

# INFORME DE LA DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES A LA SUBCOMISIÓN PARLAMENTARIA EN MATERIA DE TRANSPORTES

Indice:

## 0. Introducción

## 1. Diagnostico de la situación del sector del transporte en Canarias.

1.1 Transporte de mercancías

1.2 Transporte de pasajeros

1.3 Transporte Insular-Terrestre

1.4 El peso del transporte en la economía Canaria

1.5 El sector empresarial

1.6 El empleo en el sector

## 2. Líneas Estratégicas de la Política de Transportes para Canarias.

2.1 Objetivos Generales

2.2 Actuaciones

2.2.1 Normativas: Leyes y Decretos

2.2.2 Planificación: Eje Transinsular, Plan Estratégico

2.2.3 Colaboración y coordinación

Me gustaría agradecer a la Comisión de Transportes y especialmente a Eduarzo Bezares, al Comité Local de Candelaria.

Para este Gobierno, como ustedes conocen, los transportes, las comunicaciones son un eje fundamental de la labor de gobierno. Su desarrollo es un elemento determinante de la cohesión social, económica, cultural de estas islas. Los transportes y las comunicaciones, en un territorio como el nuestro -alejado, fragmentado, ultraperiférico- son instrumentos fundamentales para la consecución de una sociedad igualitaria y justa, para el logro de un reparto de la riqueza más equilibrado. Para conseguir que todos los hombres y mujeres que viven en Canarias tengan acceso en condiciones de igualdad a los bienes y a los servicios.

Hablar de transportes en Canarias puede ser hablar de infraestructuras, también puede ser hablar de costes y tarifas o enfrentar el asunto desde un aspecto normativo. Podemos hablar del transporte interinsular o de nuestro papel en el Atlántico como área logística; podemos tener una visión histórica sobre el papel de los transportes en Canarias, lo que ha significado para esta tierra fragmentada y lejana su evolución, sus avances hasta el día de hoy y las expectativas de futuro. Podemos hablar del transporte terrestre, del marítimo y del aéreo, de los transportes guiados o de todos a la vez, de la integración y la intermodalidad de los transportes. Podemos referirnos al transporte de mercancías o al de pasajeros. En definitiva, la primera conclusión de esta charla es de la complejidad y distintas variables que atañen a nuestro tema, en todo cualquier caso no renuncio a dar una visión general y las principales líneas políticas del Gobierno de Canarias en esta materia.

Por ello, al decidir como iba a ordenar esta charla me pareció que si queríamos tener una visión real de los transportes y del sector debíamos tomar algún referente me ha parecido que la mejor referencia, que tomar para poder trasladarles a ustedes el Estado de la Situación de los Transportes en Canarias, era la de nosotros mismos. Tomar una referencia anterior, la situación de los transportes diez años atrás, y atender a la evolución de los transportes en Canarias.

Los transportes, como sector estratégico, solo han comenzado a estudiarse y evaluarse en Canarias, con rigor científico y estadístico, en los últimos veinte años, pero jamás dejó de ser una preocupación fundamental de los poderes públicos y de la iniciativa privada en el archipiélago. Al fin y al cabo, Canarias fue descubierta, explorada y articuló así una economía de producción gracias al transporte marítimo.

En todos los momentos de la historia de Canarias el transporte y su desarrollo ha sido fundamental en el desarrollo económico, social y en la prosperidad de las Isla. Primero en el siglo XV en la construcción y explotación de los ingenios azucareros. Posteriormente con el comercio y la negociación marítima canario-colonial con una flota importantes que hizo de Canarias la primera economía monetaria del Atlántico ligada al mercado internacional, y ese fenómeno, aun insuficientemente estudiado, se basaba en un incesante movimiento de personas, bienes, capitales y mercancías.

Entre los siglos XV y XVIII destacamos la importancia del comercio, del sector cosechero-exportador e y de los importadores isleños. Cuando por diversas circunstancias decayó el papel de Canarias en el tráfico marítimo internacional la prosperidad acabó, y no se recuperaría hasta el establecimiento de los puertos francos en 1852 y de un modelo librecambista que otorgó una especial atención a su economía de servicios portuarios, que tuvo un efecto de arrastre importante en toda la economía regional. Canarias hoy es una de las primeras potencias mundiales en el ámbito del turismo que resulta ser nuestro principal motor económico y de desarrollo y que en el que de nuevo el Transporte a parece como un elemento estratégico.

Estas observaciones y apuntes solo quieren subrayar una obviedad: el devenir de Canarias, su economía, su sociedad y sus avances, están determinadas por un elemento común los transportes, tanto interinsulares como con el exterior.

**Los transportes no pueden contenerse instrumentalmente, son elementos estructurantes de nuestro sistema económico y social.**

Los cambios en Canarias en los últimos treinta y cinco años han sido estructurales, amplios y de una inusitada rapidez. Y en estos

cambios—la veloz terciarización de nuestra economía de la mano del turismo, los procesos de urbanización, el crecimiento demográfico, la implantación de un régimen democrático y la constitución de nuestra Comunidad Autónoma y su construcción institucional, la introducción de las nuevas tecnologías de la información --ha estado implícita una auténtica revolución en los transportes, acentuada aun más en los últimos años.

En Canarias la movilidad se ha disparado. **Si en 1995 se realizaron casi cinco millones de desplazamientos de pasajeros entre islas, tres millones en barco y dos en avión, en 2004 se efectuaron más de ocho millones,** cerca de tres millones de pasajeros en modo aéreo y cinco millones y medio en transporte marítimo regular marítimos.

La Comunidad Autónoma de Canarias, por su fragmentación insular, depende para sus comunicaciones, tanto con el exterior como entre las islas, de los modos de transporte aéreo o marítimo. Ambos modos **deben considerarse más complementarios que sustitutivos ya que satisfacen necesidades diferentes de los consumidores.** La elección de uno u otro medio de transporte dependerá de varios factores como son la naturaleza de la unidad de tráfico (pasajeros o mercancías), el motivo del viaje (turismo, negocios, enfermedad, estudios...), la distancia, el tiempo total de transporte, las tarifas globales y la ubicación de las infraestructuras de enlace (el emplazamiento de los puertos y aeropuertos respecto a los principales núcleos poblacionales y centros económicos puede ser, en algunos enlaces, decisivo en la elección de un modo u otro. **Por otro lado, los desplazamientos terrestres hasta y desde las infraestructuras portuarias y aeroportuarias son también valorados** por el usuario en su elección, en términos de tiempo, distancia y tarifas a la hora de optar por un modo de transporte u otro).

**La valoración conjunta de todos estos factores sitúa al transporte aéreo en una situación de ventaja comparativa frente al transporte marítimo, en cuanto a la movilidad de pasajeros,** a excepción de algunas rutas interinsulares de corta distancia (principalmente entre las islas capitalinas y entre las islas de la misma provincia) donde el transporte marítimo de pasajeros

mediante embarcaciones rápidas si constituye una verdadera alternativa al avión.

En cambio **para el transporte de mercancías, siempre que no se trate de productos perecederos sin soporte de conservación (v.g.: frutas, quesos, etc.) o urgentes (prensa diaria), el ferry constituye el medio más competitivo,** si bien es necesario reducir el tiempo de espera por trámites burocráticos en los puertos y mejorar los servicios de estiba y desestiba para reducir el tiempo global de transporte.

## **EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**

**El transporte de mercancías desde y hacia las islas, así como entre las islas, alcanza en el año 2004, las 36.600.000.000 toneladas,** que supone un incremento desde 1998 del 34,75%. **Crecimiento que es muy superior a la media española (7%) para el mismo periodo.**

**Lo que representa el 99,77% del total de mercancías transportadas.** Porcentaje que se ha mantenido prácticamente constante en este período ya que el incremento experimentado en el transporte de mercancías desde 1998 (9.437.479.000 Tm) ha sido prácticamente absorbido por el mismo.

En cuanto **al transporte aéreo apenas alcanza en el año 2003 el 0,23%** del total de mercancías transportadas. Si bien para el período considerado el total de toneladas de mercancías movidas por este medio se ha incrementado, su tasa de crecimiento es muy baja con lo que pierde peso en el conjunto global.

### **Transporte aéreo de mercancías**

El transporte de mercancías por vía aérea alcanza, **en el año 2004, las 84 toneladas y media.** Cantidad que se incrementa desde 1998 en un 10,7%, pero que experimenta altibajos en ese período. Así, alcanza un crecimiento muy elevado en el año 1999 (16,5%), frente a un crecimiento ligero e incluso negativo para el resto de los años.

**Las mercancías transportadas vía aérea provienen, principalmente, del tráfico interior (81,17%), es decir, de aquel que tiene lugar entre aeropuertos nacionales.** Tráfico que entre **1995 y 2004 se ha incrementado en el 18,5%** frente a la caída del transporte internacional para ese período en un 8,81%.

