



Universitat
de les Illes Balears

Unitat i diversitat als territoris insulars europeus. Una mirada geogràfica

Doctora Joana Maria Seguí Pons

Catedràtica de Geografia Humana

Codirectora de la Càtedra de la Insularitat UIB-GOIB

Lliçó inaugural
Any acadèmic 2025-26

Les illes de la Mediterrània són molt més nombroses, i sobretot molt més importants, del que, generalment, se suposa. Algunes de les més grans [...] són, per la seva extensió, continents en miniatura. D'altres, menys extenses, formen amb les seves germanes arxipèlags, famílies d'illes. [...] A l'est, per exemple, es troba l'arxipèlag Egeu, dispers al mar fins al punt de confondre-s'hi; [...] més cap a l'oest, al bell mig de les grans soledats marines, hi ha l'arxipèlag de les Balears, que agrupa les illes de Mallorca, Menorca, Eivissa —l'illa de la sal— i el difícilment accessible penyal de Formentera. Aquest arxipèlag ha tengut sempre una importància decisiva; tot un sector de la història del mar gira al seu voltant.

Braudel, F. (1976). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tom primer. Fondo de Cultura Económica. Primera i segona edició en francès, 1949/1966; primera i segona edició en espanyol, 1953/1976; primera edició electrònica, 2016, 215-217.

Senyor rector de la Universitat de les Illes Balears,
Senyora presidenta de les Illes Balears,
Senyores i senyors claustrals,
Autoritats,
Família, amigues i amics,
Senyores i senyors

Començaré per un agraïment i un prec. El 2018, el geògraf doctor Pere Salvà i Tomàs feu la lliçó inaugural, arran de la celebració del 40è aniversari de la UIB, denominada en el moment en què fou creada «Universitat de Palma de Mallorca», i ens recordà la seva presència en el naixement d'aquesta institució. Jo n'era alumna, a l'edifici de Son Malferit, i mai no hauria imaginat arribar a impartir, qualche dia, la lliçó inaugural del curs acadèmic de la nostra universitat. És un honor per a mi ser avui aquí. Gràcies, rector.

El prec és que no s'oblidi el genocidi de Palestina i que la comunitat internacional prengui mesures per aturar tant de patiment i destrucció.

Vaig triar una carrera, Filosofia i Lletres, Geografia i Història —s'anomenava així quan jo estudiava—, de les branques actuals d'Humanitats o de Ciències Socials, amb la idea d'adquirir un pensament crític i autònom, que, finalment, em va conduir a la Geografia.

La concepció de la universitat com a espai de coneixement crític, lliure i universal ha estat reivindicada per autors amb tradicions filosòfiques diferents, com Jacques Derrida, de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales i autor de la teoria de la desconstrucció, o Martha C. Nussbaum, de la Universitat de Chicago, definida filosòficament com una síntesi entre l'humanisme, la filosofia política liberal i el feminisme. A *L'Université sans condition*, Derrida defensa el dret incondicional de la universitat a qüestionar-ho tot, més enllà de condicionaments polítics o econòmics. Segons ell, aquesta institució hauria de garantir una llibertat incondicional per qüestionar i de proposta (Derrida, 2001, 71). Nussbaum, a *Not for Profit* (2010), denuncia la tendència global de subordinar l'educació a l'eficiència econòmica i a la productivitat. Defensa que l'educació ha de formar ciutadans empàtics, autònoms i crítics, capaços de participar activament en la vida democràtica (Nussbaum, 2010, 6). Ambdós autors reclamen, doncs, una universitat arrelada en la universalitat del pensament, entenent-la no només com a pluralitat de sabers, sinó també com a compromís ètic amb la veritat, la llibertat i la justícia.

Des dels diferents llocs on he treballat a la Universitat, he intentat seguir aquest compromís amb la veritat, amb la llibertat i amb la justícia. També ara, a la Càtedra de la Insularitat UIB-Govern de les Illes Balears, al qual reiter de nou l'agraïment per la posada en marxa de la Càtedra, primera i única en llengua catalana i en llengua espanyola dedicada a l'estudi de les illes, en paraules del doctor Baldacchino a la conferència inaugural de la Càtedra, el 2024.

1. La Universitat de les Illes Balears i la Càtedra de la Insularitat UIB-GOIB

Entre els objectius de la Càtedra es troben els de generar informació i coneixement transversal sobre la insularitat a les Illes Balears a través de la investigació, l'anàlisi i la difusió de dades i resultats; contribuir al desenvolupament sostenible i equilibrat de les Illes Balears i altres illes europees; promoure la presa de decisions informada en el disseny i l'aplicació de polítiques públiques que tenguin en compte les característiques i necessitats específiques de les Illes Balears; facilitar l'accés a la informació sobre la insularitat i la divulgació d'aquesta informació a la societat, per augmentar la consciència sobre les implicacions i els desafiaments de ser illes; finalment, fomentar la cooperació i col·laboració entre entitats governamentals, acadèmiques, del sector privat i organitzacions no governamentals per abordar els desafiaments i les oportunitats relacionades amb la insularitat.

Mitjançant la Càtedra, tenim veu en fòrums nacionals i internacionals, a través de congressos i conferències, de publicacions i de dos projectes europeus.

Hem duit a terme seminaris i seminaris web internacionals per generar coneixement i aprendre de les bones pràctiques d'altres illes, alhora que feim recerca en la construcció de bases de dades de les illes europees que es visualitzen a través dels visors cartogràfics de les pàgines web.

La transversalitat i la pluridisciplinarietat presideixen les temàtiques insulars, amb un enfocament geogràfic per a l'anàlisi del territori. Vint treballs de recerca de temàtica i procedència disciplinària molt diversa s'han presentat a la primera convocatòria dels premis de la Càtedra, el 2025.

Als seminaris s'han tractat temàtiques insulars preferents pels impactes a les Illes Balears i en altres illes de la Unió Europea (UE): els transports i els seus costos i la qüestió de *minimis* a la UE; la sostenibilitat i els canvis en els usos del sòl com a reflex d'altres canvis socioeconòmics; les polítiques i els impactes de les migracions a les illes de la UE; la congestió turística i la necessitat de generar indicadors, i la transició energètica i els escenaris de futur. Als seminaris web s'ha treballat en les particularitats jurídiques i administratives de diversos territoris insulars, l'economia blava, les autonomies insulars comparades o les economies insulars: monocultiu o diversificació (<https://catedrainsularitat.uib.es/>).

Una Càtedra de la Insularitat que pren tot el seu significat en una universitat i comunitat autònoma insulars, però també perquè, segons Baldacchino (2024), tots som insulars, no només perquè vivim en un planeta aïllat a l'espai, sinó també perquè més del 10% de la població mundial viu en illes. 21.000 illes tenen més d'1 km², i menys de 300 illes en tenen més de 1.000 (Baldacchino, 2008). Mentre a Itàlia, per esmentar un altre Estat de la UE, 7 milions d'habitants, el 12% de la població, viu en illes, a Espanya és un 7%, aproximadament 3 milions i mig de persones. Berlinguer (2023) assenyala que, malgrat aquesta presència, a Europa la qüestió insular mai no ha penetrat en l'imaginari col·lectiu ni en la consciència social.

La insularitat és una forma, no l'única, d'aïllament geogràfic. Les illes són camps d'estudi per exemplificar les lluites per la sostenibilitat i la interacció natura-cultura, amb avantatges competitius per ser illes (Baldacchino, 2024). La geografia limitada i la interdependència de factors físics, econòmics i socials fan de les illes uns llocs naturals per al desenvolupament sostenible (Derado, Dobra i Dergić, 2024). La insularitat produeix separació, però també connexions, ja que fomenta vincles entre persones, activitats i idees. Les illes són centres de connexions, llocs que les faciliten i que són construïts per aquestes. Com assenyalen McMahon i Baldacchino (2023, 93), les illes s'han convertit en un símbol de l'antropocè a través de la relacionalitat ambiental i cultural.

2. La insularitat: conceptes i temes d'anàlisi

Una illa, noció geogràfica utilitzada durant mil·lennis —i la que vaig estudiar a la Geografia del batxillerat—, es defineix per una massa terrestre relativament petita envoltada d'aigua, definició imprecisa (Foley et alii, 2023), però atractiva en la seva concepció. La contradicció entre la simplicitat de la definició i la complexitat de la vida a l'illa ha conduït a l'aparició dels estudis insulars des de fa dècades. Tal com ens indica Grydehøj (2017), es tracta menys d'una disciplina, la dels estudis insulars, que de múltiples enfocaments d'un sol camp. La majoria dels que treballen en estudis insulars també participen en altres camps i disciplines. Jo mateixa, he dedicat la meua activitat acadèmica a l'estudi dels transports i la mobilitat.

La recerca en insularitat és interdisciplinària i té una llarga història (Baldacchino, 2006, 6-7, citat per Grydehøj, 2017), però es pot diferenciar entre els primers estudis, d'illes individuals i aspectes particulars de la insularitat, i, des de la dècada de 1980, un estudi més general de les illes i de les societats insulars.

Baldacchino és un punt insubstituïble d'aquesta evolució i, a part d'innovar en l'estudi de les illes i Estats petits —ell és maltès—, enfoca la recerca insular més en un estat de tensió entre obertura i tancament (Grydehøj, 2017) que en la vulnerabilitat.

La *nesologia*, etimològicament procedent de la paraula grega *nesos* 'illa' —d'aquí l'arxipèlag de l'Egeu anomenat Dodecanès—, se centra exclusivament en l'experiència de viure en una illa des del punt de vista dels seus habitants, és a dir, amb la veu i vivència dels illencs. El sociòleg Moles, especialista, entre d'altres, de la microsociologia o estudi dels comportaments i interaccions en escales reduïdes —com les illes—, introdueix l'any 1982 el concepte de nissonologia (Moles, 1982) al títol mateix de l'article «Nissonologie ou science des îles». El terme *nissologia*, proposat per Grant McCall (1994, 1996, citat per Baldacchino, 2008), fa referència a l'estudi de les illes des del punt de vista de les illes mateixes, per empoderar els illencs i recuperar les seves narratives. Des d'aquesta perspectiva, en lloc de veure les illes com a espais aïllats o petits, es valora com els illencs viuen, entenen i construeixen la seva realitat.

Moles, a l'article esmentat anteriorment (1982), introdueix també el concepte d'*illeïtat*, *îléité*, *isleidad* en castellà o *islandness* en versió anglesa. No fa referència estrictament a la condició geogràfica de ser una illa, sinó a una experiència o sensació fenomenològica de viure en un espai aïllat, limitat i distintiu. Va més enllà del concepte d'*insularitat*, utilitzat inicialment per definir de forma negativa els efectes de l'aïllament en les poblacions i éssers vius (Pons i Rullan, 2020; Baldacchino, 2004).

La concepció actual de la illeïtat deriva, en part, de la idea bàsica de Moles, feta evolucionar per autors com Baldacchino (2004), Grant McCall i Adam Grydehøj amb enfocaments més polítics, econòmics o culturals. Inclou connotacions positives i negatives, com les d'obertura o tancament respecte de l'exterior que condicionen esdeveniments físics i socials (Pons, 2019). En la mateixa línia, Ronström (2021) planteja l'illa com un fenomen intensament multirelacional constituït pel desplaçament constant entre les illes com a llocs físics i totes les figures de pensament associades a aquests llocs. Mentre la illeïtat pot afectar les comunitats de manera desigual, els diferents tipus d'illes fomenten també una diversitat de comunitats (Grydehøj i Hayward, 2014). A les Balears es va convertir la insularitat en illeïtat a través d'un element innovador, el turisme, que generà un model de creixement propi i original (Manera, 2023, 179).

Igual que la llunyania, l'aïllament geogràfic i l'aïllament identitari són una qüestió de distància, connexió i perspectiva. Els llocs aïllats es poden trobar en qualsevol part i, entre els llocs aïllats, les illes ocupen una posició privilegiada, però, per a l'illenc, no ha estat cap barrera per a l'èxode (Ronström, 2021, 280, citant Gillis, 2001, 54).

Una aportació col·lectiva dedicada a entendre el significat de la illeïtat és l'article *Understanding "Islandness"* (Foley et alii, 2023), amb enfocaments pluridisciplinaris procedents de les ciències físiques, les ciències socials i les humanitats. Els autors són del parer que l'assimilació d'illa amb petitesa s'interpreta com una característica de vulnerabilitat, mentre que molts d'illencs no comparteixen la idea de l'oceà com a barrera i la terra com a seguretat (Foley et alii, 2023, 1802). O que en un món globalitzat la petitesa per als economistes és un repte que impedeix economies d'escala, alhora que pot influir positivament en les xarxes de clients i patrons. Hi ha tants de beneficis com reptes, en la petitesa. La connexió, més que l'aïllament, pot erigir-se en la clau per entendre l'illa, amb la cultura de la mobilitat o immobilitat. Les illes urbanes, per exemple, estan molt connectades amb la seva regió. Poden ser llocs petits, però també continents, tenir economies petites o ser potències globals (Singapur). Es pot destacar la delimitació marítima i la llunyania relativa o emfatitzar el camí cap a la resta del món; en aquest sentit, la terra i la mar juntes conformen sobretot una identitat insular més inclusiva, tema controvertit i obert.

L'ús acadèmic del terme arxipelàgic —del grec *pelagos* ‘mar obert’— es va estendre en estudis culturals i polítics més enllà d'un conjunt d'illes, especialment amb autors com J. Pugh (2013), E. McMahon et alii (2011) i E. Stratford et alii (2011). L'estudi dels arxipèlags implica, sobretot, connexions, xarxes, relacionalitat i formes alternatives de territorialitat insulars, que van des de l'equivalència a la relació mútua o les dependències. Baldacchino contextualitza el gir arxipelàgic en els estudis insulars. L'arxipèlag és entès no sols com una agrupació física d'illes, sinó com una unitat geopolítica i simbòlica, interconnectada per mar, pels fluxos turístics i per les relacions de poder (Baldacchino, 2025).

Philip Hayward (2012) introdueix el concepte *aquapelàgic* per descriure comunitats i territoris integrats amb l'entorn marí i per entendre la relació entre les persones i l'aigua com a espai vital, econòmic, cultural i identitari. L'*aquapelàgic* és un marc teòric centrat en la interacció humà-terra-mar i un camp ric per als estudis insulars (Grydehøj, 2017).

