

COLECCIÓN COMUNIDADES AUTÓNOMAS

LA ECONOMÍA DE ILLES BALEARS: DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO



SERVICIO DE ESTUDIOS

COLECCIÓN COMUNIDADES AUTÓNOMAS

LA ECONOMÍA DE ILLES BALEARS:
DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO



SERVICIO DE ESTUDIOS

"la Caixa"

Servicio de Estudios

Colección Comunidades Autónomas

Dirección técnica

José A. Herce

Consultores de Administraciones Públicas

Grupo Analistas

Coordinación de la edición

Servicio de Estudios de "la Caixa"

Av. Diagonal, 629, torre I, planta 6

08028 BARCELONA

Tel. 93 404 76 82

Fax 93 404 68 92

www.laCaixa.es/estudios

correo-e: publicacionesestudios@lacaixa.es

D.L.B.: 32.753-2007

La responsabilidad de las opiniones emitidas en los documentos de esta colección corresponde exclusivamente a sus autores. La CAJA DE AHORROS Y PENSIONES DE BARCELONA no se identifica necesariamente con sus opiniones.

CONTENIDO

PRESENTACIÓN	5
1. INTRODUCCIÓN	7
2. LOS PROCESOS DEMOGRÁFICOS, ESPACIALES, ECONÓMICOS E INSTITUCIONALES	11
2.1. Población, poblamiento y dinámica demográfica	11
2.1.1. <i>Evolución de la población</i>	11
2.1.2. <i>Variables demográficas</i>	13
2.1.3. <i>Procesos migratorios y población extranjera</i>	16
2.2. Procesos espaciales	20
2.2.1. <i>Sistema urbano-territorial: transformaciones recientes</i>	21
2.2.2. <i>Sistema de transportes en una región periférica e insular</i>	25
2.3. Procesos económicos	35
2.3.1. <i>Evolución del PIB</i>	35
2.3.2. <i>Evolución del empleo</i>	37
2.3.3. <i>Sector exterior</i>	39
2.3.4. <i>Inflación</i>	42
2.4. Procesos de actores y normativos	43
2.4.1. <i>Colaboración entre el sector público y el sector privado</i>	44
2.4.2. <i>Colaboración entre las distintas administraciones públicas</i>	47
2.4.3. <i>Planificación territorial estratégica: autonómica y Consells Insulars</i>	48
3. SECTORES Y ÁREAS SENSIBLES	49
3.1. Crecimiento y cohesión	49
3.1.1. <i>Productividad y empleo</i>	50
3.1.2. <i>Contribución de la productividad sectorial</i>	51
3.1.3. <i>Contribución de los recursos humanos</i>	53
3.2. Empresas y emprendedores	54
3.2.1. <i>Composición de la estructura empresarial</i>	55
3.2.2. <i>Dinámica empresarial y capacidad para emprender en Illes Balears</i>	60
3.2.3. <i>Estructura de la promoción al emprendedor en Illes Balears: organización e iniciativas destacadas</i>	64
3.3. Clústers y nichos de excelencia	65
3.3.1. <i>El clúster turístico balear. Un sector robusto que debe mantenerse sosteniblemente</i>	66
3.3.2. <i>El clúster de las comunicaciones y logística</i>	68
<i>Transporte aeronáutico y actividades relacionadas</i>	68
<i>Transporte marítimo y actividades relacionadas</i>	69
<i>Derivadas industriales y tecnológicas</i>	71
<i>Derivadas de mercado</i>	71
3.3.3. <i>Otras actividades susceptibles de clusterización</i>	72
<i>Sector audiovisual</i>	72
<i>Industria del calzado</i>	74
<i>Agroalimentario</i>	75

3.4. Sociedad del conocimiento	76
3.4.1. <i>El esfuerzo en I+D en Illes Balears</i>	77
3.4.2. <i>El sistema balear de I+D+i</i>	80
3.4.3. <i>Generación de empresas de base tecnológica</i>	83
3.5. Sostenibilidad ambiental	83
3.5.1. <i>Indicadores de sostenibilidad</i>	83
3.5.2. <i>Procesos hacia la sostenibilidad</i>	88
4. BALANCE ESTRATÉGICO Y LÍNEAS DE ACCIÓN	91
4.1. Balance de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades	91
4.2. Estrategias DAFO y líneas de acción	96
5. CONCLUSIONES	101

PRESENTACIÓN

La importancia del sector turístico en la economía de Illes Balears es bien conocida. Esta especialización ha reportado, sin duda, efectos muy positivos: la economía ha alcanzado un nivel relativamente alto de renta por habitante dentro de la Unión Europea; crea ocupación con facilidad, lo que se refleja en una baja tasa de desempleo; y ha forjado las principales multinacionales españolas del sector. La predominancia del sector turístico también implica, sin embargo, unos riesgos y unos retos que la economía debe afrontar, por ejemplo, con respecto a la sostenibilidad medioambiental o la falta de incentivos a la inversión en capital humano por parte de los jóvenes.

Estas cuestiones, que han centrado el debate entre agentes económicos, políticos y sociales de Illes Balears en los últimos años, son el punto de partida de este diagnóstico estratégico de la economía balear. El estudio abarca, además de aspectos estrictamente económicos, los fenómenos demográficos, espaciales e institucionales que conforman un balance de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades. A partir de este balance, el análisis ofrece una serie de líneas estratégicas posibles para impulsar la economía balear del siglo XXI.

Para la elaboración de este trabajo, que constituye el segundo volumen de la "Colección Comunidades Autónomas", el Servicio de Estudios de "la Caixa" ha contado con la colaboración de Consultores de Administraciones Públicas (CAP), perteneciente al Grupo Analistas. José A. Herce, socio y director de economía del Grupo Analistas, ha sido el director técnico del proyecto al frente de un equipo de consultores expertos en distintas áreas de análisis económico territorial. Confío que este estudio será una aportación valiosa al debate sobre la dirección estratégica de la economía balear.

ISIDRO FAINÉ
Presidente de "la Caixa"

1. INTRODUCCIÓN

Pocas regiones españolas tienen una proyección internacional tan amplia como Illes Balears. Su especialización turística ha calado desde hace décadas en el imaginario de las clases medias europeas como referente de calidad y acogida. Esa misma especialización económica ha permitido al archipiélago, en la segunda mitad del siglo XX, dar un salto de gigante en su nivel de desarrollo económico y social constituyendo un imán para la población activa del resto de España y, más recientemente, de la inmigración.

En la estructura de valor del sector, a la que han contribuido también muchos agentes económicos del resto de Europa, se han forjado las principales multinacionales españolas, y de Baleares, del turismo hotelero al tiempo que las ligazones inter-industriales del sector cubren al conjunto de la economía regional de forma dominante.

En esta peculiar estructura económica radican, pues, las fortalezas de la economía balear y, al mismo tiempo, sus principales debilidades. Cualquier diagnóstico estratégico de la economía de la Comunidad Autónoma de Illes Balears debe partir del reconocimiento anterior y, junto con el caso de Canarias, pocos ejemplos hay de economías regionales españolas tan centradas en la predominancia de un sector económico particular.

No es nueva la preocupación del conjunto de los agentes económicos, sociales y políticos de la región respecto a las consecuencias a medio y largo plazo de la dependencia que la economía tiene del sector turístico y las maneras de superar dicha dependencia conjurando los riesgos que ello implica. Afortunadamente, el fenómeno turístico mundial es un caso de crecimiento continuado y el atractivo del destino balear se ha mantenido robusto a pesar de los altibajos coyunturales. Pero todo el debate socioeconómico en la región, sin que ello sea una sorpresa para nadie, se centra en torno a esta cuestión de manera preponderante.

En el plano económico general, como si los hechos quisieran subrayar la trascendente cues-

tion anterior, la trayectoria registrada por la región desde el año 2000 ha mostrado un conjunto de facetas que, por una parte, son estimulantes, como el dinamismo demográfico y la eficiencia de sus mercados de trabajo, que combinan elevadas tasas de actividad con reducidas tasas de desempleo, todo ello fruto de la facilidad con la que el sector turístico prodiga los empleos, y, por otra, facetas más problemáticas, como el escaso avance de la productividad que ha llevado a la región a perder algo de la ventajosa distancia económica que mantenía, y mantiene todavía, con respecto al conjunto de España.

En medio de los contrastes que vive la economía balear, no debe extrañar el que la sociedad, sus representantes políticos y sociales, también se exprese vivamente e, incluso, en ocasiones, de manera fuertemente contrastada. El debate sobre los riesgos del monocultivo turístico y los bloqueos que impone a la asignación de los recursos productivos (humanos, capitales) ha calado hondo entre los agentes y algunas conclusiones empiezan a emerger que caracterizarán de forma duradera a la nueva economía balear del siglo XXI.

Este diagnóstico estratégico de Illes Balears aborda todas estas cuestiones. Desde los procesos demográficos o poblacionales hasta los procesos económicos, pasando por las dinámicas institucionales, empresariales, de sociedad del conocimiento o de emergencia de nuevos nichos de actividad que vehiculen esa tan ansiada diversificación de la economía balear, concluyendo en una serie de propuestas de actuación estratégica que orienten adicionalmente los esfuerzos en curso de los agentes regionales.

El Capítulo 2 abarca el tratamiento de una amplia gama de temas que van desde los procesos demográficos hasta los procesos normativos y de actores pasando por los procesos territoriales y económicos. Justamente, este capítulo trata de mostrar el dinamismo reciente de la Comunidad Autónoma, de ahí el énfasis en presentar la evidencia de manera dinámica y buscando las tendencias que apuntan, más que de manera estática o excesivamente centrada en la com-

parativa con el resto de CCAA españolas. Estos temas tienen que ver con la formidable dinámica poblacional que, pese a las dificultades de integración plena, combina población nativa (poco más del 50%) con otros españoles, y con extranjeros comunitarios y de terceros países; con la fuerte segmentación territorial que impone la insularidad, que valoriza el papel de las infraestructuras, pero que también ha hecho surgir un potente sector de servicios de transporte y logística; o con las dificultades que las instituciones autonómicas y locales, dotadas de amplias capacidades de gobierno, afrontan para asegurar el despliegue de los servicios públicos de todo tipo en una estructura territorial más compleja que la de la media de las regiones españolas. También se aborda en este capítulo la descripción de un proceso que debe preocupar a los agentes baleares, como es el del retroceso relativo del PIB por habitante de la región fundamentalmente debido al pobre desempeño de la productividad en los últimos años, a pesar de la posición avanzada que la región todavía mantiene en Europa. El que esa preocupación esté dando frutos de cooperación institucional es también objeto de análisis en este capítulo, donde se alude a la renovación estatutaria e institucional y a las numerosas iniciativas entre las instituciones y los interlocutores sociales para hacer frente a los problemas mencionados.

En el Capítulo 3 del informe se abordan una serie de sectores o áreas sensibles de la economía balear. Se entiende por áreas sensibles aquellas en las que la región se juega especialmente su futuro económico y donde las señales de progreso deben verse como especialmente prometedoras, mientras que las señales de retroceso deben inducir a actuaciones estratégicas que gocen del máximo apoyo por parte de todos los agentes de la región. Así, se pasa revista al proceso de crecimiento y cohesión, que determina el progreso de su convergencia con las regiones más avanzadas de Europa, el emprendimiento, la dinámica de clusters, la innovación o la sostenibilidad ambiental. Por su nivel de renta per cápita, Illes Balears se sitúa por encima del conjunto de España, la UE25 e, incluso, la UE15. La población presenta una elevada participación laboral y

reducidas tasas de paro y la productividad media de los trabajadores es similar a la de Alemania. Pero el dinamismo de la renta per cápita ha sido más modesto que el del resto de España en los últimos años, debido a las vicisitudes del turismo hasta hace poco y a un pobre desempeño de la productividad. Una conclusión que advierte de lo sensible que la economía balear es a la marcha de este sector. Dado, no obstante, el protagonismo turístico del archipiélago, la renovación y diversificación de la economía balear vendrá de la mano de la renovación de este sector, de su “reinención”, y de la extensión que las derivadas de servicios que surgen del turismo permitirán alcanzar. Así, se abordan los desarrollos que cabría esperar en el sector del transporte y las comunicaciones, la logística y el audiovisual, entre otras actividades de futuro. También debe entenderse como problemático que el dinamismo empresarial en las islas se ha mantenido por debajo del español recientemente, a pesar de que las principales organizaciones empresariales del archipiélago practican regularmente políticas y disponen de herramientas para el emprendimiento y el apoyo a las empresas, tanto por su propia iniciativa como en colaboración con las administraciones autonómicas y los organismos estatales. A ello se añade que la región no destaca por su intensidad en I+D+i, si bien el plan de Ciencia y Tecnología de Baleares, 2005-2008 ha empezado a crear efectos dinamizadores relevantes en algunos de los indicadores básicos, como la asignación de recursos presupuestarios autonómicos a las actividades de I+D+i. Un área especialmente sensible en la economía balear, a la que también se pasa revista en este diagnóstico, por fin, es la del medio ambiente, caracterizada por tres elementos determinantes: la sensibilidad de sus ecosistemas, la especificidad de las actividades turísticas, que dependen de y afectan críticamente al medio, y una sensibilidad social muy desarrollada que existe en las islas hacia la sostenibilidad.

El Capítulo 4 contiene, por fin, una reinterpretación de todo lo tratado en los dos anteriores en clave de un balance de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades (DAFO) que, a la vista de las principales conclusiones del diag-

nóstico realizado, ofrece una batería de líneas estratégicas posibles y medidas que podrían recomendarse para asentar a la economía balear en las bases de su progreso en las próximas décadas. Estas medidas abundan en la anticipación de los retos, la activación y mejora de los recursos existentes, la superación de las debilidades constatadas y la identificación de las oportunidades.

La economía balear dentro de unos años puede no ser muy diferente de lo que observamos en la actualidad, pues los procesos de cambio estructural como el que afronta Baleares no son rápidos, pero si persevera y profundiza en los procesos más prometedores que hoy se observan, al tiempo que limita o revierte los manifiestamente desfavorables, también presentes, desencadenando sinergias de mayor calidad, habrá consolidado una dinámica doblemente potente hacia la solución de los problemas que hoy preocupan a sus actores relevantes. Para conseguirlo, el compromiso entre todos ellos es determinante de la calidad de las sinergias necesarias anteriormente evocada. Evocando un escenario de esta naturaleza finaliza, en el Capítulo 5, este Diagnóstico Estratégico de Illes Balears.

2. LOS PROCESOS DEMOGRÁFICOS, ESPACIALES, ECONÓMICOS E INSTITUCIONALES

2.1. POBLACIÓN, POBLAMIENTO Y DINÁMICA DEMOGRÁFICA

2.1.1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

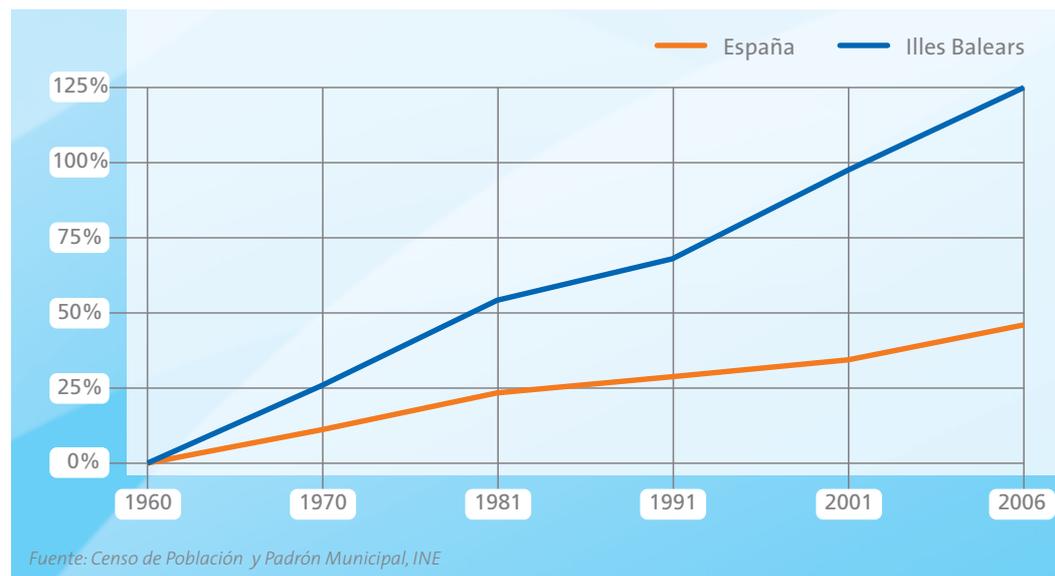
Desde el remoto *boom* turístico de los años 60, Baleares inició una senda de acelerado crecimiento demográfico. El incremento acumulado de 1960 a 2006 alcanza el 125,8%, la segunda comunidad después de Madrid, es decir, muy por encima del conjunto español que se sitúa en el 46,2% (véase el siguiente gráfico).

En el momento presente la expansión demográfica no da muestras de agotamiento. Prueba de ello es que en el periodo 1996-2007 Illes Balears es la comunidad autónoma con el incremento más destacado, 35,3%, seguida a gran distancia de Murcia, 26,8%, lo que supone un ritmo de crecimiento de más del doble de la media española, 13,7%. En términos absolutos, el crecimiento ha sido de 268 mil habitantes, la sexta comunidad autónoma, pero únicamente por detrás de comunidades con una población netamente superior (Cataluña, Madrid, Comunidad Valenciana, Andalucía y Canarias).

Dentro del archipiélago, todas las islas han tenido un excelente comportamiento, sobresaliendo de forma particular Eivissa y Formentera, con un crecimiento acumulado durante el periodo 1996-2006 del 44,4% y 48,6%, respectivamente. En las otras islas el aumento fue menor, 29,8% Mallorca y 32% Menorca, pero también significativo y muy superior a la media española, que fue del 12,7%.

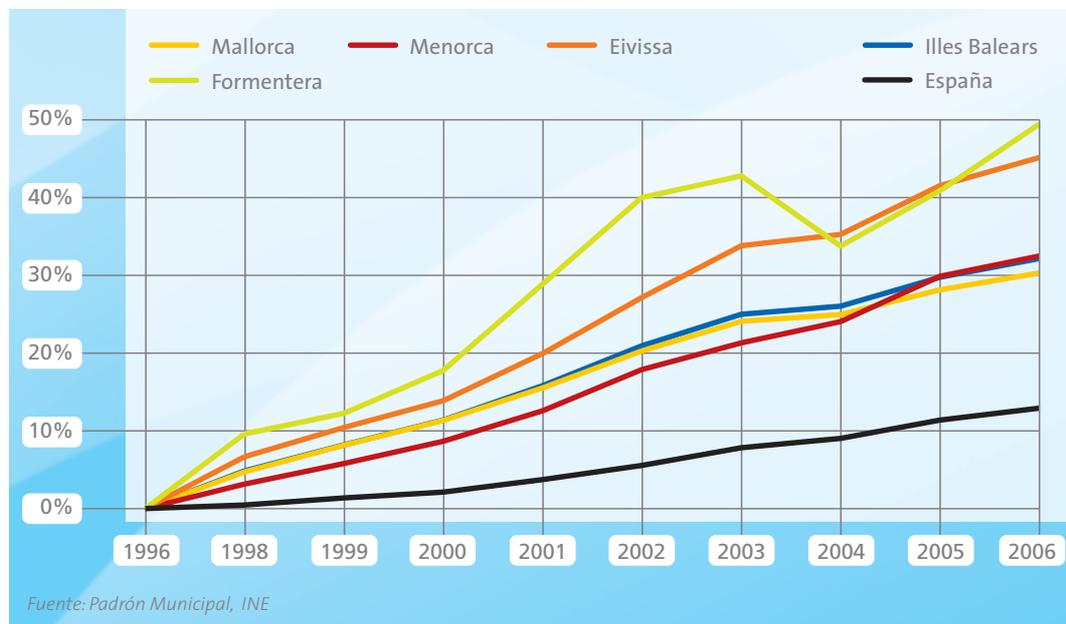
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (1960-2006)

VARIACIÓN % ACUMULADA (1960 = 0)



EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (1996-2006)

VARIACIÓN % ACUMULADA (1996 = 0)

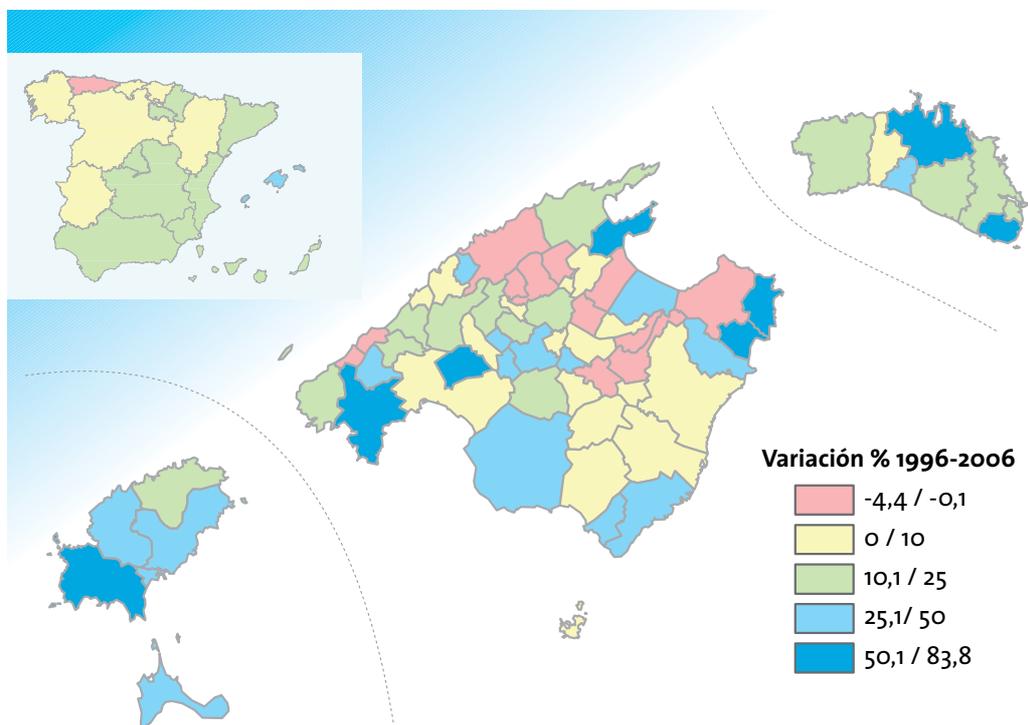


De esta forma, el dinamismo demográfico da muestras de un mayor reequilibrio territorial en la actualidad, que contrarresta la tradicional polarización de Mallorca.

A excepción de Ariany, un pequeño municipio situado en el interior de la isla de Mallorca, todos los municipios de las islas aumentaron su población durante el periodo 1996-2006. No obstante, se aprecian diferencias sensibles en la evolución demográfica. Destaca el fortísimo crecimiento de algunos municipios, por encima del 50%, todos ellos situados en el litoral y/o próximos a la ciudad de Palma de Mallorca. La proliferación de actividades turísticas y el paralelo desarrollo residencial de la costa explica el crecimiento de los municipios costeros, como es el caso de Capdepera, situado en el noreste del litoral mallorquín, que fue el segundo municipio de Baleares que más creció en términos relativos, 75,2%.

La otra zona de gran expansión se concentra en el ámbito metropolitano de Palma, siendo Marratxí el municipio que registró el mayor crecimiento relativo de las islas, 83,8%. Los ejes radiales de comunicación han posibilitado y estimulado estos procesos de difusión urbana a escala metropolitana. De esta manera los municipios del entorno de Palma se configuran como el soporte de los nuevos espacios urbanos, tanto residenciales como para el desarrollo de actividades económicas, y nuevas funciones que reclamaba la capital (campus universitario, parque científico-tecnológico, polígonos industriales, zonas comerciales, etc.). Algunos municipios han conjugado de forma simultánea un crecimiento asociado a la especialización turística y al desarrollo metropolitano de la capital mallorquina. Es el caso de Calvià, que alcanzó el mayor incremento absoluto de las islas, 16.536 habitantes, inmediatamente por detrás de la ciudad de Palma.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN: MUNICIPIOS DE ILLES BALEARS (1996-2006)



Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE

2.1.2. VARIABLES DEMOGRÁFICAS

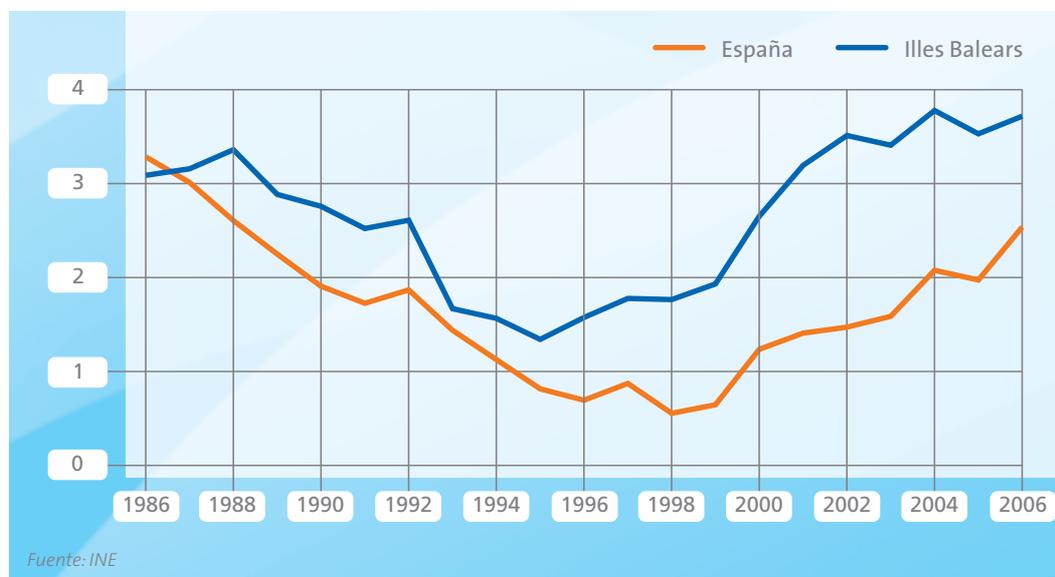
Hasta mediados de los años noventa la dinámica natural de la población balear era similar a la media española, es decir, mostraba una tendencia regresiva ligada a la acusada reducción de la tasa de natalidad (de 12,8 por mil habitantes en 1986 a 9,7 en 1995) y el aumento de la tasa de mortalidad por el envejecimiento de la población. Sin embargo, a partir de esta fecha y hasta la actualidad la tasa de natalidad muestra signos evidentes de recuperación, 11,6 por mil habitantes en 2006, mientras que la tasa de mortalidad desciende del 9 por mil habitantes en 1999 al 7,8 en 2006, y, todo ello, conduce a un incremento sostenido del crecimiento natural de la población

balear, véase siguiente gráfico, notablemente por encima de la media española: durante el periodo 1995-2006 se alcanzó un promedio de 2,6 por mil habitantes, por tan sólo 1 en el conjunto español. Esta mejora de la dinámica natural coincide con el fuerte incremento de los residentes extranjeros extracomunitarios, que han contribuido al aumento de la tasa de fecundidad.

Por otro lado, el mayor dinamismo demográfico y la fuerte atracción migratoria de las islas dan lugar a una estructura demográfica más joven que la media española. Ello se comprueba en la pirámide de población, donde las generaciones adultas jóvenes entre 25-39 años de Baleares sobresalen respecto a la media española (27,8%,

DINÁMICA NATURAL DE ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (1986-2006)

TASA DE CRECIMIENTO VEGETATIVO ANUAL POR MIL HABITANTES

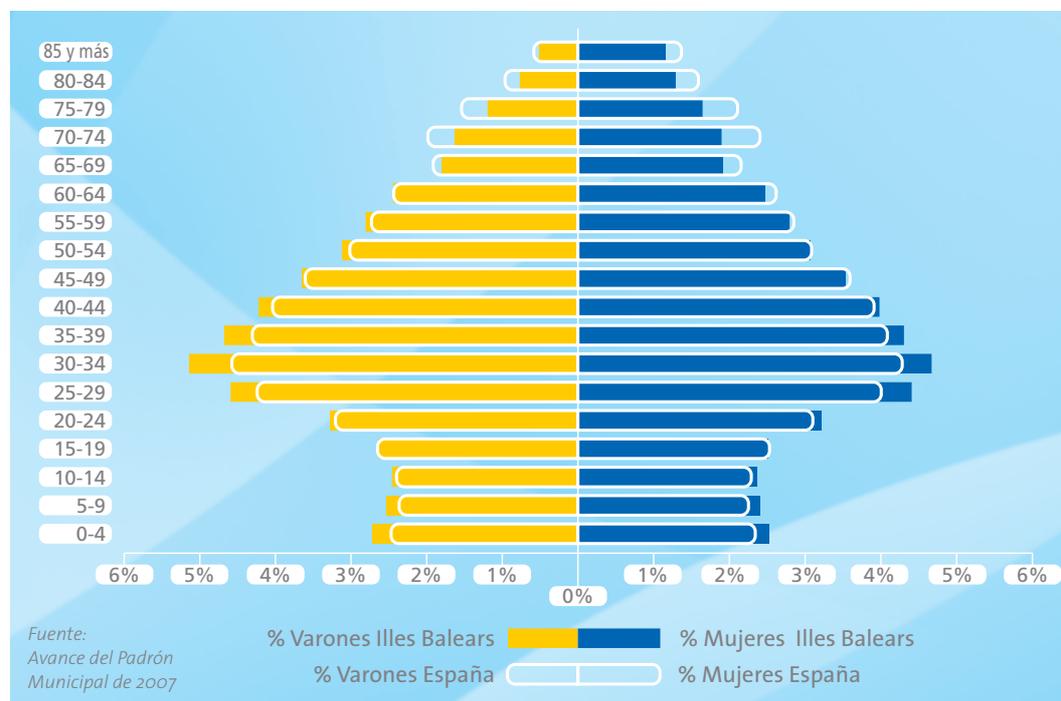


por 25,6%) y, por el contrario, las generaciones mayores son menos representativas (el 10% de la población balear tiene 70 y más años, por 12,6% de la media española).

La masculinización de más de tres puntos de la población de la región con relación a la media española, (100,8%, por 97,7%), es una de las peculiaridades demográficas. La gran atracción inmigratoria balear, desde mediados del siglo XX, influye en un aumento de las tasas de masculinización, por la mayor propensión de los varones, primero de origen nacional y luego extranjeros, a emigrar (especialmente en algunos colectivos extracomunitarios) y ello se refleja en las abultadas generaciones masculinas en edad laboral (índice de masculinización de 107% en las generaciones de 25 a 49 años). De forma secundaria, el factor biológico de más nacimientos de sexo masculino se observa en el mayor peso de los varones en las generaciones infantiles y jóvenes.

En el caso balear es necesario esperar hasta la edad de 65 y más años para que las mujeres por su longevidad más dilatada superen a los varones, es decir, un retraso de tres generaciones con respecto a España (donde las mujeres superan a los varones a partir de los 50). No obstante, la masculinización característica de las poblaciones que han recibido un gran número de inmigrantes de forma continuada podría ser más elevada en el archipiélago balear de no haberse dado una intensa terciarización económica de la mano de la especialización turística, que tradicionalmente ha ofrecido buenas perspectivas laborales a las mujeres.

PIRÁMIDE DEMOGRÁFICA DE ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (2007)



Los indicadores demográficos recogidos en el cuadro permiten valorar las ventajas de la estructura demográfica balear (índices de dependencia y envejecimiento más bajos y mayor maternidad que la media española), y, de cara al futuro, los índices de reemplazo (la relación entre

la población joven de 20 a 29 años y la adulta-vejez de 55 a 64 años) y tendencia (la relación entre las cohortes de 0-4 años y 5-9 años) brindan un horizonte demográfico más optimista para Baleares.

INDICADORES DEMOGRÁFICOS (2007)

	ILLES BALEARS	ESPAÑA
Dependencia	40,1%	44,8%
Envejecimiento	13,7%	16,7%
Reemplazo	147,7%	137,0%
Maternidad	19,7%	19,1%
Tendencia	106,2%	104,3%

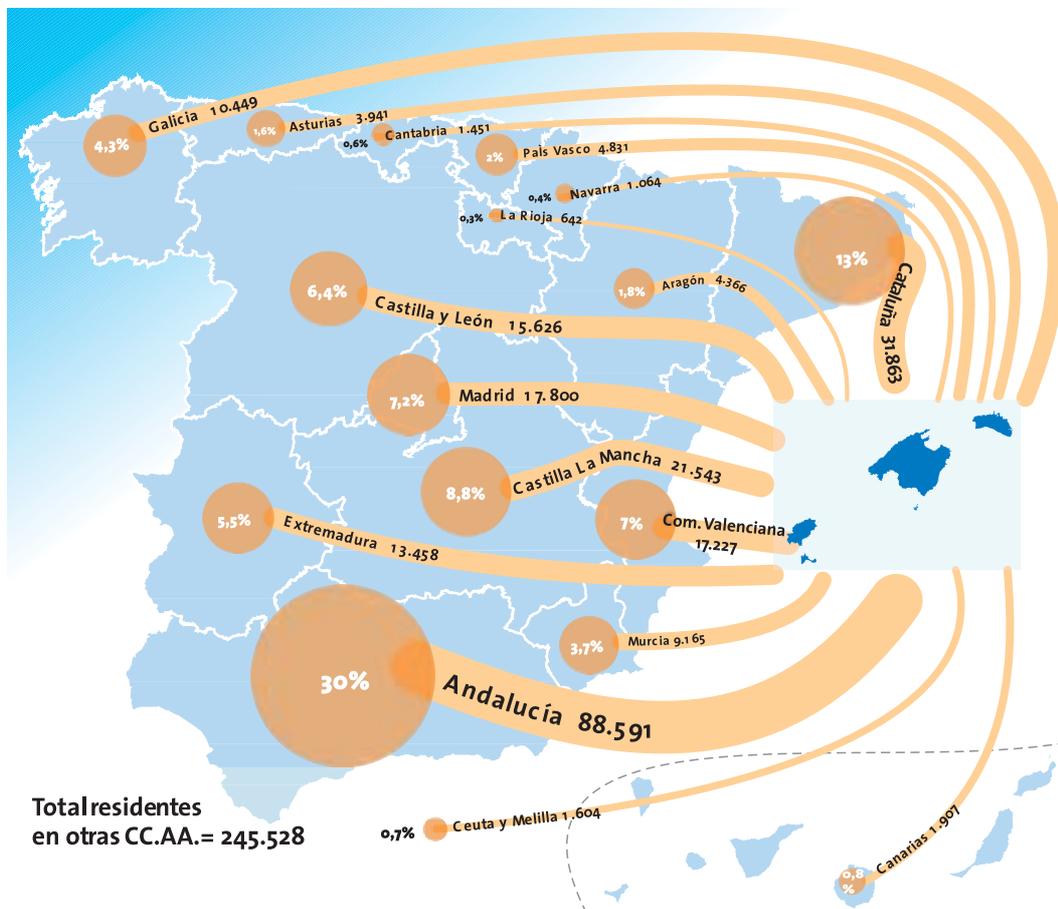
Fuente: Avance del Padrón Municipal 2007, INE

2.1.3. PROCESOS MIGRATORIOS Y POBLACIÓN EXTRANJERA

Durante la segunda mitad del siglo XX Baleares ha sido una de las regiones de mayor atracción inmigratoria. Gracias al *boom* turístico y la intensa demanda de empleo en el sector terciario, Baleares se posicionó ventajosamente en los flujos nacionales de migración interna. De esta manera, la inmigración nacional se erigió como el principal motor de crecimiento demográfico de la segunda mitad del siglo XX. Atendiendo al origen de los nacimientos y a partir del siguiente mapa se puede comprobar la gran atracción que

ha ejercido Baleares en todas las regiones españolas, fuertemente asociada a la demanda laboral ligada al turismo, pero que además sirvió para cubrir el déficit histórico de titulados superiores de las islas (especialmente dentro del cuerpo de funcionarios). Andalucía es la región que más efectivos demográficos ha aportado, lo cual evidencia el protagonismo de los flujos migratorios desde las zonas rurales atrasadas hacia las zonas turísticas que brindaban mayores oportunidades económicas, caso del archipiélago balear. Los fuertes vínculos socioeconómicos con Cataluña también se expresan en la alta representatividad de la población de origen catalán.

RESIDENTES EN ILLES BALEARS QUE NACIERON EN OTRAS CC.AA.



Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón Municipal 2006, INE

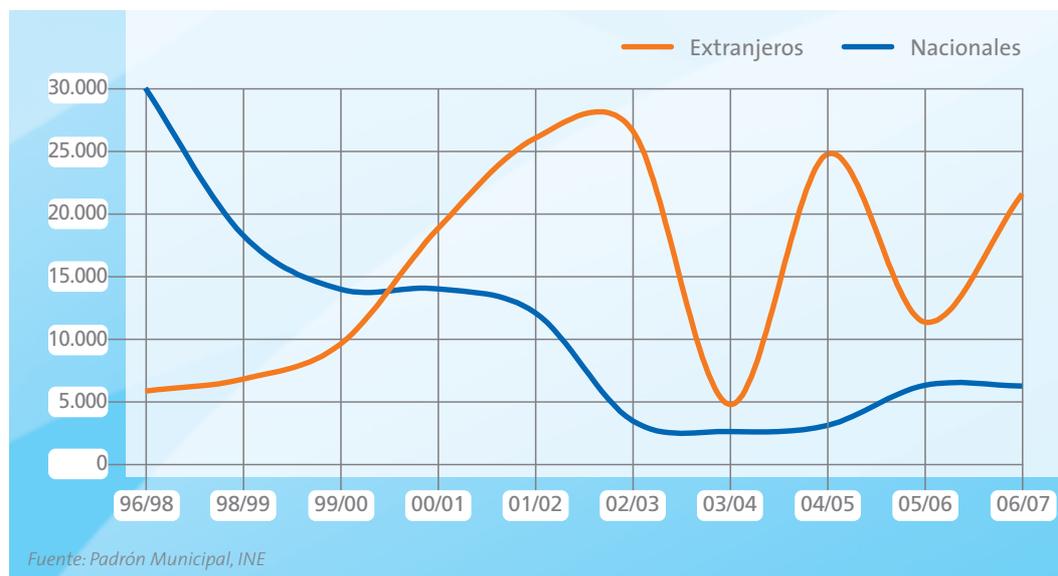
Con el nuevo siglo, la inmigración extranjera se convierte en el fenómeno demográfico más destacado en Illes Balears. En los últimos años, las ganancias de población extranjera superan a las de origen nacional, 57,2% frente a 42,8%, véase el siguiente gráfico, y en la última variación interanual 2006/07 el 77,2% del incremento de habitantes de la región se debió a las aportaciones de los inmigrantes extranjeros. No obstante, el ritmo de crecimiento de la población nacional muestra síntomas de recuperación desde 2005.

En la actualidad (Avance Padrón 2007) los extranjeros suman un total de 189.437, siendo la primera comunidad autónoma con mayor peso de residentes foráneos, el 18,4% de la población balear, es decir, casi el doble que la media española (9,9%). Además, la evolución de la inmigración exterior de los últimos años, (véase gráfico

de la página siguiente), refuerza la mayor capacidad de atracción de Baleares, en la que los residentes foráneos de países ricos europeos van cediendo el protagonismo a los inmigrantes cuyo principal móvil es encontrar un puesto trabajo y, en este sentido, la demanda laboral del tejido económico balear tiene mucho que decir¹. Por todo ello, el actual crecimiento de la población en Illes Balears se debe más a la llegada de inmigrantes adultos que al nacimiento de niños, y prueba de ello es que el 83,2% de los 122 mil nuevos residentes entre 2001 y 2006 son producto del balance migratorio positivo de la región, por tan sólo un 16,8% de la contribución del crecimiento natural interno, y en un futuro próximo no es descabellado que los extranjeros y sus descendientes superen en número a los residentes de origen nacional².

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EXTRANJERA Y NACIONAL EN ILLES BALEARS (1996-2007)

VARIACIÓN INTERANUAL ABSOLUTA

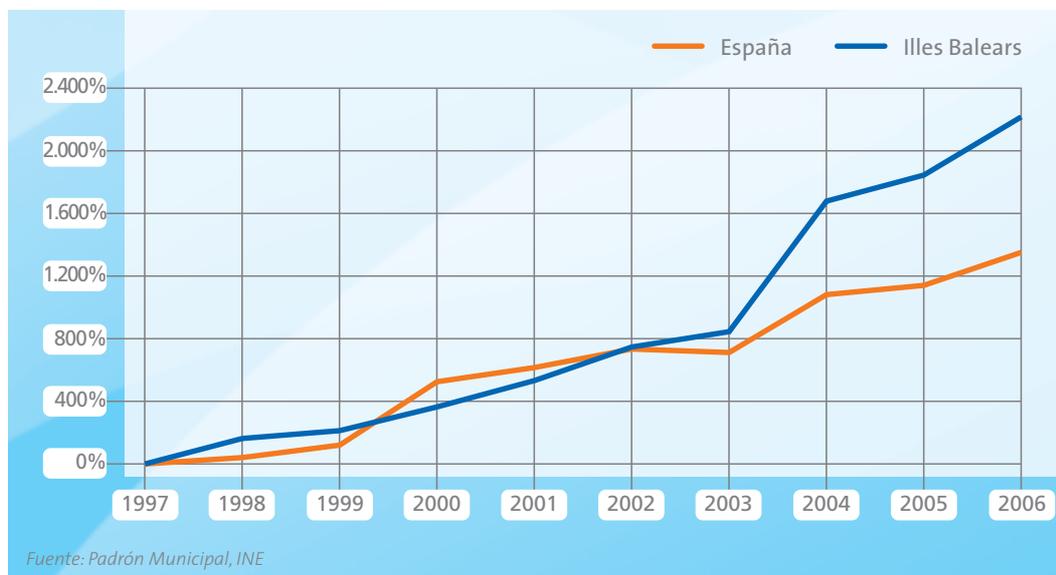


¹ La intensidad de la inmigración extracomunitaria en los últimos años se deriva de la gran oferta estacional de empleo turístico y el empuje de la construcción, que han funcionado como potentes palancas de atracción y, en ocasiones, de "efecto llamada".

² La Conselleria de Economía del Govern del Pacte estimó en enero de 2003 que en sólo diez años la mitad de la población balear estaría formada por inmigrantes extranjeros.

