



**Universitat de les Illes Balears** Facultat d'Economia i Empresa

**Memòria del Treball de Fi de Grau**

# Propuesta para un nuevo régimen económico y fiscal para las Islas Baleares.

Catalina Vanrell Sureda

**Grau de Administració d'Empreses**

Any acadèmic 2017-18

DNI de l'alumne: 41584558Y

Treball tutelat per Antonio Costa Costa.  
Departament de Economia Aplicada.

S'autoritza la Universitat a incloure aquest treball en el Repositori Institucional per a la seva consulta en accés obert i difusió en línia, amb finalitats exclusivament acadèmiques i d'investigació	Autor		Tutor	
	Sí	No	Sí	No
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Paraules clau del treball:

Baleares, insularidad, costes, problemática, transporte, comercio, Menorca, Eivissa, Mallorca,...

## ÍNDICE

RESUMEN.....	7
ABSTRACT.....	7
1. INTRODUCCIÓN.....	8
1.1. EL PROBLEMA DE LA INSULARIDAD.....	8
2. OBJETIVOS DEL TRABAJO.....	9
3. REVISIÓN DE LA LITERATURA.....	10
3.1. PRINCIPALES ESTUDIOS DE LA INSULARIDAD.....	10
3.2. RECONOCIMIENTO Y MEDIDAS.....	12
3.3. CANARIAS.....	14
4. EL TRANSPORTE EN LAS ISLAS BALEARES.....	15
4.1. INTRODUCCIÓN.....	15
4.2. EL TRANSPORTE MARÍTIMO.....	18
4.2.1. Introducción.....	18
4.2.2. Movimiento de mercancías.....	19
4.2.3. Movimiento de pasajeros.....	24
4.3. TRANSPORTE AEREO.....	28
4.3.1. Introducción.....	28
4.3.2. Movimiento de pasajeros:.....	28
4.3.3. Movimiento de mercancías:.....	33
5. COMERCIO.....	38
5.1. INTRODUCCIÓN.....	38
5.2. COMERCIO EN LAS ISLAS BALEARES.....	39
6. MEDIDAS PARA REDUCIR LOS COSTES DE INSULARIDAD DE LAS ISLAS BALEARES.....	46
7. CONCLUSIÓN.....	54
8. REFERENCIAS.....	56

## ÍNDICE DE TABLAS.

<b>Tabla 1:</b> Movimiento de mercancías y de pasajeros por puerto. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la memoria anual de los puertos de las Islas Baleares del 2016.....	21
<b>Tabla 2:</b> Mercancías desembarcadas y embarcadas por puerto. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la memoria anual de los puertos de las Islas Baleares del 2016.....	23
<b>Tabla 3:</b> Número de pasajeros en los puertos de las Islas Baleares. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de la memoria de sensibilidad de los puertos de las Islas Baleares del 2016.....	25
<b>Tabla 4:</b> Número de pasajeros en crucero. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de la memoria de sensibilidad de los puertos de las Islas Baleares del 2016. ....	25
<b>Tabla 5:</b> Pasajeros embarcados y desembarcados por puerto. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la memoria anual de los puertos de las Isla Baleares del 2016. ....	26
<b>Tabla 6:</b> Movimiento de pasajeros por islas en el 2016. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de Aena.....	29
<b>Tabla 7:</b> Movimiento de pasajeros por isla en el 2015. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de Aena.....	29
<b>Tabla 8:</b> Evolución de los pasajeros en España. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de Aena.....	29
<b>Tabla 9:</b> Movimiento de los pasajeros en el 2016 por aeropuerto español. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de Aena.....	30
<b>Tabla 10:</b> Movimiento de pasajeros en el 2015 por aeropuerto español. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.....	30
<b>Tabla 11:</b> Movimiento de mercancías en el 2016 por aeropuerto español. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de Aena.....	33
<b>Tabla 12:</b> Movimientos de mercancías en el 2015 por aeropuerto español. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.....	34
<b>Tabla 13:</b> Evolución de las mercancías en España. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.....	34

<b>Tabla 14:</b> Movimiento de mercancías por isla en el 2016. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena. ....	35
<b>Tabla 15:</b> Movimiento de mercancías por isla en el 2015. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena. ....	35
<b>Tabla 16:</b> PIB por CCAA en el 2016. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Datosmacro.....	39
<b>Tabla 17:</b> PIB per Capita por CCAA en el 2016. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Macrodatos.....	41
<b>Tabla 18:</b> Evolución de las exportaciones e importaciones. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del lbestat. ....	42
<b>Tabla 19:</b> Exportaciones de las Islas Baleares por país de procedencia. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del lbestat.....	43
<b>Tabla 20:</b> Procedencia de las importaciones de las Islas Baleares. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del lbestat. ....	44
<b>Tabla 21:</b> Exportaciones por medio de transporte procedente de las Islas Baleares. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del lbestat. ....	44
<b>Tabla 22:</b> Procedencia de las importaciones de las Islas Baleares por medio de transporte. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del lbestat. ....	45

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.

<b>Ilustración 1:</b> Número de empresas autorizadas en el 2016 para el transporte en carretera. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos del Ministerio de Fomento.....	16
<b>Ilustración 2:</b> Total de mercancías en los puertos de las Islas Baleares. FUENTE: Elaboración propia con la información de la Memoria Anual de los Puertos de las Islas Baleares del 2016.....	19
<b>Ilustración 3:</b> Porcentaje de mercancías por puerto. FUENTE: Elaboración propia con los datos extraídos de la memoria anual de los puertos de las Islas Baleares del 2016.....	20
<b>Ilustración 4:</b> Desglose del puerto de Palma de Mallorca de las mercancías. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de la memoria anual de los puertos de las Islas Baleares del 2016. ....	22
<b>Ilustración 5:</b> Número total de pasajeros en las Islas Baleares. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos a partir de la memoria de sensibilidad de los puertos de las Islas Baleares en el 2016. ....	24
<b>Ilustración 6:</b> Origen de los pasajeros con destino Palma de Mallorca. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.....	31
<b>Ilustración 7:</b> Origen de los pasajeros con destino Ibiza. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena. ....	32
<b>Ilustración 8:</b> Origen de los pasajeros con destino Menorca. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.....	32
<b>Ilustración 9:</b> Volumen de mercancías con destino Menorca. FUENTES: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.....	35
<b>Ilustración 10:</b> Volumen de mercancías con destino Ibiza.. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.....	36
<b>Ilustración 11:</b> Volumen de mercancías con destino Mallorca. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.....	37
<b>Ilustración 12:</b> Volumen de mercancías con origen Mallorca. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.....	37
<b>Ilustración 13:</b> Volumen de mercancías con origen Eivissa. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.....	37

<b>Ilustración 14:</b> Volumen de mercancías con origen Menorca. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.....	38
<b>Ilustración 15:</b> Evolución de las exportaciones e importaciones. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del Ibestat. ....	43

## **RESUMEN.**

Los costes de insularidad representan un gran problema para las regiones insulares que ven como el coste de vida de sus residentes se ve incrementado. Además, las empresas baleares que comercializan con otras regiones pierden competitividad por el aumento de los costes de transporte y de producción de sus productos, por lo que son los consumidores los que soportan el sobrecoste provocado por el transporte de las materias primas o componentes necesarios para la fabricación de los productos.

Además, al ser un territorio fragmentado y dependiente del transporte, los costes aumentan más con el tráfico de mercancías o con el transporte de pasajeros entre las distintas islas, por la situación de doble insularidad.

A través de nuestro trabajo se realizará un análisis del transporte de pasajeros y mercancías por los dos medios de transporte disponibles para las Islas Baleares, es decir, vía marítima y vía aérea, y del comercio con el fin de desarrollar un plan de medidas para reducir los efectos provocados por la insularidad a los residentes de las islas.

## **ABSTRACT.**

Insularity costs represent a big problem for insular regions that see how the cost of living increased for their residents. In addition, the Balearic companies that commercialize with other regions lose competitiveness by the increase for the transport costs and for the production of their products, reason why they are the consumers those that bear the extra cost caused by the transport of the raw materials or necessary components for the manufacture of the products.

In addition, as it is a fragmented territory and dependent on transport, the costs increase more with the traffic of merchandise or the transport of passengers between the different islands, due to the situation of double insularity.

Through our work an analysis of the transport of passengers and merchandise will be carried out by the two means of transport available to the Balearic Islands, that is, by sea and air, and trade in order to develop a plan of measures to reduce the effects caused by insularity to the residents of the islands.

## **1. INTRODUCCIÓN.**

### **1.1. EL PROBLEMA DE LA INSULARIDAD.**

Las regiones insulares están formadas por un conjunto de características económicas, físicas, demográficas y biológicas peculiares que hacen que sea un territorio complejo (Comisión interamericana para el desarrollo sostenible, 1999). Estas características tienen como consecuencia un desequilibrio y una vulnerabilidad que lo diferencian de los demás territorios y que solo se puede solventar o paliar con acciones procedentes del Estado (Ley 30/1998, 29 de Julio, del Régimen Especial de las Illes Balears).

Estos territorios suelen estar aislados y ser frágiles ante los riesgos naturales y los cambios climáticos. Aparte, al estar condicionado por la limitación de sus recursos hace que sea muy importante una buena gestión de su utilización.

Las Islas Baleares como región insular dependen mucho del turismo, de su agricultura y de su ganadería que le proporcionan grandes ingresos y que crean nuevos sitios de trabajo originando un crecimiento y desarrollo por parte de su economía. De igual forma, sus zonas costeras son vitales por su grado de productividad, por el gran interés turístico, que le proporciona una gran variedad de recursos biológicos (Comisión interamericana para el desarrollo sostenible, 1999).

Baleares se encuentra ante un gran problema: los costes de insularidad. Dicha insularidad se refleja en la accesibilidad y en el tamaño de la isla, provocando un sobrecoste en la vida de los ciudadanos que viven en el territorio y, un aumento en los costes que soportan los empresarios. Ante estos costes, las islas tienen una gran desventaja desde diversos puntos de vista como: social, económico, fiscal y político que recae principalmente en sus habitantes. Pero, el problema se agrava al soportar una doble insularidad cuando se realizan trayectos entre las mismas islas (Ferreina, Rosselló, Santana y Graizard, 2014).

Las regiones insulares tiene grandes limitaciones en la accesibilidad a su territorio, por consiguiente, las únicas opciones de transporte de las que disponen con: el transporte aéreo, el marítimo o el intermodal, es decir, una combinación del barco y el transporte en carretera. Dicha situación conlleva tener

un grado de dependencia de las instalaciones portuarias y aéreas muy alto provocando un encarecimiento de los costes de transporte y de la comunicación (Godenau y Hernández, 1996).

Además, el transporte es uno de los sectores con mayor demanda de energía por su gran utilización de combustible aéreo, marítimo y marítimo-terrestre. En segundo lugar estaría el sector turístico que cada año va aumentando por lo que su demanda de energía con el fin de poder satisfacer las necesidades de los turistas que llegan a las islas (Barceló et al., 2015).

Los sobrecostes tienen una consecuencia directa en la pérdida de la competitividad de las islas respecto a las demás regiones españolas situadas en la península.

Por tanto, surge la necesidad de realizar un nuevo régimen fiscal y económico que tenga en cuenta los costes actuales provenientes de la insularidad. Pese a que es verdad que se asocia a las Islas Baleares al turismo, por su gran actividad no hay que olvidarnos del medio rural. Sus pueblos por su gran dinamismo y su espíritu emprendedor son parte fundamental para que la economía y su terreno cobren vida, igual que sus paisajes y su geografía rural (EFEAGRO, 2012).

## **2. OBJETIVOS DEL TRABAJO.**

Nuestro objetivo principal consistirá en la realización y desarrollo de un conjunto de medidas con el fin de reducir el gran impacto monetario y de tiempo en que se ven afectados los ciudadanos y empresarios de las islas baleares por los costes de insularidad.

Con el propósito de llegar a nuestro objetivo estructuraremos nuestro trabajo de la siguiente manera:

- En primer lugar veremos cuáles han sido los estudios realizados por diferentes autores y puntos de vista.
- Posteriormente, veremos que organismos han reconocido la insularidad de las islas baleares y cuáles han sido las medidas incorporadas para reducir estos sobrecostes. Asimismo, veremos brevemente el caso de Canarias. Y ya en los capítulos posteriores nos centraremos en dos de los

sectores más afectados por la insularidad: el transporte y el comercio para ver cuál es la situación en el año 2016.

- Por último, una vez realizados dichos estudios propondremos un conjunto de medidas para mejorar la situación de las islas.

En nuestro trabajo nos centraremos en proponer unas medidas para reducir los costes de insularidad en el transporte y en el comercio, aun así, hay que tener en cuenta que no son los únicos sectores que se ven afectados por ser una región insular.

### **3. REVISIÓN DE LA LITERATURA.**

#### **3.1. PRINCIPALES ESTUDIOS DE LA INSULARIDAD.**

Ya en los años 60 la problemática de la insularidad hizo que distintos economistas, profesores o catedráticos de las Islas Baleares junto con varias entidades públicas y privadas realizaron sus propios estudios, análisis y conclusiones sobre el tema.

Bartolomé Barceló fue la primera persona que puso un gran énfasis al problema de la insularidad. En 1967 asistió al congreso de las economías regionales del mediterráneo con su estudio llamado “coste de la insularidad” en el que participo y expuso la gran problemática en la que se encuentran las Islas Baleares por ser una región insular.

Aun así, no fue hasta en 1973 cuando el economista Pedro Costa desarrolló una definición concreta del concepto de los costes de insularidad. Esta definición daba a entender la complejidad que supone el tema por su gran dificultad en la cuantificación de los costes. Para Baleares este estudio supuso un punto de partida para poder dar evidencias de su desventaja como región insular.

En 1980, ante el sobrecoste que las Islas Baleares acarreaban, la Consellería de Transportes y Comunicaciones encargó al economista Miquel Alenyar un estudio más complejo y detallado del coste de insularidad. En este estudio se llegó a la conclusión que las Baleares dependía del transporte aéreo y marítimo, tanto por

el tráfico de pasajeros como por el tráfico de mercancías. Aun así, argumentaba que este sector no era el único que se veía afectado por la insularidad.

Fue en 1981 cuando se incorporaron los primeros descuentos para los trayectos aéreos y marítimos.

Posteriormente, en 1984 este autor volvió a elaborar el mismo estudio para ver cómo había evolucionado dándose cuenta que los costes de insularidad dentro del territorio insular también afectan de manera positiva a su economía como un componente generador de riqueza.

Ese mismo año, Antonio Fleixas desarrollo un estudio explicando cuales eran los efectos que provoca la insularidad en los recursos del territorio. Por un lado, permite a las Baleares poder salvaguardar la imagen de las islas como destino turístico y proteger su medio rural. Por otro lado, manifestaba la gran limitación que soporta la región en relación a los recursos naturales disponibles dentro del territorio (Bardolet, 1989).