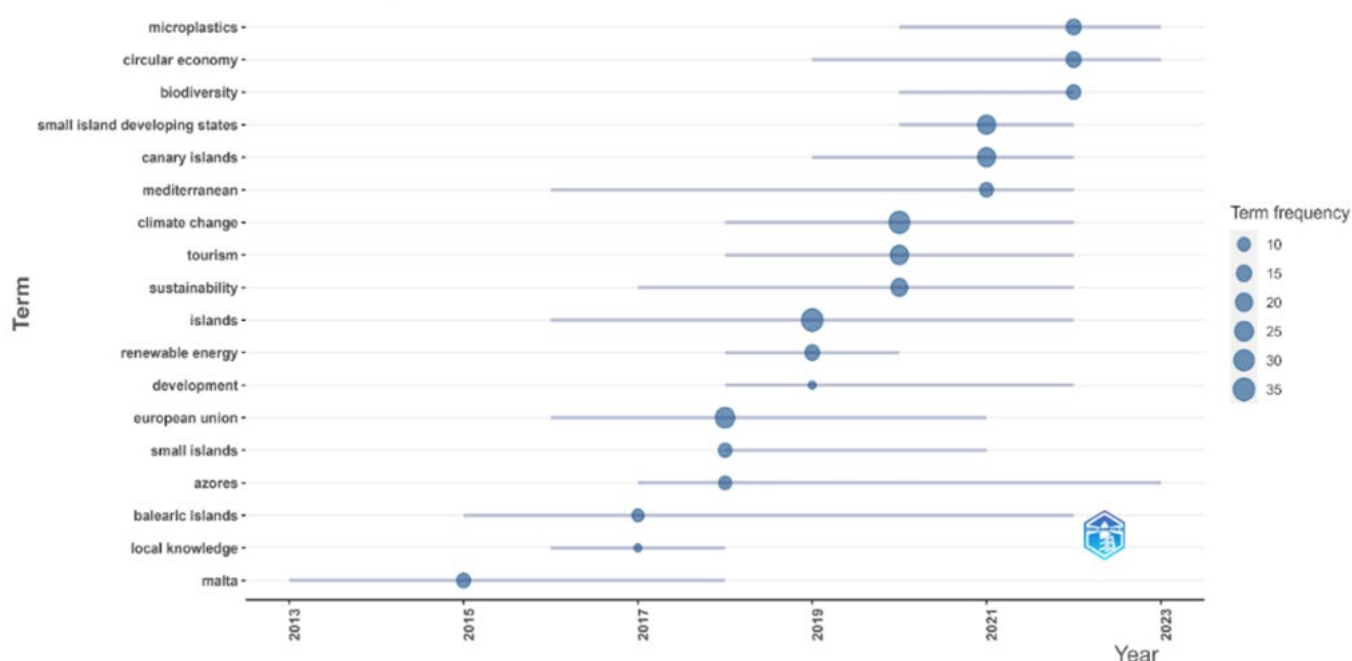
Un camp recent en els estudis insulars que ha aportat noves perspectives disciplinàries i ha introduït temàtiques allunyades dels estudis insulars són els estudis urbans d'illes i les relacions d'illes i ciutats (Picornell, 2014), amb una secció a la revista *Island Studies Journal* (Grydehøj, 2017). En algunes illes, com les Balears o molts dels arxipèlags de Grècia (Spilanis et alii, 2013), els processos d'urbanització són conseqüència estructural del turisme (Pons i Rullan, 2014; Pons 2019; Pons i Rullan, 2020; Pons, Rullan i Murray, 2014). Precisament al turisme insular Baldacchino (2025) dedica el darrer llibre, on analitza l'impacte de la pandèmia i la recuperació postcovid, el sobreturisme en algunes illes i el turisme com a eina econòmica potent que requereix una gestió més equitativa i més consciència ambiental.

L'anàlisi bibliomètrica de la literatura científica dels darrers deu anys sobre insularitat a la UE, amb perspectives geogràfiques, ambientals, econòmiques i socials, ens ha identificat sis grans grups de temes insulars prioritaris d'anàlisi (Ruiz, Seguí i Salom, 2024): l'economia circular i el desenvolupament sostenible, amb gestió de residus, conservació de recursos i canvi climàtic; el desenvolupament insular i regional, amb aspectes econòmics, socials i ambientals; la governança i els recursos oceànics, amb pràctiques sostenibles; la política i les relacions internacionals; l'anàlisi del desenvolupament econòmic i social, mesurat amb indicadors, i els reptes urbans i ambientals, amb la biodiversitat, conservació i contaminació (gràfic 1).

Les illes Balears, Malta, les Açores i les Canàries, així com la Mediterrània, són regions preferents d'estudi, amb tendència estable durant el període analitzat. Les àrees relacionades amb les energies renovables i la sostenibilitat mostren una preocupació creixent pels impactes i les bones pràctiques a les illes europees. En aquest sentit, l'economia circular, els microplàstics i la biodiversitat emergeixen com a temes d'estudi més recents (2021-2023), la qual cosa ens indica interès pels recursos naturals a les illes i la seva governança. La gestió dels residus i la justícia climàtica constitueixen alguns dels temes motor de la investigació en illes.

L'anàlisi ens ha identificat igualment llacunes temàtiques poc explorades: un primer grup, relacionat amb la necessitat de polítiques d'impactes del creixement sostenible i la resiliència a les illes de la UE. Un segon grup, centrat en la governança oceànica i els recursos marins, la pesca sostenible, el paper econòmic de les àrees marines protegides i els desafiaments de la sobrepesca i el canvi climàtic. En tercer lloc, els impactes socials i econòmics dels desnonaments i la migració a les illes i la necessitat de polítiques que fomentin l'estabilitat. Finalment, els reptes urbans, amb atenció a l'expansió urbana i les dinàmiques de desenvolupament local a les regions insulars.

Gràfic 1. Temes prioritaris d'anàlisi de la insularitat a la UE (2013-2023)



Font: Ruiz, Seguí i Salom (2024).

Paraules clau d'autor amb una freqüència mínima de 6 i una mitjana de 3 paraules per any.

Com assenyala Grydehøj (2017), quan es fan esforços per inserir nous tipus de coneixement en els estudis insulars, es fan contribucions en camps, disciplines i regions en què els estudis insulars han tengut poc impacte anteriorment.

La transversalitat de la problemàtica insular fa que les revistes, càtedres, observatoris i associacions internacionals estiguin vinculats a disciplines *molt* diverses, i conformen un mosaic variat i molt ric en aportacions. Des de revistes més generalistes que aborden temes insulars, com *Journal of Cleaner Production*, *Ecological Economics*, *Science of The Total Environment*, *Diversity*, *Ecological Indicators*, *Energy Policy*, *Environmental Pollution*, *Land*, *European Planning Studies* o *Geopolitics* (Ruiz, Seguí i Salom, 2024), a altres d'especialitzades en insularitat, encara que dedicades a temàtiques específiques com: *Marine Pollution Bulletin*, *Frontiers in Marine Science*, *Marine Policy*, *Ocean and Coastal Management* o *Journal of Marine and Island Cultures*, des de 2012.

Destaca l'*Island Studies Journal*, fundada el 2006 per Godfrey Baldacchino i dirigida per ell fins a 2017, quan Adam Grydehøj en prengué el relleu. Fou impulsada per l'Institute of Island Studies (IIS) de la Universitat de l'Illa del Príncep Eduard (UPEI), fundat el 1985 per a l'estudi interdisciplinari d'illes. L'IIS en fou la seu institucional fins a 2021, per traslladar-se llavors a la Universitat de les Illes Fèroe.

Un any més tard, el 2007, apareix *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, amb Philip Hayward com a editor, publicada per l'Island Cultures Research Centre de Sidney, Austràlia, centre que forma part de la iniciativa Small Islands Cultures Research Initiative (SICRI), xarxa internacional que des de 2004 es dedica a la comunicació i col·laboració entre investigadors que treballen sobre comunitats d'illes petites. L'Scottish Centre for Island Studies (SCIS) és una iniciativa igualment interdisciplinària sobre

les illes escoceses, en aquest cas de la Universitat d'Escòcia Occidental. També està lligada a la Universitat de l'Illa del Príncep Eduard la International Small Islands Studies Association (ISISA). Se'n poden destacar altres, com ara la Global Islands Network, Islands Conservation o Island Dynamics, dependent del Centre for Caribbean Studies de la xinesa Universitat Normal de Hangzhou.

També hi ha altres centres, com instituts, càtedres i observatoris, dedicats a estudiar la temàtica insular. L'Islands and Small States Institute, a Malta, està dedicat a illes i Estats petits. De l'Institute of Island Studies (IIS) depèn la UNESCO Chair in Island Studies and Sustainability, a la Universitat de l'Illa del Príncep Eduard. Fou establerta el 2016 com a iniciativa conjunta entre la universitat canadenca i la Universitat de Malta, i és la primera d'aquest tipus a la costa atlàntica de Canadà, codirigida, inicialment, per James Randall i Godfrey Baldacchino. Hi ha igualment el Laboratorio sull'Insularità ed aree interne, de caire interdisciplinari, pertanyent a Eurispes, Institut de Recerca dels Italians. Finalment, cal assenyalar que la transcendència i l'actualitat dels estudis insulars han fet que la Unió Geogràfica Internacional hagi creat una comissió dedicada a les illes, constituïda el 2006, i una Comissió de la Conca Mediterrània.

3. Els reptes de ser illes

L'Eurostat defineix les regions insulars a la NUTS 3 (Nomenclature of Territorial Units for Statistics) com a illes o grups d'illes amb una superfície mínima d'un km², una distància mínima d'un km entre illa i continent, una població resident permanent de més de 50 habitants i cap connexió fixa (pont, túnel o calçada) amb el continent (Haase i Maier, 2021). Així, les regions insulars de la Unió Europea s'estenen sobre 184.200 km² d'onze Estats, amb 20,6 milions d'habitants —el 4,6% de la UE. 6,4 milions d'habitants es troben en tres Estats insulars de la UE: Irlanda, Malta i Xipre. 4,5 milions de persones viuen en vuit regions ultraperifèriques, pertanyents a França, Portugal i Espanya. I 9,7 milions pertanyen a set Estats —Espanya, França, Itàlia, Grècia, Dinamarca, Finlàndia i Suècia.

En general, les illes presenten un conjunt de característiques comunes: escassetat de recursos de tota casta i, en particular, reserves hídriques limitades, riscos naturals amb episodis de sequera i altres de risc d'inundacions o riscos associats al canvi climàtic; tenen un patrimoni biològic i natural molt ric, amb nombrosos endemismes, però, alhora, pateixen una elevada fragilitat i debilitament dels ecosistemes (Carbone, 2018).

El mercat insular és limitat, la qual cosa condueix a una competència reduïda i, a vegades, a monopolis encoberts. Les illes tenen més poca eficiència relacionada amb la manca de massa crítica —recursos, consumidors, força laboral, terra i infraestructura— per desenvolupar activitats econòmiques competitives (Haase i Maier, 2021). Presenten més dependència d'un nombre limitat d'exportacions i importacions estratègiques. Això podria explicar, en part, una producció menys eficient que la dels territoris continentals. L'absència d'economies d'escala afecta tant el sector privat com les infraestructures públiques i el cost de la prestació dels serveis públics. Així mateix, els territoris insulars tenen sovint majors obstacles per a la recerca i el desenvolupament i per a l'aparició de sectors de creixement ràpid.

La llunyania, per ser espais perifèrics, es tradueix en necessitats de transport, i les opcions es limiten al transport aeri i marítim per moure tant persones com mercaderies, per als fluxos interinsulars i entre les illes i el continent. En el cas dels arxipèlags —les illes Balears, les Bàltiques, les de l'Egeu, les Jòniques, les Canàries o les Açores i Malta—, hi ha doble i triple insularitat, i els residents de les illes més petites tenen una major contracció de l'espai.

La vulnerabilitat, amb una exposició més elevada de les illes als impactes econòmics i ambientals exògens, és, potser, una de les seves característiques més destacades. Les illes estan especialment exposades a les conseqüències del canvi climàtic. Les illes d'aigües fredes podrien ser més atractives, mentre que les d'aigües calentes podrien perdre atractiu com a destinacions turístiques (Baldacchino, 2025). L'elevada dependència energètica de l'exterior és una altra de les característiques insulars quan l'electricitat procedeix majoritàriament de combustibles fòssils, amb excepcions destacades (El Hierro o La Palma, a les Canàries).

Moltes de les illes de la UE disposen d'elevats índexs de motorització i d'alta intensitat turística —com les Balears—, que exerceixen una pressió més elevada sobre els recursos i el territori. Tal com apunten Spilanis et alii (2013), les illes europees amb millor rendiment econòmic, però més vulnerabilitat, s'especialitzen en activitats de baix valor afegit, com el turisme, mentre que d'altres depenen d'influències exògenes, com zones lliures d'imposts, l'extracció de petroli o un sector públic desenvolupat. La globalització, a més, ha posicionat la majoria de les illes euromediterrànies en enclavaments connectats amb el mercat econòmic mundial, no sols pel turisme, sinó per la inversió immobiliària derivada (Abril, Barros i Valero, 2024).

El nivell d'exposició a aquests reptes depèn, entre d'altres, de factors específics com són la dimensió, la població, la localització, la dotació urbana, l'estructura econòmica i l'estatus institucional de l'illa (Bertram i Poirine, 2007; ESPON, 2019).

3.1. Insularitat i governança a la UE

Els diferents marcs jurídics de tots els nivells competencials rellevants (UE, Estats, regions), en funció de la major o menor autonomia de cada Estat, reconeixen el fet diferencial insular i advoquen per establir mesures que en mitiguin els efectes. Però la insularitat a Europa necessita ser més reconeguda per al conjunt de les illes i no sols per a les ultraperifèriques.

L'article 158 del Tractat d'Amsterdam de 1997, versió consolidada del Tractat constitutiu de la Comunitat Europea (TCE), i la Declaració número 30, annexa al Tractat d'Amsterdam, expliquen el motiu de la introducció en aquest document legal de la paraula *illes* i de les regions insulars que presenten desavantatges estructurals per al seu desenvolupament econòmic i social. La conferència intergovernamental que va redactar el Tractat d'Amsterdam reconeix que el dret comunitari, quan estigui justificat, ha d'adoptar mesures a favor d'aquestes regions per integrar-les millor en el mercat interior en condicions equitatives (Dueñas, 2023). La insularitat és reconeguda des del Tractat de Lisboa de 2009, en què el TCE va passar a denominar-se Tractat de funcionament de la UE (TFUE). A l'article 174, del títol XVIII, s'introdueix el concepte de cohesió territorial per reduir les diferències regionals i s'hi inclouen totes les regions insulars i no sols les menys afavorides (Berlinguer, 2023; Benelli, 2023). A l'article 349 del TFUE, específicament, es parla dels territoris insulars que, per llunyania, insularitat, superfície reduïda, relleu i clima adversos o dependència econòmica d'un nombre reduït de productes, són regions ultraperifèriques. En concret són Guadalupe, la Guaiana Francesa, Martinica, la Reunió, Saint Barthélemy, les Açores, Madeira i les Canàries.

Aquestes regions insulars requereixen mesures diferenciades de les que s'apliquen a la resta de territoris europeus en polítiques duanera i comercial, fiscal, zones franques, polítiques agrícoles i pesqueres, subministrament de matèries primeres i béns essencials, ajuts públics i accés als fons estructurals i programes horitzontals de la UE.

Els territoris insulars, emperò, llevat dels ultraperifèrics, no tenen una estratègia europea pròpia que reconegui de forma transversal la insularitat, tal com assenyalen els articles 174 i 175 del TFUE. Berlinguer (2023) indica al respecte que, de la mateixa manera que a Itàlia la qüestió insular ha estat absorbida per la política meridional, tot i que la qüestió del sud i la insularitat són variables diferenciades, a la UE la insularitat ha estat absorbida per la ultraperifèria.

Pel que fa al transport de persones, el Reglament 651/2015 de la Comissió de la UE, a l'article 51, assenyalava la compatibilitat de les ajudes al transport per als residents de les anomenades regions allunyades i, a l'article 2, assenyalava les regions ultraperifèriques, a més de Malta, Xipre, Ceuta, Melilla, les illes d'un Estat membre —com les Balears— i zones de baixa densitat de població.