EVOLUCIÓN DE LA INMIGRACIÓN EXTERIOR DE ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (1997-2006)

VARIACIÓN % ACUMULADA (1997 = 0)

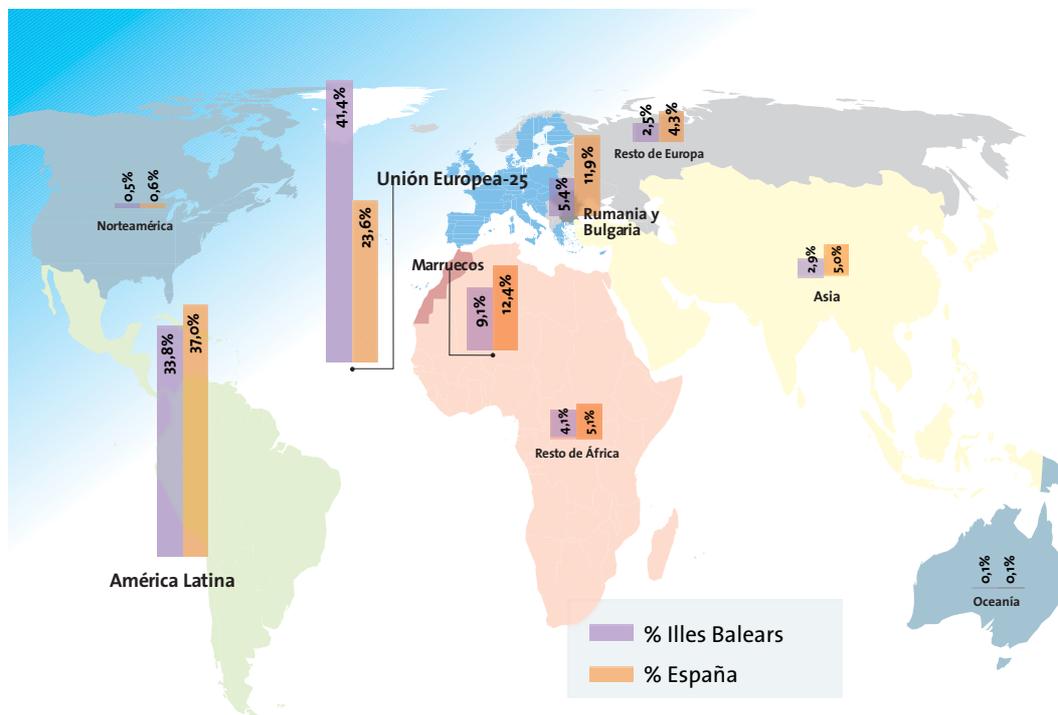


Dentro de los extranjeros, con el 41,4% el colectivo más destacado son los ciudadanos de la Unión Europea-25 que residen en las islas atraídos por la calidad de vida y el clima, (véase siguiente mapa). Esta particularidad influye en un menor peso relativo de los inmigrantes por motivos laborales que la media española, entre los que sobresalen los de origen latinoamericano, 33,8%, seguidos de los marroquíes con un 9,1%, aunque como ya se ha apuntado la tendencia actual puede inclinar la balanza a favor de los inmigrantes laborales de países en vías de desarrollo en pocos años. La adaptación y convivencia entre inmigrantes y la población autóctona han sido bastante correctas; el buen clima de crecimiento y desarrollo económico ha favorecido el proceso. Los principales problemas de inserción por parte de los inmigrantes extranjeros se derivan del reto de alcanzar el bilingüismo del archipiélago. Existe un generalizado tópico de que todos los inmigrantes tienen una escasa formación y se em-

plean exclusivamente en la hostelería y construcción, y otras actividades de baja cualificación que la población autóctona rechaza; sin embargo, cada vez es más notorio el ascenso sociolaboral de inmigrantes gracias a la posesión de envidiables niveles de formación y titulaciones que contribuyen a una mejora cualitativa de las actividades productivas de Illes Balears.

La seducción de las islas respecto a las corrientes migratorias, tanto nacionales como del exterior, se refleja en la peculiar aloctonía de la población balear. Tomando como referencia los datos del Avance del Padrón de 2007, (véase gráfico siguiente), los nacidos en otras comunidades autónomas y en el extranjero casi representan la mitad de los residentes en Illes Balears, una cifra netamente superior a la media española del 27,6%.

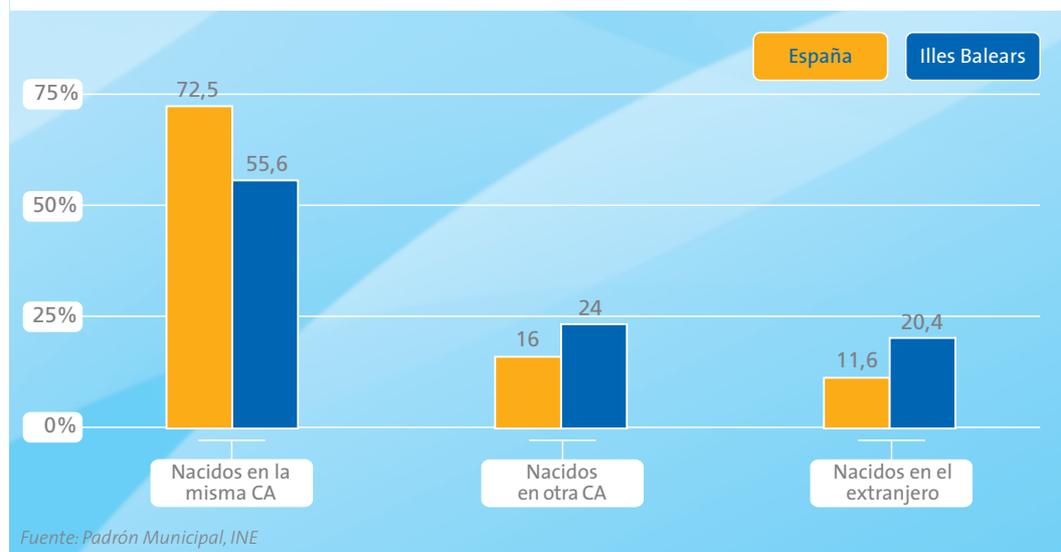
DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EXTRANJERA DE ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (2007)



Fuente: Elaboración propia

ORIGEN DE LA POBLACIÓN DE ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (2007)

DISTRIBUCIÓN %



Fuente: Padrón Municipal, INE

Existe un amplio consenso acerca de las bondades del proceso inmigratorio, tanto en la revitalización demográfica de una sociedad que apuntaba hacia el envejecimiento como en su papel indiscutible en el crecimiento productivo de la reciente fase expansiva de la economía balear. Pero también se plantean muchos interrogantes acerca de si la región va a poder soportar estos flujos migratorios en los próximos años, e incluso existen opiniones de que la capacidad de carga demográfica de las islas ya se ha superado y ello plantea serios problemas en la sostenibilidad socioeconómica y ambiental.

Los extranjeros extracomunitarios, en gran medida, sustituyen a los trabajadores procedentes de la península, y esta circunstancia hace que los flujos de inmigración estacional o temporal de origen nacional se cambien por una inmigración permanente de extranjeros, con todo lo que ello conlleva de presión para los servicios públicos, en muchas ocasiones desbordados porque no se ha anticipado el fuerte crecimiento demográfico de los últimos años.

Los empresarios a menudo se quejan de la escasa cualificación de los inmigrantes, pero por otro lado se detecta una falta de aprovechamiento del capital humano que aportan los extranjeros, por ejemplo de las destrezas lingüísticas en una región volcada al turismo, y existen importantes trabas a que éstos ejerzan las profesiones de origen por la incompatibilidad de las titulaciones.

Los acusados contrastes de renta y sentimientos de pertenencia divergentes dificultan la cohesión e integración de la sociedad balear. Todavía perviven las diferencias entre nativos bilingües y antiguos inmigrantes de origen peninsular que no hablan catalán. Es común que los inmigrantes extranjeros y residentes comunitarios estén incompletamente integrados a la sociedad y costumbres de Baleares. La segregación socioespacial se está convirtiendo en el principal obstáculo a la integración, los inmigrantes por motivos laborales se concentran en las áreas urbanas y barrios más degradados de Palma de Mallorca y su ámbito metropolitano, y ello puede generar guetos de exclusión y marginalidad.

En el plano económico, entre los interlocutores sociales se ve con preocupación la alta vulnerabilidad que implica el modelo económico balear, especializado en sectores expuestos a crisis cíclicas, como son el turismo y la construcción. En la reciente fase expansiva los niveles de inserción laboral e integración social de los extranjeros han sido bastante aceptables, pero, entonces ¿qué pasaría en una fase de desaceleración económica?, ¿está la región preparada para generar nuevas alternativas de empleo para los trabajadores extranjeros ante una hipotética crisis de los sectores tradicionales?

En conclusión, el crecimiento demográfico, los cambios en la composición sociológica de la población, las diferencias culturales, la saturación de los equipamientos educativos y sanitarios, los problemas de convivencia e integración, la necesidad de apostar por la diversificación económica y favorecer el trasvase de empleo a nuevos sectores emergentes, son aspectos prioritarios que exigen rápidas respuestas por parte de las instituciones y la sociedad balear.

2.2. PROCESOS ESPACIALES

La principal particularidad de esta región es su condición de archipiélago, es decir un territorio fragmentado en cuatro islas principales, con sociedades marcadas por el sentimiento insular, diferentes estructuras económicas y rasgos medioambientales peculiares. El Mar Mediterráneo no sólo separa e imprime el fuerte carácter insular, también une y facilita las relaciones con el exterior. Illes Balears han desempeñado un papel histórico de encrucijada o cruce de caminos entre Oriente y Occidente, entre el Norte y el Sur.

El carácter insular y coste de los transportes se erige en un factor limitante a la competitividad empresarial balear. Este hecho convierte a las infraestructuras de transporte y comunicación en un factor estratégico de primer orden en la economía, la sociedad y la integración regional de Baleares.

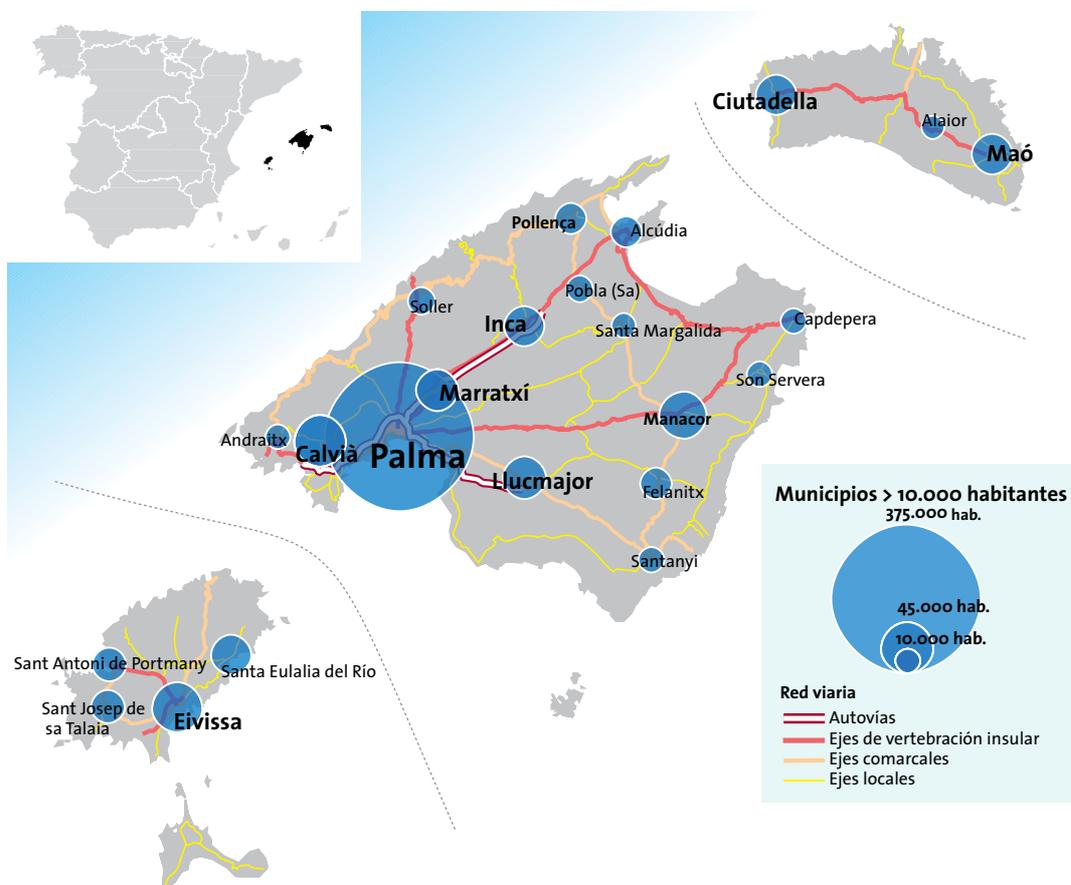
La estructura urbana-funcional de Baleares ha experimentando un intenso proceso de transformación de acuerdo con los cambios inducidos por el *boom* turístico, la expansión urbana y la revolución de los transportes y comunicaciones producidos de manera ininterrumpida en los últimos cincuenta años.

2.2.1. SISTEMA URBANO-TERRITORIAL: TRANSFORMACIONES RECIENTES

Illes Balears se caracterizan por un sistema territorial preponderantemente urbano, donde el 84% de su población se concentra en municipios mayores de diez mil habitantes, por encima

de la proporción de la media española del 77,8%. En total se contabilizan veintitrés municipios que cumplen estas características, cuya distribución territorial se corresponde a la superficie y peso socioeconómico de cada isla (véase siguiente mapa). Formentera, compuesta por un único municipio, es la única isla que no supera este umbral. El tamaño medio de población de los sesenta y siete municipios es de 15.360 habitantes (atendiendo a los datos del Padrón de 2007), una cifra que casi triplica la media española de 5.561 habitantes, lo que evidencia una ventajosa masa crítica y viabilidad socioeconómica en cuanto al tamaño de los municipios de las islas.

JERARQUÍA MUNICIPAL EN EL ARCHIPIÉLAGO BALEAR (2006)



La estructura municipal completa de Illes Balears se recoge en el gráfico adjunto. Excluyendo el municipio de Palma, porque distorsionaría el análisis, sólo los municipios de Calvià y Eivissa se acercan al umbral de cincuenta mil habitantes, cifra a partir de la cual se clasifican los principales municipios urbanos del país. A continuación, se sitúan siete municipios entre los 25 y 40 mil habitantes, demográficamente relevantes para sus respectivas islas: Manacor, Lluçmajor, Marratxí e Inca en Mallorca, Santa Eulalia en Eivissa, y Maó y Ciutadella en Menorca. En el siguiente intervalo se encuentran cinco municipios de 15 a 20 mil habitantes, con un significativo peso funcional en el sistema territorial de las comarcas de Mallorca, Felanitx, Pollença y Alcudia, y de la isla de Eivissa, Sant Antoni de Portmany y Sant Josep. El resto de municipios que superan los diez mil habitantes está compuesto por siete municipios mallorquines: Sóller, Sa Pobla, Santanyí, Capdepera, Son Servera, Andratx y Santa Margalida. Por

debajo del umbral de los diez mil habitantes, se pueden identificar dos escalones semiurbanos. El de rango superior, entre 5 y 10 mil habitantes, se da en ocho municipios de Mallorca, tres de Menorca y el municipio de Formentera. El rango inferior, entre 2 y 5 mil habitantes, está representado en todas las islas: quince municipios en Mallorca, dos en Menorca y uno en Eivissa. Los municipios propiamente de tipo rural por debajo de los 2 mil habitantes tienen un número destacado, catorce en Mallorca, pero su peso demográfico es insignificante en el conjunto de las islas, un 1,4% de la población, y está claramente por debajo del 6,6% que corresponde a la media española.

La estructura de poblamiento de Illes Balears es mucho más compleja que lo que deja entrever la escala municipal, y ello se puede detectar en la gran variedad de formas de asentamiento de sus casi 400 núcleos habitados. En la siguiente tabla

JERARQUÍA MUNICIPAL DE ILLES BALEARS (2006)

EXCLUIDA LA CIUDAD DE PALMA



NÚCLEOS DE POBLACIÓN EN ILLES BALEARS: CATEGORÍAS DEMOGRÁFICAS (2006)

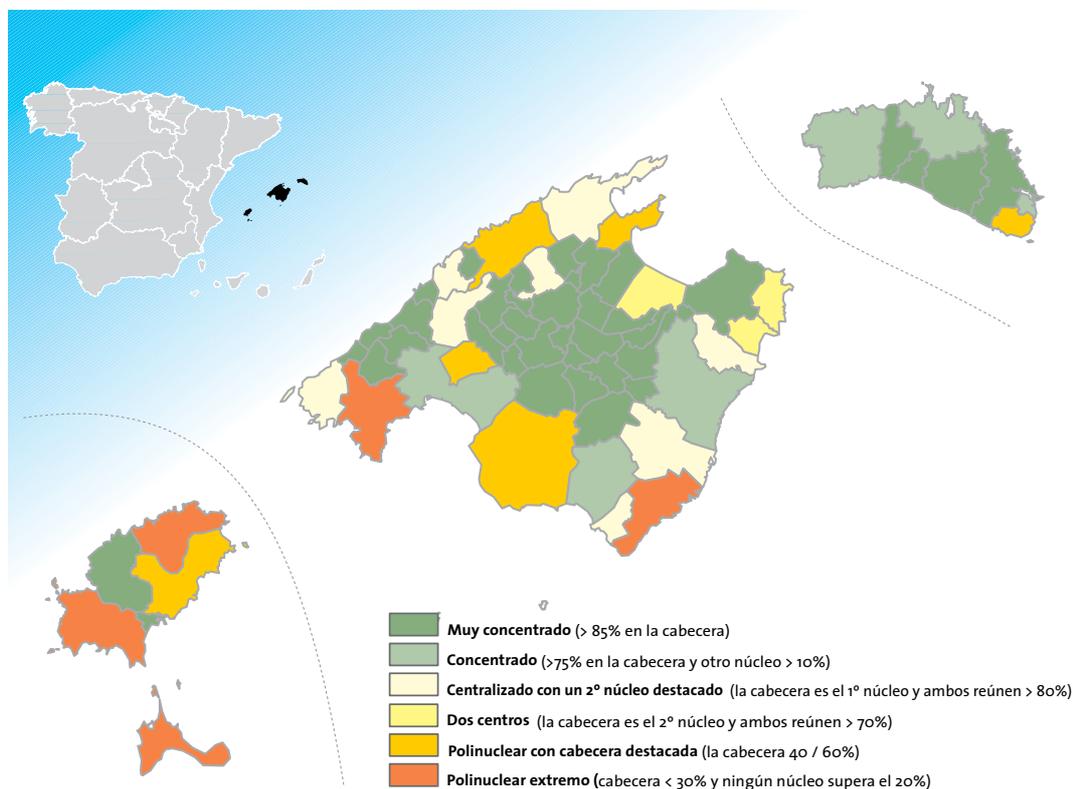
INTERVALOS DEMOGRÁFICOS	Nº NÚCLEOS DE POBLACIÓN	Nº HABITANTES 2006		EVOLUCIÓN POBLACIÓN 2000-2006	
		TOTAL	%	VARIACIÓN %	VAR. ABSOLUTA
> 250.000	1	283.219	28,6%	10,47	26.834
50.000-10.001	10	210.096	21,2%	22,77	38.969
10.000-5.001	23	152.829	15,4%	18,63	23.999
5.000-2.501	32	117.978	11,9%	17,66	17.707
2.500-501	85	107.915	10,9%	24,59	21.300
500-251	68	25.305	2,6%	37,62	6.918
250-51	104	12.785	1,3%	45,30	3.986
50-1	52	1.166	0,1%	39,81	332
Hábitat disperso		80.041	8,1%	23,51	15.235

Fuente: Nomenclátor de Población, INE

se han clasificado los núcleos de población en función de su tamaño demográfico, distinguiendo ocho grupos, y además incluye el peso demográfico de éstos en el conjunto regional y su evolución demográfica en los últimos años. Del consiguiente análisis se pueden entresacar valiosas conclusiones territoriales. La ciudad de Palma concentra casi un tercio de la población y, pese a los intensos procesos de difusión residencial y deslocalización de actividades en los últimos años en el entorno metropolitano, continúa creciendo a un buen ritmo, 10,5%. Sin embargo, otros grupos de población superan claramente a Palma en este dinamismo, lo que demuestra los citados procesos de descentralización y, en cierto modo, reequilibrio territorial. En términos absolutos son las ciudades pequeñas, de entre 10 y 50 mil habitantes, las que experimentan un crecimiento más destacado. Pero también llama la atención el fuerte incremento de los pequeños núcleos de 501 a 2.500 habitantes, resultado de la acusada fase de periurbanización del entorno de las ciudades y de la expansión turístico-residencial en amplias zonas de las islas, lo que contribuye a una atomización y dispersión del poblamiento.

El mapa de la página siguiente tiene como objetivo clasificar los municipios en función de su organización en núcleos de población, identificando varias categorías que basculan entre la extrema concentración y la polarización de la población. El hábitat muy concentrado en un único núcleo, que por lo general se corresponde con la cabecera municipal, se identifica con los municipios más pequeños y más rurales de la isla de Mallorca y en Menorca, con algunas excepciones, como el municipio turístico y portuario de San Antonio en Eivissa. Por el contrario, el carácter polinuclear extremo se da en los municipios turísticos costeros de Eivissa y Mallorca. En este último caso, es oportuno subrayar el ejemplo de Calvià, donde su cabecera interior tan sólo representa el 4,9% de su población, siendo superada por el gran dinamismo de otros núcleos costeros turísticos como Santa Ponça, Palmanova, Son Ferrer y Magaluf.

SISTEMA DE POBLAMIENTO DE ILLES BALEARS: CATEGORÍAS MUNICIPALES



Para entender esta complejidad territorial, es preciso conocer los intensos procesos de transformación generados por la expansión turística y urbana de los últimos cincuenta años que han actuado sobre la estructura histórica de poblamiento, ya de por sí diversa. Al margen de la ciudad de Palma, existen un total de siete núcleos urbanos de pequeño tamaño (por debajo de los cincuenta mil habitantes), distribuidos de forma equilibrada en el territorio. Las localidades de Inca, Manacor y Sa Pobla se erigen como centros urbanos históricos que articulan el interior de Mallorca. Las otras ciudades se reparten en la misma proporción dos a dos, entre la isla de Eivissa, la capital y Sant Antoni de Portmany, y la de Menorca, Maó y Ciutadella. El significado de estas cuatro ciudades se deriva de sus funciones de ciudades-portuarias y de articulación territorial insular, reforzadas en las últimas décadas por la especialización turística, de manera particular

en el caso ibicenco. Desde el punto de vista de la articulación interior, Menorca responde a un modelo de bicefalia donde Maó articula el oriente de la isla y Ciutadella el occidente, mientras que la capital de Eivissa, la segunda ciudad de la región, tiene un peso funcional y demográfico preponderante, que eclipsa al resto de los centros de la isla. En Mallorca se encuentran otros tres núcleos destacados, Pont d'Inca, en el municipio de Marratxí, y Sa Vileta-Son Rapinya y Sant Agustí, en el municipio de Palma de Mallorca, que aunque superen el umbral de diez mil habitantes, no se pueden definir como núcleos urbanos independientes, ya que están espacialmente integrados a la ciudad de Palma y su actual peso residencial es consecuencia de una expansión metropolitana inducida por la capital, relativamente reciente en el tiempo. La población del área metropolitana, que comprende otros municipios como Calvià, se aproxima al medio millón

de habitantes, lo que sitúa a Palma entre las principales zonas urbanas del país (puesto 15 en el ranking). De esta manera, las Illes Balears como otras muchas regiones de España, se caracterizan por la macrocefalia urbana de su capital, que concentra casi el 50% de su población en tan sólo un 14% del territorio.

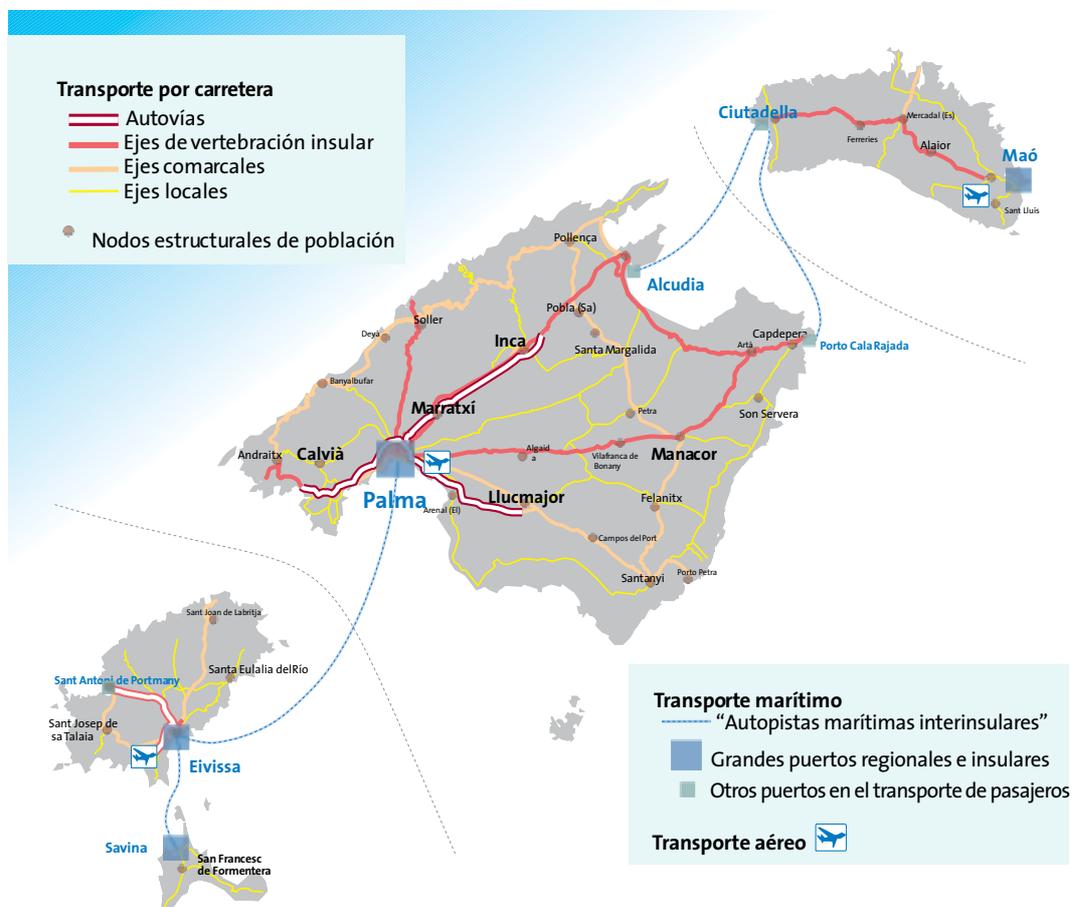
2.2.2. SISTEMA DE TRANSPORTES EN UNA REGIÓN PERIFÉRICA E INSULAR

Gran parte del esfuerzo inversor de la región en la última década ha tratado de corregir las limitaciones en la comunicación derivadas del factor de insularidad y el déficit de infraestructuras, cuya superación siempre ha sido una prioridad

en términos de competitividad y desarrollo económico para Baleares.

En opinión de muchos interlocutores regionales, este esfuerzo inversor ha solucionado muchos de los problemas y estrangulamientos del sistema de comunicaciones, tanto a escala interna como con el exterior, pero en contrapartida ha descuidado otras necesidades como los servicios públicos, desbordados por el crecimiento demográfico, y la innovación y diversificación productiva. Además, se critica el hecho de que las competencias de transporte y comunicaciones transferidas a Illes Balears se hayan realizado con escasos medios y no tienen en cuenta las circunstancias del archipiélago: insularidad geográfica, el gran

SISTEMA DE TRANSPORTES EN ILLES BALEARS



volumen de población flotante del turismo hostelero y residencial, etc. Por ello, defienden una negociación del Estatuto y Régimen Especial de Baleares, que palíe el denominado déficit histórico del Estado con Illes Balears (entre lo que ha recibido y ha contribuido).

En los siguientes epígrafes se analiza el sistema de transporte de Illes Balears que, atendiendo al mapa adjunto, se caracteriza por la complejidad de su densa malla y diversidad modal, así como por las particularidades de cada isla.

TRANSPORTE Y MOVILIDAD TERRESTRE

Las encuestas de movilidad de los años 2000 y 2001 realizadas por el Gobierno balear proporcionan valiosos datos para conocer las características de la movilidad de la población residente balear, (véase siguiente cuadro).

La movilidad terrestre está fuertemente desequilibrada, por la abrumadora preponderancia de los viajes en vehículo privado en todas las islas. El 88,2% de los desplazamientos motorizados fueron de tipo privado. Por ende, Illes Balears es la comunidad con la mayor tasa de motorización de la población, 828,4 vehículos por cada mil habitantes, notablemente superior a los 697 de la media española (según datos de la Dirección General de Tráfico para el 2005). El aumento del uso del automóvil privado a costa de los desplazamientos a pie y unas cifras exiguas de usuarios del transporte público se relaciona con el incremento del poder adquisitivo de la población, pero también con las transformaciones territoriales de la expansión urbanística de los últimos años: proceso de metropolización de Palma, nuevas áreas residenciales y turísticas y segregación de usos del suelo en todas las islas. El escaso uso del

MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN RESIDENTE EN ILLES BALEARS (2000-2001)

	MALLORCA	MENORCA	PITIUSAS	TOTAL	% TOTAL
TOTAL VIAJES/DÍA	1.481.570	158.526	212.937	1.853.033	100,0
NO MECANIZADOS	496.692	63.760	93.331	653.783	35,3
A pie	483.798	62.111	90.843	636.752	34,4
En bicicleta	12.894	1.648	2.487	17.029	0,9
MECANIZADOS PRIVADOS	854.079	90.794	112.485	1.057.358	57,1
MECANIZADOS PÚBLICOS	130.799	3.973	7.121	141.893	7,7
Ferrocarril	7.378	0	0	7.378	0,4
Bus urbano-suburbano	89.719	246	1.821	91.786	5,0
Bus interurbano	15.025	1.710	3.227	19.962	1,1
Bus discrecional	6.861	1.375	1.608	9.844	0,5
Taxis, otros	11.816	642	465	12.923	0,7
VIAJES/HABITANTE/DÍA	2,2	2,2	2,3	2,2	
Mecanizado privado	1,3	1,3	1,2	1,3	
Mecanizado público	0,2	0,1	0,1	0,2	

Fuente: SFM, Govern de les Illes Balears

transporte público, tan sólo un 11,8% de los desplazamientos, es comprensible en las islas menores, por las limitaciones de los servicios públicos y la dispersión territorial, pero no así en Mallorca, con una gran concentración de población en el área metropolitana de Palma y la existencia de una red de transporte público más desarrollada, lo que evidencia la altísima dependencia del automóvil privado de la población balear en perjuicio de la movilidad más sostenible. Es previsible que las nuevas infraestructuras de metro en la aglomeración urbana de Palma favorezcan un trasvase de usuarios hacia el transporte público, pero antes deben corregirse las deficiencias técnicas surgidas y promocionar su uso entre la población.

Por otro lado, la movilidad de la población no residente es un aspecto fundamental en una región turística con grandes volúmenes de población flotante. Dada su mayor complejidad y al carecer de estadísticas globales para el conjunto de las islas, conocer la movilidad de los no residentes se antoja difícil. Aunque de forma parcial, acudiendo a estudios locales como es el caso del análisis de la movilidad de los turistas que proporciona la Agenda 21 de Calvià, uno de los municipios más turísticos de Mallorca, podemos sacar algunas conclusiones. En general, los turistas tienden a moverse en su entorno más próximo y elevan el porcentaje de los viajes a pie. Además, la utilización de los transportes colectivos es mayoritaria en los viajes al exterior de las zonas turísticas donde se alojan, contribuyendo de forma esencial³ en la demanda global de transporte público y, por ende, en su financiamiento y viabilidad. De esta forma, y a pesar del constante incremento del uso de los automóviles de alquiler⁴, los turistas no son los causantes de los principales pro-

blemas de tráfico de las islas y sus pautas de movilidad son más sostenibles que las de la población residente.

Hasta el momento, para atender esta creciente movilidad de la población, tanto local como flotante del turismo, la respuesta prioritaria ha sido aumentar la capacidad o desdoblamiento de las carreteras, siguiendo una estrategia muy similar en las islas de Mallorca y Eivissa: conectar ambas capitales a los dos aeropuertos y a los principales núcleos de población a través de ejes que penetran en el interior de las islas de costa a costa (en Mallorca hasta el momento este eje interior llega a Inca, quedando por resolver el tramo final hasta la costa en Alcudia). No cabe duda que estas nuevas infraestructuras han resuelto la saturación y colapso de estas arterias vitales para asegurar capacidad competitiva del sector turístico y de las empresas en general, pero también es cierto que han creado malestar en la población por su impacto ambiental (especialmente en Eivissa por las características de las vías y del trazado elegido) y los fuertes intereses del sector de la construcción que ha facilitado el *sprawl* urbanístico de los últimos años. La excepción a este modelo territorial han sido las islas de Menorca y Formentera, donde se persigue más un desarrollo sostenible que preserve el territorio. Así, en el caso de Menorca se ha renunciado a desdoblarse el eje de vertebración interior que comunica de costa a costa las dos ciudades principales, Maó y Ciutadella, por motivos técnicos y ambientales, y el Consell Insular ha optado por carriles paralelos y nuevas variantes, funcionalmente satisfactorias para la vertebración de los núcleos de población, junto a la potenciación del transporte público a través de las mejoras del servicio de las líneas de autobús.

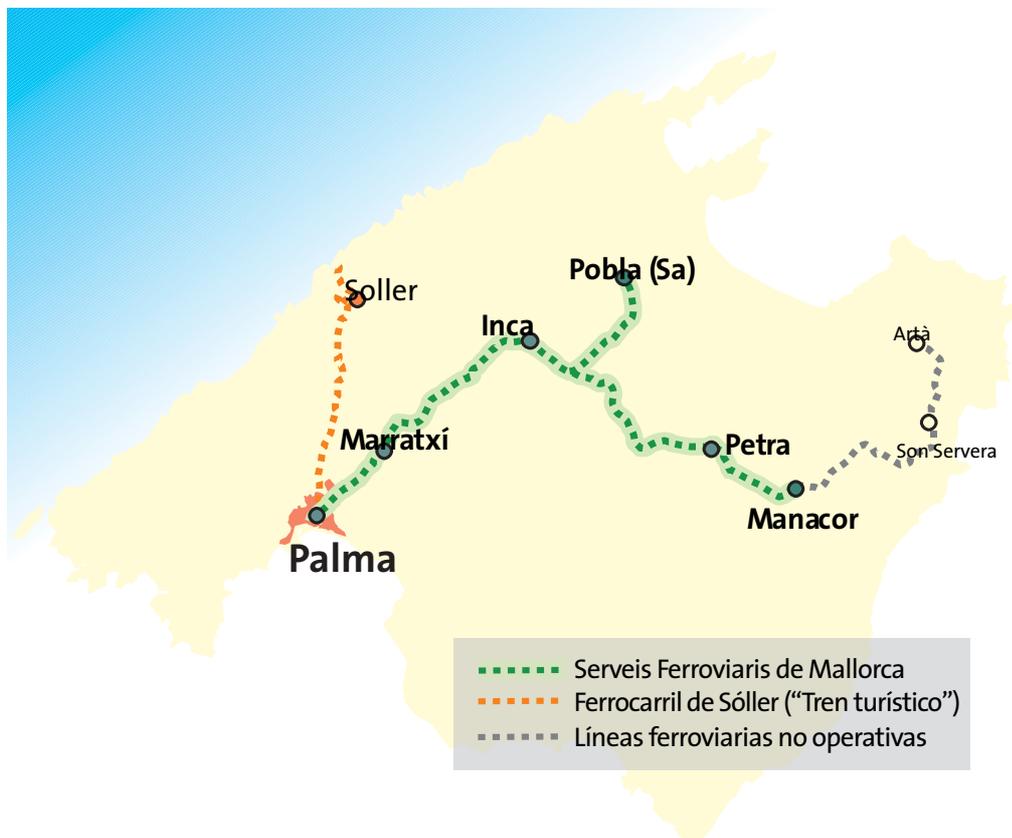
³ Según fuentes del *Pla Director Sectorial del Transport Illes Balears*, para el año 2000 se estimó una demanda de turistas de 7,96 millones de viajes, superando así la demanda de los residentes, que fue de 6,14 millones.

⁴ Huelga decir que el incremento del poder adquisitivo de los visitantes, y su mayor inclinación a conocer las islas frente al tradicional formato de turismo de hotel, sol y playa, así como el constante crecimiento del turismo residencial son factores que están estimulando la demanda de vehículos de alquiler y, como consecuencia, la movilidad motorizada de las islas. En la actualidad se estima que los automóviles de alquiler representan un 8% del total de vehículos, aunque, eso sí, su uso se concentra básicamente durante los meses estivales, disminuyendo de forma drástica la actividad del sector de alquiler durante los meses invernales.

En esta línea, el actual Gobierno balear ha desplegado una ambiciosa política de potenciación de las infraestructuras y servicios ferroviarios de Mallorca, para convertir este transporte público en una elección modal privilegiada en las comunicaciones interurbanas de las islas. Por ahora, y atendiendo a los anteriores datos de movilidad, el tren es un modo de comunicación residual, poco competitivo y circunscrito a la isla de Mallorca. Desde el año 1994 la empresa pública Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM) gestiona la explotación ferroviaria de la región⁵. El transporte público ferroviario comunica Palma con

algunas localidades del interior, el trayecto es común hasta Inca, y a partir de Enllaç se bifurca en dos direcciones, hacia Sa Pobla o Manacor. En ambos trayectos los tiempos empleados rondan o superan una hora de tiempo, con un total de 18 y 19 paradas, respectivamente, lo que hace del tren un modo de comunicación lento en comparación con el automóvil privado (véase siguiente tabla). No obstante, la SFM tiene como objetivo la ampliación de la red ferroviaria y la mejora de los servicios que permitan dotar a Mallorca de un sistema ferroviario más moderno y competitivo.

TRANSPORTE FERROVIARIO EN MALLORCA



⁵ Las competencias en materia de transportes por ferrocarril se transfirieron a la Comunidad Autónoma de Illes Balears por el R. D. 2232/93.

TREN VERSUS AUTOMÓVIL: TIEMPO EMPLEADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS DESDE PALMA

	MARRATXÍ	INCA	SA POBLA	MANACOR
Tren	15 m	40 m	1 h	1h 10 m
Automóvil	10 m	17 m	25 m	40 m
Diferencial	5 m	23 m	35 m	30 m

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, el ferrocarril de vía estrecha entre Palma y Sóller, gestionado por la empresa privada Ferrocarril de Sóller SA, atiende básicamente las demandas de interés turístico: disfrutar de los paisajes mallorquines por medio de un tren histórico de 1912, y el acceso al mar con el trayecto en tranvía al Puerto de Sóller.

Entre las actuales iniciativas para potenciar el transporte ferroviario, la Conselleria de Movilidad y Ordenación del Territorio se ha propuesto a corto plazo desdoblarse la vía del ferrocarril entre Inca y s'Enllaç. La eliminación de este cuello de botella permitirá una sensible mejora en las frecuencias en el servicio hasta sa Pobla y Manacor. También el Gobierno balear está diseñando ambiciosos proyectos para los próximos años de prolongación de las vías del tren hasta Alcudia y Cala Ratjada, electrificación de los servicios, así como la posibilidad de crear una nueva línea ferroviaria por Santanyí y de metro por las bahías de Palma y Alcudia.

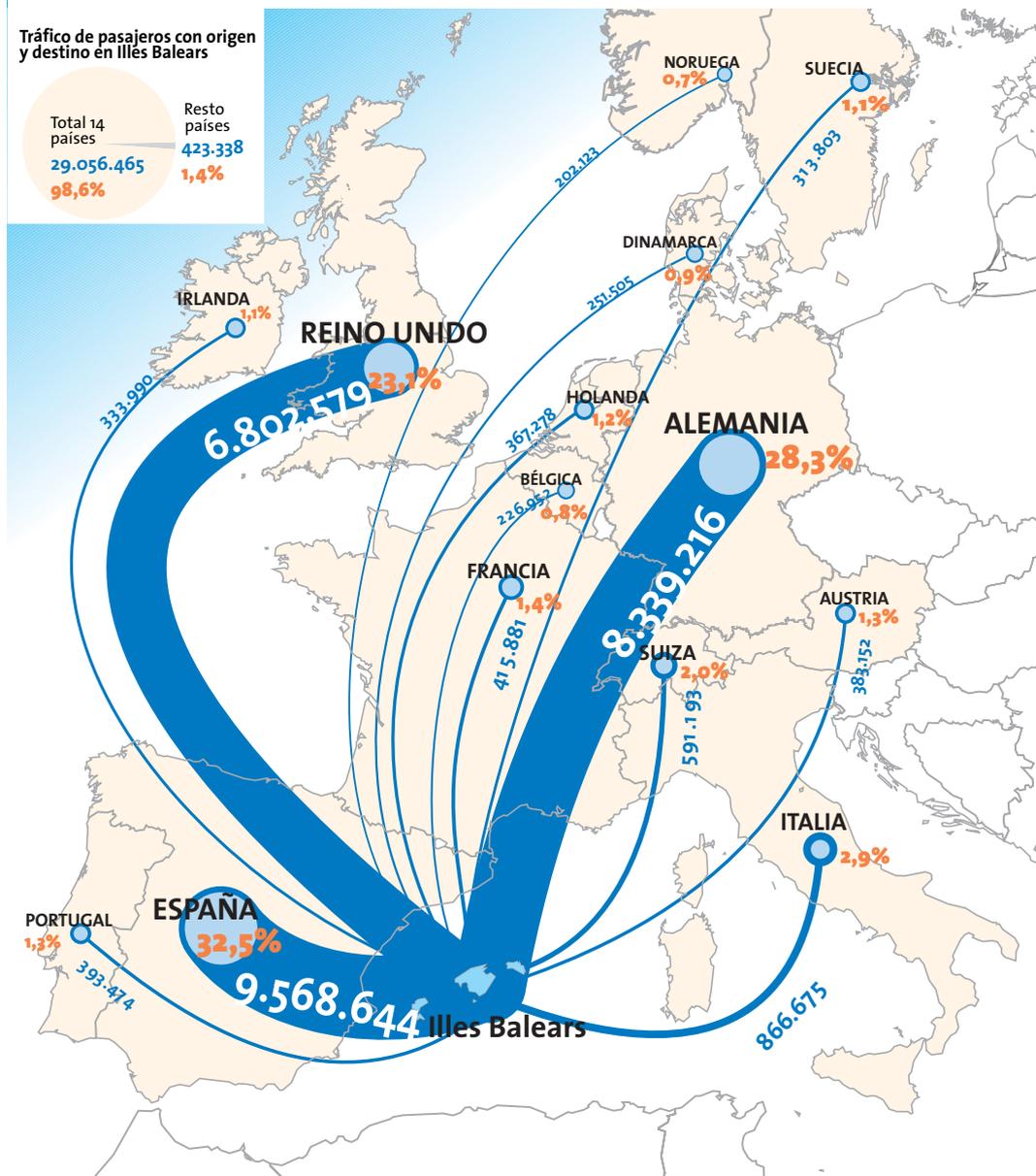
TRANSPORTE AÉREO: EL HUB AEROPORTUARIO DE BALEARES

El extraordinario auge del sector turístico y el transporte aéreo durante la segunda mitad del siglo XX revolucionó la economía y la sociedad de las islas, que desde entonces se han convertido en un privilegiado nodo europeo de comunicaciones aeroportuarias, lo que garantiza una alta accesibilidad y conectividad respecto a los principales centros urbanos, tanto nacionales como europeos, sin olvidar su papel crucial como vector en las relaciones interinsulares y, por ello, contribución decisiva en la cohesión regional.