Fue a través de estos estudios donde los economistas entendieron la insularidad como aquel sobrecoste que implica el vivir en una región insular, no solo como el encarecimiento de vida que soportan los residentes sino que también como el aumento de los costes que sufren los empresarios y que hace que sus mercancías sea menos competitivas que las demás (Manera y Garau, 2005).

Uno de los estudios más recientes y que ha tenido mayor relevancia por su aproximación a la estimación de los costes de insularidad, ha sido el que realizó la Universidad de las Islas Baleares en el 2014. En el trabajo se detallan los efectos que provocan los costes de insularidad y las dificultades que soportan las Islas Baleares en sectores como el comercio y el transporte (Ferreina, Rosselló, Santana y Graizard, 2014).

Además, en el 2016, un equipo de la UIB formado por investigadores y profesores realizó un estudio destinado a la evolución de las medidas establecidas hasta ese momento por el gobierno, y además, proponía un conjunto de medidas para reducir los costes de la insularidad que soportan los empresarios y los propios residentes de las islas (Groizard, Bru, Oliver y Santana, 2016).

Al margen de las conclusiones que los autores han ido dando a lo largo de los años en sus estudios, se refleja y se pone en énfasis la gran problemática que supone para una región insular la insularidad. Hay que tener en gran

consideración que no hay una única manera, perspectiva o un único método para analizarlos ya que por un lado, este tema es muy complejo y por otro lado, no se puede comparar el caso de las Baleares con ninguna otra región situada dentro del territorio español. Pero si hay algo en que la mayoría de los estudios, tesis o trabajos que se han realizado tienen en común es que no hay un único sector afectado por la insularidad (Bardolet, 1989).

### **3.2. RECONOCIMIENTO Y MEDIDAS.**

Ante todos los estudios, tesis y trabajos que han sido realizados por economistas y profesores que ponían al descubierto las dificultades y los problemas de las Islas Baleares surgió la necesidad de que la insularidad fuese reconocida por las instituciones más importantes.

Por un lado, se desarrolló la Ley 30/1998, de 29 de Julio donde la constitución española no solo reconocía la desigualdad que hay en los diferentes territorios españoles sino que además incorporaba unas medidas para corregir el efecto de la insularidad para las Islas Baleares.

Por otro lado, a través del Régimen Especial de las Islas Baleares, el Estado se comprometía a vigilar que se estableciera un equilibrio económico justo y adecuado para cada una de las diferentes regiones españolas teniendo en cuenta las características peculiares de cada territorio y de este modo poder cumplir con el principio de solidaridad.

Teniendo en mente el cumplimiento del principio de solidaridad, el Estado incorporó medidas para reducir el efecto de la insularidad.

En el sector de los transportes estableció una reducción del 50% en las tarifas aéreas y marítimas para los trayectos de pasajeros que sean entre España y las Islas Baleares. Además, se incorporó para los trayectos entre los aeropuertos y puertos de las islas, una reducción del 75% en la tarifa.

En los casos en que se traslade el coche a las islas, la tarifa también está sujeta a una reducción del 50% siempre que sea para la utilización del viajero que se desplaza.

Las tarifas portuarias para el tráfico de mercaderías tienen una reducción del 50% siempre que su origen o destino serán las islas Baleares. Asimismo, el coste

de los fletes en el transporte de las mercancías está sujeto a una reducción del 3%.

Para las exportaciones que se realicen dentro de la Unión Europea como medida reductora se le aplica una compensación al transporte de mercancías. Además, para sectores como el calzado, la agricultura o las joyas, se les establecen las mismas bonificaciones aplicadas dentro del Estado.

En el sector de la energía únicamente se reconoce el incremento del coste por la insularidad, pero no se le practica ninguna medida para reducirla.

En el sector de la educación, el Estado ha desarrollado un plan de becas para los estudiantes que deben desplazarse con el objetivo de facilitar que los ciudadanos puedan recibir una formación.

En cuanto a la sanidad, existe una compensación en los costes derivados del traslado de pacientes entre hospitales del territorio español y las Islas Baleares junto con sus familiares.

En el artículo 61 de la ley Orgánica 2/1983 del 25 de Febrero del Estatuto de Autonomía de las Islas Baleares también se reconoce el desequilibrio económico de Baleares. Para ello incorpora dos medidas: la primera es la creación de un Fondo de compensación en la financiación, y la segunda, recoge que dicha Comunidad Autónoma podrá quedarse con una parte del total de la recaudación de ciertos impuestos que no les estén cedidos ni total ni parcialmente. Estos impuestos serán acordados por ambas partes y deberán hacer referencia a la actividad y desarrollo de las Baleares (Ley 30/1998, 29 de Julio, del Régimen Especial de las Illes Baleares).

Además, en el 2015 se desarrolló un proyecto de modificación a la ley 30/1998 de 29 de Julio en el que se incorporan medidas para incentivar y promover la actividad económica de las Baleares a través de una reserva para incentivar las inversiones del territorio.

Este nuevo artículo establece que los contribuyentes que dediquen parte de sus beneficios a esta reserva de inversiones podrán deducirse de su base imponible dicha cantidad con un límite del 75% del beneficio (Anónimo, 2015).

Aun habiéndose incorporado medidas con el objetivo de corregir los efectos que provoca la insularidad no han tenido el impacto que se esperaba y además, no han contemplado todos los ámbitos en el que el territorio balear se ve afectado por ser una región insular.

### 3.3. CANARIAS.

El caso del archipiélago Canario es distinto al de las Baleares, ya que tiene rasgos que la diferencian de las comunidades autónomas españolas en cuanto a su economía y que la convierten en una región ultraperiférica, por tanto, no podemos realizar una comparación entre estas dos regiones españolas a las que a ambas le afecta la insularidad.

Los residentes canarios soportan, por un lado, los costes que acarrearán las empresas por tener un mercado local pequeño y tener los centros de manufactura y de consumo lejos, llamados ultraperiféricos, y por otro lado, los costes de insularidad (Centros de estudios económicos fundación tomillo, 2002). Ante estas peculiaridades, la constitución española, el estatuto de autonomía y la Unión Europea, han reconocido las dificultades que acarrearán las empresas y los residentes, por lo que le han permitido incorporar un régimen económico y fiscal especial dentro de su territorio.

Este régimen aporta distintas medidas económicas y fiscales con el fin de reducir el impacto negativo que tiene la situación geográfica en la que se encuentra la comunidad autónoma con respecto a las demás regiones españolas situadas dentro de la península.

En cuanto a las medidas económicas podríamos destacar la bonificación que tiene los pasajeros residentes de las islas en los trayectos aéreos, y para el tráfico de mercancías se establece una ayuda al transporte.

Alguna de las medidas fiscales que incorpora el gobierno de Canarias son:

- Con el fin de incentivar el desarrollo de la inversión que realizan las empresas dentro del territorio, para la construcción de instalaciones públicas y aumentar el empleo, se ha establecido una reserva para inversiones dentro del archipiélago Canario (RIC).
- Las empresas navieras y los puertos de las Islas Canarias están sujetas a exenciones y bonificaciones fiscales para aquellas que están inscritas dentro de la comunidad autónoma, de este modo se prevé mejorar su competitividad dentro y fuera del país.

- También hay una deducción por inversiones en el territorio Canario (DIC) con la finalidad de aumentar los incentivos fiscales e incrementar su peso dentro de las islas.
- Además, hay ventajas fiscales en los impuestos del ITPAJD e IGIC.
- Se establece una bonificación a la producción de la mitad de los beneficios de las ventas de mercancías provenientes de la industria, ganadería y agricultura en el IS y el IRPF.
- Los tipos impositivos son distintos y más bajos que las demás comunidades autónomas llamado IGIC. El IGIC sería como el IVA, pero en él se contemplan las peculiaridades de las Islas Canarias.
- Y por último, mencionaremos al ZEC (Zona especial canaria) que sería un área del territorio donde su tributación es más baja.

No son las únicas medidas que contempla el gobierno de las Islas Canarias para reducir estos costes que acarrear las islas por sus peculiaridades y especificaciones concretas que soportan los residentes y las empresas (Gobierno de Canarias, 2015).

Al ser una de las islas con más estudios y con grandes economistas que han explicado la problemática que soportan, es importante tener en consideración todas las medidas que se han ido incorporando a lo largo de los años en este territorio por su gran recorrido en el tema de la insularidad.

## **4. EL TRANSPORTE EN LAS ISLAS BALEARES.**

### **4.1. INTRODUCCIÓN.**

Para las regiones insulares el transporte es uno de los sectores que se ve más afectado por los costes de insularidad (Manera y Garau, 2005). A diferencia de las demás regiones españolas, las Islas Baleares únicamente pueden utilizar el transporte aéreo, el marítimo o el intermodal para el tráfico de mercancías y pasajeros lo que le supone un incremento de los costes (Ferreina, Rosselló, Santana y Graizard, 2014).

Al no tener más que estas dos opciones disponibles de transporte, se encuentran con unos costes de oportunidad que se suman a los anteriores.

Entonces, las inversiones que realiza la comunidad autónoma de las Islas Baleares van destinadas a mejorar las instalaciones portuarias y aéreas con el objetivo de reducir los imprevistos que provocan retrasos o que incrementan el tiempo del trayecto con el propósito de disminuir estos costes monetarios y de tiempo.

Pero, si comparamos las Islas Baleares con España, vemos como el transporte más utilizado por las regiones españolas de la península es el ferroviario y el de carretera, mucho más barato para transportar las mercancías y los pasajeros de una comunidad autónoma a otra o hasta fuera de la península (Manera y Garau, 2005).

Con el grafico 1 podemos hacernos a la idea de cuáles son las comunidades autónomas que más utilizan el transporte en carretera. Como se puede observar, Andalucía y Cataluña son las dos provincias españolas que más empresas autorizadas tienen para el transporte en carretera en el 2016, por tanto, podemos concluir que son las regiones que más se benefician de este modo de transporte. En el caso de las Islas Baleares al ser una región insular tiene menos empresas autorizadas en el transporte de mercancías debido a su poco territorio y que, además, como hemos estado diciendo en este trabajo se ve en una gran desventaja al ser dependiente del transporte marítimo o aéreo para llegar a la península, a las demás islas o al exterior.

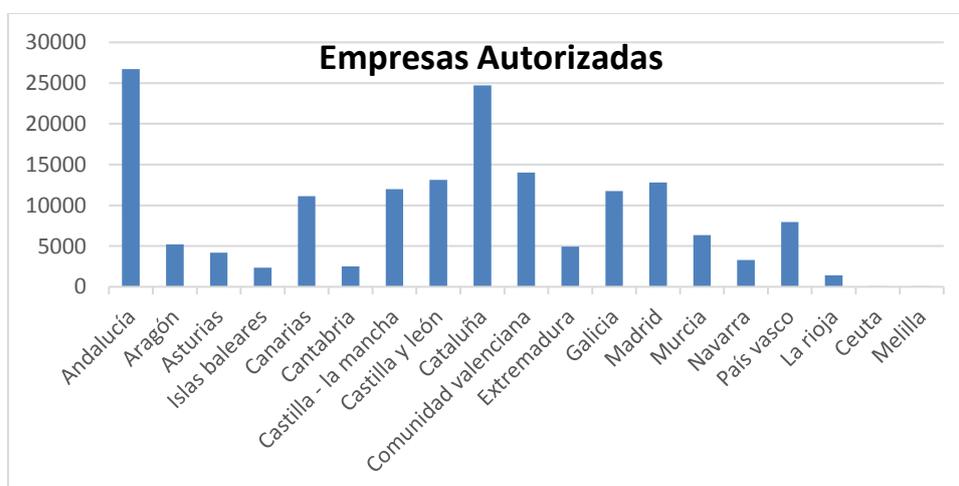


Ilustración 1: Número de empresas autorizadas en el 2016 para el transporte en carretera. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos del Ministerio de Fomento.

Debemos tener en consideración que las mercancías que provienen o que se envían al exterior como pueden ser productos industriales, agrícolas o energía, están expuestos a dos costes distintos: el primero vendría por la obligación de utilizar el transporte aéreo o el marítimo en el traslado de sus mercancías, y el segundo corresponde a la propia exportación o importación.

Por tanto, vemos como provocan un incremento en los costes de producción para los empresarios y una reducción de la competitividad de las empresas Baleares frente a las demás.

Las regiones insulares se ven condicionadas por algunos elementos que hacen aumentar los costes de insularidad: los cambios climáticos, el almacenamiento y el desplazamiento.

- El tiempo es uno de los elementos más importantes para las empresas a la hora de comerciar con otras regiones o países. El retraso, por los cambios climáticos, en el tráfico de mercancías puede suponer unos costes muy elevados en concepto de costes de insularidad, sobre todo si hablamos de productos perecederos.
- El almacenamiento de las mercancías que están a la espera de ser transportadas a su destino producen unos sobrecostes para la empresa en concepto de costes de insularidad. Más grave es aún la situación para las empresas que transportan productos que están en stock a la espera de ser enviados y que son perecederos. Estos pueden conllevar para la empresa unos costes irrecuperables.
- Y por último, tal y como hemos mencionado, el desplazamiento de las mercancías o los pasajeros provoca un incremento de los costes de insularidad por la situación de territorio discontinuo (Manera y Garau, 2005).

Una vez hemos visto una pequeña visión global del transporte, explicaremos la situación actual del transporte de las Islas Baleares con el fin de entender la importancia que conlleva para estas regiones el aumento de los costes de insularidad mencionados anteriormente.

## **4.2. EL TRANSPORTE MARÍTIMO.**

Para realizar un estudio lo más actualizado posible del transporte marítimo de las Islas Baleares, utilizaremos los datos publicados en la memoria anual y la memoria de sostenibilidad de los puertos del 2016 ya que no hay datos exactos del 2017, los que se han encontrado son únicamente provisionales.

### **4.2.1. Introducción.**

El transporte marítimo consiste en el traslado de personas y mercancías por mar desde un punto de origen geográfico a su destino mediante buques (Matisa, s.f.). En las Islas Baleares el tráfico se concentra en cinco puertos repartidos entre sus islas que conforman la Autoridad Portuaria de Baleares (APB):

- 1) En la Isla de Mallorca se encuentran dos puertos: el puerto de Palma es el más grande de los cinco. Su importancia deriva del tráfico de mercancías, de pasajeros, de pesca y de eventos deportivos. Asimismo es el puerto que tiene más tráfico de cruceros. El puerto de Alcudia se encarga de aprovisionar la isla de combustibles como el carbón o el gas butano. Su comercio con la isla de Menorca y los puertos de otras penínsulas lo hace muy importante.
- 2) El puerto de Ibiza se encarga del transporte de pasajeros, de mercancías y de la llegada tanto de combustible como de los cruceros.
- 3) El puerto de Mahón recibe todo tipo de mercancía para el abastecimiento de la isla y de la llegada de pasajeros.
- 4) El puerto de la Savina es el más pequeño de los cinco. Se encarga de la entrada y salida de todo tipo de mercancías y de los pasajeros (Ports de Balears, 2015).

