

## METODOLOGÍA DE LA ESTADÍSTICA DE TRANSPORTE MARÍTIMO

### 1. Introducción

---

El tráfico de pasajeros por vía marítima constituye una de las dos formas de entrar o salir de las islas. Ello hace que su cómputo sea relevante, no solo en relación a los movimientos globales en cada una de las islas de Balears, sino también en relación al trayecto que llevan a cabo.

Los datos que publican los dos organismos que gestionan los puertos de Balears se refieren a movimientos mensuales de pasajeros. Sin embargo, no se publica información en relación al número de pasajeros de los posibles trayectos que pueda haber entre las islas (por ejemplo, el trayecto Mallorca-Eivissa) o entre alguna de las islas y la Península (por ejemplo, el trayecto Península-Menorca).

Con todo, en esta nota se expone la metodología usada para el cálculo de los movimientos de pasajeros por vía marítima por islas y por puerto, ya sean estos de competencia autonómica o estatal, ya sean referidos al tráfico regular o a cruceros.

### 2. Fuente

---

Los datos con las que se han construido las tablas son, por un lado Autoridad Portuaria de Balears de competencia estatal (Ministerio de Fomento), con competencia en los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y La Savina.

Por el otro Ports de les Illes Balears de competencia autonómica. Ciutadella, Sant Antoni y Cala Ratjada son los puertos que se han utilizado para el transporte regular de pasajeros entre islas o entre isla y península.

### 3. Metodología

---

#### *3.1 Puertos de competencia estatal (Autoridad Portuaria de Balears)*

Hay múltiples combinaciones posibles en los 5 puertos de competencia estatal en las Illes Balears, tanto entre ellos mismos como con la península y excepcionalmente hacia otros destinos, que además pueden ir cambiando.

La conexión de un puerto de las islas con la península sólo se registra una vez (como origen si sale de un puerto de las islas o como destino si llega proveniente de la península). En cambio, la conexión

entre dos puertos de las Illes se registra dos veces, tanto en el puerto de origen (como salida) como en el de destino (como llegada).

- Pasajeros de línea regular

A partir de los ficheros de microdatos se computan mensualmente las llegadas y salidas de pasajeros en transporte regular en los puertos de competencia estatal. Se debe tener en cuenta que Autoridad Portuaria publica datos de movimientos globales (llegadas + salidas) que en general difieren ligeramente respecto a los datos elaborados en la estadística que publica el IBESTAT. Ello es debido al hecho de que Autoridad Portuaria en su estadística mensual no incorpora el número de pasajeros del último día del mes presente y en cambio incorpora el último día del mes pasado y que no computa los trayectos cuyo origen y destino es la misma isla.

No obstante, los datos de algunos meses para el trayecto Eivissa-Formentera se han tenido que corregir debido a la falta de concordancia con los datos que publica Autoridad Portuaria. Esta diferencia se distribuye proporcionalmente entre las llegadas y las salidas de acuerdo al peso que tienen en un determinado mes.

- Cruceros

Respecto a los cruceros, la disponibilidad de datos permite discernir entre los que inician y finalizan el viaje (denominados cruceros de base) y los que hacen escala (denominados cruceros en tránsito).

La Autoridad Portuaria considera cruceros de base aquellos que disponen de más de 250 pasajeros o que más del 50% de los pasajeros embarcaron en el puerto donde zarpa el crucero. En la estadística que elabora el IBESTAT sólo se contabilizan aquellos buques en los que el crucero que inicia o finaliza supera los 250 pasajeros; en cambio, el número de pasajeros que inician o finalizan el viaje en un determinado puerto se computan todos.

Para la serie histórica, de 2006 a 2010, de los cruceros de base se ha tenido que realizar una estimación ya que una parte de los pasajeros que se contabilizaban como que finalizaban el crucero en realidad lo empezaban. Esta corrección se ha llevado a cabo de acuerdo con los datos que publica Autoridad portuaria, considerando el porcentaje de pasajeros que iniciaban el crucero en el periodo 2011-2014.

La operación de base se registra como inicio y fin, por lo que de un mismo crucero se contabilizan el doble aproximadamente de pasajeros respecto a los que se contabilizan en un crucero en tránsito.

De hecho, los cruceros en tránsito son los más habituales y son aquellos en que el crucero hace escala en el puerto, ya que ha iniciado o finalizado el trayecto desde otro puerto. Se contabilizan todos los pasajeros en tránsito, así como también el número de buques.

Las descompensaciones en algunos meses entre los datos que publica Autoridad Portuaria y los microdatos disponibles, se corrigen incorporando la diferencia entre ambos en la estadística.

### *3.2 Puertos de competencia autonómica*

Los trayectos más habituales en los puertos autonómicos son, respecto al puerto de Ciutadella, con Alcúdia y Barcelona y respecto al puerto de Sant Antoni con Dénia. Cala Ratjada dejó de operar en 2013.