La magnitud del Aeropuerto de Palma de Mallorca se puede comprobar en el número de pasajeros que recibe anualmente: según datos de Aena para el año 2006 alcanzó más de 22 millones de pasajeros, lo que lo sitúa inmediatamente por detrás de Madrid y Barcelona en el *ranking* nacional de aeropuertos. El sistema aeroportuario regional se completa con los aeropuertos de Eivissa, que con casi cuatro millones y medio alcanza el puesto 10, por detrás de Valencia, y Menorca con dos millones setecientos mil, también destacada en el *ranking*, puesto 16. El total acumulado de 29,5 millones de pasajeros convierten a las Illes Balears en la región aeroportuaria con la mayor ratio de pasajeros por mil habitantes: 29.449, que supera claramente a los valores de Madrid, 7.582, y Cataluña, 4.907.

Atendiendo a la ubicación y especialización funcional de los aeropuertos de Baleares, se comprueba fácilmente el protagonismo del sector turístico especializado en un producto masivo de "sol y playa" dentro del denominado *sun-belt* europeo: el 67,5% del flujo de pasajeros de los Aeropuertos de Baleares son de tipo internacional. En el siguiente mapa, se aprecia la potencia de esos flujos aéreos con Europa, donde sobresalen muy por encima del resto Alemania y Reino Unido, es decir, los mercados turísticos emisores principales, que por sí solos concentran más de la mitad de los flujos aéreos de pasajeros.

TRÁFICO AÉREO CON BASE EN ILLES BALEARS: PASAJEROS CON ORIGEN Y DESTINO (2006)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de AENA

En cuanto a los destinos nacionales, registraron un total de nueve millones y medio, que representan un 32,5% del total de pasajeros. Para Illes Balears, los aeropuertos de Barcelona y Madrid ostentan el primer y segundo puesto en el número

de pasajeros con origen y destino, 3 millones y medio, que constituyen el 70% de todos los flujos con la Península. Del análisis de las compañías aeroportuarias, se puede afirmar que las Illes Balears tienen una envidiable accesibilidad con

la práctica totalidad de las ciudades aeroportuarias del país. Ello permite asegurar un flujo constante de turistas peninsulares, que juegan un papel cada vez más relevante para el sector turístico, tanto por su volumen, niveles de gastos, así como por su contribución a la desestacionalización y capacidad de compensar las pérdidas de otros mercados exteriores. Pero estas relaciones no sólo tienen una impronta turística, sino que también alimentan otras derivadas socioeconómicas y procesos de innovación cruciales para las islas favorecidos por una densa conectividad aérea con respecto a los principales centros económicos y de decisión del país.

Entre las islas existen diferencias sensibles en la distribución de los flujos internacionales, nacionales con la Península e interinsulares. Mientras en Palma de Mallorca el peso de los pasajeros internacionales es aún mayor que la media regional, en el resto de las islas la componente nacional gana peso hasta el 43,7% en Eivissa y el 47% en Menorca. Respecto al origen internacional, en Palma los aeropuertos alemanes acaparan el 34%

de sus pasajeros, pero en Eivissa y, sobre todo, en Menorca son los británicos el primer origen-destino, con un 26,6% y 38,4% de las cuotas de pasajeros respectivas. En el aeropuerto de Eivissa el tráfico con Italia ha experimentado un incremento espectacular –y en la actualidad se equipara al alemán–, y ello evidencia que las islas Pitiusas se han convertido en uno de los destinos internacionales favoritos para los turistas italianos.

La especialización turística de los aeropuertos de Baleares se traduce en una fuerte estacionalidad de los flujos turísticos. Como se comprueba en el siguiente gráfico, la temporada turística se inicia por Semana Santa (finales de marzo o principios de abril), siendo julio y agosto los meses de mayor afluencia de visitantes, y se extiende hasta finales de septiembre, para luego sufrir una brusca caída en octubre y noviembre.

Dentro de los vuelos nacionales, es preciso diferenciar los flujos internos o interinsulares, que son cuantitativamente mucho más discretos, un millón doscientos mil y una cuota de sólo el 4,3%,

EVOLUCIÓN MENSUAL DEL TRÁFICO AÉREO EN LOS AEROPUERTOS DE ILLES BALEARS (2006)

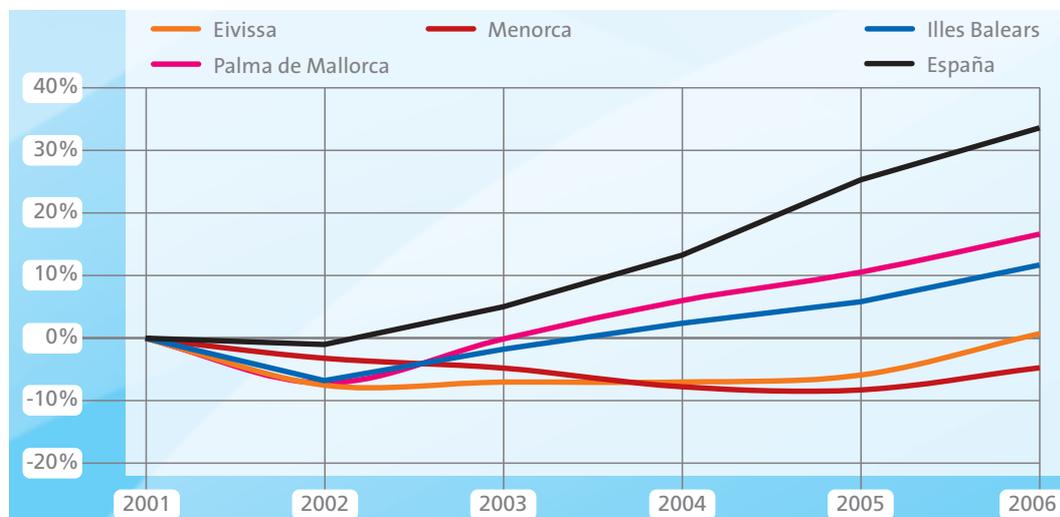
PESO % MENSUAL



Fuente: AENA, Ministerio de Fomento

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO DE PASAJEROS: AEROPUERTOS DE ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (2001-2006)

INCREMENTO % ACUMULADO (2001 = 0)



Fuente: AENA, Ministerio de Fomento

aunque cualitativamente desempeñan una función socioeconómica crucial para la cohesión regional. La práctica totalidad de estos flujos tienen como origen o destino Palma de Mallorca, mientras que el tráfico entre Eivissa y Menorca es desde el punto de vista estadístico irrelevante (1.500 pasajeros en el año 2006).

La evolución del flujo de pasajeros en los últimos años muestra un menor ritmo de crecimiento en las islas que la media española (véase gráfico adjunto). Este desfase se explica más por factores externos (la consolidación del *hub* aeroportuario de Madrid y el arranque de los aeropuertos regionales, que en muchas ocasiones partían de cifras muy modestas), que la propia dinámica interna. No obstante, entre los aeropuertos insulares se da un comportamiento diferenciado: Palma, una vez superada la crisis entre 2001 y 2002, ha seguido creciendo a buen ritmo, lo que tira del conjunto de las islas, mientras que Eivissa y Menorca muestran una tendencia al estancamiento.

TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo de mercancías y las actividades conexas de logística también cumplen una función clave en la economía balear, cuyas actividades son muy dependientes de los suministros exteriores. Los principales puertos de las islas gestionados por la Autoridad Portuaria de Baleares, dependiente del Ministerio de Fomento son: Palma, Eivissa, Maó, Alcudia y Savina en Formentera. El volumen de mercancías ascendió a más de 13 millones de toneladas para el año 2005, un indicador clave para valorar el dinamismo de la economía, y ello supone un incremento del 23% con respecto al año 1995. No obstante, atendiendo a las cifras los puertos de las islas tienen un papel secundario: tan sólo representan un 2,9% del total de mercancías transportadas en España, y además muestran un menor dinamismo frente al crecimiento de la media nacional del 55% para el periodo 1995-2005. Este escaso significado se deriva de la función casi exclusiva de importadores de bienes de consumo

y materias primas para el mercado regional y de su posición al margen de las grandes rutas mediterráneas de tráfico mercante.

En cuanto al transporte de pasajeros, el sector marítimo está muy lejos del liderazgo aéreo. Durante décadas, las ventajas del transporte aéreo en tiempos, comodidad y flexibilidad han minado progresivamente la participación del transporte marítimo en los desplazamientos interinsulares, excepto únicamente donde no existe una oferta aérea, la isla de Formentera, cuyas comunicaciones dependen de forma absoluta del transporte marítimo con Eivissa. Sin embargo, en los últimos años este sector está experimentando un notable crecimiento a través de la alta velocidad y la renovación de las infraestructuras portuarias, lo cual posibilita ganar posiciones en los flujos interinsulares y con la Península. El total de pasajeros en barco ha experimentado un salto cualitativo, alcanzando 5 millones en el año 2005, que supone un incremento del 266% respecto al año 2000, (véase siguiente gráfico), muy por encima del 38% que

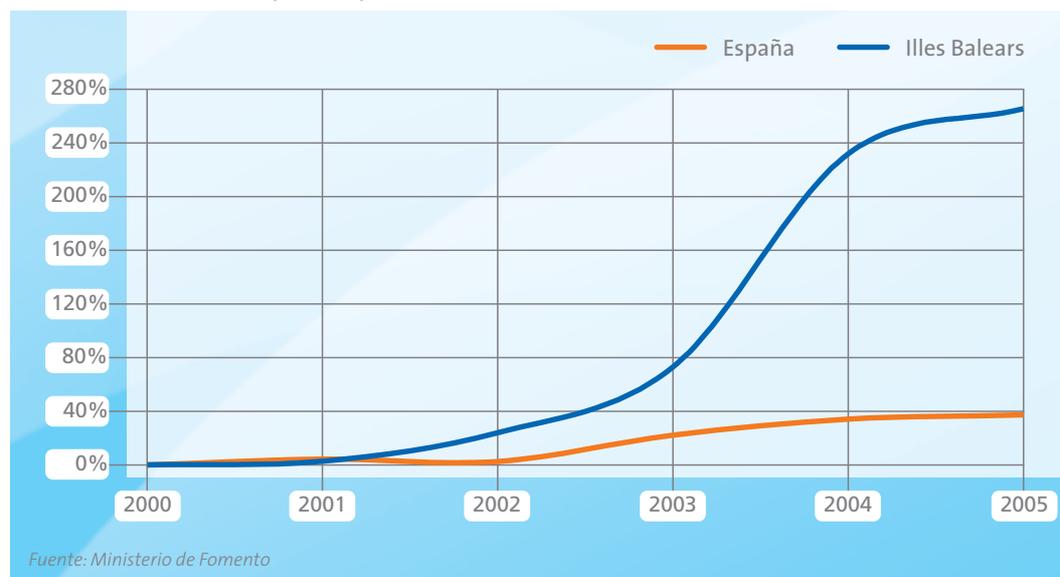
correspondió a la media española. De esta manera, Illes Balears se sitúa con fuerza en el conjunto español, al acaparar el 19% del total de pasajeros –en el año 2000 tan sólo representaba el 7%-. Otra consecuencia es que el transporte marítimo de pasajeros gana peso en relación con los flujos aéreos: de un 4,8% en el año 2000 a un 18,1% en 2005.

El dinamismo del sector se fundamenta en los avances mostrados por las cinco navieras operativas en las islas, que han ampliado rutas y frecuencias, tanto interinsulares como con la Península; están apostando por la modernización de las flotas y la competitividad de la alta velocidad, así como del fenómeno de las “autopistas marítimas” y la versatilidad que proporciona la intermodalidad con los desplazamientos por carretera que solventan el efecto de insularidad.

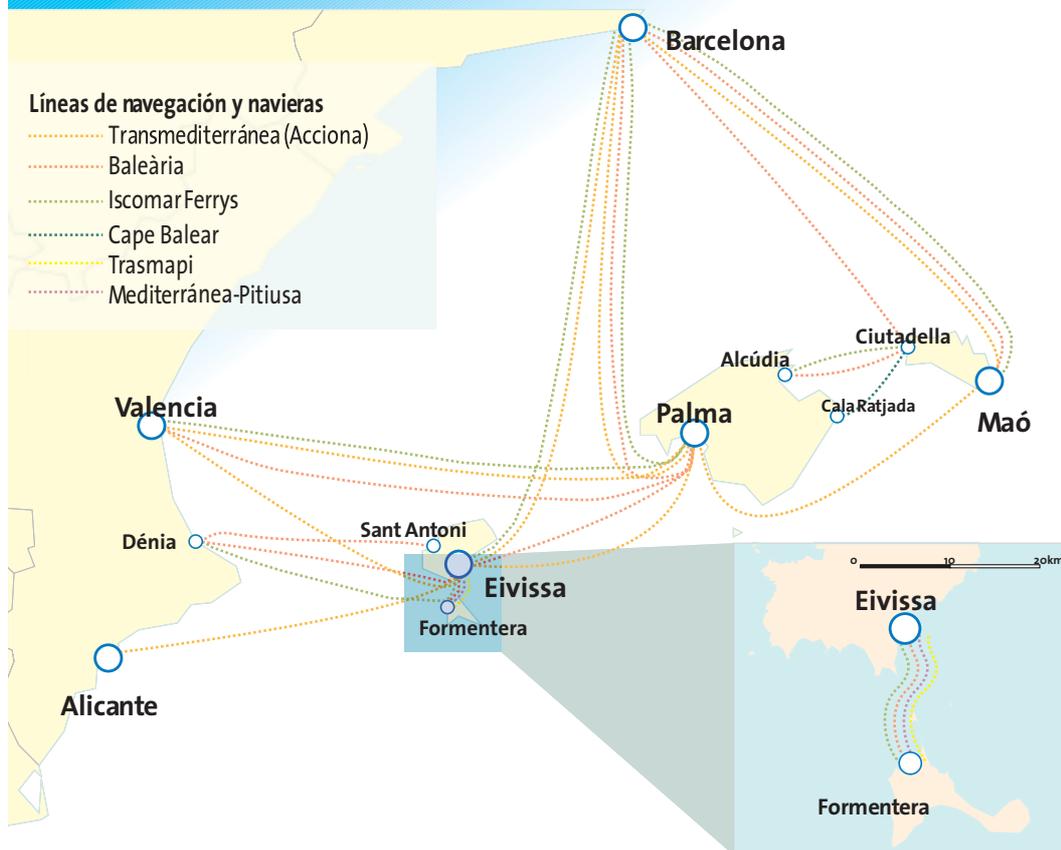
Respecto a la conectividad del transporte de pasajeros y el número de rutas, (véase siguiente mapa), destacan cuatro puertos: Palma, en primera instancia, Eivissa, Formentera y Maó, hege-

TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS DE ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (2000-2005)

INCREMENTO % ACUMULADO (2000 = 0)



CONECTIVIDAD MARÍTIMA DE ILLES BALEARS:
LÍNEAS DE TRÁFICO DE PASAJEROS Y NAVIERAS OPERATIVAS EN EL 2007



Fuente: Elaboración propia

mónicos en sus respectivas islas. En segundo término, se sitúan los puertos locales de Alcúdia y Cala Ratjada, en la isla mallorquina, Ciutadella en Menorca y Sant Antoni en Eivissa. Respecto a las conexiones con la Península, las ciudades portuarias de referencia son Barcelona y las levantinas de Valencia, Dénia y Alicante.

En definitiva, las actividades portuarias, de transporte y logística, constituyen un clúster con grandes posibilidades de crecimiento, y potentes derivadas de desarrollo económico en términos de empleo y generación de riqueza para Illes Balears.

2.3. PROCESOS ECONÓMICOS

2.3.1. EVOLUCIÓN DEL PIB

La economía balear ha mantenido un buen ritmo de crecimiento durante los últimos años, siendo aún más acelerado en el año 2006 con un avance del 3,5% según la Contabilidad Regional de España (CRE, en adelante) del INE. Esta reactivación del crecimiento ha estado impulsada principalmente por la consolidación del sector servicios y por el avance sostenido de la construcción. Pero el dinamismo del PIB en Baleares ha sido inferior al registrado en el conjunto de España.

Así, durante todo el periodo 2000-2006, mientras el agregado nacional creció un 21,8% (un 3,3% de promedio anual), la región registró un avance del 14,6% (un 2,3% de promedio anual). De esta manera, Illes Balears se sitúa en la última posición del *ranking* de regiones españolas según el incremento de la producción generado en ese periodo. Ello resulta especialmente contrastado en el contexto de fuerte dinamismo

poblacional y del mercado de trabajo del que se ha beneficiado la región, lo que se traduce en una preocupante regresión relativa del PIB por habitante respecto al avance registrado en el resto de España.

En efecto, el PIB per cápita de Baleares en 2006 se situó en 24.456€ a precios corrientes, ocupando así el quinto lugar dentro del *ranking* de regiones españolas y un 4,0% inferior al registrado (a precios constantes) por la región en el año 2000. Como se ha comentado, el PIB real no ha dejado de crecer en el periodo (un 14,6%), sin embargo, el notable aumento de la población del 19,4%, observado entre el año 2000 y 2006, ha influido en que la renta per cápita real haya descendido en el periodo en la magnitud reseñada.

El efecto generado por la entrada de inmigrantes (16,8% de la población total en 2006) ha influido en gran medida en que la región presente aumentos demográficos muy apreciables, un factor que tiende a deprimir la renta per cápita si los nuevos entrantes se ocupan en tareas

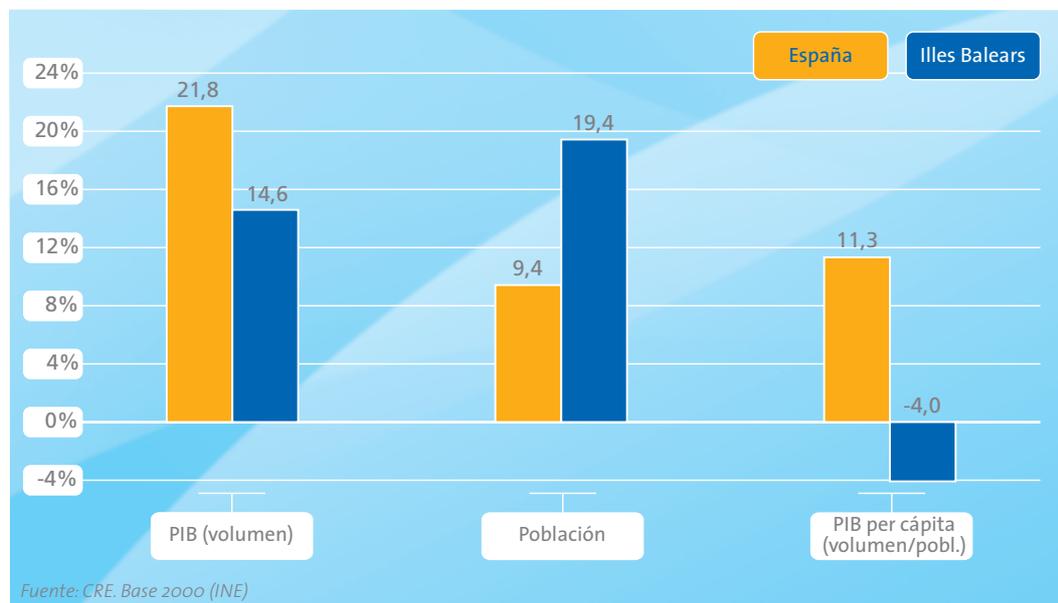
EVOLUCIÓN DEL CRECIMIENTO DEL PIB: ILLES BALEARS Y ESPAÑA

% VARIACIÓN INTERANUAL



CRECIMIENTO DEL PIB PER CÁPITA Y SU DESCOMPOSICIÓN: ILLES BALEARS Y ESPAÑA (2000-2006)

% VARIACIÓN ACUMULADA



menos productivas. Así, partiendo de un crecimiento de la población que supera a la media española y de un avance de la producción menor al nacional, el incremento del ingreso por habitante de la región balear se posiciona por debajo del conjunto de España fruto de un patrón de crecimiento específicamente balear y muy centrado en la expansión de actividades de menor valor añadido o poco propensas al crecimiento de la productividad.

Realizando, a su vez, la descomposición de la tasa de crecimiento del PIB per cápita entre 2000 y 2006, tanto de Illes Balears como de España, en las ratios características de la productividad, el empleo y la actividad, se observa que el crecimiento de la productividad del trabajo en Baleares ha sido desfavorable, alcanzando un -11,2%, mientras que el del conjunto de España ha sido también desfavorable, pero sensiblemente menos, alcanzando el -3,9%.

Por su parte, la evolución de las tasas representativas del empleo (referido al número de activos), la actividad efectiva (referida al número de activos potenciales) y la actividad potencial (referida a la población total), muestran un dinamismo diferencial respecto al conjunto de España y en su conjunto insuficiente para compensar el efecto del crecimiento negativo de la productividad. A pesar de que el crecimiento del empleo balear ha sido positivo, la población activa ha crecido de manera también muy relevante, lo que ha determinado un avance modesto de la tasa entre ambas magnitudes, habiendo crecido dicha tasa de empleo en la región un 1,3% frente al 5,9% en España.

Finalmente, la evolución constatada para la tasa de actividad efectiva y potencial, mostrada en los cuadros adjuntos refleja claramente que el formidable empuje poblacional registrado por Illes Balears en el periodo analizado se ha debido

DESCOMPOSICIÓN DE LA TASA* DE CRECIMIENTO DEL PIB PER CÁPITA EN ILLES BALEARS VS. ESPAÑA: EVOLUCIÓN 2000-2006

	PIB PER CÁPITA	PRODUCTIVIDAD DEL TRABAJO	TASA DE EMPLEO	TASA DE ACTIVIDAD	TASA DE POBLACIÓN POTENCIALMENTE ACTIVA
Illes Balears	-4,0%	=> -11,2%	1,3%	6,4%	0,3%
España	11,3%	=> -3,9%	5,9%	8,5%	0,7%

* Las tasas de crecimiento se deducen de la siguiente descomposición:

$$\frac{\text{PIB}}{\text{Población total}} = \frac{\text{PIB}}{\text{Ocupados}} \times \frac{\text{Ocupados}}{\text{Activos}} \times \frac{\text{Activos}}{\text{Población en edad de trabajar}} \times \frac{\text{Población en edad de trabajar}}{\text{Población total}}$$

La tasa de crecimiento del PIB per cápita es (aproximadamente) la suma de las tasas de crecimiento de los diferentes factores de la descomposición

Fuente: INE, Contabilidad Nacional Trimestral y EPA

al aumento de la población potencialmente activa, que se ha postulado efectivamente para ocupar un empleo y que lo ha encontrado sin dificultades, poniendo en tensión al mercado de trabajo, cercano al pleno empleo. La contrapartida de este proceso muy eficiente por el lado del empleo ha sido, sin embargo, que estos empleos se han prodigado en sectores de baja productividad relativa, por lo que la productividad del trabajo ha disminuido arrastrando con ello al PIB per cápita, lo que no ha sucedido para el conjunto español debido a los mayores márgenes de empleo y actividad existentes y la menor caída de la productividad por empleado.

Más adelante analizaremos estos desarrollos bajo el prisma del binomio crecimiento-cohesión respaldado respectivamente en la productividad y el empleo. Veamos ahora la evolución reciente del empleo en la región.

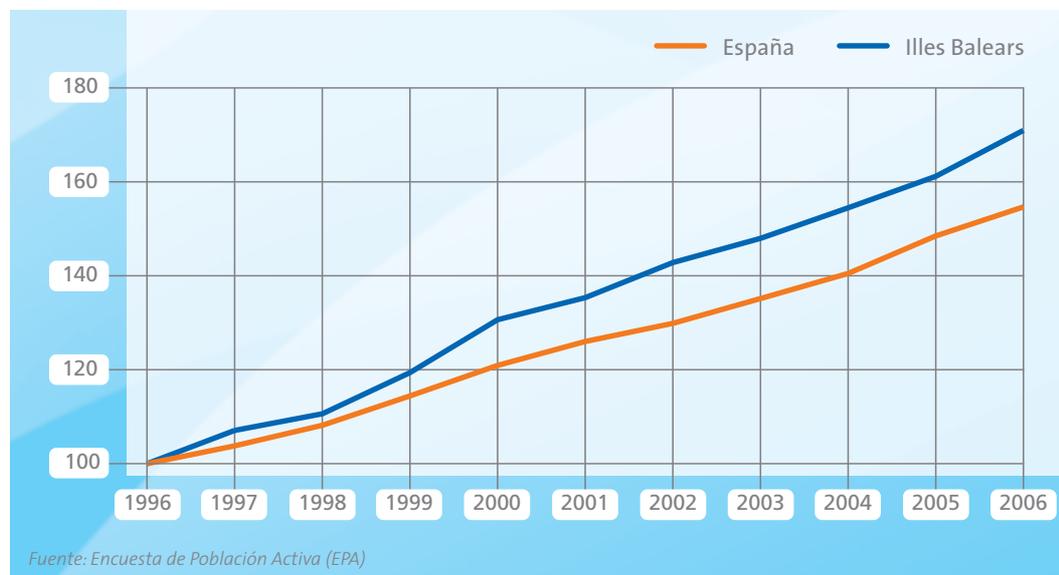
2.3.2. EVOLUCIÓN DEL EMPLEO

En esta sección se analiza el comportamiento del mercado laboral, comparando la evolución del promedio anual del número de ocupados en Illes Balears y España, de donde se extrae que la creación de empleo en la región muestra un mayor dinamismo que el agregado nacional durante el periodo comprendido entre 1996 y 2006. El número de ocupados ha crecido el 69,3% (un 5,4% promedio por año) mientras que en España la tasa correspondiente ha sido de un 53,4% (un 4,4% al año).

De igual manera, la llegada de la población inmigrante ha influido positivamente en el número de activos de la Comunidad Autónoma habiendo sido el sector turístico y la construcción los sectores más beneficiados. Actualmente, Illes Balears es una de las regiones españolas con mayor tasa de actividad y ocupación, con un 64,1% y 60,0%, respectivamente.

OCUPADOS EN ILLES BALEARS Y ESPAÑA

(1996=100)

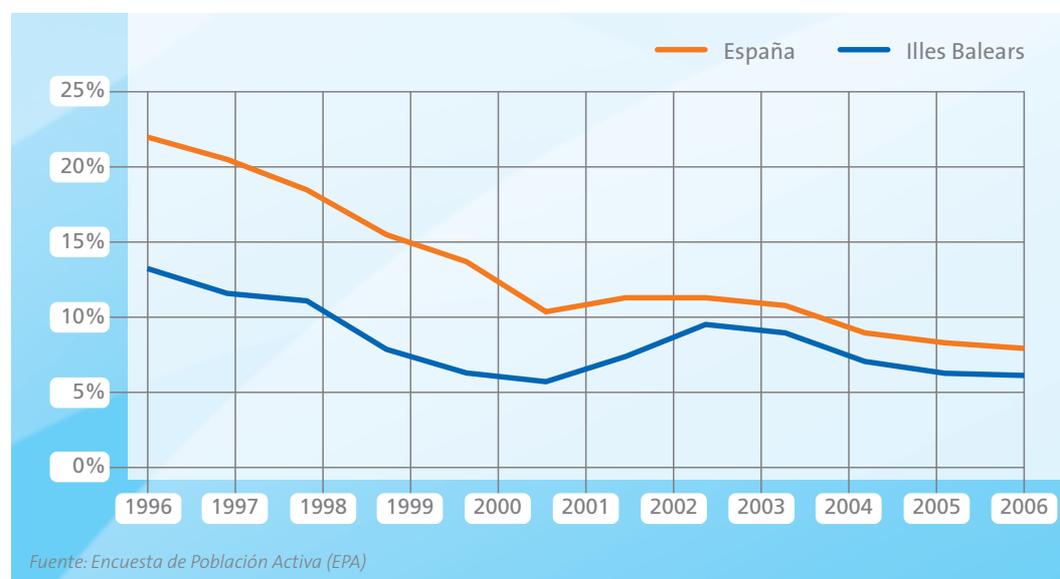


Por otro lado, la evolución de la tasa de paro, a pesar de la gran variabilidad que presenta por el grado de estacionalidad, se mantiene por debajo de la registrada en España. La región cerró 2006 con una tasa de paro del 6,1%, además ha presentado en el tercer trimestre de 2007 una tasa del 4,5%, virtual pleno empleo en nuestro país,

mientras que en el agregado nacional se situó en el 8,0%. La realidad turística marcará activamente la evolución del mercado laboral de la región balear en un futuro inmediato, además del comportamiento del sector de la construcción, que sigue avanzando pero a un ritmo menos activo que el observado durante 2006.

TASA DE PARO EN ILLES BALEARS Y ESPAÑA

% PROMEDIO ANUAL



El anterior desempeño subraya la posición de Illes Balears como una de las comunidades autónomas con mercados de trabajo más eficientes a la hora de asignar recursos a actividades productivas, ya que combina elevadas tasas de actividad con bajos niveles de tasa de paro, un fenómeno más raro de observar en otras regiones y en el que juega un papel determinante el efecto estímulo que sobre la actividad de la población ejerce la reducida tasa de desempleo. Ello implica una fuerte tensión en el mercado de trabajo y sobre la capacidad activa de la población, pero también, dada la especialización económica de la región, avances muy problemáticos de la productividad y la renta per cápita a medida que se extienden los empleos menos cualificados.

2.3.3. SECTOR EXTERIOR

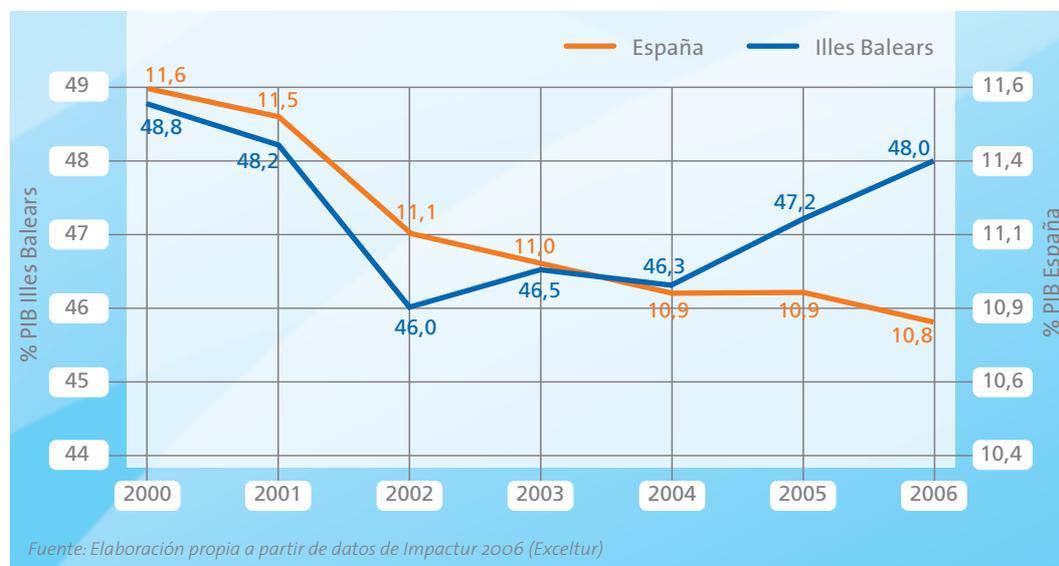
Es bien sabido que la principal "exportación" de Baleares es el consumo de servicios turísticos que los no residentes en el archipiélago, tanto españoles como extranjeros, realizan sobre el terreno. Así, Illes Balears es una de las comunidades autó-

nomas con mayor superávit comercial gracias a su afluencia turística.

El estudio Impactur 2006 de las Illes Balears elaborado por Exceltur estima la contribución directa o indirecta del turismo a la economía de la región en los 11.420 millones de euros, lo que supondría una aportación del turismo del 48% al PIB de la región, frente al 10,8% que representa el sector en España según la Cuenta Satélite de Turismo. El siguiente gráfico muestra la evolución de la aportación del sector turístico al PIB en las Illes Balears en el periodo 2000-2006. La crisis del año 2000 llevó a un retroceso del sector, con una caída del PIB turístico en términos reales del -4,4%. Este bache ha sido superado en 2005 y 2006, donde se han conseguido crecimientos del 4,4% y del 5,0%, respectivamente. En dicho estudio también se estima la contribución del sector en otras variables relevantes para la economía regional. Así, cifra la aportación del turismo al empleo de las islas en 2006 en el 31,5%, a los impuestos del 47,0% y a la inversión del 20,9%.

APORTACIÓN DEL TURISMO AL PIB EN ILLES BALEARS Y ESPAÑA (2000-2006)

EN PORCENTAJE DEL PIB

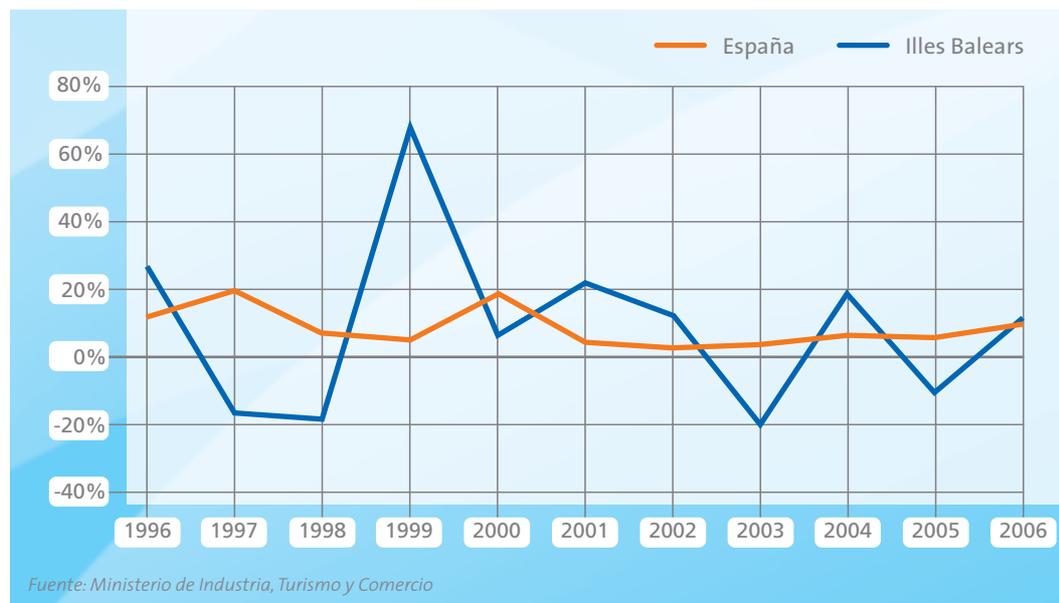


Pero si nos limitamos al análisis del comercio exterior de productos, sin incluir los servicios, el escenario es diferente. Las exportaciones españolas presentan un crecimiento sostenido desde

el año 1995, mientras que el comportamiento de las ventas al exterior de la región balear muestra un comportamiento más volátil.

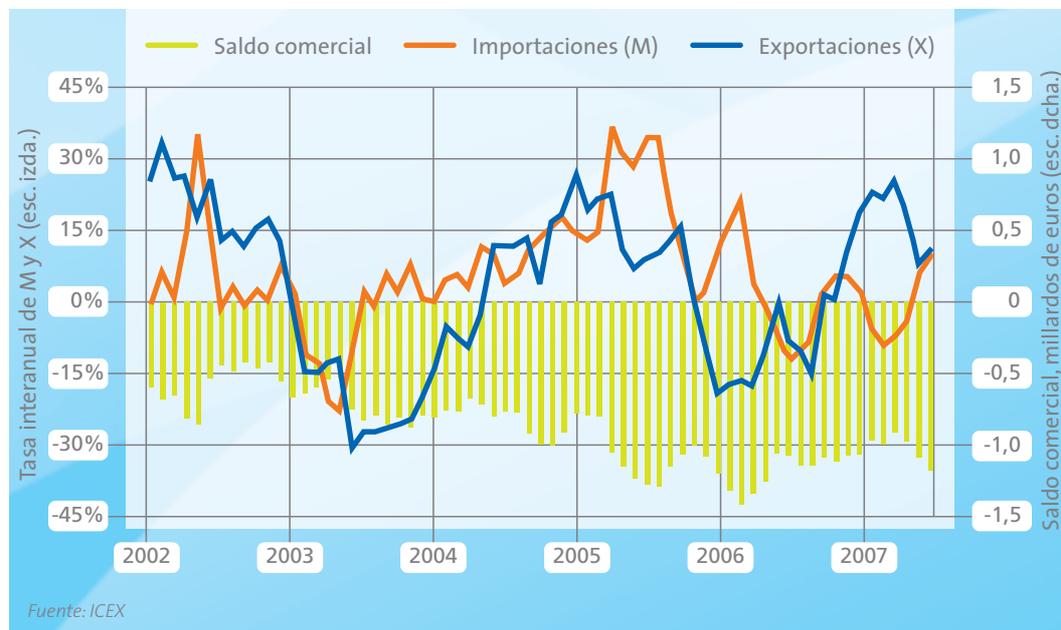
CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES DE BIENES DE ILLES BALEARS Y ESPAÑA

VARIACIÓN INTERANUAL EN %



BALANZA COMERCIAL DE BIENES

ACUMULADO 12 MESES



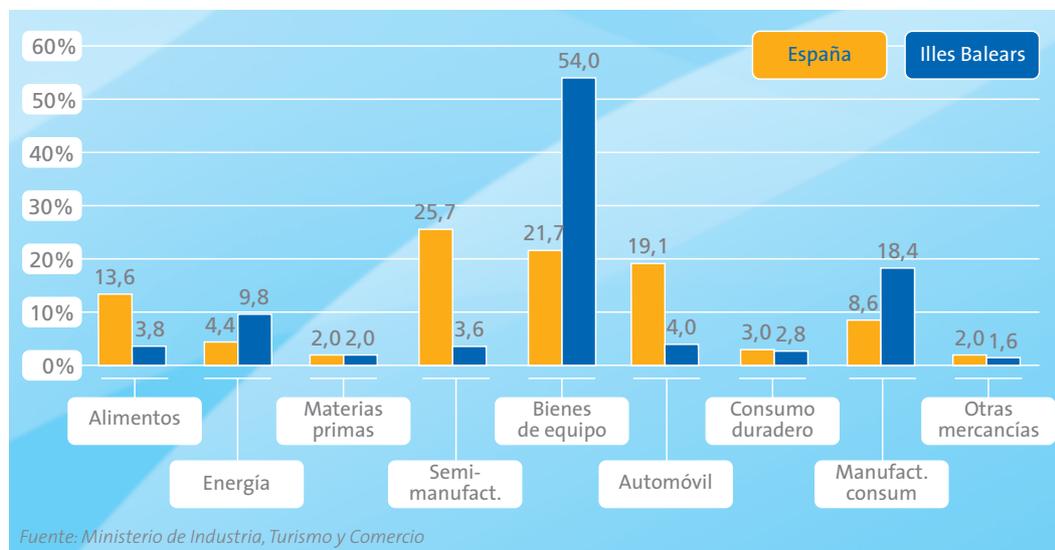
En el año 2006, los intercambios comerciales de la región balear se han favorecido de un mayor dinamismo de las exportaciones, con un aumento del 10,8%, tras disminuir en un 11,1% el año anterior. De igual manera, el crecimiento de las importaciones ha sido positivo, aunque algo menos notable, con un avance del 4,9%. En el año 2007, se mantiene la tendencia positiva de las exportaciones, lo que ha reducido el déficit comercial de la región.

Analizando las exportaciones por sector económico, no se puede hablar de homogeneidad entre el comportamiento de las ventas al exterior de Illes Balears con las del conjunto de España. La estructura de las exportaciones de la región se caracteriza por un mayor volumen de ventas referentes a bienes de equipo, especialmente los relativos a la navegación marítima y aérea (buques y aeronaves), además de un alto volumen de exportación de calzado dentro de las manufacturas de consumo.

Particularmente, la industria del calzado en Illes Balears se caracteriza por su gran actividad exportadora. El volumen de sus exportaciones en los últimos años supera ampliamente el de las importaciones. Sin embargo, la tasa de crecimiento de las compras al exterior muestra un mayor dinamismo que las ventas, disminuyendo el diferencial entre ambos volúmenes de comercialización. Este hecho se constata con el crecimiento, tanto de las exportaciones como el de las importaciones, en el periodo 2000-2006 del 18,3% y 44,2%, respectivamente. Uno de los factores que pueden estar mermando la evolución de las exportaciones de calzado españolas es la competencia de países como China, que ofrecen este tipo de productos a precios más competitivos. Aunado a esto, se ha generado pérdida de empleo derivada de los procesos de deslocalización productiva y de crisis recientes en el sector.

EXPORTACIONES DE ILLES BALEARS Y ESPAÑA POR SECTOR ECONÓMICO

% SOBRE EL TOTAL: ENERO-JULIO 2007



2.3.4. INFLACIÓN

La inflación en Illes Balears se ha mantenido generalmente por debajo del 4% en los últimos años. A finales de 2003, como se muestra en el gráfico siguiente, se observa una tendencia descendente en el crecimiento de los precios, más fuerte en Illes Balears que para el conjunto español, debido principalmente a la crisis que atravesaba el sector turístico en la región. Sin embargo, durante los dos años siguientes se observa una tendencia al alza en el registro de inflación, tanto para Baleares como para España, por las tensiones geopolíticas generadas a nivel internacional que trajeron consigo aumentos considerables en el precio del petróleo. Pero, en general, el proceso de los precios en ambas economías ha sido muy parecido constatándose algo más de moderación en el archipiélago en los últimos años.