S'han emprès iniciatives per a un major reconeixement de la insularitat en diverses instàncies europees d'alt nivell: al Comitè de les Regions, al Parlament Europeu, així com al Comitè Econòmic i Social. El 2022, la necessitat de mesures per compensar els costos de la insularitat va portar a l'aprovació majoritària al Parlament Europeu de l'informe «Illes i política de cohesió: situació actual i reptes futurs», que inclou la incorporació a l'agenda dels membres de la UE d'objectius com la inclusió de la dimensió insular o *islands proofing* i el desenvolupament d'una estratègia europea per a les illes. La Conferència de Regions Perifèriques Marítimes (CPMR), en concret la Comissió d'Illes (2023), aprovà la «Declaració de Palma. Arxipèlag Europa: una agenda per a les illes de la UE», que considera la futura Agenda de les Illes de la UE i com hauria de centrar-se en un conjunt preliminar de qüestions econòmiques, socials i mediambientals clau, amb un fort impacte territorial sobre les illes, en coherència amb els objectius de la UE. Una avaluació de l'impacte de les polítiques sectorials de la UE als territoris insulars ajudaria a identificar les deficiències principals i determinaria les disposicions i accions necessàries per superar-les. Altres fòrums assenyalen la necessitat de mesures concretes que reconeguin econòmicament la insularitat i ajudin a mitigar-ne els efectes (<https://www.leurispes.it/linsularita-possibile-il-caso-corsica/2024>).

3.2. Les Canàries i les Illes Balears

A escala estatal, el reconeixement de la insularitat i el major o menor nivell d'autonomia de les regions insulars depèn del tipus d'Estat, si és més unitari o més regionalitzat, així com de les constitucions de cada un dels Estats membres.

A Espanya, la Constitució reconeix a l'article 138.1 el fet insular com una circumstància que s'ha de tenir en compte per establir l'equilibri econòmic entre les diverses parts del territori espanyol. Betzu i Coinu (2023) assenyalen que, tant a Sardenya com a Sicília, la insularitat està reconeguda formalment com a condició de desavantatge estructural a la Constitució italiana, amb la reforma de 2022. Aquesta demana polítiques públiques per assolir els drets fonamentals i la igualtat territorial, si bé, com que no estableix obligacions concretes, se'n qüestionen els efectes pràctics. Benelli (2023) ens indica que, tot i que la batalla per la insularitat s'ha accelerat a Itàlia els darrers anys, les actituds de les institucions europees envers les necessitats de les illes continuen sent força tèbies. Se cerca crear un front comú dels representants de les regions insulars de la Mediterrània occidental (les dues grans illes italianes, juntament amb Còrsega i les Illes Balears) per compartir accions i conscienciar els governs estatals i les institucions europees sobre la necessitat de polítiques especials dedicades a les qüestions crucials de la insularitat, començant pels serveis de transport i el dret a la continuïtat territorial dins l'espai europeu de la llibertat de moviments.

L'Estatut d'autonomia de les Canàries de 1982, modificat el 1996 i reformat el 2018, mitjançant la Llei orgànica 1/2018, representa una fita important en la consolidació de l'autogovern canari. El text atorga un reconeixement explícit a la insularitat i a la condició ultraperifèrica reconeguda per la Unió Europea. Atribueix la competència exclusiva en turisme a l'article 129 i cerca legitimar l'estratègia canària de contenció i sostenibilitat turística (Gaïas, 2023). El Règim econòmic i fiscal de Canàries (REF) es consolidà amb la Llei 30/1972. La Llei 20/1991 n'harmonitzà els aspectes fiscals amb la UE, i la Llei 19/1994, modificada per la Llei 8/2018, en regulà les mesures econòmiques, les especialitats en imposició directa i la Zona Especial Canària (ZEC).

Les Illes Balears tenen l'Estatut d'autonomia de 1983 i 2007 i el Règim especial de les Illes Balears (REIB), la Llei 30/1998 i el Reial decret Llei 4/2019, amb mesures mancades de concreció, excepte en transports. Però hi ha un canvi, que és la introducció del factor de la insularitat com a eix de les inversions estatals, igual que la partida econòmica anual per a les Balears no podrà estar per sota de la mitjana del conjunt de comunitats autònomes. La Llei 31/2022, de 23 de desembre, de Pressuposts Generals de l'Estat per a l'any 2023 (2023-2028), i el Reial decret 710/2024, de 23 de juliol, contenen els incentius fiscals per compensar la insularitat.

Naglieri (2023) compara els sistemes fiscals i polítics de diverses regions insulars mediterrànies com les Canàries i les Balears, Madeira, les Açores, Còrsega i les illes gregues. Són les ultraperifèriques portugueses les que compten amb poder impositiu propi, gestió dels impostos recaptats al territori i transferències anuals estatals, i és el model més autònom dins un Estat unitari com el portuguès. Les illes Canàries, ultraperifèriques, disposen del Règim econòmic i fiscal (REF), amb impostos propis —l'impost general indirecte canari (IGIC) o l'arbitri insular d'entrada de mercaderies (AIEM)— i l'exclusió d'aquests recursos del càlcul de redistribució de l'Estat, la qual cosa genera un règim mixt a Espanya. Les Balears i Còrsega, tot i no tenir autonomia financera especial, tenen elements fiscals diferenciats. La nostra comunitat, dins el règim comú, té accés parcial a fons estatals en què la insularitat és considerada, però sense potestat fiscal pròpia rellevant. Còrsega, amb un estatus particular, com a col·lectivitat única, depèn de transferències estatals i gaudeix de beneficis fiscals menors, sense capacitat impositiva pròpia significativa. Finalment, les illes gregues no tenen règim fiscal especial ni mecanismes de compensació per la insularitat, en un sistema molt centralitzat. En aquesta comparativa, els sistemes fiscals més avançats, com Portugal, amb les illes ultraperifèriques, es troben en un Estat unitari, mentre Espanya, amb comunitats autònomes, té una menor diferenciació per a algunes regions insulars com les Balears.

En el context de la UE, de la Constitució espanyola i dels estatuts d'autonomia de les dues comunitats autònomes insulars d'Espanya, s'emmarquen els ajuts a mercaderies i persones que mitiguen els efectes de la insularitat.

El cost del tram marítim en transport de mercaderies està subvencionat al 100% a les Canàries a partir de l'any 2018, mentre que a les Balears, a partir del mateix any, se subvenciona el 65% de les despeses en les exportacions dels productes transformats i el 60% de les importacions en els productes de sectors d'acció preferent. Als Pressuposts Generals de l'Estat (PGE), les Canàries reben, el 2024, 59,03 milions d'euros, mentre que les Balears reben 5 milions.

A les Balears se subvencionen sols els nòlits, ajut que se sotmet al règim de *minimis* de la UE —com qualsevol altre ajut—, que estableix un màxim de 300.000 euros (gener de 2024) com a quantitat que pot rebre una empresa (inclosos els nòlits) durant tres anys. Aplicar la regla de *minimis* al transport significa no tenir en compte la discontinuïtat territorial de viure en una illa, fet que impacta negativament en els

nivells de competitivitat. Aquest és un exemple de la visió econòmica i competitiva que Europa adopta, amb el poder del mercat i amb poca distinció de contextos territorials diferenciats, com és la insularitat (Berlinguer, 2023).

La regla de *minimis* no s'aplica als ajuts al transport de les Canàries, i a això haurien d'aspirar la resta d'illes de la UE. No és la distància, sinó la discontinuïtat territorial que implica la insularitat el factor que encaixa el transport i llasta la competitivitat de les empreses industrials de les illes enfront del mercat únic. Es constaten, doncs, diferències entre les regions insulars atlàntiques, que són ultraperifèriques, i les mediterrànies, que reben menors compensacions.

Per contra, hi ha un major reconeixement de la insularitat en el transport de persones que en el transport de mercaderies.

La subvenció del 75% als bitllets dels desplaçaments dels residents a les Balears, entre illes i amb la Península, és, des de 2018, igual que la de les Canàries. Aquests ajuts per a passatgers es troben més equilibrats amb el pes demogràfic de cada comunitat autònoma, sobretot en els bitllets aeris. Els arguments justificatius per als ajuts al transport de residents a les Balears haurien de ser els mateixos per a les mercaderies: discontinuïtat territorial o mobilitat obligada.

Mentre les bonificacions al transport de persones es comencen a aplicar a les Balears a partir de 1979 i a les Canàries des de 1963 (taula 1), les de la nostra comunitat no s'equiparen amb les de les Canàries fins vint anys més tard. La insularitat a les Balears al segle XXI és la mateixa que el 1963, però ara té una consideració més justa i equitativa per part de l'Estat espanyol.

Taula 1. Bonificació al transport de residents a les illes Canàries i Balears

Període/any	Illes Canàries / resta d'Espanya	Illes Balears / resta d'Espanya	Interilles. Illes Canàries, illes Balears
1963-1971*	33%	No	No
1972-1978	33%	No	No
1979-1981	33%	10%	10%
1982-1987	33%	25%	10%
1988-1998	33%	25%	10%
1998	33%	28%	10%
1999-2004	33%	33%	33%
2005	38%	38%	38%
2006	45%	45%	45%
2007-2016	50%	50%	50%
2017	50%	50%	75%
2018-2025	75%	75%	75%**

* 1961-62: 12% illes Canàries / resta d'Espanya

** 89% Formentera-Eivissa, per als residents a Formentera

Font: Ramos Pérez (2020, 14).

L'any 2024, les Balears reberen més de 50.000.000 d'euros en ajuts per als residents en transport marítim, i les Canàries, més de 75.000.000 d'euros, reduïts al trànsit interilles, per la llunyania del continent. Per contra, en transport aeri, els ajuts foren superiors, més de 215.000.000 d'euros i més de 320.000.000 d'euros respectivament per a les Balears i les Canàries (PGE, 2024).

4. Els clústers territorials de les illes de la UE

Com ens indica Baldacchino (2004, citat per Pons, 2019, 7), no hi ha millor comparació per a una illa que una altra illa, i potser tampoc no hi ha millor comparació per al continent que una illa.

Les illes de la Unió Europea comparteixen una sèrie de condicionants estructurals que els donen unitat i les diferencien de les regions continentals. Aquests condicionants insulars generen diversitats illenques multidimensionals que són males de definir. Hi intervé la dialèctica global/local en veure's afectades, en major o menor mesura, per dinàmiques globals (turisme, canvi climàtic, crisi de deute o impacte de la covid, mercat de l'habitatge, etc.) que impacten de forma desigual en cada una de les estructures locals.

Mentre la realitat insular és holística, l'anàlisi empírica requereix variables que defineixin i perfilin la diversitat territorial. En aquesta part de la lliçó s'ha analitzat la insularitat, en el marc regional europeu, com a fenomen mesurable i comparable, a partir del tractament estadístic d'un conjunt de característiques.

4.1. Dades, fonts i metodologia

Les illes analitzades són les 46 regions NUTS 3 insulars —excloses les regions ultraperifèriques franceses i Irlanda, Estat insular complet i no comparable a escala NUTS 3—, reduïdes a 30 unitats d'anàlisi (UA), atès que s'agrupen en una sola UA les regions de cada una de les illes grans: Còrsega, Sardenya, Sicília i Creta (mapa 1 i mapa 2). Pel que fa a l'illa de Xipre, la República de Xipre, membre de la UE, és al sud de l'illa —l'Eurostat recull dades estadístiques només de la zona sud.

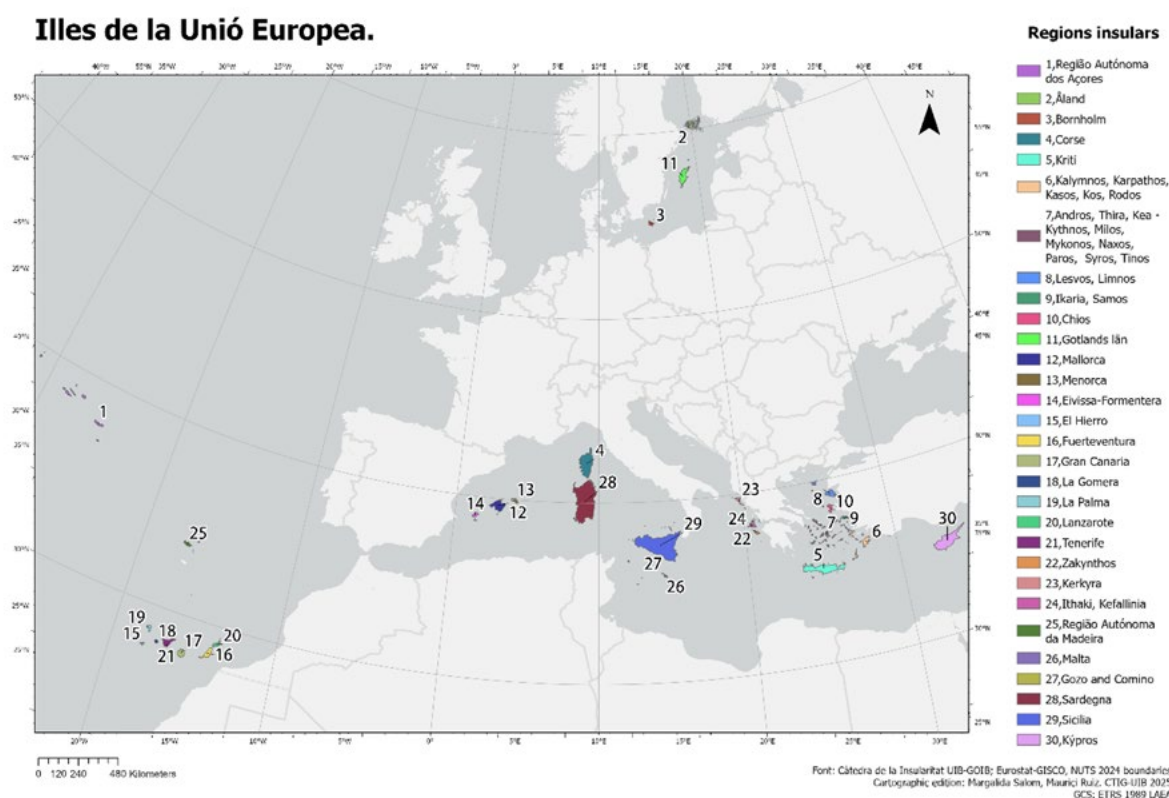
Els indicadors, que relacionen diverses variables per a cada una de les 30 UA, responen a dimensions de tipus geogràfic, de connectivitat, de desenvolupament turístic, de població, de seguretat, d'infraestructures i d'economia. S'han elaborat 39 indicadors (vegeu els indicadors territorials de l'annex i l'annex 1, amb 15 indicadors).

La territorialització dels indicadors és força interessant per explorar la unitat i la diversitat de les illes europees. Els indicadors s'han elaborat a partir de fonts oficials harmonitzades, Eurostat, GISCO, EuroGeographics i CORINE Land Cover, mitjançant tècniques de processament de dades espacials amb anàlisi estadística de dades de panel o dades longitudinals, que recullen informació sobre les UA de diversos anys.

L'indicador de fragmentació de la costa (annex 1, 1) ens mostra illes molt retallades, amb els valors màxims a les Åland —un dels arxipèlags més extensos i fragmentats del món en relació amb la seva superfície— i a les de l'Egeu meridional, juntament amb les illes Açores, les Jòniques i les de l'Egeu septentrional. En canvi, les costes més compactes es troben a l'illa de Bornholm i a les illes Canàries de La Gomera, La Palma, El Hierro, Gran Canària i Tenerife. La diversitat és més elevada a les illes Balears, des de la més compacta, Menorca, a les més fragmentades, Eivissa- Formentera.

La densitat de línies de ferri (annex 1, 2) és màxima a les Åland, amb 60 illes habitades permanentment, seguides de Tenerife i Gran Canària, conjuntament amb Lanzarote, Eivissa-Formentera —aquesta darrera, sense aeroport— i Mallorca.