Para entender claramente cuál es la situación actual de los puertos de las Islas Baleares realizaremos un análisis del tráfico de mercancías y de pasajeros para

cada una de las islas. De este modo podremos determinar la importancia de cada uno de los puertos con respecto al transporte.

#### 4.2.2. Movimiento de mercancías.

En este apartado veremos el volumen de mercancías que pasan por los puertos de las Islas Baleares.

La evolución del tráfico de las mercancías en los puertos de las Islas en los últimos 10 años – ilustración 2- se ha visto afectado por la crisis que asoló España en el 2008 y de la que aún sigue habiendo secuelas. Vemos como desde el 2013 ha habido una tendencia positiva del volumen de toneladas que han pasado por los puertos de las Islas Baleares. Además, de una recuperación en el tráfico de mercancías.

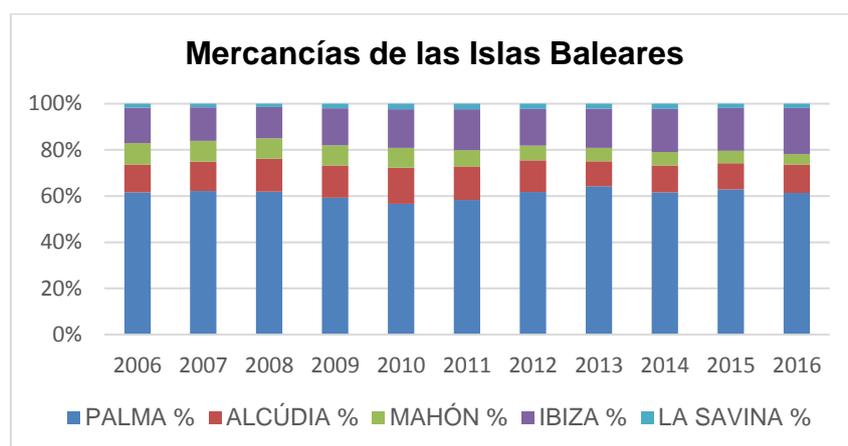


Ilustración 2: Total de mercancías en los puertos de las Islas Baleares. FUENTE: Elaboración propia con la información de la Memoria Anual de los Puertos de las Islas Baleares del 2016

En la ilustración 3, se pone en evidencia que la isla de Mallorca es la que más tráfico de mercancías recibe por vía marítima con un 75% aproximadamente del total.

La isla de Ibiza recibe aproximadamente el 15-20% del total de las mercancías. Resulta importante destacar el incremento del tráfico de mercancías que llegan al puerto desde el 2009.

En cambio, el puerto de Mahón se ha visto afectada por una tendencia decreciente de las mercancías en aproximadamente en un 5%. En el 2016, como

podemos observar – ilustración 3 - su tráfico total no llega al 5% comparado con el 9-10% que llegó a alcanzar en los años 2007 – 2008. Por lo tanto, el puerto de Mahón es el único que aparentemente no ha llegado a recuperarse de la gran crisis.

Entonces, la única islas que no ha sufrido prácticamente ningún cambio ha sido el puerto de La Savina que se ha manteniendo a lo largo de los años sin que su porcentaje total de tráfico de mercancías haya variado.

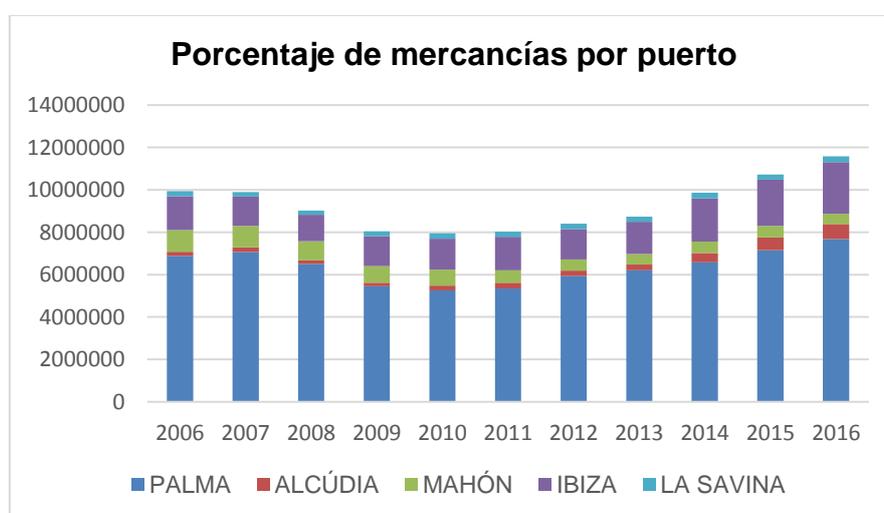


Ilustración 3: Porcentaje de mercancías por puerto. FUENTE: Elaboración propia con los datos extraídos de la memoria anual de los puertos de las Islas Baleares del 2016.

En la tabla 1, se detalla el volumen de mercancías que recibe cada puerto de la isla, las partidas de energía y de vehículos y elementos de transporte se han desglosado con la intención de determinar qué tan dependientes son las islas baleares del aprovisionamiento de energía y del transporte del exterior para ver si las mercancías que llegan a los puertos van destinadas a reducir los tiempos de demora y los gastos monetarios que las empresas acarrearán por la insularidad. Ante este, cabe destacar el elevado porcentaje del total de las mercancías que llegan a los puertos de las islas en vehículos y elementos de transporte. Esto en cierto modo es un indicador del grado de dependencia que tienen las regiones insulares del transporte por culpa de la insularidad y del turismo.

Además, en todas las islas la energía y los vehículos y los elementos de transporte suponen más de la mitad del total de las mercancías que se importan sobretodo procedentes de la península.

	MTO MERCANCIAS		MOV. PASAJEROS		%	
	CABOTAJE	EXTERIOR	CABOTAJE	EXTERIOR	MERCAN- CÍAS	PASAJE- ROS
PALMA	13094969	1402725	839607	2470925	42,242%	24,338%
(COMBUSTIBLE)	552180	476572			2,997%	
(VEHÍCULOS Y ELEM. TRANSPORTE)	8302430	700951			26,233%	
ALCÚDIA	3225307	64732	322006	327907	9,586%	4,778%
(COMBUSTIBLE)	1030280	0			3,002%	
(VEHÍCULOS Y ELEM. TRANSPORTE)	1780524	34369			5,288%	
<b>TOTAL MALLORCA</b>	<b>16320276</b>	<b>1467457</b>	<b>1161613</b>	<b>2798832</b>	<b>51,828%</b>	<b>29,115%</b>
IBIZA	15571648	10008	2461249	2712498	45,400%	38,035%
(COMBUSTIBLE)	338067	5004			1,000%	
(VEHÍCULOS Y ELEM. TRANSPORTE)	14075449	5004			41,026%	
<b>TOTAL IBIZA</b>	<b>15571648</b>	<b>10008</b>	<b>2461249</b>	<b>2712498</b>	<b>45,400%</b>	<b>38,035%</b>
MAHÓN	669081	0	122897	195062	1,950%	2,337%
(COMBUSTIBLE)	180217	0			0,525%	
(VEHÍCULOS Y ELEM. TRANSPORTE)	280974	0			0,819%	
<b>TOTAL MAHÓN</b>	<b>669081</b>	<b>0</b>	<b>122897</b>	<b>195062</b>	<b>1,950%</b>	<b>2,337%</b>
LA SAVINA	282023	0	2074374	2076008	0,822%	30,512%
(COMBUSTIBLE)	18304	0			0,053%	
(VEHÍCULOS Y ELEM. TRANSPORTE)	157773	0			0,460%	
<b>TOTAL FORMENTERA</b>	<b>282023</b>	<b>0</b>	<b>2074374</b>	<b>2076008</b>	<b>0,822%</b>	<b>30,512%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>32843028</b>	<b>1477465</b>	<b>5820133</b>	<b>7782400</b>	<b>100,000%</b>	<b>100,000%</b>
TOTAL (CABOTAJE Y EXTERIOR)	34320493		13602533			

Tabla 1: Movimiento de mercancías y de pasajeros por puerto. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la memoria anual de los puertos de las Islas Baleares del 2016

Un aspecto a tener en cuenta de la tabla anterior es la gran diferencia que hay entre el tráfico de mercancías y el de los de pasajeros. Se puede observar que el total de las mercancías que llegan a las islas supera en más de la mitad al número de pasajeros que vienen a las islas.

Aproximadamente el 30% de las mercancías que recibe el puerto de Palma son de combustible y elementos de transporte, pero para entender mejor que es lo que importamos, en la ilustración 4 se desglosan todas las partidas. Por tanto, como vemos, los vehículos y elementos de transporte es la partida más importante seguida de la partida de alimentos y productos agrarios y otras mercancías donde se incluirían la madera, el papel o la goma.

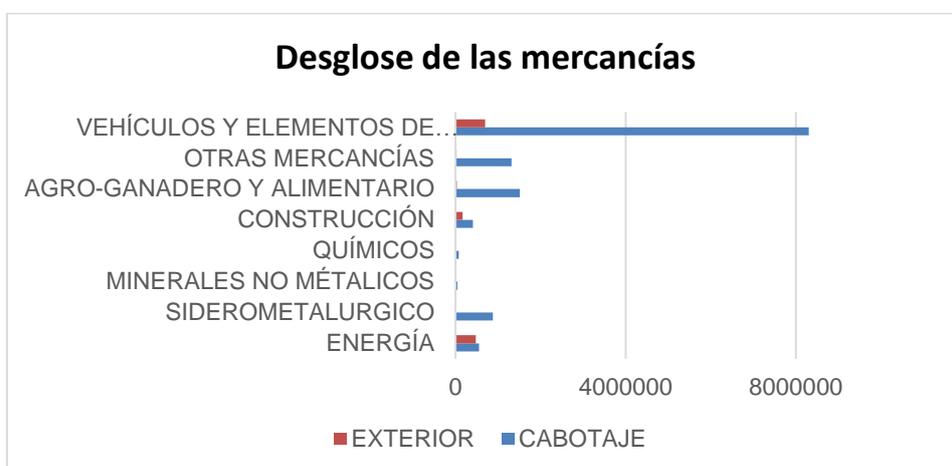


Ilustración 4: Desglose del puerto de Palma de Mallorca de las mercancías. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de la memoria anual de los puertos de las Islas Baleares del 2016.

Otro aspecto importante en el tráfico marítimo de las Baleares es la distribución por países de las mercancías que se importan y exportan en los puertos de las islas.

	<b>MERCANCIAS DESEMBARCADAS</b>	<b>MERCANCIAS EMBARCADAS</b>
<b>PUERTO DE PALMA</b>		
Arabia Saudí	38605	
Argelia	53002	
EEUU	4491	8210
Brasil		16081
España	5631792	260638
Bulgaria	11220	
Francia	14700	
Grecia	19706	
Italia	403243	81196
Malta		
Reino Unido	10530	
Venezuela	28912	
<b>PUERTO DE ALCÚDIA</b>		
España	1490361	290162
Italia		16620
Argelia	2505	4524
Portugal		4995
Suecia	2648	
Marruecos	1501	
<b>PUERTO DE MAHÓN</b>		
España	491909	175247
<b>PUERTO DE IBIZA</b>		
España	1953508	955245
<b>PUERTO LA SAVINA</b>		
España	186886	95136

*Tabla 2: Mercancías desembarcadas y embarcadas por puerto. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la memoria anual de los puertos de las Islas Baleares del 2016.*

Destaca la gran importación de mercancías de España. En el caso de Mallorca, Palma recibe una cantidad importante de mercancías procedentes de Italia después de España. En las exportaciones de mercancías, nos volvemos a encontrar con una situación en que España es el país que más recibe productos de las islas. Hay que destacar en este caso que ambos puertos de Mallorca

exportan una gran cantidad de mercancías a Italia, y el puerto de Palma también exporta una gran cantidad de mercancías a Brasil.

Vemos como hay más entradas de mercancías que de salidas en todos los puertos lo que nos indica la gran dependencia de las islas de productos de fuera de la isla, sobretodo de mercancías ubicadas en la Península.

Teniendo en cuenta todo esto, las importaciones que realizan las Islas Baleares provocan un sobrecoste que recae en los residentes de las islas, ya que al tener que utilizar la vía marítima para el transporte de las mercancías hace que los productos se encarezcan.

Las empresas prefieren trasladar sus mercancías al exterior de las islas a través del transporte marítimo ya que es la vía más segura y estable, y además, tiene un mayor almacenamiento en sus buques (Matisa, s.f.).

A través de este análisis se ve claramente como la insularidad afecta no solo a las empresas, que son los que en un principio soportan los costes, sino que al final recaen sobre los propios consumidores.

#### 4.2.3. Movimiento de pasajeros.

Una vez hemos visto como es el tráfico de mercancías, ahora analizaremos el tráfico de pasajeros en los puertos de las islas baleares durante el 2016. La evolución del transporte de los pasajeros por vía marítima de la ilustración 5, engloba el número de pasajeros que llegan a las Baleares en cruceros y en barcos como transporte regular.



Ilustración 5: Número total de pasajeros en las Islas Baleares. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos a partir de la memoria de sensibilidad de los puertos de las Islas Baleares en el 2016.

Observamos como el número de pasajeros que llegan a las islas ha ido creciendo año tras año, aumentando en más de 2 millones de pasajeros en 4 años. Además, vemos como del 2015 al 2016 el tráfico de pasajeros que han pasado por los puertos baleares se ha incrementado en casi 1 millón de pasajeros.

En las tabla 3 y 4 se detalla el volumen de pasajeros que entran en las islas Baleares en régimen de transporte regular y en crucero durante los últimos 4 años.

En cuanto a la evolución, vemos cómo ha ido aumentando considerablemente el número de pasajeros que vienen a las Baleares. En primero lugar encontramos al puerto de Ibiza, seguido de La Savina con aproximadamente el 75% del tráfico de pasajeros que llegan a los puertos de las islas.

