ocupación del suelo en las Illes Balears. Periodo 1990-2018



Fuente: elaboración propia. Datos en porcentajes

Las intensidades de los cambios en la ocupación del suelo no han sido tampoco uniformes para todos los periodos ni para todas las islas. Observamos como para el conjunto de

Balears, a excepción de Menorca, los periodos activos fueron el 2000-2006 y el 2012-2018. Para esta isla, el único periodo activo fue el 2012-2018. A nivel de intensidades destacan especialmente los valores obtenidos en Menorca en el periodo activo, alcanzando una tasa de transformación del 2,2% anual (T35, T36). **Las intensidades de transformación de mayor magnitud se alcanzan en el periodo 2012-2018 para todas las islas.**

T35. Tasas anuales de transformación territorial en porcentaje de superficie insular. Illes Balears.

	Mallorca	Menorca	Eivissa	Formentera
1990_2000	0,19	0,18	0,27	0,20
2000_2006	0,31	0,36	0,80	0,38
2006_2012	0,04	0,07	0,03	0,04
2012_2018	0,59	2,19	0,80	0,84

(*)Las tasas y los colores responden al análisis individual realizado en cada una de las cuatro islas, por lo que no permiten comparaciones de valores similares entre ellas. El color verde señala tasas estadísticamente significativas en cada isla. El color rojo marca periodos poco activos en cada isla.

Fuente: elaboración propia

T36. Tasas globales de transformación por periodo temporal expresadas en porcentaje de superficie insular.

	Mallorca	Menorca	Eivissa	Formentera
1990_2000	1,92	1,78	2,66	1,97
2000_2006	1,85	2,13	4,81	2,26
2006_2012	0,22	0,40	0,19	0,24
2012_2018	3,53	13,12	4,83	5,04

(*)El color negro señala tasas estadísticamente poco significativas. Fuente: elaboración propia

El análisis de intensidad de transformación territorial en cuanto a ganancias (T37) muestra como las superficies artificiales son las que experimentan para todos los periodos y en todas las islas un crecimiento constante. Los mayores valores de intensidad se alcanzan en la isla de Mallorca en los periodos 1990-2000 (tasa 2,9%); 2000-2006 (tasa 3%); en Menorca durante el periodo 2012-2018 (tasa 2,8%), en Eivissa en el periodo 1990-200 (4,6%) y en Formentera de 2000-2006 (2%).

T37. Tasa anual de ganancias en porcentaje de superficie insular por categorías. Illes Balears

	MALLORCA				MENORCA			
	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018
Superficies Artificiales	2,93	3,02	0,36	0,36	2,16	1,97	0,31	2,83
Agrícola	0,04	0,09	0,01	0,01	0,01	0,16	0,04	2,50
Forestal-seminatural	0,02	0,16	0,01	0,01	0,14	0,26	0,06	1,87
Zonas húmedas	0,00	5,25	0,00	0,00	0,00	16,67	0,00	0,00
Masas de agua	0,04	0,04	0,37	0,37	0,00	10,96	0,45	0,17
	EIVISSA				FORMENTERA			
	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018
Superficies Artificiales	4,57	3,49	0,14	2,60	3,03	2,94	0,33	2,05
Agrícola	0,01	0,54	0,04	0,78	0,03	0,15	0,02	0,85
Forestal-seminatural	0,02	0,69	0,02	0,62	0,03	0,26	0,02	0,64
Zonas húmedas		16,67	0,00	0,00	0,00	4,48	0,00	0,01
Masas de agua	0,00	0,05	0,00	0,03	0,03	0,93	0,31	0,86

(*)El color verde señala tasas estadísticamente significativas. Fuente: elaboración personal

El análisis de **las intensidades de las pérdidas** muestra como éstas **son significativas en las superficies agrícolas para todas las islas en dos o más periodos**. Las superficies forestales-seminaturales también muestran intensidades de pérdidas significativas en la isla de Formentera en el periodo 2012-2018 (T38).

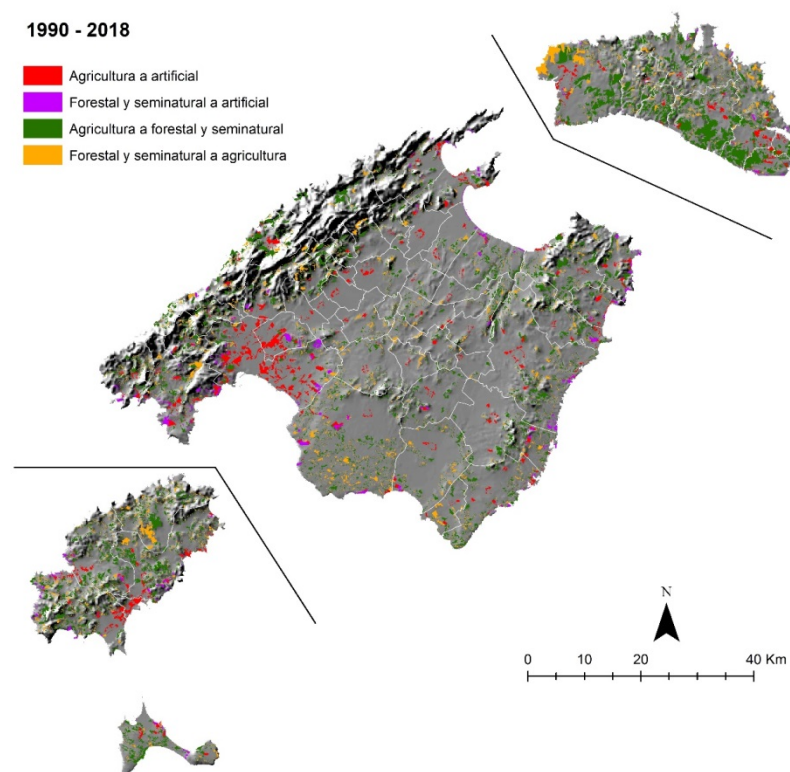
T38. Tasa anual de pérdidas en porcentaje de superficie insular por categorías. Illes Balears

	MALLORCA				MENORCA			
	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018
Superficies Artificiales	0,05	0,51	0,06	0,62	0,00	0,57	0,00	0,42
Agrícola	0,21	0,32	0,04	0,37	0,21	0,26	0,10	2,44
Forestal-seminatural	0,19	0,24	0,04	0,90	0,15	0,39	0,04	2,16
Zonas húmedas	0,00	6,84	0,02	0,00	0,00	16,67	0,00	1,62
Masas de agua	0,00	0,20	0,00	0,27	0,00	4,52	0,00	0,61
	EIVISSA				FORMENTERA			
	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018	1990_2000	2000_2006	2006_2012	2012_2018
Superficies Artificiales	0,00	0,90	0,00	0,45	0,04	0,57	0,05	0,58
Agrícola	0,34	0,78	0,03	0,92	0,22	0,36	0,04	0,67
Forestal-seminatural	0,20	0,81	0,03	0,76	0,18	0,34	0,04	1,10
Zonas húmedas			0,00	0,02	0,00	5,32	0,01	0,30
Masas de agua	0,00	0,89	0,00	0,00	0,00	0,48	0,00	0,25

(*) El color verde señala tasas estadísticamente significativas. Fuente: elaboración propia

En el análisis cartográfico de las principales transformaciones de los usos del suelo en las islas en el periodo 1990-2018 se puede observar como el incremento de superficies artificiales, a costa fundamentalmente de la pérdida de zonas agrícolas y, en segundo término, de áreas naturales es generalizado en toda la geografía balear. Se concentra preferentemente en las áreas periurbanas en todas las islas y destaca, especialmente, en el área metropolitana de Palma. La transformación de zonas agrícolas en zonas forestales es otra de las dinámicas generalizadas a nivel insular y destaca especialmente en el Sur de la isla de Menorca (G49).

G49. Transformación de la ocupación del suelo en las Illes Balears. Periodo 1990-2018.



Fuente: elaboración propia

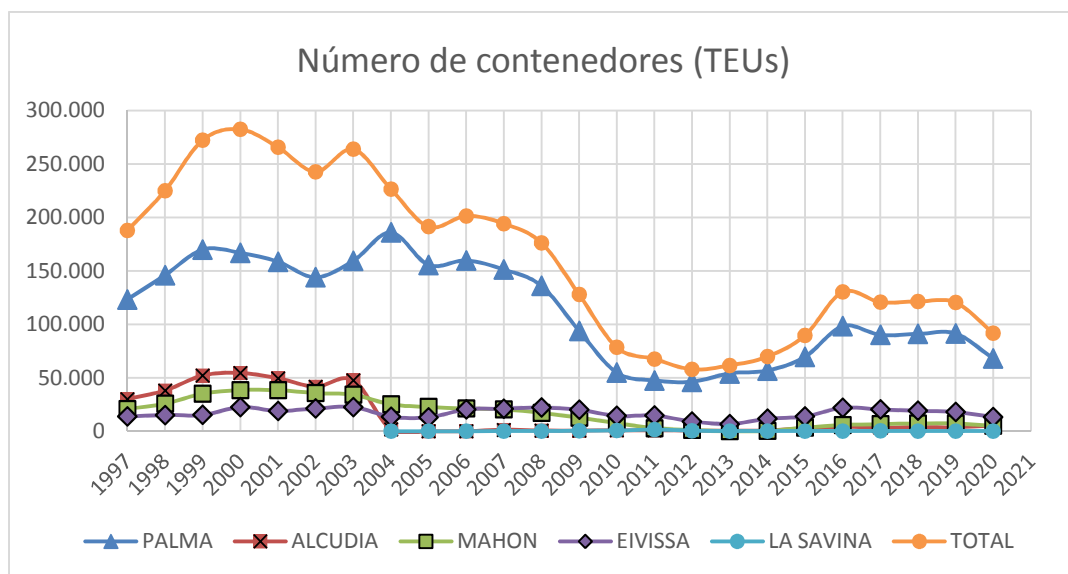
2.4. EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN LAS ILLES BALEARS. EVOLUCIÓN, CARACTERÍSTICAS Y ANÁLISIS DE LAS AYUDAS ACTUALES.

2.4.1. El Transporte marítimo de mercancías

2.4.1.1. Análisis evolutivo

El transporte de mercancías por barco representa casi el 100% del total de mercancías que entran y salen de Balears (mercancías aéreas, 0,07%). El transporte marítimo es esencial para el desarrollo económico de la Comunidad Autónoma. Los puertos de Balears se han especializado en cargas rodadas, Roll on-Roll off (Ro-Ro) y los contenedores son, a día de hoy, casi testimoniales. El tráfico de 282.451 TEUs en el año 2000 ha pasado a tan solo 120.400 TEUs en el 2019, con una disminución del 57,4%. En este último año representaron el 3,4% de las Tn transportadas (458.131 Tn en contenedores vs 13.638.189 Tn en Ro-Ro), según las estadísticas de la Autoridad Portuaria de Balears, mientras en 2004 constituían el 22,5% de las cargas (1.732.601 Tn en contenedores vs 7.712.543 Tn en Ro-Ro) (G50). Los embarques y desembarques se realizan así de forma rápida y las mercancías se reparten por el conjunto insular. La inexistencia de un centro logístico o puerto seco para el control de los productos en contenedores ha acelerado la sustitución de un sistema por el otro, pues la carga parada cuesta dinero. Otro de los factores a tener en cuenta son las inclemencias meteorológicas que ocasionan cierres de puertos, sobre todo los más pequeños, con desabastecimiento y encarecimiento de productos.

G50. Evolución del número de contenedores (TEUs)



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos).

En este apartado se presentará, en primer lugar, un análisis diacrónico de la evolución de algunas de las principales características del tráfico de mercancías en Balears durante los últimos veinte años y, en segundo lugar, un análisis detallado del tráfico de mercancías en el año 2019, ya que los años siguientes han estado muy influenciados por el efecto de la COVID-19.

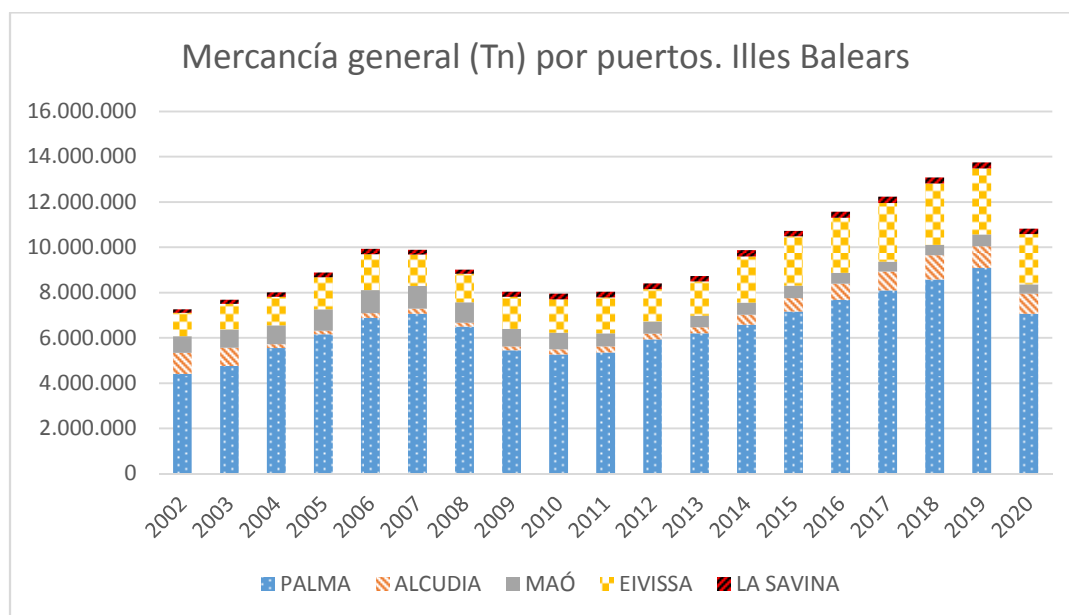
En el año 2000 las mercancías que transitaban por los puertos de Balears fueron 10,3M, mientras en 2019 se canalizaron 16,5M, con lo que el incremento en los veinte años ha sido del 60%, muy inferior al de pasajeros que fue del 85%. Los años de la crisis económica se reflejan tanto en la estadística como en los gráficos, pues el descenso de mercancías acompañó el de pasajeros y el de cruceros (T39, G51). Palma, con más de la mitad de la carga de Balears, incrementa en un 189% las mercancías transportadas, Eivissa, con un 19% de las mercancías, aumenta el 149% en los veinte años, mientras Formentera incrementa en un 250% su transporte marítimo, aunque el peso en el conjunto Balear, acorde con su población, sea reducido. Alcúdia, con un 11% de mercancías y Maó, han perdido peso y han disminuido cargas en las dos últimas décadas.

T39. Evolución de las Mercancías (Tn) por los puertos de Balears

AÑO	PALMA	ALCUDIA	MAHON	EIVISSA	LA SAVINA	TOTAL	Indice año base 2000=100
2000	5.497.011	2.560.301	892.814	1.280.228	68.317	10.298.671	100
2001	5.658.840	2.500.663	910.333	1.351.114	125.865	10.546.815	102,4
2002	5.774.675	2.548.629	954.850	1.465.144	155.777	10.899.075	105,8
2003	6.309.770	2.342.876	1.032.821	1.575.311	174.715	11.435.493	111,0
2004	7.348.712	1.745.037	1.086.686	1.732.958	195.037	12.108.430	117,6
2005	8.018.873	1.825.062	1.234.600	1.948.769	207.285	13.234.589	128,5
2006	8.805.395	1.722.055	1.324.894	2.199.760	243.406	14.295.510	138,8
2007	8.972.041	1.820.239	1.305.655	2.093.854	223.873	14.415.662	140,0
2008	8.195.336	1.870.801	1.175.720	1.782.280	198.229	13.222.366	128,4
2009	6.997.649	1.634.434	1.038.344	1.844.433	238.971	11.753.831	114,1
2010	6.562.440	1.808.593	992.727	1.937.903	275.374	11.577.037	112,4
2011	6.559.881	1.635.642	801.121	1.987.341	270.940	11.254.925	109,3
2012	7.147.681	1.583.529	729.472	1.831.880	268.311	11.560.873	112,3
2013	7.433.508	1.247.532	675.428	1.860.676	254.004	11.471.148	111,4
2014	7.786.659	1.475.797	738.275	2.343.829	294.310	12.638.870	122,7
2015	8.463.018	1.533.010	735.745	2.480.389	258.657	13.470.819	130,8
2016	9.003.381	1.814.893	667.156	2.908.753	282.022	14.676.205	142,5
2017	9.329.131	2.132.160	646.536	3.000.180	300.793	15.408.800	149,6
2018	9.942.608	2.236.749	687.429	3.046.297	292.065	16.205.148	157,4
2019	10.388.999	1.874.869	774.791	3.192.827	286.287	16.517.773	160,4
2020	7.947.289	1.164.699	566.361	2.409.429	239.391	12.327.169	119,7

Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos) y elaboración personal

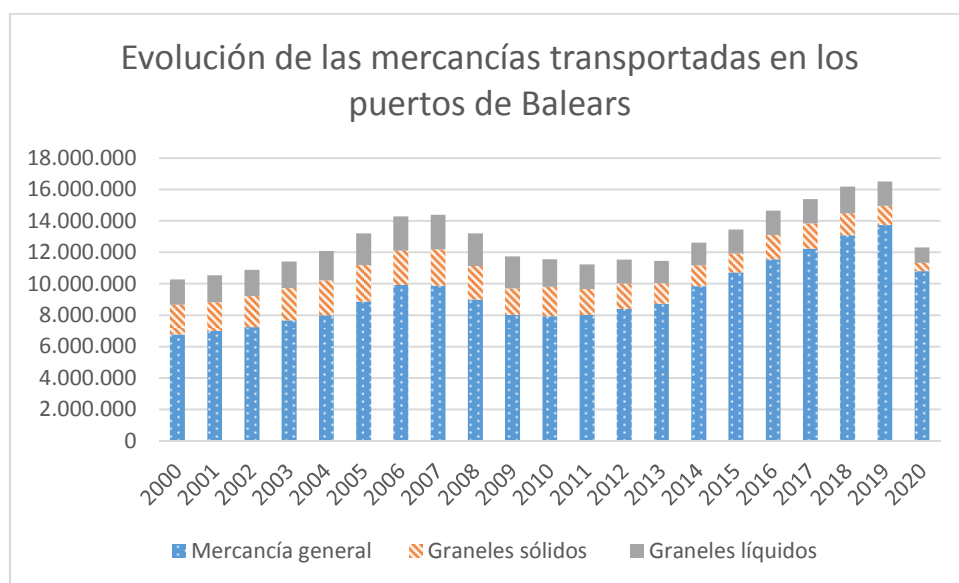
G51. Evolución de la Mercancía general (Tn) por los puertos de Balears



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos)

En el análisis evolutivo, la mercancía general ha ido ganando peso en los últimos veinte años y los 6,8M Tn transportados en el año 2000 se han convertido en 13,8M Tn en el 2019. De representar el 66% de las toneladas de mercancía general movidas por los puertos en el año 2000 se ha pasado a un 83% en el último año (G52). Los graneles sólidos se significan en 2019 con el 7% de los productos, con 1,2M Tn y los graneles líquidos, con el 9%, con 1,5M de toneladas transportadas. Ambas partidas han disminuido su peso absoluto y relativo en las dos últimas décadas. Los graneles sólidos, en el año 2000, contaban con 1,9M Tn y el 18,3% del total de mercancías transportadas, y los graneles líquidos, 1,6M Tn y el 15,8% de los productos que entraban y salían por los puertos de Balears.

G52. Evolución de las mercancías por tipologías (Tn) en los puertos de Balears



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos)

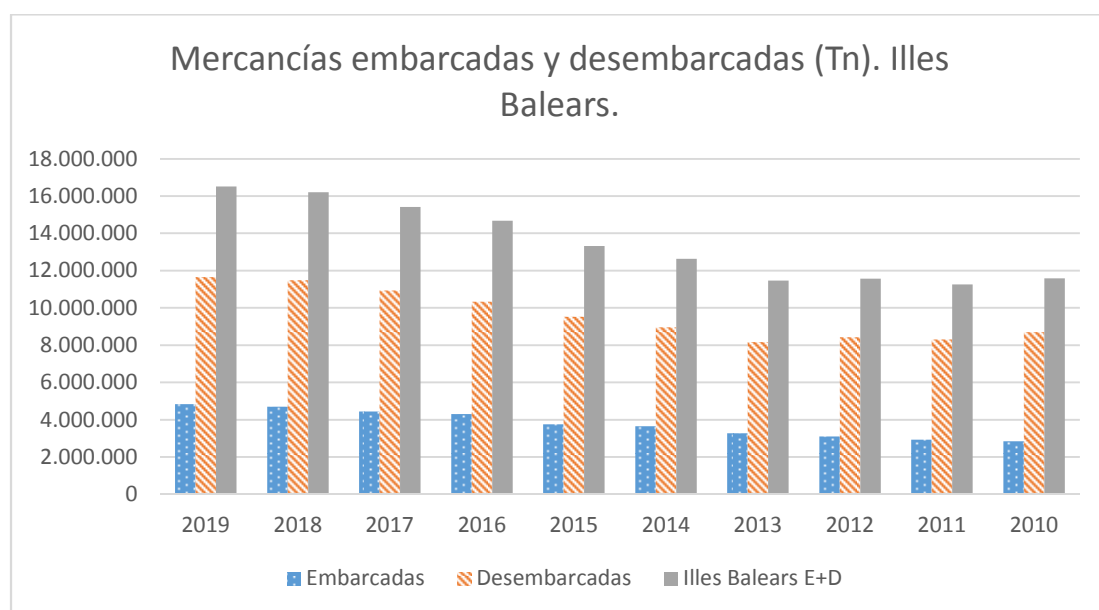
Por lo que se refiere la evolución de los desembarques, mientras en 2010 representaban el 75% del conjunto de mercancías transitadas, en 2015 fueron el 72% de las embarcadas y desembarcas y en 2019 la cifra fue del 71% (T40, G53).

T40. Evolución de las mercancías embarcadas y desembarcadas (Tn). Illes Balears

AÑO	MERCANCÍAS Tn		
	Embarcadas	Desembarcadas	Illes Balears E+D
2019	4.850.498	11.667.275	16.517.773
2018	4.712.412	11.494.386	16.206.799
2017	4.459.512	10.949.289	15.408.801
2016	4.324.910	10.351.294	14.676.204
2015	3.774.880	9.542.701	13.317.581
2014	3.661.672	8.977.198	12.638.870
2013	3.285.428	8.185.721	11.471.149
2012	3.117.344	8.448.889	11.566.233
2011	2.937.181	8.317.744	11.254.925
2010	2.865.163	8.711.874	11.577.037

Fuente: Autoritat Portuària de Balears

G53. Evolución de las mercancías embarcadas y desembarcadas (Tn). Illes Balears



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos)

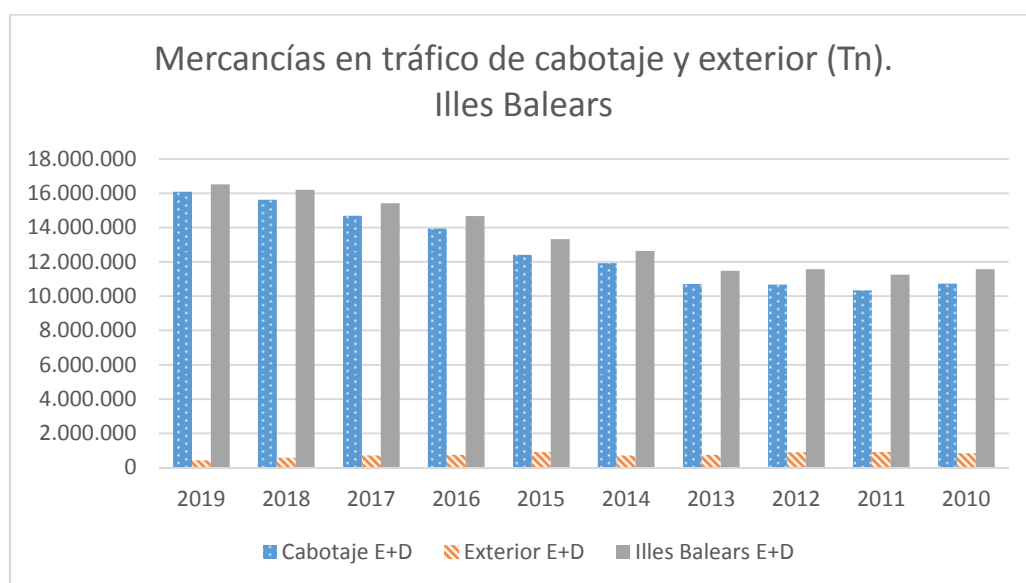
Más del 90% de las mercancías transitadas por los puertos de Balears en la última década proceden de otros puertos españoles, es decir se mueven en régimen de cabotaje. El tráfico exterior fue del 7% en 2010 y de tan solo el 3% en 2019 (T41, G54).