Además dichas mercancías se mueven, en su mayor parte, **en líneas regulares. Líneas que transportaron en dicho ejercicio el 71,71% de las mercancías trasladadas vía aérea.** Pero dicho tipo de transporte ha perdido peso desde 1998, reduciéndose su participación en un 13,67%.

**La mayoría del transporte de mercancías tiene lugar en los aeropuertos capitalinos,** destacando el de **Gran Canaria que concentra el 47% del tráfico de mercancías en términos de peso** en el año 2004, **seguido del aeropuerto de Los Rodeos con el 28,2% y el Reina Sofía con el 10,4%.** Los aeropuertos con menor tráfico de mercancías son los de las islas occidentales que en el año considerado no **alcanzan entre los tres ni el 2% del total.**

En términos absolutos se observa un crecimiento generalizado del transporte de mercancías por vía aérea entre 1998 y 2004, excepto en el aeropuerto de La Palma y en el aeropuerto Reina Sofía, cuya reducción es absorbida por Los Rodeos.

**De otro lado el mayor crecimiento lo experimenta el aeropuerto de Lanzarote (86,6%) y el Tenerife Norte (26,8%)** que son a la postre los que más incrementan su participación en el transporte aéreo a escala regional.

## **Transporte marítimo mercancías**

**El transporte marítimo de mercancías alcanza en el año 2004, prácticamente las 36.600.000.000 toneladas (mil millones),** de las cuales el 53,80% son "mercancías en general", el 27,23% son graneles líquidos y el resto graneles sólidos.

**Las mercancías transportadas por esta vía en el año 1995 fueron de 22.000.000.000 de toneladas experimentando un incremento superior al 35% que para todo el período un continuo incremento, pero con intensidades distintas, siendo máxima en el año 2003 (11,5%) y mínima en el año 1999 (1,8%).**

Por tipos de mercancías transportadas, el mayor crecimiento lo experimentan las "mercancías en general" que para el período considerado aumenta su peso en un 21%, mientras el menor crecimiento se observa en los graneles líquidos.

**El mayor tráfico de mercancías se produce en los puertos de las islas capitalinas que absorben el 83,27% del total a escala regional.**

Concretamente, en **el puerto de Santa Cruz de Tenerife se lleva a cabo el 41,6% del transporte de mercancías, similar participación presenta a los dos puertos mayores de Gran Canaria.**

En el **Puerto de Arrecife se transportan 1.575.483.000 toneladas que representa el 4,3% del tráfico marítimo de las mercancías en Canarias. En este puerto, el tráfico ha aumentado en un 37% desde 1995,** presentando un crecimiento continuado que fue muy alto en los dos primeros años. En este puerto más de la mitad de las mercancías que circulan son mercancías generales.

En el **Puerto del Rosario se transporta 1.435.104.000 toneladas,** que supone **el 3,9% del tráfico marítimo en Canarias. Este puerto experimenta el mayor crecimiento en el transporte de mercancías a escala regional, alcanzado una cifra del 68,5%** para el período considerado. Crecimiento que fue continuado, pero experimento unas tasas mayores al principio del período con unas tasas de dos dígitos, frente a un crecimiento más desacelerado en los últimos años.

**Movimiento Interinsular de Mercancías vía Marítima**

**Por los puertos de La Luz y Las Palmas circulan 2 de cada 5 toneladas de mercancías que se transportan en las islas.** De

ellas, la mayor parte (75,48%) son mercancías en general seguidas por los graneles líquidos (17,36%).

**En el Puerto de Santa Cruz de Tenerife** se desarrolla el 41,6% del transporte marítimo de mercancías. De **las cuales la mayoría (57,37%) son graneles líquidos debido a la existencia de la refinería de petróleo en la isla.**

## **EL TRANSPORTE DE PASAJEROS.**

**El transporte de pasajeros entre islas así como con el exterior alcanza en el año 2004, la cifra de 36.700.000, que supone un incremento desde el año 1998 del 14,2%.**

**Este tráfico se produce principalmente por vía aérea (84,1%)**

Analizando la entrada de pasajeros en la isla, podemos concluir que:

- × **El desplazamiento entre islas se lleva a cabo mayoritariamente por vía marítima, concretamente se alcanza el 62,0%** .Participación que prácticamente se mantiene estable durante el período analizado.
- × **La entrada a las islas desde la Península, Baleares o el resto del mundo se realiza de manera abrumadora por vía aérea.** En particular, **las llegadas desde el resto de España se realiza en un 99,4%** por vía aérea **mientras llegadas de otras partes del mundo se realiza en un 99,2%.**
- × **La entrada de pasajeros por vía aérea se incrementa entre 1998 y 2004 casi en un 14%.** Dentro de este aumento destaca el crecimiento de **la entrada de pasajeros proveniente de la Península y Baleares que alcanza el 44,9% en los últimos cuatro años.**
- × **La entrada de pasajeros por vía marítima aumenta entre en el mismo periodo en un 10%** debido al incremento experimentado en **el desplazamiento interinsular que para el mismo período crece en un 11,1%.**

## **TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS**

**El tráfico registrado en los aeropuertos Canarios alcanza los 30.636.313 pasajeros, llevándose las islas capitalinas el 67% mientras las islas de Lanzarote y Fuerteventura se llevan el 30%.**

Si bien **para el período (1995-2004) el tráfico de pasajeros en Canarias se ha incrementado en prácticamente en un 20%,** sus tasas de crecimiento anuales son variables a lo largo del mismo.

**Así en el año 98 donde se incrementó la bonificación del precio del billete de un 10 a un 33% esta medida tuvo un impacto sobre el incremento de pasajeros interinsulares más de un 20% para un solo año.**

En la actualidad existen **3 compañías aéreas que cubren el transporte aéreo interinsular:** estas son Binter Canarias que comenzó a operar en las islas en el año 1989, Naysa que lleva 30 años de servicio en Canarias e Islas Airways que comenzó a operar en rutas interinsulares el 28 de marzo de 2003.

**Entre las tres compañías tienen una flota de 23 aviones que se distribuyen de la siguiente manera: 13 Binter, 6 Naysa y 4 Islas Airways.** En el último año Binter Canarias a puesto en marcha un plan para **la renovación completa de su flota de ATR-72,** así mismo ha incorporado un avión de la compañía futura en las rutas entre Lanzarote y Gran Canaria y entre Gran Canaria y Tenerife con el objeto de incrementar su capacidad de plazas en horas punta.

Si queremos hacer una evaluación de la situación del transporte aéreo interinsular en la actualidad parece lógico que tomemos alguna referencia que nos pertina realizar una comparativa. Se ha tomado como referencia el año 1998, en este año el Gobierno del Estado declara el transporte interinsular en Canarias de Obligación de Servicio Público también en este año se incrementó la bonificación al pasajero de un 10% a un 33%.

**La flota que opera entre islas ha incrementado su número desde 1997 en un 25% y ha disminuido la edad media de la flota 10 años a en la actualidad 5 años, podemos decir que Canarias tiene la flota de aviones mas nueva de toda España** debido al proceso actual de renovación de flota de Binter.

Tomando el año 1998 como referencia tenemos que el ese año el número de **plazas ofertadas eran de 2.245.030** plazas para toda Canarias en **la actualidad las compañías aéreas ofertan 3.303.269 plazas**, si observamos a su vez el **número de pasajeros transportados vemos que la evolución resulta espectacular pasando de 1.618.638** pasajeros a 2.243.387 para el año 2003 y **2.534.527 en el año 2004** donde ya Islas Airways realizó operaciones todo el año.

**Así en seis años se ha incrementado el número de plazas ofertadas en un 47 % y el número de pasajeros transportados en un 56%.**

Otra referencia importante es **el número de vuelos ofertados en 1998** se realizaban **32.211 vuelos al año** lo que **resultan 88 vuelos diarios**, en el año 2004 se realizaron **51.465 vuelos al año**, lo que **significa que se ofrecían 142 vuelos al día**. Si vamos a porcentajes de evolución estamos hablando de que **se incremento en 61% el numero de vuelos diarios y en un 59% los vuelos al año.**

Así mismo cabe destacar que si en 1998 **el nivel de ocupación media en los vuelos era de un 72'10%** en el año 2004 **disminuyo hasta un 66'3%**, este es un dato importante en lo que se refiere a la **disponibilidad de plazas** y por lo tanto en la capacidad para en fechas señaladas exista suficiente oferta de vuelos y capacidad en los aviones para dar salida a puntas de demanda.