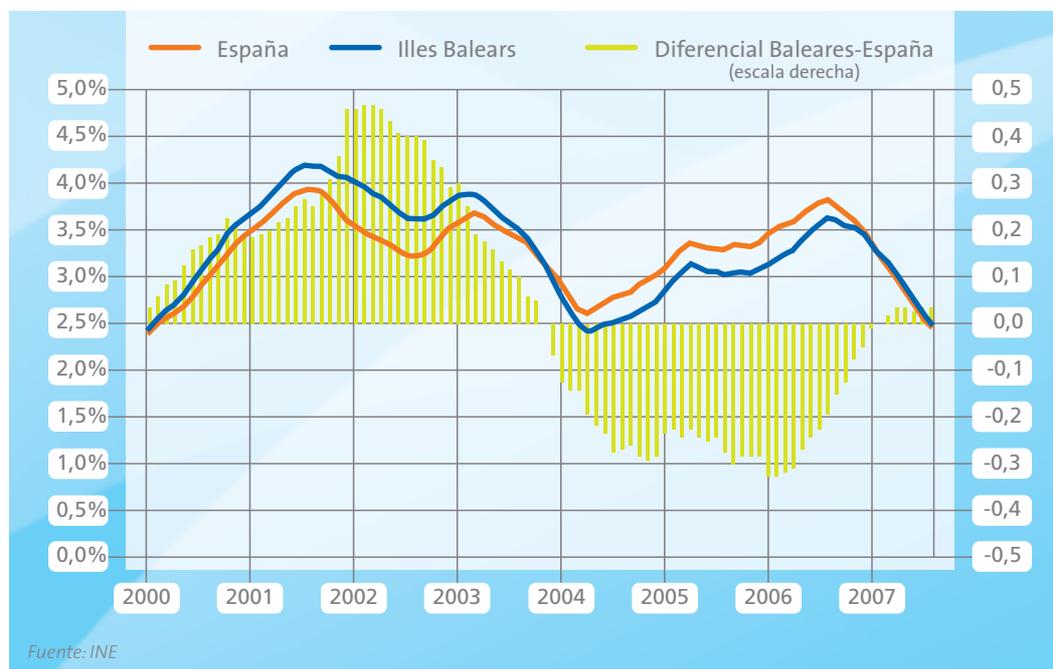
En efecto, la tendencia descendente del Índice de Precios del Consumo iniciada en la segunda

mitad del año 2006 en el conjunto de España se ha reflejado en la región balear con tasas de crecimiento cada vez menos aceleradas. La inflación cerró el año 2006 al mismo nivel que el agregado nacional, en una tasa del 3,5%. En el año 2007 continúa esta tendencia, registrando en agosto una tasa interanual del 2,2%, la tasa más baja desde el año 2004. El diferencial de precios con España desde el año 2004 se ha situado a favor de la región balear aunque ha vuelto a invertirse levemente esta situación más recientemente.

Por su fuerte especialización turística, Illes Balears depende críticamente de que los precios de los bienes y servicios al alcance de sus residentes y visitantes se mantengan dentro de unas coordenadas de competitividad estrechamente referidas a la oferta de los principales competidores de este destino, muy característico de "sol y playa".

IPC GENERAL EN ILLES BALEARS Y ESPAÑA

VARIACIÓN INTERANUAL DE LA MEDIA ANUAL EN CADA MES



2.4. PROCESOS DE ACTORES Y NORMATIVOS

A pesar de la leve caída del PIB per cápita en los últimos años, Illes Balears continúa siendo una de las regiones europeas con mayor nivel de PIB per cápita. Sin embargo, existen algunos factores internos que deberán de corregirse para continuar con el avance económico que se ha presentado hasta ahora. El cambio que ha sufrido el modelo turístico balear de ser hotelero a ser hotelero y residencial es uno de los nuevos retos que habrá que abordar con éxito debido a la enorme dependencia de la economía balear en este sector. Aunado a esto, existe la necesidad de potenciar las actividades industriales tradicionales que han ido perdiendo representatividad en la economía balear, así como impulsar aquellas que

están teniendo una mayor demanda. Todos estos factores requieren una correcta planificación estratégica del territorio que conlleve a una mayor eficiencia de la productividad y de crecimiento económico y que constituya un ámbito favorable para la actividad empresarial.

En este apartado se expone la importancia que tiene la interlocución entre los agentes regionales, nacionales y comunitarios, así como la colaboración entre entidades públicas y privadas para la creación de un marco estable que garantice un avance sostenido de la economía balear, un buen ritmo de creación de empleo y una mayor productividad. Asimismo, se definen las principales actuaciones llevadas a cabo en los últimos años que han estado encaminadas a formar un tejido empresarial competitivo y dinámico.

2.4.1. COLABORACIÓN ENTRE EL SECTOR PÚBLICO Y EL SECTOR PRIVADO

COMPETITIVIDAD Y PRODUCTIVIDAD EMPRESARIAL

Las entidades empresariales juegan un papel importante de intermediación con el objetivo de fomentar el espíritu empresarial y la competitividad. Una de las organizaciones más representativas por la capacidad de interlocución entre las administraciones y los agentes sociales es la **Confederació d'Associacions Empresariales de Balears** (CAEB). Su principal objetivo es el representar al mundo empresarial ante entidades y organismos oficiales para mejorar el entorno en donde se desarrollan, apoyar sus negociaciones e informarlas de aquellos temas que sean de su interés. Se trata de favorecer la competitividad y la creación de empresas en las islas.

La Confederación representa a más de 70 organizaciones empresariales en diversas instituciones y foros, participa en diferentes organismos de defensa de los intereses de los empresarios y sigue las actuaciones de las administraciones públicas, entre otras funciones. Además, resulta ser una entidad fundamental para incrementar la actividad de las empresas en la economía regional y el buen desarrollo del tejido empresarial.

Actualmente, CAEB desarrolla convenios con diversas empresas e instituciones que traen consigo ventajas y servicios dirigidos a las empresas en la financiación bancaria, proyectos en I+D, comunicaciones, etc. Un ejemplo de ello es la **Unidad de Promoción de la Innovación y las Nuevas Tecnologías** (UPINT) que se crea con el fin de asesorar a las empresas en la implantación de nuevas tecnologías de manera que optimicen sus unidades de negocio y aumenten la competitividad. Además, UPINT está integrada dentro de la Red de Antenas Tecnológicas, promovida por la Conselleria de Economía, Hacienda e Innovación del Govern de Illes Balears. El portal web www.balearsinnova.net es un ejemplo de herramienta de gestión y comunicación para los agentes de innovación de la región que fomentan el uso de nuevas tecnologías.

Dentro de las entidades más representativas de la pequeña y mediana empresa está **Pime Menorca: Federació de la Petita i Mitjana Empresa**, la cual actúa como interlocutor de los empresarios menorquines estableciendo convenios de colaboración y ofreciéndoles a las empresas una serie de servicios empresariales y financieros. Actualmente cuenta con 1.900 empresas agrupadas en 36 asociaciones y se considera con mayor presencia incluso que las Cámaras de Comercio en todo el territorio balear.

AGENTES DINAMIZADORES DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

Otras de las instituciones emergidas de la colaboración entre sector público y privado, y de gran relevancia dentro del mundo empresarial, son las **Cámaras de Comercio**. Estas instituciones son gestionadas por las empresas en colaboración con las administraciones públicas, administrando recursos públicos y realizando funciones público-administrativas con criterios empresariales. Dentro de las acciones esenciales de las tres Cámaras de Comercio de la región balear (Cámara Mallorca, Menorca, Eivissa y Formentera) está el promover el fomento económico y empresarial de su demarcación, brindándoles a las empresas servicios de consultoría orientados a incrementar su competitividad.

La principal Cámara de Comercio de todas las islas es la de Mallorca, la cual se caracteriza por su proyección a escala autonómica, por la influencia que ejerce sobre las políticas económicas regionales y por la relevancia institucional que posee. Hoy por hoy se considera un referente de la economía balear con setenta años de análisis de la coyuntura económica regional. Algunos ejemplos de las acciones llevadas a cabo por la Cámara en el fomento de los sectores económicos de Baleares es el convenio de colaboración con el Instituto Municipal de Formación, Ocupación y Fomento (Imfof) para una nueva edición del programa de apoyo a la empresa. Asimismo, la Cámara participa en el lanzamiento del portal náutico europeo (Insuleurnautic.com) que proporcionará importantes beneficios de promoción a la industria náutica local.

INNOVACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

La posición de la comunidad balear ha ido avanzando en I+D pero sigue estando en desventaja con respecto a las demás comunidades españolas. Por tal motivo, las diferentes organizaciones tanto públicas como privadas han puesto especial interés en la innovación y el desarrollo tecnológico de la región.

Algunas de las infraestructuras puestas en marcha en los últimos años son el ParcBIT, Parque Balear de Innovación Tecnológica y el CEEI de Inca, Centre Europeu d'Empreses Innovadores. El **ParcBIT** es un proyecto del Govern de les Illes Balears que resulta alentador para potenciar la actividad de investigación y desarrollo de las empresas y mejorar la convergencia de la región. El Parque pretende "crear un punto de atracción del talento innovador mediante la constitución de redes sociales de transferencia tecnológica, además de impulsar el desarrollo regional adaptándolo a las nuevas formas de negocio". La opinión de algunas instituciones es que el parque científico-tecnológico ha aumentado su actividad durante los últimos años, sin embargo, recalcan que algunas empresas implantadas en el Parque se dedican a otras actividades que no tienen relación con el concepto innovador y tecnológico inicial del ParcBIT. Un comunicado de la Conselleria de Economía, Hacienda e Innovación enfatizaba la necesidad de que los agentes implicados retomen el objetivo del Parque para seguir avanzando con una buena base tecnológica. Por su parte, el **CEEI Balears**, dependiente de la Conselleria de Comerç Indústria i Energia del Govern de les Illes Balears, tiene planes propios y de colaboración con otros organismos con el objetivo de impulsar proyectos empresariales innovadores, apoyar a la competitividad empresarial y suministrar información a las empresas en temas de innovación.

En la actualidad, el Plan de Ciencia, Tecnología e Innovación de Illes Balears 2005-2008 del Gobierno balear es otra de las actuaciones encaminadas a gestionar la estrategia de la innovación y el desarrollo tecnológico en el archipiélago. En él se exponen las ventajas que existen en

el uso de la Sociedad de la Información y el Conocimiento, fomentando el impulso de áreas prioritarias identificadas en el plan: turismo, medio ambiente y salud. Además, se contempla la creación del Centro de Investigación y Desarrollo Turístico (Cidtur) que estará dedicado al impulso de la investigación y la tecnología aplicadas al principal sector económico del archipiélago. El Plan Director Sectorial de Telecomunicaciones de Illes Balears es uno de los resultados obtenidos de esta iniciativa con el que se pretende asegurar la igualdad de oportunidades en el acceso a los servicios de telecomunicaciones y a la libre competencia.

ESTRATEGIAS DE IMPULSO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES ECONÓMICAS REGIONALES

Entre los objetivos que se persiguen con la interlocución entre instituciones públicas y privadas está el **fortalecer las actividades industriales tradicionales** de las islas como el calzado, la bisutería y el mueble, además de mejorar la comercialización de productos agroalimentarios y agropecuarios que han reducido considerablemente su significado económico en los últimos años. En este sentido, se están llevando a cabo acciones encaminadas a la creación y consolidación de empresas de calzado en Baleares. El Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) está especialmente dispuesto a financiar proyectos empresariales que promuevan la innovación y el desarrollo tecnológico del sector, y junto con el Instituto Tecnológico del Calzado y Conexas (INESCOP) ofrecen a las empresas la asesoría necesaria para su elaboración. De esta manera, se promueve la mejora de la competitividad de las empresas, el éxito de sus procesos productivos y la inserción en el mercado exterior.

Además de lo anterior, se busca **impulsar aquellos sectores clave para el dinamismo balear, como son el turismo y el náutico** por medio de la diversificación de la oferta turística, de estrategias a medio plazo que minimicen los efectos de estacionalidad y la incorporación de nuevas tecnologías que garanticen el posicionamiento de las islas en estas actividades. De cara a impul-

sar los servicios náuticos y optimizar la competitividad de la región, surge el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Palma (2005-2025) expuesto por la Autoridad Portuaria de Baleares para la ampliación del Puerto. El objetivo es mejorar las infraestructuras de la isla mediante la construcción de un nuevo Dique del Oeste con el objetivo de trasladar allí el tráfico de mercancías y pasajeros, liberando el Moll Vell y el Moll de Paraires de las actividades portuarias más pesadas. De este modo, los puertos quedarán destinados a yates y tráfico de cruceros que demandan una gran variedad de nuevos servicios. Con estas actuaciones se crean alternativas de desarrollo económico y de garantía de liderazgo turístico y que necesariamente requieren una participación directa de la iniciativa privada y de los organismos públicos que gestionan el Puerto de Palma para lograr dichos objetivos.

Otra de las infraestructuras creadas en esta línea es la intervención en el Puerto de Eivissa que se encuentra en un proyecto de reforma que durará hasta el 2010 y que permitirá la creación de cuatro nuevos muelles en la zona de Botafoc, donde se destinaría el tráfico de cabotaje y el de cruceros. Con esta medida, se espera un aumento de los beneficios económicos por el incremento de la llegada de cruceros y por consiguiente de un mayor número de turistas a la isla. Con respecto al Puerto de Maó, se prevé hacer un estudio de las necesidades para el crecimiento del puerto para hacer frente a la demanda potencial de aquí a veinte años.

INTERLOCUCIÓN LABORAL

Dentro de las instituciones relevantes en negociaciones laborales se distinguen la Unión General de Trabajadores de España (UGT) y la Confederación Sindical de Comisiones Obreras (CC.OO.) por su fuerte implantación sindical en Illes Balears. Ambas acaparan el 75% de la representatividad de las elecciones sindicales.

Estas instituciones ejercen una fuerte presión a las administraciones públicas en temas relacionados con competitividad de empresas, desarro-

llo tecnológico, innovación turística, impulso de los sectores tradicionales y modernos, etc. Además, apuestan por un modelo territorial más equilibrado, con reparto de los beneficios del crecimiento urbanístico y una mayor conciencia medioambiental para la preservación del territorio.

El sindicato UGT ha elaborado una serie de propuestas dirigidas a los partidos políticos para que tomen en cuenta las prioridades y necesidades de la ciudadanía balear en sus programas electorales tanto en el ámbito económico como local. Las propuestas apuntan a la atención de aspectos sociales y de asistencia, ocupación y salud laboral, sanidad, educación, transporte, habitabilidad, política tecnológica, sector turístico, desarrollo industrial e igualdad entre hombres y mujeres.

Como ejemplo de convenio laboral sectorial reciente está el Convenio Colectivo Laboral para el Comercio de la Comunidad Autónoma de Baleares (2006-2009) que concierne a las Organizaciones Empresariales AFEDECO, PIMECO, ASCOME-PIME (Menorca), PIMEF (Eivissa); y por las Representaciones Sindicales UGT, CC.OO. y Unión Sindical Obrera (USO). Por otro lado, en el sector turístico existe el XII Convenio Colectivo de Hostelería de Illes Balears (2005-2008) concerniente a la Federación Empresarial Hotelera de Mallorca, Federación Empresarial Hotelera de Eivissa y Formentera, Asociación Hotelera de Menorca, Asociación Empresarial de Restauración de Mallorca, Federació de PIME Restauració de Balears y Asociación Provincial de Empresarios de Salas de Fiestas de Illes Balears; y en representación sindical: la Federación de Trabajadores de Comercio, Hostelería, Turismo y Juego de la Unión General de Trabajadores de Illes Balears y Federació de Comerç, Hoteleria i Turisme de CC.OO. de les Illes Balears.

2.4.2. COLABORACIÓN ENTRE LAS DISTINTAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Entre 1812 y 1978 las islas fueron regidas bajo las instituciones centralistas de la Diputación Provincial de Baleares. En 1931, con la II República se intentó, sin éxito, aprobar un Estatuto de Autonomía, pero no es hasta la restauración democrática con la Constitución Española, tras la disolución de la Diputación Provincial de Baleares en julio de 1978, cuando se aprueba el régimen de **Consells Insulars**: Mallorca, Menorca e Eivissa. La descentralización administrativa se amplía con la reforma del Estatuto de 2007 y la creación de un cuarto Consell en Formentera. El sistema institucional actual de Illes Balears está formado por el Parlament, el President, el Govern y los Consells Insulars.

El papel que juegan los Consells dentro de la Comunidad Autónoma se caracteriza por la autoridad que ejercen en la región y su autonomía territorial. Cabe indicar que en las elecciones de mayo de 2007, por primera vez se ha votado a los Consells directamente. Esta forma de organización muestra la **descentralización administrativa insular** presente en la Comunidad Autónoma que trae consigo una mejor gestión de las competencias, una mayor eficacia en la prestación de los servicios de los habitantes y la adaptación a las necesidades particulares de cada una de las islas.

Este proceso de descentralización exige un esfuerzo de colaboración y coordinación entre las administraciones locales y autonómicas, necesarios para alcanzar un desarrollo sostenido en las islas y para asegurar la cohesión territorial y la protección de los intereses de los ciudadanos, evitando la duplicidad de servicios entre el Govern Balear y los Consells Insulars.

Ejemplos de esta colaboración son los convenios turísticos entre las administraciones de Baleares. El convenio de colaboración entre el Institut Balear de Turisme (Ibatur) y el Consell de Mallorca para el 2007 es una de las iniciativas que se están llevando a cabo para promover el desarrollo económico insular. El convenio está presupuestado en

850.000 euros que aportará Ibatur para acciones de promoción que pondrá en marcha el Consell de Mallorca para el desarrollo turístico en la isla.

Por su parte, el Govern de les Illes Balears, particularmente la Direcció General de Tecnologia i Comunicacions de la Conselleria d'Economia, Hisenda i Innovació diseñó un Plan Estratégico de Implantación de la Administración Electrónica en Illes Balears para aumentar la eficacia y accesibilidad de la Administración a partir de las TIC mediante el impulso y difusión de la Administración Digital en el Govern de les Illes Balears.

Por otro lado, de acuerdo a las iniciativas llevadas a cabo a nivel nacional, el Ministerio de Industria y el Govern de les Illes Balears firman el convenio para el desarrollo del Plan Avanza (2006-2010), uno de los ejes del Programa Ingenio 2010, puesto en marcha por el Gobierno para impulsar el I+D+i, el cual propone un modelo de ejecución basado en la cooperación y cofinanciación con las comunidades autónomas, a través de convenios consensuados con cada una de ellas según sus prioridades. La firma de este convenio en la Comunidad Autónoma de Illes Balears posibilita la suscripción de convenios específicos, que permite la puesta en marcha de programas como Sanidad en Línea e Internet en el Aula, que son plurianuales y cofinanciados conjuntamente. Además, las actuaciones del Plan Avanza en Baleares se completan con Préstamos a Hogares, Préstamos a Universitarios y el Préstamo Tecnológico, que son actuaciones ejecutadas directamente por el Ministerio de Industria.

En el plano de las políticas sectoriales, otra de las iniciativas llevadas a cabo por el Gobierno balear es el Plan de Acción de los Puertos de Illes Balears 2005-2007, que surge con la idea de marcar el rumbo en la gestión portuaria, en colaboración con las administraciones insulares y locales. Para lograr sus objetivos se diseñaron seis áreas de actuación basadas en: mejorar el entorno haciendo hincapié en el impacto medioambiental y la aportación de valor al ciudadano; mejorar las infraestructuras y disponer de instalaciones modernas; ofrecer servicios de calidad y de valor añadido a los usuarios; lograr eficiencia económica y perseguir la eficiencia administrativa y organizativa.

2.4.3. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL ESTRATÉGICA: AUTONÓMICA Y CONSELLS INSULARS

El concepto de planificación territorial es cada vez más común entre la política pública de las administraciones locales y regionales. En los últimos años se ha puesto especial interés en regular los instrumentos necesarios para gestionar adecuadamente los recursos en función del bienestar de los ciudadanos y del desarrollo sostenible en Baleares. A tal fin, se crean unos principios de actuación de las Administraciones Públicas que establecen determinadas directrices de ordenación del territorio.

Los tres instrumentos de ordenación vigentes en la administración autonómica son: las Directrices de Ordenación Territorial (DOT), los Planes Territoriales Insulares y los Planes Directores Sectoriales. Las DOT constituyen el instrumento superior y básico de la ordenación territorial de Illes Balears. Tras la Ley 2/2001, de 7 de marzo, los Planes Directores Sectoriales, como instrumentos de ordenación, pasan a ser competencia de cada Consell. De esta manera, se adaptan aspectos de la legislación balear a la condición propia de cada una de las islas desarrollando en su ámbito respectivo un modelo territorial propio.

Entre los planes sectoriales elaborados por el Govern de les Illes Balears que ha transferido para su ejecución a los Consells Insulars, destacan los siguientes:

- Plan de Ordenación de la Oferta Turística (POOT)
- Plan Director Sectorial de Carreteras
- Plan Director Sectorial de Campos de golf
- Plan Director Sectorial de Equipamientos Comerciales
- Plan Director Sectorial de Canteras

Además, existen Planes Territoriales Insulares elaborados por los Consells como instrumento de ordenación general de cada isla. Como ejemplo reciente se encuentra el **Plan de Ordenación Territorial y la Planificación Turística del Consell de Menorca**. En él se aboga por una planificación y gestión ordenada de las actividades que tienen como objetivo la preservación del entorno de la isla ante el cambio del modelo turístico de la región. Además, establece una contención del modelo de crecimiento sin dificultades del formato sol y playa. El Plan Director del aeropuerto de Menorca es otro ejemplo de ordenación territorial insular.

3. SECTORES Y ÁREAS SENSIBLES

3.1. CRECIMIENTO Y COHESIÓN

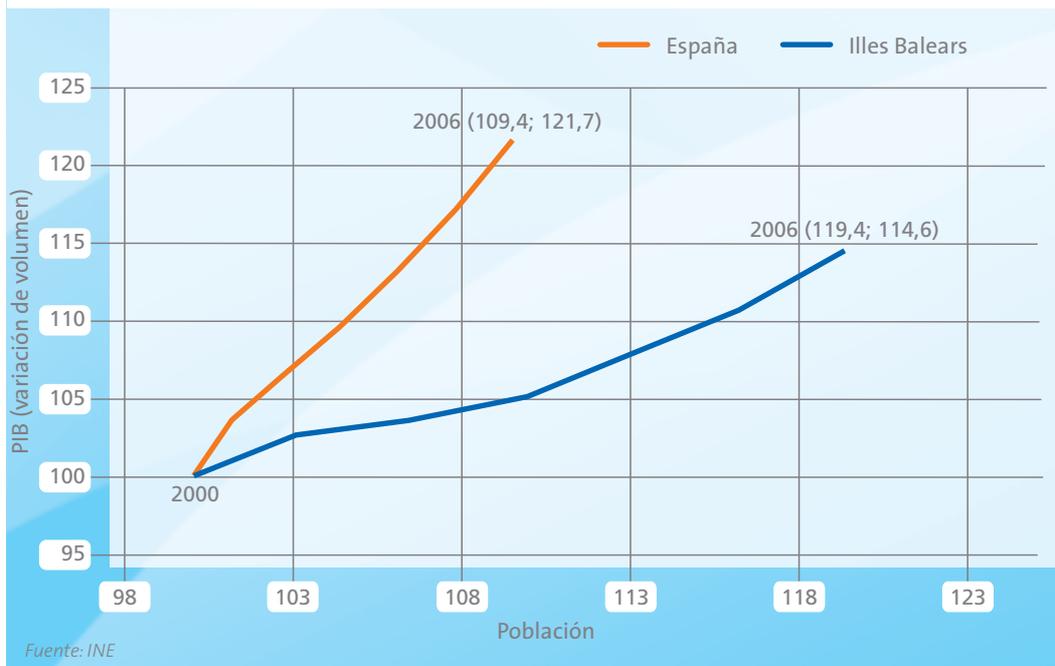
En esta sección nos ocupamos de analizar los determinantes de la posición relativa de la región en términos de renta per cápita con respecto a España y la Unión Europea. Este es el primer paso para conocer detalladamente la estructura económica de la región.

En el año 2006, el PIB per cápita de la región a precios corrientes se situó en los 24.456 euros según estimaciones de la Contabilidad Regional de España, un 10,4% por encima de la media española. Esta cifra es superior también a las obtenidas para las medias de la Unión Europea de los 15 y la Unión Europea de los 25. La especialización sectorial de la región, con un elevado peso del sector servicios, y en particular, del sector turístico,

ha contribuido a convertir a Baleares en una de las regiones españolas más desarrolladas.

No obstante, el elevado nivel de renta per cápita de la región esconde carencias y desequilibrios sociales internos que vienen afectando negativamente a la competitividad de la región en la última década. La evolución de la economía balear en los últimos años no ha sido del todo positiva. Pese al crecimiento del 26,8% de la renta per cápita en términos nominales entre los años 2000-2006, en términos reales el crecimiento ha sido negativo del -4,0%. El resultado ha sido una pérdida de posiciones con respecto a la media española. Estas cifras nos hacen considerar que quizás la región hubiera podido crecer mucho más en estos años de bonanza económica en España. Sin duda la dinámica ligeramente más negativa del sector turístico en Baleares en los últimos años, y el fuerte crecimiento de la población en la región, ha pesado sobre la dinámica de la renta per cápita.

DINÁMICA DE LA POBLACIÓN Y EL PIB DE ILLES BALEARS VS. ESPAÑA
(2000=100)



Como podemos comprobar en el gráfico anterior, mientras que en España el PIB crecía en términos reales un 21,8% entre los años 2000 y 2006, y la población lo hacía un 9,4%, en Illes Balears el crecimiento del PIB se quedaba en el 14,6%, con un crecimiento de la población del 19,4%. Se subraya por tanto, por un lado, el menor crecimiento de la actividad productiva en la región, entre otros factores, como consecuencia de la crisis del sector turístico, y por otro lado, el fuerte dinamismo demográfico, impulsado por la llegada de inmigrantes buscando empleo en el sector terciario, y el asentamiento de grupos de población europeos que buscan disfrutar de las bondades de la región.

A pesar de las malas cifras de los últimos años en la región, la economía balear sigue todavía manteniendo un *gap* positivo significativo en renta per cápita, el principal indicador actual de desarrollo económico. A continuación pasaremos a comprobar cuáles son los factores estructurales que inciden en este *gap* positivo. Para ello, nos acercaremos, por un lado, al estudio de la estruc-

tura productiva de la región, y cómo ésta afecta a la productividad del trabajo, y, por otro lado, al desarrollo del mercado de trabajo y su incidencia sobre la capacidad de la región de asignar el input trabajo a actividades productivas.

3.1.1. PRODUCTIVIDAD Y EMPLEO

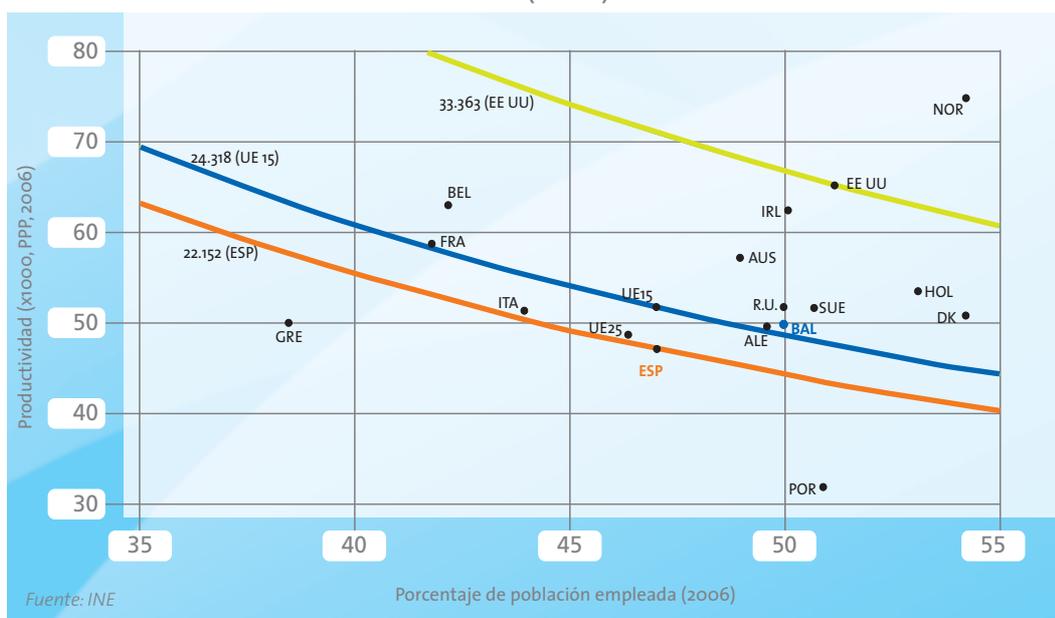
Podemos descomponer la renta per cápita balear en la multiplicación de sus dos factores constituyentes: la productividad del trabajo y el porcentaje de población empleada.

Renta per cápita = productividad del trabajo * porcentaje de población empleada

$$\frac{PIB}{Población} = \frac{PIB}{Empleo} \times \frac{Empleo}{Población}$$

Utilizando los datos de la Contabilidad Regional de España para el año 2006, podemos representar la posición relativa de Illes Balears con respecto a España y Europa en estas variables. Los resultados se presentan en el gráfico adjunto. El nivel

DESCOMPOSICIÓN DE LA RENTA PER CÁPITA (2006)



de renta per cápita balear en 2006, superior al de la Unión Europea de los 15 y de los 25, se sustenta no tanto en una mayor productividad del trabajo como en un mayor porcentaje de población empleada. El porcentaje de ocupados se encuentra cercano al 50%, en niveles similares a los de Alemania, Suecia o Reino Unido, y bastante mayores que los obtenidos para España. Por otro lado, la productividad del trabajo, si bien es superior a la de la Unión Europea de los 25 o a la media española, se mantiene ligeramente por debajo del valor obtenido para la Unión Europea de los 15.

En este sentido, la situación de la región balear se asemeja en términos agregados a la de países como Alemania, Suecia o Reino Unido. Sin embargo, existen diferencias importantes con estos países cuando llevamos a cabo un análisis más desagregado de la estructura económica regional, e importantes diferencias con respecto a aquellos países que representan la avanzada europea en progreso económico y social. Con estas vistas, la economía balear aún puede mejorar su desarrollo económico apostando por ambas vertientes, productividad y empleo eficiente de recursos.

En el resto de la sección analizaremos cuáles son los pilares que han determinado la posición de la comunidad balear en los dos componentes, productividad del trabajo y porcentaje de población empleada, factores determinantes del mayor nivel de renta per cápita de la región.

3.1.2. CONTRIBUCIÓN DE LA PRODUCTIVIDAD SECTORIAL

La productividad del trabajo de la región balear se situaba en el año 2006 en los 49.827 euros, una cifra un 5,8% por encima de la media española, un 2,4% superior a la Unión Europea de los 25, y un 3,7% inferior a la Unión Europea de los 15. Como comentábamos anteriormente, la mayor productividad contribuye a mantener un *gap* de renta per cápita con respecto a la Unión Europea de los 25 y España, pero el diferencial negativo con respecto a la Unión Europea de los 15 aminora el *gap* positivo en renta per cápita con respecto a este agregado territorial.

Entre los principales factores explicativos de los resultados positivos en productividad del trabajo encontramos la especialización productiva de la región. La mayor especialización de la región en el sector servicios, segundo sector con mayor productividad media, tan sólo por detrás del sector de energía, y la mayor productividad balear que la media española dentro de este sector, contribuyen a elevar las cifras de VAB por trabajador de la región y situarlas un 2,9% por encima de la cifra española en 2004.

Dentro del sector servicios destacan por su mayor productividad media del trabajo prácticamente todos los sectores económicos con la excepción de hogares que emplean personal doméstico, educación y otros servicios y actividades sociales. La especialización en el sector turístico contribuye a mantener la productividad en niveles elevados. En los sectores de hostelería, y transporte y comunicaciones, podemos encontrar un 26,1% del total de empleados de la región. Estos sectores, por lo tanto, forman la piedra angular de la economía balear. Poseen un elevado peso dentro de la región; presentan una productividad mayor que la media agregada de la región; y son más productivos en la región que en la media española del sector.

Las buenas cifras en términos de productividad obtenidas para el sector servicios contrastan con los peores resultados obtenidos para los sectores de la construcción e industria. En ambos la productividad de la región sólo alcanza un 75% de la media española. La contribución más negativa se observa en el sector de la construcción, donde además de presentar una menor productividad media del trabajo, tanto en términos relativos con respecto a la media del sector en España como en relación a la productividad media balear, se destina una importante cantidad de recursos de la región, empleando a un 15,3% del total de empleados.

El sector industrial posee históricamente un menor peso en la economía balear. En principio, en el sector se encuentra un 7,2% del empleo regional, con un índice de especialización con respecto a España del 0,45, bastante alejado de la unidad. Cabe mencionar que, normalmente la

PRODUCTIVIDAD Y PESOS SECTORIALES EN ILLES BALEARS (2004)

	VAB/EMPLEO BALEARES		ÍNDICE DE ESPECIALIZACIÓN	PESO DEL SECTOR
	VALOR, 2004	EN RELACIÓN A ESPAÑA		
Total regional	44.733	102,9%		
Agricultura, ganadería y pesca	28.811	107,1%	0,39	2,1%
Energía	132.257	95,5%	0,82	0,6%
Industria	29.068	75,9%	0,45	7,2%
Industria de la alimentación, bebida y tabaco	31.262	85,8%	0,50	1,2%
Industria del textil, confección, cuero y del calzado	17.919	79,7%	0,63	1,0%
Industria de la madera y el corcho	19.850	85,8%	0,94	0,6%
Industria del papel; edición y artes gráficas	28.495	64,4%	0,55	0,7%
Industria química	48.900	75,1%	0,05	0,0%
Industria del caucho y materias plásticas	31.708	77,6%	0,12	0,1%
Otros productos minerales no metálicos	40.750	91,8%	0,55	0,6%
Metalurgia y fabricación de productos metálicos	31.533	78,5%	0,37	1,0%
Maquinaria y equipo mecánico	31.765	76,6%	0,28	0,3%
Equipo eléctrico, electrónico y óptico	24.316	60,5%	0,16	0,1%
Fabricación de material de transporte	41.210	93,4%	0,37	0,6%
Industrias manufactureras diversas	25.245	107,9%	0,71	1,0%
Construcción	26.899	74,8%	1,31	15,3%
Servicios	43.623	109,7%	1,13	74,9%
Comercio y reparación	28.958	101,4%	0,87	12,9%
Hostelería	49.344	107,4%	3,03	19,7%
Transporte y comunicaciones	53.027	104,8%	1,14	6,4%
Intermediación financiera	100.747	107,6%	0,82	1,6%
Inmobiliarias y servicios empresariales	89.529	121,1%	0,87	7,4%
Administración pública	41.068	121,1%	0,72	4,9%
Educación	36.763	98,2%	0,87	4,4%
Actividades sanitarias y veterinarias; servicios sociales	43.617	122,1%	0,83	4,9%
Otros servicios y actividades sociales; servicios personales	26.072	77,4%	1,26	5,3%
Hogares que emplean personal doméstico	5.249	98,7%	1,10	7,3%
Valor añadido bruto total	40.241	102,9%	1,00	1,00

Fuente: Contabilidad Regional de España, INE

Nota: El peso del sector se ha contabilizado en términos de empleo. El índice de especialización se calcula dividiendo el peso relativo del sector en la región por el peso del sector en España

especialización de la comunidad balear se sustenta en sectores tradicionales de menor productividad media del trabajo.

La baja especialización industrial también incide directamente sobre la productividad dentro de cada subsector. Así, todos los subsectores indus-

triales poseen una menor productividad en la región que en la media española, lo que reduce aún más su contribución final a la renta regional.

Por último, dado el carácter insular de la región, nos es de extrañar el menor peso relativo que ha tenido siempre el sector de la agricultura y pesca

en su economía. En el año 2004, tan sólo un 2,1% de los ocupados baleares se encontraban trabajando en este sector, frente a las cifras superiores al 4,0% de la media española. No obstante, el sector presenta en la región una productividad ligeramente superior a la española, con un valor del VAB por empleado equivalente a un 107,1% del VAB por empleado español. Menores productividades no serían rentables en un entorno marcado por la rentabilidad del sector servicios. Esto ha llevado a una especialización en productos agrícolas de mayor productividad media. No obstante, dado el escaso peso en términos de empleo, y que la productividad dentro de este sector no supera los 29.000 euros, la contribución del sector primario a la renta regional es escasa.

3.1.3. CONTRIBUCIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS

Como veíamos anteriormente, uno de los factores fundamentales de la mayor renta per cápita de la región balear es su mayor porcentaje de población empleada. Esto es, su mayor eficiencia a la hora de asignar el recurso productivo trabajo a la generación de nuevas actividades productivas. En este sentido, podemos pensar que el funcionamiento del mercado de trabajo es mucho más eficaz en la comunidad balear, favoreciendo un mayor ajuste entre demanda y oferta de trabajo.

El funcionamiento del mercado de trabajo se plasma en los buenos resultados obtenidos para la tasa de actividad, la tasa de empleo y la tasa de paro, a partir de los datos de la Encuesta de Población Activa del INE. Con un 53,3% de la población de la región en situación activa, frente a un 49,2%

MERCADO DE TRABAJO EN ILLES BALEARS (2006)

	ILLES BALEARS	ESPAÑA	UE-15	UE-25
TASA DE ACTIVIDAD				
Total	53,3%	49,2%	48,3%	48,0%
Mujeres	45,6%	40,8%	42,4%	42,1%
Edades >55	24,3%	19,6%	21,9%	21,5%
TASA DE EMPLEO				
Total	60,0%	53,4%	53,3%	52,6%
Mujeres	50,0%	42,4%	45,7%	45,1%
Edades >55	23,3%	18,6%	20,7%	20,3%
TASA DE PARO TOTAL				
Total	6,5%	8,5%	7,7%	8,2%
Mujeres	8,3%	11,6%	8,6%	9,1%
EDUCACIÓN				
% población activa con al menos estudios secundarios segunda etapa	51,2%	55,2%	70,7%	73,5%
TEMPORALIDAD				
% asalariados con contrato laboral	33,2%	34,0%	14,7%	14,9%
TIEMPO PARCIAL				
% asalariados con tiempo parcial	10,8%	12,0%	20,8%	18,8%
PARO DE LARGA DURACIÓN				
% desempleados	12,5%	21,7%	42,1%	44,9%

Fuente: INE

para España o un 48,3% para la Unión Europea de los 15, Baleares es una de las regiones europeas más avanzadas a la hora de incorporar recursos demográficos al mercado de trabajo. Adicionalmente, una vez inmersos en el mercado de trabajo, la posibilidad de encontrar empleo es mucho mayor en la región, como pone de manifiesto la tasa de paro situada en el 6,5%, frente al 8,5% de la media española. El paro de larga duración se encuentra en cifras mínimas con sólo un 12,6% de los desempleados que llevan más de un año sin encontrar trabajo. Sin duda, la especialización productiva de la región, con una estructura económica sumamente dependiente del turismo, influye positivamente sobre el funcionamiento agregado del mercado de trabajo.

Frente a estos datos positivos del mercado laboral, contrastan los peores resultados en términos de flexibilidad del mercado de trabajo y de *stock* de capital humano, dimensiones sobre las cuales es necesario actuar. Tan sólo un 51,2% de la población activa de la comunidad poseía un nivel de educación de al menos estudios secundarios segunda etapa, frente al 55,2% para la media española o 73,5% de la Unión Europea de los 25. Tampoco es muy favorable la situación en materia de regeneración del *stock* de capital humano. El fracaso escolar y el abandono precoz, fomentado por la estructura sectorial de la región, y la débil tradición universitaria, inciden sobre el ritmo de acumulación de nuevo capital humano.

Por otro lado, la temporalidad se coloca en cifras elevadas, con uno de cada 3 contratos firmados de carácter temporal, una cifra muy por encima del 14,9% obtenido para la media de la Unión Europea de los 25. La estabilidad y estacionalidad del sector terciario, y en especial, de los sectores asociados a la hostelería, incide en los resultados en esta dimensión dentro de la comunidad balear. Adicionalmente, la precariedad laboral en muchos ámbitos de la estructura económica también es un elemento característico de la región, en particular, y de España, en general.

Por último, en la comunidad balear sólo un 10,8% de los asalariados tienen un contrato a tiempo parcial, frente a cifras en torno al 20% en la Unión Europea de los 15 y de los 25. Sin embargo, se han extendido, en ocasiones con un gran éxito, otras alternativas favorecedoras de la flexibilidad laboral, como puede ser el éxito de la fórmula fijo-discontinuo dentro del sector terciario, que ajusta la demanda y oferta laboral en periodos y sectores de fuerte estacionalidad, reduciendo la perniciosa temporalidad.

3.2. EMPRESAS Y EMPRENDEDORES

Para lograr elevadas cotas de prosperidad a medio y largo plazo, la capacidad para crear empresas se configura como un aspecto clave de economías modernas como la balear. Esto es debido al mecanismo de innovación y progreso tecnológico asociados a la creación empresarial y la capacidad para emprender de los individuos. Para ello, los individuos en Baleares no sólo deben tener aptitudes para llevar a cabo una actividad empresarial, también deben encontrarse con pocas trabas burocráticas y administrativas para ello. Además, es crucial que estos emprendedores cuenten en Baleares con la financiación adecuada que acompañe su esfuerzo e ilusión personal por concretar su proyecto.

Por tanto, el reto de la economía balear es, en primer lugar, proporcionar esa masa crítica de individuos preparados para asumir y afrontar riesgos, que incluya también aspectos como la superación de los proyectos no exitosos⁶; en segundo lugar, reducir al máximo las trabas administrativas y la regulación asociada tanto a la creación como al cierre de empresas; y, por último, crear un sistema financiero que permita a inversores y a emprendedores casar la oferta y demanda de sus respectivas capacidades y necesidades de financiación.

⁶ En este sentido hay que destacar el último Comunicado de la Comisión Europea, COM (2007) 584 final, de 5 de octubre de 2007, titulado "Superar el estigma del fracaso empresarial - por una política que ofrezca una segunda oportunidad".

¿POR QUÉ SON IMPORTANTES LOS EMPRENDEDORES PARA BALEARES?

La teoría económica afirma que las grandes empresas, en un contexto oligopolístico, innovan fundamentalmente para no perder competitividad y cuota de mercado, adoptando una suerte de rutina en el proceso de innovación que es internalizado en los planes estratégicos anuales⁷. Así, en este contexto, la innovación acaba por sistematizarse como protección natural frente a la competencia. Por el contrario, el éxito en la innovación del emprendedor balear podría llegar de su libertad para innovar sin estar presionado por la competencia, buscando para su innovación una salida al mercado ambiciosa y sin especular con un lanzamiento del producto o servicio poco decidido, es decir corriendo más riesgos pero esperando mayores retornos.

La emergencia de emprendedores en Baleares se produciría al permitir que la capacidad para emprender fluyera, como un bien económico más, hacia nichos donde el emprendedor espera un retorno de la inversión mayor. Así, los emprendedores detrás de las PYMEs innovadoras en Baleares buscarían nichos de mercado con alto potencial y liderazgo técnico. De hecho, algunos estudios ponen de manifiesto que las PYMEs son efectivas en la innovación y además son más relevantes que las grandes empresas en el proceso de cambio tecnológico de un país o región⁸.

Por tanto, desde un punto de vista de política económica de Baleares, sería primordial eliminar las barreras que supongan coartar la aparición de PYMEs innovadoras y su inmersión en las nuevas tecnologías.