T41. Evolución de las mercancías en tráfico de cabotaje y exterior. Illes Balears

AÑO	MERCANCÍAS (Tn)		
	Cabotaje E+D	Exterior E+D	Illes Balears E+D
2019	16.081.734	436.039	16.517.773
2018	15.616.461	588.689	16.206.799
2017	14.691.179	717.622	15.408.801
2016	13.935.881	740.323	14.676.204
2015	12.404.283	913.295	13.317.581
2014	11.920.882	717.988	12.638.870
2013	10.715.776	755.373	11.471.149
2012	10.669.034	897.199	11.566.233
2011	10.333.706	921.219	11.254.925
2010	10.738.959	838.078	11.577.037

Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos)

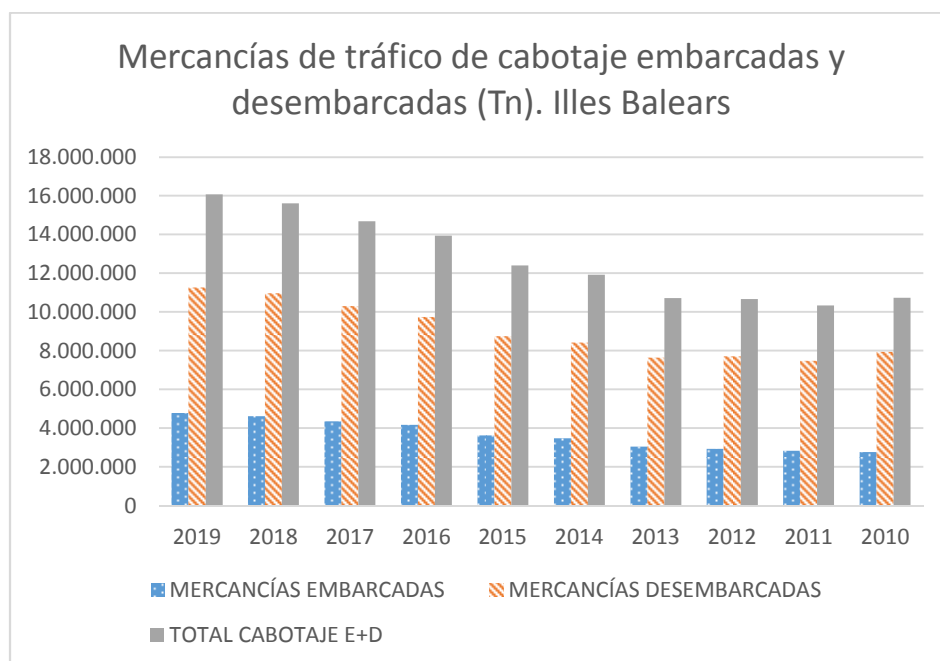
G54. Evolución de las mercancías en tráfico de cabotaje y exterior. Illes Balears



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos)

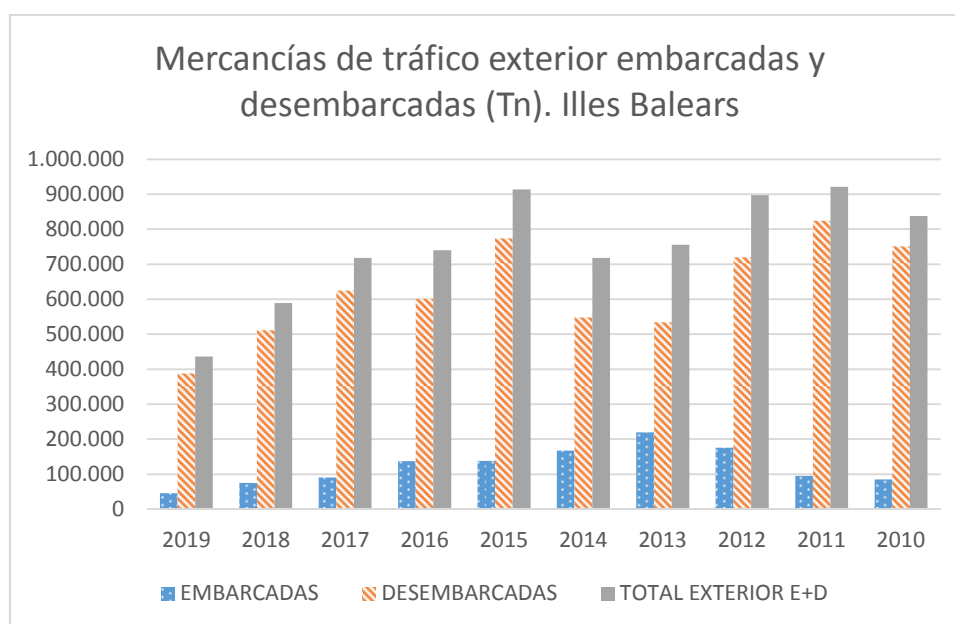
Mientras en el tráfico de cabotaje los desembarques representan en torno al 70% de las mercancías canalizadas, en el tráfico a y desde otros países, es decir, en el exterior, las mercancías descargadas constituyen el 90% de las mercancías transitadas en este tipo de tráfico (G55, G56).

G55. Evolución de las mercancías embarcadas y desembarcadas en tráfico de cabotaje. Illes Balears



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos)

G56. Evolución de las mercancías embarcadas y desembarcadas en tráfico exterior. Illes Balears



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos)

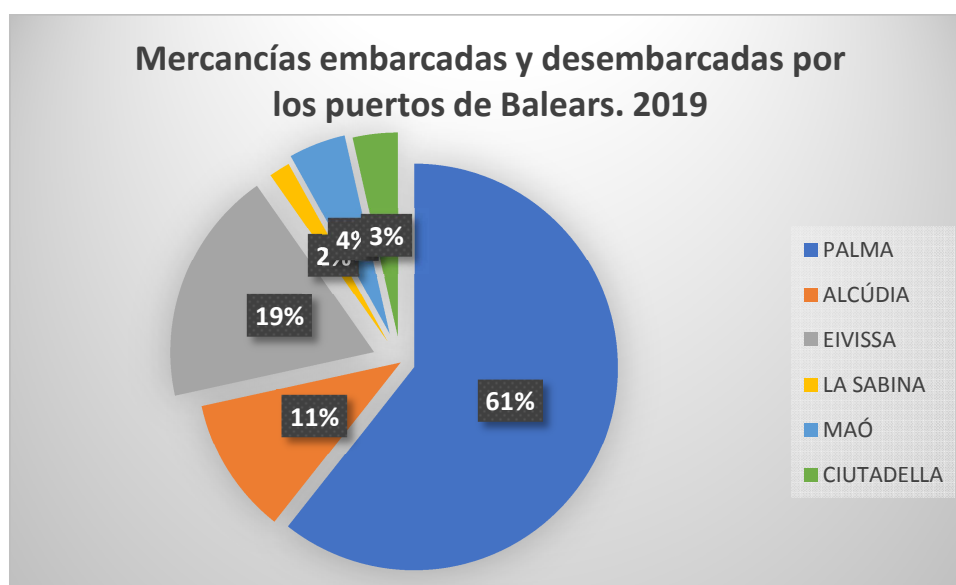
2.4.1.2. Las mercancías marítimas en 2019

Como ya se ha señalado, el conjunto de mercancías embarcadas y desembarcadas por los puertos de Balears, pertenecientes a la APB, en 2019 se estableció en 16,5 Millones de toneladas. Si a ello añadimos las 0,6 M Tn canalizadas por el puerto de Ciutadella, que debemos tener en cuenta para el análisis de las ayudas a empresas en los costes del

transporte marítimo, son 17,1M. Esta cifra representa casi el 3% del total embarcado y desembarcado por los puertos españoles, medio punto porcentual más que el peso demográfico de las Balears, establecido en el 2,5% del conjunto del Estado.

El puerto de Palma es el de mayor tráfico en toneladas, con el 60,6% del total de mercancías transportadas a y desde Balears. Le siguen el puerto de Eivissa con el 18,7% del total y Alcúdia con el 11%. El peso del Puerto de Maó en el global de Balears es del 4,5% del total embarcado y desembarcado. Para considerar Menorca en su conjunto, en el año 2019, se ha añadido el puerto de Ciutadella, no perteneciente a la Autoritat Portuària de Balears, sino dependiente del Govern de les Illes Balears, que representa el 3,6% de Balears. En ese caso, Menorca canaliza el 8,1% de las mercancías, los puertos de Mallorca el 71,6%, Eivissa el citado 18,7% y Formentera el 1,7% de las toneladas que se embarcan y desembarcan en el conjunto de Balears (G57, T42).

G57. Mercancías transportadas por los puertos en las Illes Balears (%)



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos), PortsIB y elaboración propia

A nivel general, se observa el enorme desequilibrio entre las operaciones de carga y descarga de mercancías, el 70,6% de la mercancía se desembarca y el 29,4% es embarcada (T42). Este es uno de los hechos que caracteriza el tráfico de mercancías en Balears y que es de especial importancia para distintos aspectos del análisis de su tráfico. Por una parte, este desequilibrio se relaciona con el hecho insular, el tamaño del mercado y el patrón de especialización productiva en servicios de las islas. Por otra parte, tiene efectos muy importantes en el precio del transporte por tonelada hacia y desde Balears. En términos desagregados, son los puertos de Maó y Alcúdia los que más descarga acusan en relación a lo que cargan (alrededor del 75% es actividad de descarga en estos puertos) y los de Ciutadella (61,9%), Eivissa (66,4%) y la Sabina (67%) los que menos mercancía desembarcan en relación a la que embarcan.

En un análisis del tráfico de mercancías en relación a la población residente y flotante (Indicador de Presión Humana), se observa como en Menorca se contabilizan 14,8 Tn/habitante, cifra muy similar a la media de 14,9 Tn/h de Balears, pero inferior a la de

Mallorca que supera las 15 Tn/h, pero sobre todo a las 21,25 Tn/h de Eivissa o las 18,3 Tn/h de Formentera. Menorca es la isla con una menor relación de toneladas desembarcadas por habitante (10,3 Tn/h) y Eivissa la que más (14,1 Tn/h). En relación a la actividad de embarque, es también el puerto de Eivissa el que tiene una cifra mayor de toneladas embarcadas por habitante (7,1), mientras que Mallorca (4,3) ocupa el último lugar.

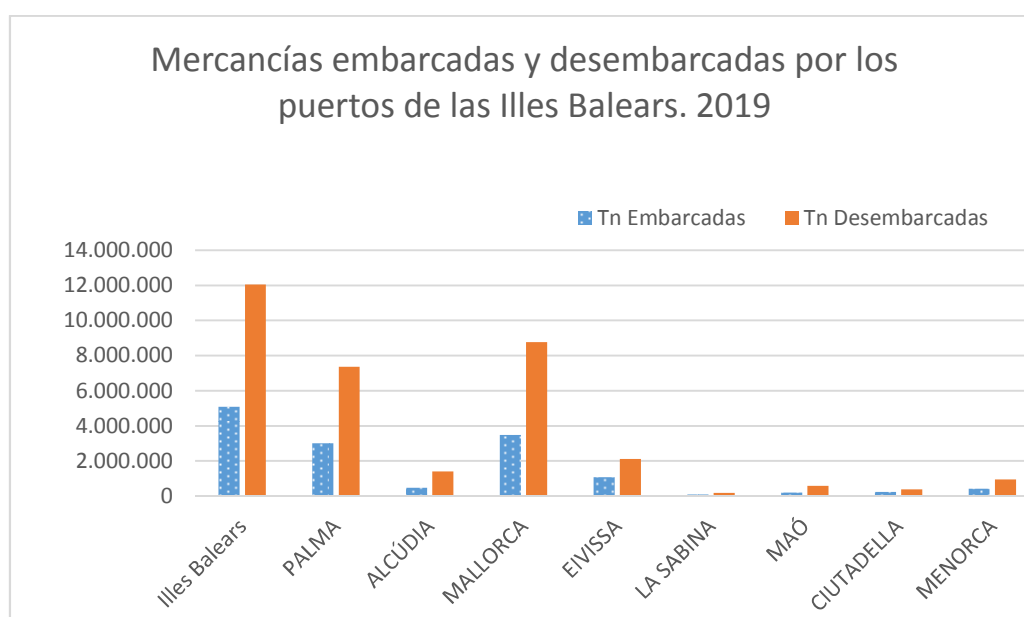
La elevada especialización turística de las islas hace recomendable considerar la población flotante. Cabe destacar que en 2019 la relación Indicador de Presión Humana/habitantes fue de 1,8 en Mallorca, 2,2 en Eivissa y Formentera, y hasta del 2,4 en Menorca. El elevado IPH/h de Menorca, aunque con una diferencia entre el IPH máximo y mínimo, inferior a la de las Pitiusas (2,3 vs 2,5) explica que esta isla presente la menor relación de mercancías transportadas por Indicador de Presión Humana, con 6,3 Tn/IPH que contrastan con las 8,2 Tn/IPH de Formentera, las 8,4 Tn/IPH del conjunto de Balears y de Mallorca, y con la mayor cifra de 9,6 Tn/IPH de Eivissa (T42, G58, G59).

T42. Mercancías transportadas por los puertos en las Illes Balears. 2019

	Tn Embarc. (E)	% E sobre Total	Tn Desembarc. (D)	% D sobre Total	TOTAL Tn E+D	% PUERT	E/ hab	D/ hab	E+D/ hab	E/ IPH	D/ IPH	E+D/ IPH
ILLES BALEARS	5.082.519	29,7%	12.044.928	70,3%	17.127.447	100	4,4	10,5	14,9	2,5	5,9	8,4
PALMA	3.014.561	29,0%	7.374.438	71,0%	10.388.999	60,7						
ALCÚDIA	471.938	25,2%	1.402.930	74,8%	1.874.868	10,9						
MALLORCA	3.486.499	28,4%	8.777.368	71,6%	12.263.867	71,6	4,3	10,9	15,3	2,4	6,0	8,4
EIVISSA	1.075.830	33,7%	2.116.998	66,3%	3.192.828	18,6	7,1	14,1	21,2	3,2	6,3	9,6
LA SABINA	94.397	33,0%	191.890	67,0%	286.287	1,7	6,0	12,3	18,3	2,7	5,5	8,2
MAÓ	193.772	25,0%	581.019	75,0%	774.791	4,5						
CIUTADELLA	232.021	38,1%	377.653	61,9%	609.674	3,6						
MENORCA	425.793	30,8%	958.672	69,2%	1.384.465	8,1	4,6	10,3	14,8	1,9	4,3	6,3

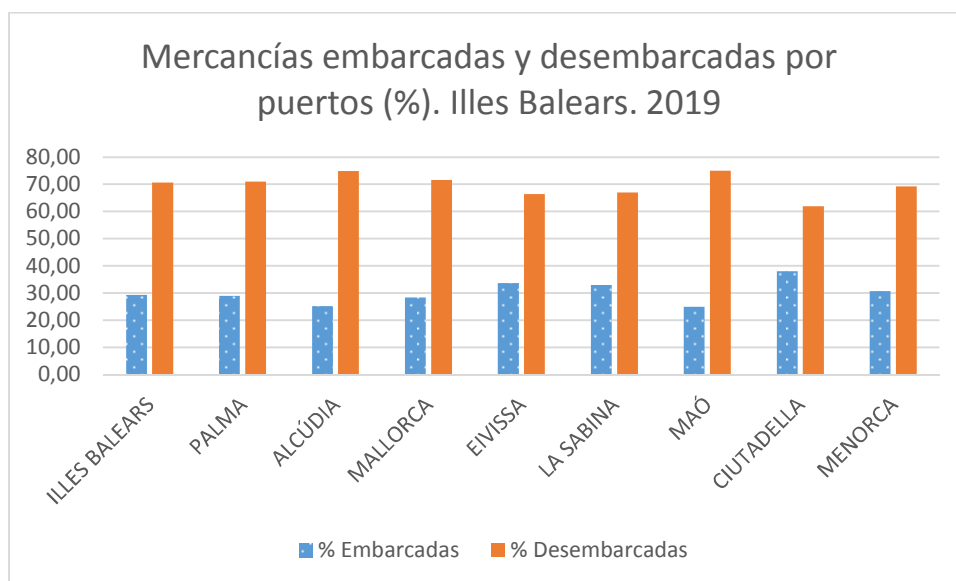
Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos), PortsIB y elaboración propia

G58. Mercancías transportadas por puertos e islas (Tn). Illes Balears. 2019



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos), PortsIB

G59. Mercancías transportadas por puertos e islas (%). Illes Balears. 2019



Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos), PortsIB y elaboración propia

A nivel general, del total del tráfico de mercancías en Balears, un 97,5% corresponde con intercambio de cabotaje y sólo el restante 2,5% son intercambios internacionales. En el caso de las exportaciones hechas desde Balears, el 99,1% se dirigen a otros puertos del Estado, de la Comunidad Valenciana y Cataluña. En el caso de los desembarques a Balears, un 96,8% proceden de puertos nacionales, igualmente de las dos comunidades autónomas citadas y un 3,2% de intercambios internacionales.

Es fundamental para el objetivo del presente estudio (la optimización de las políticas de ayuda al transporte de mercancías en las regiones insulares) realizar una caracterización detallada de los flujos de mercancías en los puertos de Balears. Solo así puede ponerse en contexto que, si bien las subvenciones objeto de estudio pueden jugar un papel muy relevante para el desarrollo económico de los sectores primario y secundario de las islas, su magnitud es relativamente reducida.

Las tablas 43 y 44 presentan la distribución de cada tipo de mercancía y considerando 4 tipos de tráfico: cabotaje en embarque y desembarque, y tráfico exterior en actividad de embarque y desembarque. En la tabla 43 se presentan los pesos porcentuales de cada celda en relación al total transportado por los puertos gestionados por la APB (16,5 Tn). Por su parte, en la tabla 44 se presenta el peso porcentual de cada mercancía en relación al correspondiente tipo de tráfico. Es decir, tomando en consideración los valores correspondientes de la última fila de cada columna.

T43. Mercancías transitadas por los puertos gestionados por la APB por tipo de mercancía; peso porcentual en relación al total transportado en Balears (Tn y %). 2019

	MERCANCÍAS	CABOTAJE % TOTAL			EXTERIOR % TOTAL			TOTAL POR TIPO; % TOTAL; AGREGADO			TOTAL
		TN EMB	TN DES	TOTAL	TN EMB	TN DES	TOTAL	TN EMB	TN DES	TOTAL %	
GRANEL LÍQUIDO	VINO BEB. ALC Y DERIVADOS				0,0%		0,0%	0,0%		0,0%	1.831
	OTROS PROD. PETROL.		0,1%	0,1%	0,0%		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	14.002
	GASES LICUADOS		0,2%	0,2%					0,2%	0,2%	40.356
	GASOLI .Y PETR. REF.		4,8%	4,8%		0,1%	0,1%		4,9%	4,9%	804.954
	GASOLEO		2,0%	2,0%	0,0%	1,6%	1,6%	0,0%	3,6%	3,6%	598.243
	FUEL OIL		0,5%	0,5%					0,5%	0,5%	80.134
GRANEL SÓLIDO			7,6%	7,6%	0,0%	1,7%	1,7%	0,0%	9,3%	9,3%	1.539.520
	REST. MERCAN. G.RAL	0,1%	0,1%	0,2%	0,0%		0,0%	0,2%	0,1%	0,3%	45.998
	OTR. MATER. CONSTR.	0,0%	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,5%	86.679
	ABONOS		0,0%	0,0%		0,0%	0,0%		0,0%	0,0%	5.100
	CEREAL Y HARINAS		0,0%	0,0%		0,1%	0,1%		0,1%	0,1%	15.373
	CEMENT CON INST ESP		1,6%	1,6%		0,4%	0,4%		2,0%	2,0%	333.092
	CEMENT SIN INST ESP	0,0%	0,0%	0,0%				0,0%	0,0%	0,0%	4.646
	SAL				0,1%		0,1%	0,1%		0,1%	14.340
MERCANCÍA GENERAL	CARBON	0,0%	4,3%	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%	4,3%	718.378
		0,2%	6,6%	6,8%	0,1%	0,5%	0,7%	0,3%	7,1%	7,4%	1.223.606
	VINO BEB. ALC Y DERIVADOS	0,1%	2,3%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	2,3%	2,4%	398.628
	REFRESCO	0,0%	1,2%	1,2%		0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	1,2%	200.359
	REST. MERCAN. G.RAL	3,9%	16,0%	19,9%	0,1%	0,1%	0,2%	4,0%	16,1%	20,1%	3.319.750
	OTROS PROD. PETROL.	0,0%	0,0%	0,0%		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2.894
	OTR. MATER. CONSTR.	0,4%	2,4%	2,7%		0,0%	0,0%	0,4%	2,4%	2,7%	449.937
	OTR. PROD. ALIMEN.	0,7%	7,3%	8,0%				0,7%	7,3%	8,0%	1.313.799
	FRUTA HORT. LEGUM.	0,0%	0,0%	0,0%				0,0%	0,0%	0,0%	637
	ABONOS	0,0%	0,0%	0,0%				0,0%	0,0%	0,0%	1.243
	CERE.&HARINA ENSAC	0,0%	0,2%	0,2%				0,0%	0,2%	0,2%	29.846
	CERE.&HARINA	0,0%	0,0%	0,0%				0,0%	0,0%	0,0%	7.484
	CEMENTO A GRANEL	0,0%	0,2%	0,3%				0,0%	0,2%	0,3%	41.315
	CEMENTO ENSACADO	0,0%	0,6%	0,6%				0,0%	0,6%	0,6%	97.005
	PROD. SIDERURGICOS	0,0%	0,5%	0,5%				0,0%	0,5%	0,5%	81.680
	GASES LICUADOS	0,0%	0,3%	0,3%				0,0%	0,3%	0,3%	53.345
	GASOLI. Y PETRO. REF.	0,0%	0,0%	0,1%				0,0%	0,0%	0,1%	8.716
	GARROFA	0,0%	0,0%	0,0%				0,0%	0,0%	0,0%	7.657
	GASOLEO	0,1%	0,1%	0,1%				0,1%	0,1%	0,1%	22.113
	TABAC. CACAO CAFE	0,0%	0,1%	0,1%				0,0%	0,1%	0,1%	8.867
	TARA CONTENEDOR	0,8%	0,8%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,8%	1,6%	258.784
	TARA PORTADORES RORO	21,3%	21,1%	42,4%	0,0%	0,0%	0,0%	21,3%	21,1%	42,4%	7.003.938
	FUEL OIL	0,0%		0,0%				0,0%		0,0%	15
	CHATARRA	0,5%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,6%	96.671
	SAL	0,0%	0,1%	0,1%				0,0%	0,1%	0,1%	15.083
	PAPEL Y PASTA	0,3%	0,1%	0,4%				0,3%	0,1%	0,4%	71.665
	MADERAS	0,1%	0,2%	0,2%		0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	41.277
	AUTOMOB. Y PIEZAS	0,5%	0,7%	1,2%				0,5%	0,7%	1,2%	200.305
	CARBON	0,0%	0,0%	0,0%					0,0%	0,0%	339
	ACEITE Y GRASAS	0,1%	0,1%	0,1%				0,1%	0,1%	0,1%	21.296
		28,9%	54,1%	83,0%	0,1%	0,1%	0,2%	29,0%	54,3%	83,3%	13.754.647
	Total (Tn)	4.803.294	11.278.440	16.081.734	47.204	388.835	436.039	4.850.498	11.667.275	100%	16.517.773
	Total (%)	29,1%	68,3%	97,4%	0,3%	2,4%	2,6%	29,4%	70,6%	100%	

Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos). Memoria Anual y de Sostenibilidad y elaboración propia

T44. Mercancías embarcadas y desembarcadas en puertos APB por tipo de mercancía, peso porcentual en relación al tipo de tráfico (última fila de cada columna) (Tn y %). 2019

	MERCANCÍAS	CABOTAJE % TOTAL			EXTERIOR % TOTAL			TOTAL POR TIPO; % TOTAL; AGREGADO			
		TN EMB	TN DES	TOTAL	TN EMB	TN DES	TOTAL	TN EMB	TN DES	TOTAL	TOTAL
GRANEL LÍQUIDO	VINO BEB. ALC Y DERIVADOS				3,9%		0,4%	0,0%		0,0%	1.831
	OTROS PROD. PETROL.		0,1%	0,1%	0,0%		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	14.002
	GASES LICUADOS		0,4%	0,3%					0,3%	0,2%	40.356
	GASOLI. Y PETR. REF.		7,0%	4,9%		3,7%	3,3%		6,9%	4,9%	804.954
	GASOLEO		2,9%	2,0%	0,2%	69,8%	62,3%	0,0%	5,1%	3,6%	598.243
	FUEL OIL		0,7%	0,5%					0,7%	0,5%	80.134
GRANEL SÓLIDO			11,1%	7,8%	4,1%	73,5%	66,0%	0,0%	13,2%	9,3%	1.539.520
	REST. MERCAN. G.RAL	0,4%	0,2%	0,2%	16,8%		1,8%	0,6%	0,1%	0,3%	45.998
	OTR. MATER. CONSTR.	0,1%	0,7%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,7%	0,5%	86.679
	ABONOS		0,0%	0,0%		1,0%	0,9%		0,0%	0,0%	5.100
	CEREAL Y HARINAS		0,0%	0,0%		3,6%	3,2%		0,1%	0,1%	15.373
	CEMENT CON INST ESP		2,4%	1,7%		17,0%	15,2%		2,9%	2,0%	333.092
	CEMENT SIN INST ESP	0,1%	0,0%	0,0%				0,1%	0,0%	0,0%	4.646
	SAL				30,4%		3,3%	0,3%		0,1%	14.340
MERCANCÍA GENERAL	CARBON	0,1%	6,3%	4,5%	0,0%	0,4%	0,3%	0,0%	6,1%	4,3%	718.378
		0,7%	9,6%	6,9%	47,2%	22,0%	24,7%	1,1%	10,0%	7,4%	1.223.606
	VINO BEB. ALC Y DERIVADOS	0,3%	3,4%	2,5%	0,3%	0,0%	0,0%	0,3%	3,3%	2,4%	398.628
	REFRESCO	0,1%	1,7%	1,2%		0,0%	0,0%	0,1%	1,7%	1,2%	200.359
	REST. MERCAN. G.RAL	13,6%	23,4%	20,5%	34,1%	3,6%	6,9%	13,8%	22,7%	20,1%	3.319.750
	OTROS PROD. PETROL.	0,0%	0,0%	0,0%		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2.894
	OTR. MATER. CONSTR.	1,2%	3,5%	2,8%		0,0%	0,0%	1,2%	3,4%	2,7%	449.937
	OTR. PROD. ALIMEN.	2,4%	10,6%	8,2%				2,3%	10,3%	8,0%	1.313.799
	FRUTA HORT. LEGUM.	0,0%	0,0%	0,0%				0,0%	0,0%	0,0%	637
	ABONOS	0,0%	0,0%	0,0%				0,0%	0,0%	0,0%	1.243
	CERE.&HARINA ENSAC	0,0%	0,3%	0,2%				0,0%	0,2%	0,2%	29.846
	CERE.&HARINA	0,0%	0,0%	0,0%				0,0%	0,0%	0,0%	7.484
	CEMENTO A GRANEL	0,0%	0,4%	0,3%				0,0%	0,4%	0,3%	41.315
	CEMENTO ENSACADO	0,1%	0,8%	0,6%				0,1%	0,8%	0,6%	97.005
	PROD. SIDERURGICOS	0,1%	0,7%	0,5%				0,1%	0,7%	0,5%	81.680
	GASES LICUADOS	0,0%	0,5%	0,3%				0,0%	0,4%	0,3%	53.345
	GASOLI. Y PETRO. REF.	0,1%	0,0%	0,1%				0,1%	0,0%	0,1%	8.716
	GARROFA	0,2%	0,0%	0,0%				0,2%	0,0%	0,0%	7.657
	GASOLEO	0,2%	0,1%	0,1%				0,2%	0,1%	0,1%	22.113
	TABAC. CACAO CAFE	0,0%	0,1%	0,1%				0,0%	0,1%	0,1%	8.867
	TARA CONTENEDOR	2,6%	1,2%	1,6%	0,7%	0,1%	0,1%	2,6%	1,1%	1,6%	258.784
	TARA PORTADORES RORO	73,2%	30,9%	43,5%	1,1%	0,2%	0,3%	72,5%	29,9%	42,4%	7.003.938
	FUEL OIL	0,0%		0,0%				0,0%		0,0%	15
	CHATARRA	1,8%	0,0%	0,6%	12,5%	0,0%	1,4%	1,9%	0,0%	0,6%	96.671
	SAL	0,0%	0,1%	0,1%				0,0%	0,1%	0,1%	15.083
	PAPEL Y PASTA	1,1%	0,1%	0,4%				1,1%	0,1%	0,4%	71.665
	MADERAS	0,3%	0,2%	0,2%		0,7%	0,7%	0,3%	0,2%	0,2%	41.277
	AUTOMOB. Y PIEZAS	1,7%	1,1%	1,2%				1,7%	1,0%	1,2%	200.305
	CARBON	0,0%	0,0%	0,0%					0,0%	0,0%	339
	ACEITE Y GRASAS	0,2%	0,1%	0,1%				0,2%	0,1%	0,1%	21.296
		99,3%	79,3%	85,3%	48,7%	4,6%	9,3%	98,8%	76,8%	83,3%	13.754.647
Total		4.803.294	11.278.440	16.081.734	47.204	388.835	436.039	4.850.498	11.667.275	100,0%	16.517.773

Fuente: Autoritat Portuària de Balears (base de datos). Memoria Anual y de Sostenibilidad y elaboración propia

El análisis pone de manifiesto que de las 16,5M Tn gestionadas, la actividad principal (68,3%) corresponde con desembarque de mercancías con origen en otros puertos del Estado (T43). El comercio internacional se limita a un 2,6% del total, siendo en su mayoría (2,4%) también de desembarco. Por tipologías generales, el 83,3% es mercancía general, 9,3% granel líquido y 7,4% granel sólido. De este último, la mayoría corresponde a descarga de carbón (4,3%) de origen nacional, seguido de descarga de cemento también de origen nacional (1,6%, que sumado a 0,4% de descarga de origen internacional suma el 2% del total de intercambio de esta mercancía). El 9,3% de granel líquido corresponde

principalmente a fuentes de energía, siendo la principal actividad, la descarga de gasolina y petróleo refinado en cabotaje que alcanza el 4,8% del total, seguido de gasóleo en cabotaje (2%) y gasóleo exterior (1,8%).

En relación al tráfico de mercancías generales, destaca el que un 44% del total de toneladas transportadas en los puertos de Balears corresponde a taras, y en su mayoría (42,4%) a los elementos portadores de la actividad de Ro-Ro (Plataformas y autopropulsado). Considerando el peso porcentual de las diferentes mercaderías sobre el total transportado en Balears, sólo presentan valores superiores al 2% la descarga en cabotaje de “Resto de Mercancía general” (16%), “Otros Productos Alimenticios” (7,3%), “Otros Materiales De Construcción” (2,4%) y “Vino, Bebidas, Alcoholes y Derivados (2,3%).

Para el objetivo del presente estudio, es también de interés caracterizar cada uno de los principales flujos de comercio, es decir, nacional e internacional, en carga (actividad de exportación) y descarga (importación de mercancías). Así pues, la tabla 44 presenta el peso porcentual de cada tipo de mercancía en el flujo correspondiente. Este análisis permite identificar que casi un 76% del peso transportado entre Balears y el resto del Estado corresponde a taras. Es decir, al peso de los elementos de transporte utilizados para proveer de mercancías al mercado interior insular que vuelven en su inmensa mayoría vacíos. La exportación de bienes se clasifica en un 13,6% del total en “Resto de Mercancía general”, seguida de “Otros Productos Alimenticios” (2,4%). En el flujo comercial entre el resto del Estado y Balears, el peso de los elementos de transporte supone un porcentaje también relevante (32,1%) aunque muy inferior al caso anterior. Las principales categorías de bienes importados a Balears desde la península se clasifican como “Resto de Mercancía general” (23,4%), “Otros Productos Alimenticios” (10,6%) y “Gasolina, Gasóleo y Petróleo Refinado” (9,9%).

Como se ha visto, la exportación internacional de Balears tiene un peso relativamente bajo sobre el total de mercancías que se transportan en los puertos insulares (algo más de 47 mil toneladas, o un 0,3% del total). Y su patrón es muy diferente, las taras pasan a ser casi insignificantes y destacan el “Resto de Mercancía general” (34%) y bienes transportados, como granel sólido (Sal, 30,4%; Resto de Mercancía general, 16,8%). Para concluir, la importación internacional de mercancías a Balears es también relativamente baja (casi 400 mil toneladas, o un 2,4% del total) y es principalmente de Gasóleo (69,8%) seguido de Cemento (17%).

2.4.2. Las Ayudas al transporte marítimo de mercancías

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Delegación del Gobierno de Balears, ofrece ayudas al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Illes Balears, por la imposibilidad de canalizar los productos por carretera o ferrocarril. A partir del año 2018, (aunque con efectos retroactivos a la convocatoria del año anterior, lo que generó una partida adicional para las ayudas de la convocatoria de 2017) la compensación cubre el 65% del coste efectivo del flete de las mercancías en origen (productos fabricados en las Islas y enviados fuera) y el 60% del coste en destino (inputs procedentes de fuera que necesitan las empresas de las Islas), tanto entre Balears y la Península como hacia

países de la Unión Europea. Las mercancías susceptibles de subvención son las que forman parte de los Sectores de atención preferente (SAP) regulados en los diferentes boletines oficiales del Estado, y también de otras actividades para las cuales una empresa de las Illes Balears produzca una transformación de un input de producción en que añada un 20% de valor añadido. El coste efectivo susceptible de subvención, se calcula como el menor entre el importe en factura presentada, o un coste tipo por kilogramo transportado de cada actividad en virtud de las tablas publicadas por la Delegación del Gobierno de Balears (T45).

T45. Acuerdo de la Delegación del Gobierno por la que se determinan los fletes tipo aplicables a los costes subvencionables para la convocatoria 2020.

Sap	Descripción	Origen (€)	Destino (€)
A	Industria de la madera	126	45
B	Peletería natural i artificial	340	300
C	Calzado	340	300
D	Cuero, marroquinería	305	270
E	Confección piezas de vestir y auxiliar	340	300
F	Joyería y bisutería	340	250
G	Productos artesanales	160	160
H	Productos industriales:		
H1	Artes gráficas	60	80
H2	Productos del vidrio	90	38
H3	Fabricación de productos de construcción	50	27
H4	Acabado de la piedra	60	27
H5	Fabricación de productos metálicos	90	27
H6	Construcción naval y auxiliar	200	180
H7	Artículos de papel y cartón	90	35
H8	Industria química	90	34
H9	Varios n.c.o.p.	140	90
I	Artículos de la nutrición humana	60	60

Sap: sector atención preferente

n.c.o.p.: no contemplados en otra parte del sector atención preferente h).

Fuente: Delegació de Govern a les Illes Balears - Àrea de Foment.

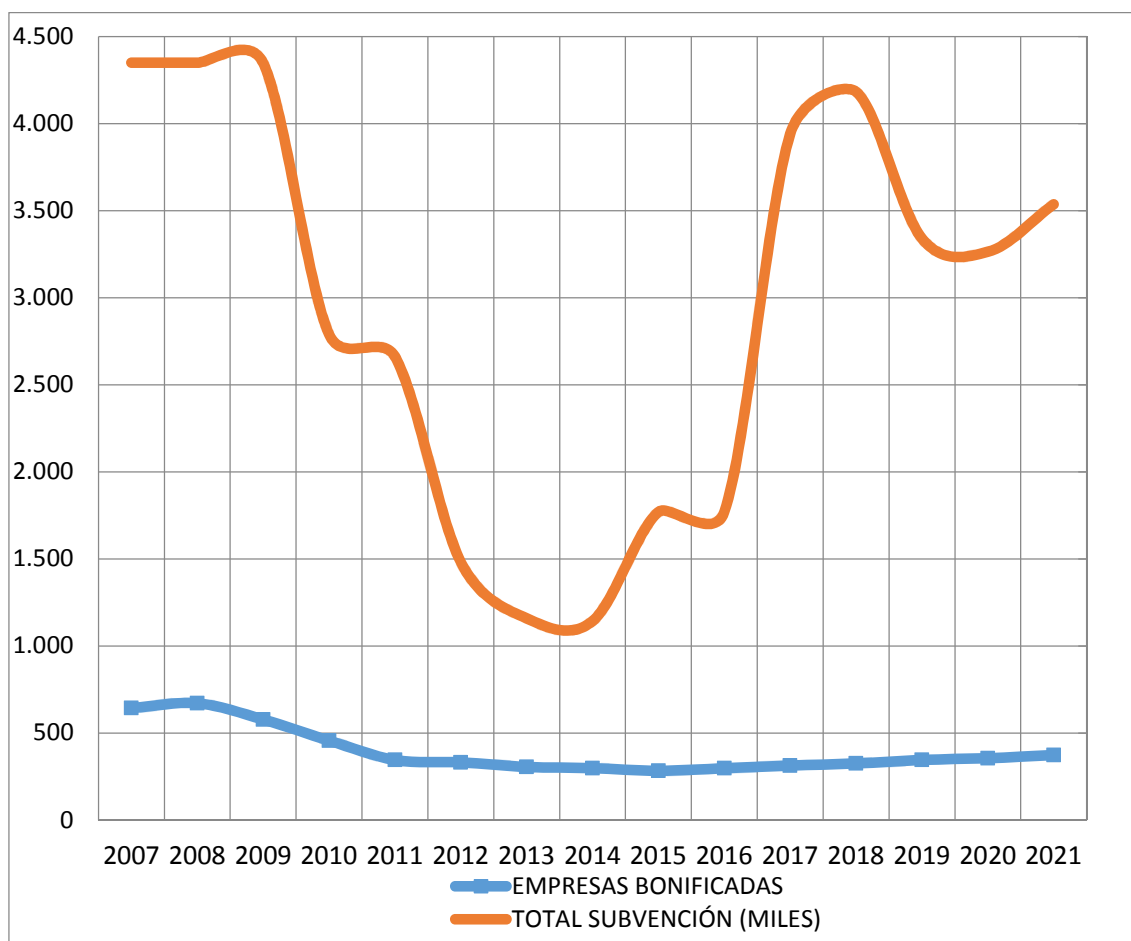
Presentamos en primer lugar el análisis de la evolución de las ayudas entre la convocatoria de 2007 (para transportes realizados en el año 2006) y el año 2021 (para transportes realizados en el año 2020). La tabla 46 presenta la evolución entre las convocatorias de 2007 y 2021 del número de empresas que reciben subvención y el montante de la misma para los diferentes SAP, y para las ayudas en el caso de otras actividades que realicen una transformación de un input en que se incremente su valor añadido en, al menos, un 20% (industrial VA>20). En la tabla se presenta de forma desagregada la convocatoria ordinaria de 2017 y la convocatoria adicional que se aprobó en 2018 para complementar las ayudas solicitadas en la convocatoria de 2017 (Adicional 2017). Para cada uno de los años, se presenta también la subvención media por empresa. Por su parte, el G60 presenta la evolución del número de empresas que obtienen bonificación y el total de la subvención (en miles) para cada uno de los años. En el gráfico se han consolidado las convocatorias ordinaria y adicional de 2017, por tanto reciben subvención 314 empresas por un montante de 3.941.561€. Asimismo, los gráficos G61, G62 y G63 muestran el peso porcentual del número de empresas (G61), del montante de la subvención (G62) y de la subvención por empresa (G63) para cada rama de actividad. La distribución porcentual del número de empresas que recibe subvención al transporte de mercancías por

intervalos monetarios se presenta en la tabla T47. Finalmente, la tabla T48 presenta el volumen de mercancías (miles de kilos) sujeto a subvenciones, considerando el modo de transporte, y si se refiere a actividades de exportación o de importación.

En términos generales (G60), se observa que la cuantía de la subvención decrece de forma brusca debido a las restricciones presupuestarias derivadas de la crisis financiera y de deuda. La subvención sufre caídas notables entre 2010 y 2014, con recortes muy marcados en las convocatorias de 2010 (-35%), 2012 (-44,3%) y 2013 (-21,8%), hasta un mínimo de 1.143.140€ en la convocatoria de 2014. A partir de ese año, la cuantía de la subvención va creciendo progresivamente, con un aumento muy notable con el incremento del porcentaje del coste del flete subvencionado en los PGE del 2018 (con efectos en la subvención adicional de 2017). Sin embargo, en 2019 el montante de la subvención concedida vuelve a caer. Como se analizará en detalle en el siguiente apartado, una parte importante de esta caída se debe al efecto negativo de que las ayudas al transporte de mercancías en Balears estén sujetas a la limitación de minimis.

La evolución del número de empresas que recibe subvención muestra un patrón similar, aunque menos volátil (G60). Es en 2008 cuando la subvención alcanza a un mayor número de empresas (671), a partir de ese año, el número de empresas bonificadas cae hasta un mínimo de 284 empresas en 2015, y se recupera progresivamente hasta la cifra de 374 empresas que recibieron subvención en el año 2021. Cabe destacar que la variabilidad es superior en el montante de las subvenciones que en el número de empresas que la reciben. Así pues, durante los años considerados, la media de empresas bonificadas es de 395,5 y la desviación estándar (SD) de 125,6; por su parte, la media del total de las subvenciones en esos años fue de 2.939.353€ y su SD 1.168.746€. Por tanto, la relación entre SD y media es de 0,32 para el número de empresas y de 0,4 para la cuantía de las subvenciones.

G60. Número de empresas que reciben subvención, y cuantía de las mismas (2017 consolidado)



Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos) y elaboración propia

En relación a la distribución de las bonificaciones por actividades (T46), el grupo de actividades industriales VA>20% (que agrupa todas aquellas actividades “no contempladas en otra parte del SAP”; Delegació de Govern de les Illes Balears, 2020) es el principal receptor de ayudas. Atendiendo al número de empresas de ese grupo que reciben bonificación (G61), la media durante todo el período se sitúa en 172 empresas (sobre una media total de 388) y acumula más del 40% del total de empresas subvencionadas en todas las convocatorias.

T46. Evolución del número de empresas que reciben subvención, y de la cuantía de las mismas por ramas de actividad.

ACTIVIDAD	2007			2008			2009			2010		
	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp
MADERA	224	957.709	4.275	222	818.594	3.687	179	691.377	3.862	138	345.072	2.501
PELETERIA	5	25.843	5.169	5	27.300	5.460	4	26.946	6.737	1	367	367
CALZADO	62	236.924	3.821	58	411.352	7.092	50	422.175	8.444	36	291.416	8.095
MARROQUINERIA	2	5.227	2.614	1	1.104	1.104	1	1.125	1.125	1	690	690
CONFECCIÓN	10	29.255	2.926	10	52.941	5.294	9	52.010	5.779	5	32.633	6.527
BISUTERIA	19	102.414	5.390	21	93.057	4.431	19	94.054	4.950	18	65.338	3.630
ARTESANALES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2.737	1.368
INDUSTRIALES V.A.>20%	266	2.395.490	9.006	293	2.343.221	7.997	257	2.311.045	8.992	211	1.445.312	6.850
NUTRICIÓN	56	597.138	10.663	61	602.431	9.876	59	749.042	12.696	45	606.744	13.483
RESIDUOS INTERINSULAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALES	644	4.350.000	6.755	671	4.350.000	6.483	578	4.347.774	7.522	457	2.790.308	6.106

ACTIVIDAD	2011			2012			2013			2014		
	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp
MADERA	103	308.807	2.998	86	158.237	1.840	81	124.448	1.536	77	132.291	1.718
PELETERIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CALZADO	31	242.809	7.833	29	138.991	4.793	32	146.902	4.591	30	106.625	3.554
MARROQUINERIA	1	829	829	1	643	643	1	812	812	1	1.330	1.330
CONFECCIÓN	2	16.927	8.463	3	11.827	3.942	3	7.799	2.600	2	4.098	2.049
BISUTERIA	15	51.243	3.416	15	31.001	2.067	13	28.685	2.207	11	28.043	2.549
ARTESANALES	1	558	558	1	203	203	1	182	182	0	0	-
INDUSTRIALES V.A.>20%	158	1.385.301	8.768	158	752.142	4.760	136	514.556	3.784	140	493.955	3.528
NUTRICIÓN	35	655.866	18.739	39	389.457	9.986	39	335.543	8.604	38	376.798	9.916
RESIDUOS INTERINSULAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALES	346	2.662.340	7.695	332	1.482.502	4.465	306	1.158.927	3.787	299	1.143.140	3.823

ACTIVIDAD	2015			2016			2017			ADICIONAL 2017		
	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp
MADERA	74	201.139	2.718	73	248.929	3.410	79	357.485	4.525	72	311.267	4.323
PELETERIA	1	113	113	0	0	-	0	0	-	0	0	-
CALZADO	30	176.480	5.883	34	202.700	5.962	32	289.724	9.054	28	181.406	6.479
MARROQUINERIA	1	2.619	2.619	1	1.498	1.498	1	2.252	2.252	1	1.982	1.982
CONFECCIÓN	2	3.767	1.884	2	3.750	1.875	3	6.170	2.057	3	5.713	1.904
BISUTERIA	12	53.717	4.476	12	58.594	4.883	11	71.302	6.482	11	63.019	5.729
ARTESANALES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INDUSTRIALES V.A.>20%	130	818.808	6.299	136	820.100	6.030	135	1.003.846	7.436	127	737.678	5.808
NUTRICIÓN	34	513.356	15.099	39	432.199	11.082	44	618.192	14.050	38	276.434	7.275
RESIDUOS INTERINSULAR	-	-	-	1	2231,27	2.231	1	7544,659	7.545	1	7544,659	7.545
TOTALES	284	1.770.000	6.232	298	1.770.000	5.940	306	2.356.517	7.701	281	1.585.045	5.641