Se contabilizan las llegadas y salidas de pasajeros en los puertos citados a partir de los microdatos suministrados por Ports de les Illes Balears. En algún mes puntual, los datos de la estadística elaborada por el IBESTAT no coinciden con la estadística que ofrece Ports de les Illes Balears, debido a alguna discordancia en la agregación.

### *3.3 Flujo de pasajeros por vía marítima regular*

Los flujos de pasajeros por vía marítima regular de los trayectos entre islas o entre alguna de las islas y la península se computan a partir de las dos fuentes de datos (Autoridad Portuaria y Ports de les Illes Balears). En concreto, se lleva a cabo una matriz de origen y destino donde se estima todos los posibles trayectos entre los siguientes territorios: Mallorca, Menorca, Eivissa, Formentera, Península y “Resto”.

Los puertos que corresponden a cada territorio son en Mallorca, Palma, Alcúdia y Cala Ratjada, en Menorca, Maó y Ciutadella, en Eivissa, Eivissa y Sant Antoni, en Formentera (La Savina). Respecto a la península, a lo largo de la historia estudiada (desde 2006) ha habido unos veinte puertos que han tenido conexión con algún puerto de Baleares, aunque los más habituales son Barcelona, Valencia y Dénia. El concepto “Resto” engloba al territorio que no es ni de las Illes Balears ni peninsular.

#### - Tránsitos

En alguno de estos puertos parte de los pasajeros hacen escala. Es decir, el buque se detiene en un puerto intermedio dentro de su itinerario. Por ejemplo, en la mayoría de trayectos Palma-Eivissa-Dénia, parte de los pasajeros de Palma tienen como destino Dénia y para ellos Eivissa es un puerto de escala. Se denominan pasajeros en tránsito.

La información disponible hasta diciembre de 2014 permite conocer el puerto de origen y de destino del buque, pero no el puerto donde entran y salen los pasajeros, por lo que el número de pasajeros en tránsito se ha tenido que estimar. Esta estimación se basa en el hecho de que en un determinado trayecto salen más pasajeros de la isla de origen que los que descargan en la isla que es, a la vez, por una parte de pasajeros de destino y por la otra parte puerto de escala.

La disponibilidad de información más exhaustiva a partir de enero de 2015, posibilita una estimación más directa de los pasajeros en tránsito.

#### - Estimaciones de los diferentes trayectos

Cuando el trayecto realizado por el buque incluye el menos un puerto de competencia estatal y otro de competencia autonómica, este trayecto estaría duplicado al existir en ambos registros administrativos. En este caso, de acuerdo con la calidad observada en los datos, se ha optado por

emplear la información de Ports de les Illes Balears, descartando la recogida en la Autoridad Portuaria de Baleares.

Hay que tener en cuenta que puede haber movimientos internos dentro de una misma isla (es decir, con el mismo origen y destino). Estos movimientos principalmente se registran en Eivissa, que corresponde principalmente al trayecto Eivissa-Santa Eulària. Los de Menorca y Mallorca son generalmente barcos que han tenido que volver por mal tiempo y, por tanto, tienen carácter excepcional en Mallorca y no tanto en Menorca donde los temporales suelen ser más virulentos.

No existen datos disponibles entre los trayectos que no involucran alguna de las islas de Baleares como origen o destino (es decir, los trayectos cuyo origen y destino es la península o "Resto"). Los trayectos que hacen transbordo se contabilizan como 2 trayectos diferenciados.

Las series históricas del trayecto Eivissa-Formentera debido a la mala calidad de los datos y los comportamientos anómalos hasta 2011 y en algunos otros meses puntuales posteriores, se han corregido considerando el hecho que deben ser concordantes con los datos publicados por Autoridad Portuaria. Por ello, se asignan las diferencias existentes para las salidas de Formentera al trayecto Formentera-Eivissa y las llegadas a Formentera al trayecto Eivissa-Formentera.

Los trayectos de la península y Mallorca hacia o desde Formentera que hacen transbordo (cambio de barco) en Eivissa no aparecen recogidos como trayectos directos. En este caso, en la matriz origen-destino estimada se computan el número de pasajeros de dichos trayectos en dos diferentes: el de la península o Mallorca hacia o desde Eivissa y el de Eivissa hacia o desde Formentera.

#### 4. Documentación complementaria

---

Se puede obtener información relativa a las dos fuentes de datos básicas que se han utilizado para llevar a cabo la estadística que se ha descrito:

- Autoridad Portuaria de Baleares: <http://www.portsdebalears.com/26.php3?idioma=cat>
- Ports de les Illes Balears: <http://www.portsib.es/ca/paginas/inici/sobre-nosaltres/estadistica/>