	<b>PALMA</b>	<b>ALCÚDIA</b>	<b>MAHÓN</b>	<b>IBIZA</b>	<b>LA SAVINA</b>	<b>TOTAL</b>
2013	809.310	163.447	114.175	1.832.740	1.367.296	4.286.968
2014	805.691	246.455	119.855	2.074.574	1.562.142	4.808.717
2015	788.822	265.602	120.388	2.075.764	1.693.078	4.943.654
2016	839.072	321.507	122.897	2.508.243	2.073.292	5.865.011

*Tabla 3: Número de pasajeros en los puertos de las Islas Baleares. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de la memoria de sensibilidad de los puertos de las Islas Baleares del 2016.*

	<b>PALMA</b>	<b>ALCÚDIA</b>	<b>MAHÓN</b>	<b>IBIZA</b>	<b>LA SAVINA</b>	<b>TOTAL</b>
2013	1.245.244	1.025	95.525	191.814	1.066	1.534.674
2014	1.336.437	1.058	79.089	169.065	875	1.586.524
2015	1.703.219	1.365	59.193	193.484	1.587	1.958.848
2016	1.630.381	5.901	72.165	247.348	1.634	1.957.429

*Tabla 4: Número de pasajeros en crucero. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de la memoria de sensibilidad de los puertos de las Islas Baleares del 2016.*

En cambio, si tenemos en cuenta solo los pasajeros que proceden de cruceros – tabla 4- , el puerto de Palma es el que más cruceros recibe de los cinco puertos con aproximadamente un 80% del total del número de pasajeros que llegan a las islas. Como ya hemos comentado en el principio de este capítulo, la gran importancia del puerto de Palma reside en el tráfico de pasajeros en concepto de crucero que llegan a la isla.

En segundo lugar aunque muy alejado del puerto de Palma está Ibiza con un 12% del tráfico de pasajeros que llegan en crucero a la isla.

	<b>PASAJEROS EMBARCADOS</b>	<b>PASAJEROS DESEMBARCADOS</b>
<b>PUERTO DE PALMA</b>		
Barcelona	156451	170766
Denia	39372	36040
Ibiza	70503	67281
Menorca	799	1289
Valencia	142180	155038
<b>PUERTO DE ALCÚDIA</b>		
Barcelona	35542	33367
Ciutadella	126997	124681
Menorca	544	875
<b>PUERTO DE MAHÓN</b>		
Barcelona	52126	54591
Alcúdia	846	720
Palma	1289	804
Valencia	5058	5463
<b>PUERTO DE IBIZA</b>		
Barcelona	70612	75905
Denia	81642	80103
La Savina	934098	944259
Palma	67192	70740
Santa Eulalia del Rio	8555	10187
Valencia	59993	57963
<b>PUERTO LA SAVINA</b>		
Denia	43362	44088
Ibiza	995076	991848

Tabla 5: Pasajeros embarcados y desembarcados por puerto. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la memoria anual de los puertos de las Isla Baleares del 2016.

En el puerto de Palma más de la mitad de los pasajeros que embarcan en Mallorca tiene como destino Barcelona o Valencia. En cambio, los pasajeros que tienen como destino el puerto de Palma provienen de Barcelona, Ibiza y Valencia.

Los pasajeros que embarcan y desembarcan en el puerto de Alcudia tienen como origen y destino Ciutadella. Entonces, para el puerto de Alcudia el tráfico de pasajeros se concentra prácticamente de la isla de Menorca.

En el caso del puerto de Mahón los pasajeros se concentran tanto de origen como de destino del puerto de Barcelona.

Para la isla de Ibiza, más de la mitad de los pasajeros que embarcan en el puerto tienen como destino La Savina y en menor proporción Barcelona, Denia, Palma y Valencia. En cambio, los pasajeros que desembarcan en el puerto de Ibiza provienen en mayor proporción del puerto de La Savina y posteriormente de los puertos de Barcelona, Denia, Valencia y Palma.

Y ya por último, el tránsito de pasajeros de La Savina se concentra en origen y destino en el puerto de Ibiza y en menor proporción del puerto de Denia.

Por tanto, observamos como los puertos de las Islas Baleares desde el punto de vista de transporte de pasajeros con la península dependen de los puertos de Barcelona y Valencia. Asimismo, se observa como en el tránsito entre las islas tiene mucha importancia los trayectos que hay entre La Savina y Ibiza, y entre Palma y Ibiza aunque este último en menor cantidad que el anterior trayecto.

Los residentes se ven afectados por unos costes de insularidad en sus trayectos entre los puertos peninsulares y los puertos de las islas por la gran limitación que tienen las islas insulares en el transporte, por tanto, este sobrecoste hace encarecer los billetes que pagan los consumidores. En cambio, los trayectos entre islas se ven afectados por un doble coste de insularidad.

Además, si tenemos en cuenta que para los residentes que quieren viajar con su propio coche la vía marítima es la única opción disponible, se ven afectados no solo por un coste monetario sino que también por un coste en tiempo. Por tanto, vemos que al igual que el transporte de mercancías, el de pasajeros también está sujeto a sobrecostes.

### **4.3. TRANSPORTE AEREO.**

#### **4.3.1. Introducción.**

El transporte aéreo consiste en el traslado de pasajeros y mercancías de un aeropuerto a otro a través de aviones.

Principalmente, esta vía de transporte se creó con el fin de llevar de un país a otro los pasajeros, aunque posteriormente el desarrollo de los nuevos aviones hizo posible la carga de mercancías que año tras año va aumentando.

El transporte aéreo de las islas baleares se concentra en el aeropuerto de Palma de Mallorca, el aeropuerto de Ibiza y el aeropuerto de Menorca.

Como principales objetivos del servicio de transporte estarían: la participación en el comité de coordinación aeroportuaria, en la comisión mixta de seguimiento para el servicio público interinsular y gestionar aquellos aeropuertos de interés (GOIB, s.f.).

#### **4.3.2. Movimiento de pasajeros:**

El tráfico de pasajeros de los aeropuertos de las islas Baleares ha aumentado en más de 3,5 millones del 2016 sobre el 2015, alcanzando más de 36,8 millones de pasajeros.

Como podemos observar en las tablas siguientes, el volumen de pasajeros en los aeropuertos de las Baleares ha ido aumentando. El aeropuerto de Palma es que más ha notado en el último año el crecimiento de pasajeros que han pasado por la isla con aproximadamente 3 millones de visitantes más que en el 2015.

Cabe destacar el volumen de pasajeros internacionales que visitan a lo largo del año las Baleares. Como se puede ver en la tabla 6, los pasajeros españoles son solamente una cuarta parte de los que provienen del extranjero. Uno de los indicadores que corroboran la llegada de tantos pasajeros extranjeros es que las Islas Baleares están condicionadas al sector turístico.

AEROPUERTOS	NACIONAL	INTERNACIONAL	TOTAL	% TOTAL
<b>PALMA</b>	5.813.925	20.438.338	26.252.263	71,27%
<b>IBIZA</b>	2.791.723	4.614.436	7.406.159	20,11%
<b>MAHÓN</b>	1.460.800	1.716.167	3.176.967	8,6%
<b>BALEARES</b>	10.066.448	26.768.941	36.835.389	

Tabla 6: Movimiento de pasajeros por islas en el 2016. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de Aena.

AEROPUERTOS	NACIONAL	INTERNACIONAL	TOTAL	% TOTAL
<b>PALMA</b>	5.598.424	18.140.683	23.739.107	71,78%
<b>IBIZA</b>	2.610.530	3.855.279	6.465.809	19,55%
<b>MAHÓN</b>	1.324.535	1.541.456	2.865.991	8,67%
<b>BALEARES</b>	9.533.489	23.537.418	33.070.907	

Tabla 7: Movimiento de pasajeros por isla en el 2015. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de Aena.

En la siguiente tabla, se ve reflejado el tráfico de pasajeros nacionales e internacionales que pasan cada año por los aeropuertos de España.

Comparando el tráfico de pasajeros de las Baleares en el 2016 con el volumen total de los que pasaron por aeropuertos españoles vemos como, los aeropuertos baleares recibieron el 16% del volumen de pasajeros que visitaron el país. El tráfico internacional que llegó a las islas fue del 18'5% y el tráfico nacional del 15%.

AÑOS	NACIONAL	INTERNACIONAL	TOTAL	% BALEARES DEL TOTAL		
<b>2016</b>	67.523.110	162.495.727	230.018.837	15%	18'5%	16%
<b>2015</b>	62.051.373	145.077.782	207.129.155	15'36%	16'2%	16%
<b>2014</b>	58.405.696	137.157.925	195.563.621	-	-	-
<b>2013</b>	57.210.746	129.880.815	187.091.561	-	-	-

Tabla 8: Evolución de los pasajeros en España. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de Aena.

Además, vemos como en el 2016 ha ganado más de un 2% de pasajeros internacionales, en cambio, los pasajeros nacionales se han visto reducidos en un 0'36%. Palma de Mallorca es el primer aeropuerto balear que recibe más pasajeros de los tres con un 11,4%, situándose como el tercer aeropuerto en el ranking. Solo es superado en tráfico de pasajeros por el aeropuerto de Madrid con un 22% y el de Barcelona con un 19'2%. En segundo lugar encontraríamos

en el puesto 8 el aeropuerto de Ibiza con el 3,22%, y ya por último el aeropuerto de Menorca con únicamente el 1'4% del total de los visitantes de España.

AEROPUERTOS	TOTAL	RANKING	%TOTAL
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	50.418.909	1	22%
BARCELONA-EL PRAT	44.154.722	2	19'2%
PALMA DE MALLORCA	26.254.110	3	11,4%
MALAGA-COSTA DEL SOL	16.673.151	4	7'2%
ALICANTE-ELCHE	12.344.945	5	5,4%
GRAN CANARIA	12.093.646	6	5'26%
TENERIFE SUR	10.472.713	7	4'55%
IBIZA	7.416.161	8	3'22%
LANZAROTE	6.684.564	9	2'9%
VALENCIA	5.798.853	10	2'5%
MENORCA	3.178.284	15	1'4%

Tabla 9: Movimiento de los pasajeros en el 2016 por aeropuerto español. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de Aena.

Las posiciones en el ranking de los aeropuertos baleares con más tráfico de pasajeros no han sufrido cambios del 2015 al 2016. Vemos como el aeropuerto de Palma sigue siendo el tercero, el de Ibiza el octavo, y por último el de Menorca en la posición quince del ranking. La única diferencia es que el único que ha aumentado en el tráfico de pasajeros es el aeropuerto de Ibiza.

AEROPUERTOS	TOTAL	RANKING	% TOTAL
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	46.824.838	1	22'6%
BARCELONA-EL PRAT	39.711.237	2	19'2%
PALMA DE MALLORCA	23.745.023	3	11'7%
MALAGA-COSTA DEL SOL	14.404.206	4	6'7%
GRAN CANARIA	10.627.218	5	5'1%
ALICANTE-ELCHE	10.575.288	6	5'1%
TENERIFE SUR	9.117.514	7	4'4%
IBIZA	6.477.283	8	3'1%
LANZAROTE	6.128.971	9	3%
VALENCIA	5.055.127	10	2'4%
MENORCA	2.867.521	15	1'9%

Tabla 10: Movimiento de pasajeros en el 2015 por aeropuerto español. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

No es parte de nuestro trabajo, pero sería interesante ver qué porcentaje de los pasajeros que llegan a Madrid y Barcelona utilizan el aeropuerto como escala para llegar a su destino final, en nuestro caso, a las islas por no disponer de vuelos directos des de las islas.

También cabe destacar que el aeropuerto de Palma de Mallorca también sirve como escala de algunos vuelos con origen y destino distinto a las islas.

En las ilustraciones siguientes se detalla el origen de los pasajeros que llegan a cada aeropuerto de la isla.

Por la gran importancia del turismo de sol y playa, Mallorca recibe un gran volumen de pasajeros que países de fuera de España.

Se observa claramente como los dos primeros aeropuertos que tienen más tráfico con el aeropuerto de Palma de Mallorca son los de Madrid y Barcelona, aun así predominan por su gran tráfico de pasajeros a Mallorca los aeropuertos procedentes de la Unión Europea.

Por tanto, Mallorca es una de las islas que más se beneficia del turismo y que tiene un gran atractivo como isla de destino.

Ante esto podemos ver como tiene una gran dependencia de los países de fuera de España, mucho más que de las regiones que son españolas.

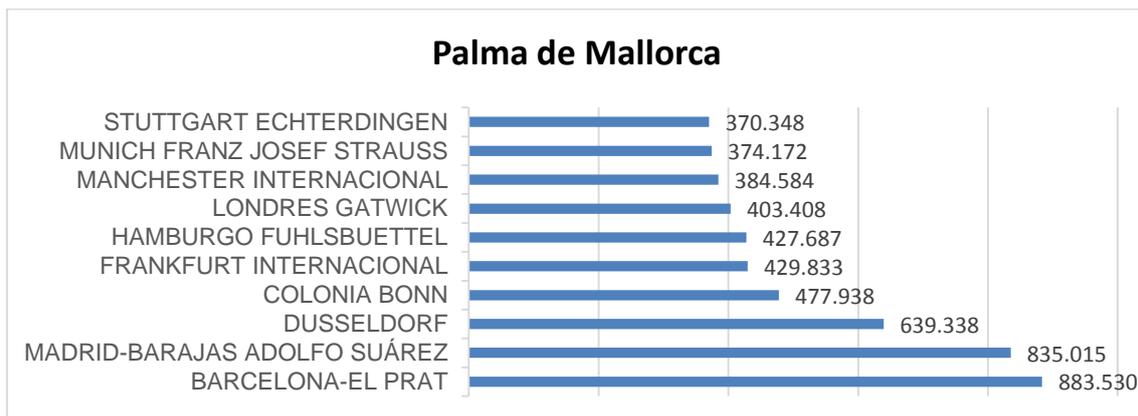


Ilustración 6: Origen de los pasajeros con destino Palma de Mallorca. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

Los pasajeros que tienen como destino Ibiza, proceden particularmente de los aeropuertos de España: El Prat, Madrid- Barajas, Son San Joan (Palma de Mallorca) y Valencia. Aun así como vemos en la ilustración 7, países como Italia, Reino Unido, Paris o Alemania tienen como destino la isla.