⁷ Uno de los más activos respecto a esta teoría es el catedrático de la Universidad de Nueva York, William Baumol. Consultar *"The Free-Market Innovation Machine: Analyzing the Growth Miracle of Capitalism"*, Princeton: Princeton University Press, 2002.

⁸ La *Small Business Administration* de Estados Unidos realizó en 2003 un estudio de las PYMEs innovadoras a partir de encuestas. El resultado mostró que las patentes más citadas son las que han salido de PYMEs; éstas además producen más patentes por empleado y, de media, son patentes más relevantes desde el punto de vista técnico. Por otro lado, también tienen más relación con la tecnología desarrollada localmente y dependen más de ella, a diferencia de las grandes empresas que tienden a elaborar su propia tecnología.

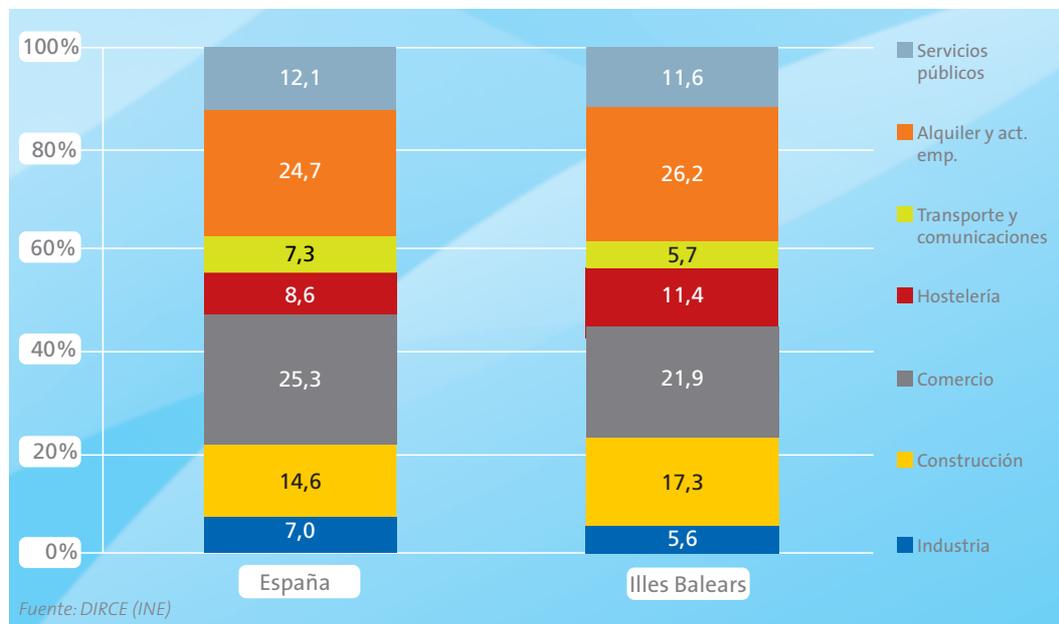
3.2.1. COMPOSICIÓN DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL

El número de empresas activas en Illes Balears según el INE (Directorio Central de Empresas, 2007) es de 91.254, lo que supone el 2,7% del total de empresas en España. Según el sector en el que realizan su actividad, las empresas se distribuyen como muestra el gráfico de la página siguiente.

En comparación con la distribución en el conjunto de España, se aprecia una mayor proporción de empresas en los sectores dentro del epígrafe denominado Alquiler y Actividades empresariales. Concretamente, este epígrafe supone más de una cuarta parte del tejido empresarial balear y, a su vez, está compuesto fundamentalmente por dos sectores que acaparan más del 80% del mismo. Se trata de Actividades Inmobiliarias y Otras Actividades empresariales (servicios jurídicos, de contabilidad y consultoría, arquitectura e ingeniería, publicidad, recursos humanos, investigación y seguridad, limpieza industrial y otros). El primero de ellos está estrechamente relacionado con el turismo y el segundo a servicios asociados a la actividad empresarial inmobiliaria.

El epígrafe de Comercio es el segundo más importante en Baleares en cuanto al número de empresas, casi un 22%, compuesto en su mayor parte por el comercio al por menor. Es seguido de la Construcción (17,3%) que, a diferencia del anterior, muestra una marcada especialización empresarial, al superar en casi tres puntos porcentuales la proporción de empresas de este sector en España. Éste es también el caso de Hostelería que, con el 11,4% de empresas en Baleares dedicadas a esta actividad, muestra una mayor proporción que el tejido empresarial español de este sector.

COMPOSICIÓN DEL TEJIDO EMPRESARIAL POR SECTOR DE ACTIVIDAD EN ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (2007)



ESPECIALIZACIÓN EMPRESARIAL

Ahondando en el análisis de la especialización de la economía balear y teniendo en cuenta el número de empresas en términos relativos, podemos observar el porcentaje de empresas por ramas de actividad en proporción al total nacional o regional, y comparar ambos porcentajes. Aquellos sectores que en Baleares cuenten con un porcentaje de empresas mayor que en España tendrán un mayor índice de especialización⁹.

Así, vemos en los gráficos siguientes la representación del tejido empresarial por sectores de especialización en las ramas de actividad industrial y de servicios¹⁰ para los 53 sectores analizados.

Concretamente, para la rama de actividad industrial, se observa rápidamente que es el sector de fabricación de otro material de transporte el que destaca de manera muy significativa (índice de especialización del 7,7). Otros sectores con un índice de especialización mayor que 1 son el de madera y corcho, y el de curtido. No obstante, aunque estos sectores en proporción presentan un número de empresas mayor que el total nacional, su grado de especialización no tiene en cuenta el número de empresas totales en el sector.

La tabla de más abajo refleja este dato en la columna más a la derecha lo que da idea del tamaño en términos absolutos de estos sectores con

⁹ El índice de especialización mide el grado de especialización de un determinado sector o actividad de la forma:

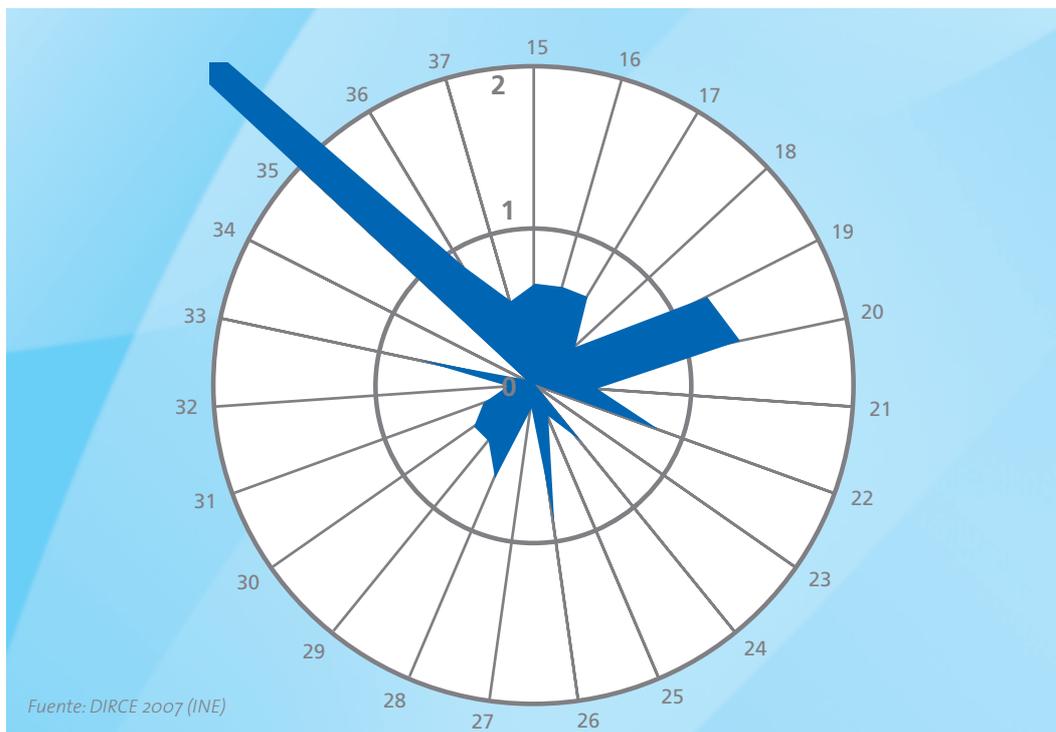
$$IE_i^B = \frac{V_i^B/V^B}{V_i^E/V^E}$$
 siendo IE = Índice de Especialización de la actividad; V = núm. de empresas; "i" = sector de actividad; "B" = Baleares y "E" = España.

¹⁰ La rama de construcción por tanto no está representada pero igualmente cuenta con un índice de especialización de 1,18 en Baleares.

mayor especialización. Ninguno de ellos cuenta con más de 620 empresas lo que evidencia su escasa relevancia en las más de 90.000 empresas

de Baleares. De hecho, como hemos visto previamente, la rama de industria no tiene un gran peso en la economía balear por número de empresas.

ÍNDICE DE ESPECIALIZACIÓN DE LAS RAMAS DE ACTIVIDAD INDUSTRIAL EN ILLES BALEARS (2007)



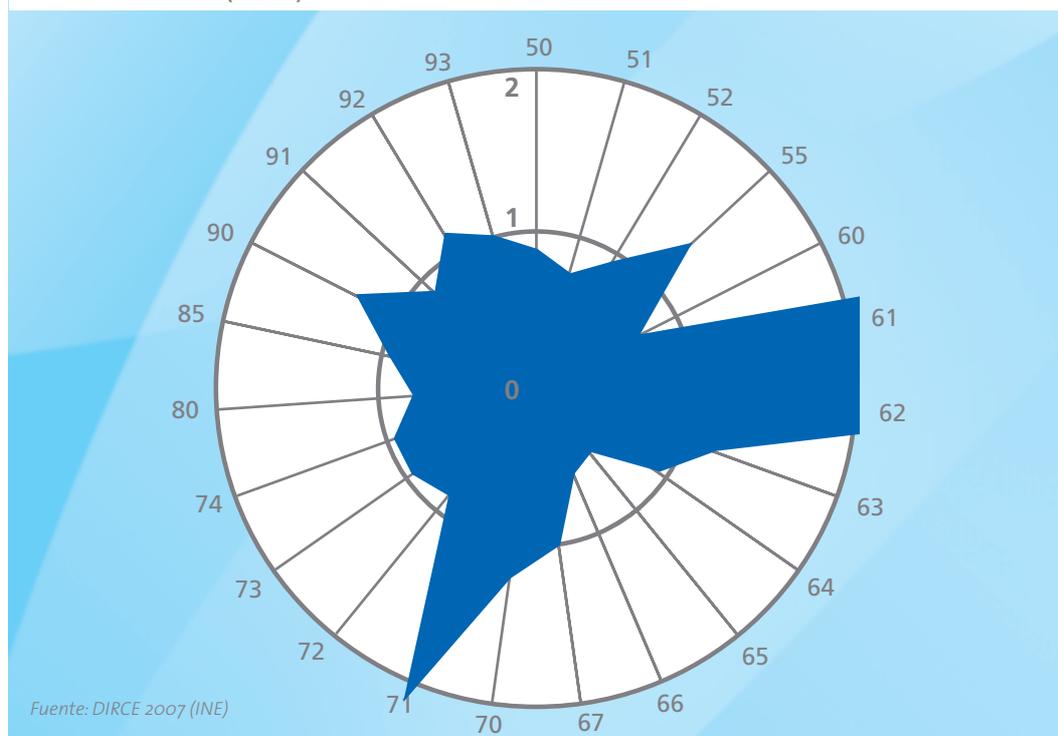
RANKING	RAMAS INDUSTRIALES	ÍNDICE	Nº EMPRESAS EN BALEARES
1	35 - Fabricación de otro material de transporte	7,73	594
2	20 - Madera y corcho, excepto muebles	1,33	616
3	19 - Curtido y acabado cuero, fabric. art. marroquinería y viaje	1,22	201
4	26 - Otros productos minerales no metálicos	0,88	299
5	36 - Fabricación de muebles; otras inds. manufactureras	0,87	645
6	22 - Edición, artes gráficas y reprod. de soportes grabados	0,83	584
7	33 - Fabric. material médico-quirúr., precisión, óptica y relojería	0,75	124
8	28 - Productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	0,65	817
9	17 - Industria textil	0,65	161
10	16 - Industria del tabaco	0,64	1
11	15 - Productos alimenticios y bebidas	0,64	551
12	37 - Reciclaje	0,55	4

Fuente: DIRCE 2007 (INE)

Otra cuestión es el análisis de la especialización de las empresas del sector servicios. En este caso, el análisis del siguiente gráfico de especialización muestra un mayor número de sectores con un índice mayor que 1. Dos de estos sectores destacan muy claramente (transporte marítimo, y

aéreo y espacial) pero, sin embargo, no cuentan con un número de empresas realmente significativo. La hostelería y las actividades inmobiliarias son los sectores con mayor número de empresas en números absolutos y con un índice de especialización superior a la unidad.

ÍNDICE DE ESPECIALIZACIÓN DE LAS RAMAS DE ACTIVIDAD DE SERVICIOS EN ILLES BALEARS (2007)



RANKING	RAMAS DE SERVICIOS	ÍNDICE	Nº EMPRESAS EN BALEARES
1	61 - Transporte marítimo y vías de navegación int.	5,56	67
2	62 - Transporte aéreo y espacial	2,87	20
3	71 - Alquiler maq. y eq. sin operario, personales y domésticos	2,14	1.535
4	55 - Hostelería	1,32	10.374
5	90 - Actividades de saneamiento público	1,27	198
6	70 - Actividades inmobiliarias	1,21	7.222
7	63 - Act. anexas a los transportes; act. de agencias viajes	1,19	791
8	92 - Actividades recreativas, culturales y deportivas	1,12	2.396
9	67 - Actividades auxiliares a la intermediación financiera	1,01	1.601
10	93 - Actividades diversas de servicios personales	0,98	2.604
11	73 - Investigación y desarrollo	0,96	460
12	85 - Actividades sanitarias y veterinarias, servicio social	0,95	3.298

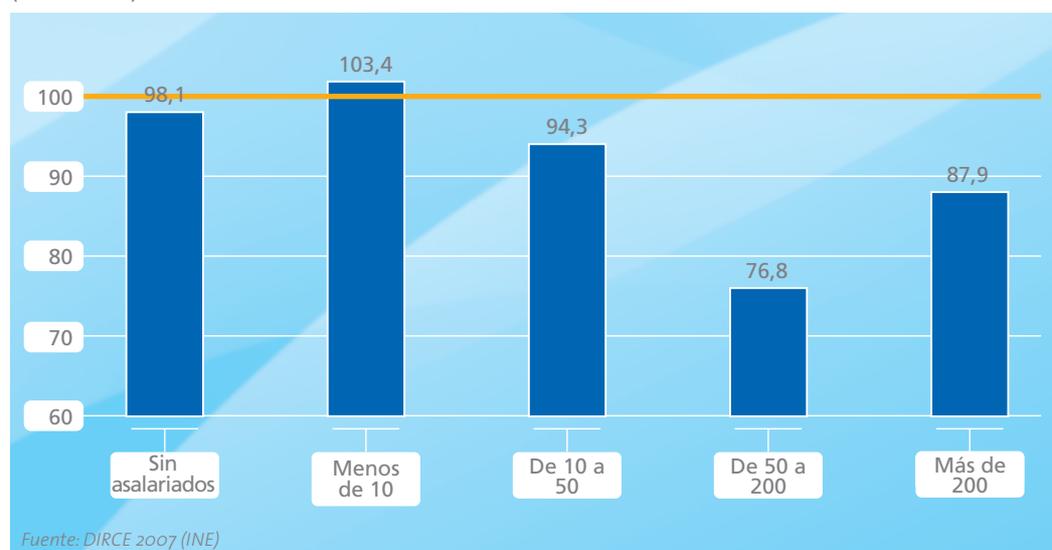
Fuente: DIRCE 2007 (INE)

Por último, la estructura empresarial en Illes Balears se puede caracterizar según el tamaño de las empresas que la componen. Como sabemos, España está caracterizada por un tejido empresarial basado en PYMEs y, como se puede comprobar en el gráfico siguiente, Baleares tampoco se diferencia de dicha estructura. Es más, para las islas, la proporción de microempresas (empresas

con menos de 10 empleados) es un 3,4% mayor que en el conjunto de España, al tiempo que, para el resto de estratos, Baleares presenta una proporción menor, siendo especialmente significativo el caso de las medianas empresas (de 50 a 200 empleados) con más de un 25% de empresas por debajo del total nacional.

ÍNDICE DE EMPRESAS POR TAMAÑO EN ILLES BALEARS

(ESPAÑA=100)



3.2.2. DINÁMICA EMPRESARIAL Y CAPACIDAD PARA EMPRENDER EN ILLES BALEARS

DINÁMICA EMPRESARIAL

La capacidad de crear empresas de un territorio puede medirse a partir de la comparación del número de empresas contabilizadas en distintos periodos de tiempo. Para el caso de Illes Balears, como se ve en el gráfico de más abajo, se observa en el periodo analizado una evolución particular que refleja dos cuestiones relevantes:

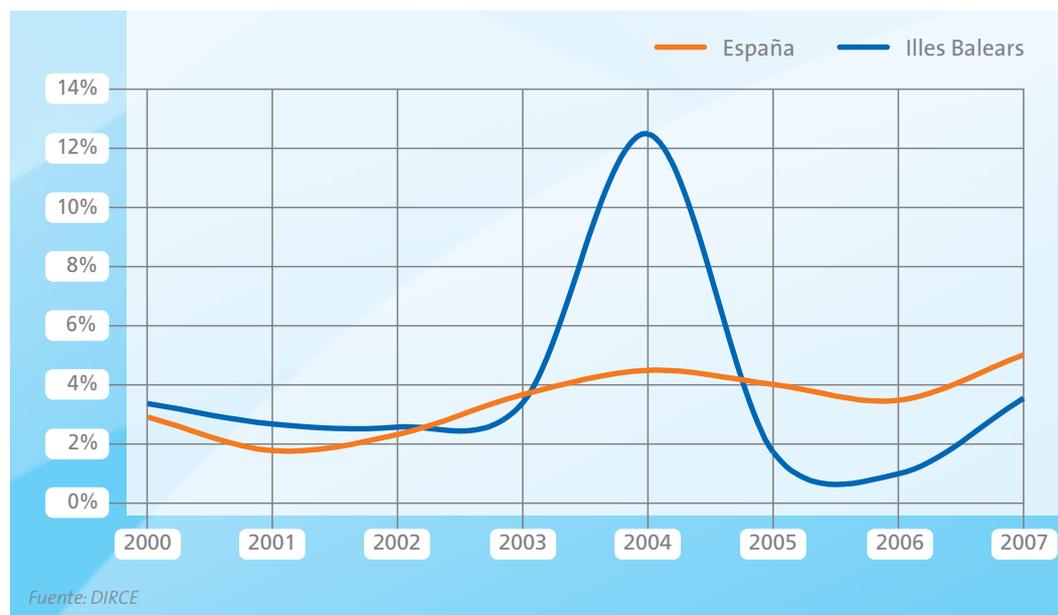
- El patrón de crecimiento del número de empresas ha sido similar al del conjunto de España en el periodo 2000-2007, medido en términos interanuales. Se observan comportamientos cíclicos similares aunque con diferencias en la intensidad por periodos.
- Hay una clara discontinuidad en la tendencia de crecimiento con respecto al total de la economía en el periodo 2003-2004.

Por otro lado, la natalidad empresarial está normalmente asociada a la afiliación a la seguridad social de trabajadores por cuenta propia ya que, en la mayoría de los casos, ello conlleva una actividad emprendedora que se debe ver reflejada necesariamente en la evolución de esta estadística.

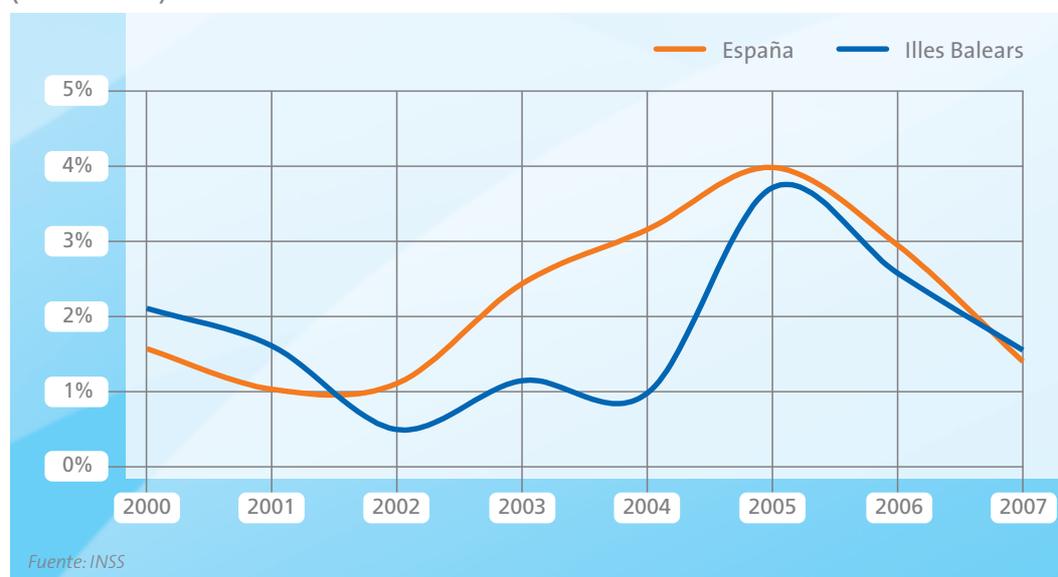
Así, analizando el crecimiento interanual del número de afiliados por cuenta propia en el periodo 2000-2007 (agosto), con datos mensuales, se puede observar una clara correlación con la misma variable para el total nacional y tres periodos bien diferenciados. En primer lugar, los dos primeros años del análisis muestran un mayor dinamismo empresarial por parte de los empresarios de Baleares que en el conjunto de España. A partir del año 2002, sin embargo, los papeles se intercambian y observamos un claro freno en el dinamismo balear con respecto al nacional. No hay que olvidar que estos son los años de la crisis mundial tras los atentados del 11S en Estados Unidos y sus implicaciones sobre determinadas

EVOLUCIÓN DEL Nº DE EMPRESAS EN ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (1999-2007)

% DE CRECIMIENTO ANUAL



CRECIMIENTO DEL NÚMERO DE AFILIADOS POR CUENTA PROPIA: ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (2000-2007)



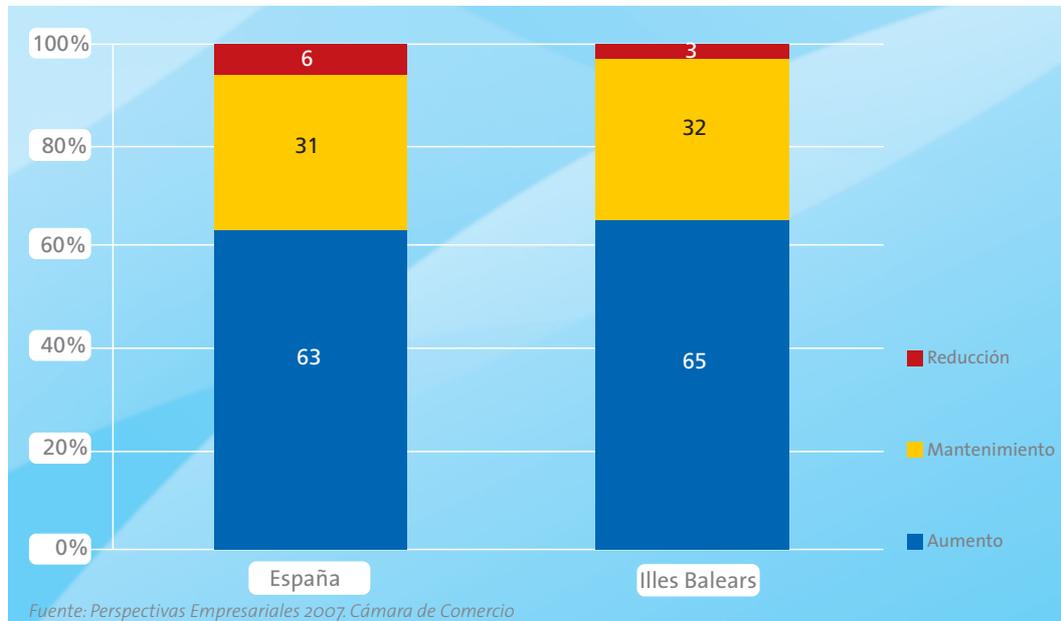
empresas y regiones muy expuestas al turismo, caso de Baleares. Por último, un periodo de gran dinamismo y posterior desaceleración en 2004-2007, teniendo en cuenta que desde finales de 2005, la evolución es prácticamente igual a la española.

PERSPECTIVAS DE LA CAPACIDAD PARA EMPRENDER

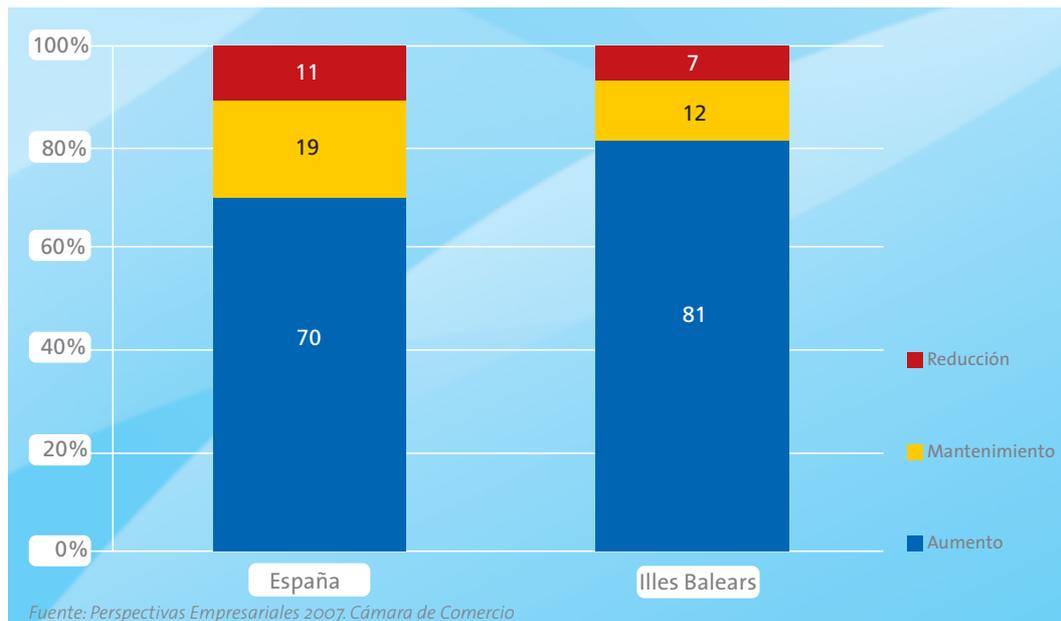
En muchos casos, como se ha comentado en la introducción de este epígrafe, la aparición de emprendedores se constata a partir de las perspectivas de negocio o de los nichos de mercado que puedan resultar de la evolución económica de la región. Es por ello que, en este apartado, se van a analizar las perspectivas empresariales en Baleares como *proxy* (aproximación al valor de una variable que no es directamente observable) de las oportunidades para emprender en la región.

En primer lugar, comparando el dato de Illes Balears con el de España, observamos que en 2007 las perspectivas de aumento de la cifra de negocio son ligeramente superiores a las del conjunto de España. Con respecto a 2006, sin embargo, vemos una importante reducción del porcentaje de empresarios con una perspectiva de aumento desde el 81% al 65% en 2007. No obstante, también se observa un menor porcentaje de empresarios en Baleares que prevén una reducción de esta variable en 2007 (3%) con respecto a 2006 (7%). El trasvase, por tanto, ha sido de empresarios que esperaban un aumento en 2006 hacia una previsión de mantenimiento en 2007.

PERSPECTIVAS DE CIFRA DE NEGOCIO (2007)



PERSPECTIVAS DE CIFRA DE NEGOCIO (2006)

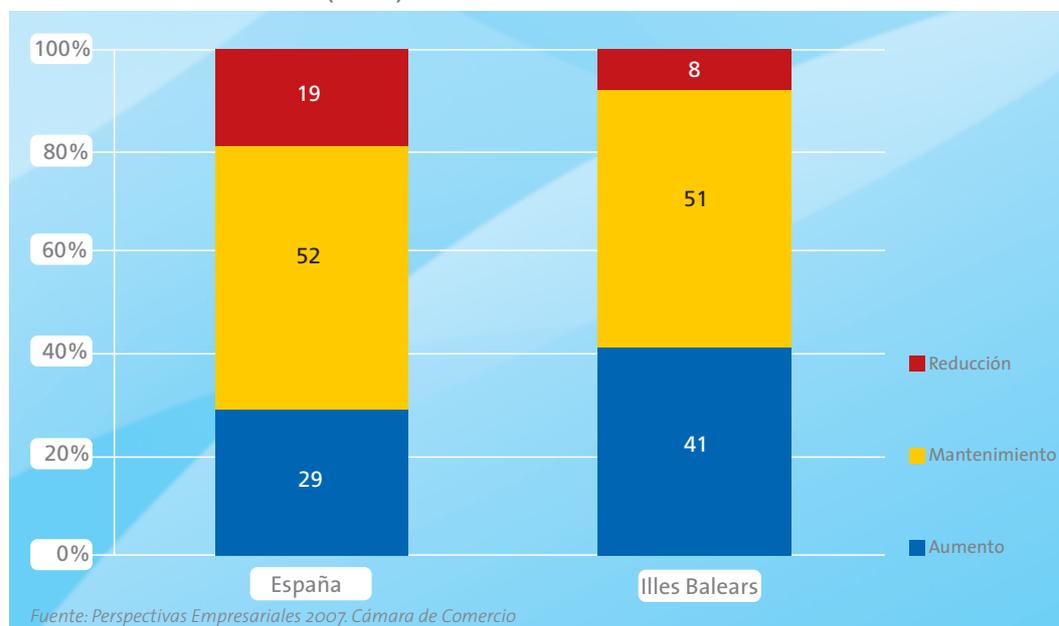


Respecto a la confianza empresarial expresada por los empresarios encuestados se observa una tendencia similar a la anterior, con Baleares por encima de la media española en las respuestas de aumento para el año 2007 (41% frente al 29% de empresarios españoles), al tiempo que hay menos de la mitad de empresarios baleares que apuestan por una reducción con respecto al total nacional (8% y 19%, respectivamente). En este mismo epígrafe, con respecto a 2006, igualmente se observa una ligera disminución en las respuestas de reducción para Baleares en un punto porcentual. De nuevo, el mayor cambio de pers-

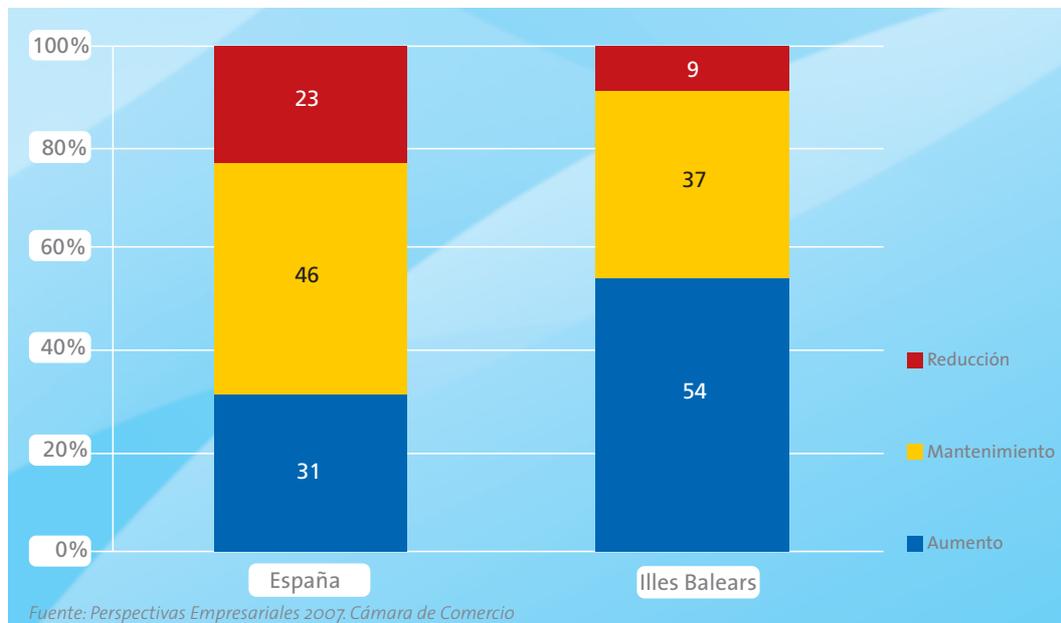
pectivas en un año en las islas se percibe en el porcentaje de empresarios que han pasado de esperar un aumento en la confianza empresarial (54% en 2006 a un 41% en 2007) a un mantenimiento (37% en 2006 a un 51% en 2007).

En definitiva, la oportunidad para emprender en Baleares, medida a partir de las perspectivas empresariales en la región, ha descendido respecto al año 2006 pero, por otro lado, aún mantiene una ventaja considerable respecto a la media del país.

CONFIANZA EMPRESARIAL (2007)



CONFIANZA EMPRESARIAL (2006)



3.2.3. ESTRUCTURA DE LA PROMOCIÓN AL EMPRENDEDOR EN ILLES BALEARS: ORGANIZACIÓN E INICIATIVAS DESTACADAS

Como hemos concluido en el epígrafe anterior, dadas las mejores perspectivas empresariales en la región con respecto a la media española, si Illes Balears contaran con una estructura promocional de la capacidad para emprender adecuada, esto podría significar una ventaja relativa a otras áreas geográficas de España para la entrada y emergencia de emprendedores innovadores en la región.

En este apartado se analizan someramente algunos elementos clave del soporte para la actividad emprendedora de Baleares, teniendo en cuenta que, en el apartado 3.4.3 del capítulo relativo a la Sociedad del Conocimiento, hay una mención específica al apoyo en Baleares a la generación de empresas de base tecnológica.

ESTRUCTURA DE LA PROMOCIÓN AL EMPRENDEDOR EN ILLES BALEARS: ORGANIZACIÓN E INICIATIVAS DESTACADAS

Desde la Consejería de Comercio, Industria y Energía se gestionan ayudas a la creación de PYMEs industriales mediante la subvención para la adquisición de equipos, maquinaria, instalaciones, proyectos y gastos de publicidad.

Los CEEI Balears son uno de los principales referentes en la creación de nuevas pequeñas y medianas empresas y/o actividades nuevas en las existentes basándose en elementos innovadores con potencial de desarrollo. Las líneas de apoyo son: *Spin-off* industrial, basado en la creación de nuevas actividades económicas creadas en el seno de empresas existentes; empresas innovadoras de base tecnológica surgidas de universidades, centros tecnológicos, laboratorios y departamentos técnicos de empresas; y los *Spin-off* académicos, a partir del arranque de proyectos que surgen del entorno universitario.

El portal en Internet www.balearsempren.com, organizado por el CEEI Balears y CAEB, es una destacada plataforma de información de todo lo relativo a la creación empresarial y apoyo al emprendedor. Cuenta con la financiación del Gobierno balear a través de tres de sus consejerías: Trabajo, Industria y Comercio, y Economía. También provee de aplicaciones y herramientas para la creación de empresas así como manuales para emprender con todos los pasos necesarios para ello. Alberga además un Club del emprendedor que sirve de comunidad abierta para usuarios del portal y como *marketplace* para conectar actividades, profesionales y empresas.

La Ventanilla Única Empresarial (VUE) de Palma de Mallorca es uno de los organismos más eficaces para la promoción del emprendimiento en Baleares. Cuenta con un equipo de expertos que guía al emprendedor en las distintas fases de creación de su empresa, desde la definición del proyecto hasta la puesta en marcha definitiva. Sin embargo, la VUE de Palma de Mallorca es de las pocas en el territorio nacional que no da un servicio de asesoramiento vía web, únicamente es presencial y con cita previa.

La Confederación Balear de Asociación de Empresas, CAEB, cuenta con un servicio de creación de empresas, ofreciendo información y asesoramiento para la puesta en marcha de negocios. Está integrado en la Xarxa d'Orientació Laboral del Servei d'Ocupació de les Illes Balears (SOIB). Por su parte, la otra gran asociación empresarial de las islas, Pimem, ha puesto en marcha el servicio Feim Empresa de información y asesoramiento empresarial gratuito para los emprendedores y PYMEs, que cuenta con delegaciones en Palma, Inca y Manacor.

La Associació Joves Empresaris de Balears dispone asimismo con un servicio de asesoramiento gratuito para emprendedores a través del "Gabinete de Apoyo Integral al Emprendedor Joven" fruto de convenios de colaboración firmados entre la Asociación y la Dirección General de Juventud del Gobierno balear, con el apoyo económico del INJUVE, y el Consell Insular de Eivissa y Formentera. Este asesoramiento incorpora también un seguimiento individualizado de la em-

presa una vez ha empezado a andar, a lo largo de sus primeros años de vida.

La Sociedad de Garantía Recíproca de Illes Balears, ISBA S.G.R., para la financiación de pequeñas y medianas tiene el objetivo de facilitar el acceso a la financiación de proyectos empresariales viables en las mejores condiciones del mercado, con independencia de las garantías aportadas. Ofrece avales para préstamos para inversiones en activos fijos y, excepcionalmente, en capital circulante, de las empresas de nueva creación.

Por último, la línea ICO-CAIB, creada en febrero de 2006, es una línea de crédito del ICO junto con el Govern de les Illes Balears, con una dotación de 40 millones de euros para 2007, y el objeto de financiar las inversiones efectuadas en Baleares. De los 9,2 millones de euros formalizados a lo largo del ejercicio, un 67,3% corresponde a operaciones llevadas a cabo en los sectores del comercio y la hostelería. Esta línea engloba créditos para mujeres emprendedoras y profesionales colegiados.

3.3. CLÚSTERS Y NICHOS DE EXCELENCIA

A pesar del formidable éxito de la economía balear en la transición de su economía en las últimas décadas hacia una posición prominente entre las diferentes CC AA españolas, la trayectoria de convergencia analizada en las secciones anteriores indica que es necesario avanzar en el cambio de los fundamentos económicos de la región más rápidamente de lo que lo que se ha venido haciendo en el pasado.

Para fundamentar esta trayectoria nada mejor que generalizar las diversas buenas prácticas que se puedan estar dando en la economía balear y en las demás esferas que determinan el desempeño general de la región. Pero la simple constatación de que tales buenas prácticas se dan no basta. Por supuesto habrá que constatar también las deficiencias y, junto a ellas, indicar la manera de corregirlas.

Pero, sobre todo lo anterior, es necesario que la articulación de las actividades económicas más

prometedoras se organice en un esquema de relaciones inter-industriales de calidad que multiplique la eficacia de las empresas de la región y les permita superar las limitaciones asociadas a la reducida escala de las mismas mediante la cooperación necesaria. Desde una plataforma parecida, los sectores, tanto consolidados como emergentes, de la economía balear tendrán el alcance global imprescindible para la competitividad en el siglo XXI. Una organización parecida del tejido empresarial y de las actividades económicas es lo que, junto a otros factores de competitividad, fortalece a las economías territoriales sea cual sea su dimensión geográfica.

La existencia de aglomeraciones de actividades relacionadas concentradas geográficamente (o de manera virtual, incluso), es decir de clústers, determina decisivamente la competitividad de un territorio. Tanto los clústers consolidados como los emergentes deben ser objeto de estrecho seguimiento e impulso por parte de los responsables políticos, pero entenderíamos mal el concepto de clúster si pensásemos que su éxito depende de las iniciativas *top-down* que podamos tomar. La aglomeración de actividades surte sus mejores efectos si es espontánea y surge *bottom-up*, aunque admita ayudas y estímulos institucionales.

Baleares cuenta con algunos clústers bien establecidos, aunque no exentos de problemas de madurez y orientación, como el turístico, y posee elementos en diversos otros campos de actividad que indican que la emergencia o consolidación de clústers es viable, como es el caso de los transportes y las comunicaciones, o la energía. Esta sección se detiene en el análisis de la situación y las perspectivas en materia de aglomeración articulada de actividades.

Al ser la región una economía insular, muchas especificidades se asocian al proceso de clusterización que ciertas actividades puedan protagonizar, pero estas especificidades no tienen por qué jugar en contra del proceso, sino todo lo contrario. De ahí que asociemos, en el análisis que sigue, una dimensión virtual de la clusterización (las conexiones a distancia y el *networking*) a la dimensión geográfica y espacial estrecha más comúnmente considerada.

3.3.1. EL CLÚSTER TURÍSTICO BALEAR. UN SECTOR ROBUSTO QUE DEBE MANTENERSE SOSTENIBLEMENTE

Como es bien sabido, el turismo ha sido durante las últimas décadas el motor de la economía y el progreso del archipiélago. Los grandes éxitos y las lecciones más amargas para la región han venido de su mano y por su tracción o empuje los restantes grandes sectores de actividad y las conexiones globales de las que las islas disfrutaban han quedado ligados de una manera incluso excesiva a la suerte de este sector.

El turismo en Illes Balears es más que un clúster. Es una de las marcas globales del turismo español. En su seno se han forjado las multinacionales baleares y españolas del sector y su referencia se ha instalado en el imaginario de decenas de millones de hogares españoles y europeos. Sus derivadas son enormes, y sus implicaciones, también. Así, la asignación de recursos (capitales, empleo) a la que el sector obliga al conjunto de la economía regional, la interrelación con las grandes redes mundiales de comercialización de servicios turísticos, la colmatación de los espacios turísticos y la propia reinversión permanente del producto turístico balear, con todas sus especificidades, conllevan luces y sombras en cuyo balance, hasta la fecha, la región ha sabido encontrar una formidable baza para su desarrollo. Pero conviene no desoír las señales que se perciben de que en algunas de las partidas de dicho balance los pasivos empiezan a pesar más que los activos.

La mencionada asignación de recursos al sector turístico y sus aledaños, como la construcción, puede haber evitado el desarrollo de actividades alternativas que facilitasen la diversificación de la economía balear en una fase más temprana. No es tanto problema de financiación, que no ha faltado en los últimos años desde la incorporación de la economía española al euro, sino de que la emergencia de otras actividades alternativas hubiese podido contar con empresarios convencidos del interés empresarial de esas otras actividades, o de que los trabajadores cualificados en habilidades diferentes a las requeridas por el sector turístico estuviesen disponibles, o de que los proveedores locales y las redes

comerciales de alcance hubiesen podido potenciar la emergencia de esas otras actividades. El turismo balear ha disfrutado de tal atractivo en todas estas décadas que, a pesar de los altibajos cíclicos, ha mantenido en tensión permanente a la capacidad productiva del conjunto de la región. Uno de los ejemplos más clamorosos de intrusión en la estructura de recursos de la región, no precisamente favorable, lo encontramos en el caso de la educación, ámbito en el que el abandono escolar inducido por la facilidad de encontrar trabajo en el sector turístico está distorsionando la pirámide de cualificaciones de la población. Por una parte, sacando a los chicos de los escalones formativos superiores en la educación secundaria y terciaria y determinando un nivel formativo general más reducido y, por otra parte, induciendo un fuerte sesgo en la oferta global de capital humano en las islas hacia la especialización en el sector en detrimento de una oferta más variada.