En 1998 se declaró por Orden Ministerial de 10 de julio de 1998 al transporte aéreo interinsular como de obligación de servicio público para todos los operadores que hicieran las rutas descritas en la Orden Ministerial que son las siguientes

- Gran Canaria - Tenerife Norte
- Gran Canaria - Tenerife Sur
- Gran Canaria - Lanzarote
- Tenerife Norte - Lanzarote
- Gran Canaria - Fuerteventura
- Gran Canaria - El Hierro
- Gran Canaria - La Palma
- Tenerife Norte - Fuerteventura
- Tenerife Norte - El Hierro
- Tenerife Norte - La Palma
- La Palma - Lanzarote
- Gran Canaria- La Gomera
- Tenerife Norte - La Gomera

En la actualidad todas estas rutas sometidas a Obligación de Servicio Público estas servidas por encima de lo establecido en dicha Orden Ministerial tanto en oferta de plazas, como en numero de vuelos al año. Así mismo, y debido al proceso de liberalización del transporte aéreo, a la aparición de una compañía nueva y al proceso de privatización de la compañía Binter Canarias **en la actualidad la competencia entre las compañías ha llevado a que se incrementen la ofertas en el precio del billete, hay que recordar que en las OSP se establecen tarifas máximas para cada ruta que no pueden ser superadas,** en este momento tanto Binter como Islas Airways debido a las ofertas en determinadas rutas o en fechas puntuales, es decir en su estrategia comercial para competir y captar nuevos pasajeros estan en la actualidad con una tarifa media anual por debajo de la tarifa establecida en las OSP.

Por lo tanto podemos hablar de avances sin precedentes en lo que se refiere a la conectividad interinsular vía aérea. Sin embargo en la actualidad se esta negociando con el Ministerio de Fomento una modificación de la Orden de Obligación de Servicio Público que responda a la realidad actual que como se ha visto ha cambiado mucho desde el año 1998. Por otro lado el incremento de bonificación en los precios de los billetes pasando del 33% al 50% unido a las estrategias comerciales de los operadores disminuyendo los precios de los billetes estimamos que supondrá un incremento del número de pasajeros, así mismo se prevee la incorporación de nuevos aviones y operaciones con nuevas rutas o la incorporación

de la competencia en aquellas rutas donde en la actualidad no hay por lo que nos permite afirmar que la situación en los próximos años seguirá mejorando. Al tiempo que las nuevas Obligaciones de Servicio Público permitirán seguir garantizando una conectividad básica entre las islas.

En términos de **crecimiento del tráfico de pasajeros por aeropuertos es de destacar el crecimiento experimentado por Los Rodeos (44,8%), seguido por el de Fuerteventura (43,5%).** Crecimiento que se explica **en el primer caso por la mejora de sus infraestructuras** y el consiguiente desvío de parte del tráfico del aeropuerto del sur de la isla. Y el aumento en **el segundo caso es reflejo del aumento de la llegada de turistas a la isla.**

De los más **de 30.600.000 movimientos de pasajeros que se produjeron en el año 2004, el 65,3% son debidos al tráfico internacional.** Si bien este tipo de tráfico **experimenta una tasa de crecimiento del 7,2% desde 1998,** también es cierto que sufre una **ralentización en dicho crecimiento** en comparación con los cinco años anteriores. Por el contrario **el movimiento entre aeropuertos nacionales aumenta a una tasa del 34,6%, crecimiento que se acelera en estos últimos cinco años.** Lo que explica la importancia creciente que ha experimentado el tráfico interior.

En el año 2004, de los 30.636.313 movimientos de pasajeros producidos en los aeropuertos canarios, **54,2% se realizan mediante vuelos regulares, invirtiéndose la tendencia observada en los últimos años donde predominaban los vuelos charter.** Tendencia que **se invierte en el año 2000** debido a las menores tasas de crecimiento experimentado por los vuelos no regulares desde 1994.

En **el aeropuerto de Lanzarote se registran 5.203.813 movimientos de pasajeros,** que suponen **el 17% del total contabilizado en las islas.** El tráfico en este aeropuerto desde el año **1998 se ha incrementado en un 18,2%, permitiendo aumentar su peso en el total regional.** Crecimiento que se va

reduciendo el período, experimentando su mayor tasa en el año 1998.

De estos movimientos registrados **el 72% son vuelos internacionales**, cuyo peso ha caído en relación a los vuelos interiores en cerca de 4 puntos porcentuales. A su vez se contabilizan en un 45% los vuelos regulares, cuya importancia ha aumentado en casi 2 puntos porcentuales.

En el **aeropuerto de Fuerteventura se registran cerca de 4.000.000 movimientos de pasajeros en el año 2004**, de los cuales **el 76,8% se realizan con aeropuertos internacionales** y el **62,5% son vuelos regulares**. La **tasa de crecimiento de los movimientos de pasajeros para el período 1998-2004 se sitúa en el 43,5%**. Crecimiento que se experimentan en los distintos tipos de tráfico, pero que es mayor en los vuelos regulares, por lo que experimenta un aumento de su participación para los años analizados de 2 puntos porcentuales, y de los vuelos interiores, cuya participación se incrementa en 5,6% desde 1998.

**En el aeropuerto de Gran Canaria se registra el 29,3% del total de movimiento de pasajeros en las islas**. De **los 9 millones de movimientos registrados el 57,8% son vuelos regulares y el 65,4% vuelos internacionales**. En este aeropuerto **se incrementan los movimientos en 5,6% desde 1998**, sin embargo no presenta un crecimiento uniforme si no que comienza, para el período analizado, con un fuerte crecimiento que irá ralentizándose a lo largo del mismo llegando a ser incluso negativo, para volver a crecer en el último año. En este aeropuerto también se registran las mismas tendencias en el tipo de tráfico que a escala regional ya que hay un crecimiento del peso de los vuelos regulares para el período considerado de 5 puntos, mientras los vuelos interiores se elevan en 4,9%.

En **el aeropuerto del sur de Tenerife se registra 8.653.264 movimientos de pasajeros, que representan el 28,2%** del total de movimientos contabilizados en los aeropuertos canarios. **Dichos movimientos se han incrementado para el período considerado en 6,7%**. De ellos, **el 81% son vuelos internacionales en el año 2004**, cuyo peso cae desde 1998 en algo más de dos puntos porcentuales. El 67,1% de los movimientos

realizados en el Reina Sofía en el año 2004 son vuelos no regulares cuyo peso ha caído en este período en 4,3%.

En **el aeropuerto del norte de Tenerife se realizan el 9,5% de los movimientos de pasajeros de la región.** Peso que ha aumentado desde 1998, por una **tasa de crecimiento durante estos últimos 6 años del 44,8%, lo que supone una tasa media anual del 7,5%,** crecimiento que es superado en el año 1999, 2000 y se duplica en el año 2003 y se vuelve a duplicar para el 2004. De los movimientos registrados en el aeropuerto de Los Rodeos, el 98,5% son vuelos regulares y el 95,8% son vuelos interiores lo que se debe a la especialización de este aeropuerto en vuelos entre islas y con la Península y Baleares. Aunque en los últimos años se han desviado determinados vuelos internacionales a este aeropuerto lo que explica el **crecimiento del tráfico internacional, que aumenta en estos años en un 4%** y de los **vuelos charter en un 1,1%.**

En el aeropuerto de **La Gomera se lleva a cabo el 0,1%** de los movimientos de pasajeros que tiene lugar en Canarias. **Dicho porcentaje se ha mantenido constante pese al crecimiento experimentado (32,3%)** desde su apertura. La llegada así como la salida de la isla se produce sólo hacia aeropuertos nacionales en el año 2003.

En el **aeropuerto de La Palma, se desarrolla el 2,9% de los movimientos de pasajeros.** Peso **que se ha incrementado ligeramente** para el período considerado debido a **una tasa de crecimiento del 20%** desde 1998. En esta isla se experimenta una importancia creciente **de los vuelos interiores que aumentan en más del 25% para el período considerado.** A su vez también aumenta la participación de los vuelos interiores en 5,2 puntos porcentuales desde 1998.

En el aeropuerto de **El Hierro, el movimiento de pasajeros representa el 0,4% del total regional.** Movimiento de pasajeros que **se incrementa desde 1998 en un 27,9%.** Del total de movimientos llevados a cabo, el **99,5% se realiza a través de vuelos regulares,** cuya participación ha aumentado desde 1998 en 2,6%.

## **TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS**

El transporte de pasajeros registrado en los puertos canarios en el año **2004 alcanza la cifra de 6.106.161**, de los cuales **el 86,3% son pasajeros de líneas regulares, mientras los pasajeros de cruceros turísticos alcanzan el 12,2%**.

**El transporte de pasajeros por vía marítima se ha incrementado desde 1998 en 9,9%**, lo que supone una tasa media anual cerca del 2%. Tasa media anual que es superada en los años 2000 y 2003. Por tipos de pasajero, **es de destacar el fuerte crecimiento experimentado por el pasajero de cruceros que alcanza el 154,6%**.