Mapa 1. Illes de la Unió Europea



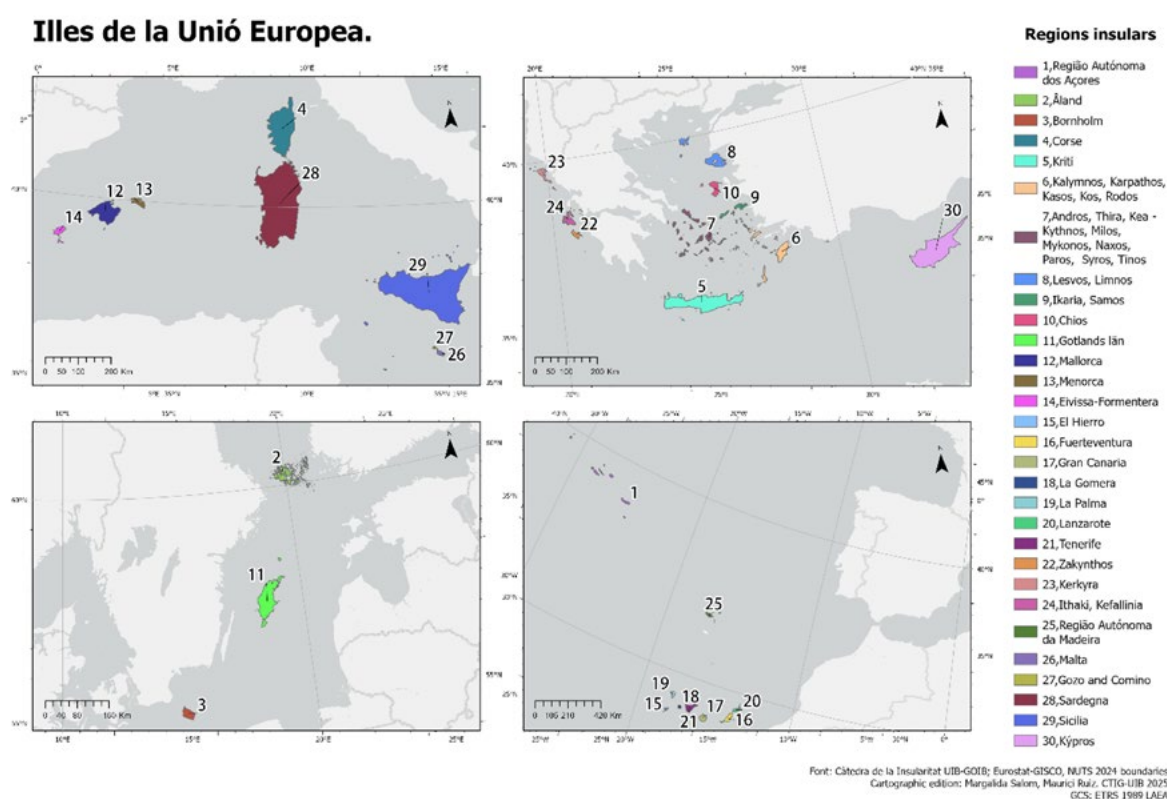
La densitat d'usos artificials (%) (annex 1, 3) ens posa de manifest que Malta i les illes de Gozo ('Gozzo') i Comino tenen els percentatges més alts d'usos del sòl artificials —que inclouen usos urbans, ports, aeroports, infraestructures viàries—, amb un 31,1% i un 22,1% respectivament, seguides de Madeira, Xipre, Tenerife, Gran Canària o Kerkyra ('Corfú') (a les illes Jòniques). Per contra, els valors menors, inferiors al 2,2%, es troben a l'Egeu septentrional, El Hierro o La Gomera, mentre que a les Balears no superen el 7% del territori.

De les variables relacionades directament o indirectament amb el turisme, la densitat territorial de passatgers aeris (annex 1, 4) posa de manifest les diferències entre les illes nòrdiques, de poca intensitat turística, així com les illes grans de la Mediterrània central, i la resta de conjunts insulars, amb valors elevats: Malta, juntament amb Eivissa-Formentera, Mallorca, Lanzarote, Gran Canària i Tenerife i, amb intensitat inferior, encara que en el quart quintil, Kerkyra i Zakynthos ('Zacint'), a la mar Jònica, Menorca i Madeira. La densitat demogràfica de passatgers aeris (annex 1, 5) accentua les diferències anteriors entre les illes amb més pes turístic i la resta, però posa en relleu les illes més petites, amb valors màxims de la variable a Lanzarote, Eivissa-Formentera, Fuerteventura, Zakynthos, Menorca i les illes de l'Egeu meridional, mentre Mallorca, amb més població, se situa al quart quintil.

Pel que fa a les pernoctacions hoteleres en relació amb el territori (annex 1, 6) i en relació amb la població resident (annex 1, 7), es mantenen *grosso modo* els conjunts anteriors. Tant en població com en territori sobresurten les illes Balears, les de l'Egeu meridional, Malta, les Jòniques i les Canàries. Els valors més minsos en densitat territorial es troben a l'Egeu septentrional, a Sardenya, les Açores i les illes Bàltiques. I en densitat demogràfica, també a Sicília, Malta i les Canàries occidentals.

La situació de l'habitatge turístic dibuixa un mapa una mica diferent, tant a escala territorial (annex 1, 8) com demogràfica (annex 1, 9). Malta i Lanzarote, conjuntament amb Menorca i Eivissa-Formentera, a més d'El Hierro, Tenerife i Gran Canària, destaquen per les pernoctacions en relació amb el territori, mentre El Hierro, Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera, Menorca, La Palma o Còrsega, conjuntament amb les illes de l'Egeu meridional, sobresurten pel pes demogràfic.

Mapa 2. Illes de la Unió Europea



El model turístic, altament consumidor de mà d'obra intensiva, explica, encara que no exclusivament, les taxes de migració neta (annex 1, 10), sobretot a Lanzarote i les illes Balears —Menorca, Mallorca i Eivissa-Formentera se situen al quart quintil. Segons Salvà (2018), el model migratori illenc, els darrers quaranta anys, ve definit per les relacions entre turisme i migració, per l'oferta i la demanda de treball, juntament amb una immigració residencial no laboral, més recent. Les migracions presenten diferent significació econòmica i social i direccions dels fluxos distintes, així com motivacions o ocupacions dels immigrants. L'any 2025, el percentatge d'estrangers empadronats a les Balears és del 21,3% (a Eivissa i Formentera els percentatges són superiors: el 27,9% i el 27,2%, respectivament). La població nascuda a les Balears és el

52% dels habitants insulars, els nascuts en altres comunitats autònomes són el 20%, i els nascuts a l'estranger, el 28% (353.053 habitants). Formentera presenta els valors de població al·lòctona més alts, del 35%, Eivissa, del 34,4%, Mallorca, del 28,4%, i a Menorca, l'illa amb més població autòctona, el 20,9% són nascuts a l'estranger (Salvà i Seguí, 2025).

Lesvos ('Lesbos'), a l'Egeu septentrional, una de les portes d'entrada a Europa de la immigració procedent de l'Est, i Malta, amb una immigració laboral no tan lligada al turisme, tenen els valors més elevats d'immigrants. L'estancament de les migracions o les emigracions es produeix a les illes Bàltiques, en algunes illes Jòniques i de l'Egeu meridional i a Sardenya i Sicília.

La taxa de creixement demogràfic els darrers vint anys (annex 1, 11) torna a singularitzar les Balears molt per damunt del conjunt d'illes considerades, conjuntament amb Fuerteventura (109%) i Lanzarote (67%). Eivissa-Formentera té quasi el doble d'increment que Malta (83% i 44%, respectivament), però no queden enrere ni Mallorca ni Menorca, amb un 41% les dues illes. Entre 1978 i 2018 el balanç positiu és de mig milió de persones en el conjunt de les Balears, amb un increment de més del 70% dels efectius demogràfics (Salvà, 2018).

Es produeix estancament o pèrdua demogràfica a Sardenya, a Sicília i a Bornholm, mentre que Còrsega i Xipre estan al quart quintil. Les illes de l'Egeu i les Jòniques tenen o estancament o creixement minso, igual que les illes nòrdiques.

La distribució sectorial del valor afegit brut (VAB) posa igualment de manifest el pes turístic d'algunes illes, a partir de l'aportació del comerç i serveis de mercat —que inclouen hotel·leria i restauració— al VAB total (annex 1, 12). Les illes grans de la Mediterrània, Malta, les Açores, les illes Bàltiques i les de l'Egeu septentrional en tenen valors molt baixos. Per contra, les Balears, amb Eivissa-Formentera al capdavant, juntament amb Zakynthos, a la mar Jònica, les illes del Sud de l'Egeu o les Canàries orientals, tenen els valors més elevats. El VAB industrial i energètic (annex 1, 13), absent a les illes Jòniques, Xipre o Madeira, té valors molt elevats, que no sobrepassen el 22% de l'aportació al VAB global, a Menorca. Aquests valors singularitzen l'illa no sols a les Balears, sinó en el conjunt d'illes. Tenen valors alts Sicília, Gozo i Comino i les illes Bàltiques. La resta de les Balears, Còrsega i part de les Canàries tenen valors superiors al 13% del VAB en el sector energètic i industrial.

Finalment, pel que fa al poder adquisitiu, si es comparen les illes amb cada un dels Estats respectius (annex 1, 14), en general, el valor regional està per davall de l'estatal, amb contades excepcions —a part de Malta—, com ara part de les illes de l'Egeu meridional, Mallorca, Eivissa-Formentera, Madeira i Zakynthos, a les illes Jòniques. El PIB real per càpita de les illes Balears, entre 2001 i 2020, és superior a la mitjana estatal. La recuperació de la pandèmia de covid es fa palesa el 2022, any en què el PIB s'igualava a la mitjana de l'Estat (24,984 euros). Però al llarg d'aquests vint anys, entre 2001 (28,827 euros) i 2022, disminueix un 13,3% (Barceló, 2025). Les Balears, en renda per càpita, han estat sempre entre les deu primeres economies regionals d'Espanya, encara que amb pèrdues per rendiments decreixents des de 1985 (Manera, 2023, 180).

Les desigualtats de renda (annex 1, 15) són molt manifestes a les illes italianes, Sardenya i Sicília, les Açores i, en menor mesura, les Canàries. Les de menor desigualtat són Còrsega, les illes Jòniques i Creta i les illes Bàltiques, excloent-ne Bornholm. A les Balears, ens situam en el segon quintil.

Els indicadors utilitzats com a variables a les anàlisis posteriors s'han estandarditzat i normalitzat per transformació minimax, a partir de la fórmula següent:

$$X' = \frac{X - X_{\min}}{X_{\max} - X_{\min}}$$

On:

- X és el valor original de la variable
- $X_{\min}$ i $X_{\max}$ són els valors mínim i màxim de la variable en tot el conjunt d'observacions
- X' és el valor normalitzat (entre 0 i 1)

La metodologia del processament de dades ha consistit, per una banda, en el tractament estadístic i l'estructuració de la base de dades a R i, per l'altra, en les operacions geoespacials amb ArcGIS Pro sobre les capes vectorials corresponents. S'han dut a terme l'anàlisi factorial i la clusterització posterior.

4.2. Els resultats

Pel que fa a resultats, en primer lloc, la matriu de correlacions ja permet detectar agrupaments de variables amb correlacions elevades i possibles indicadors amb una dimensió comuna, és a dir, la matriu confirma l'existència de grups d'indicadors altament interrelacionats, la qual podria justificar, metodològicament si més no, l'aplicació de l'anàlisi factorial exploratòria per sintetitzar la informació.

La densitat de població presenta una correlació molt forta amb la densitat d'usos artificials ($r = 0,89$), amb la densitat territorial de centres sanitaris ($r = 0,95$) i amb la densitat territorial hotelera ($r = 0,78$), correlacions que posen de manifest el fenomen urbà com a dominant. Les densitats demogràfiques hotelera i de passatgers aeris es correlacionen amb valors molt elevats ($r = 0,89$) i ens indiquen la presència de turisme. Per contra, variables com la densitat forestal, el nombre d'aeroports o el VAB del sector primari mostren correlacions febles o desvinculades de la resta d'indicadors.

Seguidament, s'ha aplicat una anàlisi factorial exploratòria sobre la matriu de variables normalitzades i s'han extret 6 factors —combinacions lineals de les variables originals— que acumulen el 67,4% de la variància total, lliniar metodològicament satisfactori per a estudis territorials. La matriu de càrregues factorials, amb 37 variables i 6 factors, ens sintetitza la variabilitat inicial de la insularitat en un nombre suficient de dimensions interpretables. La matriu de puntuacions factorials és la vertadera matriu territorial, ja que concentra la presència o absència, és a dir, el pes, de cada factor en les 30 UA. Aquestes puntuacions sintetitzen l'estructura multidimensional de cada illa i permeten la comparació amb les altres a partir de la major o menor intensitat dels factors identificats.

La diversitat territorial insular analitzada a través dels indicadors és molt gran, i s'arriba a individualitats insulars; en consonància, el pes de cada un dels factors no divergeix massa. El primer i el segon factor acumulen respectivament el 15,8% i el 15,3% de la variància; per contra, les variables que els identifiquen són força diferents.

El *factor 1* aglutina les variables de densitat d'usos artificials (%), densitat territorial de passatgers aeris, densitat territorial hotelera, densitat de població i densitat territorial de centres sanitaris. S'ha anomenat «*Illes urbanitzades, densament poblades i turístitzades*». És el factor dominant precisament a Malta (puntuació factorial de 5,07), Mallorca (4,04), Ikaria ('Icària') i Samos (3,17), Gran Canària (2,87) i Fuerteventura (2,76).

El *factor 2*, «*Illes envellides amb pes del sector públic i sense dinàmiques turístiques*», presenta correlacions fortes amb les variables de % VAB serveis públics i índex d'envelliment %. Les correlacions negatives són amb les variables de densitat demogràfica, passatgers aeris, densitat demogràfica hotelera, % VAB comerç i serveis de mercat, PIBpc regional vs PIBpc nacional i taxa de creixement demogràfic (2024 vs 2002) (%). És el factor dominant a Sicília (1,7), Bornholm (1,5), les Açores (1,03), Còrsega (0,75) i Sardenya (0,4) i és present, encara que no dominant, a Ikaria i Samos (2,5) i Mallorca (2,1). Aquest factor representa una dimensió addicional per a aquestes dues UA que explica part de la variabilitat insular. Les Balears, amb el pes demogràfic de Mallorca, han entrat en un procés d'envelliment, lligat en un primer moment al descens dels naixements i que recentment es relaciona amb la disminució de la mortalitat en les edats avançades (Salvà, 2018).

El *factor 3*, «*Illes físicament i demogràficament allunyades, amb presència d'habitatge turístic*», amb el 12,7% de la variància, presenta saturacions positives amb l'aïllament demogràfic i territorial, densitat demogràfica d'habitatge turístic, pes relatiu d'habitatge turístic, índex de compacitat i densitat d'usos forestals (%). Per contra, les correlacions inverses són amb densitat d'usos agrícoles (%), densitat portuària, nombre d'aeroports i VAB serveis empresarials (%). És el dominant a El Hierro (3,2), La Palma (2,1), Lanzarote (1,7) i La Gomera (1,2). No és dominant, però es troba present a Ikaria i Samos (2,6), Mallorca (2,6), Fuerteventura (2,2), Gran Canària (1,2), Còrsega i Menorca (0,5).