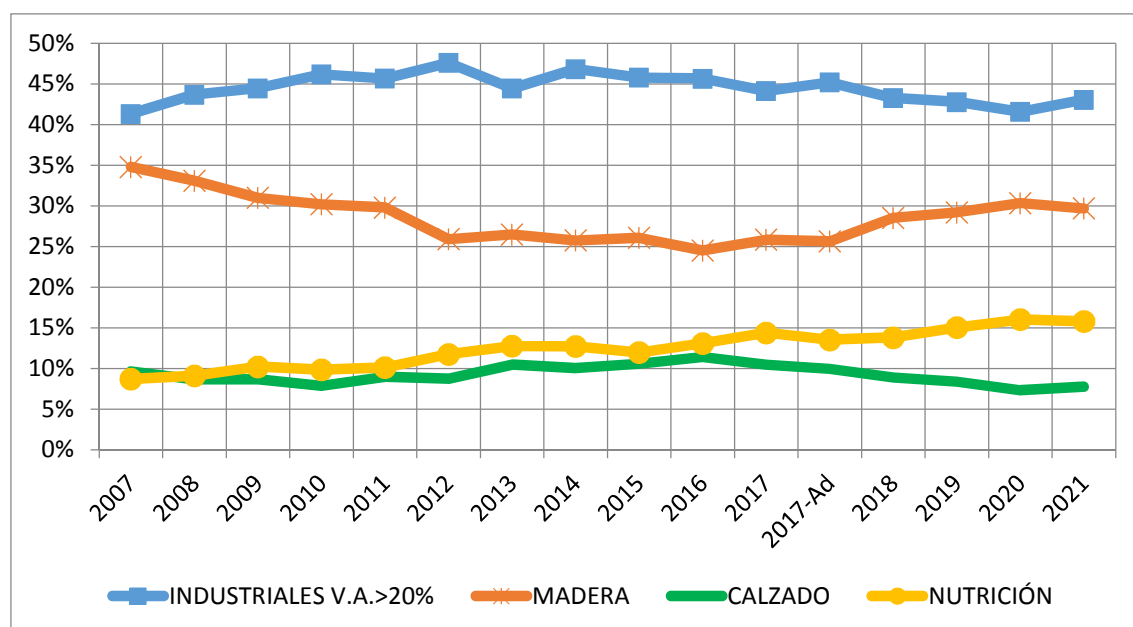
ACTIVIDAD	2018			2019			2020			2021		
	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp	emp	Sub €	€/emp
MADERA	93	661.746	7.116	101	495.886	4.910	108	478.649	4.432	111	440.892	3.972
PELETERIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CALZADO	29	377.579	13.020	29	320.413	11.049	26	305.722	11.759	29	317.544	10.950
MARROQUINERIA	1	4.197	4.197	1	8.088	8.088	1	11.894	11.894	1	9.912	9.912
CONFECCIÓN	3	11.975	3.992	3	10.033	3.344	3	9.285	3.095	3	4.808	1.603
BISUTERIA	13	118.663	9.128	12	86.303	7.192	12	40.149	3.346	9	19.675	2.186
ARTESANALES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-
INDUSTRIALES V.A.>20%	141	2.067.016	14.660	148	1.698.854	11.479	148	1.610.582	10.882	161	1.982.694	12.315
NUTRICIÓN	45	923.333	20.519	52	720.725	13.860	57	793.861	13.927	59	752.198	12.749
RESIDUOS INTERINSULAR	1	18301,04	18.301	-	-	-	1	13695,9	13.696	1	9069,662	9.070
TOTALES	326	4.182.810	12.831	346	3.340.302	9.654	356	3.263.839	9.168	374	3.536.793	9.457

Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos) y elaboración propia

Considerando los SAP que se ofrecen de forma desagregada, la industria de la madera aparece en segundo lugar con 114 empresas en promedio y un peso porcentual sobre el total de la convocatoria que va del 35% (2007) al 24% (2016). A continuación, se encuentran las actividades relacionadas con la nutrición humana (con una media de 46 empresas) y las de calzado (media de 35 empresas). Con una perspectiva general, podemos afirmar que el peso

porcentual del número de empresas bonificadas de cada SAP sobre el total de la convocatoria ha ido variando desde 2007 (G61), siendo su elemento más definitorio la caída de la industria de la madera.

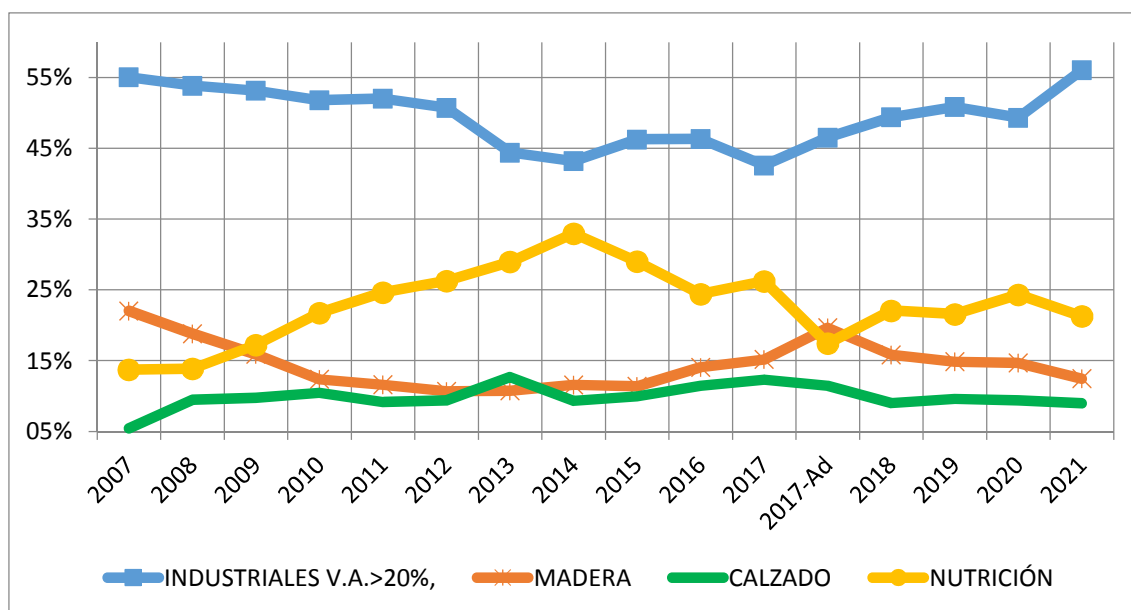
G61. Distribución porcentual del número de empresas que reciben bonificación por ramas de actividad (superiores 5%).



Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos) y elaboración propia

Atendiendo al montante de las ayudas, las actividades agrupadas bajo el epígrafe Industriales VA >20% son también las principales receptoras de ayudas en euros (G62), nuevamente, por encima del 40% del total. Sin embargo, el peso porcentual de las ayudas en euros no se corresponde con el número de empresas que reciben bonificación para las otras actividades SAP que hemos descrito en el párrafo anterior. En primer lugar, considerando la media de la subvención entre los años 2007 y 2021, las actividades de nutrición (583.957€) están ligeramente por encima de la industria de la madera (420.783€) y el calzado (260.548€). En segundo lugar, la evolución temporal del peso de las ayudas muestra un patrón en forma de campana para las actividades de nutrición y el inverso en el caso de la industria de la madera.

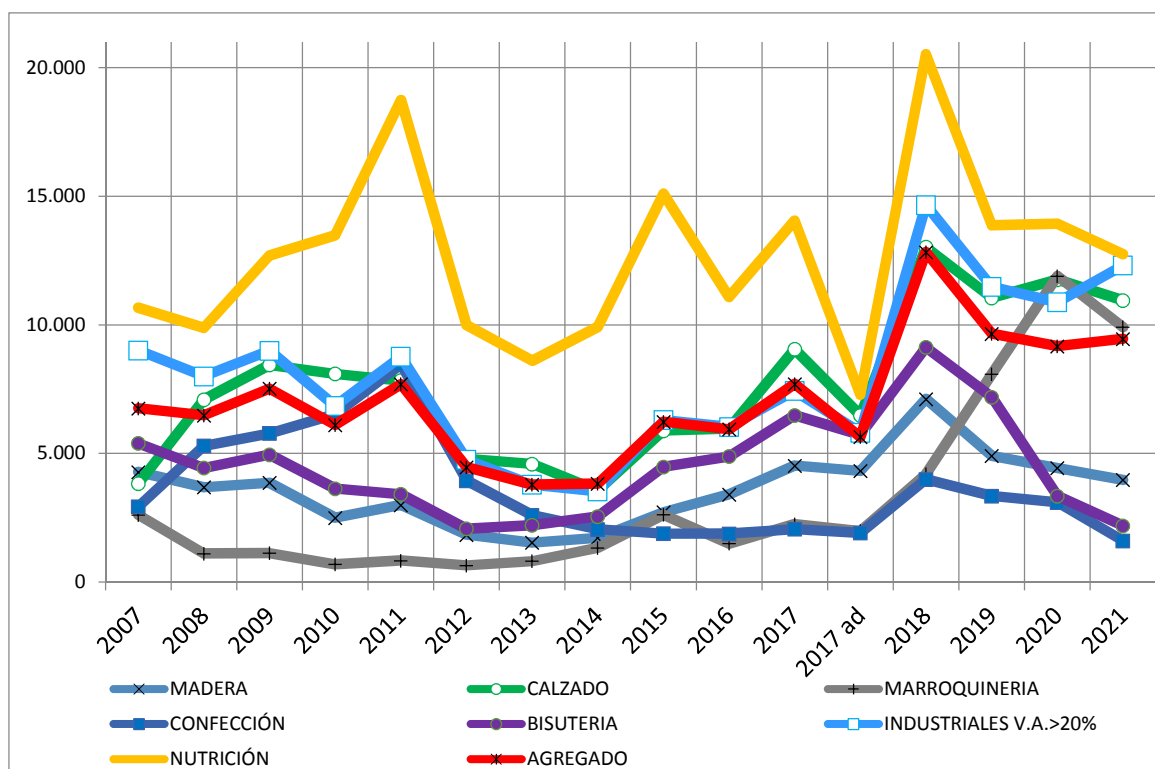
G62. Distribución porcentual del montante de las bonificaciones por ramas de actividad (superiores 5%).



Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos) y elaboración propia

La bonificación media por empresa de las convocatorias a ayudas al transporte de mercancías alcanza los 7.079€ (T46). Si bien hay diferencias notables tanto entre actividades como entre las diferentes convocatorias (G63). Las empresas relacionadas con la nutrición humana han recibido de forma sistemática una bonificación media anual más alta en el conjunto del período (12.658€). El resto de actividades muestran un comportamiento heterogéneo a lo largo de la serie de manera que su posición en el ranking de subvención por empresa ha ido cambiando a lo largo de los años. En términos medios, el segundo y tercer puesto lo ocupan el grupo de actividades industriales VA>20% (bonificación media anual de 8.037€) y calzado (bonificación media anual, 7.649€). En general, el montante de la subvención por empresa ha variado de forma importante a lo largo de los años, tal como indica el que la desviación estándar sea al menos un 30% del valor promedio, tanto para el conjunto de las actividades como para su desagregación. Esta inestabilidad es un elemento particularmente negativo ya que dificulta la planificación empresarial a medio plazo. Hay distintos factores que explican la volatilidad de las ayudas por empresa en el período considerado: los cambios en la dotación presupuestaria asignada a la subvención en los PGE; el cambio en el porcentaje de la subvención en 2018; y, en los últimos ejercicios, el impacto limitativo del tope impuesto por el hecho de que estas ayudas al transporte queden incluidas en el límite de minimis y el impacto de la pandemia de la COVID-19.

G63. Bonificación media anual por empresa desagregado por ramas de actividad (superiores 5%).



Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos) y elaboración propia

Una vez vista la evolución de la subvención media, a continuación, se detalla la desagregación del número de empresas que reciben subvención en cada convocatoria entre 2005 y 2021, desagregando entre los intervalos de la misma en la tabla T47. Debe tenerse en cuenta que el comienzo de la serie es algo anterior (2005) y que se presenta por separado la convocatoria ordinaria y extraordinaria de 2017.

Para todas las convocatorias consideradas (2005-2021), la mayor parte de las empresas reciben una ayuda entre 0 y 3000 Euros. Considerando el período de forma global, un 54,5% del total de ayudas se situó en ese intervalo, si bien dicho porcentaje varía en relación a la disponibilidad presupuestaria de las ayudas. Así pues, el porcentaje de empresas que reciben la subvención en su intervalo más bajo (de 0€ a 3000€) comienza el período en torno al 50% y sube hasta alcanzar su máximo (71%) en 2014, coincidiendo con el año en que la limitación presupuestaria y la imposibilidad de acometer ampliaciones de crédito sitúa a la subvención total en su mínimo del período (1.143.140€). A partir de ahí (a medida que se relaja la disponibilidad de crédito, se aumenta la dotación presupuestaria en los PGE y el porcentaje del coste del flete subvencionado) el número de empresas que reciben la subvención en su tramo más bajo decrece y alcanza su mínimo (37%) en el año 2018, en que la subvención total es mayor (4.182.810€).

El peso porcentual del segundo intervalo considerado (entre 3000€ y 6000€) es también relevante, con un 15,8% de media para el conjunto de la serie, con una oscilación similar en

términos relativos (entre 12% y el 18%). El peso porcentual del resto de intervalos decrece a medida que incrementa su cuantía.

Asimismo, cabe destacar que en términos globales, una media del 5,2% del total de empresas recibió una ayuda por encima de 30.000€. Ese porcentaje se situó en torno al 5% entre 2005 y 2011. De forma inversa a lo indicado, para el intervalo más bajo, el porcentaje de empresas que reciben más de 30.000€ cae hasta un mínimo del 1% en 2014 (el año de mayor restricción presupuestaria) y se eleva al 12% el año 2018 (el de mayor cuantía de las subvenciones). De forma consistente con el análisis hecho en los párrafos anteriores, el porcentaje de empresas que reciben una subvención en su tramo más alto se ha visto reducido en las últimas convocatorias, al menos en parte, por el efecto limitativo del tope de minimis.

T47. Evolución del número de empresas que reciben subvención, y cuantía de las mismas por intervalos.

INTERVALO		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
DESDE	HASTA	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT
0	3.000	287	50,1%	288	50,2%	366	56,8%	396	59,0%	302	52,2%	267	58,4%	192	55,5%	217	65,4%	213	69,6%
3.000	6.000	95	16,6%	96	16,7%	101	15,7%	88	13,1%	96	16,6%	69	15,1%	43	12,4%	55	16,6%	43	14,1%
6.000	9.000	52	9,1%	46	8,0%	40	6,2%	43	6,4%	52	9,0%	47	10,3%	35	10,1%	15	4,5%	14	4,6%
9.000	12.000	34	5,9%	36	6,3%	41	6,4%	39	5,8%	32	5,5%	10	2,2%	19	5,5%	16	4,8%	12	3,9%
12.000	15.000	25	4,4%	22	3,8%	16	2,5%	24	3,6%	18	3,1%	12	2,6%	10	2,9%	8	2,4%	2	0,7%
15.000	18.000	17	3,0%	18	3,1%	16	2,5%	21	3,1%	12	2,1%	7	1,5%	9	2,6%	3	0,9%	8	2,6%
18.000	21.000	11	1,9%	11	1,9%	13	2,0%	9	1,3%	11	1,9%	13	2,8%	8	2,3%	1	0,3%	3	1,0%
21.000	24.000	7	1,2%	11	1,9%	12	1,9%	8	1,2%	7	1,2%	8	1,8%	6	1,7%	1	0,3%	0	0,0%
24.000	27.000	7	1,2%	6	1,0%	4	0,6%	5	0,7%	6	1,0%	4	0,9%	3	0,9%	4	1,2%	4	1,3%
27.000	30.000	7	1,2%	9	1,6%	7	1,1%	6	0,9%	7	1,2%	2	0,4%	2	0,6%	1	0,3%	2	0,7%
30.000	100.000	31	5,4%	31	5,4%	28	4,3%	32	4,8%	35	6,1%	18	3,9%	19	5,5%	11	3,3%	5	1,6%
TOTAL		573	100%	574	100%	644	100%	671	100%	578	100%	457	100%	346	100%	332	100%	306	100%

INTERVALO		2014		2015		2016		2017		2017 AD		2018		2019		2020		2021	
DESDE	HASTA	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT	#EMP	% TOT
0	3.000	213	71,2%	169	59,5%	169	56,7%	163	53,3%	155	55,2%	121	37,1%	145	41,9%	146	41,0%	182	48,7%
3.000	6.000	38	12,7%	45	15,8%	50	16,8%	43	14,1%	42	14,9%	61	18,7%	61	17,6%	65	18,3%	67	17,9%
6.000	9.000	17	5,7%	22	7,7%	24	8,1%	33	10,8%	34	12,1%	29	8,9%	32	9,2%	37	10,4%	36	9,6%
9.000	12.000	9	3,0%	14	4,9%	15	5,0%	13	4,2%	12	4,3%	22	6,7%	18	5,2%	17	4,8%	20	5,3%
12.000	15.000	7	2,3%	9	3,2%	11	3,7%	11	3,6%	10	3,6%	13	4,0%	23	6,6%	15	4,2%	10	2,7%
15.000	18.000	2	0,7%	1	0,4%	4	1,3%	7	2,3%	5	1,8%	15	4,6%	8	2,3%	19	5,3%	10	2,7%
18.000	21.000	1	0,3%	2	0,7%	4	1,3%	6	2,0%	9	3,2%	14	4,3%	8	2,3%	15	4,2%	8	2,1%
21.000	24.000	6	2,0%	4	1,4%	2	0,7%	6	2,0%	4	1,4%	3	0,9%	13	3,8%	5	1,4%	2	0,5%
24.000	27.000	1	0,3%	3	1,1%	2	0,7%	3	1,0%	1	0,4%	8	2,5%	4	1,2%	6	1,7%	4	1,1%
27.000	30.000	1	0,3%	2	0,7%	6	2,0%	5	1,6%	4	1,4%	2	0,6%	2	0,6%	6	1,7%	3	0,8%
30.000	100.000	4	1,3%	13	4,6%	11	3,7%	16	5,2%	5	1,8%	38	11,7%	32	9,2%	25	7,0%	32	8,6%
TOTAL		299	100%	284	100%	298	100%	306	100%	281	100%	326	100%	346	100%	356	100%	374	100%

Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos).

En relación al comercio de mercancías que ha sido bonificado en los últimos años (T48), la mayor parte se refiere a actividades de importación por barco (el promedio anual se sitúa en el 68,5%), mientras que una media del 31,4% se refiere a actividades de exportación, también por barco. Como cabía esperar, el peso del transporte de mercancías en avión es marginal en volumen (un 0,1% de media.).

En relación al coste total del transporte (considerando conjuntamente el tramo de transporte de carretera y el flete) (T48) destaca que, entre 2015 y 2020, se ha incrementado un 25%, desde los 13,93 millones de euros a los 15,13 millones de euros. Sin embargo, el límite de minimis, que analizaremos en detalle en el siguiente apartado, ha permanecido constante (en 200.000€). Este hecho provoca un efecto similar al del deslizamiento de los tramos

impositivos. Es decir, el efecto en términos reales del tope a las subvenciones por minimis se ha vuelto más pernicioso al permanecer el límite anclado en términos nominales.

T48. Distribución porcentual de las mercancías bonificadas (miles de kilos) desagregado por modo de transporte y en exportación o importación. Y coste total del transporte.

Convoc	Total miles kg	Barco exp.	Avión Exp.	Barco Imp.	Avión Imp	coste terr. + flete (M€)
2015	172.150	36,9%	0,11%	62,9%	0,02%	13,93
2016	168.380	31,1%	0,18%	68,6%	0,04%	14,63
2017	161.189	21,8%	0,15%	78,0%	0,05%	15,09
2018	199.700	32,7%	0,10%	67,2%	0,02%	15,66
2019	218.018	34,3%	0,08%	65,6%	0,02%	16,51
2020	226.199	28,7%	0,06%	71,2%	0,02%	17,38
2021	206.274	33,9%	0,05%	66,1%	0,01%	15,13

Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos).

La distribución de las ayudas por islas pone de manifiesto que en torno al 70% de las empresas beneficiadas son de Mallorca, entre 200 y casi 260, con un peso menor a los efectivos demográficos de la isla (78% población de Balears). Mientras Menorca muestra un gran dinamismo empresarial en relación a su nivel de población, entre 80 y 100 empresas en función de los años y en torno al 28% del conjunto de Balears, mientras su población se significa solo con el 8% del total regional. Eivissa incrementa en un 38% las empresas beneficiarias entre el 2020 y el 2021 que ascienden a 11 en este último año (T49, G64).

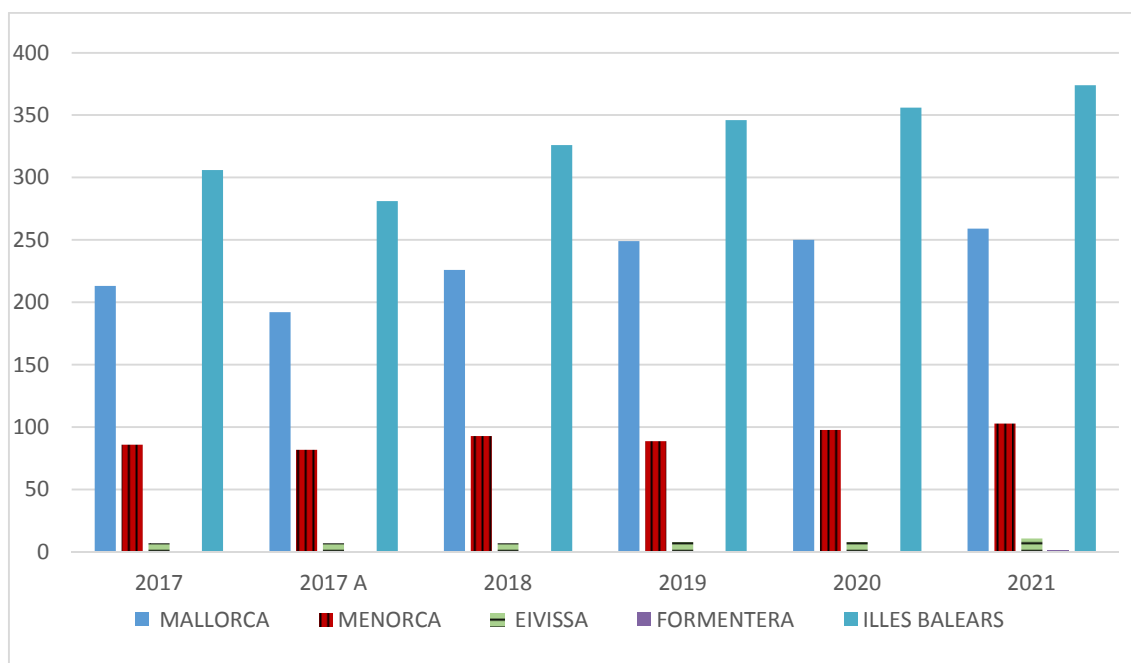
La evolución de las compensaciones a escala de Balears pone de manifiesto un incremento del 50% entre el 2017 y el 2021, pasando de los 2,3M€ iniciales a los 3,5M€, aunque hay que añadir, como ya se ha indicado, que en los PGE del 2018 se habilitó una partida para el 2017 que completaba las ayudas iniciales, con lo que en este año 2017 el montante global fue de 3,9M€. En la distribución territorial, en Mallorca se reparten el 78% de las ayudas, mientras a Menorca llegan en torno al 18% de las mismas (T50, G65).