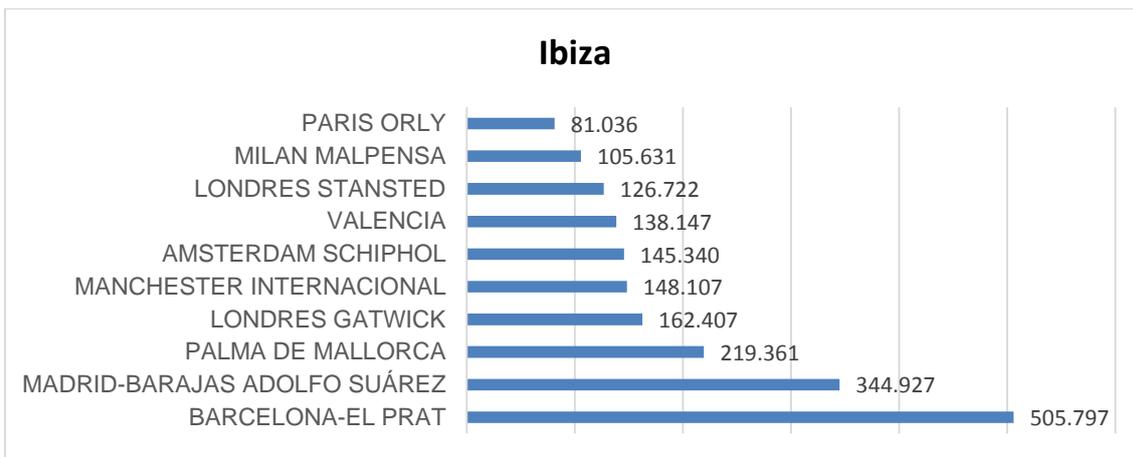


Ilustración 7: Origen de los pasajeros con destino Ibiza. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

El aeropuerto de Menorca es el que menos pasajeros recibió en el 2016 de los tres de las islas. Vemos como sus principales aeropuertos con destino a esta isla son españoles, pero hay que destacar la gran cantidad de pasajeros procedentes de aeropuertos como el de Londres.

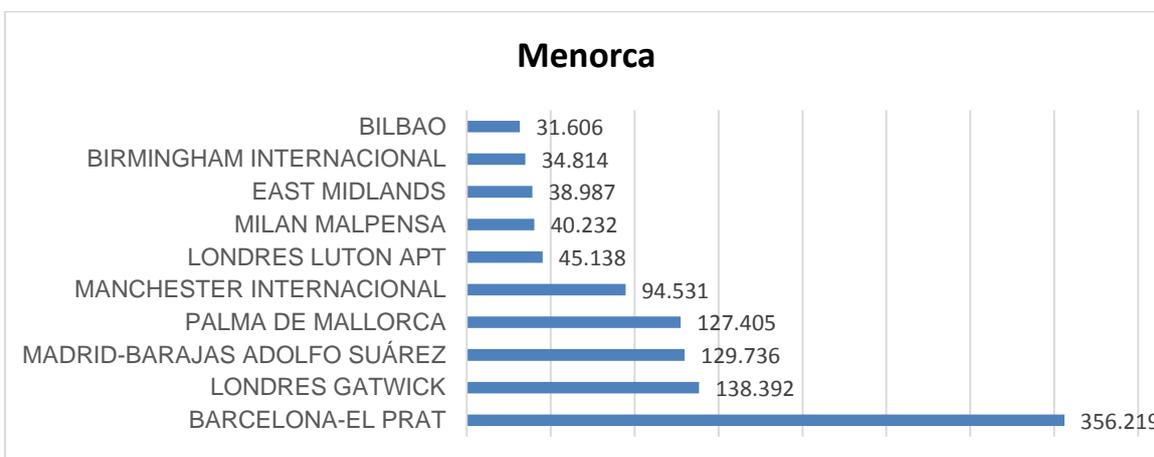


Ilustración 8: Origen de los pasajeros con destino Menorca. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

Por tanto, las islas Baleares se benefician de los pasajeros procedentes de los países de la Unión Europea.

### 4.3.3. Movimiento de mercancías:

Una vez hemos analizado el tráfico aéreo de pasajeros, hay que realizar un estudio del tráfico aéreo de las mercancías que llegan a las islas, cuál es su procedencia y el destino de las exportaciones que realizan las islas Baleares.

En el tráfico global teniendo en cuenta todos los aeropuertos españoles, observamos como el primer aeropuerto balear es el de Palma de Mallorca en la posición octava únicamente con el 1'5% del total de mercancías que llegan en España (nacional e internacional), además Ibiza y Menorca se encuentran en la posición 15 y 17 respectivamente con un 0'27% y 0'21% de tráfico de mercancías.

AEROPUERTOS	TOTAL	RANKING	% TOTAL
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	416.332.233	1	61'5%
BARCELONA-EL PRAT	135.815.685	2	20'1%
ZARAGOZA	110.141.352	3	16'3%
VITORIA	52.136.019	4	7'7%
GRAN CANARIA	18.627.190	5	2'8%
VALENCIA	12.581.482	6	1'9%
TENERIFE NORTE	12.426.887	7	1'8%
PALMA DE MALLORCA	10.452.860	8	1'5%
SEVILLA	6.626.457	9	1%
ALICANTE-ELCHE	5.461.459	10	0'8%
IBIZA	1.835.346	15	0'27%
MENORCA	1.391.088	17	0'21%

Tabla 11: Movimiento de mercancías en el 2016 por aeropuerto español. FUENTE: Elaboración propia de los datos extraídos de Aena.

Comparando los datos del 2016 con los del 2015 vemos como la tendencia general de los aeropuertos de las islas es creciente. Los tres aeropuertos baleares han aumentado su porcentaje de tráfico de mercancías. Además podemos observar como la posición en el ranking no varía de un año a otro: Palma de Mallorca continúa siendo el que mejor posición ocupa de los aeropuertos baleares seguido por el de Ibiza y por último, el de Mahón.

<b>AEROPUERTOS</b>	<b>TOTAL</b>	<b>RANKING</b>	<b>%TOTAL</b>
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	381.594.780	1	63'6%
BARCELONA-EL PRAT	117.219.382	2	19'5%
ZARAGOZA	85.741.369	3	14'3%
VITORIA	46.371.874	4	7'7%
GRAN CANARIA	18.800.101	5	3'1%
VALENCIA	13.539.904	6	2'3%
TENERIFE NORTE	12.818.854	7	2'1%
PALMA DE MALLORCA	11.373.639	8	1'9%
SEVILLA	6.007.279	9	1%
ALICANTE-ELCHE	3.587.115	10	0'6%
IBIZA	2.023.409	15	0'34%
MENORCA	1.502.309	17	0'25%

Tabla 12: Movimientos de mercancías en el 2015 por aeropuerto español. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

Si comparamos las mercancías que pasan por los aeropuertos de las islas con el tráfico total que tiene España, podemos ver como del año 2015 al 2016 las Islas Baleares tienen un menor tráfico de mercancías. Por tanto, hay una variación negativa del 0'5% de un año a otro.

<b>AÑO</b>	<b>TOTAL</b>	<b>NACIONAL</b>	<b>INTERNACIONAL</b>	<b>% BALEARES</b>
<b>2016</b>	798.592.161	121.426.792	677.165.369	2%
<b>2015</b>	715.552.111	115.643.166	599.908.945	2'5%
<b>2014</b>	683.339.295	118.442.923	564.896.372	-
<b>2013</b>	638.953.112	111.966.109	526.987.003	-

Tabla 13: Evolución de las mercancías en España. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

En las siguientes tablas, se puede observar la distribución de las mercancías totales que entran y salen des de las islas.

Por un lado, vemos como ha habido una disminución de las mercancías en los aeropuertos de las islas de casi 1 millón de toneladas. Aun así, el aeropuerto de Palma de Mallorca es el que más tráfico de mercancías tiene de las tres islas con más del 76%.

Por otro lado, la gran mayoría de las mercancías tienen origen y destino dentro del territorio nacional, siendo solo una minoría las mercancías que tienen como origen y/o destino un territorio internacional.

2016				
AEROPUERTOS	NACIONAL	INTERNACIONAL	TOTAL	% TOTAL
PALMA	9.398.769	1.054.091	10.452.860	76'4%
IBIZA	1.789.107	46.239	1.835.346	13'4%
MAHÓN	1.385.004	6.084	1.391.088	10'2%
BALEARES	12.572.880	1.106.414	13.679.294	

Tabla 14: Movimiento de mercancías por isla en el 2016. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

Por tanto, podríamos decir que las islas baleares dependen a través del tráfico aéreo de las mercancías que provienen del territorio nacional. Y, además, el tráfico de mercancías, teniendo en cuenta que el total ha disminuido, no ha sufrido grandes variaciones de un año a otro

2015				
AEROPUERTOS	NACIONAL	INTERNACIONAL	TOTAL	% TOTAL
PALMA	10.278.321	1.095.318	11.373.639	76'3
IBIZA	1.979.352	44.057	2.023.409	13'6%
MAHÓN	1.497.857	4.452	1.502.309	10'1%
BALEARES	13.755.530	1.143.827	14.899.357	

Tabla 15: Movimiento de mercancías por isla en el 2015. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

Como se observa en las ilustraciones siguientes del volumen de mercancías que llegan para cada una de las islas, España es el país del cual proceden casi todas las mercancías.

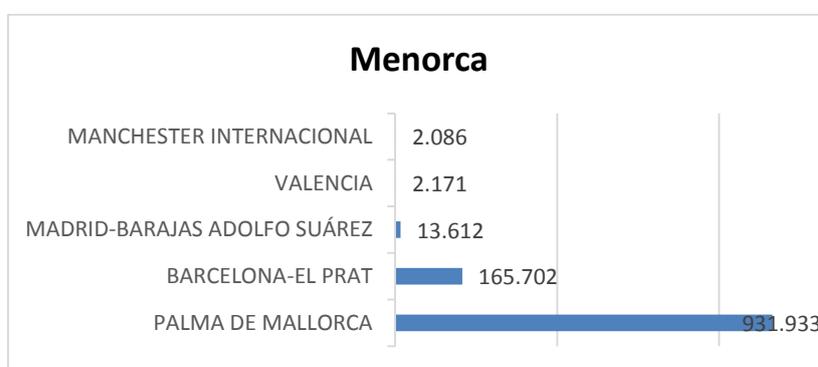


Ilustración 9: Volumen de mercancías con destino Menorca. FUENTES: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

Además, un aspecto importante a tener en cuenta es la cantidad de mercancías que van de una isla a otra de las Baleares.

Por tanto, nos encontramos con el claro ejemplo de la doble insularidad, ya que como vemos en las ilustraciones, hay una gran dependencia de mercancías y/o productos procedentes de las distintas islas.

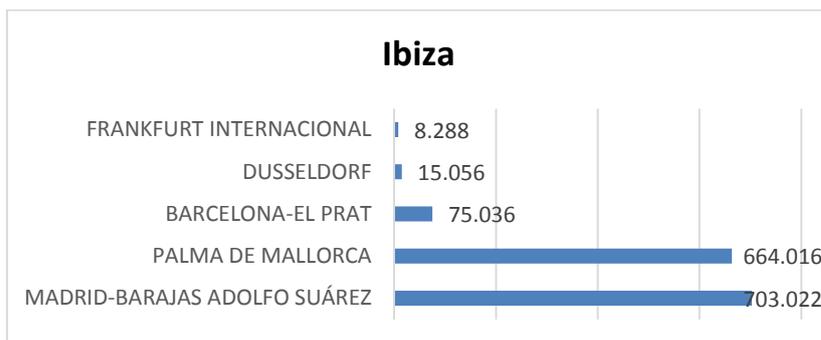


Ilustración 10: Volumen de mercancías con destino Ibiza. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

La doble insularidad supone para los residentes un incremento más alto del precio de adquisición de las mercancías que se comercian dentro de las islas ya que las mercancías primero se han transportado a una isla, por lo que su precio se ha visto incrementado y, además, se han vuelto a transportar hacia la isla de destino. Entonces, los costes que han tenido que soportar los empresarios se ven reflejados en el precio final del producto/mercancía que compra el consumidor.

La llegada de mercancías de fuera de España es casi nula. El aeropuerto de Palma de Mallorca es el que más tráfico tiene de productos procedente del exterior. En cambio, a la isla de Menorca prácticamente no le llegan mercancías del exterior.

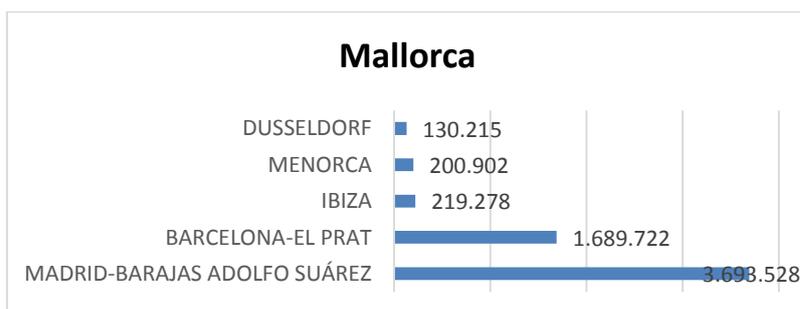


Ilustración 11: Volumen de mercancías con destino Mallorca. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

En las siguientes ilustraciones veremos cuál es la procedencia de las mercancías que llegan a las Islas Baleares.

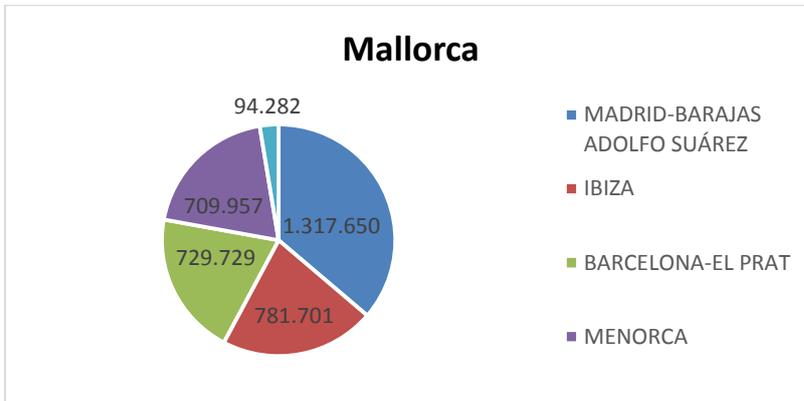


Ilustración 12: Volumen de mercancías con origen Mallorca. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

Observamos que pasa lo mismo que con la llegada de las mercancías a las islas.

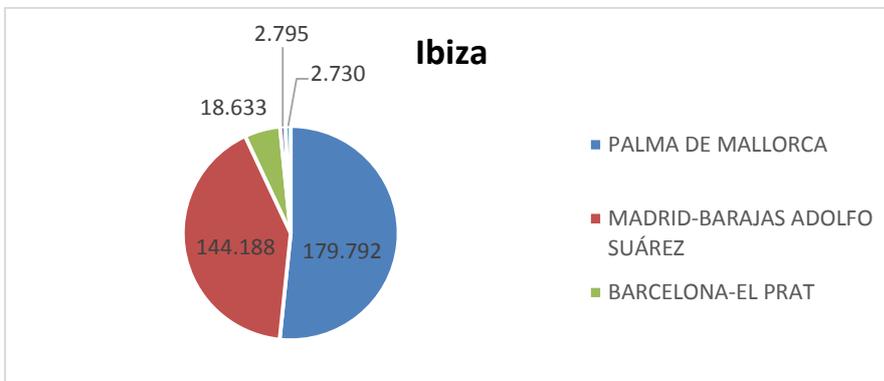


Ilustración 13: Volumen de mercancías con origen Ibiza. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

El volumen de mercancías que salen desde las islas tiene como principal destino el territorio español. Sobretudo Madrid y Barcelona, pero además de estos dos aeropuertos nos encontramos con que el origen y el destino de una gran cantidad de mercancías es entre las mismas islas baleares.