### **Transporte Interinsular de Pasajeros**

Actualmente **existen 13 líneas de transporte marítimo regular** interinsular **que cubren las comunicaciones entre las islas a través de 16 puertos, 8 de titularidad estatal y 8 puertos autonómicos.**

Estas líneas **están servidas por 5 operadores: Naviera Armas, Fred Olsen S.A., Garajonay, Trasmediterránea y L.M. Romero.** La flota de estas navieras **está compuesta por 23 barcos, 9 de alta velocidad, 10 ferries mixtos (carga/pasaje), 2 roll-on y 2 barcos de pasajeros, la antigüedad media es de 12'3 años.**

Para poder establecer un diagnóstico de la situación actual del transporte marítimo interinsular tomaremos el año 1997 como referencia, se ha elegido este año debido a que en el año 1998 entro en vigor el **Reglamento Europeo de liberalización del Cabotaje Marítimo Interinsular,** liberalizando el transporte marítimo en Canarias, en es año **también se aprobó el Decreto 113/98 de Obligación de Servicio Público para determinadas rutas de Cabotaje Marítimo Interinsular en Canarias.**

Tenemos que **en 1997 el volumen total de pasajeros transportados fue de 3.600.000 de pasajeros que en el año 2004 el volumen total de pasajeros ascendió 4.605.287 en el año.** Lo que significa **un incremento de un 28% del pasaje.** Siendo muy importante este incremento cabe más destacar la evolución de la oferta tanto en rutas como en puertos conectados.

En la actualidad **existen 660 frecuencias semanales en tráficos de ida y vuelta,** siendo las líneas de:

**Playa Blanca-Corralejo-Playa Blanca** con 184 frecuencias semanales lo que hacen 13 frecuencias diarias con una oferta en 2004 de 4.641.691 oferta de pasaje y 3.563.443 en metros lineales de carga.

**Agate-Santa Cruz-Agate** con 102 frecuencias 7 frecuencias diarias con una oferta de 5.320.596 pasajeros y 1.417.680 metros lineales de carga su ocupación fue de 18'7 en pasaje y un 87'1 en carga.

**Cristianos-Gomera-Cristianos** con 145 semanales una media de 10 frecuencias que ofrece la posibilidad de 5.015.099 de capacidad de pasaje y 1.979.386 en metros lineales de carga, con un nivel de ocupación de un 24'7% en pasajeros y de 42'7% en carga.

Estas rutas son las que más frecuencias ofrecen.

Sin embargo si vamos a otras líneas de menor ocupación y demanda vemos que en la actualidad la oferta es muy alta. Por ejemplo si tomamos la conexión **entre Tenerife y el Hierro en el año 98 vemos que era de 3 conexiones a la semana y realizada en régimen de monopolio por una sola naviera.** En la actualidad esta ruta **es atendida por dos navieras conectando a las islas 32 frecuencias semanales con una oferta de 1.574.923 pasajeros y 646.571 metros lineales de oferta.** Su ocupación media fue de un 9'2% en pasajeros y de 32'2 en carga.

Así entre **la Palma y Tenerife** existen 28 frecuencias semanales que lo que supone una oferta de 1.032.353 oferta de pasaje y 863.009 metros lineales de carga, si bien la ocupación de

pasaje es de un 20'5% para la carga esta ruta marítima supone una nivel de ocupación de un 73'3% en la línea entre los Cristianos-Santa Cruz de la Palma y de un 45% entre Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma.

Entre **Gran Canaria y Lanzarote** existen 12 frecuencias semanales a las que se suman **las 6 frecuencias entre Tenerife y Lanzarote** entre las dos dan una oferta a la isla de 479.298 pasajes y 1.194.114 en metros lineales sin embargo el nivel de ocupación medio para el pasaje no supera el 10% todo lo contrario de lo que ocurre con la **carga que si llega a ser de un 81'2% de nivel de ocupación.**

Entre **Gran Canaria y Fuerteventura existen dos rutas una con Puerto del Rosario y otra con Morro Jable ente ambas dan 38 frecuencias** semanales de conexión de la isla Gran Canaria, así mismo **tiene una conexión con Tenerife con 6 frecuencias semanales.** La oferta total de pasajeros con Gran Canaria es de 1.817.770 y en metros lineales de 1.698.815. con nivel de ocupación de un 54% entre ambas y de un 15% para el pasaje.

Entre **la Graciosa y Lanzarote existen 42 frecuencias semanales** lo que son **3 frecuencias diarias** y su nivel de ocupación de pasaje es de 13'7%.

A **estos tráficos regulares entre las islas tenemos que sumar las conexiones con buques mercantes de tráfico de mercancías tanto roll-on como contenerizado,** que **se realiza entre las islas por Naviera Pinillos y Nenúfar Shipping, Trasmediterránea, Contenemar, Navicar, Opdr Canarias+Contenemar, Navicon y Compañía Transatlántica Española y Navimport, Flota Suardiaz.** Todas ellas tienen rutas entre las islas y de estas con la Península servidas con un servicio regular con frecuencias semanales o quincenales.

Teniendo en cuenta que **la edad media de la flota que realiza las rutas interinsulares es de 12'3 años inferior a la edad media de la flota bajo pabellón español que es de 15'9 años,** e inferior también a la edad media inscrita en el REC que es de 15'2 años. Se prevé una disminución de la edad media al estar

prevista la incorporación de nuevos buques en la actualidad en construcción y la retirada de los buques más antiguos que componen la flota canaria actual. **Si hacemos una comparativa con la edad media en el año 1995 vemos que ha disminuido en 3 años.**

Que en lo que se refiere a líneas **en el año 1997 sólo existían 2 líneas rápidas actualmente son 7 las servidas por buques de alta velocidad** y en el próximo mes se incorporará el buque más moderno en cuanto a alta velocidad se refiere.

#### **CUADRO DE RUTAS**

Y que los **horarios de las líneas permiten desplazamientos de ida y vuelta en el día**, con estancias suficientes para realizar gestiones, **a excepción de las comunicaciones entre Gran Canaria y Lanzarote y entre Tenerife y el Hierro.**

Debemos valorar que todas las islas están servidas por tráfico marítimo, la oferta cubre suficientemente las necesidades del mercado, la edad media de los buques es inferior a la media española y que el tráfico ha crecido entre 1997 y 2004 un 25%, incorporando nuevos buques y nuevas rutas, incrementando frecuencias, capacidad de pasaje y de carga. Todo ello nos permite que objetivamente se haga una valoración positiva por otro lado dicha valoración mejorará con la incorporación de los nuevos buques previstos, el nuevo decreto de obligación de servicio público previsto para este año, la incorporación de nuevas líneas y de un incremento de la competencia y la competitividad entre compañías.

En la actualidad se trabaja con un nuevo borrador de Obligaciones de Servicio Público que permita adecuar la realidad actual con un nuevo cuadro de servicios mínimos de conectividad marítima que permita garantizar la conexión de todas las islas vía marítima, entre otras la novedad será que incluirá también la capacidad de carga que no se encontraba recogida en el Decreto en vigor. Para ello, se ha tenido realizado un amplio proceso de participación con usuarios, navieras, y cabildos para poder recoger sus aportaciones en el nuevo documento.

Así mismo cabe mencionar que la bonificación al pasajero se ha incrementado para el 2005 en 10 puntos pasando del 25% al 35% estrechándose la horquilla entre la bonificación al residente que usa el transporte aéreo y el marítimo. Esta decisión resulta fundamental para mantener el equilibrio entre ambos modos de transportes ya que más del 90% de las mercancías entre las islas se realiza vía marítima. Por otro lado, hay que señalar que en los últimos años se ha incrementado las subvenciones al transporte de mercancías y en el año 2004 se disminuyeron las tasas portuarias.

El transporte de pasajeros se concentra en la provincia **de Santa Cruz de Tenerife, que en el año 2004 representa el 81,7%**. Participación que en los últimos cinco años se ha incrementado en algo más de 3 puntos porcentuales. Mientras en los puertos de la provincia de Las Palmas su participación sólo **es del 28,3%, peso que ha descendido desde 1998** por un descenso en el crecimiento del 6%.

En el puerto **de Santa Cruz de Tenerife se concentra el 25,4% del tráfico de pasajeros a escala regional**. El tráfico de pasajeros en **este puerto se incrementa desde 1998 en un 28,3%**. En este puerto es mayoritario el transporte de pasajeros regular, **pero se incrementa en un 116,7% el pasajero de cruceros turístico**.

El mayor **transporte de pasajeros se realiza en el puerto de Los Cristianos** donde se **concentra el 27,7% del total del transporte en las islas**. **El tráfico de este puerto se concentra en los pasajeros regulares (94,4%)**, mientras los pasajeros de cruceros turísticos como de excursiones organizadas pierden peso. El transporte de pasajeros en este puerto aumenta en un 7,7% debido al crecimiento de pasajeros de líneas regulares.

En **el puerto de Santa Cruz de La Palma se concentra el 4,8% del transporte de pasajeros**. En **este puerto también es mayoritario el pasajero de líneas regulares (66,3%)**. Transporte que se ha incrementado en un **28,5% gracias al aumento espectacular del pasajero de cruceros que casi se ha sextuplicado**.