T49. Evolución de los beneficiarios de la compensación al transporte de mercancías por islas. Illes Balears

	2017	2017 A	2018	2019	2020	2021
MALLORCA	213	192	226	249	250	259
MENORCA	86	82	93	89	98	103
EIVISSA	7	7	7	8	8	11
FORMENTERA	0	0	0	0	0	1
ILLES BALEARS	306	281	326	346	356	374

Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos)

G64. Evolución de los beneficiarios de la compensación al transporte de mercancías por islas. Illes Balears



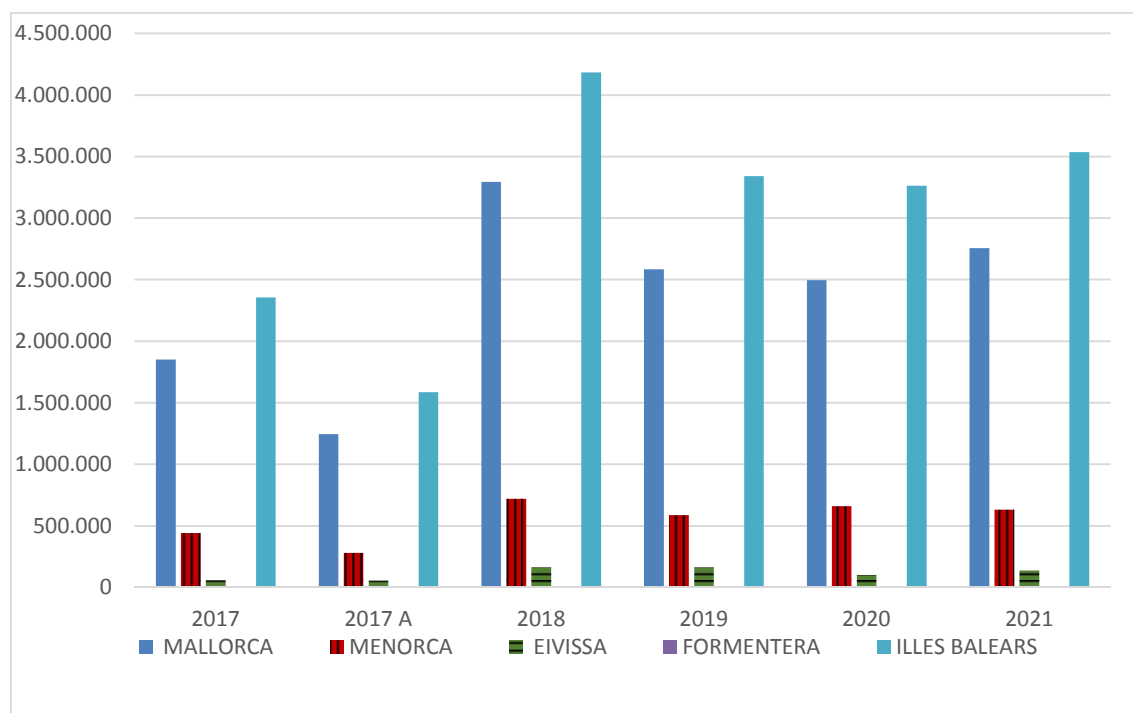
Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos)

T50. Evolución de las compensaciones económicas al transporte de mercancías por islas en Balears (€)

	2017	2017 A	2018	2019	2020	2021
MALLORCA	1,852,057	1,245,235	3,293,321	2,585,116	2,495,060	2,755,361
MENORCA	445,576	282,387	722,237	589,111	664,036	635,489
EIVISSA	58,884	57,422	167,252	166,075	104,742	141,127
FORMENTERA	0	0	0	0	0	4,816
ILLES BALEARS	2,356,517	1,585,045	4,182,810	3,340,302	3,263,839	3,536,793

Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos)

G65. Evolución de las compensaciones económicas al transporte de mercancías por islas en Balears (€)



Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos)

La distribución territorial a escala municipal de las ayudas a la compensación de los gastos de transporte en 2021 pone de manifiesto que tan solo 7 municipios concentran el 62% de las ayudas económicas. Estos son: Palma (21,6%), Manacor (12,9%), Marratxí (7,2%), Inca (6%), Alaior (5,7%), Lloseta (4,2%) y Ciutadella (4,2%). Otra característica remarcable es que todos los municipios de Menorca reciben ayudas al transporte de mercancías y que Alaior (5,7%), Ciutadella (4,2%) y Maó (3,6%) reciben las mayores cuantías. En Eivissa, tan sólo se singularizan los municipios de Sta. Eulària y Eivissa con un 2% de subvenciones cada uno de ellos (T51).

T51. Compensación al transporte de mercancías por municipios, Illes Balears. 2021

MUNICIPIO	# Emp	%	SUBV. (€)	%	MUNICIPIO	# Emp	%	SUBV. (€)	%
ALAIOR	19	5,1%	199.857	5,7%	MAÓ	17	4,5%	128.424	3,6%
ALARÓ	1	0,3%	234	0,0%	MARIA DE LA SALUT	3	0,8%	5.019	0,1%
ALCÚDIA	3	0,8%	94.934	2,7%	MARRATXÍ	13	3,5%	254.202	7,2%
ALGAIDA	2	0,5%	1.883	0,1%	ES MERCADAL	6	1,6%	21.567	0,6%
ANDRATX	1	0,3%	438	0,0%	ES MIGJORN GRAN	2	0,5%	9.838	0,3%
ARTÀ	4	1,1%	5.858	0,2%	MONTUÏRI	2	0,5%	5.057	0,1%
BINISALEM	8	2,1%	110.257	3,1%	MURO	3	0,8%	10.526	0,3%
BUNYOLA	2	0,5%	41.636	1,2%	PALMA	68	18,2%	762.897	21,6%
CALVIÀ	2	0,5%	38.095	1,1%	PETRA	4	1,1%	50.124	1,4%
CAMPANET	1	0,3%	2.157	0,1%	POLLENÇA	6	1,6%	18.363	0,5%
CAMPOS	6	1,6%	35.397	1,0%	PORRERES	11	2,9%	124.517	3,5%
CAPDEPERA	1	0,3%	1.296	0,0%	SA POBLA	10	2,7%	38.635	1,1%
ES CASTELL	3	0,8%	12.570	0,4%	SANT JOAN	1	0,3%	12.604	0,4%
CIUTADELLA DE MENORCA	44	11,8%	149.443	4,2%	S.T LLORENÇ DES CARDASSAR	2	0,5%	18.322	0,5%
CONSELL	6	1,6%	51.371	1,5%	SANT LLUÍS	5	1,3%	16.962	0,5%
EIVISSA	6	1,6%	70.172	2,0%	S.TA EULÀRIA DEL RIU	5	1,3%	70.955	2,0%
FELANITX	8	2,1%	75.181	2,1%	SANTA MARGALIDA	4	1,1%	18.751	0,5%
FERRERIES	9	2,4%	102.206	2,9%	SANTA MARIA DEL CAMÍ	6	1,6%	104.553	3,0%
FORMENTERA	1	0,3%	4.816	0,1%	SANTANYÍ	1	0,3%	5.443	0,2%
INCA	13	3,5%	211.058	6,0%	SINEU	3	0,8%	11.655	0,3%
LLOSETA	4	1,1%	149.290	4,2%	SÓLLER	1	0,3%	728	0,0%
LLUBÍ	1	0,3%	1.237	0,0%	SON SERVERA	1	0,3%	2.599	0,1%
LLUCMAJOR	8	2,1%	28.441	0,8%	VILAFRANCA DE BONANY	2	0,5%	2.740	0,1%
MANACOR	45	12,0%	454.485	12,9%	TOTAL	374	100,0%	3.536.793	100,0%

Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos)

En cada isla el peso de cada uno de los SAP y sus ayudas en el año 2021 (T52) se significa de forma diferente. En Mallorca, que recibe 2.755.361€, las actividades con más del 20% de transformación en valor añadido, obtuvieron el 62% de las ayudas; el 20,3% de las mismas, las empresas de nutrición; el 13,3%, las de madera y tan solo el 4,3%, las de calzado. Por su parte, Menorca, con 635.489€ de compensación por el transporte, destaca por sus ayudas al calzado, una industria tradicional en la isla, con el 31,3% de las subvenciones, seguido muy de cerca de las industrias de nutrición (transformados lácteos con envases y embalajes), con el 27% de las ayudas al transporte, y de las empresas con más del 20% de transformación, con un valor similar (26,2%). Finalmente, la madera representa solo el 11,1% de las ayudas. Eivissa, con una quinta parte de las subvenciones que recibe Menorca, 141.127€, cuenta con el 78,1% de las ayudas a los sectores con más del 20% de transformación y el 15,5% proviene de las industrias dedicadas a la nutrición. Formentera recibe casi 5000€ para las industrias de la madera.

T52. Compensación económica (€) al transporte de mercancías por Islas y sectores de actividad.
Illes Balears. 2021

	ACTIVIDAD	2017	2017 A	2018	2019	2020	2021
M A L L	MADERA	310.323	265.796	558.996	399.828	403.826	365.609
	CALZADO	127.408	81.170	150.251	138.947	123.536	118.513
	CONFECCIÓN	6.132	5.678	10.857	8.406	8.649	4.767
	BISUTERÍA	46.453	40.429	67.017	41.008	0	1.533
	INDUSTRIALES V.A. 20%	877.218	615.323	1.744.654	1.386.415	1.367.891	1.705.941
	NUTRICIÓN	476.978	229.294	743.244	610.512	591.158	558.997
	RESIDUOS INTERINSULAR	7.545	7.545	18.301	0	0	0
	TOTAL MALLORCA	1.852.057	1.245.235	3.293.321	2.585.116	2.495.060	2.755.361
M E N O	MADERA	36.987	35.297	81.094	76.117	74.823	70.466
	CALZADO	162.316	100.235	227.327	181.466	182.187	199.031
	MARROQUINERIA	2.252	1.982	4.197	8.088	11.894	9.912
	CONFECCIÓN	39	35	1.118	1.627	636	41
	BISUTERIA	24.850	22.591	51.646	45.296	40.149	18.143
	INDUSTRIALES V.A.>20%	88.147	83.874	191.336	180.445	173.297	166.573
	NUTRICIÓN	130.986	38.374	165.519	96.072	181.051	171.324
	TOTAL MENORCA	445.576	282.387	722.237	589.111	664.036	635.489
E I V I	MADERA	10.174	10.174	21.657	19.942	0	0
	INDUSTRIALES V.A.>20%	38.481	38.481	131.025	131.993	69.395	110.180
	NUTRICIÓN	10.228	8.767	14.570	14.140	21.652	21.877
	RESIDUOS INTERINSULAR	0	0	0	0,00	13.695,90	9.070
	TOTAL EIVISSA	58.884	57.422	167.252	166.075	104.742	141.127
F O R M	MADERA	0	0	0	0	0	4.816
	TOTAL FORMENTERA	0	0	0	0	0	4.816,17
	ILLES BALEARS	2.356.517	1.585.045	4.182.810	3.340.302	3.263.839	3.536.793

Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos)

2.4.3. Análisis detallado del error de diseño institucional de política económica derivado de incluir las ayudas al transporte de mercancías en el límite de minimis

Como ya hemos señalado, la ley de minimis (Reglamento 1407/2013 de la UE) limita a 200.000€ en tres años las ayudas de Estado que puede recibir una empresa. La teoría económica básica explica que, en un entorno de mercado competitivo y de acceso al mercado único, hay razones económicas de peso para establecer una limitación a la ayudas de Estado para empresas, al objeto de evitar distorsiones en el mercado que reduzcan su eficiencia y, en consecuencia, reduzcan tanto el excedente del productor como del consumidor.

Sin embargo, desde la perspectiva de análisis económico, no cabe considerar las ayudas al transporte de mercancías en las regiones insulares como ayudas de Estado para beneficiar a empresas en un mercado competitivo. El objeto de las ayudas al transporte de mercancías en regiones insulares no es, en ningún caso, conceder una ventaja económica a un grupo de empresas frente al conjunto de las empresas de la Unión Europea. Muy al contrario, estas ayudas compensan parcialmente una desventaja competitiva derivada únicamente de la discontinuidad territorial que caracteriza la insularidad.

La defensa del principio de cohesión territorial y acceso al mercado único, que constituye la columna vertebral de los fundamentos de la UE, se ha reflejado en un esfuerzo inversor en infraestructuras encaminadas a garantizar la interconexión económica de los países miembros. Por razones obvias, las regiones insulares quedan fuera de dicho esfuerzo inversor en interconectividad en las redes de transporte ferroviario y por carretera. En consecuencia, la libre movilidad de personas y bienes tan sólo puede garantizarse a través del transporte aéreo (principalmente para personas) y marítimo (principalmente para mercancías).

Atendiendo al mandato constitucional, al Régimen Especial de las Illes Balears (REB) y a la defensa de la cohesión territorial recogida en el tratado de funcionamiento de la UE, el Estado español ofrece una ayuda que compensa parcialmente la desventaja competitiva que soportan las actividades económicas del sector primario y secundario en las Illes Balears. Sin embargo, la incorrecta aplicación de limitaciones diseñadas para proteger la libre competencia (regla de minimis), provoca que sea la propia UE la que genere una situación de falta de libre competencia y limite la libre movilidad de bienes y el acceso al mercado único en el caso de las regiones insulares.

El razonamiento económico expuesto en los párrafos anteriores justifica que, de forma correcta, en las principales regiones insulares atlánticas (calificadas de ultraperiféricas) las ayudas al transporte de mercancías no se consideren dentro de las limitaciones de minimis. Sin embargo, y de forma discriminatoria, otras regiones insulares que ven limitado su acceso al mercado único en condiciones muy similares, se ven penalizadas al no permitirse que se elimine el impacto de la discontinuidad territorial.

La ineficiencia en el diseño de la política económica es aún mayor debido a que, la incorrecta consideración por parte de la UE de las ayudas al transporte de mercancías en el límite de minimis aplicado a otras ayudas de Estado a empresas supone que, si las empresas de las regiones insulares no ultraperiféricas reciben ayudas al transporte (en el marco de la defensa del principio de cohesión territorial, libre movilidad de bienes y acceso al mercado único), resultan en parte excluidas de otras ayudas. Las compañías deben elegir entre ayudas al

transporte o a la modernización de su estructura productiva, y puesto que las primeras se perciben antes, se piden en primer lugar y subvienen las necesidades de liquidez. Esta puede ser una de las razones por las que los datos muestran un nivel muy bajo en ayudas a la modernización de la empresa, a partir de ayudas nacionales o locales (Ministry of Territorial Policy and Public Function, 2020).

Cabe enfatizar que el REB ya pide que las ayudas de transporte salgan del Reglamento de minimis y ello refleja el sentir del Gobierno del Estado y de las Cámaras de Comercio insulares.

En línea con lo expuesto, el resto de este apartado analiza la ineficiencia que introduce la limitación de minimis sobre el objetivo de defensa de la libre competencia, cohesión territorial, libre movilidad de bienes y acceso al mercado único que persiguen las ayudas al transporte de mercancías en las Illes Balears. La tabla T53 presenta, para las convocatorias entre 2015 y 2021 (agregando la ordinaria y adicional de 2017) la evolución de la subvención solicitada, el resultante de aplicar el límite impuesto por minimis, la subvención concedida en miles de euros, el porcentaje de la misma que se refiere a transporte por barco y la relación entre la cuantía concedida y la solicitada. La tabla T54 se centra en el número de empresas afectadas por la limitación de minimis por sectores de actividad.

Como cabía esperar, la inmensa mayoría de las subvenciones al transporte (T54) se refieren a envío de mercancías por barco (más de 95% en todos los años, y hasta un 98,4% en 2021). La cuantía solicitada se incrementa durante toda la serie por varios motivos, entre ellos, el incremento de los costes del transporte y el aumento del porcentaje del coste del flete subvencionado (que hace más atractiva la subvención). Lamentablemente, a medida que estos dos efectos entran en juego, se acentúa el impacto negativo de la limitación de minimis sobre la eficacia de la ayuda del Estado para cumplir su objetivo y compensar los costes derivados de la discontinuidad territorial.

Así pues, el impacto negativo de que las ayudas al transporte en Balears se vean limitadas por la normativa de minimis creció un 118% entre 2016 y 2015, un 191% entre 2017 y 2016, y de nuevo un 137% entre 2019 y 2018. De hecho, el creciente impacto de la limitación del minimis ha reducido considerablemente el efecto del aumento en el porcentaje de subvención (del 30% al 60% para las importaciones y del 35% al 65% para las exportaciones) que se logró en los PGE.

En los años 2015 y 2016, la limitación de la partida presupuestaria asignada a las ayudas al transporte de mercancías y la imposibilidad de realizar ampliaciones de crédito provocó que sólo pudieran compensarse en torno a un 70% de las ayudas solicitadas por las empresas de Balears. Cuando en 2018 el Estado español atiende a la petición de las regiones insulares (Islas Canarias e Illes Balears) y aumenta el porcentaje subvencionado del coste del flete, logra aumentar por encima del 80% el porcentaje concedido sobre lo solicitado. Sin embargo, a partir de 2019 (tras dos años de acumulación de ayudas) el error de diseño de política derivado de la consideración de las ayudas al transporte, dentro del límite del minimis, provoca una nueva caída del porcentaje bonificado hasta un mínimo del 60% en 2020.

T53. Evolución de las ayudas solicitadas y recibidas al transporte de mercancías (en miles €)

Convoc	Subv. Solicitada (miles €)	Subv despues mínimis (miles €)	Impacto mínimis (miles €)	Subv. Concedida (miles €)	% Tte Barco	% Conced. /solicit
2015	2.460	2.325	135	1.770	95,9%	72,0%
2016	2.530	2.235	295	1.770	95,0%	70,0%
2017	4.800	3.942	858	3.942	95,6%	82,1%
2018	4.900	4.183	717	4.183	96,5%	85,4%
2019	5.040	3.340	1.700	3.340	96,5%	66,3%
2020	5.400	3.264	2.136	3.264	97,0%	60,4%
2021	4.170	3.537	633	3.537	98,4%	84,8%

Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos), Cámara de Comercio de Mallorca, 2021 y elaboración propia

El número de empresas para las cuales la aplicación de minimis sobre las ayudas al transporte de mercancías limita su capacidad para compensar la desventaja competitiva derivada de la discontinuidad territorial (T54), pasó de 2 en 2015 y 6 en 2016, hasta 26 en 2019 y 31 empresas en 2020.

Como ya se ha mencionado, otro efecto contra la libre competencia en el ámbito europeo de considerar las ayudas al transporte en el límite de minimis es que las empresas de Balears se ven limitadas en su posibilidad de concurrir, en igualdad de condiciones, con otras empresas del espacio europeo ya que han agotado parte del citado límite. El tipo de ayudas a las que pueden acceder las empresas incluye acciones de ámbito estatal y autonómico. En la convocatoria de 2020, en el caso de aquellas empresas que agotaron el límite de minimis, habían utilizado en media un 73% del mismo en ayudas al transporte de mercancías. Dejando pues un margen muy residual para otras ayudas.

En ese sentido, el porcentaje de empresas que solicitan la ayuda al transporte, y eso les lleva a superar en un 50% o más del límite de minimis, ha ido subiendo de las 8 empresas en la convocatoria de 2015 (un 2,8% del total de solicitantes) a estar en torno a 30, cuando se incrementa el porcentaje del flete subvencionado en los PGE del Estado de 2018 (entre el 8% y el 10% de solicitantes), y alcanzar las 68 empresas en 2020 (un 19,1% del total de solicitudes), cuando se hace efectivo el impacto de dos años de acumulación de mayores bonificaciones por el aumento del porcentaje subvencionado por el Estado.

Los sectores de actividad que se han visto más afectados por el impacto del minimis has sido, en primer lugar, las actividades relacionadas con la nutrición humana ya que en el promedio de la serie, para un 21,8% de las empresas solicitantes la compensación de los costes de la discontinuidad territorial agotó el límite minimis. Cabe destacar que, en línea con los anteriores análisis, el impacto negativo del límite de minimis sube al incrementarse el porcentaje del coste del flete subvencionado, así en 2020 un 28,1% de las empresas de esta rama de actividad habían cubierto más del 50% de su límite de minimis con las ayudas del transporte de mercancías. La segunda actividad más afectada son las industrias de calzado. A lo largo de la serie un 14,3% de las empresas agotan más de la mitad del límite de minimis por las ayudas al transporte, este porcentaje alcanza al 32,1% en el año 2020. Por su parte, un 10,4% de las empresas industriales VA>20% se ven afectadas en media entre 2015 y 2021, y este porcentaje alcanza al 21,6% en 2020.

T54. Número de empresas afectadas por la limitación minimis por sectores de actividad

ACTIVIDAD	2015					2016					2017					2017 Ad				
	MINIMIS <50%	MINIMIS 50% - 99%	MINIMIS ALCANZ.	MINIMIS >50%	% Min>50 s/ tot	MINIMIS <50%	MINIMIS 50% - 99%	MINIMIS ALCANZ.	MINIMIS >50%	% Min>50 s/ tot	MINIMIS <50%	MINIMIS 50% - 99%	MINIMIS ALCANZ.	MINIMIS >50%	% Min>50 s/ tot	MINIMIS <50%	MINIMIS 50% - 99%	MINIMIS ALCANZ.	MINIMIS >50%	% Min>50 s/ tot
MADERA	74	0	0	0	0,0%	73	0	0	0	0,0%	79	0	0	0	0,0%	68	2	2	4	5,6%
PELETERIA	1	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0,0%
CALZADO	30	0	0	0	0,0%	33	1	0	1	2,9%	31	1	0	1	3,1%	23	4	1	5	17,9%
BISUTERIA	12	0	0	0	0,0%	12	0	0	0	0,0%	11	0	0	0	0,0%	10	1	0	1	9,1%
INDUSTRIALES V.A.>20%	128	2	0	2	1,5%	128	5	3	8	5,9%	130	3	2	5	3,7%	116	4	7	11	8,7%
NUTRICIÓN	28	4	2	6	17,6%	30	6	3	9	23,1%	37	4	3	7	15,9%	29	3	6	9	23,7%
TOTALES	276	6	2	8	2,8%	280	12	6	18	6,0%	293	8	5	13	4,2%	251	14	16	30	10,7%

ACTIVIDAD	2018					2019					2020					2021				
	MINIMIS <50%	MINIMIS 50% - 99%	MINIMIS ALCANZ.	MINIMIS >50%	% Min>50 s/ tot	MINIMIS <50%	MINIMIS 50% - 99%	MINIMIS ALCANZ.	MINIMIS >50%	% Min>50 s/ tot	MINIMIS <50%	MINIMIS 50% - 99%	MINIMIS ALCANZ.	MINIMIS >50%	% Min>50 s/ tot	MINIMIS <50%	MINIMIS 50% - 99%	MINIMIS ALCANZ.	MINIMIS >50%	% Min>50 s/ tot
MADERA	90	3	0	3	3,2%	92	4	5	9	8,9%	98	8	2	10	9,3%	106	5	0	5	4,5%
PELETERIA	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0,0%
CALZADO	26	2	1	3	10,3%	22	5	2	7	24,1%	19	3	6	9	32,1%	22	7	0	7	24,1%
BISUTERIA	12	1	0	1	7,7%	11	0	1	1	8,3%	11	1	0	1	8,3%	7	2	0	2	22,2%
INDUSTRIALES V.A.>20%	130	7	4	11	7,8%	123	16	9	25	16,9%	116	16	16	32	21,6%	134	22	5	27	16,8%
NUTRICIÓN	37	6	2	8	17,8%	40	3	9	12	23,1%	41	9	7	16	28,1%	44	10	5	15	25,4%
TOTALES	300	19	7	26	8,0%	292	28	26	54	15,6%	288	37	31	68	19,1%	318	46	10	56	15,0%

Fuente: Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea de Foment (base de datos), Cámara de Comercio de Mallorca, 2021 y elaboración propia

Aunque no se hallan cubiertos por el actual diseño de las ayudas al transporte de mercancías es preciso hacer mención a los productos transformados procedentes del sector primario que se encuentran igualmente limitados en sus ayudas por el minimis, en lo que se refiere a exportaciones, sin embargo, los insumos para la producción que deben importarse no se encuentran subvencionados. La Conselleria de Agricultura, Pesca i Alimentació del GOIB aboga por un Régimen especial de Agricultura y Pesca para las Illes Balears, como existe en Canarias, con el POSEI. La insularidad determina limitaciones en la estructura del sector agropecuario: disponibilidad de agua, calidad del suelo, reducido tamaño explotaciones, dimensión del mercado (muy reducido en Formentera), dificultad en comunicaciones y transportes, a través de sobrecostes del transporte y tiempos, y dificultad para organizar la comercialización que encarecen el producto. Los efectos limitantes tienen un efecto directo en la economía agraria. El coste de los insumos básicos es mucho más elevado que en la península, en los piensos, en el gasoil, en los fertilizantes; los precios recibidos por los agricultores son inferiores a los de la península; el precio de la tierra es mucho más alto; la menor renta agraria (Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació, s/f). Un análisis de costes/ha para el almendro de seco (2017), refleja como en España estos ascienden a 1.423,64€/ha y en Balears, 1.562,60€/ha, con un diferencial de 138,96€ más para las Illes Balears. En el bovino para leche (2017), los costes por vaca en España son de 3.301,53€, mientras en Balears son de 4.434,76€, con un diferencial de 133,23€ más en Balears (Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació, 2020). Esto son dos ejemplos de la situación de los costes de la insularidad en las Illes Balears en el sector primario.