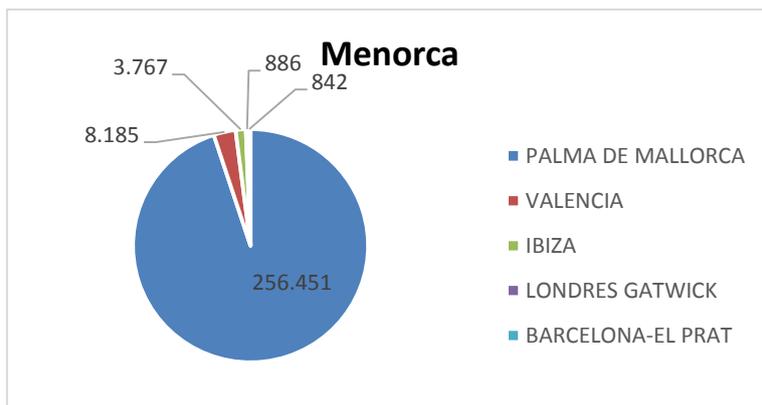


Ilustración 14: Volumen de mercancías con origen Menorca. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aena.

Como se ha mencionado antes, los costes de insularidad afectan a los residentes. Aun así, hemos podido ver un poco cual es el patrón de procedencia de las mercancías que llegan a las islas Baleares.

## 5. COMERCIO.

### 5.1. INTRODUCCIÓN.

En este capítulo vamos a analizar el comercio de las islas baleares durante el 2016. Para ello realizaremos un análisis descriptivo en base a tablas e gráficos de la evolución de los últimos años del PIB, Exportaciones e Importaciones de las Baleares. Además lo compararemos con el comercio que tiene el país para determinar qué tan importante es para las Islas Baleares el comercio con España.

A través de los datos extraídos de fuentes como Macrodatos, Eurostat e Ibestat realizaremos un análisis del comercio balear.

Por un lado, veremos cuáles son sus exportaciones e importaciones en los países con los que comercia.

Y por otro lado, analizaremos que volumen de mercancías comercia para cada tipo de transporte. Es importante resaltar que en este trabajo únicamente se tendrá en consideración el tráfico de mercancías vía aérea y vía marítima, sin tener en cuenta el transporte en carretera que pueda haber posteriormente a dicho trayecto con el fin de que las mercancías lleguen a su destino.

## 5.2. COMERCIO EN LAS ISLAS BALEARES.

El PIB (Producto Interior Bruto) es un indicador económico que refleja el valor total de los bienes y servicios que un país ha producido en un momento determinado (Economioedia, 2015).

En la tabla 16, se observa para cada CCAA cuál ha sido su PIB del 2016 y la variación que ha sufrido respecto al año anterior.

Las islas baleares han producido un total de 28.461M€ de bienes y servicios, además del año anterior a este ha tenido una variación positiva de un 3,8%. Es la comunidad autónoma que más ha crecido en su producción anual respecto al 2015.

	<b>PIB</b>	<b>VAR. ANUAL PIB</b>
<b>Andalucía</b>	148.468M.€	2,80%
<b>Aragón</b>	34.687M.€	2,70%
<b>Asturias</b>	21.696M.€	1,90%
<b>Cantabria</b>	12.539M.€	2,30%
<b>Ceuta</b>	1.649M.€	3,30%
<b>Castilla y León</b>	55.392M.€	3,30%
<b>Castilla La Mancha</b>	38.015M.€	3,10%
<b>Canarias</b>	42.607M.€	3,50%
<b>Cataluña</b>	211.915M.€	3,50%
<b>Extremadura</b>	17.712M.€	2,00%
<b>Galicia</b>	57.967M.€	3,40%
<b>Islas Baleares</b>	28.461M.€	3,80%
<b>Murcia</b>	28.527M.€	3,10%
<b>Madrid</b>	210.813M.€	3,70%
<b>Melilla</b>	1.494M.€	3,10%
<b>Navarra</b>	19.018M.€	2,90%
<b>País Vasco</b>	68.897M.€	2,80%
<b>La Rioja</b>	8.032M.€	1,50%
<b>Comunidad Valenciana</b>	105.077M.€	3,30%
<b>España</b>	1.118.522M.€	3,30%

Tabla 16: PIB por CCAA en el 2016. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Datosmacro.

Melilla, La Rioja y Ceuta son las comunidades autónomas que han tenido durante el 2016 un PIB que no supera los 10.000M€, en cambio, Madrid, Valencia, Cataluña y Andalucía son las comunidades autónomas que más PIB han producido durante el 2016.

Por tanto, Baleares se encontraría un poco más arriba de las 3 comunidades autónomas que menos PIB han tenido durante este año.

Los costes de insularidad para las islas suponen una gran limitación de productos semiterminados o materias primas para poder fabricar sus productos o prestar sus servicios.

Asimismo, el PIB es un indicador de cómo está la competitividad de una CCAA, un país, una región, etc durante un periodo de tiempo determinado. Entonces, como se refleja en la tabla y como se ha comentado, esta poca producción de bienes y servicios por parte de las Baleares supone que tiene poca competitividad comparado con otras regiones.

Esto se debe que al ser una isla está condicionada por factores como los costes de oportunidad o el incremento de los precios de sus bienes y servicios.

Otra de las cuestiones que debemos mencionar es el PIB per capita. Es un indicador que refleja la relación que hay entre la renta de un país y sus habitantes (Economioedia, 2015).

En la tabla 17, observamos cual ha sido durante el 2016 el PIB per capita y su variación para las distintas CCAA y España respecto al año anterior.

Las Islas Baleares se sitúan por encima del PIB per capita, lo que supone que su bienestar es superior a la media nacional.

De todos modos, las regiones españolas que tienen un mejor bienestar son Madrid y País Vasco situándose por encima de los 30.000 €. En cambio, Melilla, Andalucía y Extremadura se situarían por debajo de la media de España y serían las que menos bienestar tienen.

	<b>PIB PER CAPITA</b>	<b>VAR. ANUAL PIB PER CAPITA</b>
<b>Andalucía</b>	17.651 €	3,10%
<b>Aragón</b>	26.328 €	3,30%
<b>Asturias</b>	20.910 €	2,60%
<b>Cantabria</b>	21.553 €	2,90%
<b>Ceuta</b>	19.446 €	3,20%
<b>Castilla y León</b>	22.649 €	4,20%
<b>Castilla La Mancha</b>	18.591 €	3,30%
<b>Canarias</b>	19.867 €	3,40%
<b>Cataluña</b>	28.590 €	3,60%
<b>Extremadura</b>	16.369 €	3,10%
<b>Galicia</b>	21.358 €	4,30%
<b>Islas Baleares</b>	24.870 €	3,20%
<b>Murcia</b>	19.411 €	3,20%
<b>Madrid</b>	32.723 €	3,20%
<b>Melilla</b>	17.686 €	3,70%
<b>Navarra</b>	29.807 €	2,60%
<b>País Vasco</b>	31.805 €	3,40%
<b>La Rioja</b>	25.692 €	1,90%
<b>Comunidad Valenciana</b>	21.296 €	3,60%
<b>España</b>	24.100 €	3,40%

Tabla 17: PIB per Capita por CCAA en el 2016. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Macrodatos.

En cuanto a las exportaciones e importaciones de las islas baleares, en la tabla 18 se refleja la evolución del total anual del 2008 al 2016.

Asimismo, se refleja el saldo presupuestado para cada año. Por tanto, como vemos las exportaciones des del 2013 han ido aumentando en aproximadamente 333.000€.

En el caso de las importaciones, su fluctuación año tras año de las compras de las Baleares, han ido variando un poco. Observamos cómo no hay una tendencia clara de aumento o disminución, todo lo contrario, del 2015 al 2016 vemos como las importaciones han disminuido, pero si nos fijamos del 2014 al 2015 vemos como aumentan.

	<b>EXPORTACIONES</b>	<b>IMPORTACIONES</b>	<b>EXPORT - IMPORT</b>
<b>2016</b>	1.167.155,42 €	1.417.366,64 €	- 250.211,22 €
<b>2015</b>	1.157.188,83 €	1.568.997,59 €	- 411.808,76 €
<b>2014</b>	924.033,64 €	1.455.041,74 €	- 531.008,10 €
<b>2013</b>	834.048,03 €	1.383.519,50 €	- 549.471,47 €
<b>2012</b>	1.016.215,75 €	1.415.289,18 €	- 399.073,43 €
<b>2011</b>	863.979,61 €	1.504.534,73 €	- 640.555,12 €
<b>2010</b>	874.199,46 €	1.565.089,96 €	- 690.890,50 €
<b>2009</b>	1.193.436,79 €	1.155.977,58 €	37.459,21 €
<b>2008</b>	1.476.641,00 €	1.850.192,69 €	- 373.551,69 €

*Tabla 18: Evolución de las exportaciones e importaciones. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del Ibestat.*

Uno de los datos más importantes para saber cómo es el comercio de las islas Baleares es el saldo presupuestario, es decir, la diferencia entre las exportaciones y las importaciones.

Estos datos reflejan el déficit o el superávit que tienen las islas baleares.

En el 2016 tuvo un déficit en cuenta corriente de -250.000 €, lo que nos indica que se han importado más mercancías de las que se han exportado, es decir, los ingresos por las ventas son menores que las compras de mercaderías. Ante esto, sus exportaciones netas serían negativas e irían aumentando año tras año. En la ilustración 15, se refleja la evolución de dichas partidas presupuestarias. Las importaciones siempre han estado por encima de las exportaciones lo indica que Baleares importan mucho más de lo que exporta.

Aun así, en el 2016 las importaciones se han reducido notablemente y las exportaciones han aumentado. Por lo que, su balanza comercial se ha reducido teniendo un déficit en exportaciones netas menor.

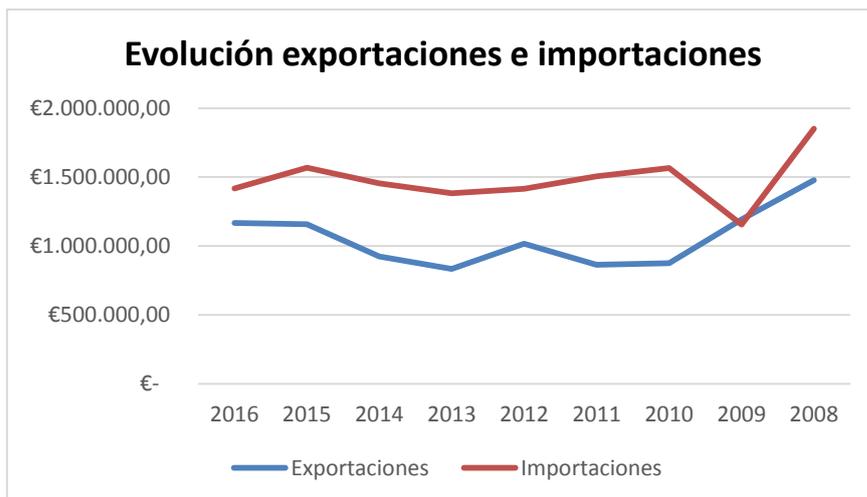


Ilustración 15: Evolución de las exportaciones e importaciones. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del Ibestat.

Ahora vamos a ver cuál es el origen y el destino de las exportaciones y de las importaciones de las mercancías.

En primer lugar, vemos cual es el origen de las exportaciones que realizan las islas en cada uno de los países. En la tabla 19, observamos un gran predominio del comercio de las exportaciones a Europa. Destaca, por un lado, el aumento del tráfico de mercancías hacia América y África, y, por otro lado, la disminución en Oceanía.

	2016	2015
<b>EUROPA</b>	698.962.358 €	776.383.746 €
<b>ÁFRICA</b>	25.845.071 €	11.992.369 €
<b>AMÉRICA</b>	168.037.979 €	74.772.826 €
<b>ASIA</b>	48.189.802 €	44.586.761 €
<b>OCEANÍA Y REGIONES POLARES</b>	2.210.193 €	1.957.466 €
<b>OTROS PAÍSES NO IDENTIFICADOS</b>	223.910.021 €	247.495.661 €
<b>TOTAL</b>	1.167.155.424 €	1.157.188.829 €

Tabla 19: Exportaciones de las Islas Baleares por país de procedencia. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del Ibestat.

En la tabla 20, se refleja por cada país cual es el valor en euros de las compras de mercancías que realiza Baleares.

Vemos como tiene una gran dependencia del tráfico de mercancías de Europa, seguido de América aunque este último país únicamente supondría una tercera parte de las mercancías que se importan de los países de Europa.

Por un lado, destaca, la gran disminución del comercio en el 2016 de Oceanía, Asia y Europa (Asimismo sigue siendo la predominante para la comunidad autónoma de Baleares para sus importaciones). Por otro lado, destaca el aumento del comercio de mercancías que tienen como origen América, África y Otros países no identificados.

	2016	2015
<b>EUROPA</b>	935.319.732 €	1.257.709.205 €
<b>ÁFRICA</b>	28.532.525 €	16.484.271 €
<b>AMÉRICA</b>	301.027.021 €	122.148.562 €
<b>ASIA</b>	117.536.904 €	135.581.921 €
<b>OCEANÍA Y REGIONES POLARES</b>	10.997.764 €	30.836.214 €
<b>OTROS PAÍSES NO IDENTIFICADOS</b>	23.952.693 €	6.237.418 €
<b>TOTAL</b>	1.417.366.639 €	1.568.997.591 €

Tabla 20: Procedencia de las importaciones de las Islas Baleares. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del Ibestat.

Teniendo en cuenta el país de origen o destino de las importaciones y exportaciones de las islas baleares, es interesante ver estos datos desglosados por tipo de transporte.

En cuanto a las exportaciones, se ve como para los países como Europa, África y América el transporte de las mercancías que llegan a las islas predomina el transporte marítimo. En cambio, para las exportaciones de Asia y Oceanía el transporte que más se utiliza es el aéreo.

2016		
	MARÍTIMO	AIRE
<b>EUROPA</b>	62.676.687,00 €	32.004.956,00 €
<b>ÁFRICA</b>	21.666.101,00 €	4.099.367,00 €
<b>AMÉRICA</b>	97.567.346,00 €	46.392.736,00 €
<b>ASIA</b>	16.515.566,00 €	30.203.727,00 €
<b>OCEANÍA Y REGIONES POLARES</b>	1.045.473,00 €	1.149.664,00 €
<b>OTROS PAÍSES NO IDENTIFICADOS</b>	1.625.019,00 €	222.104.086,00 €
<b>TOTAL</b>	201.096.192,00 €	335.954.536,00 €

Tabla 21: Exportaciones por medio de transporte procedente de las Islas Baleares. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del Ibestat.