En **el puerto de San Sebastian de La Gomera se concentra el 21,3% del total de pasajeros transportados.** De ellos, **el 98,4% son pasajeros de líneas regulares, aunque comienza a aumentar la participación de los pasajeros de cruceros** turísticos que se ha incrementado desde 1998 en cerca del 150%.

**En el puerto de La Estaca se mueven 146.225 pasajeros, de los cuales el 99,9% son pasajeros regulares.** El tráfico de pasajeros en este período **ha crecido** un 33,8% debido al incremento de los pasajeros regulares porque **el pasajero de crucero ha caído** en un 73,4%.

El **puerto de La Luz y de Las Palmas tiene una cuota del 13,22%** en el total del transporte de pasajeros llevado a cabo en Canarias. Cuota que **ha descendido** debido a la caída del número de pasajeros transportados en un 16,2% desde 1998.

La actividad en **el puerto de Arrecife representa 3,9% del total llevado a cabo en las islas,** actividad que se ha incrementado desde 1998 en un 45%. En este puerto domina el transporte del pasajero de cruceros, que representa el 70,8%.

**El menor transporte de pasajeros se lleva a cabo en el Puerto del Rosario, cuya cuota apenas supera el 1%. En este puerto el tipo de pasajero se distribuye de manera casi equilibrada entre pasajeros regulares y de cruceros turísticos.** Esta actividad se ha incrementado desde 1998 en un 17,1%.

**En los Puertos Canarios dependientes del Gobierno de Canarias, la actividad de transporte tanto de mercancías como de pasajeros ha nacido en este periodo pasando de ser puertos pesqueros y de recreo a tener su principal actividad en el tráfico de pasajeros interinsular y de mercancías ro-ro.**

El Puerto de Agaete, ha absorbido y aumentado el tráfico entre Gran Canaria y Tenerife, teniendo hoy por hoy el 62'4% de tráfico de pasajeros y 70% de tráfico de mercancías interinsulares.

Los puertos de Playa Blanca y Corralejo con el corredor actual de prácticamente 13 frecuencias diarias ha asumido un nuevo tipo de

pasajero entre las islas lo que supone ponerse a la cabeza en tráfico de pasajeros entre las islas.

Por otro lado, los puertos de Playa Santiago y Valle Gran Rey en la Gomera han permitido, gracias a la línea marítima intrainsular que conecta estos dos puertos con el de San Sebastian, una alternativa al transporte terrestre en la isla, con precios asequibles y numerosas frecuencias.

De forma general podemos decir que **en los últimos diez años todos los modos de transportes en Canarias han experimentado importantes crecimientos.** Por poner algunos ejemplos **la entrada de pasajeros, fundamentalmente por vía aérea, en Canarias creció un 25%. El tráfico de viajeros en barco, entre islas, tuvo un incremento espectacular de casi un 200%** en este mismo periodo debido a la entrada de nuevos operadores, a la competencia entre estos y al establecimiento de nuevos trayectos entre nuevos puertos que han pasado de ser puertos pesqueros a tener hoy una enorme importancia estratégica para el desarrollo económico de nuestras islas y en la mejora de la conectividad (Agaete, Corralejo, Playa Blanca, etc.)

Sin embargo también hay que apuntar que los transportes en Canarias, tanto marítimo como aéreo, se ven en la necesidad de utilizar determinadas infraestructuras, cuyo uso es gravoso para el operador que repercute sobre el usuario para poder realizar este transporte.

En península, la alternativa del transporte terrestre se puede realizar sin necesidad de utilización de infraestructuras remuneradas (siempre se tiene la opción de utilizar en vez de autopistas de peaje, carreteras convencionales que no suponen costo alguno para el transportista).

**Comparando el coste que suponen la utilización de estas infraestructuras en Canarias, con el coste que se da en trayectos en península, se puede concluir que para trayectos de similares distancias, el coste por uso de infraestructuras que soporta un canario es 2,5 veces superior al que soporta un peninsular.**

**El coste medio del uso de infraestructuras para un canario es el 12,58% sobre el precio de la tarifa en tráfico aéreo, y en tráfico marítimo oscila entre el 3,52% y el 18,55% en función del tipo de unidad de carga o pasaje de que se trate.**

En definitiva, podemos concluir **que en el tráfico aéreo interinsular, una octava parte del precio de la tarifa se destina a remunerar el coste de las tasas que gravan el transporte.** Para **el tráfico marítimo, y en el supuesto de mayor incidencia del coste, aproximadamente una quinta parte de la tarifa se destina a remunerar la utilización de infraestructuras.**

El **actual incremento de los precios del crudo a nivel mundial** esta teniendo repercusiones sobre los precios de los transportes en Canarias, así como en el transporte interinsular aéreo las Obligaciones de Servicio Público mantienen una tarifá máxima que sólo puede ser incrementada por una Orden Ministerial en el tráfico interinsular marítimo esta liberalizado desde la entrada en vigor del reglamento Europeo de liberalización del Cabotaje Marítimo Interinsular.

Los operadores tienen su propia política de precios y comercial, así tenemos **operadores que utilizan distinto tipo de combustible por lo que la incidencia del aumento del precio del petróleo tiene mayor repercusión sobre las embarcaciones rápidas que utilizan gasoil** cuyo precio ha ido creciendo de forma similar al del precio del barril de referencia Brent, mientras los precios del fuel utilizado por los buques convencionales se han mantenido estables.

Los incrementos de la bonificación al pasajero en los casos de las embarcaciones rápidas a vendio a atenuar el impacto del precio del crudo. Para estas embarcaciones se ha pedido que el impacto del precio del crudo se mantenga fuera de la tarifa para que en cuanto bajen los precios puedan bajar la cuota que le corresponde al precio del petróleo.

---

Hemos dicho que la tasa de movilidad en Canarias se ha disparado en los últimos años, sin embargo, y a pesar estos incrementos la tasa de movilidad por habitante sigue estando por debajo de la

media europea. **Y la mayor parte de esta MOVILIDAD ES TERRESTRE, es decir movilidad consecuencia de los desplazamientos dentro de la propia isla en modos terrestres;** del total de la movilidad, la que se produce por modo terrestre, podríamos decir que movilidad insular supone alrededor del 85% del total y de ésta prácticamente tres cuartos se producen en vehículo propio.

La **evolución global del parque móvil en Canarias, en el período 1992-2004 es del 76%** destacando las islas orientales, **Lanzarote (128,8%) y Fuerteventura (125,9%),** mientras las islas capitalinas experimentan un crecimiento inferior al promedio por tener sus coberturas de movilidad, tanto privadas como públicas, asentadas desde inicios de los 80.

El urbanismo **y la orografía de nuestras islas ha condicionado de forma definitiva el tipo de movilidad** que se ha desarrollado en nuestro territorio. En Canarias **el uso indiscriminado del vehículo privado es el principal causante de la congestión circulatoria,** ya que **necesita de 40 a 100 veces más espacio dinámico que el transporte público colectivo,** es por tanto el modo de transporte que necesita más superficie. **Es el responsable del 80% de la contaminación atmosférica y la principal fuente de ruidos;** y el **responsable del 97% de los accidentes mortales en las carreteras.**

Con todos estos elementos en los próximos años en estas Islas tenemos **la obligación de tomar decisiones de distinta índole que produzcan cambios drásticos en la forma en que usamos el coche en Canarias.** Debemos tomar conciencia -a nivel individual- de nuestro territorio, del impacto que supone el uso irracional del vehículo privado sobre nuestro paisaje, nuestra calidad de vida y la sostenibilidad de nuestro desarrollo.

**Las Islas no turísticas,** aún con **crecimientos poblacionales débiles,** experimentan incrementos de sus respectivos parques móviles significativamente **por encima del promedio regional.** Un crecimiento que irá desde el **78,7% de La Palma hasta un 90,7% de El Hierro** y **un 91,2% en La Gomera.** Dichas Islas, pues, han efectuado un "ajuste a su demanda" también a través del "modo privado" y no del público.

Para el período **1997-2004, el parque móvil de Canarias se ha incrementado en un 37,5%,** llegando a existir **casi 7 vehículos por cada 10 habitantes.** Este crecimiento ha sido generalizado si bien destaca el aumento en **Fuerteventura cuya tasa de crecimiento llega al 60%.**

Entre 1992 y 2004 se observa un crecimiento continuo y creciente hasta **1999,** año en el que se alcanza la mayor tasa de crecimiento tanto a escala autonómico como insular, aunque **a partir de esa fecha se ralentiza el crecimiento.**

En el comparativo **1997-2004, mientras la población crece el 17,09%,** el parque total de vehículos experimenta un crecimiento global **de 37,34%;** o, en otros términos, **el aumento de los vehículos más que duplica al crecimiento de la población.**

Como consecuencia de ello el **transporte total per cápita evoluciona de casi 6 vehículos por cada 10 personas en 1997 a cerca de 7 en el año 2004.**

Por islas destaca el ratio que alcanza **Lanzarote que se sitúa en 0,87** y el de **Tenerife donde hay más de 3 vehículos por cada 5 habitantes.** Mientras en el otro extremo, se encuentra **El Hierro donde el ratio alcanza el valor de 0,61.**

En este período el **aumento de los automóviles privados se sitúa en el 25,4%,** lo que incrementa ligeramente el ratio turismo privado/habitante situándolo en 0,47. Por islas, destaca el valor alcanzado en **Lanzarote donde hay algo más de 3 coches por cada 5 habitantes,** que casi duplica el valor alcanzado por El Hierro, isla con el menor ratio (0,33).