El *factor 4*, «*Illes poc poblades amb accessibilitat interna i marítima i equitat social*», amb el 8,7% de la variància, presenta correlacions positives amb les variables de densitat viària demogràfica, igualtat de renda, fragmentació de la costa i connectivitat marítima per ferri. Per contra, té correlacions inverses amb població absoluta, nombre d'aeroports, densitat territorial de centres educatius i densitat territorial d'habitatge turístic. Apareix com a factor dominant a les Åland (3), Ithaki ('Ítaca') i Kefallínia ('Cefalònia') (2,1) i Gotland (1,5). És present a Mallorca (2,9), Ikaria i Samos (2,5), les Açores (0,9), Còrsega i Fuerteventura (0,7) i Gran Canària (0,5).

El *factor 5*, amb el 7,5% de la variància, s'ha denominat «*Illes amb creixement econòmic i rejuveniment demogràfic i nivells d'inseguretat*». Les correlacions positives són amb les variables de PIBpc (PPS), índex de seguretat, taxa creixement demogràfic i % VAB indústria i energia. Per contra, la densitat demogràfica de centres educatius, el % VAB sector primari, l'índex d'envelliment i la densitat portuària presenten correlacions inverses. És el factor dominant a Gozo i Comino (4,7), Lesbos, Limnos (1), Madeira (0,5) i Zakynthos (0,4). Té presència a Eivissa- Formentera (1,1) i Fuerteventura (0,7).

El *factor 6*, «*Illes amb seguretat viària i poc aïllades, amb manca d'habitatge turístic i d'usos del sòl artificials*», concentra el 7,4% de la variància. Són les correlacions inverses les que defineixen el factor: acciden-

talitat demogràfica i territorial, densitat territorial d'habitatge turístic, % usos sòl artificials i aïllament territorial. És el factor dominant a Tenerife (2), Eivissa-Formentera (1,7), Xipre (0,7), Menorca (0,5) i Andros, Thira ('Santorí'), Kea, Milos, Mykonos ('Míkonos'), Naxos, Paros, Syros ('Siros'), Tinos (Egeu meridional) (0,3). Hi ha presència del factor a les Åland (2,3), Fuerteventura (1), Sicília (0,8), Gotland (0,7) i Còrsega (0,5).

Ikaria i Samos (Egeu septentrional) i Mallorca, malgrat la predominança del factor 1, presenten puntuacions positives als tres factors restants, amb valors superiors a 2, indicatiu que són illes complexes i multidimensionals, amb predominança de gran nombre de variables. El cas invers és Eivissa-Formentera, amb negacions fortes dels quatre primers factors i presència destacada dels factors 5 i 6, sent aquest darrer el predominant. També és indicatiu de la multitud de variables que conformen la realitat insular de les dues illes de forma conjunta i tan diverses entre si.

La distribució factorial aporta una base sòlida per establir tipologies d'illes europees i és el fonament per a l'anàlisi de clústers per definir conjunts d'illes amb perfils estructurals similars dins l'espai multifactorial resultant. Les puntuacions factorials en cada una de les 30 UA han estat utilitzades com a variables d'entrada per a la clusterització. La metodologia emprada ha estat l'algoritme *k*-mitjanes (*k-means*), que cerca classificar les illes en *k* grups, en nou concretament, minimitzant la variància interna dins cada clúster i maximitzant la distància entre ells. S'ha assignat cada illa, a partir de les seves característiques factorials, al corresponent clúster que sintetitza el perfil estructural insular. Aquest procediment ha permès agrupar illes amb nivells similars de perifèria, de desenvolupament, de mida, de pressió turística, amb els mateixos nivells de proximitat o llunyania, envellides, rejuvenides, amb equitat social o seguretat viària.

4.3. Discussió i tipologies insulars

La interpretació dels agrupaments ens dona un nou mapa multidimensional de nou clústers que s'han anomenat com segueix: C0: Illes gregues perifèriques i disperses, amb funció regional consolidada; C1: Illes amb pes regional, desenvolupament turístic i certa diversificació; C2: Grans illes mediterrànies amb sobirania o autonomia estructural; C3: Territoris insulars amb funció econòmica estratègica i pressió turística estructural; C4: Les Canàries occidentals, amb desenvolupament sostenible i baixa densitat turística; C5: Illes de mida extrema amb identitat insular diferenciada; C6: Territoris insulars de la perifèria nòrdica, occidental i de la Mediterrània central amb reptes comuns d'insularitat estructural; C7: Illes mitjanes amb gran pes turístic, i C8: Illes atlàntiques i mediterrànies amb desenvolupament turístic i administració local o regional.

La posició de cada clúster o conjunt d'illes en les diverses realitats multifactorials a l'espai de dues dimensions generat per dos factors ens permet comparar-les millor (l'annex 2 reproduïx el factor 1 amb la resta de factors). Aquesta classificació tipològica en nou conjunts reflecteix l'heterogeneïtat interna de l'Europa insular i proporciona un marc empíric sòlid per a l'avaluació comparativa i la planificació estratègica adaptada a cada model insular.

El primer clúster és el C0: *Illes gregues perifèriques i disperses, amb funció regional consolidada*. Zakynthos (illes Jòniques), Kálymnos, Kárpáthos, Kasos, Kos, Rodos ('Rodes') (Egeu meridional), Chios ('Quios'), Lesbos, Limnos ('Lemnos') (Egeu septentrional).

Són illes de mida mitjana i gran, amb població estable, amb presència d'infraestructures i participació activa en la xarxa de transport marítim, que no es dediquen exclusivament al turisme. Algunes tenen despoblament rural i altres forta pressió immigratòria (Lesvos, Limnos i Chios, per la proximitat de la frontera turca).

C1: Illes amb pes regional, desenvolupament turístic i certa diversificació. Mallorca, Ikaria i Samos.

Totes tres tenen turisme —més massificat a Mallorca i més desenvolupat a Samos—, però també presència d'altres sectors econòmics: sector primari i serveis públics. Bones infraestructures de ports i aeroports internacionals. Ikaria i Samos tenen característiques de perifèria i insularitat estructural i un pes mitjà a l'Egeu septentrional, mentre Mallorca té un gran pes regional, en relació amb les Balears, en totes les variables analitzades.

C2: Grans illes mediterrànies amb sobirania o autonomia estructural. Sicília, Sardenya i Xipre.

La mida gran permet disposar d'estructures socioeconòmiques pròpies i una relativa autosuficiència funcional. Tenen desigualtats internes i reptes com: pèrdua de població, envelliment, desigualtats de renda i valors inferiors del PIB regional respecte al continental, dependència del sector públic i del turisme i pes elevat del VAB dedicat al sector primari. Tenen despoblament de zones rurals interiors.

C3: Territoris insulars amb funció econòmica estratègica i pressió turística estructural. Fuerteventura, Gran Canària i Malta.

Les tres illes es troben fortament especialitzades en turisme internacional. Tenen un fort impacte de la construcció i els serveis lligats al sector. Gran Canària i Malta tenen densitats de població molt elevades, amb urbanització concentrada en zones costaneres i alt pes d'usos del sòl artificials, mentre Fuerteventura és la que té la major taxa de creixement demogràfic del clúster. Les infraestructures de transport i connectivitat es troben ben desenvolupades, amb aeroports internacionals i ports comercials i turístics. Malta és un estat sobirà insular, però comparteix característiques funcionals amb les altres illes.

C4: Les Canàries occidentals, amb desenvolupament sostenible i baixa densitat turística. El Hierro i La Palma.

Són les Canàries més occidentals i remotes, amb gran distància geogràfica respecte al continent europeu. Són illes de mida petita i població limitada. A diferència d'altres illes de les Canàries, no tenen un model de turisme massificat, sinó un lleuger desenvolupament econòmic procedent d'altres sectors, com l'agricultura i l'energia verda.

C5: Illes de mida extrema amb identitat insular diferenciada. Gozo i Comino.

Es troben subordinades al microestat de Malta i tenen funcions i població molt limitades. Tenen una alta densitat de població i sols hi ha connexió marítima. Aquesta dependència extrema de Malta no és tan comuna en altres illes europees, per això apareixen en un clúster diferenciat.

C6: Territoris insulars de la perifèria nòrdica, occidental i de la Mediterrània central amb reptes comuns d'insularitat estructural. Åland, Bornholm, Gotland, les Açores, Ithaki i Kefallinia (illes Jòniques) i Còrsega.

Illes perifèriques, allunyades territorialment del centre polític i econòmic del seu país, però amb diferents graus d'autonomia. La població és dispersa i amb densitats baixes, envellida i amb despoblament o fuga

de joves. L'economia es basa en una combinació de turisme, sector primari i serveis públics. La major part presenten nivells de PIB inferiors al país de referència i poca desigualtat de renda.

C7: Illes mitjanes amb gran pes turístic. Eivissa-Formentera i Tenerife.

Alta especialització turística internacional i centralitat dins el seu arxipèlag. Forta dependència econòmica del sector terciari, en particular de l'hoteleria, la restauració, el transport i els serveis lligats al turisme. Gran transformació territorial per la urbanització turística. Grans infraestructures, amb aeroports internacionals, ports comercials i de creuers i, les Pitiüses, amb connectivitat marítima igual que la de Mallorca. Tenerife és l'illa més poblada de les Canàries. Eivissa-Formentera se singularitzen dins les Balears per ser les illes de major densitat demogràfica, major creixement absolut, amb l'índex d'envelliment més baix, i major densitat demogràfica i territorial de passatgers aeris.

C8: Illes atlàntiques i mediterrànies amb desenvolupament turístic i administració local o regional. La Gomera, Lanzarote, Madeira, Kerkyra (illes Jòniques), Creta, Andros, Thira, Kea, Milos, Mykonos, Naxos, Paros, Syros, Tinos (Egeu meridional) i Menorca. Són illes mitjanes o petites en mida i població estable (excepte Creta i Madeira), amb un turisme desenvolupat en diferents nivells d'intensitat i orientació. Mykonos, Thira, Lanzarote, Madeira o Menorca són estacionalment molt turístiques, mentre La Gomera, Kea, Milos o Andros tenen un turisme més alternatiu. S'hi han desenvolupat altres sectors econòmics. Menorca se singularitza absolutament no sols al clúster 8, sinó dins el conjunt d'UA perquè té el valor més alt del % del VAB dedicat a la indústria i energia, el 22%, seguida de les illes Bàltiques i de Sicília.

4.4. Conclusions per a les illes Balears

L'anàlisi ens ha permès comparar les illes Balears amb altres realitats insulars europees i ens ha mostrat les especificitats de cada illa dins la nostra comunitat i les similituds amb altres illes de la UE. Hi ha unitat en el fet insular, però la diversitat és molt gran i les diferències es fan paleses quan construïm indicadors i relacionam les variables a través de processos estadístics, per explorar unes tipologies insulars construïdes sobre un espai multidimensional.

Quatre dels nou clústers establerts són turístics, i cada una de les Balears ens apareix en un clúster turístic diferent, fet que expressa les divergències territorials, demogràfiques i socioeconòmiques entre elles i les afinitats més marcades amb altres illes.

El turisme ha marcat el desenvolupament de les Balears des de la dècada de 1950 fins ara. Ha permès, entre d'altres aspectes, generar coneixement, que s'ha exportat a altres destinacions turístiques internacionals. El 2024 es reberen a les Balears 18,7 milions de turistes, xifra que gairebé triplica els 6,4 milions de l'any 1990. El desenvolupament del turisme ha impactat en la demografia, amb demanda de mà d'obra laboral i refugi residencial, en la transformació dels sectors econòmics, orientats cap a aquesta activitat i que en són dependents, en increments del PIB, però també en desestructuració social. Les conseqüències són molt profundes arreu, en el model d'organització territorial i en els processos d'urbanització, en el creixement de les ciutats —Palma té 431.521 habitants el 2024—, en l'ocupació del territori, litoral i interior, en la gentrificació i en l'especulació generalitzada del sòl (Salvà i Seguí, 2025).

L'habitatge s'ha convertit en un dels principals problemes dels residents. Entre 2015 i 2024, l'índex d'augment del preu de l'habitatge fou del 74,2% a les Balears, mentre a Espanya fou del 59,7% (Barceló, 2025), i en 14 municipis de Mallorca hi ha ja més residències secundàries que principals: Andratx, Banyalbufar,

Campos, Costitx, Deià, Escorca, Estellencs, Felanitx, Fornalutx, Pollença, ses Salines, Sant Joan, Santanyí i Sencelles (Dombás, 2025). Es requereixen decisions i solucions polítiques d'envergadura per aturar un procés local, però de dinàmica global.

Mallorca, que podria ser considerada una illa urbana (Mestre, 2015; Grydehøj, 2017; Mateu, Seguí i Ruiz, 2017), destaca pel pes demogràfic i per ser l'illa amb el valor percentual més alt del PIB regional en relació amb el PIB nacional, a les Balears, i ocupar la segona posició en el conjunt d'illes europees, precedida per la regió de l'Egeu meridional (Andros, Thira, Kea, Milos, Mykonos, Naxos, Paros, Syros, Tinos). Tant una com les altres són illes molt turistitzades. Menorca, a les Balears, és la de menor valor en aquesta variable.

Menorca, per contra, és l'illa que presenta el major percentatge del VAB en el sector industrial i energètic, no sols de les Balears sinó de les trenta regions insulars considerades. També Menorca té el major percentatge del VAB del sector primari del conjunt insular i el major percentatge de sòls forestals. Aquesta illa té igualment el major índex d'aïllament territorial, perquè és a més distància del continent, i el major índex d'aïllament demogràfic de les Balears, perquè és l'illa menys poblada, ja que té quasi la meitat d'habitants que Eivissa-Formentera. Pel que fa a la densitat territorial hotelera, els valors més alts els tenen les Pitiüses, però la major densitat demogràfica hotelera torna ser per a Menorca, perquè està menys habitada. Aquesta illa se singularitza igualment en les variables d'habitatge turístic i, per tant, en el model de transformació urbana i mercantilització residencial, ja que en té els majors valors de les Balears, tot i ser molt inferiors als d'altres illes analitzades. També la taxa de migració neta i la d'envelliment presenten els valors més alts.

Eivissa-Formentera se singularitza, a més de tenir els valors més alts de densitat territorial hotelera, dins les Balears, perquè és l'illa de major densitat demogràfica, la de major creixement absolut, la que té l'índex d'envelliment més baix i la de major densitat demogràfica i territorial de passatgers aeris.

Finalment, la utilització d'un nombre més ampli de variables —per exemple, el nombre anual de turistes, en lloc de les pernoctacions que ens faciliten les dades homogènies d'Eurostat— i altres tractaments estadístics de les dades segurament conduirà a resultats més afinats i més complexos. Aquesta ha estat una primera aproximació a la diversitat insular de la Unió Europea.

Nota: El material estadístic i cartogràfic per desenvolupar la part empírica de l'estudi l'ha elaborat l'equip de la Càtedra de la Insularitat UIB-GOIB: Maurici Ruiz, codirector de la Càtedra; Margalida Salom, tècnica de suport a la gestió i la recerca de la Càtedra, i Joana Maria Seguí.

Agraesc als meus companys de la Càtedra de la Insularitat UIB-GOIB, Maurici i Margalida, la seva valuosa col·laboració.

Referències bibliogràfiques

Abril, D. Barros, M. i Valero, G. (2024). *Dinàmiques migratòries a les illes europees de la Mediterrània: impactes, diferenciació i reptes de governança*. Coppieters Foundation. Fundacions Darder-Mascaró, Palma.

Baldacchino, G. (2025). Editorial: The archipelagic turn in island tourism. A: Baldacchino, G. (ed.): *Archipelago tourism revisited. Core-periphery Dynamics after the pandemic*. Routledge, Taylor and Francis.