Para las importaciones, predomina el transporte marítimo para todos los países. Las islas baleares utilizan en menor peso el transporte aéreo. Una de las razones que puede tener y que explicamos anteriormente es que los buques pueden transportar cualquier tipo de mercancías y en grandes cantidades. En cambio, el transporte aéreo está más restringido, no solo en espacio sino también que algún tipo de mercancías no se pueden transportar a través de esta vía (Matisa, s.f.).

2016			
	MARÍTIMO	AIRE	OTROS
<b>EUROPA</b>	297.202.767,00 €	61.951.543,00 €	576.165.422,00 €
<b>ÁFRICA</b>	27.271.830,00 €	672.141,00 €	588.554,00 €
<b>AMÉRICA</b>	65.203.556,00 €	41.332.646,00 €	194.490.819,00 €
<b>ASIA</b>	78.294.392,00 €	24.346.928,00 €	14.895.584,00 €
<b>OCEANÍA Y REGIONES POLARES</b>	10.013.568,00 €	926.648,00 €	57.548,00 €
<b>OTROS PAÍSES NO IDENTIFICADOS</b>	14.232.895,00 €	6.162.346,00 €	3.557.452,00 €
<b>TOTAL</b>	492.219.008,00 €	135.392.252,00 €	789.755.379,00 €

*Tabla 22: Procedencia de las importaciones de las Islas Baleares por medio de transporte. FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del Ibestat.*

La columna otros hace referencia a otras vías de transporte como son por carretera, por correos, propulsión,... Como hemos dicho al principio, en el análisis del comercio por medio de transporte solo tendremos en cuenta la vía aérea y la vía marítima.

En nuestro trabajo nos hemos centrado en desglosar las exportaciones e importaciones que tienen las islas baleares por transporte marítimo y aéreo ya que por el carácter de ser una región insular, las únicas vías que tiene la comunidad autónoma de Baleares para transportar las mercancías son por mar o aire.

Aunque es verdad que las otras vías supera en volumen de mercancías a la vía marítima y la vía aérea, no sabemos cuál es el porcentaje de las mercancías que se han trasladado también por carretera procedentes del transporte aéreo y marítimo.

Con este análisis hemos podido ver como la competitividad del comercio de las Islas Baleares es inferior a las comunidades autónomas españolas, por lo que al ser una región insular se ve condicionada a la gran dependencia a la utilización al transporte aéreo o marítimo. Lo que provoca que los empresarios tengas que

soportar unos costes de producción más elevados y que al final esto se ve reflejado en el precio final de las mercancías.

## **6. MEDIDAS PARA REDUCIR LOS COSTES DE INSULARIDAD DE LAS ISLAS BALEARES.**

Una vez visto la gran relevancia que supone la insularidad para la comunidad autónoma de las Islas Baleares, de acuerdo con los objetivos establecidos al principio de nuestro trabajo, elaboraremos un plan de medidas para reducir estos sobrecostes.

- **Medidas para el transporte aéreo y marítimo de pasajeros.**

El transporte aéreo es la opción que más utilizan los pasajeros a la hora de trasladarse hacia la península, entre las islas y al extranjero, o al revés, para llegar a las islas.

En el transporte aéreo y marítimo de pasajeros, actualmente existe una bonificación del 50% del billete para los residentes de las islas baleares (Ley 30/1998, 29 de Julio, del Régimen Especial de las Illes Baleares). Aun así, nos encontramos ante una situación en la que el coste que soportan los ciudadanos es muy elevado, el coste de oportunidad, las tasas que deben pagarse, el incremento del precio del billete por la importación del combustible y demás costes, se añaden como precio final del billete que deben soportar los residentes de las islas para poder desplazarse fuera de Baleares.

Además, al ser un destino de turismo, el precio de los billetes y de la gasolina se ven incrementados en ciertas temporadas del año, como por ejemplo: primavera-verano.

Con el fin de reducir el coste del transporte para los viajeros ante esta limitación a la utilización del transporte que supone ser una región insular, se propone subir la bonificación del 50% al 75% con límite a dicha reducción del billete hasta los 100€. Por tanto, el exceso de la cuantía del billete no estaría sujeto a la bonificación.

Esta reducción del coste del billete, haría que los ciudadanos tuvieran más poder adquisitivo, por lo que este ahorro incrementaría el consumo de las islas baleares de los productos fabricados en las islas, y un aumento de las inversiones. Además, si se abarata el billete, los residentes podrían viajar más, lo que supondría un aumento de los trayectos, y por tanto, un aumento de los beneficios por parte de las aerolíneas.

Ante esta bajada del precio del billete, los residentes aumentarían el número de trayectos que realizan al año y teniendo en cuenta que los aeropuertos son “hub” igual que los puertos, por lo que habrá más viajeros que pasen por las instalaciones aéreas y portuarias.

Por otro lado, las instalaciones serían más utilizadas por lo que se necesitaría aumentar el mantenimiento de los aeropuertos y de los puertos. Económicamente supondría un aumento de los costes en inversiones y mantenimiento, aun así, el aumento de la necesidad de tener las instalaciones más cuidadas haría aumentar el número de empleos, por lo que se reduciría el paro. Además, los buques, los cruceros y los aviones deberían tener un control periódicamente para garantizar el correcto funcionamiento para cada trayecto.

La insularidad también afecta al traslado de pacientes de los hospitales de las islas hacia la península. El Estado debería contemplar un fondo de provisiones para aquellos pacientes que necesiten ser atendidos por ciertas circunstancias en otros hospitales y que por la situación de discontinuidad del territorio de la región balear les supone un aumento de los costes de hospitalización. En estos casos el transporte que se utiliza es el aéreo a través del helicóptero que igual que el anterior, los costes se ven incrementados por el precio del combustible de las islas (Ley 30/1998, 29 de Julio, del Régimen Especial de las Illes Balears).

- **Medidas para el transporte aéreo y marítimo de mercancías.**

El transporte marítimo es el más utilizado por los empresarios para el traslado de las mercancías a otras islas o hacia la península. El buque les supone una gran estabilidad y seguridad al trasladar sus mercancías, además, el transporte aéreo de mercancías está muy limitado por el almacenaje y el tipo de producto que se quiere transportar (Matisa, s.f.).

Uno de los principales inconvenientes que tiene el transporte de mercancías en los puertos es la gran burocracia de papeles que tienen que rellenar las empresas. Esto, puede tardar varios días, por lo que las empresas que comercialicen con productos perecederos son los que más se ven afectados por la insularidad Matisa, s.f.).

Ante esto, para el transporte de mercancías que tengan origen o destino las islas baleares tendrán una reducción del 65% de la tarifa en los puertos y los aeropuertos de la península. Para el tráfico de mercancías entre las islas baleares, la reducción aplicable será del 75%. La doble insularidad que soportan las empresas al comerciar entre las islas hace surgir la necesidad de que la reducción en la tarifa sea mayor. Los buques, al tener que repostar a los precios de las islas dos veces supone para los empresarios un sobre coste adicional que no tienen al trasladar sus mercancías a la península ya que los precios de la gasolina de las regiones peninsulares son mucho más baratos.

Además, para los vehículos procedentes de la península o inter islas con el fin de ser utilizados para los viajeros dentro del territorio balear, estarán sujetos a una reducción del 50% en la tarifa portuaria.

Actualmente solo los fletes están subvencionados por el Estado. Para evitar desequilibrios grandes para los puertos baleares se deberían de incorporar subvenciones o compensaciones a los demás servicios que hacen que los costes de insularidad aumenten (Ley 30/1998, 29 de Julio, del Régimen Especial de las Illes Baleares).

Por tanto, proponemos que los fletes tengan una reducción del 20%, las tasas de seguridad y las portuarias del 15% y los costes de alquiler de los contenedores del 15%.

Con la reducción de los costes que soportan las empresas al comerciar con las islas por la insularidad se pretende aumentar las exportaciones y de este modo reducir el déficit que tiene las baleares y, aumentar la competitividad de sus productos con las regiones peninsulares e incluso con otros países.

Si se reducen las tarifas en los puertos (que es la opción más utilizada por los empresarios), las empresas tendrán más presupuesto para fabricar productos y al reducir los fletes, tasas y los contenedores tendrán más interés en la comercialización hacia el exterior de las islas.

Además, con este abaratamiento de las tarifas los empresarios estarán más motivados en la realización de inversiones con el fin de aumentar su competitividad, renovar sus maquinarias y ahorrar tiempo en el proceso de fabricación de sus productos.

Aun así, los puertos tendrían que garantizar que sus instalaciones funcionasen correctamente en cada momento, por lo que se incrementarían los costes de mantenimiento. Además, se debería crear una comisión de seguridad, control y mantenimiento para los buques y los aviones.

- **Medidas para el sector de la energía.**

Para el transporte marítimo y aéreo la energía es un factor fundamental para su funcionamiento. Solo el sector transporte utiliza el 58% de la energía, su distribución sería: el consumo marítimoterrestre sería el 78% y el transporte de la aviación supondría únicamente el 28% del consumo.

La insularidad es muy importante para las Islas Baleares, ya que hace aumentar los costes de producción de la energía por la gran necesidad de aprovisionamiento.

Las islas baleares por su situación de región insular tienen un gran potencial en la utilización de la energía renovable. Además, actualmente ya se disponen de instalaciones para producir energía renovable pero su consumo es muy bajo comprado con el elevado consumo de energía no renovable (Barceló et al., 2015).

Para ello, se propone un plan de subvenciones de energía renovable con el fin de reducir la importación y producción de energía no renovable, fomentar y dar ejemplo a los ciudadanos de la utilización de la energía renovable, asimismo de disminuir las emisiones de dióxido de carbono. Para ello se pretende fomentar la utilización de la energía eólica, solar, hidráulica y biomasa.

Para aumentar las inversiones en este tipo de instalaciones consideramos el desarrollo de un plan de energías renovables que consistiría en la reducción del 50% del coste total. Además, fiscalmente se podrían reducir en el IS el 5% del coste total durante 4 años consecutivos.

Este plan está pensado a tener resultados a largo plazo, de este modo se reduciría la importación de energía, la emisión de dióxido de carbono y se

reduciría el riesgo de contaminación de las aguas y sus seres vivos en caso de que algún buque se averíe como ya ocurrió en el 2002 con el buque Presige.

El sistema eléctrico balear actual no solo tiene que producir la energía, sino que también tiene que asegurar que la necesidad energética estará cubierta en cualquier momento. Por tanto, al coste de producción de la energía se le incorporaría el coste de los equipos necesarios para garantizar la demanda balear.

Con un sistema eléctrico de energías renovables, las Islas Baleares se ahorrarían grandes cantidades de dinero. Por un lado, supondría no tener que importar o producir el combustible lo que le evitaría un elevado coste. Y por otro lado, no sería necesario la incorporación de los equipos necesarios para garantizar el funcionamiento en todo momento del sistema energético, por tanto, se reduciría notablemente el coste de la energía que debería soportar las islas por la creciente demanda de energía renovable (Barceló et al., 2015).

Además, las Baleares ya tienen un plan de actuación para fomentar e incentivar las energías renovables a largo plazo y con ello reducir las emisiones de dióxido de carbono (GOIB, 2018).

Económicamente hablando, sería una buena forma para reducir las importaciones y reducir el déficit que tenemos en la actualidad. Además, sería necesario la realización de una comisión de seguridad, control y mantenimiento por lo que aumentaría el empleo, se reduciría el paro, y que no tendría nada que ver con los costes que se soportarían por tener en funcionamiento en todo momento este sistema de garantías con los equipos y maquinas necesarias que se han comentado renovable (Barceló et al., 2015).

- **Medidas para los residuos.**

Los residuos son gestionados siguiendo unos parámetros de valoraciones. Estos principios son: la prevención del tipo de residuo, la preparación con el fin de que sean reutilizados, utilizados para ser reciclados, y en caso de que no se puedan incorporar o realizar dichos procedimientos mencionados, llegaría la eliminación por completo del residuo, teniendo en cuenta la normativa establecida (Gobierno de Canarias, 2017).

En una región insular, la correcta gestión de los residuos evidencia y es de gran importancia para el desarrollo sostenible del territorio. El principal problema encontrado es la eliminación de los residuos.

Por un lado, las Islas Baleares se ven obligadas al transporte marítimo de los residuos para su valoración o para el correcto tratamiento. La insularidad hace aumentar los costes del traslado de los residuos fuera de las islas.

Por otro lado, el territorio tiene una superficie muy limitada que no le permite la incorporación de los recursos necesarios para hacer frente a dichos residuos, por lo que al final tienen que ser trasladados a otra región.

Asimismo, las Baleares al ser un destino turístico que va en aumento, ve como sus residuos van aumentando al igual que los hábitos de los turistas que tiene como consecuencia más transportes vía marítima de residuos al exterior aumentando aún más el coste anual.

Ante el aumento de los costes provocados por la insularidad, y teniendo en cuenta que no hay una medida compensatoria al traslado de residuos hacia el exterior de las islas, se propone una bonificación del 50% al transporte de los residuos procedentes de las islas hacia el exterior con el fin de ser valorados para posteriormente ser reutilizados o reciclados, o como última opción la eliminación del residuo.

Además, se debería de incorporar en cada ayuntamiento de las islas baleares un plan de reciclaje domestico para facilitar la correcta separación de los residuos y de esta manera ser más eficientes al ser valorados y tratados posteriormente (Gobierno de Canarias, s.f.).

- **Medidas fiscales para las Islas Baleares.**

Las medidas fiscales van destinadas a compensar los efectos de la insularidad a las empresas de las islas Baleares.

Mediante estas ayudas se prevé que el sector empresarial aumente las inversiones privadas y públicas y la competitividad de sus productos (GOIB, 2018).

Con el fin de reducir los costes de insularidad que soportan las empresas de las islas Baleares, se propone la incorporación de: un fondo de insularidad para las Islas Baleares y unas deducciones por inversión.

- **FONDO DE INSULARIDAD PARA LAS ISLAS BALEARES.**

En la ley 30/1998, de 29 de julio, del Régimen Especial de las Illes Balears, se reconoce la gran problemática que supone para los residentes de las baleares la insularidad, por lo que, el Estado tiene que garantizar que se cumpla el principio de solidaridad, de este modo todos los territorios españoles estarían en equilibrio (Ley 30/1998, 29 de Julio, del Régimen Especial de las Illes Balears).

Aun así, las empresas de las islas Baleares se ven afectadas por los costes que supone la insularidad al tener que producir sus productos en las islas, por lo que tiene como consecuencia que no inviertan en mejorar su proceso productivo o sus instalaciones. Además, se ven en gran desventaja por no tener la misma competitividad que las demás empresas españolas.