La dominancia de la actividad turística no debe impedir que una parte de los recursos productivos de la región, y los que puedan llegar desde fuera de ella, se asignen a actividades alternativas en las que también radica el futuro económico y social del archipiélago. El sector necesita reestructuraciones aquí y allá y, de hecho, el debate sobre la moratoria turística, por imperfecto y sesgado que todavía se presente, expresa elocuentemente la necesidad de una pausa para respirar hondo, aprender lecciones, perseverar en las buenas prácticas y caminar hacia una diversificación sostenible de las fuentes de riqueza para el futuro.

El clúster turístico balear es un claro ejemplo, como hay pocos en la economía española, de clúster maduro que necesita una “reinención” estratégica por varias razones. Primero, para impulsar las mejores realizaciones y crear la diferenciación que las haga visibles en el mercado global. Segundo, para revitalizar la calidad del entorno natural del que depende críticamente la supervivencia del sector. Tercero, para liberar recursos de todo tipo (empresariales, trabajo y capital) para el impulso de nuevas actividades económicas en el archipiélago. Finalmente, para repensar el producto turístico balear ante la

emergencia de nuevos tipos de turistas globales con unos hábitos muy diferentes a los de las generaciones precedentes.

No deja de ser el anterior un programa ambicioso que requiere una transición pausada y un consenso muy activo entre todos los interlocutores relevantes. El que esta transición se acabe formulando como una auténtica “reinención”, más que como una “reconversión”, dependerá de muchos factores, muchos de ellos ya presentes en el sector balear, y de la gestión que los agentes con intereses en él hagan de los retos a los que se enfrenta.

La adaptación del variado producto turístico balear en los últimos años ha sido portentosa, como lo ha sido el despliegue multinacional de sus empresas emblemáticas. También hay que aludir a la innovación que, con todas las limitaciones que subsisten, ha representado el perfeccionamiento de la figura laboral del fijo-discontinuo. Por último, la expansión del turismo residencial en las islas debe verse como una derivada natural de la inmensa popularidad que el destino balear ha tenido en todas estas décadas calando profundamente en el imaginario.

Este último desarrollo tiene derivadas más o menos deseables, en función de los intereses que se consideren, y si, por una parte, desplaza la demanda turística hacia el alojamiento extra-hoteler, con la consiguiente merma de la actividad de este subsector, por otra parte, genera un plus regular de población en los destinos turísticos de las islas que mantiene una demanda de bienes y servicios asociados a las residencias que permanecen activas en buena medida durante las fases estacionales más bajas.

Afortunadamente, el “sol y playa” ya no es la única oferta turística disponible en Baleares, aunque sigue estando asociado a la marca turística de la región. Otras actividades turísticas empiezan a proliferar de la mano de las actividades náuticas, golf, turismo de interior y naturaleza, al tiempo que otros mercados emisores, como el italiano y el francés, complementan la oferta. Pero el primero seguirá marcando durante mucho tiempo el tono del sector. Por ello es im-

portante renovar igualmente esa misma oferta de “sol y playa”, además de complementarla.

La “reinención” de este crucial segmento es pues un imperativo. La calidad de los establecimientos, del servicio al turista, del entorno natural inmediato a los hoteles, la densidad de estos mismos, etc. necesitan probablemente una importante puesta al día de las exigencias de los numerosísimos turistas que buscan expresamente esta fórmula, pero que la encuentran en cada vez más destinos competidores. Baleares no debe dejar de ofrecer esta fórmula, pero ello puede hacerse de muy distintas maneras.

El término “moratoria” evoca inmediatamente la confrontación radical de modelos turísticos y, además, desde posiciones ideológicas también encontradas, a menudo. Pero cabe hacer algunas consideraciones acerca de la necesidad de pararse a pensar el momento turístico balear en particular, y español en general, mirando hacia delante al mismo tiempo. Puede que conciliar los intereses del sector, de los que cuelgan, no se olvide, los empleos y la supervivencia del tejido productivo y comercial local, con los intereses conservacionistas más extremos sea lisa y llanamente imposible, pero lo que no lo debería ser es la necesidad de mantener el sector en marcha dentro de un contexto sostenible que sea satisfactorio para todas las partes, excluidos los extremos que en ningún caso deberían ser tomados como representativos del interés general.

Cuando hablamos del turismo en el caso de España, hay que reparar en que nos referimos a la segunda potencia mundial por número de visitantes extranjeros y por ingresos totales derivados. Tampoco es en absoluto despreciable la aportación del turismo residente, tan importante como el extranjero. Bajo ningún concepto son aceptables, pues, los experimentos a escala real que arriesguen la solidez del sector y su engarce con el resto de la economía, pero, puesto que los retos son también formidables, deben ser bienvenidos los intentos de formular sobre bases sostenibles el desarrollo futuro de una actividad con la que la economía balear deberá seguir contando en el futuro discernible.

3.3.2. EL CLÚSTER DE LAS COMUNICACIONES Y LOGÍSTICA

Fruto de la combinación entre especialización turística de la economía balear y la insularidad, las infraestructuras de transporte y las comunicaciones, la gestión de las mismas (logística) y su propia regulación son críticas para un funcionamiento eficiente del sector turístico en particular y de la economía balear en general. Esta obligación de servicio eficiente implica además numerosas oportunidades para el propio sector de las comunicaciones físicas y lógicas y proporciona derivadas de negocio propio y economías de escala para extender estas actividades más allá del turismo y de la región.

En efecto, las actividades de transporte aéreo y marítimo no sólo sirven al turismo, aunque lo hacen mayoritariamente, sino que ofrecen versatilidad y escala para abastecer a muchas otras actividades industriales y de servicios avanzados en los demás sectores de la economía balear. A su alrededor se crean las nuevas empresas que facilitan la diversificación económica del archipiélago y su concurso es vital para asegurar la eficiencia territorial del conjunto de economías insulares que la componen.

La eficiencia de este clúster multimodal necesita críticamente de modos de gestión de esta capacidad que se apoyen tanto en las nuevas tecnologías como en las regulaciones de mercado único especialmente relevantes en un territorio segmentado como es el caso de Baleares.

TRANSPORTE AERONÁUTICO Y ACTIVIDADES RELACIONADAS

Estrechamente ligado al turismo, pero con versatilidad suficiente como para desarrollar actividades sectoriales diversas, este sector tiene en la economía balear una presencia destacada. La capacidad de sus aeropuertos y sus conexiones determinan que multitud de empresas aeronáuticas de operación global puedan utilizarlo para sus actividades estén o no relacionadas con el turismo en la zona. Cada vez más, los aeropuertos de cierta capacidad y calidad de servicio canalizan tráficos en tránsito intra o inter continental

que no tienen origen-destino en las zonas inmediatas en las que se ubican. Sin duda, las frecuencias y la gama de destinos de los vuelos que sirven a los aeropuertos de la región han constituido en todos estos años un importante recurso para las empresas no baleares no pertenecientes al sector turístico y para los hogares residentes.

Muchas compañías aéreas se están ubicando en todo el Mediterráneo aprovechando las crecientes relaciones comerciales, empresariales y, por supuesto, turísticas entre Europa y África. Los aeropuertos baleares podrían competir con ventaja en este espacio por atraer a las compañías de todo tipo para que establecieran sus centros de gestión o servicio en ellos. El hangar de mantenimiento de Globalia en el aeropuerto de Palma es una buena muestra de esta capacidad. No obstante, la competencia en este terreno requiere una mucho mayor libertad por parte de los gestores aeroportuarios para fijar las tarifas y definir sus políticas comerciales, lo que el modelo aeroportuario español no permite en la actualidad en clara divergencia con lo que se observa entre los competidores.

Unidos a los atractivos de las diferentes islas, se encuentran servicios turísticos menos convencionales, como los de salud o congresos, que podrían captar la atención de numerosísimos visitantes globales de alto valor añadido, para lo cual, las infraestructuras para la prestación de estos servicios también se están poniendo al día en las islas.

La segmentación insular del territorio balear impone, por su parte, limitaciones a la continuidad territorial y obliga a una definición versátil y gestión eficiente de las infraestructuras de transporte aéreo y marítimo (ver infra). También está en juego la continuidad geográfica del mercado regional y su conexión con el mercado nacional. A este respecto, los operadores que sirvan a las necesidades de estos mercados deben poder hacerlo sin cortapisas regulatorias que no harían sino exacerbar las limitaciones físicas. Los tiempos de viaje, el coste directo y el confort de los desplazamientos inter-insulares pueden acortarse considerablemente mediante una mayor competencia entre compañías cuyos medios técnicos

son cada vez más adaptables a las condiciones de los mercados segmentados geográficamente.

En definitiva, aunque cuesta imaginar que las actividades aeroportuarias y el negocio que se genera a su alrededor en el archipiélago dejen de estar mayoritariamente ligadas a la actividad turística, nada debe impedir la realización tan intensa como sea posible de escenarios de actividad basados en el desarrollo de otro tipo de operaciones alternativas a las del turismo. Pero incluso, dentro de las actividades turísticas, la posibilidad de que el sistema aeroportuario balear sea un *hub* eficiente, bien conectado y flexible para la ubicación de centros de gestión y servicio de las compañías aéreas debe perseguirse con ahínco.

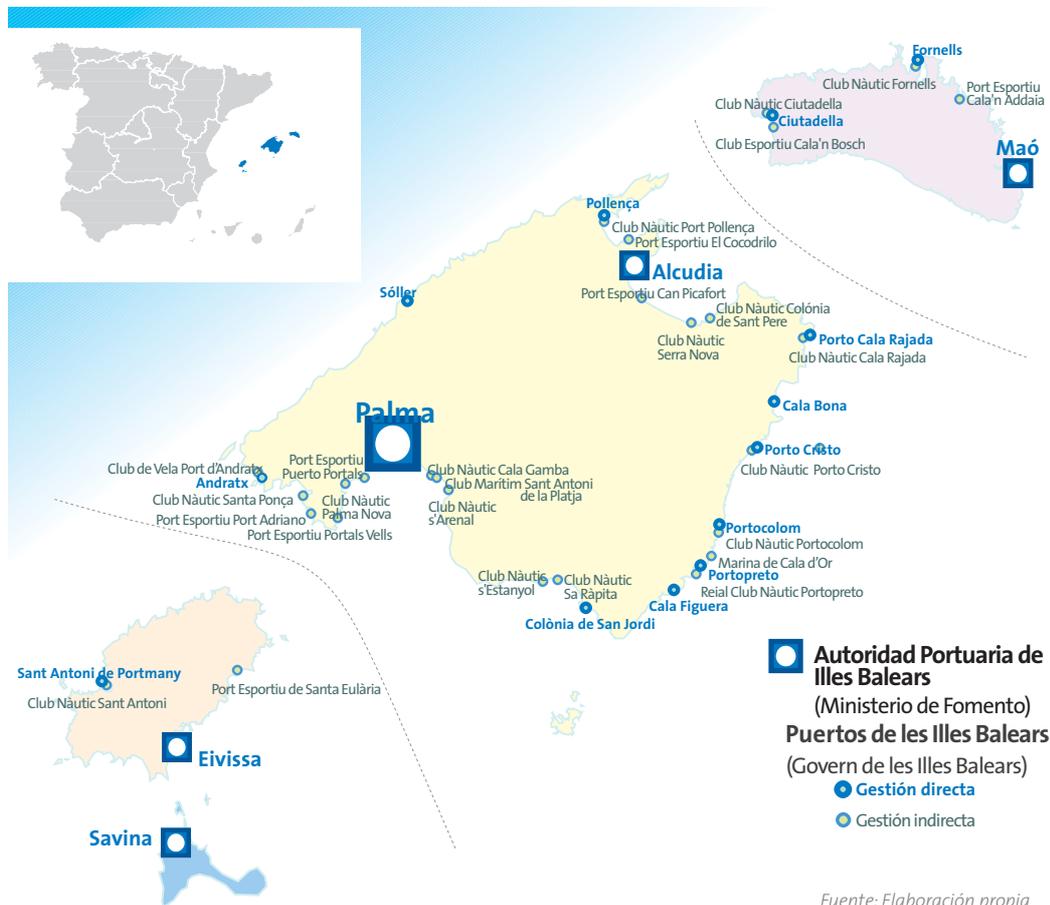
TRANSPORTE MARÍTIMO Y ACTIVIDADES RELACIONADAS

De nuevo, como en el caso aeronáutico, el transporte marítimo es una constante en la región y predominantemente se encuentra ligado a los flujos turísticos. Pero posee una capacidad que puede hacerse mucho más versátil y en la que ya empiezan a despuntar derivadas muy prometedoras.

Desde el servicio eficiente a las necesidades de transporte de los propios residentes y de las empresas locales, pasando por la canalización de los flujos con la península, la capacidad portuaria y la eficiencia de los servicios de transporte marítimo balear determinan críticamente la cohesión territorial y la necesaria unidad del mercado, por lo que la regulación del sector debe ser especialmente sensible a las necesidades de la economía balear.

Los puertos de Illes Balears (véase siguiente mapa) se enfrentan en la actualidad a su adaptación de cara a potenciar los servicios convencionales que prestan, ampliados con nuevas actividades turísticas de especial potencialidad, como los flujos de cruceros. La formulación de las nuevas infraestructuras, algunas de ellas urgentes, como en el caso del Puerto de Palma, debe hacerse de forma que la versatilidad de operaciones quede garantizada, así como la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte.

INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS DE ILLES BALEARS



El negocio portuario, de transporte y logístico, las actividades náuticas en su doble vertiente de turismo y manufactura industrial, constituyen un sector en si mismo que puede llegar a ser muy potente y significar un gran número de puestos de trabajo y creación de riqueza, incorporando, además, factores de producción altamente capacitados y de tecnología avanzada, así como intangibles (diseño) de alto valor añadido.

La expansión de la capacidad portuaria, comercial, de recreo o industrial, sin embargo, debe llevarse a cabo mediante actuaciones que preserven el litoral y los espacios marinos, crítico para el atractivo turístico de la isla, y que combinen los diseños tecnológicamente avanzados para mini-

mizar el impacto con la funcionalidad y la eficiencia para su operación. Cualquier progreso en esta materia sentaría precedentes muy visibles en toda la zona del Mediterráneo, especialmente sensible a las actuaciones desconsideradas en materia de impacto, y crearía un activo de alcance global muy valioso para la región y su atraktividad en materia de actividades avanzadas ligadas al sector.

Sobre la base de un sistema portuario avanzado, el archipiélago podría sustentar actividades muy diversificadas, llevadas a cabo por empresas de alto valor añadido, más o menos grandes, y ligadas a formas de turismo no convencional. Se trata pues de un poderoso vector de renovación

del turismo balear cuyo desarrollo comparte los condicionantes de consenso y sostenibilidad que rodean al gran sector al que estaría inevitablemente ligado.

DERIVADAS INDUSTRIALES Y TECNOLÓGICAS

No se concibe en la actualidad que el desarrollo de los modos de transporte como los que hemos descrito en este apartado se realice al margen de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones. Las grandes infraestructuras portuarias y aeroportuarias adquieren su eficiencia en la medida en que su gestión, cada vez más exigente, se lleva a cabo con los mejores medios tecnológicos y el mayor alcance de negocio posibles. Por eso la diversificación de actividades que se realizan con su concurso es una garantía para el máximo aprovechamiento de las posibilidades de la tecnología. La infraestructura tecnológica y de gestión se superpone a la infraestructura física.

Cuanto antes se conciban estas infraestructuras en función de su aportación a horizontes de actividad industrial y de servicios avanzados, además de las líneas de diversificación del turismo convencional, más sinergias se crearán con las iniciativas locales orientadas hacia estas actividades. Que no sean sólo las necesidades del turismo, que seguirán siendo importantes, las que justifiquen los desarrollos infraestructurales, sino que también se tenga en cuenta la perentoria necesidad que la región tiene de crear capacidad infraestructural para que las nuevas actividades puedan emerger en un territorio segmentado por la insularidad, pero plagado de atractivos y cabos sueltos a los que aferrarse.

La discusión acerca del sesgo que el turismo introduce en la asignación de los recursos locales es también de aplicación en este caso. En el sentido de que cualquier desarrollo de actividades diversificadas que despunte en la región debe ser muy tenido en cuenta a la hora de renovar la dotación infraestructural y su capacidad para la logística al servicio de estas nuevas actividades.

DERIVADAS DE MERCADO

Igualmente, las regulaciones portuarias o aeroportuarias que imperan en la península pueden no ser tan eficientes en la realidad insular. La

determinación de tarifas de los servicios aeroportuarios o portuarios, la gestión más flexible de estas infraestructuras y su interconexión con las restantes, puede requerir órganos competenciales o partenariados público privados que o no serían tan necesarios como en otros ámbitos geográficos o deberían ser muy diferentes. Piénsese en la necesidad de superar los diversos *handicaps* que afectan a la economía balear, desde la segmentación insular hasta la elevada estacionalidad de su actividad principal, pasando por la fragilidad de su medio natural.

Dentro de esta lógica, requiere especial atención el problema severo de la formación y el capital humano en el contexto del peculiar mercado de trabajo balear. Si se desea que otras actividades avanzadas se desarrollen en la región, al calor de la capacidad infraestructural analizada anteriormente y de la mano de sus relaciones más sofisticadas con el atractivo turístico que indudablemente seguirá caracterizando a la región, no hay más remedio que potenciar una iniciativa amplia sobre esta cuestión.

Ya no basta con aludir una y otra vez al hecho de que la tensión en el mercado de trabajo y el acceso inmediato a la actividad remunerada para los más jóvenes son factores contra los que es difícil competir desde el sistema educativo. Habrá que reformar el sistema educativo para que compita con los factores laborales mencionados. La formación para los empleos que se avecinan si las sinergias anteriormente exploradas cuajan es más que necesaria y urgente, además de constituir, en sí mismo, un factor de canalización del escenario evocado. Y los efectos sobre los jóvenes baleares pueden ser espectaculares.

Hablamos de formación para el empleo, no de un concepto formal y puramente nominal de la educación más o menos superior, que es lo que ya existe hoy en día en la región con el éxito constatado. Hablamos de identificación *bottom-up* de necesidades y de alianzas ganadoras entre los interlocutores sociales. Hablamos, por fin, de alianzas ganadoras entre las empresas y las instituciones de formación, que a lo mejor no deberían ser las que actualmente existen sino otras capaces de ofertar antesalas formativas de calidad

para las funciones técnicas y profesionales que los alumnos estarían llamados a cumplir una vez finalizado su ciclo formativo. Se requieren soluciones diferenciadas para problemas tan específicos como el de la formación y el capital humano en Baleares, en este y muchos otros sectores que no sean el turismo convencional en la región.

En ausencia de una reforma sustancial que genere los recursos humanos que la región necesitará para su diversificación, no habría que dudar en airear la calidad de vida que en ella impera para atraerlos desde fuera. La captación de talentos y creadores es una obligación para las empresas, vengan de donde vengan, y hay una amplia oferta de profesionales jóvenes dispuestos a mudarse de residencia para ganar calidad de vida y perspectivas profesionales. La región puede ofrecer ambas, pero sus empresas han de estar dispuestas a integrar recursos humanos multinacionales, con lo que ello implica en materia de idiomas, habilidades interculturales y otros atributos que cada día caracterizan mejor a la empresa global. La escala de las empresas puede no ser tan determinante para ciertas actividades, mientras las instancias de cooperación empresarial funcionen adecuadamente.

Seguro que la juventud balear está considerando la eventualidad de verse desplazada hacia los empleos mediocres por este tipo de “amenazas”, al fin y al cabo las han vivido en el pasado de forma más o menos intensa. No es malo que se intensifique este debate y que las empresas baleares sepan que si no encuentran en la región los recursos que necesitan, aunque no sin esfuerzo por su parte, podrían encontrarlos en el resto del mundo. No serían precisamente malas las consecuencias de que siguieran este curso de acción.

3.3.3. OTRAS ACTIVIDADES SUSCEPTIBLES DE CLUSTERIZACIÓN

No todo es actividad turística o logística en la región. La tradición agrícola e industrial del archipiélago es notable, y motivo de orgullo, y no debe quedar reducida a un museo etnográfico para visitantes, sino que desde el realismo debe renovarse aprovechando la visibilidad global que la región tiene y el hecho de que millones de resi-

dentos extranjeros pueden familiarizarse constantemente con esta oferta, en la medida en que se la renueve y comercialice adecuadamente, si se les pone a su alcance con motivo de su estancia en la región.

Al mismo tiempo, las condiciones naturales del archipiélago constituyen una excelente base para que actividades de expresión global, muy flexibles y altamente productivas, puedan asentarse en la región aportando talento y nuevas formas de conjugar el disfrute de los atractivos turísticos con las actividades de negocio o profesionales. Puede que el recorrido de algunas de estas nuevas actividades sea limitado, al menos *a priori*, pero no cabe despreciar en absoluto el atractivo que pueden ejercer en un mundo global en el que la movilidad y el *networking* canalizan crecientes sumas de valor añadido.

Por fin, la sensibilidad que el medio natural balear muestra y las oportunidades que brindan las nuevas tecnologías energéticas pueden crear una combinación perfecta para la exploración de nuevas líneas de negocio y actividad en las islas que sirvan de sustento a incipientes clústers de diversificación económica en la región.

No se le escapará a nadie que los desarrollos a los que se acaba de aludir interpelan una y otra vez a la capacidad de las empresas locales y, especialmente, a la adecuación de los recursos humanos.

Entre estas actividades susceptibles de clusterización se encuentran el sector audiovisual, el calzado y la industria agroalimentaria.

SECTOR AUDIOVISUAL

El sector audiovisual ha alcanzado en los últimos años una posición preferente en Baleares, tanto por razones culturales (clave en el devenir identitario de las islas), como económicas (un sector emergente de futuro, de gran demanda y mercados crecientes). En definitiva, la potenciación del sector contribuye al desarrollo de una cultura moderna, la difusión de la cultura propia y la normalización lingüística, la creación de empleo cualitativo, el desarrollo tecnológico y, en definitiva, a la generación de un clúster quinario de excelencia en Illes Balears.

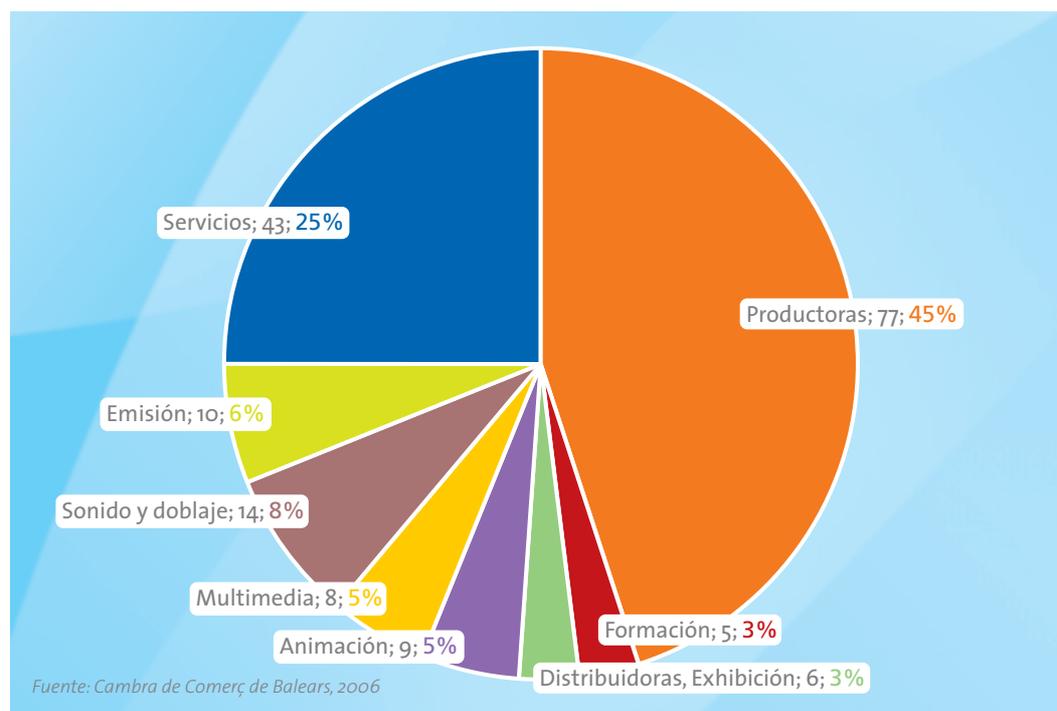
Las dimensiones y complejidad del sector trascienden la mera combinación de actividades de cine y televisión, de disco y radio, y se deben considerar también la formación y gestión de todo lo que significan la representación magnética o electrónica del espacio y de los volúmenes en forma de imágenes de animación y para todo tipo de funciones (educativas, de ocio, formación empresarial, servicios, información, marketing, preproducción, espectáculo y producción). En sentido amplio, la comunidad de negocios identifica cada vez más el sector audiovisual con la industria de contenidos, cuyo negocio y clúster consiste en la integración de los segmentos de creación, producción, distribución y exhibición de contenidos en formato audio o vídeo en los diferentes formatos de emisión-recepción (TV, radio, cine, vídeo, audio e Internet).

En el sector audiovisual balear se observa la existencia de cuatro grandes núcleos de actividad: el

que pivota alrededor de la televisión y la publicidad, el que centra su actividad en el ámbito cinematográfico y, en otro plano, los que pivotan alrededor de la radio e industria fonográfica. En el siguiente gráfico se analiza el peso de los diferentes subsectores audiovisuales de Baleares.

En lo que respecta a la actividad de producción de televisión, esta ha evolucionado mucho. En Baleares la televisión pública, a través de la creación del canal IB3, ha ejercido, como en otras muchas comunidades, la función de locomotora de impulso y transformación del sector. Por otro lado, se asiste a un intenso incremento de la competencia, derivado tanto de la adjudicación de nuevos canales privados estatales en abierto, como de la aparición de las plataformas de televisión por satélite y cable, lo que está consolidando una estructura empresarial capaz de producir contenidos televisivos de calidad con una estructura de costes y tiempos muy competitiva.

EMPRESAS AUDIOVISUALES EN ILLES BALEARS



Pese a los grandes avances del sector y generación de muchas actividades prácticamente *ex novo*, el sector audiovisual balear debe afrontar grandes esfuerzos cualitativos y cuantitativos que le permitan posicionarse como un clúster de futuro para la economía balear, entre los que cabe señalar: la apertura de nuevos mercados, la concentración empresarial –frente a la actual atomización- y la estrategia coordinada de los agentes del sector –sinergias y economías de escala entre los subsectores-, la optimización de las inversiones, nuevas aplicaciones tecnológicas y refuerzo del I+D+i, formación y reciclaje de los profesionales y empresarios, y la conjunción multilingüe de lo local y lo global. Por suerte, para afrontar estos ambiciosos retos Baleares cuenta con grandes fortalezas y oportunidades, como son: la singularidad cultural de Baleares y sus islas, una climatología y sector turístico de prestigio internacional, la alta predisposición de las empresas a asumir los esfuerzos de forma conjunta, un soporte de instalaciones físicas y tecnología de primer nivel y el decidido apoyo institucional autonómico dentro de una estrategia de impulso de la Sociedad de la Información de Baleares, y el fuerte incremento de la demanda audiovisual (derivada de la creación de los canales regionales y locales, y el futuro de los canales temáticos, TDT, la interactividad de la TV y la “banda ancha” de Internet, etc.).

INDUSTRIA DEL CALZADO

Las actividades industriales en Illes Balears vienen sufriendo desde los años ochenta un intenso declive que amenaza su viabilidad futura. Para paliar los efectos de esta crisis, adaptarse a las nuevas demandas –locales y globales– y mejorar la capacidad competitiva, la política industrial balear ha apostado fuerte por la innovación y el desarrollo tecnológico, dentro de la denominada estrategia *Bit*. Estas políticas comienzan a cosechar sus frutos, como es el caso de la comarca mallorquina de Raiguer, que pasa por ser el foco industrial más destacado de las islas, donde la creación de servicios avanzados impulsados por CDER está contribuyendo a la modernización y mejora de la competitividad de las empresas.

Dentro del tejido industrial balear, el calzado es una de las actividades con más protagonismo en

las islas, tanto en términos de empleo, valor añadido, número de empresas y peso en las exportaciones. Como el resto de las actividades industriales, el calzado ha sufrido en las últimas décadas una honda crisis estructural, cuyos efectos se traducen en el cierre de empresas, pérdidas de empleo y el traslado de la producción al exterior. La excesiva atomización del sector, hace que las pequeñas empresas familiares sean más vulnerables, ya que por su limitada capacidad para generar marcas de calidad no pueden posicionarse en los mercados a través del diseño y el marketing o no cuentan con los suficientes recursos financieros para reducir los costes de producción a través de la externalización productiva y, en consecuencia, su supervivencia muchas veces depende de los apoyos institucionales recibidos. Para paliar los efectos de esta insuficiente dimensión, las administraciones públicas y los agentes económicos de la región (cámaras de comercio y asociaciones empresariales) tratan de insuflar vocación exportadora a las empresas del calzado, inyectando generosas inversiones tendentes a favorecer el proceso de internacionalización de las empresas, así como fortalecer la promoción y comercialización de marcas de calidad, participando en ferias nacionales e internacionales.

Pero también existen casos de exitosa reconversión, con empresas que han aprendido a equilibrar la deslocalización de actividades con el fortalecimiento de los procesos esenciales conservando la identificación de la marca. En este contexto, sobresale el ejemplo de Camper, que sin abandonar sus señas de identidad asociada a las raíces de la empresa familiar en Inca (centro de la comarca de Raiguer), conjugó de forma brillante la internacionalización de la cadena de producción en países donde los costes de mano de obra (China y Marruecos) permiten seguir siendo competitivos, así como la potenciación de la marca a través de la calidad del diseño y el I+D+i incorporado al producto, y la agresiva estrategia de comercialización y marketing. Los resultados avalan este esfuerzo, y hoy Camper es un líder mundial en el mercado del calzado casual, con una fuerte penetración en los mercados internacionales y grandes proyectos de expansión a corto plazo. Esta es una trayectoria difícil, donde el sector del calzado seguirá Adelgazando,

pero es probablemente la única vía para que las empresas se mantengan en la región amarradas a los eslabones nobles de su cadena de valor, avanzar hacia un clúster de excelencia y poder ser más ambiciosos que la mera subsistencia.

AGROALIMENTARIO

Aunque su peso en la economía sea exiguo para la región en términos de aportación al PIB y empleo (2%), las actividades agropecuarias siguen ordenando el territorio balear. Por ello, es necesario trascender esa función meramente productiva, y considerar su contribución al mantenimiento de la biodiversidad y su condición de recurso ecoturístico imprescindible para impulsar una oferta turística sostenible, donde los genuinos paisajes mediterráneos de las islas son cada vez más apreciados y demandados, sin olvidar sus derivadas en la calidad de vida y puntal de la identidad local.

Entre las producciones agrícolas sobresalen las patatas tempranas (muy valoradas en los mercados europeos), las hortalizas frescas, los cultivos leñosos de vid, olivo y árboles frutales, básicamente enfocados a atender las demandas de la población local y flotante del turismo. Entre las producciones ganaderas, cabe resaltar las grandes dimensiones que alcanza la cabaña vacuna menorquina, enfocada a la producción láctea, con el queso de Mahón como producto estrella, y cuyas explotaciones extensivas imprimen un carácter peculiar al paisaje de la isla caracterizado por los campos arbolados de *bocage*. Otras producciones ganaderas de interés se derivan del porcino (parte del mismo es de raza ibérica), del que se extrae la manteca para la elaboración de las famosas ensaimadas, y de la carne magra y parte del tocino se elaboran las también apreciadas sobrasadas baleares y el menos conocido embutido Camayot. El ganado ovino también

DENOMINACIONES DE ORIGEN Y DE CALIDAD DIFERENCIADA DE ILLES BALEARS

CATEGORÍA	TIPOLOGÍAS	PRODUCTOS
Denominaciones de origen	Vinos	<ul style="list-style-type: none"> • BINISSALEM • PLA I LLEVANT
Denominaciones de origen protegidas	Quesos	• MAHÓN-MENORCA
	Aceites	• OLI DE MALLORCA (*)
Denominaciones geográficas	Bebidas espirituosas	<ul style="list-style-type: none"> • PALO DE MALLORCA • HIERBAS IBICENCAS • GIN DE MENORCA • HERBES DE MALLORCA
Indicaciones geográficas protegidas	Embutidos	• SOBRASSADA DE MALLORCA (*)
	Dulces	• ENSAIMADA DE MALLORCA (*)
	Quesos	• QUESO DE MALLORCA (**)
Vinos de la tierra	Vinos	<ul style="list-style-type: none"> • EIVISSA • SERRA TRAMUNTANA-COSTA NORD • ISLA DE MENORCA • ILLES BALEARS • FORMENTERA
Marca colectiva de garantía	Frutos secos	• ALMENDRA MALLORQUINA
	Carnes frescas	• CARNE DE CERDO SELECTA (PMS)

(*) Inscrita en el Registro de la UE.

(**) Denominación en proyecto

proporciona quesos de calidad, cuyo prestigio y promoción está creciendo.

Como resultado de la diversidad agroambiental, la gama de enseñas agroalimentarias de calidad en la región es relativamente amplia, (véase en la tabla de la página anterior). La consecución de estas marcas refleja el esfuerzo acometido por parte de los productores, industrias de transformación e instituciones, fuertemente sensibilizados en la necesidad de competir con productos propios y genuinos. Además, Baleares también ha conseguido dotarse de soportes para la difusión de la agricultura ecológica y producción integrada, que son claves a la hora de suministrar alimentos de alta calidad.

Para dar una idea de la magnitud del sector alimentario de Illes Balears, su peso en el conjunto del empleo industrial es del 19,2%, superando claramente al 7,3% de la industria de calzado. Baleares, sin obviar la pujanza del subsector de aguas y bebidas alcohólicas, también cuenta con industrias cárnicas, lácteas y de panadería/bollería que elaboran respectivamente embutidos, quesos y ensaimadas. La industria vitícola también tiene cierta entidad y la oleícola comienza a reactivarse tras muchos años de inactividad.

No obstante, la problemática estructural que arrastra el sector agropecuario, agudizada por el mayor dinamismo y competencia de otros sectores, implica un trasvase de empleo y usos del suelo difícil de contener, y ello grava negativamente las expectativas de desarrollo de las industrias alimentarias especializadas en productos de calidad. A ello hay que unir la falta de empresas de transformación punteras y la excesiva atomización de éstas, así como las dificultades a la hora de posicionarse con una marca balear común que reúna todos los productos, frenos que exigen redoblar los esfuerzos.

En suma, las islas cuentan con una envidiable oferta de recursos agroalimentarios, pero también es cierto que el mantenimiento –y más aún el crecimiento– de dichas actividades va a depender de una apuesta firme por la aceleración de los procesos de integración y clusterización, que proporcionen nuevas sinergias y capacidad de

expansión. Es decir, la formación y profesionalización de los agricultores hacia una mentalidad empresarial, el reconocimiento social e institucional de las funciones del agro en la preservación del medio que se traduzca en una ordenación del territorio más sostenible, la generación de bienes-servicios ecoturísticos, el incremento del valor añadido a través de la transformación agroalimentaria, la absorción de las demandas del mercado local y turístico, la asociación empresarial, la mayor dimensión de marca y promoción externa de los alimentos de Baleares, etc., son factores interdependientes y necesarios para la emergencia de un clúster propiamente dicho.

3.4. SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO

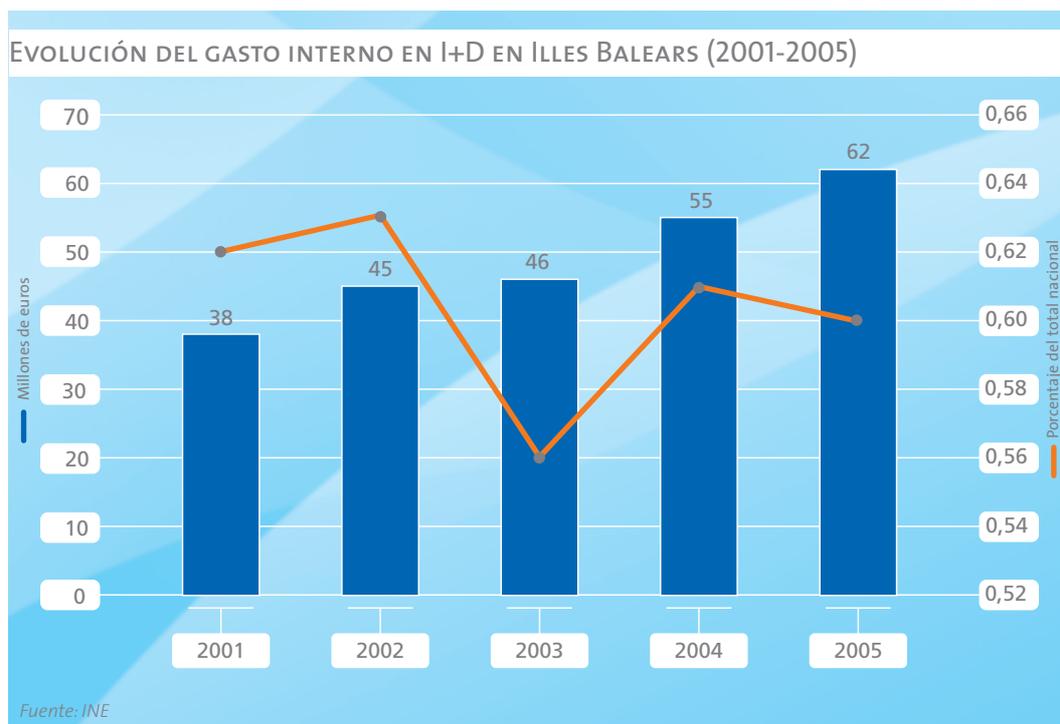
Con una economía próspera basada fuertemente en los servicios y, particularmente, en el turismo, la transición hacia la sociedad del conocimiento resulta más complicada en Illes Balears que en otras regiones españolas más industrializadas. Sin embargo, a largo plazo, el bienestar económico y social de la comunidad autónoma sólo puede garantizarse mediante la mejora de la competitividad de las empresas a través de la innovación en los servicios y mediante la especialización de la investigación y el desarrollo en áreas del conocimiento de interés estratégico para Illes Balears.

El esfuerzo de transformación en una sociedad del conocimiento requiere la implicación de los agentes públicos y de los privados, empezando por la adopción de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones por parte de las empresas. En este apartado, el sector empresarial balear destaca por encima de la media española, por ejemplo, con un 96,77% de empresas que disponen de acceso a Internet (99,58% en el caso de empresas de servicios), frente al 92,65% de la media española. La penetración del correo electrónico también sobrepasa la media nacional, y el 47% de las empresas baleares afirman que éste sustituye de manera significativa o total al correo tradicional, mientras que en el conjunto de España apenas el 43,96% de las empresas encuestadas por el INE responde lo mismo.

Tal y como se desprende del Plan Balear de Ciencia, Tecnología e Innovación 2005-2008, el objetivo estratégico en estos momentos es lograr que la sociedad balear alcance un nivel de desarrollo sostenible, no tan dependiente de un único sector económico, que sea capaz de generar por sí misma una riqueza no estacional y no “deslocalizable”, lo que implica una sociedad con una mayor proporción de actividades ligadas al conocimiento, tanto en términos económicos como sociales.

3.4.1. EL ESFUERZO EN I+D EN ILLES BALEARS

El gasto en I+D realizado en las islas fue de 61,5 millones de euros en 2005. Este monto supone un 0,6% del gasto nacional en I+D (ver siguiente gráfico) y apenas un 0,27% del PIB balear, todavía lejos del 0,35% fijado como objetivo conservador para 2009 por el Gobierno balear (el objetivo optimista es del 0,40%).



En los últimos años, Baleares ha incrementado el gasto en I+D en términos nominales (desde los 38,4 millones de euros destinados a este concepto en 2001), pero el crecimiento ha sido similar al

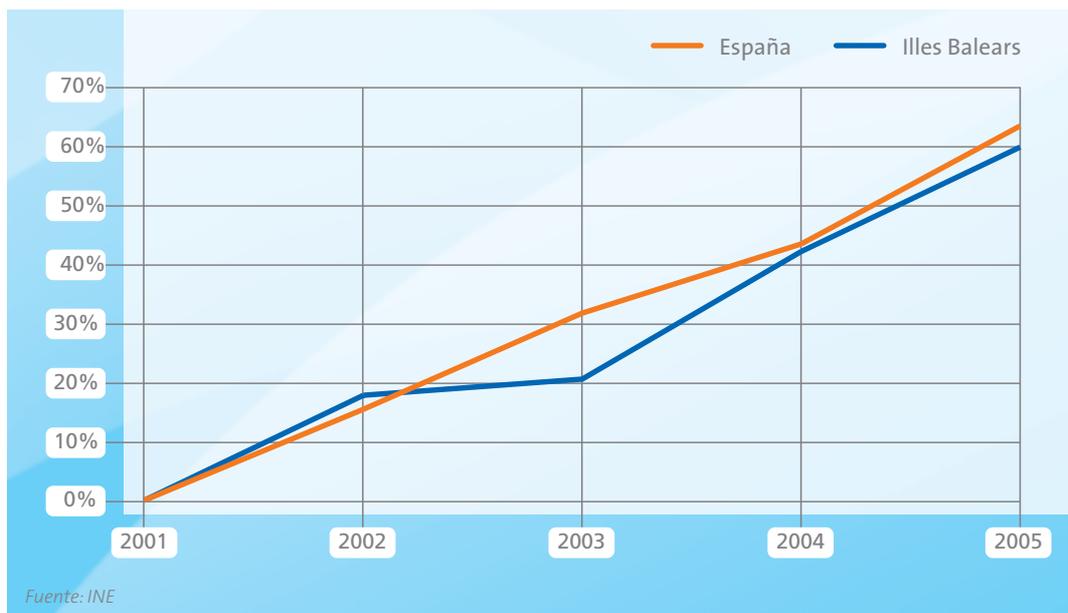
del conjunto de España. En datos por habitante, Illes Balears gasta casi la cuarta parte de la media española (64,2 euros frente a 236,9), (véanse gráficos de la página siguiente).