Baldacchino, G. (2024). We are all Islanders: Mainstreaming Island Studies for Education, Research & Policy. Conferència inaugural. Càtedra de la Insularitat UIB-GOIB. Palma, 21.02.2024.

Baldacchino, G. (2008). Studying Islands: On Whose Terms? Some Epistemological and Methodological Challenges to the Pursuit of Island Studies. *Island Studies Journal*. Vol. 3, núm. 1, 2008. 37-56.

Baldacchino, G. (2004). «The coming of age of island studies». *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95 (3), 272-283. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2004.00307.x>

Barceló, C. (2025). *Presentació a INSULEUR*. Direcció General d'Economia i Estadística, GOIB. Cambra de Comerç de Mallorca. Palma, 16-06-2025.

Benelli, G. (2023). Insularità, trasporti aerei e continuità territoriale. Vol. 60, núm. 3. *DPCE Online 3-2023 / III Sezione Monografica*. DOI: <https://doi.org/10.57660/dpceonline.2023.2001>.

Berlinguer, A. (2023). L'Italia, le isole, il Mediterraneo: una questione irrisolta. Vol. 60, núm. 3. *DPCE Online 3-2023 / III Sezione Monografica*. DOI: <https://doi.org/10.57660/dpceonline.2023.2002>.

Bertram, G. i Poirine, B. (2007). Island political economy. Institute of Island Studies; UPEI. *A world of islands, an island studies reader*, University of Prince Edward Islands (PEI): University of Malta. 325-373. <https://hal.science/hal-00974441>.

Betzu, M. i Coinu, G. (2023). L'insularità e la difficile strada verso l'effettività. Insularity and the difficult path towards effectivity. Vol. 60, núm. 3. *DPCE Online 3-2023 / III Sezione Monografica*. DOI: <https://doi.org/10.57660/dpceonline.2023.2007>.

Carbone, G. (2018). *Expert analysis on geographical specificities: Mountains, Islands and Sparsely Populated Areas*. European Commission. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/studies/expert_analysis_geographical_specificities_en.pdf

Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR) (2023). *Islands Commission Final declaration*. Palma declaration. Europa Archipelago: An agenda for EU Islands. <https://cpmr-islands.org/download/ic-final-declaration-adopted-in-2023-illes-balears/?wpdmdl=8529&refresh=66ebf2aa1a2ef1726739114&ind=1677741607987>

Derado, A., Dobra, K. i Dergiç, V. (2024). Island as a Little 'Green Hub': Sustainable Development Actors on the Island of Zlarin // 5th Mediterranean Islands Conference 2024, Vis, Hrvatska, 18.09.2024-21.09.2024. A: Jurčević, K., Lipovčan, I. K., Medić, R. i Ramljak, O. (eds.) *Mediterranean: past, present, future Mediterranean Issues, Book 5*.

Derrida, J. (2001). *L'Université sans condition*. Paris: Galilée. http://palimpsestes.fr/textes_philo/derrida/universite.pdf

Dombás, N. (2025). La segundas residencias se expanden por Mallorca en plena emergencia habitacional. *Última Hora*. <https://www.ultimahora.es/noticias/local/2025/08/11/2447457/segundas-residencias-expanden-por-mallorca-plena-emergencia-habitacional.html>

Dueñas, P. (2023). Les illes en el dret de la Unió Europea. A: *Insularity in the European Union. La insularitat a la Unió Europea. La insularidad en la Unión Europea*. Institut d'Estudis Autònoms, Acció Exterior Illes Balears, Palma, 199-211.

ESPON (2019). *BRIDGES - Territories with Geographical Specificities*. <https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/BRIDGES%20-%20Final%20Report.pdf#viewer.action=download>

Foley, A., Brinklow, L., Corbett, J., Kelman, I., Klöck, C., Moncada, S., Mycoo, M., Nunn, P., Pugh, J., Robinson, S., Tandrayen-Ragoobur, V. i Walshe, R. (2023). Understanding "Islandness", *Annals of the American Association of Geographers*, 113:8. 1800-1817, <https://doi.org/10.1080/24694452.2023.2193249>.

Gaias, S. M. (2023). La materia turismo nel nuovo Statuto di autonomia delle Isole Canarie. Vol. 60, núm. 3. *DPCE Online 3-2023 / III Sezione Monografica*. DOI: <https://doi.org/10.57660/dpceonline.2023.2003>.

Grydehøj, A. i Hayward, P. (2014). Social and economic effects of spatial distribution in island communities: Comparing the Isles of Scilly and Isle of Wight, UK. *Journal of Marine and Island Cultures*, volum 3, núm. 1, 9-19.

Grydehøj, A. (2017). Editorial. A future of island studies. *Island Studies Journal*. Vol. 12, núm. 1, 3-16.

Haase, D. i Maier, A. (2021). *State of play and future challenges*. Research for REGI Committee – Islands of the European Union. European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels. <https://research4committees.blog/2021/03/24/islands-of-the-european-union-state-of-play-and-future-challenges/>

Hayward, P. (2012). Aquapelagos and aquapelagic assemblages. *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*. Vol. 6, núm. 1.

Manera, C. (2023). Un intent de caracterització de les illes: una anàlisi per a la Mediterrània. A: *Insularity in the European Union. La insularitat a la Unió Europea. La insularidad en la Unión Europea*. Institut d'Estudis Autònoms, Acció Exterior Illes Balears, Palma, 153-180.

McMahon, E., Farbotko, C., Baldacchino, G., Harwood, A. i Stratford, E. (2011). *Envisioning the Archipelago*. University of Wollongong, Research Online, Faculty of Science - Papers. (Archive).

McMahon, E. i Baldacchino, G., (2023). Special section: Considering suitable research methods for islands. *Geographical Research*. Vol. 61, número 1, 93-95.

Mateu, J., Seguí, J. M. i Ruiz, M. (2017). Mallorca y sus dinámicas metropolitanas: proximidad y movilidad cotidiana en una isla-ciudad. *Eure - Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Vol. 43, núm. 129, 27-47.

Mestre Morey, M. (2015). Ciutat i territori a Mallorca: una revisió de la «macrocefàlia» mallorquina. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*. Vol. 61, núm. 2, 351-368. DOI: 10.5565/rev/dag.188. <https://ddd.uab.cat/record/132160>.

Moles, A. A. (1982). Nissonologie ou science des îles. *L'Espace Géographique*, 11(4), 281-289.

Naglieri, G. (2023). Insularità, politiche e modelli fiscali e di finanziamento. Una comparazione tra le regioni insulari euromediterranee. Vol. 60, núm. 3. *DPCE Online 3-2023 / III Sezione Monografica*. DOI: <https://doi.org/10.57660/dpceonline.2023.2009>.

Nussbaum, M. C. (2010). *Not for Profit: Why Democracy Needs the Humanities*. Princeton University Press. <https://etica.uazuay.edu.ec/sites/etica.uazuay.edu.ec/files/public/2021-09/Nussbaum%20-%20Sin%20fines%20de%20lucro.pdf>

Picornell, M. (2014). Insular Identity and Urban Contexts: Representations of the Local in the Construction of an Image of Palma (Mallorca, Balearic Islands). *Island Studies Journal*, 9(2), 223-238. <https://doi.org/10.24043/isj.303>.

Pons Esteva, A. (2019). Il·leïtat, turisme i urbanització a les Illes Balears. *Documents d'Anàlisi Geogràfica 2019*, vol. 65/2. 321-343.

Pons Esteva, A. i Rullan Salamanca, O. (2020). Islandness as a conditioning factor for the production of tourist space in the Balearic Islands. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 84, 2804, 1–33. <https://doi.org/10.21138/bage.2804>.

Pons, A. i Rullan O. (2014). Artificialization and Islandness on the Spanish Tourist Coast. *Miscellanea Geographica – Regional Studies on Development*. Vol. 18, núm. 1, 5-16. DOI: <https://doi.org/10.2478/mgrsd-2014-0010>.

Pons, A., Rullan, O. i Murray, I. (2014). Tourism Capitalism and Island Urbanization: Tourist Accommodation Diffusion in the Balearics, 1936-2010. *Island Studies Journal*, 9(2), 239-258. <https://doi.org/10.24043/001c.81625>.

Pugh, J. (2013). Island Movements: Thinking with the Archipelago, *Island Studies Journal*, Vol. 8, núm. 1, 2013. 9-24. <https://doi.org/10.24043/isj.273>.

Pressuposts Generals de l'Estat (PGE). (2024). Secretaria d'Estat de Pressuposts i Despeses. <https://www.sepg.pap.hacienda.gob.es/sitios/sepg/ca-ES/Presupuestos/PGE/Paginas/PresupuestosGE.aspx>

Ramos Pérez, D. (2020). Air fare discounts for residents in Spanish overseas regions (1993-2018). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 86. <https://doi.org/10.21138/bage.2942>

Ronström, O. (2021). Remoteness, Islands and Islandness. *Island Studies Journal*, 16(2), 270-297. <https://doi.org/10.24043/isj.162>.

Ruiz-Pérez, M., Seguí-Pons, J. M. i Salom-Sastre, M. (2024). Bibliometric Analysis of Insularity in the European Union. *Land*, 13, 1100. <https://doi.org/10.3390/land1307110>.

Salvà Tomàs, P. i Seguí Pons, J. M. (2025). Les Balears, espai de cruïlla i territori d'encontre de la mobilitat humana a la Mediterrània occidental. A: Moncusí, A. (dir.): *Reptes de la condició immigrant al segle XXI, des de les ciències socials, a Andorra, Catalunya, les Illes Balears i el País Valencià*. Informe. Secció de Filosofia i Ciències Socials. IEC (en premsa).

Salvà, P. (2018). *La població de les Illes Balears al llarg dels quaranta anys de la UIB*. Lliçó inaugural. Universitat de les Illes Balears. Any acadèmic 2018-19. 20.

Spilanis, I., Kizos, T., Vaitis, M. i Koukourouvli, N. (2013). Measuring the Economic, Social and Environmental Performance of European Island Regions: Emerging Issues for European and Regional Policy. *European Planning Studies*, 21(12), 1998-2019. <https://doi.org/10.1080/09654313.2012.722970>

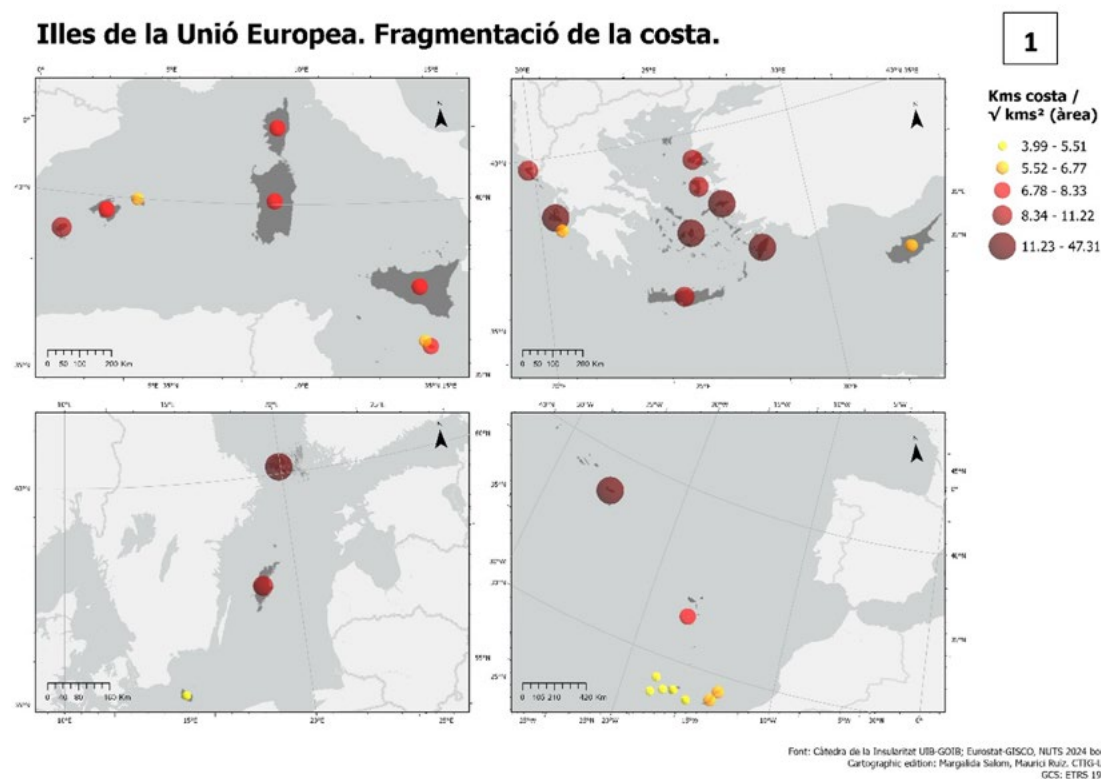
Stratford, E., Baldacchino, G., McMahon, E., Farbotko, C. i Harwood, A. (2011). Envisioning the Archipelago. *Island Studies Journal*, 6(2), 113-130.

Annexos. Els indicadors territorials

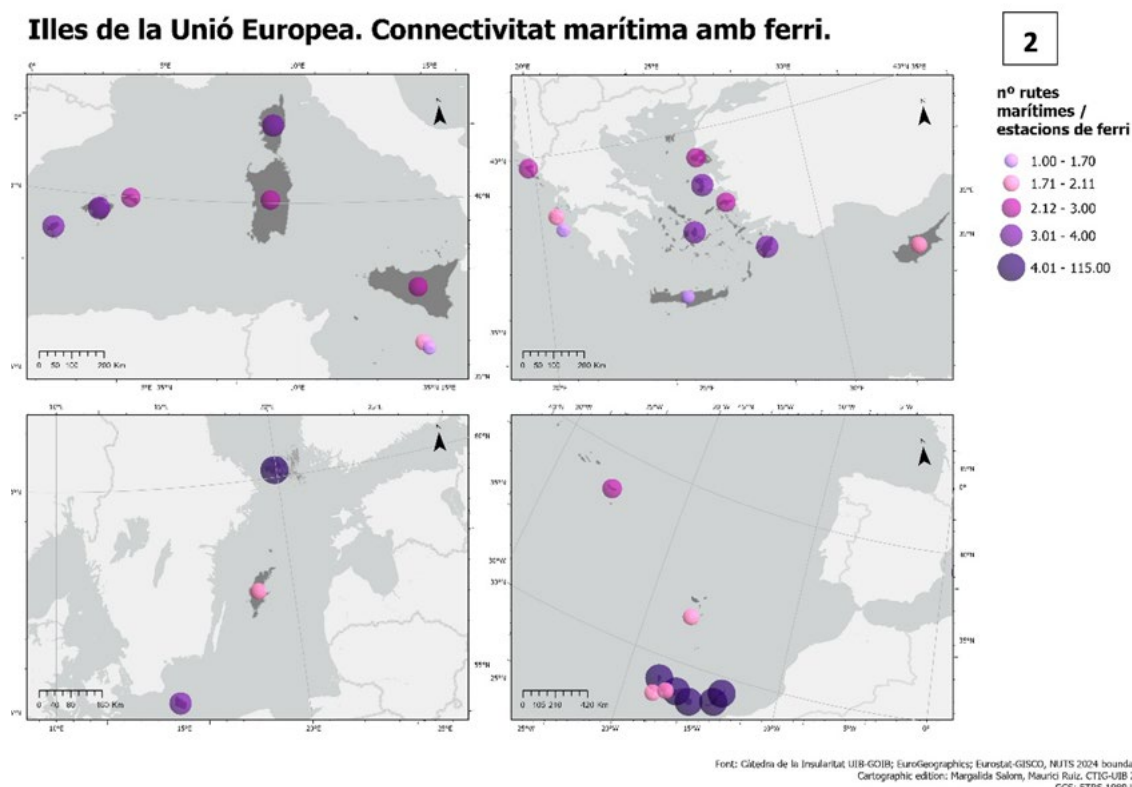
L'índex de compacitat i de fragmentació de la costa que caracteritzen l'estructura física de les illes; la densitat d'usos artificials, agrícoles i forestals –expressió territorial de variables econòmiques–, i els índexs d'aïllament demogràfic i territorial són els indicadors geogràfics. La connectivitat ve mesurada per la densitat portuària i les connexions amb ferris i per la densitat demogràfica i territorial de passatgers aeris, així com pel nombre d'aeroports. La dimensió turística, a part de les variables anteriors, es valora a través dels indicadors de densitat territorial i demogràfica hotelera, densitat territorial i demogràfica d'habitatge turístic i pes relatiu d'habitatge turístic com a elements clau del model econòmic. S'ha incorporat l'anàlisi demogràfica a través de les variables de població absoluta, densitat de població, taxa de creixement demogràfic entre 2002 i 2024, taxa de migració neta i índex d'envelliment. S'ha introduït un indicador social a través de l'índex de seguretat. La dimensió d'infraestructura s'ha analitzat a través de la densitat demogràfica i territorial de centres educatius i de centres sanitaris i la densitat viària i l'accidentalitat, tant demogràfica com territorial. Finalment, la dimensió econòmica s'ha mesurat a través del PIB per càpita en paritat de poder adquisitiu; la desigualtat de renda (S80/S20); el PIB per càpita regional versus el PIB per càpita nacional, i el VAB distribuït en comerç i serveis de mercat, indústria i energia, sector primari, serveis empresarials i professionals i serveis públics.