Ante esto, se propone la creación por parte del Estado de un fondo de insularidad para las Islas Baleares con el fin de compensar estas desventajas por las peculiaridades que tiene la comunidad autónoma distinta a las demás, y asimismo, que sirva para fomentar la actividad empresarial y económica de las islas Baleares (Anónimo, 2015).

Este fondo de insularidad consistiría en incorporar una partida distinta a los presupuestos del Estado que contemplase una financiación adicional destinada exclusivamente a incentivar la actividad de las empresas. Además, debe reducir el efecto que tienen los costes de insularidad que soportan las empresas y de este modo aumentar su competitividad respecto a las que están situadas en la península (Groizard, Bru, Oliver y Santana, 2016).

Las empresas baleares para la producción de sus productos son dependientes de materiales y productos semiterminados procedentes de la península, por lo que la importación de dichos materiales supone un gran coste adicional que debe soportar la empresa y que al final son los ciudadanos que deben pagar los sobrecostes que supone la producción en la isla.

Ya hemos visto en capítulos anteriores que al ser una región fragmentada y aislada del territorio peninsular hace que el coste de vivir en la isla sea superior al de cualquier otro español.

Con esta medida no solo se pretende fomentar la actividad económica de las empresas de las islas, sino que además se prevé aumentar el bienestar de los residentes.

A través de la incorporación de esta partida a los presupuestos las empresas se verían compensadas por los costes de insularidad, que tendría un efecto positivo en los ciudadanos.

Con este fondo de insularidad, también se fomentaría el empleo y la producción de las empresas, ya que si se les reducen los costes que deben soportar las empresas, estas aumentarían su inversión que hará aumentar su producción y además, aumentaría el empleo por la contratación de personal.

- **RESERVA PARA INVERSIONES.**

Otra medida que se debería incorporar con el objetivo de aumentar las inversiones de las empresas y de este modo fomentar la actividad económica de las islas Baleares, sería la reserva para inversiones de las empresas.

Esta medida iría destinada a reducir la base imponible de los contribuyentes obligados a la realización del Impuesto sobre Sociedades y las personas físicas que realicen actividades económicas por estimación directa que destinaran a la reserva de inversiones parte de su beneficio (Anónimo, 2015).

Además, solo tendrán derecho a la dicha reducción, los contribuyentes que tengan como mínimo un establecimiento en territorio.

Para reducir la cuota imponible en el Impuesto sobre Sociedades, los beneficios que se podrán incorporar a dicha reserva serán aquellos que no se puedan repartir y que correspondan a los establecimientos situados en las islas Baleares con un límite del 80%.

Para poder calcular la reducción de la cuota íntegra de los contribuyentes al IRPF, se realizará mediante una deducción con límite del 65% de los rendimientos procedentes de su actividad empresarial (Pérez, s.f.).

El contribuyente solo tendrá derecho a reducirse su base imponible cuando esta sea 0 o positiva, asimismo, si no se puede reducir el total del porcentaje, el excedente de este se podrá deducir en los cuatro años posteriores al devengo (Anónimo, 2015).

Por tanto, solo se podrán incorporar dentro de la partida de reserva para inversión aquellos beneficios procedentes de establecimientos que realicen su actividad dentro de la comunidad autónoma de las Islas Baleares.

Para la reinversión de la cantidad incorporada dentro de esta partida será de cuatro años a partir del año siguiente a la dotación a dicha reserva.

Además, la reinversión se deberá realizar para aumentar la actividad económica empresarial del contribuyente que realice la reserva de inversión. Por tanto, la reinversión deberá hacerse con el fin de ampliar el establecimiento, crear otro establecimiento dentro del territorio balear, incorporar nuevos productos al mercado o promover la competitividad de la empresa, adquisición de inmovilizado material, etc.

Las reinversiones destinadas a otros fines que no sea el de aumentar la actividad económica no se podrá realizar mediante la reserva de inversión (Pérez, s.f.)

## **7. CONCLUSIÓN.**

A través del análisis que se ha realizado del transporte y del se evidencia la gran importancia que tiene para las islas baleares la insularidad.

- El transporte es el sector que se ve afectado directamente por la gran limitación que tienen las islas en el transporte de los residentes y de las mercancías, además que afecta al comercio de sus productos tanto dentro de España como fuera del país. Los costes de insularidad que acarrear las empresas al comercializar sus mercancías hacen que su competitividad se vea reducida. Asimismo, al final son los propios residentes quienes soportan estos costes en el precio de compra del producto.
- Hemos podido ver como las empresas utilizan para el transporte de sus mercancías el transporte marítimo ya que este medio de transporte dispone de más almacenaje, seguridad y permite el transporte de todo tipo de mercancías. En cambio, los residentes de las islas utilizan el transporte aéreo para desplazarse fuera de Baleares al ser el medio de transporte más rápido.

- Cabe destacar que hemos trabajado bajo hipótesis sobre el comportamiento de los ciudadanos y empresarios al proponer unas medidas para reducir el billete del avión o barco y de las tarifas portuarias, ya que la reacción en principio es impredecible. Los objetivos empresariales, personales e profesionales serán los que al final dictaran el comportamiento de los individuos. Aun así, creemos que el comportamiento descrito en las medidas puede ser el más aproximado después de haber analizado como ha ido evolucionando a lo largo de los años el comercio y el transporte en las diferentes situaciones en las que ha ido pasando España.
- Nos hemos encontrado con dos limitaciones importantes al realizar el trabajo: la primera limitación es que no podemos comparar las islas baleares con ninguna otra región española. Cada una de ellas tienen sus particularidades, además, la única con la que podríamos realizar una pequeña aproximación es con las Islas Canarias y al ser una región insular ultra periférica ya supone tener unas características físicas distintas a las Islas baleares. La segunda limitación es que hay variables de la insularidad que no se pueden cuantificar como por ejemplo, el tiempo que se puede perder al transportar mercancías o el retraso que puede llegar a suponer para un individuo el que el avión llegue tarde a su destino ya sea por motivos climatológicos u otros.
- Es difícil poder dar unas medidas que se adecuen a la evolución de la economía de las islas baleares teniendo en cuenta como esta España ya que va evolucionando continuamente, lo que dificulta que las medidas se tengan que ir renovando y evolucionando igual que lo hace la economía.
- Con el fin de reducir los costes de insularidad se han propuesto unas medidas pero no son suficientes para que los costes de insularidad no tengan tantos desequilibrios en la economía de las islas Baleares. Una de las funciones principales que tiene el Estado es procurar el principio de solidaridad para todas las regiones españolas por igual y aunque se incorporaran estas medidas o se mejoraran, este principio no se cumpliría del todo.

## 8. REFERENCIAS.

### Bibliografía.

Barceló, M. et al. (2015). *Energías renovables y eficiencia energética en las Islas Baleares: Estrategias y líneas de actuación*. Palma de Mallorca, España: Imprenta Bahía.

### Web grafía.

Aena. (2016). *Estadística de tráfico aéreo*. Recuperado de: <http://www.aena.es/csee/Satellite?c=Page&cid=1113582476715&pagename=Estadisticas%2FEstadisticas>

Anónimo. (2015). *Memoria del análisis del impacto normativo del proyecto de ley por la que se modifica la ley 30/1998, de 29 de Julio, del régimen especial de las Illes Balears*. Recuperado de: [http://www.congreso.es/docu/docum/ddocum/dosieres/sleg/legislatura\\_10/spl\\_102/pdfs/2.pdf](http://www.congreso.es/docu/docum/ddocum/dosieres/sleg/legislatura_10/spl_102/pdfs/2.pdf)

Autoritat Portuària de Balears. (2016). *Memòria anual*. Recuperado de: <http://www.portsdebalears.com/sites/default/files/MEMORIA%20ANUAL%20PORTS%20BALEARNS%202016.pdf>

Autoritat Portuària de Balears. (2016). *Memòria sostenibilitat*. Recuperado de: <http://www.portsdebalears.com/sites/default/files/relacionados/MEMORIA%20OSTENIBILIDAD%20PORTS%20BALEARNS%202016.pdf>

Bardolet, E. (1989). *El coste de la insularidad*. Recuperado de: [http://ibdigital.uib.es/greenstone/collect/monografiesPDI/index/assoc/bardolet.dir/bardolet\\_esteban.pdf](http://ibdigital.uib.es/greenstone/collect/monografiesPDI/index/assoc/bardolet.dir/bardolet_esteban.pdf)

Centro de estudios económicos fundación Tomillo. (2002). *Los costes de ultraperiferia de la economía canaria: resumen ejecutivo*. Recuperado de: [http://www3.gobiernodecanarias.org/hacienda/beha/modules/sumarios/portadas\\_publicaciones/90\\_publicacion.pdf](http://www3.gobiernodecanarias.org/hacienda/beha/modules/sumarios/portadas_publicaciones/90_publicacion.pdf)

Comisión interamericana para el desarrollo sostenible. (1999). *Los problemas del desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares*. Recuperado de: <http://www.summit-americas.org/Sustainable%20Dev/Octubre-99-peque%C3%B1os%20estadis%20insulares-sp.htm>

Datos Macro. (2016). *PIB de las Comunidades Autónomas*. Recuperado de: <https://www.datosmacro.com/pib/espana-comunidades-autonomas>

Economipedia. (2015). *Producto interior bruto (PIB)*. Recuperado de: <http://economipedia.com/definiciones/producto-interior-bruto-pib.html>

EFEAGRO. (2012, Mayo 4). *Islas Baleares aspira a un régimen específico por insularidad como Canarias [Archivo de video]*. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=RHG5hAWy6-Y>

Ferreina, M., Rosselló, J., Santana, M. & Graizard, J.L. (2014). *Estimación de los costes de insularidad de las Islas Baleares*. Recuperado de: <http://www.caib.es/govern/cercador.do?coduo=&lang=ca&cercadorText=estimacion+de+los+costes+de+insularidad>

Gobierno de Canarias. (2017). *Gestión de residuos*. Recuperado de: [http://www.gobiernodecanarias.org/medioambiente/piac/temas/RR/RR\\_gestion\\_residuos/](http://www.gobiernodecanarias.org/medioambiente/piac/temas/RR/RR_gestion_residuos/)

Perez, M. (Sin fecha). *La nueva reserva para inversiones de Canarias*. Recuperado de: [www.gobiernodecanarias.org/tributos/portal/estatico/info.../RevistaHC-19\\_3.pdf](http://www.gobiernodecanarias.org/tributos/portal/estatico/info.../RevistaHC-19_3.pdf)

Gobierno de Canarias. (Sin fecha). *Residuos*. Recuperado de: [http://www.gobiernodecanarias.org/medioambiente/piac/descargas/Varios/CAP%C3%8DTULOS\\_IC\\_14/8\\_RESIDUOS.pdf](http://www.gobiernodecanarias.org/medioambiente/piac/descargas/Varios/CAP%C3%8DTULOS_IC_14/8_RESIDUOS.pdf)

Godenau, D. & Hernández, R. (1996). *Insularidad: ¿Un concepto de relevancia analítica?*. Recuperado de: <http://www.revistaestudiosregionales.com/documentos/articulos/pdf505.pdf>

Govern de les Illes Balears. (2018). *Información pública del anteproyecto de ley de cambio climático y transición energética*. Recuperado de: <http://www.caib.es/govern/sac/fitxa.do?codi=3273006&coduo=2390691&lang=es>

Govern de les Illes Balears. (2018). *La presidenta Armengol pacta con Montoro cerrar el nuevo REIB el primer trimestre de este año*. Recuperado de: <http://www.caib.es/govern/sac/fitxa.do?codi=3214689&coduo=2&lang=es>

Govern de les Illes Balears. (Sin fecha). *Transporte aéreo*. Recuperado de: <http://www.caib.es/sites/transportaeri/es/inicio-3891/?campa=yes>

Gobierno de Canarias. (2015). *Régimen Económico y Fiscal: Información general*. Recuperado de: [http://www.gobiernodecanarias.org/economia/asuntoseconomicosue/ref/informacion\\_general/index.jsp](http://www.gobiernodecanarias.org/economia/asuntoseconomicosue/ref/informacion_general/index.jsp)

Institut Estadístic de les Illes Balears. (2018). *Valor, balanza y cobertura de las exportaciones/importaciones por periodo*. Recuperado de: [https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/96fc2a7c-fd08-4820-a020-a04f6608f0e7/4df0fac3-9199-43b3-b96a-daba7dbdb70c/es/l211001\\_9003.px](https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/96fc2a7c-fd08-4820-a020-a04f6608f0e7/4df0fac3-9199-43b3-b96a-daba7dbdb70c/es/l211001_9003.px)

Institut estadístic de les Illes Balears. (2016). *Valor, balanza y cobertura de las exportaciones/importaciones por periodo y país de procedencia y origen*. Recuperado de: <https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/96fc2a7c-fd08->

[4820-a020-a04f6608f0e7/11485448-93d6-476c-aede-d0178d9ee35c/es/l211001\\_0002.px](https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/96fc2a7c-fd08-4820-a020-a04f6608f0e7/11485448-93d6-476c-aede-d0178d9ee35c/es/l211001_0002.px)

Institut estadístic de les Illes Balears. (2016). Valor, balanza y cobertura de las exportaciones/importaciones por periodo, región de origen/destino y medio de transporte. Recuperado de:

[https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/96fc2a7c-fd08-4820-a020-a04f6608f0e7/61a04cdb-7a2c-466b-b9f0-94169f59538e/es/l211001\\_0006.px](https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/96fc2a7c-fd08-4820-a020-a04f6608f0e7/61a04cdb-7a2c-466b-b9f0-94169f59538e/es/l211001_0006.px)

Ley 30/1998, de 29 de Julio, del Régimen Especial de las Illes Balears. Boletín Oficial del Estado, núm 181 de 30 de Julio de 1889, pp 25842 a 25847.

Recuperado de: <https://www.boe.es/boe/dias/1998/07/30/pdfs/A25842-25847.pdf>

Manera, C. & Garau, J. (2005). *Los costes de la insularidad en el desarrollo económico. Un contraste en el mediterráneo occidental (1998-2002)*.

Recuperado de: <http://www.publicacionescajamar.es/pdf/publicaciones-periodicas/mediterraneo-economico/7/7-98.pdf>

Matisa. (Sin fecha). *Ventajas y desventajas del transporte marítimo*. Recuperado de: <http://www.maitisa.com/transitario/ventajas-desventajas-transporte-maritimo>

Ministerio de Fomento. (2016). *Anuario estadístico 2016*. Recuperado de: <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0C18393F-5709-4C64-A1A1-9D557D949926/148785/Anuario2016.pdf>

Ports de Balears. (2015). *Introducción*. Recuperado de: <http://www.portsdebalears.com/es/introducci%C3%B3n>