2.5. DINÁMICAS DE DECRECIMIENTO Y PÉRDIDA DE COMPETITIVIDAD DE LAS ILLES BALEARS

2.5.1. Evolución sectorial del Producto Interior Bruto (PIB)

En este apartado se analiza la evolución del PIB desde el año 2000 para poder dar una visión completa de su evolución y el peso de los diferentes sectores. En la Tabla 55 se presenta la evolución del PIB a precio de mercado desagregado para aquellas ramas de actividad que tienen más peso en la economía de Balears y para el sector secundario y primario y su correspondiente peso sobre el total del valor añadido bruto (VAB). La información se presenta siguiendo la CNAE-09, por tanto, las letras (A-U) corresponden con la definición de las ramas de actividad es esa clasificación. Por tanto, se presentan los datos para:

- ✓ Actividades relacionadas con el sector primario (A: Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca).
- ✓ Sector industrial en su conjunto (B: Industrias extractivas; C: Industria manufacturera; D: Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado; E: Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación).
- ✓ Dado el interés específico del presente informe, del grupo anterior se presenta desglosada la industria manufacturera (C).
- ✓ Construcción (F).
- ✓ Comercio transporte y hostelería (G: Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas; H: Transporte y almacenamiento; I: Hostelería)
- ✓ Por su alto peso en la economía de Balears, se presentan también desglosadas dos actividades con una producción mayor a 4600 millones de euros en 2019 (L: Actividades Inmobiliarias; O: Administración pública y defensa, seguridad social obligatoria; P: Educación; Q: Actividades sanitarias y de servicios sociales).
- ✓ Y el resto de forma agrupada (J: Información y comunicaciones; K: Actividades financieras y de seguros; M: Actividades profesionales, científicas y técnicas; N: Actividades administrativas y servicios auxiliares; R-U: Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento; Otros servicios; etc.).

La tabla T55 muestra la progresiva tercerización de la economía Balear, en la que los sectores primario y secundario pierden peso durante los últimos 20 años. En este análisis comparamos el año 2000 y 2019 ya que, el año 2020, muestra un comportamiento excepcional debido al impacto de la COVID-19. Siguiendo la nomenclatura del INE, los datos del 2019 se refieren a una estimación provisional y los de 2020 a un avance de estimación.

En relación al Valor Añadido Bruto (VAB), el sector primario pasa de representar el 1,7% en 2000 a producir únicamente el 0,6% en 2019. El sector industrial y de energía (secundario) reduce también su peso relativo, pasando del 7,9% en el año 2000 a sólo el 5,8% en 2019. Esta caída es aún más relevante en el caso de la industria manufacturera, para la que el peso en el VAB se reduce en un 50% (del 5,6% al 2,7%). De hecho, la caída en el peso de la industria manufacturera sobre el conjunto del sector secundario es uno de los elementos característicos de la economía balear (Rosselló, Riera; 2019 - pág. 110). Así pues la industria manufacturera representaba en el año 2000 el 71,2% del sector secundario pero, tras 20 años de caída, en 2019, su peso se limitó al 46,4%, con un mínimo del 42,3% en el año 2013. En el caso contrario, las actividades inmobiliarias (L) es el grupo que gana más peso,

pasando del 6,5% en 2000 a casi el 15% en 2019. Durante todos los años considerados, se observa como las actividades más próximas a la actividad turística (Comercio, transporte y hostelería) se mantienen siempre por encima del 35% del VAB, es decir, el grupo con más peso.

Para poder simplificar el análisis, en la tabla T56 se presenta la información de la producción de cada rama de actividad a modo de índice, tomando el año 2000 como base. Y el gráfico G66 representa la información contenida en la tabla (para mejorar la visualización, no se presentan las actividades inmobiliarias que se caracterizan por un elevado crecimiento).

El G66 pone de manifiesto un hecho de especial relevancia para el objeto del presente informe. Durante este período el PIB total de la economía balear a precios de mercado se duplicó (con un crecimiento de 106,5%), todos los sectores aumentaron el valor nominal de sus VAB, salvo dos. El sector primario experimenta una pérdida notable de VAB a precios de mercado, con una caída del 24,5% entre 2000 y 2019. Por su parte, el VAB de la industria manufacturera se sitúa en 2019 virtualmente en los mismos valores que en 2000 (sólo crece un 0,5%).

En el mismo sentido, tal como se indica en la última columna de la tabla T55, estos dos sectores son los únicos que tienen un coeficiente de correlación negativo entre su VAB y el VAB total de Balears (del -0,45 en el caso del sector primario y del -0,13 en el caso de la industria manufacturera).

En conclusión, podemos afirmar que entre 2000 y 2019 los dos grupos de actividades particularmente relacionados con la políticas objeto de estudio en el presente informe (el sector primario y la industria manufacturera) presentan un comportamiento completamente desacoplado del conjunto de la economía Balear. Por tanto, el comportamiento general del conjunto de la economía balear, y en particular su PIB per cápita no puede en ningún caso justificar que no se haga una evaluación adecuada de las ayudas dirigidas a estos dos sectores. El análisis de la particularidad del caso de la economía de las Illes Balears se refuerza al compararlo con el resto del Estado. Por tanto, las tablas T57 y G67 presentan la misma información que la T56 y G66 para el conjunto de la economía de España.

T55. Evolución del PIB sectorial a precios de mercado en las Illes Balears por ramas de actividad (CNAE-09) y peso porcentual de cada rama sobre el VAB total.

ACTIVIDAD	2000	% s/VAB	2001	% s/VAB	2002	% s/VAB	2003	% s/VAB	2004	% s/VAB	2005	% s/VAB	2006	% s/VAB	2007	% s/VAB	2008	% s/VAB	2009	% s/VAB	2010	% s/VAB
Primario (A)	249.585	1,7%	246.557	1,5%	238.059	1,4%	202.034	1,1%	179.680	0,9%	157.844	0,8%	129.079	0,6%	134.210	0,6%	117.793	0,5%	103.559	0,4%	98.215	0,4%
Secundario (B+C+D+E)	1.183.508	7,9%	1.241.211	7,6%	1.293.197	7,5%	1.367.309	7,6%	1.437.588	7,5%	1.588.438	7,8%	1.660.297	7,5%	1.816.337	7,6%	2.011.529	7,9%	1.913.988	7,7%	1.943.389	8,0%
Industria manufacturera (C)	842.557	5,6%	860.990	5,3%	864.944	5,0%	860.734	4,8%	876.911	4,6%	935.433	4,6%	966.536	4,4%	1.028.276	4,3%	1.090.354	4,3%	966.028	3,9%	899.732	3,7%
Construcción (F)	1.604.835	10,7%	1.845.665	11,3%	2.025.978	11,8%	2.159.107	12,0%	2.315.977	12,2%	2.625.310	12,8%	2.875.410	13,0%	3.025.461	12,7%	3.227.800	12,7%	2.989.246	12,0%	2.382.738	9,8%
Comerc, Tte, Hostel (G+H+I)	6.319.182	42,0%	6.651.419	40,8%	6.679.690	38,8%	6.748.830	37,6%	7.070.319	37,1%	7.203.992	35,2%	7.445.632	33,7%	7.867.207	33,0%	8.118.683	31,9%	7.794.090	31,4%	7.904.969	32,4%
Inmob (L)	975.997	6,5%	1.122.539	6,9%	1.354.837	7,9%	1.525.120	8,5%	1.742.196	9,1%	2.072.384	10,1%	2.503.252	11,3%	2.908.322	12,2%	3.216.263	12,7%	3.166.380	12,8%	3.607.678	14,8%
Admon, Educ, Sanid (O+P+Q)	1.901.726	12,6%	2.052.045	12,6%	2.251.997	13,1%	2.474.891	13,8%	2.703.743	14,2%	2.936.508	14,4%	3.138.987	14,2%	3.425.367	14,4%	3.720.165	14,6%	3.934.803	15,9%	3.950.126	16,2%
RESTO (J K M N R S T U)	2.807.210	18,7%	3.133.395	19,2%	3.361.729	19,5%	3.483.215	19,4%	3.605.167	18,9%	3.872.906	18,9%	4.316.028	19,6%	4.668.047	19,6%	5.000.520	19,7%	4.910.348	19,8%	4.490.215	18,4%
Valor añadido bruto total	15.042.043	100,0%	16.292.831	100,0%	17.205.487	100,0%	17.960.506	100,0%	19.054.670	100,0%	20.457.382	100,0%	22.068.685	100,0%	23.844.951	100,0%	25.412.753	100,0%	24.812.414	100,0%	24.377.330	100,0%
Impuest. net s/ productos	1.503.290		1.577.360		1.669.247		1.835.400		2.065.805		2.333.426		2.621.068		2.616.965		2.161.875		1.665.923		2.157.767	
PIB (PM)	16.545.333		17.870.191		18.874.734		19.795.906		21.120.475		22.790.808		24.689.753		26.461.916		27.574.628		26.478.337		26.535.097	

ACTIVIDAD	2011	% s/VAB	2012	% s/VAB	2013	% s/VAB	2014	% s/VAB	2015	% s/VAB	2016	% s/VAB	2017	% s/VAB	2018	% s/VAB	2019 (P)	% s/VAB	2020 (A)	% s/VAB	Correl. con VAB
Primario (A)	99.875	0,4%	110.422	0,5%	104.379	0,4%	118.364	0,5%	133.682	0,5%	208.673	0,8%	194.847	0,7%	167.235	0,6%	188.486	0,6%	192.656	0,8%	-0,45
Secundario (B+C+D+E)	1.762.598	7,2%	1.620.116	6,8%	1.537.827	6,5%	1.640.372	6,7%	1.690.628	6,6%	1.681.276	6,2%	1.732.729	6,1%	1.753.181	5,9%	1.803.918	5,8%	1.572.760	6,4%	0,80
Industria manufacturera (C)	818.897	3,4%	690.683	2,9%	650.575	2,7%	718.983	2,9%	764.631	3,0%	784.041	2,9%	797.601	2,8%	809.631	2,7%	846.107	2,7%	730.481	3,0%	-0,13
Construcción (F)	2.063.973	8,5%	1.842.467	7,7%	1.666.111	7,0%	1.695.733	7,0%	1.860.974	7,3%	2.028.532	7,5%	2.148.290	7,6%	2.175.641	7,3%	2.444.551	7,9%	2.166.682	8,9%	0,23
Comerc, Tte, Hostel (G+H+I)	8.034.944	33,0%	8.100.465	33,9%	8.075.706	34,1%	8.390.416	34,4%	9.007.740	35,1%	9.765.620	36,1%	10.437.829	36,7%	10.861.966	36,7%	11.325.085	36,5%	6.102.632	25,0%	0,93
Inmob (L)	3.829.523	15,7%	3.921.227	16,4%	4.060.868	17,1%	4.036.971	16,6%	3.988.493	15,6%	4.080.102	15,1%	4.208.289	14,8%	4.454.229	15,0%	4.618.407	14,9%	4.611.013	18,9%	0,94
Admon, Educ, Sanid (O+P+Q)	3.985.804	16,4%	3.790.373	15,9%	3.829.086	16,2%	3.843.677	15,8%	3.955.493	15,4%	4.085.577	15,1%	4.251.477	14,9%	4.359.200	14,7%	4.560.945	14,7%	4.718.385	19,3%	0,97
RESTO (J K M N R S T U)	4.548.711	18,7%	4.509.084	18,9%	4.423.515	18,7%	4.652.790	19,1%	5.010.424	19,5%	5.218.874	19,3%	5.474.153	19,2%	5.855.591	19,8%	6.048.166	19,5%	5.089.177	20,8%	0,99
Valor añadido bruto total	24.325.428	100,0%	23.894.154	100,0%	23.697.492	100,0%	24.378.323	100,0%	25.647.434	100,0%	27.068.654	100,0%	28.447.614	100,0%	29.627.043	100,0%	30.989.558	100,0%	24.453.305	100,0%	1,00
Impuest. net s/ productos	2.072.716		2.085.204		2.233.915		2.391.514		2.598.140		2.762.659		2.935.762		3.113.912		3.182.600		2.335.850		0,83
PIB (PM)	26.398.144		25.979.358		25.931.407		26.769.837		28.245.574		29.831.313		31.383.376		32.740.955		34.172.158		26.789.155		1,00

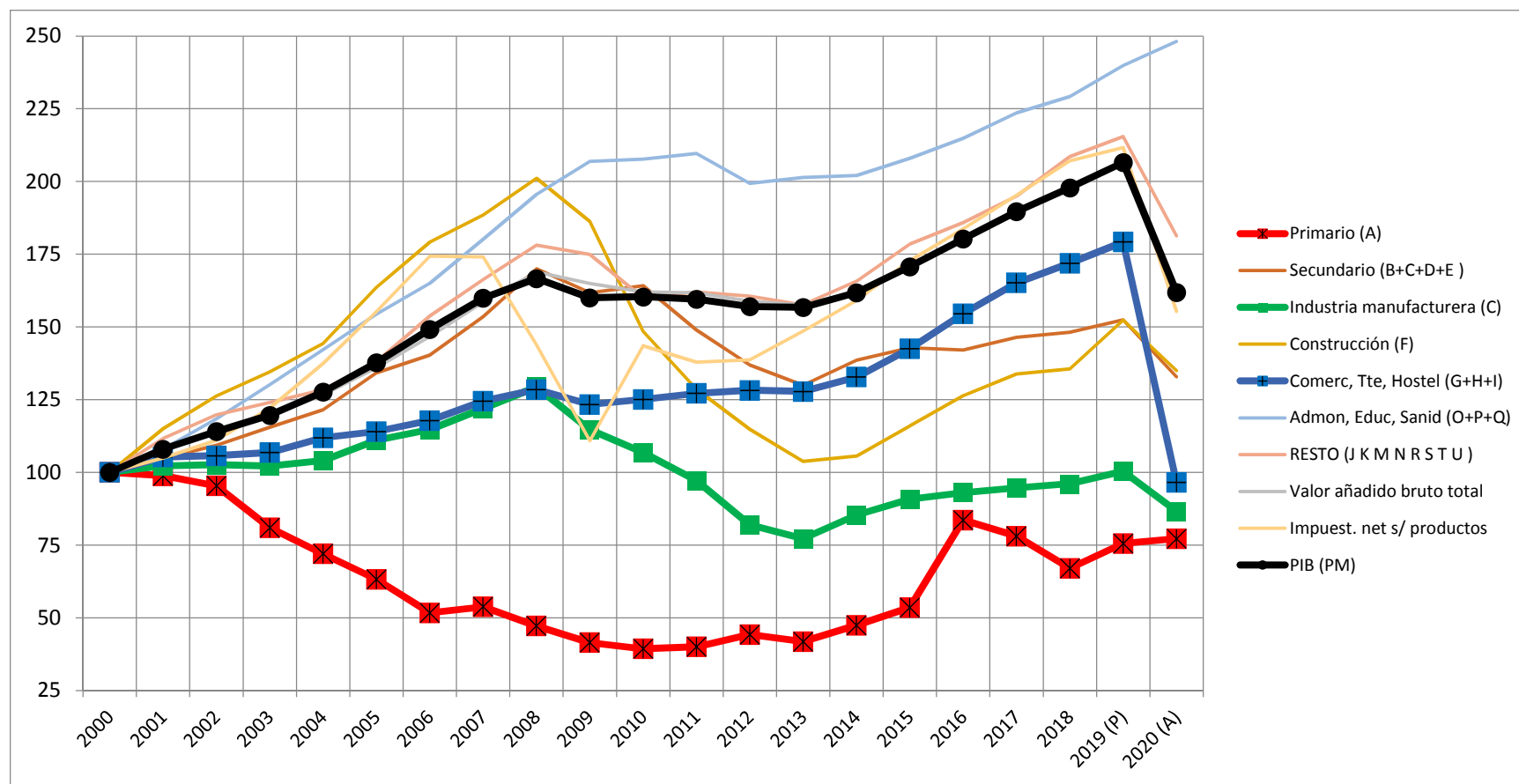
Fuente: INE (Contabilidad regional de España) y elaboración propia

T56. Evolución del PIB sectorial a precios de mercado en las Illes Balears por ramas de actividad (CNAE-09) como índice con año base 2000.

ACTIVIDAD	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Primario (A)	100	99	95	81	72	63	52	54	47	41	39	40	44	42	47	54	84	78	67	76	77
Secundario (B+C+D+E)	100	105	109	116	121	134	140	153	170	162	164	149	137	130	139	143	142	146	148	152	133
Industria manufacturera (C)	100	102	103	102	104	111	115	122	129	115	107	97	82	77	85	91	93	95	96	100	87
Construcción (F)	100	115	126	135	144	164	179	189	201	186	148	129	115	104	106	116	126	134	136	152	135
Comerc, Tte, Hostel (G+H+I)	100	105	106	107	112	114	118	124	128	123	125	127	128	128	133	143	155	165	172	179	97
Inmob (L)	100	115	139	156	179	212	256	298	330	324	370	392	402	416	414	409	418	431	456	473	472
Admon, Educ, Sanid (O+P+Q)	100	108	118	130	142	154	165	180	196	207	208	210	199	201	202	208	215	224	229	240	248
RESTO (J K M N R S T U)	100	112	120	124	128	138	154	166	178	175	160	162	161	158	166	178	186	195	209	215	181
Valor añadido bruto total	100	108	114	119	127	136	147	159	169	165	162	162	159	158	162	171	180	189	197	206	163
Impuest. net s/ productos	100	105	111	122	137	155	174	174	144	111	144	138	139	149	159	173	184	195	207	212	155
PIB (PM)	100	108	114	120	128	138	149	160	167	160	160	160	157	157	162	171	180	190	198	207	162

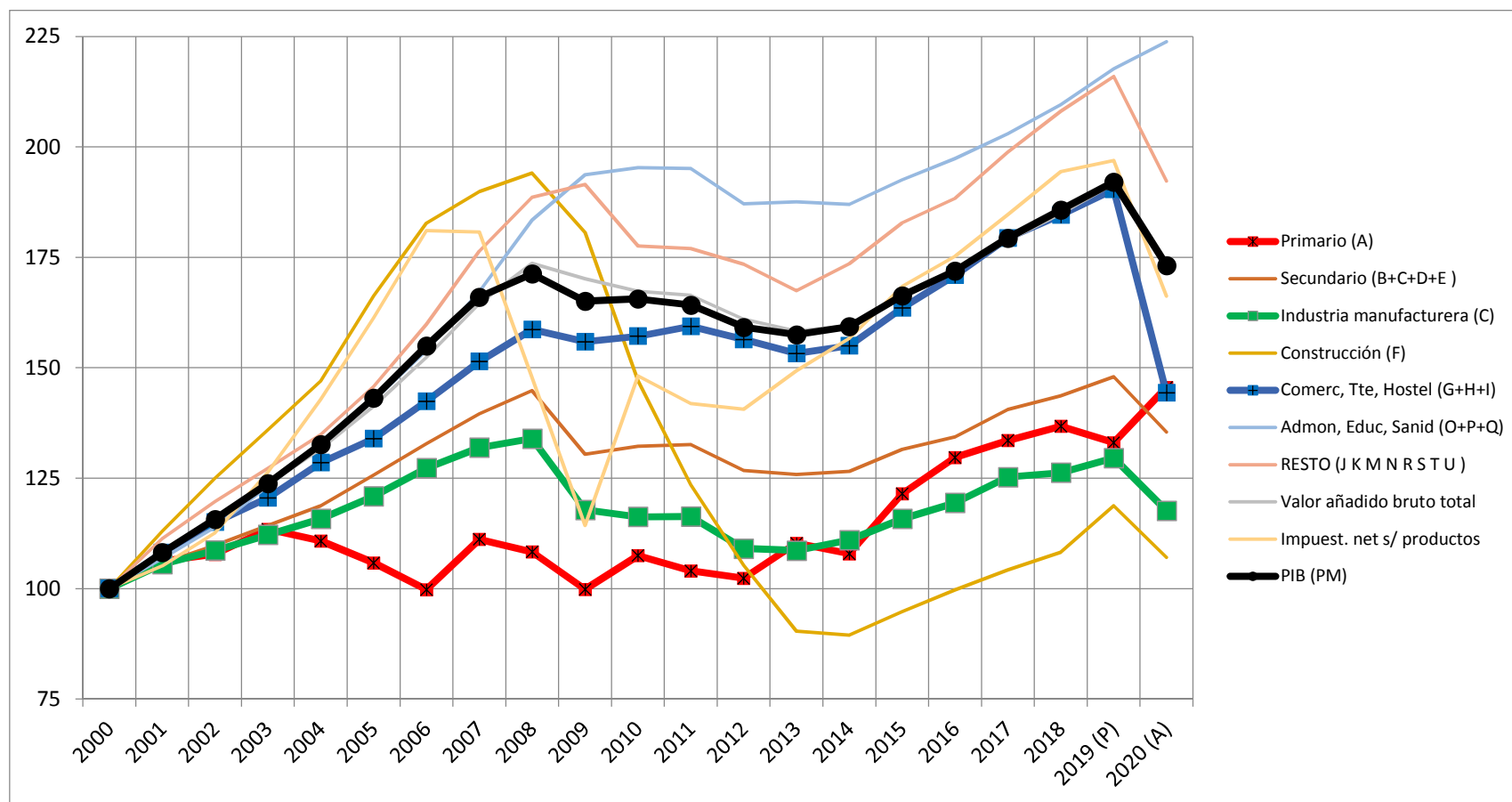
Fuente: INE (Contabilidad regional de España) y elaboración propia

G66. Evolución del PIB sectorial a precios de mercado en las Illes Balears por ramas de actividad (CNAE-09) como índice con año base 2000.



Fuente: INE (Contabilidad regional de España) y elaboración propia

G67. Evolución del PIB sectorial a precios de mercado en España por ramas de actividad (CNAE-09) como índice con año base 2000.



Fuente: INE (Contabilidad regional de España) y elaboración propia

T57. Evolución del PIB sectorial a precios de mercado en España por ramas de actividad (CNAE-09) como índice con año base 2000.