Annex 1. Alguns indicadors territorials a les illes de la UE

Illes de la Unió Europea. Fragmentació de la costa.

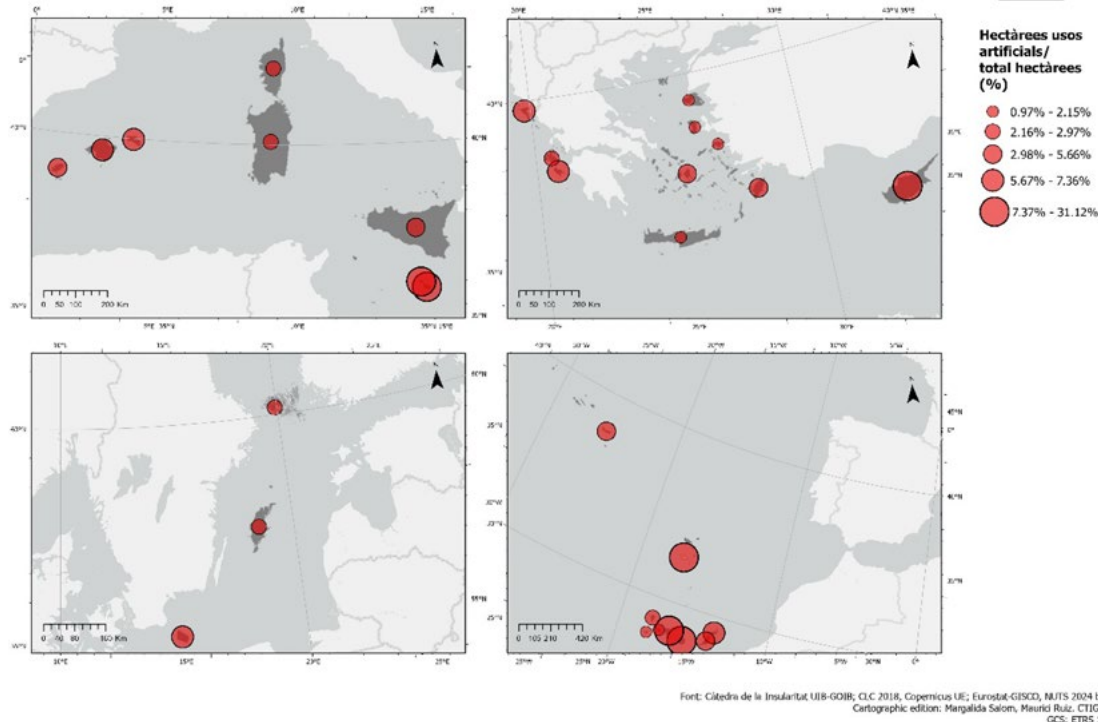


Illes de la Unió Europea. Connectivitat marítima amb ferri.



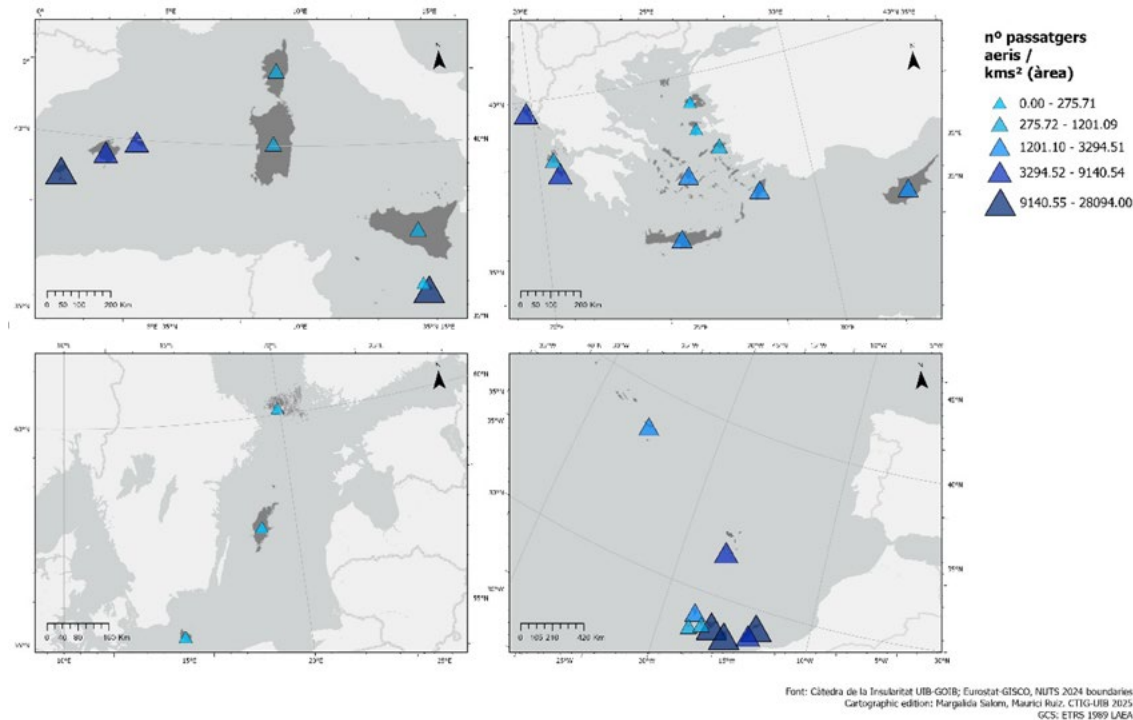
Illes de la Unió Europea. Densitat d'usos artificials (%)

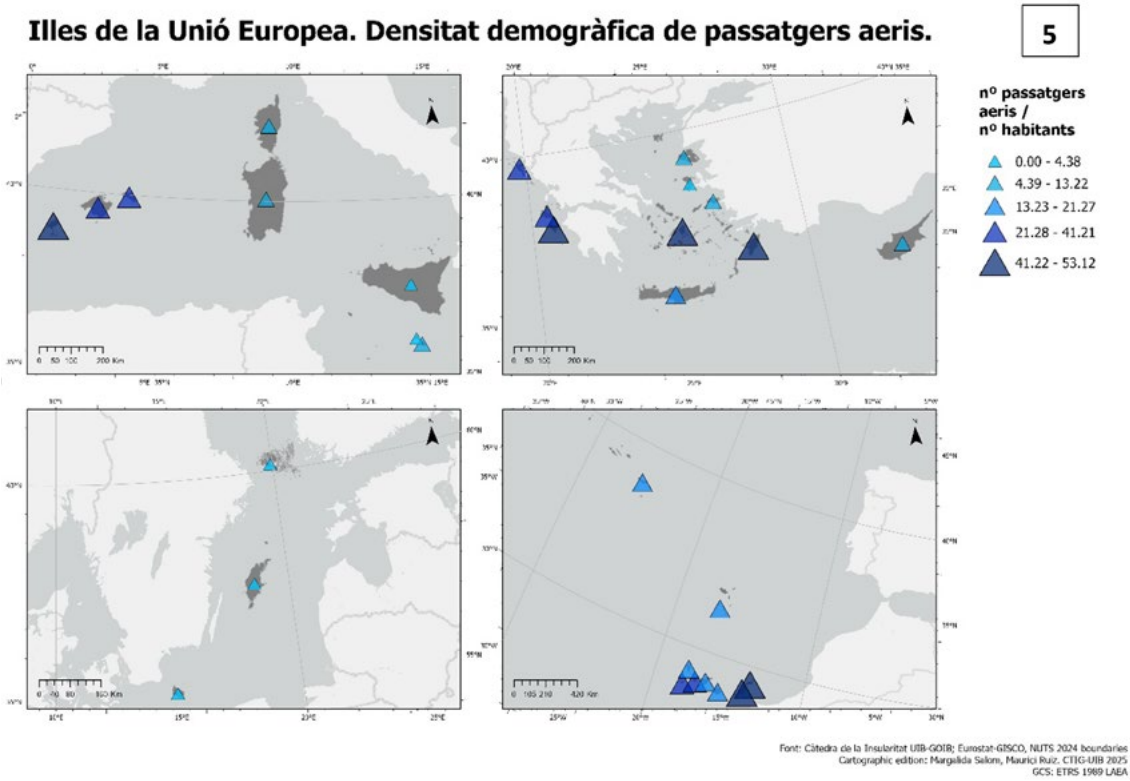
3

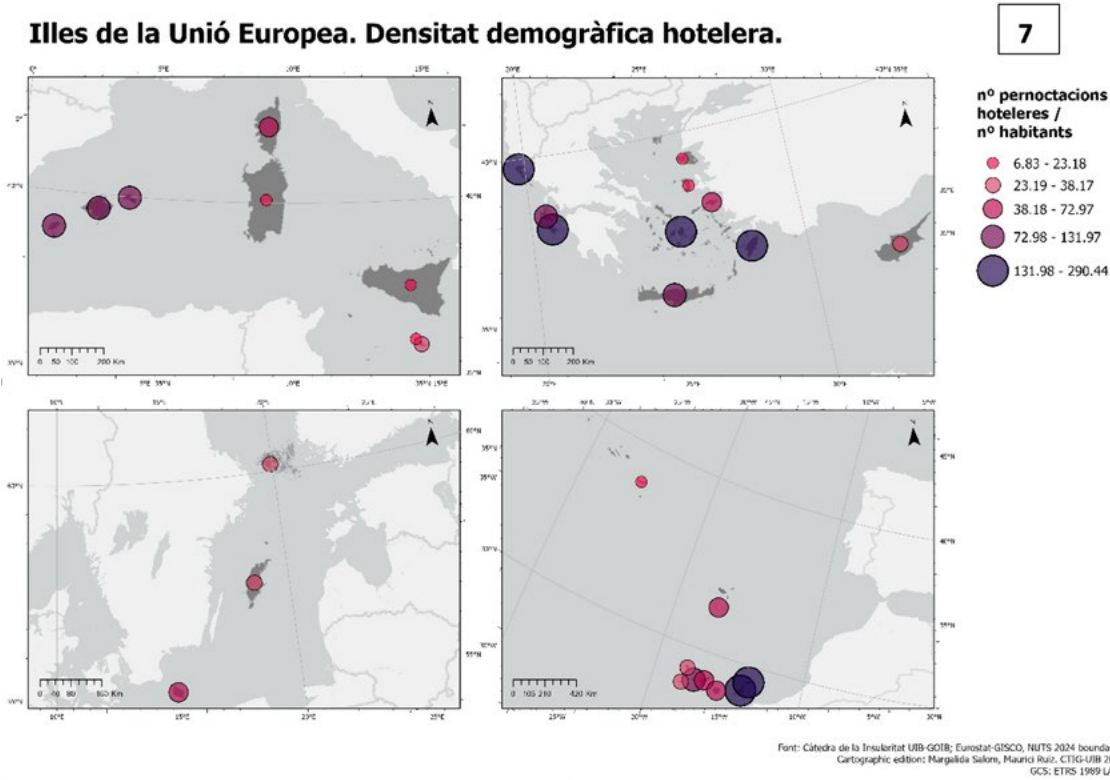
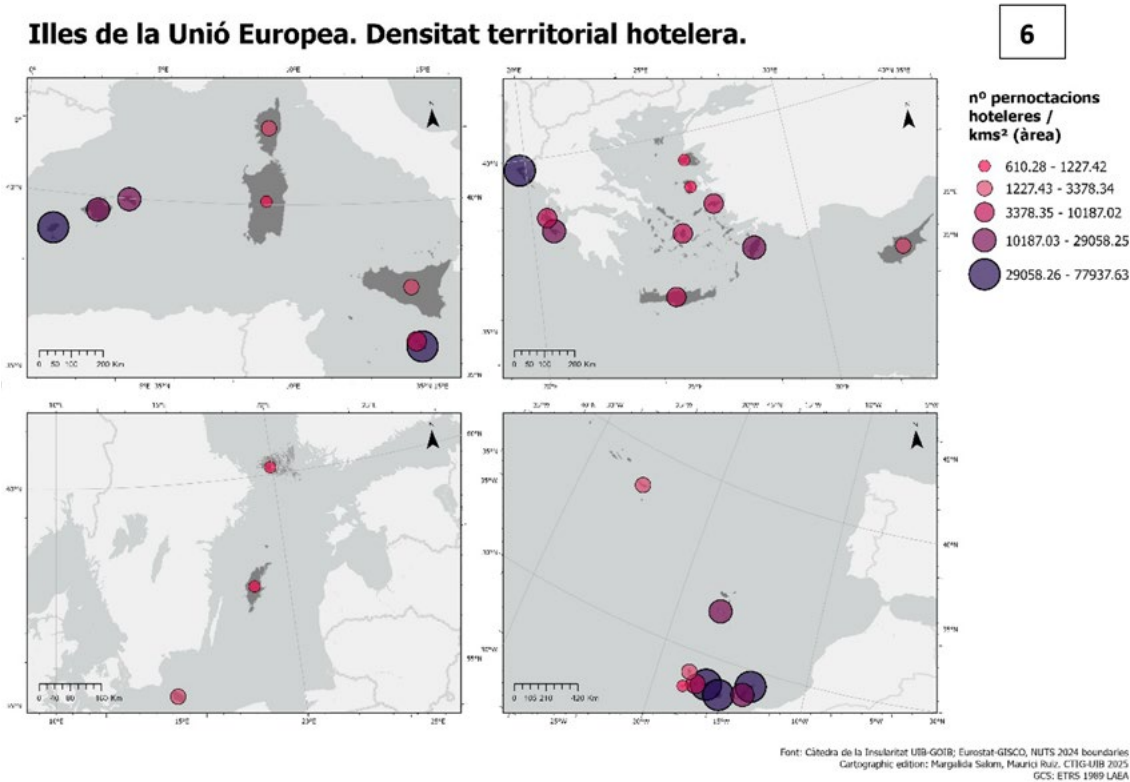


Illes de la Unió Europea. Densitat territorial de passatgers aeris.