La evolución del parque móvil **en términos de servicios apenas ha variado,** concentrándose mayormente en el **servicio privado** que representa, en 2004, **el 88%** y experimenta un **crecimiento desde 1997 del 40,3%.**

**Si bien el servicio público crece en ese mismo periodo un 44,5% sólo llega a representar el 2% del total de usos de parque móvil,** pese a la ejecución de **los Contratos-Programas.**

El resto está constituido por el alquiler de coches con o sin conductor que representa el 8,7% y crece un 10.6%. Otros servicios con una participación menor son los autotaxis que crecen en este periodo un 9,8%, "gran turismo" con un crecimiento del 31,7% y "autoescuela" un 10,8%.

Destaca en este periodo el **crecimiento del epígrafe "obras y servicios"** asignado a los medios industriales mecanizados y complementos técnicos asociados a los **transportes de mercancías, tanto públicos como privados, con un 188.4% de incremento, asociado a la expansión de la construcción y obras públicas.**

Desde la perspectiva de la clase de transporte destaca el predominio del turismo, tanto a escala autónoma como insular, siendo la clase de vehículo que más crece en términos absolutos y destacando las islas capitalinas.

Mientras **el crecimiento de las guaguas para el período 1997-2004 alcanza el 12,2%,** el correspondiente al **"turismos" lo duplica llegando al 25,4%,** lo que pone de relieve algunos indicadores territoriales:

Las **islas más orientales como es el caso de Lanzarote (25,3%) y Fuerteventura (41,1%)** experimentan unas tasas de crecimiento superior a la media regional por la expansión principalmente de la modalidad **discrecional de uso turístico.**

El bajísimo **incremento del parque de guaguas en las islas capitalinas, especialmente en Gran Canaria con apenas el 3% y Tenerife con un 15,7%.**

En las islas más occidentales hay un crecimiento significativo en La **Gomera (23%) debido a la demanda de tipo turístico** así como en **La Palma (26,4%) en que se debe a la mejora de los servicios regulares** y discretionales. Mientras en **El Hierro el crecimiento fue del 12,5% por el aumento de 2 vehículos** más en el parque de guaguas de la única oferta existente suministrada por la Cooperativa de Producción de Trabajo en Común de Transporte de Viajeros de la Isla.

La **suscripción de los contratos-programa han sido fundamentales en el mantenimiento de la edad media de la flota en toda Canarias**, así como en la inversión en infraestructuras y el mantenimiento de **un servicio considerado por nuestro REF como servició público esencial**. En el nuevo marco de Convenio se resuelven varios problemas que adolecía el anterior modelo de financiación, garantizando la financiación del servicio público a partir de el establecimiento de unas obligaciones de servicio público de transporte regular de pasajeros medidas en plazas kilometros que garantiza la prestación del servicio de transporte insular y por otro lado impide la perdida de financiación del Estado.

### **ALGUNOS DATOS MACROECONÓMICOS**

La evolución del subsector de los transportes y comunicaciones, vital para una economía y sociedad como la canaria nos permite obtener algunas **valoraciones macroeconómicas significativas**:

- a) En el período 1995-2001 el VAB (Valor Añadido Bruto-sustituto del PIB) (si **global canario experimenta un crecimiento del 26,1% mientras el sector de transporte y comunicaciones alcanza el 32,2%**, superando en algo más de 6 puntos porcentuales al primero, lo que se traduce en una mayor participación **del sector transporte** en la economía regional pasando de un 10,5% **al 11,0% en ese periodo**.
- b) Para ese periodo, el crecimiento del VAB de servicios es de 14,6 puntos inferior al crecimiento experimentado por el sector transporte lo que supone un aumento del peso del transporte en el sector terciario de 0,8%.
- c) Entre 1995 y 2001 **el crecimiento del VAB de servicios de mercado es 8,7 puntos porcentuales inferior al crecimiento del VAB de transporte** lo que incrementa el peso del transporte **en los servicios de mercado en 1,1%**.
- d) En la evolución interanual se pueden observar unas tasas crecientes en el VAB regional hasta alcanzar el año 1999 (6,2%) a partir del cual se observa una ralentización del

crecimiento por la situación crítica que atraviesa el sector turístico. De ahí, que esta misma tendencia es observable tanto en el sector terciario como en el sector de servicios. Sin embargo, el sector transporte muestra un comportamiento más errático experimentando dos años de fuertes alzas en el año 1996 (8,4%) y 2000 (10,7%), continuado por años de un incremento mucho menor.

- e) **El "peso" del transporte en el VAB en Canarias (11%)** es ligeramente **superior a la media estatal (9,3%)**. Aunque dicha diferencia se ha ido reduciendo desde 1995, donde el diferencial se situaba en 2,2 puntos porcentuales. Dicha reducción se debe a la menor tasa de crecimiento en Canarias (32,2%) frente a la media estatal (38,3%) para el periodo comprendido entre 1995 y 2001. Diferencia que se incrementará por las mayores tasas de crecimiento esperadas para los años 2004 y 2005.
- f) Para el conjunto de Canarias, se observa una importancia variada del VAB transporte en la economía insular, oscilando entre el **6,39% de Fuerteventura y el 13,32% en Gran Canaria**. Para el período comprendido entre 1998 y 2001 se observa en la mayoría de las islas una creciente importancia del macrosector transportes en la economía isleña, siendo **El Hierro la que experimente la evolución más espectacular, al pasar del 4'89% de 1998 al 7'04% de 2001**. Asimismo, La Palma (8'15 y 9'07%) y La Gomera (7'41 y 8'26%), al igual que Gran Canaria (12'53 y 13'32%), reflejan mejores posicionamientos que Tenerife (10'31 y 10'61%), Lanzarote (8'37 y 8'58%) y Fuerteventura (6'74 y 6'39%).

**La productividad de los "Transportes y Comunicaciones" experimenta un crecimiento para el periodo 1995-2001 del 6,9%, frente a la caída generalizada de la productividad tanto en el global de la economía canaria (-7,2%) como en el sector terciario (-4,8%) así como en el sector de servicios de venta (-2,6%).**

La **productividad del sector transporte y comunicaciones multiplica** al principio del periodo **la productividad global de la economía canaria** por 1,52 y al finalizar ya la multiplica por 1,67. Un **dato que refleja la importancia que tiene el sector en la competitividad de la economía canaria.**

## **EL TEJIDO EMPRESARIAL EN LOS TRANSPORTES DE CANARIAS.**

A partir del análisis de **los registros del DIRCE**, sin duda la fuente más fiable de las disponibles sobre el tejido empresarial se obtiene algunas conclusiones de interés.

El número de empresas del **macrosector transporte en Canarias ascendió en el año 2004, a 117.871, lo que representa el 8,9% del total de las empresas registradas en Canarias.** Entre 1999 y 2003, **el número de empresas del transporte se ha incrementado en un 7%.** No debemos obviar, en ningún caso, que analizaremos un sector y actividades asociadas en que destacan grandes y medianas operadoras, con ajustadas y productivas estructuras y plantillas, con la única salvedad del modo terrestre no regular y de mercancías.

En el sector **transporte predominan las pequeñas empresas en términos del número de asalariado, reflejado en ese 85,9% de las empresas que en el año 2004 están constituidas por ningún o 1 a 2 asalariados.** Aún así, dichas empresas han disminuido desde 1999 en un 0,8%, forzadas por los ajustes sectoriales y cambios normativos.

Por subsectores predominan el número **de empresas del transporte terrestre que representa el 84,6%** en el año 2004, seguidas de aquellas que **se dedican a las actividades anexas (14%).** Mientras las empresas del subsector terrestre representan el 7,5% del total de empresas existentes en la economía canaria, el de las actividades anexas apenas supone el 1,3%.

**El subsector del transporte aéreo es el que menor peso refleja tanto en el sector transporte como en el total de la economía,** como lógica consecuencia del escaso número de operadores y sus domicilios fiscales en el exterior de muchos de los que operan en las Islas.

En cuanto a las **tasas de crecimiento experimentada por los distintos sectores,** se observa que el **subsector terrestre** alcanza una tasa del 4,7% constituyéndose en **el que menos dinamismo** en la **creación de empresas** acredita.