GASTO INTERNO EN I+D POR HABITANTE. ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (2001-2005)



EVOLUCIÓN DEL GASTO INTERNO EN I+D EN ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (2001-2005)

INCREMENTO % ACUMULADO (2001 = 0)



Un dato positivo del esfuerzo regional en I+D+i es la producción científica y tecnológica de Baleares en relación con los recursos disponibles (tanto económicos como de capital humano). Por un lado, el Plan Balear de Ciencia, Tecnología e Innovación 2005-2008 se hace eco de un estudio realizado por el Gobierno balear en el que se sostiene que la producción científica de Baleares en bases de datos internacionales representa el 1,1% del total español, con un 0,9% de los investigadores nacionales. En 2005, el número de investigadores trabajando en Illes Balears (en equivalencia de jornada completa) fue de 898,1 profesionales, con un total de 1.283 personas dedicadas a labores de I+D.

Igualmente prolíficos son los inventores baleares, si tenemos en cuenta el número de solicitudes de patentes nacionales presentadas a la Oficina Española de Patentes y Marcas; en 2006 se presentaron 43 solicitudes (41 en 2005), lo que sitúa en muy buen lugar a las islas con 72,46 solicitudes por cada 1.000 investigadores, frente a las 27,59 solicitudes por 1.000 investigadores de la media española (ver gráfico siguiente).

SOLICITUDES DE PATENTES POR 1.000 INVESTIGADORES EN ILLES BALEARS VS. ESPAÑA (2001-2005)



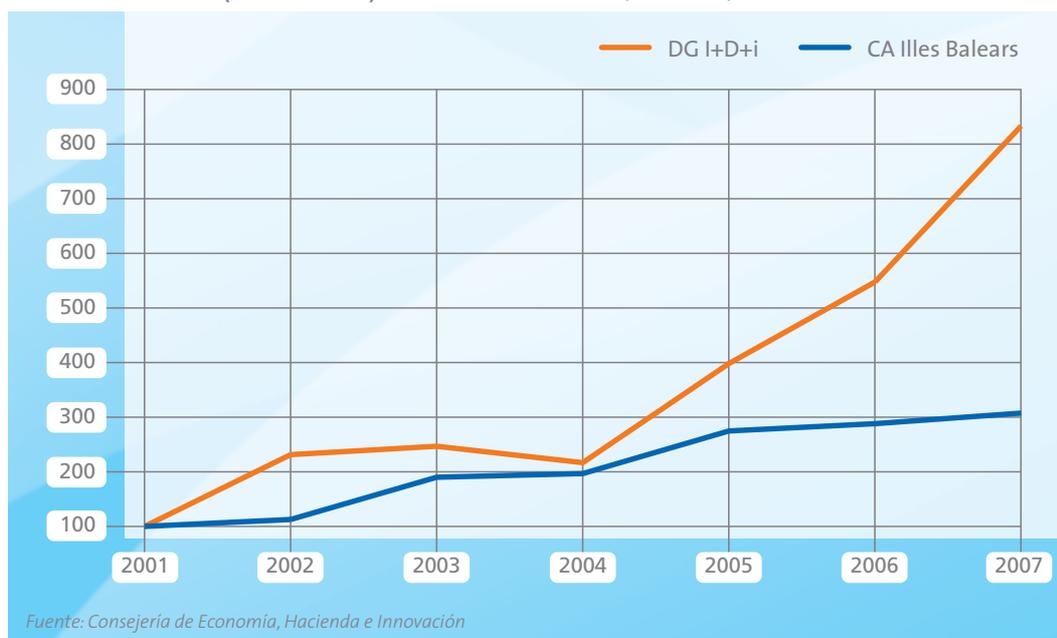
En cualquier caso, la ausencia de personal cualificado en materia de investigación, desarrollo e innovación tecnológica es una de las tareas pendientes de la comunidad autónoma y, como tal, el Gobierno balear lo ha incluido entre sus objetivos en el Plan de Ciencia, Tecnología e Innovación 2005-2008. A este hecho hay que añadir la dificultad que tienen las empresas baleares para

contratar personal con cualificación tecnológica. Este hecho queda reflejado en la encuesta del INE sobre uso TIC y comercio electrónico en las empresas, donde el 21,45% de las empresas baleares que encontraron dificultades para contratar personal con conocimientos TIC en 2005 manifestaron no haber encontrado candidatos.

Durante años, la carencia de una estrategia balear de I+D+i bien definida se plasmó en la asignación de presupuestos demasiado escasos a la Dirección General de I+D+i, dependiente de la Consejería de Economía, Hacienda e Innovación. Entre 2001 y 2004, coincidiendo con la aplicación del primer Plan de I+D y del Plan de Innovación de Illes Balears, el presupuesto de la Dirección

General de I+D+i aumentó en más del 100%. Sin embargo, el impulso definitivo se ha dado tras la aprobación del Plan Balear de Ciencia, Tecnología e Innovación 2005-2008, gracias al cual el presupuesto se ha multiplicado por ocho respecto a 2001, y ha crecido cuatro veces más rápido que los presupuestos generales de la Comunidad Autónoma (ver gráfico adjunto).

EVOLUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE I+D+i Y DEL PRESUPUESTO DE ILLES BALEARS (2004-2007) INCREMENTO ACUMULADO (2001 = 100)



3.4.2. EL SISTEMA BALEAR DE I+D+i

La Comunidad Autónoma de Illes Balears cuenta con varios centros de I+D+i, además de un parque tecnológico y una Universidad con campus en Mallorca y sedes en Eivissa y Menorca. Pese a esto, Baleares ha carecido durante mucho tiempo de un verdadero sistema integrado de I+D+i y sólo los recientes planes de investigación, desarrollo e innovación han constatado una apuesta decidida por la vertebración de todos los elementos que forman parte del sistema balear.

Con una presencia mayoritaria en la isla de Mallorca, la Universidad de Illes Balears (UIB) cuenta con 127 profesores que imparten más de 40 titulaciones de grado a 11.466 alumnos (13.364, contando centros adscritos y títulos propios) distribuidos en distintas ramas: experimentales, humanidades, salud, sociales, jurídicas y técnicas. Además, la Universidad cuenta con 4 programas oficiales de postgrado y doctorado.

SOPORTES I+D+I DE ILLES BALEARS



En el área de las ciencias de la salud, Illes Balears cuenta con varios centros y fundaciones, como el Instituto Universitario de Investigación en Ciencias de la Salud (adscrito a la UIB), la Unidad de Investigación del Hospital Universitario Son Dureta o las fundaciones Mateu Orfila, Kovacs y la del Banco de Sangre y Tejidos, lo que da muestra del gran interés estratégico que tiene este área para las islas.

La investigación científica balear también cuenta con varias instituciones de prestigio como el IMEDEA (Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados), el IFISC (Instituto de Física Interdisciplinar y Sistemas Complejos), la estación de acuicultura de Andratx o el centro territorial del Instituto Nacional de Meteorología. En el campo de la tecnología, la Fundación IBIT (Fundación Illes Balears Innovació Tecnològica) promueve la innovación tecnológica a través de la canalización de

ayudas a la I+D+i, y está integrada en el ParcBIT, un parque tecnológico en el que se ponen a disposición de los emprendedores y las empresas innovadoras servicios de apoyo y espacios para el desarrollo de sus actividades. Igualmente, dentro del ParcBIT se encuentra INESTUR (Instituto de Estrategia Turística) y, en los próximos meses, se pondrá en marcha CIDTUR (Centro de Investigación y Desarrollo Turístico), un centro de I+D especializado en desarrollar innovaciones que permitirán mejorar la competitividad del sector turístico balear.

La industria balear también se ha agrupado para poder innovar y mejorar sus productos en centros como ITEB (Instituto Tecnológico de la Bisutería) en Maó, CETEBAL (Centro Tecnológico Balear de la Madera) en Manacor, o la sección balear de INESCOP (Instituto Tecnológico del calzado y conexas) en Inca.

EL PLAN DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN DE ILLES BALEARS 2005-2008

Las necesidades de Baleares para convertirse en una Sociedad del Conocimiento pasan por estructurar los esfuerzos públicos y privados en I+D+i, de manera que sean coherentes y contribuyan a fomentar la cultura del conocimiento entre los ciudadanos y las empresas. Partiendo de esta base, el Plan de Ciencia, Tecnología e Innovación 2005-2008 rechaza la separación previa entre I+D e innovación tecnológica y plantea una estrategia conjunta con los siguientes objetivos:

1. Reforzar las capacidades del sistema de innovación de Illes Balears.
2. Fomentar la investigación científica y tecnológica con especial énfasis en áreas temáticas de interés estratégico para las islas.
3. Promover la innovación en las empresas locales.
4. Fortalecer el capital social en las islas, reforzando la relación entre los agentes del sistema.
5. Fomentar la cultura científica y el interés social por la ciencia, la tecnología y la innovación.

Cada uno de estos objetivos cuenta con programas específicos destinados a su consecución, tal y como figura en la siguiente tabla.

PROGRAMAS Y OBJETIVOS DEL PLAN BALEAR DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN (2005-2008)

OBJETIVOS	PROGRAMAS				
	RECURSOS HUMANOS	REFUERZO DE LA BASE CIENTÍFICA	ARTICULACIÓN DEL SISTEMA	INNOVACIÓN EN LAS EMPRESAS	FOMENTO DE LA CULTURA CIENTÍFICA
Refuerzo de las capacidades del sistema de innovación	X	X	X	X	
Fomento de la I+D en áreas prioritarias	X	X			
Promoción de la innovación en las empresas	X	X	X	X	
Fortalecimiento del capital social	X		X	X	
Fomento de la cultura científica				X	X

Fuente: Conselleria de Economía, Hacienda e Innovación

Para lograr estos objetivos, el gobierno autonómico ha decidido concentrar sus recursos en tres áreas prioritarias:

- Turismo. Se trata de la principal fuente de ingresos de Baleares y el principal sector de ocupación.
- Medioambiente. Relacionado con el turismo, el litoral balear es un ecosistema extremadamente frágil donde se concentra de forma directa o indirecta entre el 60% y el 70% del PIB de la región.
- Ciencias de la Salud. Se promueve la conexión de la investigación biomédica de carácter más fundamental con la investigación clínica más propia del sistema hospitalario, en la que Baleares cuenta con experiencia previa.

3.4.3. GENERACIÓN DE EMPRESAS DE BASE TECNOLÓGICA

La creación de empresas de base tecnológica en Baleares se sustenta sobre las infraestructuras y servicios disponibles en el ParcBIT, situado cerca de Palma de Mallorca, y el Centre Bit de Inca, en el que se encuentra el CEEI (Centro Europeo de Empresas Innovadoras). Estas iniciativas, que en ocasiones cuentan con el apoyo del Gobierno balear, proporcionan emplazamientos y servicios de ayuda a la creación de empresas tecnológicas en forma de incubadoras, clubs de innovación, asesoramiento profesional o captación de ideas innovadoras. Los requisitos exigidos son únicamente la capacidad de innovar y la presentación de planes de negocio viables. El apoyo a los emprendedores y a los innovadores se completa con diversos portales informativos como Balearsemplen.com (del CEEI, la UIB y la Confederación de Asociaciones Empresariales de Baleares) o BalearsInnova.net (patrocinado por el Gobierno balear, la Unión Europea y la Fundación IBIT).

3.5. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Las fuertes dinámicas en el crecimiento de la población y expansión urbana deben ir acompañadas de una gestión racional en el uso de los recursos de que dispone el archipiélago balear. La fragilidad del territorio insular y el fuerte impacto del modelo turístico-residencial vigente pueden poner en riesgo el futuro económico de este territorio si su principal fuente de ingresos, el propio sector turístico, se ve afectado. Sólo alcanzando un modelo territorial basado en el correcto uso de los recursos y en la disociación entre crecimiento económico y el respeto al medio natural, permitirá a Illes Balears mejorar el nivel de bienestar social de los habitantes y visitantes y legar a las generaciones futuras isleñas un territorio equilibrado y saludable.

En este capítulo se desarrolla un análisis de algunos indicadores y de procesos hacia la sostenibilidad ambiental, lo que permite conocer la situación y perspectivas para un desarrollo sostenible del archipiélago balear.

3.5.1. INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

FUERTE PRESIÓN URBANÍSTICA

La expansión urbanística acelerada en los últimos años se refleja en los cambios en los usos del suelo, la sobreexplotación de acuíferos, la erosión y reducción de la superficie forestal, el incremento de los riesgos de inundaciones por ocupación de torrentes, etc.

A pesar de los esfuerzos por implantar una gestión responsable del territorio balear, el incremento neto de la superficie artificial durante el período 1987-2000 ha sido uno de los más elevados de España, con 9.130 ha construidas, lo que supone un 41,4% más.

El archipiélago balear soporta una gran presión urbanística desde los años 60, cuando se convierten en destino turístico de primer orden. Este hecho es el responsable de la disminución de los espacios dedicados a la agricultura y la masa forestal. El aumento del *stock* de vivienda vinculado al turismo residencial, especialmente en las

islas de Mallorca e Eivissa, ha generado sobreoferta y la masiva ocupación del primer kilómetro de costa, que en Baleares afecta al 15% de la franja costera.

Esta intensa depredación territorial generada por el *boom* de la construcción incide en la degradación paisajística, y la sobreexplotación de los principales atractivos o recursos turísticos, como la costa y sus playas, hipotecando el futuro de las islas. Algunas iniciativas desarrolladas por el Gobierno balear han tratado de reducir el impacto que este fenómeno supone para el medioambiente, tales como la *Ecotasa* o la moratoria turística, pero tuvieron un alto coste político por su carácter intervencionista y las críticas recibidas por parte de los agentes sociales y económicos locales.

En cuanto a la generación de residuos, Illes Balears aparece, junto a Canarias, como la comunidad que más residuos produce (más de 600 kg/hab/año). Esta situación se debe a que se contabilizan los residuos producidos por los turistas pero no a los individuos, por tanto, son los habitantes de las islas los que cargan con los residuos producidos por los turistas. Según el MMA, si en los cálculos se incorporasen a los turistas, la ratio actual podría reducirse en un 15%.

Un dato positivo lo arroja ECOEMBES¹¹ en su último informe sobre reciclaje. El 58% de los ciudadanos de las islas afirman que separan plásticos, latas y bricks, y un 60% papel y cartón. En total, un 64% de los encuestados en el mencionado estudio reconoce separar alguno de los residuos, lo que sitúan a Illes Balears en una buena posición en este sentido en el conjunto de España.

EMISIONES DE GEI

A pesar de que, durante el año 2006, se registró una reducción del 4,1% de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel nacional, España sigue entre los países más alejados de los objetivos de Kyoto. La Comunidad Autónoma de Illes Balears emitió en 2004 unos 9,38 Mt CO₂ eq., es decir, el 2,25% del total de emisiones registradas en España en ese año (416,5 Mt CO₂ eq.). Su estructura económica, basada en los servicios, y en particular en el turismo, la sitúa entre la comunidades menos contaminantes. Sin embargo, ha sido una de las que ha registrado un mayor incremento de emisiones. Entre 1990 y 2005, han aumentado un 62,12%, porcentaje superior al de la media nacional, ya de por sí alto (52,8%). Este crecimiento se debe a las fuentes de generación de energía eléctrica en las islas¹², basadas principalmente en los combustibles fósiles, y que representan en torno al 52% de las emisiones, así como en el transporte, un sector que supone casi un 30%. Ambos sectores son responsables del 90% del aumento de las emisiones en Baleares. El gráfico siguiente muestra la potencia instalada para la producción de electricidad en las islas. Se puede observar que la aportación de las renovables a la oferta de energía eléctrica es aún muy baja.

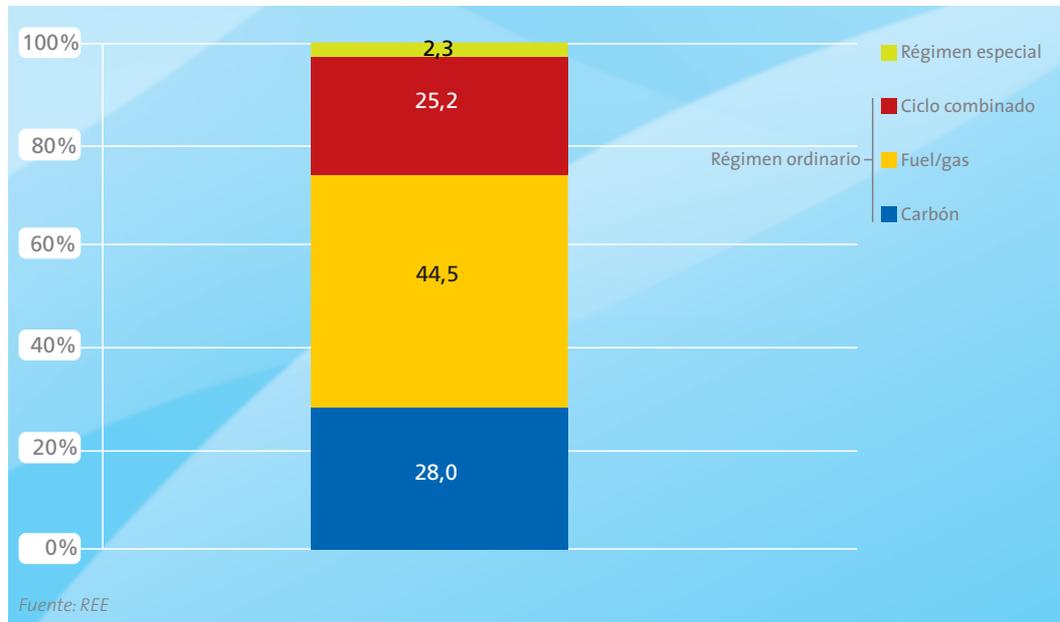
Según el análisis de ecoeficiencia regional del Observatorio de Sostenibilidad de España, en Baleares las emisiones de SO_x han crecido por debajo del VAB, las de NO_x, CH₄ y NH₃ crecen pero a un ritmo menor que el PIB, y las emisiones de CO₂ y la generación de residuos urbanos crecen por encima del PIB regional. En síntesis, la tendencia en Illes Balears es que los indicadores crecen por debajo del PIB regional, pero siguen aumentando.

¹¹ Ecoembes es una sociedad sin ánimo de lucro que gestiona el Sistema Integrado de Gestión (SIG) de envases ligeros y de cartón y papel.

¹² Centrales térmicas de Es Murterar (Alcúdia), Son Reus (Palma), Maó, Eivissa y Formentera. La Revisión del Plan Sectorial Energético de las islas de septiembre 2005 suprime los emplazamientos de las centrales térmicas de San Moliner y Sant Joan de Déu, ambos en el municipio de Palma.

POTENCIA INSTALADA MW EN ILLES BALEARS

PORCENTAJE DICIEMBRE 2006



Como ya se ha comentado, la principal fuente de emisión de GEI en Illes Balears es el tráfico. Según la Encuesta de Movilidad de los Residentes en España de 2000¹³ que publica el Ministerio de Fomento, el 55,4% de los desplazamientos realizados en ese año se produjeron en coche o moto, un porcentaje sensiblemente por encima de la media española que se sitúa en el 48,6%. Este dato se corresponde con un número reducido de desplazamientos en transporte público (autobuses urbanos e interurbanos), que en las islas tan sólo suponen el 4,9% frente al 10,8% del total nacional. Este uso masivo del coche tiene unos efectos perjudiciales sobre el paisaje, la calidad de vida y el desarrollo sostenible de las islas. El turismo incrementa considerablemente el uso de este tipo de vehículo a través del alquiler y el consiguiente incremento de emisiones de gases de

efecto invernadero. El uso masivo del vehículo privado en las Illes Balears está relacionado con el modelo de ocupación urbanística del territorio, de tipo disperso, y con costumbres vinculadas a la renta disponible, elevada en las islas.

CONSUMO Y PRECIOS DEL AGUA

Los recursos hídricos disponibles en Baleares se encuentran en su mayoría en el subsuelo. Las limitadas precipitaciones y un territorio predominantemente calcáreo con intensas infiltraciones kársticas limitan la escorrentía superficial a arroyos torrenciales o vías naturales de evacuación de las aguas de la lluvia hacia el mar.

El 44% de las aguas disponibles para el consumo por persona y día procede de los acuíferos de las islas. Este elevado porcentaje es superado tan

¹³ Movilia 2000 ofrece los datos más actuales sobre la movilidad en España. Movilia 2006 verá la luz a finales del presente año.

sólo en España por Navarra (55,4%), Comunidad Valenciana (63,1%) y Ceuta y Melilla (54,5%), y es semejante a Castilla-La Mancha, con un 45% del agua disponible por persona y día procedente del subsuelo. Las consecuencias más directas de esta dependencia de las aguas subterráneas son, por un lado, un precio más elevado del agua y, por otro, la sobreexplotación de los mayores acuíferos de las islas¹⁴, con la consiguiente reducción de la calidad de sus aguas y la intrusión de agua marina en algunos casos.

Los usos agrícolas y, muy especialmente, el turismo han creado una demanda elevada de este recurso tan preciado, lo que obliga no sólo a una

gestión inteligente de los recursos propios, tanto en volumen como en calidad, sino también a la importación de agua desde la Península o la costosa desalación de agua del mar. Es decir, mientras que los recursos hídricos en Baleares son cada vez más escasos, la demanda aumenta debido al incremento de plazas hoteleras, campos de golf y urbanizaciones, lo que obliga a realizar grandes inversiones en infraestructuras. El Gobierno balear apuesta por el autoabastecimiento proyectando la construcción de nuevas desaladoras en las islas. Como se observa en el siguiente gráfico, Baleares es una de las comunidades españolas donde más dinero se paga por el agua.

VALOR UNITARIO TOTAL DEL AGUA POR COMUNIDAD AUTÓNOMA (2004)

EUROS POR M³



¹⁴ Según el PHIB, los tres mayores acuíferos de la isla de Mallorca, Inca-Sa Pobra, Pla de Palma y Lluçmajor-Campos se encuentran sobreexplotados. En Eivissa la situación de los acuíferos también es delicada.

La proliferación de campos de golf en los últimos años en Mallorca e Eivissa se identifica como una de las principales causas de la sobreexplotación y salinización de los acuíferos de estas islas. En la actualidad existen un total de 22 campos de golf (20 de ellos en Mallorca) a los que se sumarán unos 13 más proyectados en los PGOU de algunos municipios, y que, en su mayoría, se siguen regando con agua potable procedente de los pozos.

BIODIVERSIDAD

La fuerte presión sobre el territorio afecta directamente a la biodiversidad de las islas. Existe una gran cantidad de especies de avifauna, de las que un 20% está en peligro de extinción, como el águila pescadora, el halcón peregrino y de Eleanor, el alimoche, el águila calzada y el buitre negro, y mamíferos como la marta y la gineta de Eivissa, un endemismo. Las islas destacan por albergar un elevado número de anfibios y reptiles (existen diez especies de lagartijas endémicas y decenas de subespecies de lagartija Litford), sin embargo, en torno al 40% de estas especies se encuentran amenazadas. El Gobierno balear realiza algunos esfuerzos por salvar a estas especies a través del organismo *Servei de Protecció d'Espècies* adscrito a la Dirección General de Biodiversidad de la Conselleria de Medi Ambient, y por medio de planes de recuperación, conservación o manejo de especies amenazadas como los *limonium* endémicos, los *ferrerets*, el águila pescadora, la gaviota de *audouin* o el comorán moñudo.

La protección de amplios espacios, tanto terrestres como marinos, permite ser optimista en lo que a reducción de la pérdida de biodiversidad se refiere. Las islas cuentan con un total de 34 Espacios Naturales Protegidos (ENP) con diferentes figuras de protección de ámbito nacional o autonómico, que suman en torno a 36.746,80 ha de superficie terrestre y marina protegida¹⁵. La comunidad balear se ha concienciado en los últimos años de la necesidad de proteger los espacios naturales como fuente de riqueza e identi-

dad. Así, mientras en 1999 –diez años después de la entrada en vigor de la Ley 1/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestre– las islas tan sólo contaban con un 1% de su territorio bajo alguna figura de protección, en 2005 ese porcentaje ha pasado a suponer el 7,3%. Entre los ENP destaca el Parque Nacional Archipiélago de Cabrera con 1.318 ha terrestres y 8.703 ha marítimas protegidas, así como cinco Parques Naturales, dos Monumentos Naturales y numerosas Reservas Naturales. En proyecto se encuentra el Parque Natural de la Costa Sur de Menorca y el de Sierra Tramontana que incrementarán notablemente la superficie y ecosistemas protegidos. En cuanto a la legislación de ámbito europeo, las islas cuentan con 201.900 ha de Lugares de Interés Comunitario (LIC), 122.136 ha de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y dos de sus principales ENP catalogados como humedales RAMSAR (las Salinas de Eivissa y Formentera de 1.620 ha, y S'Albufera de Mallorca, de 1.700 ha).

El archipiélago balear contiene una importante variedad de ambientes de alto valor ecológico y paisajístico. Cuentan con una prolongada línea de costa en relación a su superficie, debido a su carácter recortado, salpicada de playas y calas que se constituyen como uno de los principales recursos turísticos del archipiélago. El interés por conciliar la protección de estos espacios naturales de elevada fragilidad con el turismo se concreta en la puesta en marcha de planes integrales de ordenación de las zonas turísticas más degradadas, como el Plan de Reconversión de la Playa de Palma, un ambicioso proyecto que pretende mejorar la calidad de este recurso turístico y su entorno, atendiendo tanto a sus elementos humanos como naturales. El Sistema Integral de Limpieza Litoral trabaja por el mantenimiento y la calidad de los arenales costeros y sus aguas marinas inmediatas. De las 327 playas existentes en el archipiélago balear, 61 de ellas han recibido la etiqueta “Bandera Azul” en 2007. También han sido premiadas con este galardón 19 marinas.

¹⁵ Los datos proceden del Anuario EUROPARC-España del estado de los espacios naturales protegidos 2005.

3.5.2. PROCESOS HACIA LA SOSTENIBILIDAD

DIFUSIÓN DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES (EERR)

La disponibilidad energética constituye un factor fundamental en el desarrollo económico y en la mejora de la calidad de vida de los territorios. La fuerte dependencia de la comunidad balear respecto a los combustibles fósiles para la generación de energía hace de la eficiencia energética y del impulso a las fuentes de generación alternativas dos requisitos claves del desarrollo futuro del archipiélago. En este sentido, el Plan de Impulso de las Energías Renovables (PIER) del Gobierno balear, puesto en marcha en el año 2004, marca como objetivo triplicar la producción energética por medio de las tecnologías limpias en el horizonte temporal 2015 y supone una buena oportunidad para Baleares para posicionarse entre los territorios líderes en la producción de energías renovables. De entre todas ellas, es la solar la que ha alcanzado un mayor impulso.

Según el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDEA), Illes Balears es la Comunidad Autónoma con mayor capacidad de producción de energía solar por habitante (58 kW instalados por cada 1.000 habitantes). De una superficie total instalada en España de 930.238 m², Illes Balears contaban en el año 2006 con 86.244 m² de instalaciones de energía solar térmica, ocupando la tercera posición en el ranking de comunidades autónomas, por detrás de Cataluña (133.700 m²) y Andalucía (292.895 m²). La generación de energía solar fotovoltaica se desarrolla también a buen ritmo, alcanzando, en 2006, los 2.606 kWp.

FUENTES DE ENERGÍA RENOVABLE DESARROLLADAS EN ILLES BALEARS A FINALES DE 2005

Eólica	4 MW
Solar térmica	81.532 m ²
Solar fotovoltaica	1.425,6 kW
Biomasa	49.801 tep
Biogás	49.801 tep

Fuente: IDAE

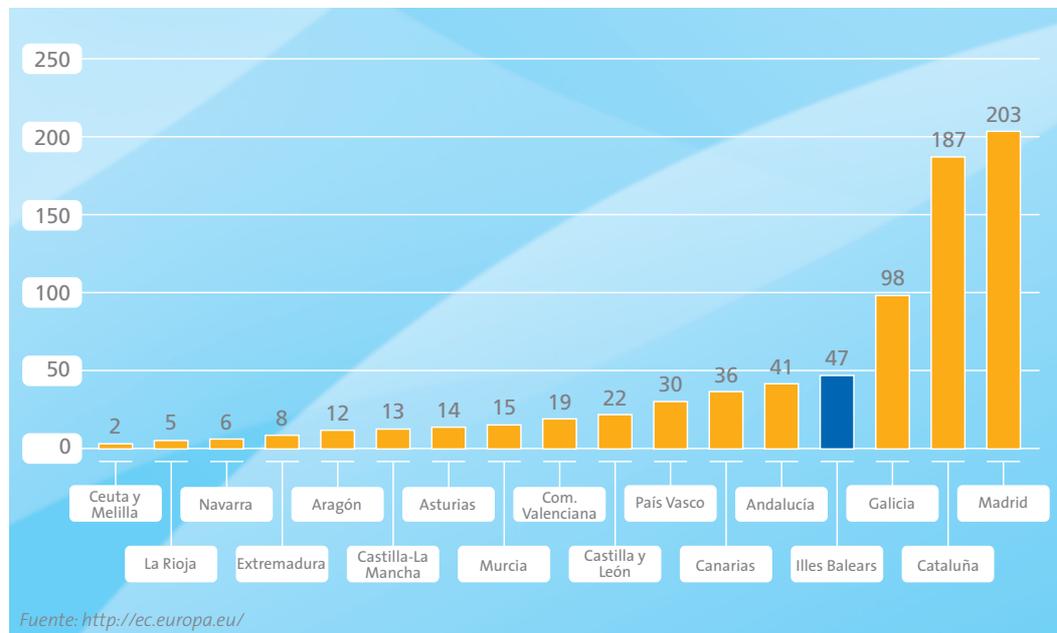
La regulación sectorial, como es el caso de la que afecta al ámbito de las energías renovables, está adquiriendo un grado de importancia creciente con respecto a su capacidad de incidencia sobre la inversión regional en sectores especializados, propiciando un marco regulador transparente que garantice el suministro energético y la realización de nuevas inversiones, y que asume los costes medioambientales. El nuevo Real Decreto 661/2007, de 25 de mayo, supone un impulso para poder alcanzar los objetivos del Plan de Energías Renovables 2005-2010, así como los objetivos contraídos por España a escala comunitaria. El nuevo texto apuesta por reequilibrar el desarrollo de las energías renovables, entendiendo como tal una distribución más equitativa de la retribución por tecnologías de generación. En este sentido, los incrementos de la tarifa regulada respecto de la contemplada en el anterior Real Decreto 436/2004 son, para las instalaciones eólicas, del 12%; para las hidráulicas, de entre el 7% y el 13%; para las termoeléctricas, del 17%; para las fotovoltaicas mayores de 100 kW, del 82%. Para las biomásas, de entre el 56% y el 113% (salvo las de residuos industriales forestales que se incrementa un 6%) y para el biogás, entre un 16% y un 40%.

No cabe duda de que esta renovada normativa va a suponer un buen impulso para las energías renovables en las islas. El Gobierno balear apuesta por ello y lo demuestra con la puesta en marcha de un nuevo plan experimental de cultivos energéticos para la fabricación de biocombustibles.

SENSIBILIZACIÓN AMBIENTAL DE LOS EMPRESARIOS

El sector empresarial constituye uno de los principales agentes en el proceso de cambio hacia la sostenibilidad. El desarrollo sostenible y la competitividad forman un binomio inseparable, y es ahí donde pueden surgir iniciativas dirigidas a mejorar el comportamiento medioambiental de las empresas de las islas. Los Sistemas de Gestión Medioambiental (SGMA) son una de las herramientas más eficaces que, de forma voluntaria, implementan las empresas con el objetivo de lograr minimizar los impactos sobre el medio que sus procesos productivos o productos generan.

NÚMERO DE CERTIFICACIONES EMAS: ILLES BALEARS Y RESTO DE CA (JULIO 2007)



La creciente preocupación del mundo empresarial balear por el medio ambiente se concreta en un elevado número de certificaciones EMAS¹⁶, especialmente en el sector del turismo, que sitúa a la Comunidad Autónoma entre las cuatro primeras a nivel estatal (véase gráfico adjunto).

No obstante, es necesario un mayor impulso de este tipo de instrumentos de gestión medioambiental dentro de las estrategias de responsabilidad social corporativa de las empresas así como desde las políticas de desarrollo sostenible del Gobierno balear. En este sentido, la Confederación de Asociaciones Empresariales Balear (CAEB) cuenta desde 2005 con el Servicio Empresarial de Gestión Medioambiental (SEGMA), cuyas actuaciones van encaminadas a apoyar a las empresas de Baleares en el cumplimiento de la normativa y en la mejora del desempeño ambiental.

Dentro de los procesos y normativas dirigidas hacia la sostenibilidad, el archipiélago balear destaca por haber sido la primera Comunidad Autónoma en España que aprobó un decreto de implantación de la **Agenda Local 21** a escala regional, a través del cual, no sólo se intentaba incentivar a los municipios a poner en marcha procesos de Agenda Local 21 estableciendo una normativa común, sino que además, fomenta la aplicación de políticas de sostenibilidad. El Decreto 123/2002, de 4 de octubre, sobre la implantación de Agenda Local 21 en los municipios de las islas, es un documento pionero que emana de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de Illes Balears (DOIT) que establece la obligación del Gobierno balear de aprobar las medidas necesarias para favorecer “la aplicación, antes de un año, de la Agenda Local 21 en los municipios y núcleo de Illes Balears, de

¹⁶ El sistema de gestión ambiental es conocido internacionalmente como *Eco-Management and Audit Scheme*.

acuerdo con el Programa 21 de la Conferencia de Río (1992)".

Se crea así mismo la Red Balear de Sostenibilidad, que pretende establecer procesos de intercambio de información y experiencias entre los representantes locales, así como prestar asistencia técnica a todos sus miembros. En la actualidad, tan sólo un municipio balear no ha firmado la Carta de Aalborg, y de los 66 restantes, el 54,5% ya dispone de un Plan de Acción ratificado por la Comisión Balear de Medio Ambiente (CBMA).

LA AGENDA LOCAL 21 EN ILLES BALEARS A OCTUBRE 2007

SITUACIÓN	Nº MUNICIPIOS
No han iniciado la AL21	1
Sólo adheridos a la Carta de Aalborg	5
Diagnóstico iniciado	8
Diagnóstico acabado	10
Plan de acción iniciado	6
Plan de acción acabado	1
Plan de acción ratificado por CBMA	36

Fuente: Conselleria de Medio Ambiente

ORDENACIÓN TERRITORIAL

En la apuesta por un modelo territorial más equilibrado y sostenible es donde puede surgir una gestión prudente del territorio. La Ley 14/2000, de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma de Baleares, señala los distintos instrumentos de ordenación, entre ellos, los Planes Territoriales Insulares (PTI), cuyo ámbito de ordenación por debajo de la Comunidad Autónoma es la isla. Los PTI se conciben como documentos con un marcado compromiso ambiental y cuyo objetivo principal es la sostenibilidad territorial. En este sentido, el Plan Territorial Insular de Menorca, aprobado el

25 de abril de 2003, responde a las exigencias de una Reserva de la Biosfera y ofrece las claves para el desarrollo futuro de Menorca, es decir, un modelo territorial sostenible que, además, fue consensuado por todos los agentes locales implicados (administraciones públicas, empresarios, sindicatos, organizaciones ecologistas, etc.). Según el informe de seguimiento del Plan del año 2005, el Consell Insular de Menorca le otorga una valoración positiva que confirma al PTI como "un instrumento clave para el futuro de Menorca, que permite crecer en cualidad y sostenibilidad gracias a un modelo que apuesta por una economía sostenible, estable y diversificada y por garantizar el bienestar de toda la gente que vive y trabaja en la isla".

Sin embargo, los PTI de Mallorca y de Eivissa y Formentera no cuentan con el mismo consenso que el PTI de Menorca. Sus críticos denuncian que no solventan los verdaderos problemas territoriales de las islas ni sus necesidades, favoreciendo el crecimiento urbanístico-residencial y derogando las moratorias sobre ámbitos de alto valor paisajístico y medioambiental.

El debate abierto entre los ciudadanos y agentes sociales y económicos de las islas pone de manifiesto la necesidad de alcanzar un modelo territorial sostenible, con una gestión prudente de los recursos y unos procesos de urbanización responsables.

4. BALANCE ESTRATÉGICO Y LÍNEAS DE ACCIÓN

Los capítulos precedentes aportan materiales abundantes, más o menos conocidos, para el caso balear, pero que permiten avanzar un diagnóstico amplio que trasciende la centralidad que inevitablemente posee la actividad turística. Se trata ahora de ordenar todos estos elementos muy sintéticamente en un balance de fortalezas y debilidades que pueda someterse al contraste de amenazas y oportunidades a las que se enfrenta la región dado su posicionamiento en el balance anterior. De este ejercicio surgirá una invitación a la acción. Una acción que debe ser estratégica y guiada por una racionalización del balance conjunto de debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades.

No se trata sólo de elaborar una mera lista de elementos DAFO, sino de extraer de ella una visión articulada de las vías de renovación de las actuaciones posibles a la hora de perseverar en un camino de progreso que Baleares ha emprendido hace tiempo, pero que debe andarse ahora por un paisaje cambiante, más amplio y estimulante, con nuevos pertrechos para cada jornada.

Las debilidades y las fortalezas son elementos de *entorno interno* a la región, que los agentes locales pueden controlar, corregir o reforzar, mientras que las amenazas y oportunidades son elementos de *entorno externo* ajenos al control de los agentes locales, pero que estos pueden evitar o de los que pueden beneficiarse de manera activa adoptando las estrategias oportunas.

El análisis DAFO se aplicará a las diferentes dimensiones de la economía balear y sus aledaños demográficos, territoriales, institucionales y de sectores y áreas sensibles tal y como se han abordado en este informe. Con objeto de simplificar el tratamiento que sigue reduciéndolo a lo esencial, dada la variada gama de elementos considerados en este diagnóstico, estas dimensiones se han agrupado de la siguiente manera: (i) población, territorio, infraestructuras y medio am-

biente, (ii) convergencia y clusterización de actividades productivas y (iii) emprendimiento, estructura empresarial, innovación y sociedad del conocimiento.

Hecho esto, se formularán estrategias y líneas de acción que tengan en cuenta este balance DAFO. Se proponen, éstas, en forma de “programas estratégicos” genéricos compuestos de medidas más detalladas adaptadas al caso de la economía balear.

4.1. BALANCE DE DEBILIDADES, AMENAZAS, FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES

La gama de debilidades que en la actualidad presenta la Comunidad Autónoma de Illes Balears tiene unos orígenes relativamente recientes y se ha venido gestando en un contexto en el que su anticipación no era precisamente difícil. Otra cosa es que la naturaleza de las mismas, estrechamente asociada a la especialización turística de la economía regional, las hiciera fácilmente reversibles. Lo cierto es que se han acumulado hasta que su evidencia, unida a otras circunstancias coyunturales y la madurez del debate sobre las mismas, las expone como nunca a la acción correctora de los actores más directamente concernidos.

Estas debilidades, ordenadas en los tres planos de análisis adoptados para esta sección, tienen que ver, en primer lugar, con la formación del capital humano, aquejado de elevado fracaso escolar, y la limitada oferta de alternativas educativas. La población, muy dinámica, se organiza de manera menos articulada de lo que sería de desear dada la existencia de “divisorias” culturales o lingüísticas entre diferentes grupos de población, muy variados por la presencia de casi una mitad de residentes no nacidos en las islas. Se suman a ello limitaciones en el acceso a la vivienda para los colectivos menos favorecidos y para la generalización de ciertos servicios públicos resultado del dinamismo anteriormente comentado. En lo que se refiere al plano estrictamente económico, es de sobra conocida, e interpretada como tal, la debilidad que representa la excesiva dependencia del turismo que el conjun-

to de la economía balear tiene, aunque ello dé lugar a importantes derivadas. Esta circunstancia ha pesado, sin duda, en lo que en los últimos años ha pasado a ser también un rasgo distintivo y problemático de la economía balear, es decir, su modesto avance en renta per cápita que le ha hecho perder una parte de la ventaja que mantenía frente al resto de España y el conjunto de la UE. También derivado del peso del sector turístico, se encuentra una marcada estacionalidad y temporalidad del empleo, aunque éstas sean las únicas características problemáticas que se puedan apuntar de un mercado de trabajo, el balear, muy eficiente en la mayor parte de sus indicadores básicos. Por último, en el plano del emprendimiento y la innovación, los indicadores habituales muestran que el dinamismo empresarial es menor que en el resto de España, la I+D+i necesita todavía un impulso apreciable y escasean las empresas de base tecnológica.

La mayor parte de estas debilidades tienen, en el caso balear, como contrapartida, fortalezas muy relevantes. No en vano, la omnipresente influencia del sector turístico determina tanto unas como otras en una compleja relación. El dinamismo demográfico que muy por encima del resto de España ha registrado la región ha ampliado, rejuvenecido y puede llevar a iniciar un patrón más equilibrado de la población en las islas. El atractivo natural de la región, motor del turismo y elemento sensible, es objeto en la actualidad de un fuerte consenso social y empresarial respecto a su conservación. Una aplicación avanzada de los consensos subyacentes puede encontrarse en Menorca, no sin aristas, pero definitivamente asumida. Ya se ha mencionado el buen desempeño del mercado de trabajo regional, con virtual pleno empleo y altas tasas de actividad. O la calidad del proceso de concertación social que ha hecho de necesidad virtud mediante el desarrollo de la figura laboral del fijo-discontinuo que ha traído amplia estabilidad social a la región. También debe mencionarse el potencial competitivo que la región tiene en la actualidad gracias al desarrollo de sus infraestructuras aeroportuarias y las redes de transporte aéreo y marítimo, aunque subsistan desarrollos por acometer, especialmente en el Puerto de Palma de Mallorca. Algu-

nos éxitos cabe constatar en la forma en la que algunas industrias muy características en la región han sorteado los procesos de deslocalización conservando los segmentos más valiosos de sus cadenas de valor. Fortaleza también, a pesar del modesto emprendimiento, en la emergencia de grandes multinacionales baleares del sector turístico, con importantes ramificaciones en otros órdenes de la economía balear. Fortalezas también en la eficiencia con la que los escasos recursos para la I+D+i expresan su producción científica y técnica y los centros tecnológicos industriales sustentan la actividad y frenan las consecuencias de la deslocalización industrial facilitando la emergencia de nuevas actividades en sectores hasta ahora poco presentes en la economía balear, como el *software*, las energías alternativas, el audiovisual u otros.

Hay pues elementos sobre los que volcar la capacidad de concertación de los agentes, como de hecho se está haciendo ya, en la corrección de debilidades y la profundización de las fortalezas. La característica única que se da en Baleares, con la excepción de Canarias posiblemente, es que, como se comentaba, buena parte de estas debilidades y fortalezas son caras de una misma moneda que circula alrededor del fenómeno turístico. Ello añade complejidad, si se quiere, a la organización de las estrategias posibles, pues los intereses son muy importantes y el bloqueo asignativo que impone la predominancia del sector, al que tanto se ha aludido en este informe, difícil de resolver. Pero, a la vez, permite actuaciones que, si son acertadas, pueden llegar a ser fuertemente sinérgicas.