ACTIVIDAD	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Primario (A)	100	106	108	113	111	106	100	111	108	100	107	104	102	110	108	121	130	134	137	133	146
Secundario (B+C+D+E)	100	106	110	114	119	126	133	140	145	130	132	133	127	126	127	132	134	141	144	148	135
Industria manufacturera (C)	100	106	109	112	116	121	127	132	134	118	116	116	109	109	111	116	119	125	126	130	118
Construcción (F)	100	113	125	136	147	166	183	190	194	181	147	124	105	90	89	95	100	104	108	119	107
Comerc, Tte, Hostelt (G+H+I)	100	108	115	121	128	134	142	151	159	156	157	159	156	153	155	164	171	179	185	190	144
Inmob (L)	100	109	125	142	162	187	213	248	265	260	292	310	316	325	322	317	324	331	344	356	357
Admon, Educ, Sanid (O+P+Q)	100	107	114	123	133	143	154	167	183	194	195	195	187	188	187	193	197	203	210	218	224
RESTO (J K M N R S T U)	100	111	120	127	135	146	160	176	189	191	178	177	173	167	174	183	188	199	208	216	192
Valor añadido bruto total	100	109	116	124	132	141	152	165	174	170	167	166	161	158	160	166	172	179	185	192	174
Impuest. net s/ productos	100	105	113	126	143	161	181	181	148	114	148	142	141	149	157	168	175	185	194	197	166
PIB (PM)	100	108	116	124	133	143	155	166	171	165	166	164	159	157	159	166	172	179	186	192	173

Fuente: INE (Contabilidad regional de España) y elaboración propia

La comparativa del conjunto del Estado y de la evolución de la economía balear pone de manifiesto algunas especificidades relevantes. En primer lugar, en relación al conjunto de la economía, se observa que durante los años considerados el crecimiento del PIB total a precios de mercado es ligeramente mayor en Balears (106,5%) que en el conjunto de España (92,1%). Pero esa evolución agregada, en gran parte fundamentada en la competitividad turística de las Balears, no puede ocultar los problemas de competitividad en otras actividades que justifican la necesidad de hacer frente a la discontinuidad territorial, en especial en el caso de la producción de bienes del sector primario y la industria manufacturera.

En este sentido, en el conjunto de España todas las actividades muestran crecimiento del VAB a precios de mercado entre 2000 y 2019. En particular, en el caso del sector primario se observa un crecimiento del 33,1% (frente a la caída del 24,5% en el caso de Balears). En el caso de la industria manufacturera, en el conjunto del Estado experimentó un crecimiento del 29,6% en el período considerado, frente al estancamiento de dicha actividad en Balears. Esta diferencia de comportamiento explica que el peso de la industria manufacturera sobre el conjunto del sector secundario se haya mantenido por encima del 75% en el conjunto del Estado, frente a la mencionada caída del caso balear (en 2019, sólo un 46,2%). Asimismo, la correlación entre la evolución del conjunto del PIB español y el VAB del sector primario y de la industria manufacturera es positiva (0,54 y 0,71). Es decir, estas dos actividades no están desacopladas del conjunto del sistema económico a nivel estatal, pero sí lo están a nivel autonómico.

De nuevo, el análisis comparado entre el conjunto de España y Balears arroja la misma conclusión. Aquellas actividades que dependen en gran medida del comercio de mercancías (sector primario e industria manufacturera) muestran una pérdida de competitividad muy destacada en las últimas décadas.

2.5.2. Riesgos del monocultivo turístico y vulnerabilidad frente a crisis.

Los datos presentados permiten visualizar y reforzar la vulnerabilidad de no abordar la competitividad del conjunto de actividades y la dependencia excesiva de una única actividad.

Como es bien conocido, muchas de las medidas encaminadas a evitar la transmisión comunitaria de la pandemia del COVID-19 se relacionaron con la limitación de movilidad. En consecuencia, dichas políticas tuvieron un efecto particularmente negativo sobre la

actividad turística, que se fundamenta en el movimiento de visitantes fuera de su entorno habitual.

Aquellas economías más dependientes de la actividad turística sufrieron de forma desproporcionada los impactos económicos negativos relacionados con las limitaciones de movilidad. Al objeto de utilizar series homogéneas, el presente informe utiliza las tablas presentadas de contabilidad regional para hacer una comparativa del impacto de la crisis en el conjunto del Estado y en Balears. Cabe destacar que las cifras actuales son aún estimaciones que podrían cambiar ligeramente a medida que el INE las consolide. Con los datos actuales, se puede observar como la caída del PIB, en 2020, se situó en el 9,8% para el conjunto del Estado, pero alcanzó una caída del 21,6% (a precios de mercado) en el caso de Balears. De hecho, doce Comunidades Autónomas (CCAA) del estado lograron preservar más del 90% del PIB, siendo la media de España del 90,2%. Por debajo de la media, pero a gran distancia de Balears (78%) se encuentran Canarias (82,5%), Cataluña (89,7%), Madrid (89,8%) y País Vasco (89,9%).

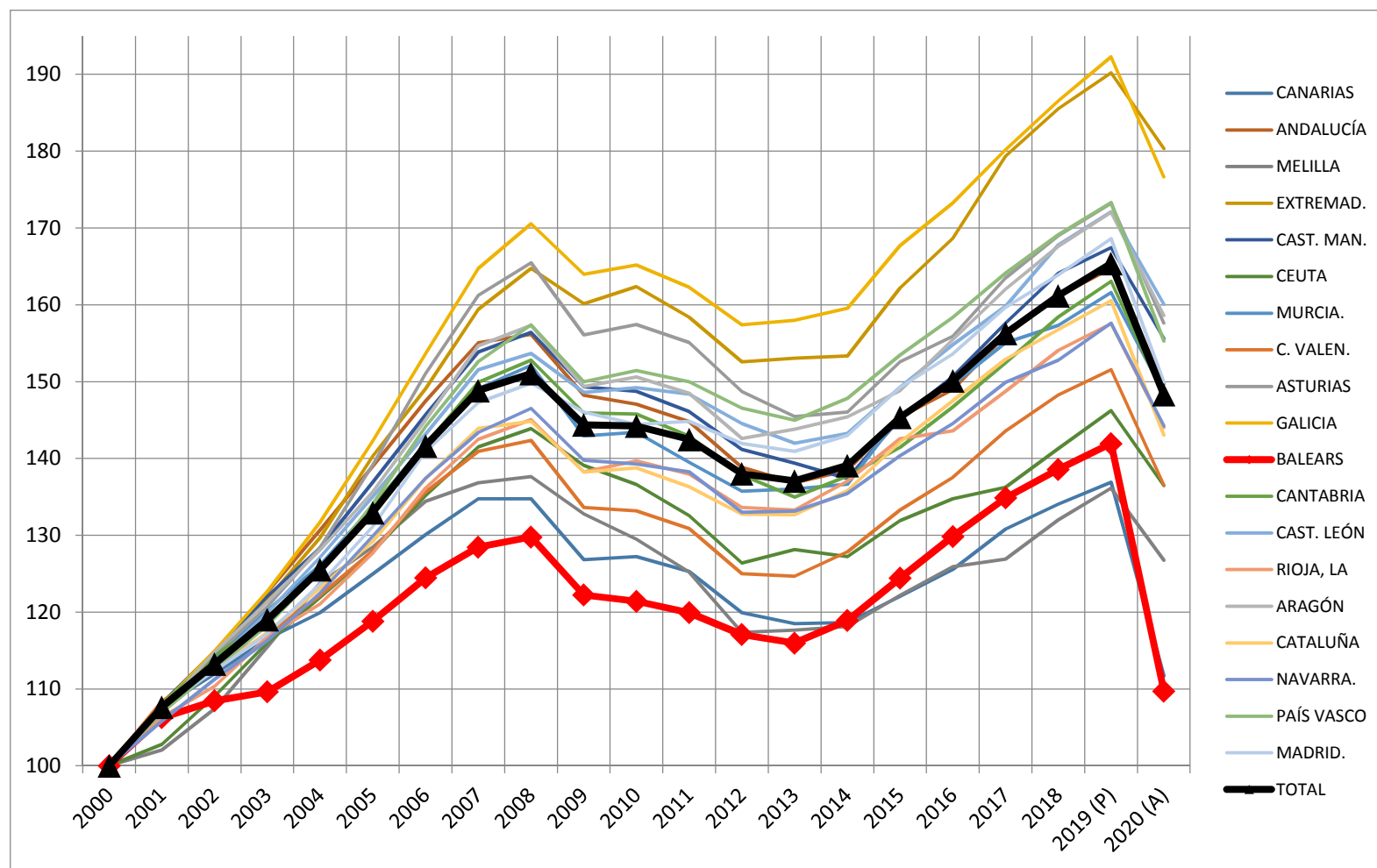
Las condiciones de insularidad que suponen un mayor peso del turismo internacional frente al doméstico, y los impactos indirectos entre las actividades de comercio, transporte y hostelería, explican que la caída de este grupo de actividades fuera notablemente mayor en el caso de Balears (-46,1%) que en el conjunto de España (-24,2%). Pero además, la especialización productiva genera un mayor peso de este grupo de actividades sobre el conjunto del VAB (36,5% en Balears en 2019, frente al 23,8% en el conjunto del Estado) y provocó que los problemas específicos vinculados con la actividad turística generaran una recesión económica sin precedentes.

Asimismo, la combinación de la moderada evolución del PIB y el notable aumento de población en la región contribuyen a explicar la pérdida de posiciones relativas en términos de renta per cápita (p/c) regional en el conjunto del Estado. El gráfico G68 presenta la evolución del PIB p/c en todas las CCAA entre 2000-2020, con año base 2000. A primera vista destaca el bajo crecimiento de la renta por habitante en Balears en toda la serie histórica. Hasta 2013 fue de hecho la comunidad autónoma con menor crecimiento del Estado. Si bien entre 2013 y 2019 tuvo un comportamiento algo más favorable, se mantuvo como la tercera por la cola (sólo delante de Melilla y Canarias). El enorme impacto de la COVID-19, llevó a que en 2020 sufriera la mayor caída del conjunto de las comunidades autónomas españolas y se situara de nuevo a la cola en tasas de PIB p/c desde el comienzo del siglo.

Realizando un análisis comparado con otras comunidades, Balears ha pasado de ocupar la tercera posición en el ranking de PIB p/c de las regiones españolas en 2000, por detrás de Madrid y Navarra, a ocupar la sexta plaza en 2019, y la novena en España en PIB p/c, en 2020. En el inicio del siglo, el PIB p/c de Balears era de 20.094€ y la media española era de 15.975€, es decir, Balears tenía una renta p/c un 25,8% superior a la media del Estado. Entre ese año y 2019, la renta p/c de Balears creció un 41,9% hasta alcanzar los 28.522€. Ese crecimiento es sensiblemente inferior al conjunto del Estado, que con un 65,4% alcanzó los 26.417€, es decir, Balears creció sensiblemente menos que el conjunto del Estado, pero mantenía una renta p/c un 8% superior a la media. El notable impacto del COVID-19 redujo la renta p/c de Balears en un 22,7% hasta los 22.048€, la mayor caída entre todas las

comunidades. Ese mayor impacto supuso que la renta p/c se situara por debajo de la media del Estado (que fue de 23.693€). Este hecho refuerza la visión de la vulnerabilidad asociada a la especialización en una única actividad productiva.

G68. Evolución del PIB p/c en todas las CCAA entre 2000-2020, con año base 2000.



Fuente: INE (Contabilidad regional de España) y elaboración propia

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Estas son las principales conclusiones que se extraen del trabajo:

- 1) La insularidad es un fenómeno permanente de discontinuidad física sobre el que la acción humana sólo puede tratar de mitigar sus efectos negativos. Una parte importante de los mismos se derivan de la limitación a la libre movilidad de bienes y personas con importantes consecuencias económicas vinculadas a la inviabilidad del transporte terrestre. Así pues, el sistema de transporte de las regiones insulares se caracteriza por una limitación severa de la competencia por el elevado coste de capital fijo del transporte marítimo y aéreo que lleva a un mayor coste de transporte de personas y bienes.
- 2) La realidad socioeconómica de las Illes Balears muestra un estancamiento de sus indicadores de bienestar socioeconómico medido en renta per cápita. La actividad turística ha sido capaz de generar un volumen elevado de renta y empleo en términos agregados pero se detecta, en particular, una mala posición competitiva de los sectores primario y secundario. Al menos una parte de esta situación se debe a la desventaja competitiva de la discontinuidad territorial. Esto es así ya que la imposibilidad de hacer uso del transporte terrestre que caracteriza la insularidad limita el acceso al mercado único de la UE para los productores de los sectores productivos de bienes comercializables (primario y secundario).
- 3) La dotación de recursos naturales, de recursos humanos y de conocimiento (Know-how) de las Illes Balears le otorga una ventaja competitiva en la actividad turística. Sin embargo, la especialización de un territorio amplio y diverso en una única actividad, sin corregir los problemas exógenos de competitividad vinculados al hecho insular, supone, entre otros, un desperdicio de recursos tanto materiales como humanos, la limitación de las sinergias en generación de innovación y conocimiento y una elevada vulnerabilidad ante situaciones sobrevenidas, como la crisis económica y la crisis pandémica.
- 4) El marco jurídico de todos los niveles competenciales relevantes para esta cuestión (Comunidad Autónoma, Estado, y Unión Europea) reconoce el hecho diferencial insular y aboga por el establecimiento de medidas que mitiguen sus efectos.
 - a. En el caso de las Illes Balears, tanto el Estatuto de Autonomía de 1983 y su modificación del 2007, como los REB de 1998 y 2019, explicitan el reconocimiento del hecho insular y abogan por promover actuaciones conducentes a reducir o eliminar los desequilibrios derivados de la misma.
 - b. La Constitución Española reconoce en su artículo 138.1 el hecho insular como una circunstancia de particular atención que debe ser tenida en cuenta al establecer el adecuado y justo equilibrio económico entre las diversas partes del territorio español, con vistas a la efectiva realización del principio de solidaridad.
 - c. Varios de los principios rectores de la UE amparan dicha consideración. En particular, el artículo 174 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) indica como objetivo de la UE reforzar la cohesión económica, social y territorial de las diversas regiones. Y el artículo 349 del mismo TFUE atiende a las necesidades derivadas de la discontinuidad territorial en el caso de las regiones ultraperiféricas (entre las que se incluyen las regiones insulares atlánticas de las Islas Canarias, Madeira y Azores).

- d. El Reglamento (UE) 651/2015 de la Comisión, de 17 de junio del 2014, declara en su artículo 51 la compatibilidad de las ayudas de carácter social al transporte en favor de los residentes de las “regiones alejadas”.
 - e. Lamentablemente, en el marco europeo, falta abordar con el mismo rigor la aplicación de los principios rectores de la UE al caso del transporte de mercancías para el conjunto de las regiones alejadas.
- 5) Atendiendo al mandato constitucional recogido en el mencionado artículo 138.1, el Estado español incorpora en su diseño de política económica una ayuda a las regiones (y ciudades autónomas) extra-peninsulares. Si bien hay diferencias muy notables en las condiciones de las mismas entre las Islas Canarias y las Illes Balears. Las más destacadas son:
- a. El porcentaje de subvención al coste del tramo marítimo es del 100% en el caso de Canarias y de entre el 65% (exportación) y 60% (importación) en el caso de Balears.
 - b. Las partidas objeto de subvención son diferentes, incluyendo todos los costes asociados al transporte por barco en el caso de Canarias (embarque, desembarque, uso de maquinaria, etc.), y sólo la parte puramente de flete, en el caso de las Illes Balears.
 - c. Las ayudas no computan dentro del límite de minimis en el caso de Canarias, pero sí en el caso de las Illes Balears. Por tanto, no están limitadas en el primer caso, pero sí en el segundo.
 - d. Cabe preguntarse ¿Cuál es la justificación de que al amparo de la misma Constitución haya diferencias tan notables entre dos Comunidades Autónomas?
- 6) La detallada presentación de indicadores para las principales regiones insulares de la Comisión de Islas de la Conferencia de Regiones Marítimas Periféricas (CPMR-ISLANDS COMMISSION) pone de manifiesto que, si bien estas regiones insulares muestran diferencias entre ellas, hay también elementos comunes, en particular vinculados a la discontinuidad territorial con el continente.
- 7) De forma específica, el análisis detallado de los indicadores en el caso de las Illes Balears pone de manifiesto algunos de los elementos que caracterizan la evolución del archipiélago en los últimos treinta años. En particular:
- a. Hay un notable aumento de población residente.
 - b. Simultáneamente, hay un incremento aún mayor de población flotante, que se relaciona principalmente con el crecimiento del número de turistas y de los flujos de transporte de personas por vía, principalmente, aérea y marítima.
 - c. Lo anterior deriva en un aumento notable tanto del indicador de presión humana como del índice de motorización en las Illes Balears.
 - d. Las Illes Balears son el archipiélago europeo que lidera la pérdida de superficies agrícolas en el período 1990-2018 con un total del 7% del territorio insular. Las zonas agrícolas se han transformado en zonas urbanizadas, pero en gran parte han sido abandonadas y colonizadas por la vegetación natural. Este hecho conduce a una pérdida de productividad agraria con efectos demoledores sobre el PIB del sector primario Balear.

- e. Las Illes Balears son las islas europeas que incrementan con mayor intensidad los espacios forestales y seminaturales, alcanzando el 4,8% de su superficie. Dicho aumento se realiza a consecuencia de la transformación de zonas agrícolas, lo que constituye una pérdida de producción autóctona generando una dependencia exterior absoluta y dando lugar a una vulnerabilidad territorial cada vez mayor.
 - f. En las Balears cada isla posee una dinámica de ocupación del suelo específica, si bien se comparte un crecimiento constante de superficies artificiales, una pérdida de superficies agrícolas y un aumento de espacios forestales y seminaturales.
 - g. Se evidencia que las islas de menor tamaño son más sensibles y vulnerables a las dinámicas territoriales de artificialización y abandono agrario. La doble o triple insularidad viene agravada por una dinámica de ocupación del suelo que reside en el monocultivo de la actividad turística, basada en el uso urbano y residencial, que no mantiene ni permite, a nivel general, la actividad agrícola.
- 8) A partir de la información detallada proporcionada por la APB, se ha presentado un análisis sincrónico y diacrónico en relación al ámbito específico de la evolución del transporte marítimo de mercancías en Baleares. Las conclusiones más destacadas son:
- a. El total de carga gestionada por los puertos de Balears muestra una tendencia creciente en los últimos 20 años, si bien se vio afectada, tanto por la crisis económica y de deuda entre 2009 y 2014, como por la pandemia de la COVID-19 en 2020.
 - b. El volumen de actividades de descarga en los puertos de Balears es notable y sistemáticamente mayor (en torno al 70%) que el volumen de actividades de carga (en torno al 30%).
 - c. La mayor parte (más del 90%) se refiere a intercambios en cabotaje (con el resto de España). Y ese porcentaje sube a lo largo de los últimos 20 años.
 - d. La mayoría de la carga general se transporta a través del sistema Roll-on – Roll-off (contenedores cargados sobre plataformas rodantes individuales con o sin autopropulsión). Y, de hecho, el peso de este tipo de carga ha aumentado notablemente durante las últimas dos décadas, desplazando prácticamente al transporte de contenedores.
 - e. La modalidad de transporte Ro-Ro explica que un porcentaje muy elevado del total de carga corresponda con taras (un 44% en conjunto).
 - f. Las mercancías agrupadas bajo el epígrafe de “Resto de Mercancía General” son las que representan el mayor porcentaje en el análisis desagregado por tipo de mercancías (alcanzando un 20%) del total.
- 9) Se ha ofrecido un análisis detallado de las condiciones de las actuales ayudas al transporte de mercancías, su evolución y la evaluación de su diseño institucional. Los elementos principales definitorios de la ayuda al transporte de mercancías en las Illes Balears se detallan a continuación.
- a. La orientación actual de las ayudas al transporte de mercancías es ciertamente limitada. A pesar de su denominación, el objetivo de la actual ayuda es, exclusivamente, compensar los mayores costes de importación de inputs y exportación de productos elaborados de las empresas industriales de las Illes Balears. Por tanto, el actual marco de ayudas no busca, y no puede lograr, reducir los elevados costes de insularidad que sufren en su conjunto las Illes Balears.

- b. A partir del año 2018, la compensación cubre el 65% del coste efectivo del flete de las mercancías en origen (productos fabricados en las Islas y enviados fuera) y el 60% del coste en destino (inputs procedentes de fuera que necesitan las empresas de las Islas), tanto entre Balears y la Península como hacia países de la Unión Europea.
 - c. Las mercancías susceptibles de subvención son las que forman parte de los Sectores de atención preferente (SAP) y, también, de otras actividades para las cuales una empresa de las Illes Balears produzca una transformación de un input de producción en que añada un 20% de valor añadido.
 - d. El coste efectivo susceptible de subvención se calcula como el menor entre el importe en factura presentada, o un coste tipo por kilogramo transportado de cada actividad en virtud de las tablas publicadas por la Delegación de Gobierno de les Illes Balears.
- 10) Las ayudas al transporte de mercancías han ido variando de forma relevante en los últimos 15 años tanto en relación al número de empresas que reciben dicha compensación, como en la cuantía de las mismas. En términos generales:
- a. La cuantía de las ayudas al transporte de mercancías en Baleares experimentó una caída muy notable (en torno al 75%) debido a las restricciones en los PGE derivadas de la crisis económica y de deuda. Esa caída en las cuantías se vio acompañada por una caída en el número de empresas bonificadas.
 - b. A partir del año 2008 el Estado español incrementa, tanto la dotación presupuestaria global, como el porcentaje del coste del flete sujeto a subvención. Eso permite un aumento de las ayudas tanto en términos de cuantías como de empresas bonificadas.
 - c. Por actividades, el grupo que recibe un porcentaje mayor de ayudas (en cuantía y número de empresas bonificadas) es el de otras actividades industriales (No SAP) que incorporan un valor añadido (VA) sobre coste de los inputs superior al 20%. En segundo lugar, en número de empresas, está la industria de la madera y, en cuantías, la industria de nutrición humana.
 - d. La mayoría de las ayudas son inferiores a 3000€ por empresa, aunque alrededor de un 5% (en media entre 2005 y 2021) recibe más de 30.000€
 - e. El coste del transporte que soportan las empresas de Balears ha ido aumentando en los últimos años.
 - f. La estructura económica más diversificada de Menorca justifica que está sobre-representada en el número y cuantía de las ayudas en relación a su población, puesto que aquellas triplican los porcentajes demográficos.
- 11) El análisis detallado del error de diseño institucional de política económica derivado de incluir las ayudas al transporte de mercancías en el límite de minimis demuestra que:
- a. Desde la perspectiva de análisis económico, no cabe considerar las ayudas al transporte de mercancías en las regiones insulares como ayudas de Estado para beneficiar a empresas en un mercado competitivo. El objeto de las ayudas al transporte de mercancías en regiones insulares no es, en ningún caso, conceder una ventaja económica a un grupo de empresas frente al conjunto de las empresas de la Unión Europea. Muy al contrario, estas ayudas compensan parcialmente una desventaja competitiva derivada únicamente de la discontinuidad territorial que caracteriza la insularidad.