En ese mismo período, **el subsector aéreo pierde peso absoluto** en el tejido empresarial ya que experimenta una caída del 11,8% entre 1999 y 2003, pasando a representar el 0,1%.

El **transporte marítimo,** por su lado, **es el subsector que más crece en este período, a una tasa del 24,5%, poniendo de relieve la importancia** adquirida por este modo en la movilidad y transporte del Archipiélago, aunque en este período apenas se incrementa en 0,1%. No sólo en la movilidad residencial sino, **muy especialmente, en la turística y de ocio, pesca deportiva y excursiones.**

**Mientras las actividades anexas al transporte, clave en la movilidad turística y de ocio crece en un 21,8%.**

**La mayoría de los locales se concentran en las islas capitalinas (84,5%),** situación que para el período considerado se ha reforzado ya que han aumentado su peso en un punto porcentual y habituales localización en ellas de las sedes fiscales y centrales de importantes operadores.

## **EL MERCADO LABORAL DE LOS TRANSPORTES.**

La dinámica del mercado laboral en el sector transporte se caracteriza en relación a la generación de empleo por:

El **sector transporte genera en Canarias en el año 2004 el 5,54% del empleo** y en **el sector servicios llega a algo más 7%.**

En el período 1999-2003 **hay una tasa de crecimiento del 12,04%, aunque dicha tasa es inferior a la creación de empleo en el sector servicios (18,84%) y la economía en su conjunto (16,61%),** lo que se traducirá en una **menor participación del transporte en la generación de empleo** respecto tanto al sector servicios como a la economía.

Hay islas donde dicha tasa de crecimiento es muy superior a la media lo que incrementa su participación en la generación de empleo en el sector transporte a nivel regional.

En el sector transporte canario **domina el empleo por cuenta ajena que representa más del 80%.** Participación que se incrementa durante este periodo por una **mayor tasa de crecimiento del empleo por cuenta ajena (12,95%) que por cuenta propia (8,30%).**

A nivel de subsectores **destaca la generación de empleo del transporte terrestre donde se crea 1 de cada 2 empleos del sector transporte.** Seguido en importancia por las **actividades anexas al transporte que generan el 30%.**

En todas las islas, el subsector terrestre genera la mayoría de empleo llegando a oscilar entre 1 de cada 2 empleos para las islas capitalinas y 3 de cada 4 empleos en el caso de El Hierro.

El segundo sector en importancia en la generación de empleo son las actividades anexas al transporte que generan entre 1 de cada tres empleos, como es el caso de Gran Canaria y 1 de cada 5 empleos en el caso de Fuerteventura.

Específicamente en **el sector marítimo,** el empleo **creado en islas capitalinas aporta alrededor del 6%,** mientras que para la Gomera y el Hierro es nulo.

La aportación al empleo del **sector aéreo es relativamente elevado en las islas orientales y Tenerife,** mientras en **las**

**restantes islas no supera el 1%.** Este subsector experimenta un tasa de crecimiento positiva en todas las islas excepto en La Gomera y El Hierro, destacando **el crecimiento de la isla de Fuerteventura con una tasa de 691,57% debido a la puesta en marcha del nuevo aeropuerto en el año 2003.**

En la actualidad **asistimos a un conflicto laboral y de intereses comerciales entre Iberia y Binter,** derivado de la liberalización del servicio de asistencia en tierra; que llevará a Aena a la convocatoria de concursos en todos los aeropuertos de España. Debido a la finalización el próximo mes de julio del contrato suscrito entre Binter e Iberia para la realización del handling, se están produciendo tanto negociaciones entre las empresas como movilizaciones del personal de Iberia.

Me gustaría destacar que **en el sector transporte se contrata 7 hombres por cada 10 contratos que se realizan.** Sin embargo entre 1999 y 2003 **ha aumentado ligeramente el peso de las mujeres** en la contratación pasando del 23,5% al 28,7%. Una cifra que pretendemos siga aumentando para eliminar la fuerte masculinización del sector.

En cuanto a los grupos de edad predominan **los contratados entre 25 y 44 años** que representan alrededor del 67 en el año 2004.

En cuanto a las islas, **el mayor número de contratos se registran en Gran Canaria con el 49,29%** y el menor en **El Hierro con apenas el 0,22%.**

En todas las islas se ha producido un aumento en el número de contratos registrados.

Si bien, **en términos absolutos,** el mayor incremento, entre los años 1999 y 2004, **se produce en Tenerife con 3.461 contratos más.** Es en la isla de La Gomera donde la tasa de crecimiento ha sido mayor situándose en el 220%.

**El sector tuvo un "índice de empleabilidad" de 11,** ampliamente superado por **Fuerteventura (40) La Gomera (22)**

**y Lanzarote (18).** Sin embargo, las islas capitalinas están ligeramente por debajo a la media.

Este indicador de la empleabilidad aumenta, entre 1999 y 2004, a nivel autonómico. Tendencia que es mayoritaria entre las islas, destacando el alza de Fuerteventura y La Gomera. Mientras en Lanzarote, Gran Canaria y La Palma el indicador permanece prácticamente constante.

La situación del archipiélago a 1.500 km. de las costas andaluzas, su condición insular, su fragmentación, 8 islas habitadas y con difícil orografía han sido tradicionalmente geográficos que han condicionado el coste de la vida en Canarias.

Así tenemos que tenemos unas islas con un factor de lejanía y ultraperifericidad con respecto a los centros de decisión económica, y política Europeos, y también distante de los centros de suministro de bienes de consumo. La escala de la economía canaria no propicia la aparición de un tejido industrial que nos haga suponer que podemos disminuir nuestro nivel de dependencia exterior, por otro lado el fenómeno de la globalización y la especialización de los mercados no hará más que diversificar los puntos de suministro.

Sin embargo, Canarias sigue siendo hoy una de las primera potencia mundial en el ámbito del turismo que resulta ser nuestro principal – por no decir casi único- motor económico y de desarrollo y que tiene su puerta de entrada a las islas por los aeropuertos; sobre los que no tenemos competencias alguna como Gobierno de Canarias, ni para la promoción, ni para su desarrollo en materia de infraestructuras, en definitiva para trazar una acción estratégica que permita afrontar momentos de crisis en el sector como los que vivimos en este momento. A esto me gustaría añadir como dato clarificador que el uso del transporte aéreo en Canarias triplica la media europea, es decir, el transporte aéreo interinsular es a los Canarios lo que el tren de cercanías a los madrileños, por la tipología de uso cotidiano que se le da.

Así concluimos que vivimos unas islas fragmentadas, con distintos niveles de desarrollo y que como vemos, a pesar de tener mayores niveles de conectividad interinsular esta no llega a un 5% del total y donde el transporte marítimo constituye un elementos fundamental de aprovisionamiento y desarrollo comercial e industrial especialmente para las islas no capitalinas; ya que casi en su totalidad el transporte de mercancías entre las islas se efectúa por mar. De ahí la importancia de mantener el equilibrio de las bonificaciones con el modo aéreo.

Como hemos visto los transportes y las comunicaciones son un sector estratégico de primer orden, un elemento fundamental de cohesión social, cultural y económica.

La Política de Transportes del Gobierno de Canarias se asienta sobre tres grandes objetivos:

**Objetivo 1: Garantizar la movilidad de personas y mercancías** sin producir efectos nocivos sobre el territorio y el medio ambiente, disuada de la utilización del vehículo privado y potencie el uso del transporte público colectivo.

**Objetivo 2: Definir y desarrollar una red interinsular** que integre los modos terrestres, marítimos y aéreos mediante nodos intermodales con infraestructuras y aplicación de tecnologías de la comunicación y la información (billete único)

**Objetivo 3: Interconectar nuestros sistemas de transportes** con los continentales procurando la integración del archipiélago en el mercado único europeo, así como las relaciones en nuestro ámbito geográfico (Macaronesia, África Noroccidental) generando nuevas oportunidades empresariales y estableciendo una política comercial y de desarrollo con nuestro entorno geográfico.

En estos dos años se ha avanzado en estos objetivos:

**Objetivo 1: Garantizar la movilidad de personas y mercancías** sin producir efectos nocivos sobre el territorio y el medio ambiente, disuada de la utilización del vehículo privado y potencie el uso del transporte público colectivo.

### **Actuaciones:**

**CONVENIO TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS:** Nuevo modelo de relación interadministrativa que garantice el transporte terrestre regular de pasajeros como servicio esencial.