Estas actuaciones, que se analizarán más adelante, deben estar también orientadas por el balance de amenazas y oportunidades presente en la región, que se resume seguidamente.

En el plano demográfico y territorial, incluido el medio ambiente, las principales amenazas o riesgos que afronta la región se cifran en la saturación de los servicios públicos debido al crecimiento poblacional y la generalización de las presiones sobre el medio ambiente, incluido el riesgo de que la costa se viese invadida en exceso

por los modelos de poblamiento residencial vigentes, con el consiguiente efecto disuasorio sobre el turismo de cierta calidad. Otra amenaza que sigue estando vigente es la de la segmentación territorial de la región y la dificultad que impone a la continuidad del mercado regional. La deslocalización de actividades industriales seguirá pesando igualmente en la competitividad de la región en el futuro. Pero más seria es la amenaza que el retroceso de la productividad que ha registrado la región representa para el mantenimiento de su posición ventajosa entre las regiones europeas avanzadas y la pérdida de competitividad frente a las más innovadoras. Detrás de ello se encuentra tanto la cohesión social y la exitosa integración de los nuevos pobladores, como el crecimiento futuro de la región. Expresión, por otra parte, de un fenómeno citado a menudo en este informe, es decir, el “cepo” asignativo que el turismo impone a la región determinando resultados de todo signo sobre el mercado de trabajo, la formación, la productividad, las opciones productivas del emprendimiento local, etc. y cuyas potenciales amenazas deben ser muy tenidas en cuenta en la planificación estratégica balear. Riesgos o amenazas también en la medida en que los retos de la sociedad del conocimiento no sean debidamente afrontados desde las instituciones de educación superior (Universidad) existentes en la región.

Como oportunidades que caracterizan al entorno en el que se desenvuelve la economía balear, encontramos de nuevo muchas ligadas a la especialización turística de la región, pues no en vano, a escala mundial, el sector mantendrá un dinamismo muy relevante adoptando crecientes exigencias en materia de calidad y diversidad de la oferta turística y sostenibilidad ambiental de los destinos, premiando por ello tanto en términos monetarios como reputacionales a los mejores destinos. Algo que el destino balear tiene al alcance de la mano el conseguir, aunque no sin esfuerzo. En el plano demográfico, el ascenso sociolaboral de los inmigrantes es también una buena fuente de oportunidades para la región y su flexibilidad residencial puede ayudar a reequilibrar el polarizado patrón de poblamiento especialmente en Mallorca. La naturaleza y el clima

dotan al archipiélago de un inmenso atractivo locacional que no debe asociarse únicamente al turismo, sino también a multitud de actividades cuyo desempeño pueda llevarse a cabo de manera flexible y descentralizada, como el diseño, el audiovisual, la cultura, la tecnología. Este activo genera oportunidades que son ahora más visibles que anteriormente. La especialización turística brinda igualmente oportunidades especialmente asequibles para la valorización mundial de los productos agroalimentarios baleares, cuyo consumo ocasional por parte de los turistas los hace embajadores naturales de los mismos, en la medida en que estos productos cumplan los estándares adecuados. Oportunidades, por último, para la innovación, particularmente ligada a la “reinvención” del “sol y playa”, que, no se olvide, seguirá siendo la espina dorsal del turismo balear y, por lo tanto, de la economía regional, durante muchos años todavía, de ahí la necesidad de su renovación. La innovación asociada sería algo así como una segunda oleada de internacionalización de las multinacionales baleares y españolas del sector, pues no es sólo el destino físico que debe renovarse, sino también su gestión y tecnología. Innovación, por otra parte, asociada a la gestión del agua, las energías renovables, que las islas tienen condiciones naturales para acoger. No falta apoyo institucional a esta línea de innovación, y, en general, la región cuenta con un prometedor desarrollo para el impulso tecnológico, que todavía debe mostrar toda su potencialidad, como es el ParcBIT.

El cuadro siguiente presenta de manera esquemática el balance DAFO que se acaba de comentar.

BALANCE DAFO - ILLES BALEARS

	DEBILIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS	OPORTUNIDADES
Población, territorio, infraestructuras y medio ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Divisoria cultural y lingüística de la población. Escasa integración de los residentes comunitarios • Elevado abandono escolar y limitada oferta educativa superior y profesional • Dificultad de acceso a la vivienda de los colectivos más vulnerables • Deficiencias del Puerto de Palma para las necesidades de las empresas • Segmentación territorial 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinamismo poblacional y rejuvenecimiento • Modelo territorial sostenible y consensuado en Menorca • Recursos ecoturísticos, patrimonio cultural y biodiversidad • Concienciación ciudadana, de los empresarios y las instituciones hacia una gestión más prudente y sostenible del medio ambiente • Transportes aéreos y marítimos muy desarrollados. Infraestructuras 	<ul style="list-style-type: none"> • Saturación de las redes de servicios públicos • Limitaciones territoriales • Medio ambiente sensible y sometido a fuertes presiones • Extensión del modelo vigente de poblamiento residencial en toda la costa 	<ul style="list-style-type: none"> • Ascenso sociolaboral de los inmigrantes extranjeros • Patrón de doblamiento más equilibrado incipiente en el interior de Mallorca • Creciente apreciación global de los atractivos naturales y la reputación de sostenibilidad de los territorios
Convergencia y clusterización de actividades productivas	<ul style="list-style-type: none"> • Escasa diversificación sectorial • Excesiva estacionalidad y temporalidad del empleo terciario • Escaso peso económico de la industria, y declive de las actividades industriales • Descenso de la productividad y pérdida de ventaja de renta per cápita 	<ul style="list-style-type: none"> • PIB per cápita superior a la media española y europea • Mercado laboral eficiente con tasas récord de (reducido) paro, empleo, actividad • Potencial competitivo ligado al desarrollo de infraestructuras • Concertación social y estabilidad laboral • Cierta éxito frente a la deslocalización sectorial (retención de la I+D, diseño, dirección) 	<ul style="list-style-type: none"> • Deslocalización de los sectores industriales tradicionales (calzado, madera, etc.). Pérdida de empleo cualificado • Aparición de nuevos destinos • Estancamiento de la productividad • Bloqueo asignativo en la economía dada la preponderancia del sector turístico 	<ul style="list-style-type: none"> • Amplia demanda global de nuevas ofertas turísticas • La internacionalización de las empresas turísticas baleares abre otras oportunidades • Excelentes recursos para la expansión de los clústers náutico, audiovisual, cultural • Gran demanda potencial sobre el terreno de productos locales de calidad (agroalimentario, otros)

BALANCE DAFO - ILLES BALEARS (CONTINUACIÓN)

	DEBILIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS	OPORTUNIDADES
Estructura empresarial, emprendimiento e innovación	<ul style="list-style-type: none"> • Escaso dinamismo empresarial en los últimos años • Esfuerzo insuficiente en I+D+i y déficit de investigadores y personal cualificado en TIC • Escasez de empresas de base tecnológica 	<ul style="list-style-type: none"> • El turismo como cuna de multinacionales baleares del sector • Buena adopción TIC entre las empresas baleares • Buena producción científica y tecnológica por unidad de recurso disponible • Existencia de centros de innovación relacionados con los sectores industriales tradicionales • Emergencia de sectores de innovación: <i>software</i>, imagen y sonido 	<ul style="list-style-type: none"> • Pérdida de competitividad de las empresas baleares frente a las de regiones europeas más innovadoras • Inadecuada asunción de los retos de la Sociedad del Conocimiento y posicionamiento estratégico de la región en la arena global, especialmente desde las instancias de educación superior 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovación ligada a la “reinención” del “sol y playa” • Innovación tecnológica en la gestión sostenible del agua, apoyo institucional al desarrollo de las energías renovables • El Parque Tecnológico ParcBIT es la base del desarrollo tecnológico balear, pero es todavía una oportunidad en ciernes

4.2. ESTRATEGIAS DAFO Y LÍNEAS DE ACCIÓN

Tras la exposición de las principales debilidades y fortalezas que exhibe Illes Balears en los ámbitos que nos preocupan en este informe, así como de las amenazas y oportunidades que definen al entorno en el que se inserta la región, y que le

afectan de diversa manera, pueden trazarse algunas orientaciones estratégicas de las que surjan las correspondientes líneas de acción.

Teniendo en cuenta los pares debilidades/fortalezas y amenazas/oportunidades, pueden vislumbrarse cuatro tipos de estrategias, como se muestra en el esquema adjunto.

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
Oportunidades	<p>Estrategia Ofensiva</p> <p>Consiste en orientarse hacia oportunidades seleccionadas que mejor se ajustan a las fortalezas existentes</p>	<p>Estrategia Proactiva</p> <p>Cosiste en trabajar para superar las debilidades aprovechando las oportunidades existentes</p>
Amenazas	<p>Estrategia Reactiva</p> <p>Consiste en utilizar las fortalezas para reducir la vulnerabilidad ante las amenazas existentes</p>	<p>Estrategia Defensiva</p> <p>Consiste en establecer un “plan defensivo” para evitar las amenazas cuando las debilidades son insuperables</p>

Las estrategias anteriormente descritas se concretan, para la sociedad y la economía de las islas, en una serie de líneas de acción. Estas líneas de acción conllevan programas y medidas específicas que los agentes regionales tendrían que debatir y consensuar, precisar adicionalmente y dotar de recursos y procedimientos de instrumentación y seguimiento.

A la vista del balance DAFO elaborado para Illes Balears, estrategias, programas y líneas de acción (medidas) podrían precisarse de manera ilustrativa como sigue.

Una **Estrategia Defensiva** que resolviendo progresivamente los problemas de divisoria cultural y lingüística y abandono escolar, los eslabones débiles de la red de infraestructuras, la escasa oferta de cualificaciones, el excesivo peso del sector turístico convencional, o revirtiendo el curso negativo de la productividad estimulando la reducida actividad de I+D+i y el moderado emprendimiento, permita hacer frente a las ame-

nazas que afronta la región, como la emergencia de otros destinos turísticos y la deslocalización industrial, la segmentación territorial y la degradación del medio natural y costero del que se alimenta la principal industria de la región, o la pérdida de competitividad frente a las regiones europeas más desarrolladas por el estancamiento de la productividad. El **Programa Estratégico** en el que concretar esta estrategia defensiva podría orientarse hacia una amplia activación de los recursos endógenos de la región que los alejase de las inercias existentes, en las que maduran las debilidades, mediante incentivos adecuados al tiempo que se anticipan y entienden a fondo las consecuencias más indeseables de los escenarios externos desfavorables para la región. Este programa de **“activación de los recursos endógenos para la anticipación de escenarios desfavorables”** se instrumentaría mediante medidas como las siguientes, encuadrando las iniciativas de este tipo ya en curso en un marco coherente de actuación de clara vocación estratégica:

- Análisis a fondo de las debilidades que más crucialmente exponen a la economía balear a las amenazas externas y establecimiento de líneas de anticipación de los efectos menos deseables.
- Programas de integración lingüística y transculturalidad de comunidades foráneas arraigadas en la región cuya aportación a la actividad económica y la interacción social es cada día mayor. Fomento especialmente intenso en esta materia de la igualdad de oportunidades para los más jóvenes desde la escuela, para facilitar la movilidad socioeconómica característica de los colectivos inmigrantes en sociedades abiertas y flexibles.
- Programas de lucha contra el abandono escolar mediante una adecuación de la oferta educativa y la elevación del estándar formativo de los empleos del sector turístico. Formulación de ofertas de formación profesional y continua de los trabajadores, con especial énfasis en la formación en TIC que contribuyan a compensar el abandono temprano de los estudios.
- Puesta en marcha de Planes Integrales de ordenación de las zonas turísticas más degradadas, con actuaciones piloto de esponjamiento en la costa que demuestren la viabilidad de una iniciativa amplia de reconversión turística y proporcionen elementos adicionales del nuevo modelo turístico balear.
- Dotación de infraestructuras y herramientas tecnológicas y de formación para el emprendimiento y flexibilidad normativa para la apertura de negocios que faciliten la dinámica empresarial y la diversificación de actividades.

Una **Estrategia Pro-activa** se orientaría hacia las oportunidades que podrían aprovecharse mejor desde la superación de las debilidades existentes. Se ha constatado que el dinamismo poblacional reciente registrado por la región, la demanda global de destinos turísticos sostenibles o la existencia de multinacionales balears susceptibles de diversificación funcional son oportunidades que Baleares puede aprovechar si realiza las tareas adecuadas de

mejora de sus recursos endógenos y corrige aquellas de sus debilidades que en mayor medida impiden que estas oportunidades puedan ser cosechadas. Entre estas debilidades se encuentran la saturación de los servicios públicos ante el incremento de población, la insuficiencia de ciertas infraestructuras portuarias, la especialización turística, el escaso emprendimiento y el mal desempeño de la productividad por la escasez de inversiones en I+D+i y la falta de empresas de base tecnológica. El **Programa Estratégico** adecuado para instrumentar esta estrategia proactiva articularía acciones cuyo denominador común fuese la identificación clara de una determinada oportunidad y la mejora de las debilidades asociadas mediante protocolos de dinamización de actores y mejora de los recursos locales concernidos. Un programa de **“activación de recursos endógenos para la materialización de oportunidades”** que podría basarse en las siguientes líneas de acción:

- Mejora de los equipamientos educativos y sanitarios de manera acorde con el incremento demográfico y las nuevas demandas de una población muy heterogénea, reforzando la dimensión formativa de los empleos asociados a la prestación de estos servicios.
- Potenciación de los transportes públicos y la movilidad sostenible en las Islas. Desarrollo de la red ferroviaria en la isla de Mallorca.
- Impulso de la diversificación económica, de la mano de las grandes empresas balears del turismo y reconversión del empleo a nuevos sectores emergentes.
- Atracción de empresas tecnológicas consolidadas y establecimiento de incentivos para la creación de empresas de base tecnológica.
- Creación de infraestructuras tecnológicas que compensen la segmentación territorial y extiendan el espacio de colaboración empresarial en las islas. Mejora del Puerto de Palma de Mallorca para el alcance global de las empresas locales.

- Implicación de las empresas en la inversión en I+D+i mediante el lanzamiento de programas específicos de colaboración público-privada a medio y largo plazo. Programas orientados a las nuevas tecnologías del turismo, tanto de gestión de la venta y empaquetamiento de los servicios turísticos como de disfrute de los mismos.

Una **Estrategia Reactiva**, que utilizase la posición de ventaja que la región mantiene en los diversos ámbitos analizados para conjurar las amenazas, eliminando los riesgos asociados o convirtiéndolos en oportunidades. La extensión y experiencia acumulada en el sector turístico balear es, claramente, una fortaleza de partida, así como el tejido empresarial que se ha formado a su alrededor, sean multinacionales turísticas o empresas de transporte y logísticas, etc. También el dinamismo poblacional es el resultado de la atracción de la región para trabajadores foráneos. La región sigue siendo una región avanzada en términos de renta per cápita y posee un medio natural variado y valioso que en Menorca, por ejemplo, ha dado lugar al nacimiento de interesantes procesos de conservación y sostenibilidad de interés global. También emergen actividades nuevas con apoyo relevante de centros de innovación. Todo ello debería permitir conjurar o compensar las amenazas identificadas anteriormente para la economía balear, especialmente, la de saturación de las redes de servicios públicos, la extensión de modelos residenciales insostenibles, la deslocalización de actividades industriales y la pérdida de competitividad de la región frente a sus pares en la Unión Europea. El **Programa Estratégico** para instrumentar la estrategia reactiva buscaría la **“puesta en valor de los recursos endógenos para contrarrestar las amenazas”**, materializando los potenciales existentes en la región y dando continuidad a las mejores prácticas observadas hasta la fecha mediante las siguientes medidas:

- Contratación en origen de inmigrantes cualificados, con objeto de facilitar su integración laboral desde el inicio, así como su movilidad socioeconómica.

- Planes de Ordenación Territorial vinculante, que permitan alcanzar un modelo territorial equilibrado y sostenible, beneficioso para la población en su conjunto y visible y atractivo para el turismo y con imagen de marca en todo el mundo. Se trata de crear la base de la renovación del sector clave de la economía balear y al mismo tiempo de la imagen de marca global de la región.

- Perfeccionamiento de las moratorias urbanísticas sobre ámbitos de alto valor paisajístico y medioambiental. Por perfeccionamiento debe entenderse la elaboración de compromisos comúnmente asumidos para la protección de los espacios sensibles y el uso económico simultáneo de los mismos en los términos adecuados.

- Prevención de edificaciones ilegales de la costa y proyectos piloto de esponjamiento de las áreas turísticas degradadas que demuestren que el esponjamiento es posible. Incentivos adecuados al esponjamiento y colaboración público-privada para la recuperación de estas zonas.

- Gestión ecológica integral de los campos de golf, especialmente del agua reciclada. Análisis del número óptimo de campos en las islas con objeto de satisfacer todos los intereses en la medida de lo posible.

- Pacto de Competitividad de las islas que frene el deterioro de la productividad y mantenga la posición de la región en el concierto de las más desarrolladas de la Unión Europea basado en el compromiso de los agentes sociales y el lanzamiento de una amplia batería de medidas a favor de la competitividad de las empresas baleares y el atractivo de la región para la inversión extranjera en nuevos sectores.

- Potenciación de los distritos o comarcas industriales o de servicios de la economía balear mediante la dotación de factores catalizadores de la aglomeración de actividades relacionadas, la colaboración pre-competitiva entre las empresas, la difusión de innovaciones, etc.

Una **Estrategia Ofensiva**, por fin, combinaría en el mejor de los escenarios las diversas fortalezas descritas anteriormente con las oportunidades de las que la región podría sacar un claro aprovechamiento. El turismo, una vez más, es la gran fortaleza de la región, pero debe renovarse pues la demanda global, tan intensa como nunca, quiere otros productos y la región está en condiciones de ofrecerlos. Las nuevas tecnologías e infraestructuras físicas y logísticas se alían naturalmente con una región segmentada territorialmente y deben ser aprovechadas al máximo. Pero, al mismo tiempo, una estrategia ofensiva facilita la emergencia de nuevas actividades de amplia demanda global, sin descuidar la adaptación de los segmentos más tradicionales (agroalimentario) a esa demanda que quiere calidad y carácter en el producto, algo que millones de turistas extranjeros pueden comprobar sobre el terreno cada año. El **Programa Estratégico** que expresase las posibilidades de esta estrategia ofensiva debería ser, de hecho, una **“alianza entre la excelencia y las oportunidades para el liderazgo económico”** de la región y podría articularse alrededor de las siguientes medidas:

- Visión integral de la política de infraestructuras de transportes en las islas –con especial énfasis en la gestión aeroportuaria– adaptada a las necesidades de la economía y las empresas balears. Ello requerirá iniciativas novedosas de gestión privada y pública compartida o especializada con un papel relevante de los organismos autonómicos y los representantes empresariales.
- Plan Estratégico del Turismo Balear, que abarque amplias perspectivas, desde la creación de una oferta turística complementaria de calidad hasta la “reinención” del producto “sol y playa” sobre nuevas bases y dirigido a un cliente del siglo XXI. El “sol y playa” es un concepto inherente a la actividad turística, pero su disfrute hoy, por parte de generaciones de turistas muy diferentes de las precedentes y sensibilizadas hacia la sostenibilidad exige unos parámetros de calidad muy distintos.

- Plan de dinamización de distritos industriales y de servicios basados en la mano de obra cualificada y la innovación que contribuya a la diversificación de la economía balear desde la iniciativa privada local y el apoyo institucional, sin descuidar la ordenación y mejora de los atractivos locacionales del archipiélago para la captación de talento e inversiones foráneas.
- Puesta en marcha de un centro especializado en innovación turística (Cidtur) que apoye la estrategia del turismo balear. Innovación en sentido amplio, más allá de lo que se entiende por innovación de proceso y producto en la industria manufacturera. Innovación de concepto y de integración del servicio turístico con las nuevas tecnologías y con otros servicios y productos.
- Elaboración de un Plan Solar regional para la planificación de este tipo de tecnología que está alcanzando unos niveles de potencia y producción muy elevados, para los que la región tiene condiciones y que añaden sinergia a las numerosas iniciativas que, en curso o potenciales, acabarán dando a la economía balear un marchamo de economía (y sociedad) sostenible y avanzada.

Conviene insistir en que los programas y líneas de acción estratégicos esbozados en esta sección son ilustrativos de lo que se debería hacer, por un lado, y de lo que, por otro, se está ya haciendo en la región por parte de sus actores más relevantes. El valor que esta ordenación aporta radica, creemos, en la articulación estratégica de medios, vías y objetivos alrededor de ese balance de debilidades y fortalezas, amenazas y oportunidades detectado para el caso de Illes Balears.

Como recapitulación de las estrategias, programas y medidas ilustrativos descritos en esta sección se ofrece el cuadro siguiente.

PROGRAMAS Y MEDIDAS ESTRATÉGICAS PARA EL PROGRESO DE ILLES BALEARS

ESTRATEGIA DEFENSIVA (DEBILIDADES-AMENAZAS)	ESTRATEGIA PROACTIVA (DEBILIDADES-OPORTUNIDADES)	ESTRATEGIA REACTIVA (FORTALEZAS-AMENAZAS)	ESTRATEGIA OFENSIVA (FORTALEZAS-OPORTUNIDADES)
PROGRAMA ESTRATÉGICO DE ACTIVACIÓN Y ANTICIPACIÓN	PROGRAMA ESTRATÉGICO DE ACTIVACIÓN PARA LAS OPORTUNIDADES	PROGRAMA ESTRATÉGICO DE PUESTA EN VALOR FRENTE A LOS RIESGOS	PROGRAMA ESTRATÉGICO DE ALIANZA EXCELENCIA-OPORTUNIDADES PARA EL PROGRESO
<p>Medidas estratégicas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Análisis a fondo de las debilidades que más crucialmente exponen a la economía balear a las amenazas externas y establecimiento de líneas de anticipación de los efectos menos deseables • Programas de integración lingüística y transculturalidad de comunidades foráneas • Programas de lucha contra el abandono escolar y formación profesional y continua de los trabajadores. También en TIC • Puesta en marcha de Planes Integrales de ordenación de las zonas turísticas más degradadas, con actuaciones de esponjamiento en la costa • Dotación de infraestructuras y herramientas tecnológicas, de formación y emprendimiento y flexibilidad legislativa que faciliten la dinámica empresarial y la diversificación de actividades 	<p>Medidas estratégicas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de los equipamientos educativos y sanitarios, adaptados al incremento demográfico y las nuevas demandas sociales • Inversión en los transportes públicos y la movilidad sostenible en las islas. Desarrollo de la red ferroviaria en la Isla de Mallorca • Impulso de la diversificación económica y reconversión del empleo a nuevos sectores emergentes • Atracción de empresas tecnológicas consolidadas y establecimiento de incentivos para la creación de empresas de base tecnológica • Creación de infraestructuras tecnológicas que compensen la segmentación territorial y extiendan el espacio de colaboración empresarial en las islas. Mejora del puerto de Palma de Mallorca • Implicación de las empresas en la inversión en I+D+i mediante el lanzamiento de programas específicos de colaboración público-privada a medio y largo plazo 	<p>Medidas estratégicas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contratación en origen de inmigrantes cualificados • Planes de Ordenación Territorial vinculante, que permitan alcanzar un modelo territorial equilibrado y sostenible, atractivo para el turismo y con imagen de marca en todo el mundo • Perfeccionamiento de las moratorias urbanísticas sobre ámbitos de alto valor paisajístico y medioambiental • Prevención de edificaciones ilegales de la costa y proyectos piloto de esponjamiento de las áreas turísticas degradadas • Gestión ecológica integral de los campos de golf. Análisis del número óptimo de campos en las islas • Pacto de Competitividad de las islas que mantenga la posición avanzada de la región • Potenciación de los distritos o comarcas industriales o de servicios de la economía balear 	<p>Medidas estratégicas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Visión integral de la política de infraestructuras de transportes en las islas, con especial énfasis en la gestión aeroportuaria adaptada a las necesidades de la economía balear. • Plan Estratégico del Turismo Balear, desde la creación de una oferta complementaria de calidad hasta la “reinención” del “sol y playa” sobre nuevas bases y dirigido a un cliente del siglo XXI • Plan de dinamización de distritos industriales y de servicios basados en la mano de obra cualificada y la innovación • Puesta en marcha de un centro especializado en innovación turística (Cidtur) • Elaboración de un Plan Solar regional para la planificación de este tipo de tecnología que está alcanzando unos niveles de potencia y producción muy elevados

5. CONCLUSIONES

El proceso de contraste de opiniones entre los diferentes agentes de la región adquiere un carácter crítico y estratégico que obliga a todos ellos a la máxima concertación para consolidar los cimientos del nuevo modelo económico que a medio y largo plazo deberá abrirse paso. Como en ningún otro caso en España, las opciones al alcance de los agentes económicos se expresan marcadamente en el caso de Illes Balears, como por ejemplo la necesidad de pararse radicalmente a repensar las relaciones entre el turismo, la construcción, la defensa del medio ambiente, etc. Cuestiones centrales a la vida socioeconómica del archipiélago que, aunque puedan adquirir tintes más o menos radicales o ideológicos en ocasiones, reflejan una preocupación viva y sincera por el futuro.

Afortunadamente, hace tiempo ya que este debate acerca de los riesgos del monocultivo económico, y las implicaciones constatadas en la asignación de recursos en las islas, o las disfunciones educativas y sobre el capital humano, ha calado entre sus agentes más representativos y las soluciones se están poniendo en marcha o se debaten intensamente en la actualidad. Pero no conviene “arrojar al bebé con el agua del baño”, es decir, el turismo, incluido el “sol y playa”, seguirá siendo la espina dorsal de la economía del archipiélago durante mucho tiempo. Las tendencias globales garantizan que los buenos destinos disfrutarán, sin perjuicio de la coyuntura, de dinamismo sobrado pues aumenta sin cesar el número de turistas extranjeros y el gasto turístico. Se trata de una industria global, muy competitiva, pero muy visible y remuneradora para los mejores destinos.

El dinamismo de la población balear ha sido muy notable en los últimos años, sólo superado por el de la Comunidad de Madrid, habiéndose dado en casi todos los municipios de la región, especialmente en los de tamaño más reducido y habiéndose casi duplicado en algunos de ellos en la última década. Estas nuevas aportaciones han venido fundamentalmente de la mano de la

población extranjera, relativamente sesgada hacia orígenes comunitarios, que ha determinado también un importante aumento del crecimiento vegetativo y, en consecuencia, una pirámide de población relativamente joven si se la compara con la del conjunto de España. En la actualidad, casi el 50% de la población balear ha nacido fuera de las islas.

La característica dominante en el plano territorial, como es bien evidente, es la segmentación insular de la región, por lo que las infraestructuras físicas de transporte son un factor fuertemente condicionante de la competitividad de sus empresas y la cohesión entre sus habitantes en el plano del acceso a servicios, etc. El portentoso desarrollo de los transportes aéreos en la región al calor del desarrollo turístico indica que las infraestructuras pueden desarrollarse de manera igualmente rápida y, con las lagunas que siempre quedan, el avance de la región en esta materia no ha podido ser menos dinámico. Se trata de servir a una estructura urbana menos dispersa que la que se observa en la península con una amplia jerarquía de ciudades intermedias presentes en las tres principales islas, pero muy compleja por la confluencia de los procesos demográficos y productivos (turismos) tan intensos como los que ha vivido el archipiélago en las décadas precedentes. Una estructura a la que además se superpone una población flotante muy considerable que requiere servicios de transporte aéreo de larga distancia y una movilidad muy capilar, y estacional, en el interior de las islas basada en el uso del vehículo privado.

El desarrollo de las infraestructuras de transporte, especialmente en la última década, ha permitido resolver los problemas inherentes a este complejo desarrollo poblacional, en buena medida, pero ha requerido tal concentración de esfuerzos y prioridades que los aspectos referidos a la dotación de infraestructuras de otro tipo (servicios sociales) o la diversificación productiva empiezan a cobrar un protagonismo que no han tenido hasta ahora. La capacidad de las instituciones regionales, tan amplia como la del común de las CCAA españolas, se ha visto ciertamente comprometida para afrontar con los medios ade-

cuados la especificidad territorial de la región y las exigencias en las materias comentadas.

Un aspecto en el que la economía balear no ha avanzado, sino que ha registrado el movimiento contrario, ha sido en la evolución del PIB por habitante. Varias circunstancias se han combinado de manera desfavorable. Por un lado el PIB ha crecido modestamente y la población lo ha hecho mucho más. Pero entre el PIB y la población intervienen diversas categorías de efectivos (en edad de trabajar, activos y ocupados) cuyas ratios han tenido una evolución igualmente modesta a pesar de los importantes aumentos absolutos registrados en la población activa y el empleo. Como consecuencia de ello, la región disfruta de una elevada tasa de actividad y de una tasa de desempleo más reducida que la del conjunto español. El resto de condiciones macroeconómicas, como inflación y saldo de su balanza de mercancías, no difieren apenas de las que se observan a escala de la economía española.

Ante los retos socioeconómicos que tiene planteados la región, especialmente el de la reanudación de la convergencia con las regiones más avanzadas de Europa, la capitalización de la población activa y la diversificación de su economía, la concertación social y la toma de iniciativas conjuntas por parte de los principales agentes de la región es una de las principales vías para lograrlo. La estructura institucional ha recibido un nuevo impulso con la entrada en vigor de la reforma del Estatuto en 2007, reforzándose el papel de los Consells Insulars, cuyo número se ha visto aumentado a cuatro para incluir el de Formentera. La cooperación inter-institucional se expresa en numerosos convenios sectoriales en los que también participan los interlocutores sociales (empresarios y sindicatos) con el objetivo de impulsar la diversificación de la economía balear, las dotaciones de infraestructuras de servicios al ciudadano y a las empresas, la innovación y el desarrollo territorial. Estos aspectos intangibles, si se quiere, acaban determinando en buena medida el éxito de los esfuerzos de los agentes privados de la economía para adquirir competitividad en la economía global.

Por su nivel de renta per cápita, Baleares se sitúa entre países como Alemania, Reino Unido o Suecia y por encima del conjunto de España, la UE25 e, incluso, la UE15. La población presenta una elevada participación laboral y reducidas tasas de paro y la productividad media de los trabajadores es alta, similar a la de Alemania, gracias a la elevada productividad de las actividades de servicios. Pero el dinamismo de la renta per cápita ha sido más modesto que el del resto de España en los últimos años, debido a las vicisitudes del turismo hasta hace poco. Un elemento que advierte de lo sensible que la economía balear es a la marcha de este sector.

El dinamismo empresarial en las islas se mantenido por debajo del español, por lo general, desde 2001, cuando la desaceleración mundial de hace unos años se cebó especialmente en el sector turístico. No obstante, las perspectivas más recientemente expresadas por los empresarios baleares son más optimistas que en el conjunto de España respecto a las oportunidades que afrontan los empresarios. Las principales organizaciones empresariales del archipiélago practican regularmente políticas y disponen de herramientas para el emprendimiento y el apoyo a las empresas, también en colaboración con las administraciones autonómicas y los organismos estatales, desde ventanillas únicas hasta clubes de empresas pasando por sociedades de garantía recíproca y avales. Son, por ahora, las pequeñas empresas turísticas y comerciales, las principales usuarias de estos servicios. Pero es crucial que esta estructura de fomento al emprendimiento se reoriente en estrecha alianza con los centros de innovación y conocimiento para que la estrategia asumida por el conjunto de actores de la región, de crear una economía más diversificada, pueda dar el fruto deseado.

El turismo y todas las demás actividades relacionadas forman en las islas un clúster de gran envergadura y proyección global. Sin duda el más sofisticado, en cuanto a sus ramificaciones y extensión, de todos los sectores de actividad de la economía balear. Por ello, su constante renovación es obligada, ya que ni se vislumbra, ni sería deseable, que otras actividades reemplacen el

protagonismo que ésta tiene en la actualidad. No obstante, la fuerte presencia de las actividades turísticas determina que la asignación de recursos productivos y financieros en la economía regional se oriente más lentamente hacia las actividades de futuro. Aun así, junto a las señales de que el sector turístico está ciertamente afrontando dicha renovación se producen igualmente señales de que otras actividades se organizan paulatinamente en la economía balear de forma que puede hablarse de clústers emergentes en sectores que combinan la innovación con los atractivos endógenos de la región. Algunos sectores industriales, como el calzado, han sufrido procesos de reconversión en los últimos años, pero han emergido en mejor forma para afrontar la competencia global. Pero, sobre todo, hay nuevas actividades que ofrecen oportunidades y sinergias de futuro para la región, entre otras, las de logística, fuertemente ligadas a la especialización en transporte aéreo y marítimo, la industria audiovisual como pivote de la sociedad del conocimiento, o las producciones agroalimentarias específicas del territorio insular.

Justamente, tanto el emprendimiento, al que se aludía más arriba, como la emergencia de nuevos clústers de actividad dependen críticamente de los avances que en materia de articulación de su sistema de innovación pueda hacer la región. No destaca ésta por su intensidad en I+D+i, ya que su gasto o su personal en proporción a la renta regional es más reducido que para el conjunto español. Otra de las servidumbres asignativas que la especialización turística impone. Pero la productividad de los investigadores y tecnólogos baleares es más alta, si se mide por publicaciones o patentes, que la del conjunto español. La capacidad universitaria y de los parques tecnológicos se encuentra mayoritariamente centrada en la isla de Mallorca. El Plan de Ciencia y Tecnología de Baleares 2005-2008 ha empezado a crear efectos dinamizadores relevantes en algunos de los indicadores básicos, como la asignación de recursos presupuestarios autonómicos a las actividades de I+D+i.

El objetivo asumido por parte de las administraciones y agentes económicos de la región de

avanzar hacia un desarrollo duradero, cualitativo y sostenible implica una nueva gestión y reinterpretación funcional del territorio. En el campo de la sostenibilidad la región combina tres elementos muy característicos que se dan con perfiles muy agudos respecto a lo que se observa en otras regiones españolas. En primer lugar, la sensibilidad de sus ecosistemas entre los que adquieren una importancia predominante los sistemas costeros y marítimos. En segundo lugar, por la especificidad de las actividades económicas preponderantes, el turismo, que depende de la calidad del medio ambiente para que el atractivo de las islas se mantenga, pero que, a la vez, le afecta a través de la movilidad que impone y la huella que la construcción residencial conlleva. Por último, la sensibilidad social muy desarrollada que existe en las islas hacia la sostenibilidad, que también contribuye a la diversificación deseada para la economía balear. Además, las empresas baleares suscriben con mayor intensidad que en otras regiones españolas los compromisos de sostenibilidad, así como las administraciones públicas, cuyos municipios tienen en su práctica totalidad definidas en una u otra fase de implementación su respectiva Agenda Local 21. La búsqueda de la sostenibilidad está caracterizando, conviene insistir en ello, los esfuerzos de todos los agentes de la región por definir nuevas actividades económicas y se está produciendo en medio de un debate con perfiles muy afilados, como los de las ecotasas o la moratoria turística, que permitirá vislumbrar soluciones avanzadas tanto por el nivel de compromiso asumido por todos los agentes como por su capacidad para resolver los problemas de sostenibilidad sin postergar el progreso material de la región.

Se puede, finalmente, articular lo que este diagnóstico estratégico para Baleares aporta en una síntesis de lo que sería posible realizar en los próximos años a nada que las voluntades de los agentes del archipiélago se conjuntasen para vencer las limitaciones impulsando las fortalezas, nichos de excelencia y buenas prácticas constatadas en el contexto global que rodea a la economía balear. Esta síntesis, en realidad, es un escenario, una visión posible y realista de lo que la Comunidad Autónoma tiene a su alcance si

adopta acciones estratégicas decididas para conquistar una nueva frontera.

Si algo puede destacarse en Illes Balears es lo avanzado que se encuentra el debate acerca de la sostenibilidad medioambiental. Ello se traduce en posturas quizás más enfrentadas, pero también más evolucionadas y susceptibles de producir una síntesis de mayor calidad. Este vector de transformación caracterizará definitivamente el curso de lo que la economía balear haya de ser en las próximas décadas.

Puede fácilmente concebirse que el proceso de diversificación económica de la región se apoye tanto en la reinención del turismo, como en la emergencia de otras nuevas actividades globales; en la creciente sofisticación de sus recursos humanos como en el perfeccionamiento de los consensos de actores para la preservación de los recursos naturales que han impulsado hasta ahora el bienestar de la sociedad balear. De este proceso resultará la cohesión social, pues se renovarían las bases que sostienen la actividad de la población y los empleos de calidad. Nuevas actividades que la visibilidad global de Baleares debería poner en el punto de mira de inversores domésticos y extranjeros mediante las oportunas medidas de promoción exterior. Mejores empleos para mejores recursos humanos que la sociedad balear debería empeñarse en desarrollar asumiendo los esfuerzos formativos ahora tan fácilmente desdeñados por el espejismo del empleo fácil en actividades básicas.

AGRADECIMIENTOS

En la elaboración de este informe se ha contado con la colaboración de las siguientes personas del ámbito de las administraciones públicas y de empresas privadas de Illes Balears, que han aportado cercanía a la realidad socioeconómica de la región, mejorando de esta manera el resultado final del estudio:

- Hble. Sr. Carles Manera, Conseller de Economía, Hacienda e Innovación del Govern de les Illes Balears
- Hble. Sra. Joana M. Barceló, Presidenta del Consell Insular de Menorca
- Hble. Sr. Bartomeu Escandell, Conseller de Economía del Consell Insular de Formentera
- Hble. Sr. Josep Mayans, Conseller de Turismo del Consell Insular de Formentera
- Sr. Josep Benedicto, Secretario General de CCOO, Illes Balears
- Sr. Lorenzo Bravo, Secretario General de UGT, Illes Balears
- Sr. Joan Gual, Presidente de la Cambra de Comerç de Mallorca
- Sra. Pilar Luque, Directora Finanzas de GLOBALIA
- Sr. Pedro Monjo, Secretario General de la Cambra de Comerç de Menorca
- Sr. Josep Oliver, Presidente de la Confederación de Asociaciones Empresariales de Balears (CAEB)
- Sr. Angel Pujol, Presidente del Institut d'Innovació Empresarial
- Sr. Gabriel Subirats, Director de Servicios Generales y Trabajo del Consell Insular de Menorca
- Sr. Juan Tomás, Director Financiero de Camper
- Sra. Margarita Tudurí, Presidenta de la Sociedad Cooperativa Insular Ganadera de Menorca - COINGA
- Sra. M^a Dolores Tur, Jefa Técnica de secretario de la Cambra de Comerç Eivissa y Formentera

SERVICIO DE ESTUDIOS DE "LA CAIXA"

PUBLICACIONES

Todas las publicaciones están disponibles en Internet:

www.laCaixa.es/estudios

Correo electrónico:

publicacionesestudios@lacaixa.es

■ INFORME MENSUAL

Informe sobre la situación económica (disponible también en inglés)

■ ANUARIO ECONÓMICO DE ESPAÑA 2007

Selección de indicadores

Edición completa disponible en Internet

■ COLECCIÓN COMUNIDADES AUTÓNOMAS

1. La economía de Galicia: diagnóstico estratégico

2. La economía de Illes Balears: diagnóstico estratégico

■ DOCUMENTOS DE ECONOMÍA "la Caixa"

1. El problema de la productividad en España: ¿Cuál es el papel de la regulación? Jordi Gual, Sandra Jódar Rosell y Àlex Ruiz Posino

2. El empleo a partir de los 55 años María Gutiérrez-Domènech

3. *Offshoring* y deslocalización: nuevas tendencias de la economía internacional Claudia Canals

4. China: ¿Cuál es el potencial de comercio con España? Marta Noguer

5. La sostenibilidad del déficit exterior de Estados Unidos Enric Fernández

6. El tiempo con los hijos y la actividad laboral de los padres María Gutiérrez-Domènech

7. La inversión extranjera directa en España: ¿qué podemos aprender del tigre celta? Claudia Canals y Marta Noguer

8. Telecomunicaciones: ¿ante una nueva etapa de fusiones? Jordi Gual y Sandra Jódar-Rosell

9. El enigmático mundo de los *hedge funds*: beneficios y riesgos Marta Noguer

10. Luces y sombras de la competitividad exterior de España Claudia Canals y Enric Fernández

■ "la Caixa" ECONOMIC PAPERS

1. Vertical industrial policy in the EU: An empirical analysis of the effectiveness of state aid Jordi Gual and Sandra Jódar-Rosell

2. Explaining Inflation Differentials between Spain and the Euro Area Pau Rabanal

3. A Value Chain Analysis of Foreign Direct Investment Claudia Canals and Marta Noguer

4. Time to Rethink Merger Policy? Jordi Gual

5. Integrating regulated network markets in Europe Jordi Gual

■ "la Caixa" WORKING PAPERS

Disponible sólo en formato electrónico: www.lacaixa.es/estudios

03/2006. Outsourcing and your Collar's Color Claudia Canals

04/2006. The Employment of Older Workers María Gutiérrez-Domènech

05/2006. The Determinants of Cross-Border Investment: A Value Chain Analysis Claudia Canals and Marta Noguer

06/2006. Inflation Differentials in a Currency Union: A DSGE Perspective Pau Rabanal

01/2007. Parental Employment and Time with Children in Spain María Gutiérrez-Domènech

02/2007. Trade Patterns, Trade Balances and Idiosyncratic Shocks C. Canals, X. Gabaix, J. Vilarrubia and D. E. Weinstein

03/2007. Non Tradable Goods and The Real Exchange Rate Pau Rabanal and Vicente Tuesta

04/2007. European Telecoms Regulations: Past Performance and Prospects Jordi Gual and Sandra Jódar-Rosell

01/2008. Offshoring and wage inequality in the UK, 1992-2004 Claudia Canals

■ ESTUDIOS ECONÓMICOS

35. La generación de la transición: entre el trabajo y la jubilación Víctor Pérez-Díaz y Juan Carlos Rodríguez

CONSEJO ASESOR

El Consejo Asesor orienta al Servicio de Estudios en sus tareas de análisis de las políticas económicas y sociales que puedan ser más eficaces para el progreso de la sociedad española y europea.

Forman parte del Consejo:

- **Carles Boix**
University of Princeton
- **Antonio Ciccone**
ICREA-Universitat Pompeu Fabra
- **Juan José Dolado**
Universidad Carlos III
- **Jordi Galí**
CREI y Universitat Pompeu Fabra
- **Mauro F. Guillén**
Wharton School, University of Pennsylvania
- **Inés Macho-Stadler**
Universitat Autònoma de Barcelona
- **Víctor Pérez Díaz**
Universidad Complutense
- **Ginés de Rus**
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
- **Robert Tornabell**
ESADE Business School
- **Xavier Vives**
IESE Business School y UPF

DIRECCIÓN

- **Jordi Gual**
Subdirector General de "la Caixa"



001521127956

SERVICIO DE ESTUDIOS