- b. La incorrecta aplicación de limitaciones diseñadas para proteger la libre competencia (regla de minimis), provoca que sea la propia UE la que genere una situación de falta de libre competencia y limite la libre movilidad de bienes y el acceso al mercado único en el caso de las regiones insulares.
 - c. El razonamiento económico expuesto en los párrafos anteriores justifica que, de forma correcta, en las principales regiones insulares atlánticas (calificadas de ultraperiféricas) las ayudas al transporte de mercancías no se consideren dentro de las limitaciones de minimis. Sin embargo, y de forma discriminatoria, otras regiones insulares, también alejadas, que ven limitado su acceso al mercado único en condiciones muy similares, se ven penalizadas al no permitirse que se elimine el impacto de la discontinuidad territorial.
 - d. La ineficiencia en el diseño de la política económica es aún mayor debido a que la incorrecta consideración por parte de la UE de las ayudas al transporte de mercancías en el límite de minimis aplicado a otras ayudas de Estado a empresas supone que si las empresas de las regiones insulares no ultraperiféricas reciben ayuda al transporte, resultan en parte excluidas de otras ayudas.
 - e. El impacto negativo de que las ayudas al transporte en Balears se vean limitadas por la normativa de minimis creció un 118% entre 2016 y 2015, un 191% entre 2017 y 2016, y de nuevo un 137% entre 2019 y 2018. De hecho, el creciente impacto de la limitación del minimis ha reducido considerablemente el efecto del aumento en el porcentaje de subvención (del 30% al 60% para las importaciones y del 35% al 65% para las exportaciones) que se logró en los PGE.
 - f. Cuando en 2018 el Estado Español atiende a la petición de las regiones insulares (Islas Canarias e Illes Balears) y aumenta el porcentaje subvencionado del coste del flete, logra aumentar por encima del 80% la relación entre subvenciones solicitadas y cuantías concedidas. Sin embargo, a partir de 2019 (a medida que se produce la acumulación de ayudas en tres años según la normativa minimis) el error de diseño de política derivado de la consideración de las ayudas al transporte dentro del límite del minimis provoca una nueva caída del porcentaje bonificado hasta un mínimo del 60% en 2020.
 - g. El número de empresas para las cuales la aplicación de minimis sobre las ayudas al transporte de mercancías limita su capacidad para compensar la desventaja competitiva derivada de la discontinuidad territorial, pasó de 2 en 2015 y 6 en 2016, hasta 26 en 2019 y 31 empresas en 2020.
 - h. Como ya se ha mencionado, otro efecto contra la libre competencia en el ámbito europeo de considerar las ayudas al transporte en el límite de minimis es que, las empresas de Balears, se ven limitadas en su posibilidad de concurrir en igualdad de condiciones con otras empresas del espacio europeo ya que han agotado parte del citado límite. En ese sentido, el porcentaje de empresas que solicitan la ayuda al transporte, y eso les lleva a superar en un 50% o más del límite de minimis, ha ido subiendo de las 8 empresas en la convocatoria de 2015 (un 2,8% del total de solicitantes) a estar en torno a 30 en 2018 (entre el 8 y el 10% de solicitantes), y alcanzar las 68 empresas en 2020 (un 19,1% del total de solicitantes)
- 12) En conclusión, el actual diseño institucional, del Estado y de la UE, de las políticas de transporte de mercancías es ineficiente y no logra corregir la desventaja competitiva exógena

derivada de la insularidad, como variable permanente, y por tanto de la discontinuidad territorial.

13) Las carencias más destacadas de este diseño institucional se refieren a:

- a. El conjunto de productos subvencionables no refleja de forma adecuada el proceso de transformación tanto de los sectores primario como secundario.
- b. La aplicación de la normativa de minimis a las ayudas de transporte de mercancías. Lo que supone una penalización por cercanía al continente, frente a las regiones ultraperiféricas, que no está justificada por las diferencias en el coste real del transporte. Una penalización sin sentido económico al tamaño de las empresas. Y una penalización sobre las actividades de los sectores primario y secundario de las regiones insulares que les limita el acceso a otras ayudas de Estado en comparación con el conjunto de la Unión Europea.

14) La evolución económica de las Illes Balears refleja los efectos negativos del fallo de diseño institucional de política económica expuesto en los puntos anteriores. En concreto:

- a. En relación al Valor Añadido Bruto (VAB), el sector primario pasa de representar el 1,7% en 2000 a producir únicamente el 0,6% en 2019. El sector industrial y de energía (secundario) reduce también su peso relativo, pasando del 7,9% en el año 2000 a sólo el 5,8% en 2019. Esta caída es aún más relevante en el caso de la industria manufacturera, para la que el peso en el VAB se reduce en un 50% (del 5,6% al 2,7%).
- b. La industria manufacturera representaba en el año 2000 el 71,2% del sector secundario pero, tras 20 años de caída, en 2019, su peso se limitó al 46,4%, con un mínimo del 42,3% en el año 2013.
- c. Entre 2000 y 2019, el PIB total de la economía balear a precios de mercado se duplicó (con un crecimiento de 106,5%), todos los sectores aumentaron el valor nominal de sus VAB, salvo dos: el sector primario experimenta una pérdida notable de VAB a precios de mercado, con una caída del 24,5% entre 2000 y 2019. Por su parte, el VAB de la industria manufacturera se sitúa en 2019 virtualmente en los mismos valores que en 2000 (sólo crece un 0,5%).
- d. Este comportamiento es marcadamente diferente al del resto del Estado en que el sector primario creció un 33,1% (frente a la caída del 24,5% en el caso de Balears). Y la industria manufacturera, en el conjunto del Estado experimentó un crecimiento del 29,6% en el período considerado, frente al estancamiento de dicha actividad en Balears.
- e. El sector primario y la industria manufacturera de las Illes Balears presentan un comportamiento completamente desacoplado del conjunto de la economía Balear y del resto de España. Por tanto, el comportamiento general del conjunto de la economía balear, y en particular su PIB per cápita, no puede en ningún caso justificar que no se haga una evaluación adecuada de las ayudas dirigidas a estos dos sectores.

15) Considerando el PIB per cápita, las Illes Balears es la Comunidad Autónoma del Estado que muestra un peor comportamiento entre el año 2000 y 2020. En esos 20 años, el PIB per cápita nominal en las Illes Balears ha crecido sólo un 9,7%, frente a una media del 48,3% para el conjunto del Estado.

16) Todo lo anterior debe llevar a una corrección del diseño institucional en el marco regional de la Comunidad Autónoma, del Estado y de la UE de manera que:

- a. Se enfatice en la singularidad y especificidad de les Illes Balears, en los costes que la insularidad genera por la compartimentación territorial en cuatro islas habitadas y en la necesidad de disminuir los efectos de esta doble (Menorca, Eivissa) y triple insularidad (Formentera).
- b. La política regional de las Illes Balears debería de encaminarse a implementar herramientas de diversificación económica y de crecimiento a largo plazo, a partir del potencial turístico existente y del saber hacer generado en nuestra comunidad y exportado a otros territorios, sin dejar de lado los sectores primario y secundario.
- c. Tanto el Estado español, como la Comunidad Autónoma, a través de la CPMR, deberían pedir de nuevo a la UE que las ayudas al transporte de mercancías en todas las islas (por su propia condición permanente de discontinuidad territorial con el continente) de la Unión Europea, de acuerdo con la especial atención a la que se refiere el art. 174 del Tratado de Funcionamiento de la UE, independientemente de que tengan consideración de región ultraperiférica o alejada, dejen de ser consideradas ayudas que alteran la libre competencia de mercado entre los países de la UE. Es decir, que las ayudas al transporte no queden sujetas al futuro régimen de minimis, dado que la insularidad es una desventaja evidente y constante en el tiempo, por lo que debería ser objeto de ayudas operativas para paliar estos costes incrementados.
- d. Frente a la revisión de la normativa europea de las ayudas de minimis, y mientras no se excluyan de él las ayudas al transporte en las regiones periféricas y alejadas (con el tratamiento de falta de equidad que ello comporta), como indica el párrafo anterior, debería aumentarse el límite que las empresas pueden recibir de forma que las ayudas al transporte puedan ser efectivas. Es decir, desde el Estado y desde la Comunidad Autónoma, instar a la modificación del Reglamento UE 1407/2013 de 18 de diciembre de 2013 relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis que permitiera aumentar las compensaciones a recibir por una sola empresa en las islas, estipuladas en 200.000€ en un periodo de tres años.
- e. También desde la CPMR se pide revisar al alza el límite máximo del reglamento de minimis (CPMR Islands Comission, 2021).
- f. De no ser posible lo anterior, que se establezca un segundo límite de minimis específico para las ayudas al transporte de los territorios insulares, de forma que las restantes ayudas sujetas a minimis no interfieran con las ayudas específicas de transporte, para que las empresas insulares puedan beneficiarse de ambos tipos de ayuda de una forma efectiva, para poder ser competitivas en el mercado único.
- g. Si todo ello no puede implementarse, se debería mejorar la definición de las mercancías objeto de subvención para ajustarse a la consideración de inputs de producción de las empresas de las regiones insulares.
- h. A nivel del Estado, debería considerarse una ampliación del porcentaje del coste del flete subvencionado en el transporte de mercancías a las Illes Balears, para igualarlo al 100% que opera en las Islas Canarias.
- i. Asimismo, debería ampliarse el objeto de la subvención al conjunto de las actividades relacionadas con la discontinuidad territorial (es decir, con el conjunto de operaciones de puerto y navegación). Cabe la posibilidad de que el actual diseño de la política en Balears contribuya en alguna medida a favorecer el transporte de mercancías en modalidad Ro-Ro,

frente a portacontenedores ya que el coste de las operaciones en puerto, más elevado en la segunda modalidad no está subvencionado. Si ese fuera el caso, el diseño institucional lleva a un comportamiento económico de menor eficiencia.

- j. Caso específico lo merecen los insumos del sector primario que deben importarse y no se encuentran subvencionados. Podría formar parte de un Régimen Especial de Agricultura y Pesca para las Illes Balears.
 - k. Las peticiones más destacadas y comunes a todos los territorios insulares no ultraperiféricos se han trasladado a la Comisión de las Islas, que forma parte de la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas de Europa, que ha recogido esta petición y la ha remitido a las principales instituciones europeas (Doc. Asunto: Consideraciones Baleares Minimis Sector Transporte, 2019).
 - l. La Comisión de las Islas de la CPMR pide a la Comisión Europea y a los Estados miembros que abran un debate sobre la posibilidad de introducir regímenes fiscales especiales para las empresas insulares que deben asumir los costes adicionales de la insularidad en materia de transporte y se revise el marco legislativo de ayudas estatales (CPMR Islands Commission, 2021).
- 17) El marco europeo COVID-19 y el consecuente marco nacional temporal que finaliza en junio 2022 han permitido un plan de reactivación de empresas que cobra valor para ayudas a industrias transformadoras. La UE se muestra sensible al marco temporal de ayudas que igualmente pueden contribuir a la solvencia de las empresas industriales.
- 18) Podría contemplarse en paralelo, por parte del Estado, diversas alternativas de política económica al objeto de reducir los costes de la insularidad permanente y estructural. Entre las posibilidades que propone el presente informe están:
- a. En línea con estudios anteriores, una política fiscal de IVA reducido, como tienen Canarias (también Ceuta y Melilla) que impactaría directamente en todos los ciudadanos y mejoraría la calidad de vida. Representa uno de los instrumentos de compensación a los consumidores por los sobrecostes derivados de la insularidad (800 Millones €, equivalente a un arancel entre un 13% y 17%, Groizard, 2017, mientras la Cámara de Comercio de Mallorca lo establece en un 15%). En la Unión Europea afecta a territorios insulares no periféricos de Francia y Grecia.
 - b. Una verdadera subvención al transporte de mercancías que compense el sobrecoste de la insularidad (derivado de la inviabilidad del transporte por carretera) e incluya a todas las mercancías intercambiadas entre Baleares y el resto de la UE. El objetivo de la misma debería ser la plena integración en igualdad de condiciones de los residentes y empresas de las Illes en el mercado único europeo y garantizar de forma efectiva la libre movilidad de bienes y personas.
- 19) Asimismo, debería elaborarse un análisis coste beneficio de otras medidas que mejoraran la eficiencia del transporte de mercancías en el ámbito competencial estatal y autonómico tales como:
- a. Evaluar la posibilidad de implementar actuaciones conducentes a un aumento del porcentaje de carga transportado en portacontenedores, frente a la modalidad Ro-Ro. En este sentido, esta última modalidad supone un coste por tonelada mayor, y un coste en

huella de carbono también mayor. Debería evaluarse en qué medida el hecho de que las ayudas actuales al transporte de mercancías se limiten al flete marítimo introduce un sesgo en favor de la modalidad Ro-Ro, frente a otras alternativas. Asimismo, si la reducción en el porcentaje de mercancías transportadas se debe a la falta de tamaño de mercado en esta modalidad, debería evaluarse la conveniencia de establecer un Obligación de Servicio Público para esta modalidad considerando los impactos económicos y ambientales sobre el conjunto de la sociedad.

- b. En el transcurso de las entrevistas, se ha manifestado que la carencia de un centro logístico es también un elemento que reduce flexibilidad en la actividad de transporte en las Illes Balears. En este sentido, y bajo los mismos principios, debería evaluarse la necesidad a escala autonómica de contar con dicho centro logístico.
 - c. En el mismo sentido, algunos entrevistados indicaron la conveniencia de fomentar los procesos de compra conjunta (y exportación conjunta) a través de políticas similares a otros clúster de éxito en las Illes Balears.
- 20) En paralelo y ante la emergencia del cambio climático, las políticas de transición energética encaminadas a la descarbonización, a escala autonómica, del Estado y europeas, y el mercado de emisiones, van de nuevo a encarecer los costes del transporte y no solo de mercancías sino también de pasajeros y en los modos aéreo y marítimo, los únicos que salvan la discontinuidad territorial de les Illes Balears. Todo ello debe estar muy presente en la implementación de políticas energéticas y de transporte.
- 21) Finalmente, debe tenerse en cuenta que los costes de transporte de mercancías, uno de los ejes estructurantes de este trabajo, van a sufrir todavía más incrementos por la coyuntura geopolítica internacional actual y la guerra de Ucrania, debido al incremento contante de los precios de los combustibles y del gas y de la ruptura de suministros provocados por los paros de los transportistas.

4. AGRADECIMIENTOS.

Queremos agradecer a todas las personas entrevistadas que nos han dedicado su tiempo y nos han facilitado información para que se pudiera desarrollar este trabajo. Agradecemos específicamente al Presidente de la Cámara de Comercio de Mallorca, Sr. Antonio Mercant; al Director General de Relacions Exteriors del GOIB, Sr. Antoni Vicens; a la Sra. Patricia Dueñas; al Sr. Salvador Servera de la Federació de Transportes de Balears, al President de la Federació de Transportistes de Mercaderies, Sr. Ezequiel Horrach y al Sr. Carlos Ramis; al Director General de Indústria del GOIB, Sr. Antoni Morro; al Sr. Fernando Fernández, Director General d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament y finalmente, y de la Direcció General de Transport Marítim i Aeri del GOIB, a la Sra. Joana Maria Forteza, Cap de Servei de Transport Marítim y, muy especialmente, al Sr. Xavier Ramis, Director General de Transport Marítim i Aeri.

Queremos destacar la ayuda inestimable recibida por parte del Sr. Rafael Rus, de la Delegació de Govern de les Illes Balears, por toda la información facilitada y por su disposición permanente. Queremos agradecer igualmente a la Autoritat Portuària de Balears, y en particular al Sr. Miguel Tudurí, que nos ha prestado una colaboración muy relevante por la información estadística facilitada, en el detalle de las mercancías por puertos, y a la institución en su conjunto que nos ha proporcionado el acceso a dichos datos.

Agradecer igualmente al IBESTAT, en particular, a la Sra. Patricia Tous, por la información facilitada.

5. ENTREVISTAS REALIZADAS.

- Sr. Rafael Rus Delegació de Govern de les Illes Balears. Administració perifèrica de l'Estat. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. 29-10-2021 y 04-02-2022
- Sr. Xavier Ramis, Director General de Transport Marítim i Aeri del GOIB y Sra. Joana Maria Forteza, Cap de servei Transport Marítim. 3-11-2021
- Sr. Fernando Fernández, Director General d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament Rural del GOIB. 8-11-2021
- Sr. Antoni Vicens, Director General de Relacions Exteriors del GOIB y Sra. Patricia Dueñas. 10-11-2021
- Federació de Transports, 12-11-2021. Sr. Ezequiel Horrach, Sr. Salvador Servera y Sr. Carlos Seguí
- IBESTAT, Sra. Patricia Tous. 29-11-2021
- Sr. Antoni Morro, Director General d'Indústria GOIB. 2-12-2021

6. ASISTENCIA A VARIOS SEMINARIOS DEDICADOS A LA INSULARIDAD.

En la Cámara de Comercio de Mallorca, 27-10-2021: Les illes mediterrànies i la UE: el cost de la insularitat a la conca mediterrània. Conselleria d'Hisenda i relacions exteriors del Govern

de les Illes Balears. Europe Direct. Illes Balears. Conference on the Futur of Europe. Ministerio de Auntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación.

Webinari online, 18-11-2021: Conferència sobre el futur d'Europa. La mirada mediterrània. La Mediterrània i la UE: una conca a cohesionar/cicle. Govern de les Illes Balears. Generalitat Vaenciana, Europe Direct. Illes Balears. Europe Direct Comunitat Valenciana, Conference on the Futur of Europe. Ministerio de Auntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación.

7. DOCUMENTACIÓN UTILIZADA, REFERENCIAS, BASES DE DATOS.

Alonso-Paulí,E; Balart, P; Lucena, A (2017): *Determinantes de la competitividad del sector de transporte de mercancías en las Islas Baleares*. Universitat de les Illes Balears. Pdf

Autoritat Portuària de Balears (2019). *Memoria Anual y de Sostenibilidad*. pdf

Cámara de Comercio de Mallorca (2018): *Informe sobre la subvención al transporte marítimo de mercancías en las Illes Balears* (Noviembre de 2018). pdf

Cámara de Comercio de Mallorca (2021): *Informe sobre la ayuda al transporte de mercancías en las Illes Balears* (7 de julio del 2021). pdf

Comité Europeo de las Regiones (2020): DICTAMEN. *Hacia un uso sostenible de los recursos naturales en el contexto insular mediterráneo*. 140.º Pleno, 12-14 de octubre de 2020. Ponente Francina Armengol i Socías (ES/PSE), presidenta del Govern de les Illes Balears. Pdf

Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació: *Régimen especial de Agricultura y la Pesca para las Islas Baleares*, s/f

Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació (2020): *L'agricultura i la ramaderia, en un punt d'inflexió. Informe pel reconeixement de la insularitat dins la futura PAC*.

Conselleria Presidencia. Direcció advocacia Comunitat Autònoma (2017): *Informe jurídic sobre les ajudes regulades al Reial decret 1034/1999 per a la compensació al transport de mercaderías y la compatibilitat amb el dret comunitari d'una eventual ampliació dels seus límits*. pdf

Conselleria Presidencia. Direcció General de Relacions Institucionals i Acció Exterior (2012): *Propostes del Govern de les Illes alears a les institucions europees i a l'Estat espanyol en defensa de la insularitat*. Palma de Mallorca, juliol de 2012. Aprovat pel Consell de Govern en sessió de 6 de juliol del 2012, aprovat pel Parlament de les Illes Balears en sessió del 6 de novembre del 2012. Doc.word

CPMR Islands Comission (2021): *Declaración Final*. Aprobada por la Comisión de las Islas de la CRPM. 15 abril 2021. La Presidenta de la Comisión de las Islas, Francina Armengol i Socías, Presidenta del Gobierno de las Islas Baleares. pdf

CPMR (2018): *Aportaciones sobre Cambio Climático*, noviembre 2018, pdf

Doc. Asunto (2019): *Consideraciones Baleares Minimis Sector Transporte*, 2019, pdf

EURISLES: *Indicateurs statistiques de disparité régionale engendrés par l'insularité et l'ultrapériphéricité*, s/f. pdf

Gobierno de España. Delegación de Gobierno en Illes Balears (19-11-2020): *Acuerdo de la Delegación del Gobierno por la que se determinan los fletes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre la compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en Illes Balears, para la convocatoria 2020*. pdf

Grimaldos, RC (2020): *Los costes de la insularidad: un análisis sobre el coste real para los residentes insulares*. Universitat de les Illes Balears. Pdf

Groizard, JL., Coord. (2014) *Estimación de los costes de insularidad de las Illes Balears*. Universitat de les Illes Balears, pdf

Groizard, JL, (Dir.) (2016): *Los costes de la insularidad de las Islas Baleares: evaluación de políticas actuales y propuestas de futuro*. Universitat de les Illes Balears, pdf

Groizard, JL (2017): *Els costos de la insularitat de les Illes Balears: avaluació de polítiques actuals i propostes de futur*. Universitat de les Illes Balears. 27/Gener/2017. Ppoint. Pdf.

IBESTAT: *Cuenta Satélite del Turismo de Illes Balears, 2014* (CSTIB-2014)

Ministry of Territorial Policy and Public Function, Ministry of Transports, Mobility and Urban Agenda. Government Delegation in the Balearic Islands, Department of Public Works and Transports (2020): *Statistics related to the compensation for the transport of goods with origin or destination in the Balearic Islands*. pdf

Orden TMA/1018/2020, de 23 de octubre, por la que se determinan, para el año 2019, los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 552/2020, de 2 de junio

Real Decreto-ley 4/2019, de 22 de febrero, del Régimen Especial de las Illes Balears, BOE, 47, 23 de febrero de 2019

REGLAMENTO (UE) Nº 360/2012 de la Comisión, de 25 de abril de 2012, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis concedidas a empresas que prestan servicios de interés económico general.

REGLAMENTO (UE) Nº 1407/2013 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013 relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis.

REGLAMENTO (UE) Nº 1408/2013 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis en el sector agrícola.

REGLAMENTO (UE) Nº 717/2014 de la Comisión, de 27 de junio de 2014, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis en el sector de la pesca y de la acuicultura.

Rosselló, V.; Riera, A (2019): “La política industrial”. In: *CES-UIB: H2030. Estudi sobre la Prospectiva Econòmica, Social i Mediambiental de les Societats de les Illes Balears a l’Horitzó 2030 (H2030)*. Edit. Consell Econòmic i Social. Palma. Pàgs 103-133. 502 pàgs. pdf

Sastre, JF (2021): “La economía balear pierde 16 posiciones en el ránking europeo de competitividad”. *Mallorcadiario.com* (27-05-2021)

Vallés, M (2021): “Balears ingresa en la España pobre”, *Diario de Mallorca*, 28-12-2021

Verger, P; Ginard, A (2021): “La ley de minimis, una losa para las empresas insulares”. *Ultima Hora*, 10/12/2021

Vicepresidència i Conselleria d’Innovació i Recerca i Turisme. Centre Balears Europa (2016): *Les illes de la Mediterrània i l’estratègia Europa 2020. Una avaluació de la situació a les Illes de la Mediterrània en termes de creixement intel·ligent, integrador i sostenible*, pdf

BASE DE DATOS Delegació de Govern de les Illes Balears - Àrea De Foment

BASE DE DATOS Autoritat Portuària de les Balears

BASE DE DATOS CPMR- ISLAS y enlaces

Fuentes: Armada Española, rome2rio, ferryhopper.com, Ministerio de la Infraestructura y el Transporte (Italia), Armada Española, EUROSTAT, INE.IT, INE, INED.FR, National Statistical Service Greece, INE.PT, IBESTAT, ISTAC, National Statistics Office Malta, Statistical Service Cyprus, Instituto Canario de Estadística, Commercio estero e attività internazionali delle imprese, INE.CH, INE Malta, Le Chiffre du Commerce Extérieur, Puertos del Estado

Enlaces

CAEB Balears	https://www.caeb.es/wp-content/uploads/2020/12/CAEB-Informe-evolucion-economica-3Trim-2020.pdf
CAIB - REIB	https://www.caib.es/sites/M170629084215629/es/n/el_govern_de_le_s_illes_balears_explica_a_la_sociedad_civil_las_conclusiones_de_la_n_egociacion_del_nuevo_reib/
EpData Agency	https://www.epdata.es/datos/desempleo-pib-inflacion-union-europea-ue-eurozona/432
Europstat	https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tour_occ_arn2/default/map?lang=en
Hellenic Statistical Authority	https://www.statistics.gr/en/statistics/-/publication/SMA06/2019-Q4
Instituto Nacional de Estatística Portugal	https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0001909&contexto=bd&selTab=tab2
Instituto nazionale di statistica	http://dati.istat.it/viewhtml.aspx?il=blank&vh=0000&vf=0&vcq=1100&graph=0&view-metadata=1&lang=en&QueryId=25396&metadata=DCSC_TRAMAR
Ministerio de Política Territorial. Gobierno de España	https://www.mptfp.gob.es/portal/ministerio/ayudas-fondos/ayudas_transporte_mercancias_insular/ayudas_balears.html
Statistical Database Sweden	http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/en/ssd/START_NV_NV1701_NV1701A/NV1701T5BAR/table/tableViewLayout1/
United Nations Conference on Trade and Development	http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=13321