- Borrador de convenio en negociación con el Estado, solicitud de 91.000.000 en 4 años

- Realizado el estudio para obtener la oferta óptima de servicios que establece los 85 millones de km. como medida óptima del servicio a realizar en Canarias.
- Borrador de convenio con los Cabildos realizado
- Acciones de sensibilización: educativas en los colegios, de publicidad, etc. que promuevan el uso del transporte público
- Servicio 90 para este fin se ha incrementado en un 12% lo que supone para el 2005 aproximadamente 17.000.000

**CONVENIO CON EL CABILDO DE TENERIFE PARA LA CONSTRUCCION DEL METRO LIGERO:** Se ha suscrito un convenio por importe de 66.000.000€ más 13.000.000€ para las cocheras que también vienen de financiación que tenía la CAC del FEDER.

**TRANSFERENCIA DE TITSA AL CABILDO DE TENERIFE:** como elemento fundamental para la coordinación entre la guagua y el metro y el correcto funcionamiento transporte público en Tenerife. Se han iniciado los trámites.

**OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO:** de cabotaje marítimo interinsular y aéreo interinsular su aprobación se producirá a lo largo de este año 2005.

- Están redactados los dos proyectos de decreto, las de marítimo corresponde al Gobierno Autónomo su aprobación las de aéreo corresponde al Estado.
- Se han realizado los estudios que establecen para ambos modos de transportes la obligatoriedad de servicio público en cuanto a las rutas, tarifas, capacidad, frecuencia.

**INCREMENTO DE LA DOTACIÓN DE LAS BONIFICACIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS Y PASAJEROS:** Que permita atenuar los costes de la insularidad, leganía y doble insularidad.

- Se ha incrementado en dos medidas una dirigida a la eliminación de los costes de la doble insularidad 1.500.000€ y otra dirigida a la distribución de los medios de comunicación locales 800.000€.
- Se destinan a la bonificación de mercancías 1.200.000€ lo que supone aproximadamente un 15-16% del coste del transporte. Se debe incrementar hasta llegar a la bonificación

establecida por decreto de un 30% del coste del transporte se estima que se debe duplicar la cuantía a 2.400.000€

- Se está negociado con el Estado el incremento de las bonificaciones que el Estado destina a este objetivo (modificación del RD 199/2000)
- La partida presupuestaria destinada a la bonificación del transporte marítimo interinsular de pasajeros es de 10.000.000 € lo que supone un 15% del billete.
- El Estado ha incrementado su bonificación marítima al transporte de pasajeros que se situaba en un 10% al 15%. El objetivo es llegar al 50% en el 2007
- En la bonificación del transporte aéreo se ha incrementado este año por el Estado hasta el 38% para llegar en el 2007 al 50%

**Objetivo 2: Definir y desarrollar una red interinsular** que integre los modos terrestres, marítimos y aéreos mediante nodos intermodales con infraestructuras y aplicación de tecnologías de la comunicación y la información (billete único)

### **Actuaciones:**

**EJE TRANSINSULAR DE TRANSPORTES:** Son aquellas infraestructuras de transportes que permiten garantizar la movilidad de las personas y bienes entre las islas y de estas con el exterior.

### **Sistemas Insulares de Infraestructuras Intermodal.**

- (a) Sistemas de plataforma exclusiva y ferroviarios de transporte terrestre de diferentes categorías en los corredores principales de Gran Canaria y Tenerife y sus áreas metropolitanas, inclusive la infraestructura de soporte e intercambio modal. (Sin presupuestar)
- (b) Lanzarote: Intercambiador del Reducto, Ampliación estación Arrecife, Plataforma Reservada Tpte Colectivo Playa Honda – Arrecife, Centro Actividades Logísticas, Estaciones y Paradas preferentes.

- (c) Fuerteventura: Estación de pasajeros de Puerto del Rosario, Corralejo y de Morro Jable, Intercambiador Morro Jable, Centro Actividades Logísticas, Estaciones y Paradas preferentes.
  - (d) Gran Canaria: Intercambiadores de Tamaraceite y Arinaga, Centro Actividades Logísticas, Conexión Jet Folil con Santa Catalina, Conexión Puerto Nieves Fast Ferry, Estaciones y Paradas preferentes.
  - (e) Tenerife: Intercambiadores zona norte y zona sur, Carril Bus TF5 y S/C – Laguna, Centro Actividades Logísticas, Estación La Laguna, Estaciones y Paradas preferentes.
  - (f) La Gomera: Estaciones pasajeros en Playa Santiago, San Sebastián, Alajeró y Valle Gran Rey, Centro Actividades Logísticas, Paradas preferentes
  - (g) La Palma: Intercambiador de Santa Cruz, Estaciones pasajeros en Los Llanos, Transbordadores del Hospital y La Polvasera, Centro de Actividades Logísticas y Mantenimiento de Mazo, Paradas preferentes.
  - (h) El Hierro : Estación Valverde, Intercambiador La Estaca, Estaciones de San Andres y Frontera, Paradas preferentes.
  - (i) Sistemas inteligentes de gestión del transporte (billete único).
- Redactado el proyecto por importe de 4.960.990.853 € de 2004 a 2012 de los que 94.000.000 son para infraestructuras de transporte (intercambiadores, etc. según relación enviada por los Cabildos).
  - Consignado en los presupuestos de la Comunidad Autónoma para el 2004 7.823.500€ y en el año 2005 se han consignado 7.979.900€. lo que hace un total de aproximadamente

15.750.000 invertidos por la CAC en el Eje Transinsular de Transportes en los años 2004 y 2005.

- Se pretende suscribir un convenio con los Cabildos para la ejecución de las inversiones por importe de 33.000.000 € aproximadamente para 2004-2007
- El Estado ha consignado en sus presupuestos 500.000 € para el 2005 con este objeto, estamos negociando la transferencia de estos créditos.

**BILLETE ÚNICO:** como elemento de cohesión del territorio y de los distintos modos de transporte. 600.000€ para su lanzamiento y 300.000 para su mantenimiento.

- Realizado un encuentro entre todos los operadores de transportes, las empresas de desarrollo tecnológico y las universidades en abril 2004
- Desarrollado el proyecto por los entes anteriormente descritos en julio del mismo, que fue presentado a como proyecto europeo, en la actualidad se trabaja con la oficina de innovación tecnológica con el fin de obtener fondo para su desarrollo efectivo.

**CONVENIO CON AENA:** En colaboración con Presidencia para coordinación con la empresa pública para el desarrollo del sistema aeroportuario canario.

- Borrador de convenio elaborado
- Plan Canarias de Infraestructuras Aeroportuarias pendiente de presentar
- Handling Canario pendiente de salir a licitación separado del resto de aeropuertos

**MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA:** la flota tanto de transporte marítimo interinsular como aéreo esta por debajo de la media española y europea en cuanto a su antigüedad. Los planes de modernización, expansión y renovación de todos los operadores hacen pensar que a corto plazo, contaremos con una flota completamente renovada. Para ello también se están estudiando las ayudas al transporte de la UE y a el lanzamiento de nuevas rutas.

**Objetivo 3: Interconectar nuestros sistemas de transportes con los continentales procurando la integración del archipiélago en**

el mercado único europeo, así como las relaciones en nuestro ámbito geográfico (Macaronesia, África Noroccidental) generando nuevas oportunidades empresariales y estableciendo una política comercial y de desarrollo con nuestro entorno geográfico.

**MEJORA DEL DESARROLLO LOGISTICO TRANSPORTE MERCANCÍAS:** Mejora de las infraestructuras y aprovechamiento de los modos de transporte para que Canarias se convierta en un área logística, para nuestro entorno y entre las islas.

- Realización de encuentros, talleres y jornadas con operadores logísticos, navieras, operadores aéreos y desarrolladores de software, en abril y mayo 2005

**NUEVAS LINEAS AEREAS Y MARTIMAS:** Con la Macaronesia y Africa noroccidental. A través de los programas de Interreg como el aeromac (establecimiento de una línea regular de pasajero y carga en el aréa macaronesica). Binter inaugura una nueva línea aérea regular con Madeira, y en poco tiempo con el Aiun. Naviera Armas tiene un proyecto de línea regular de pasajeros con Marruecos, etc.

**COORDINACIÓN CON EL SECTOR TURISTICO:** Mejorando las infraestructuras y reducción de tasas portuarias y aeroportuarias, slots, negociación con AENA y Puertos etc.

## **PLANES Y NORMATIVA**

**Ley de Directrices de Ordenación de las Infraestructuras:**

**Ley de Transporte Marítimo Interinsular:** redactado el borrador de proyecto de ley se debe iniciar el proceso de participación.

**Ley Canaria de Transporte Terrestre:** abierto el proceso de participación mediante unas jornadas con el sector, se está realizando un diagnostico del mismo y negociando con el Ministerio el desarrollo normativo específico.

**Normativa en materia de Helipuertos y Helisuperficies** y desarrollo de un **Plan Director para Canarias**. Coordina la Viceconsejería

**Revisión del Libro Blanco del Transporte:** realizado pendiente de su edición y presentación.

**Plan Estratégico de Transportes 2005-2015:** Define las actuaciones que se deriven de las Directrices de Infraestructuras. En licitación en la actualidad