4

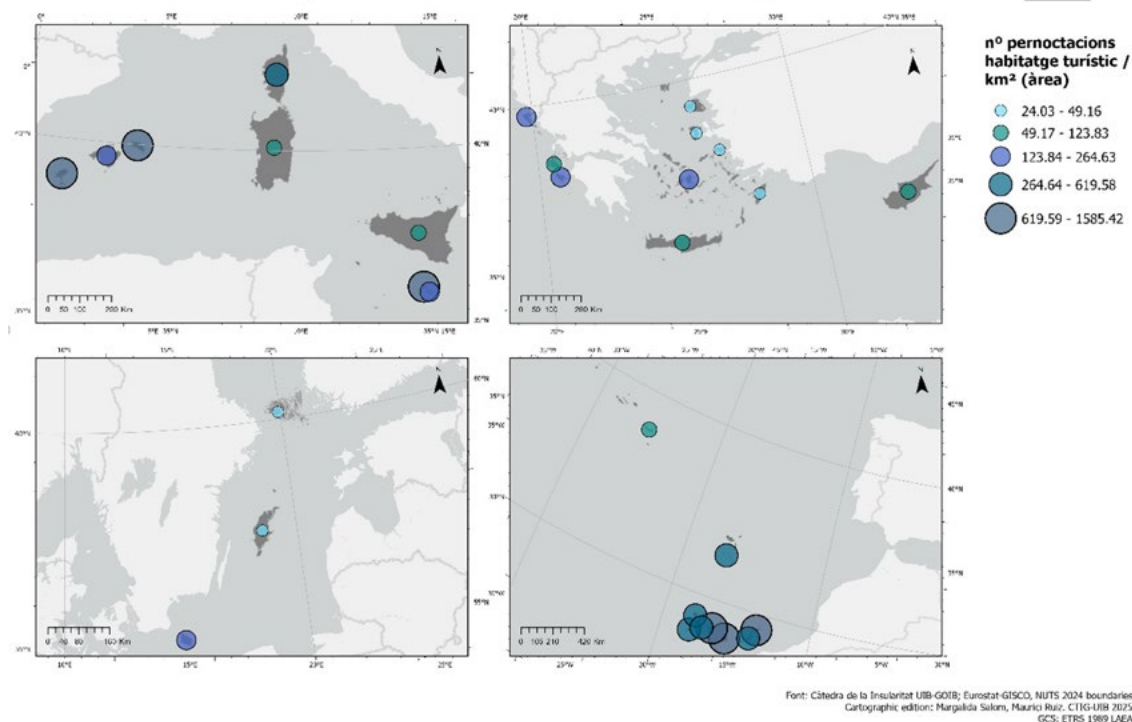






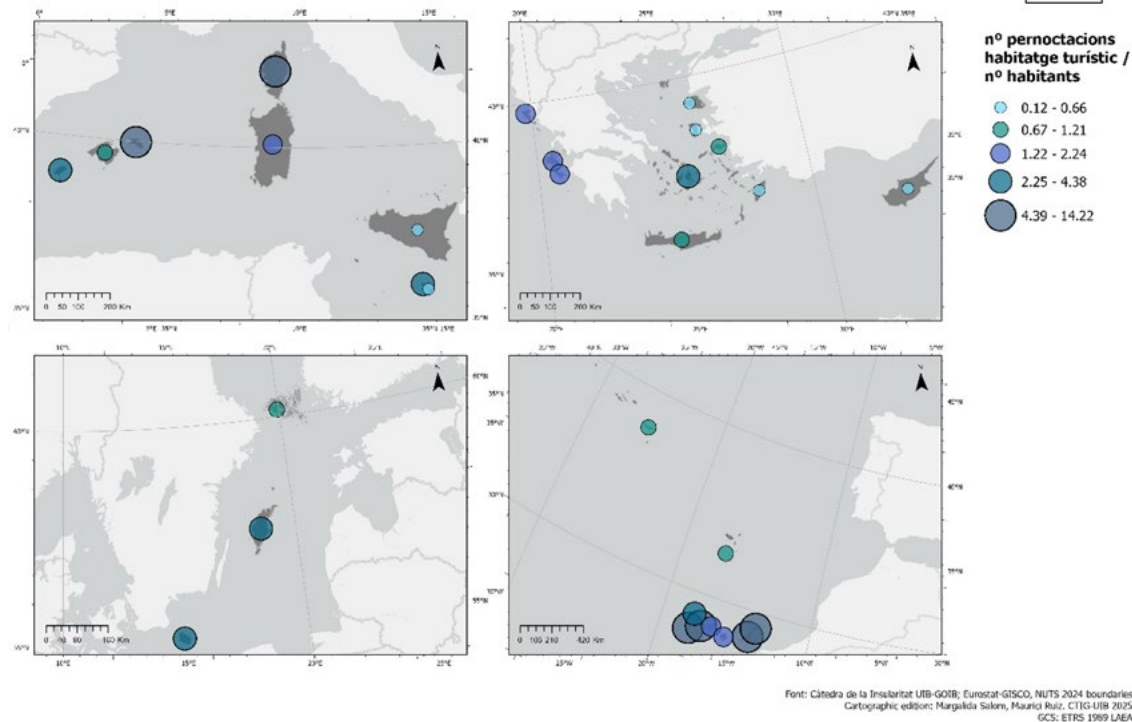
Illes de la Unió Europea. Densitat territorial d'habitatge turístic.

8



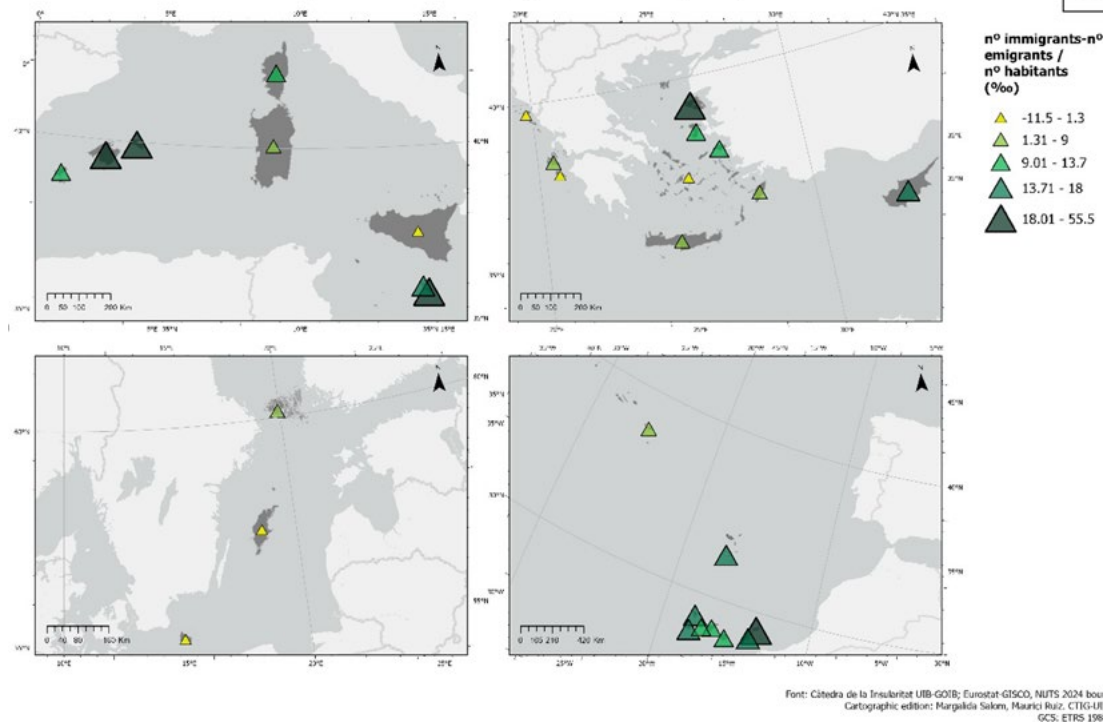
Illes de la Unió Europea. Densitat demogràfica d'habitatge turístic.

9



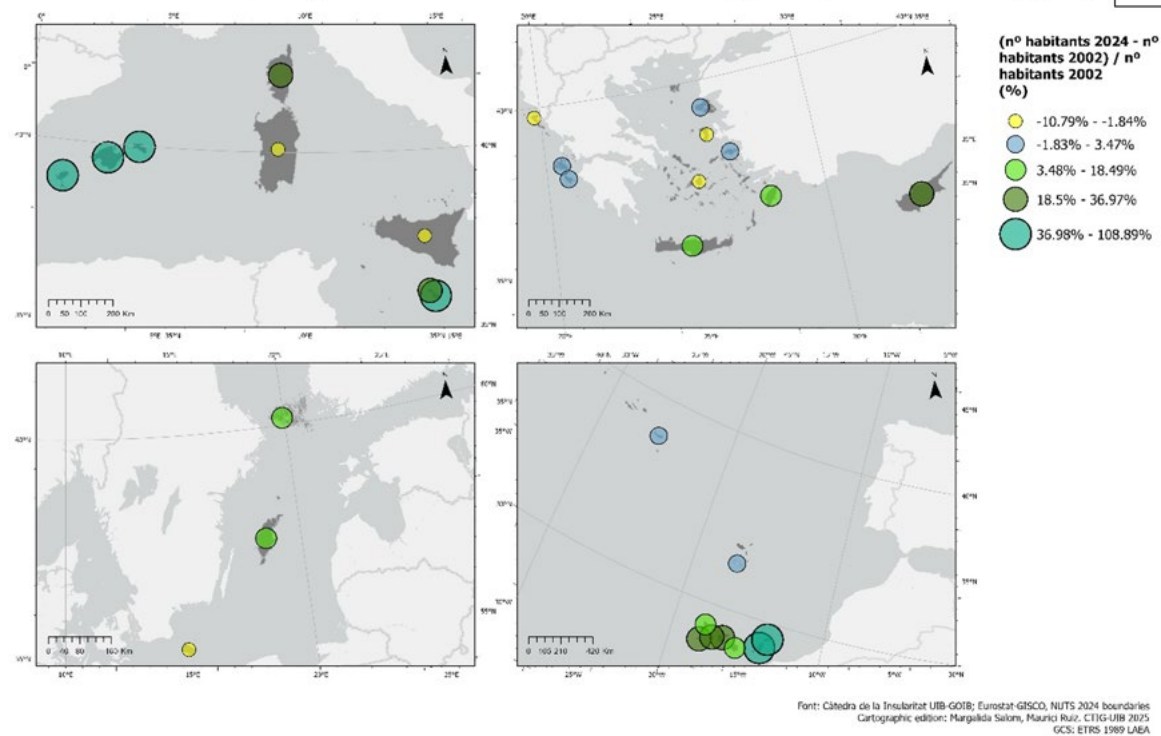
Illes de la Unió Europea. Taxa de migració neta (‰)

10



Illes de la Unió Europea. Taxa de creixement demogràfic (2024 vs 2002) (%)

11

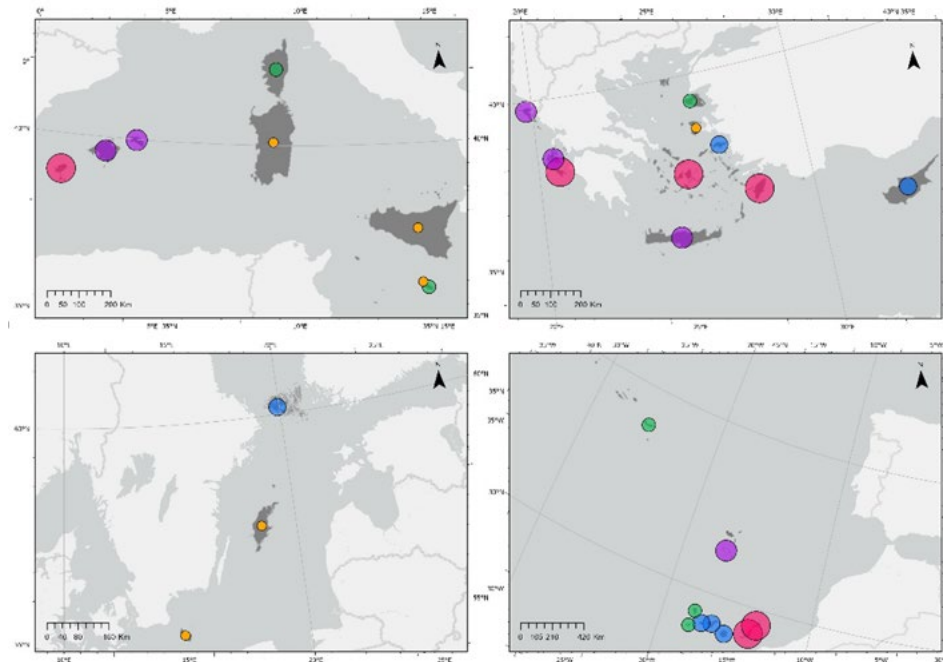


Illes de la Unió Europea. VAB Comerç i serveis de mercat (%)

12

VAB Comerç i serveis de mercat / VAB total (%)

- 17.35% - 21.71%
- 21.72% - 27.46%
- 27.47% - 33.41%
- 33.42% - 43.27%
- 43.28% - 53.62%



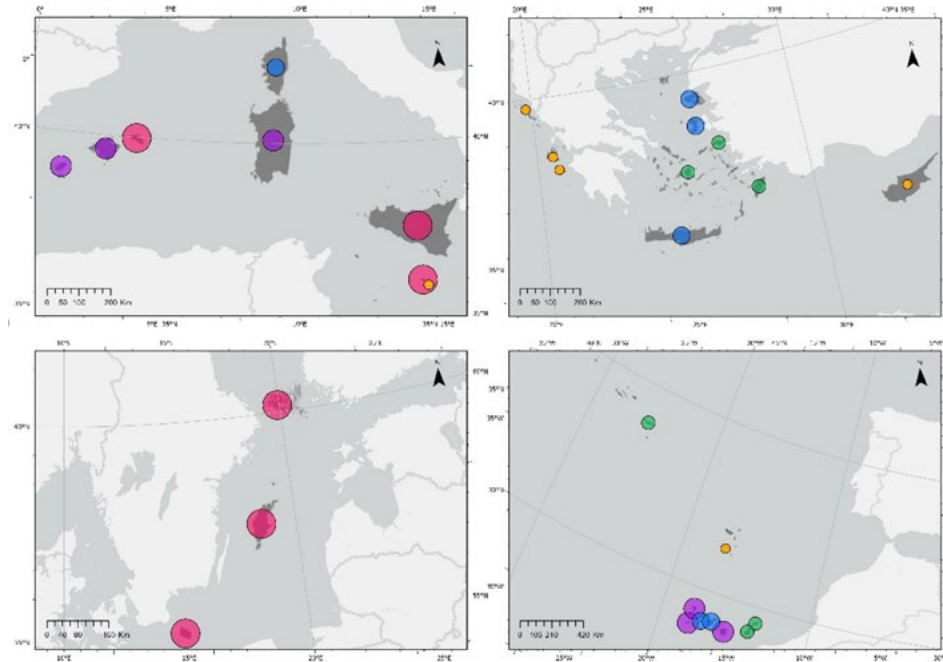
Font: Càtedra de la Insularitat UIB-GOIB; Eurostat-GISCO, NUTS 2024 boundaries
Cartographic edition: Margaleta Salom, Maurici Ruiz, CTIG-UIB 2025
GCS: ETRS 1989 LAEA

Illes de la Unió Europea. VAB Indústria i energia (%)

13

VAB Indústria i energia / VAB total (%)

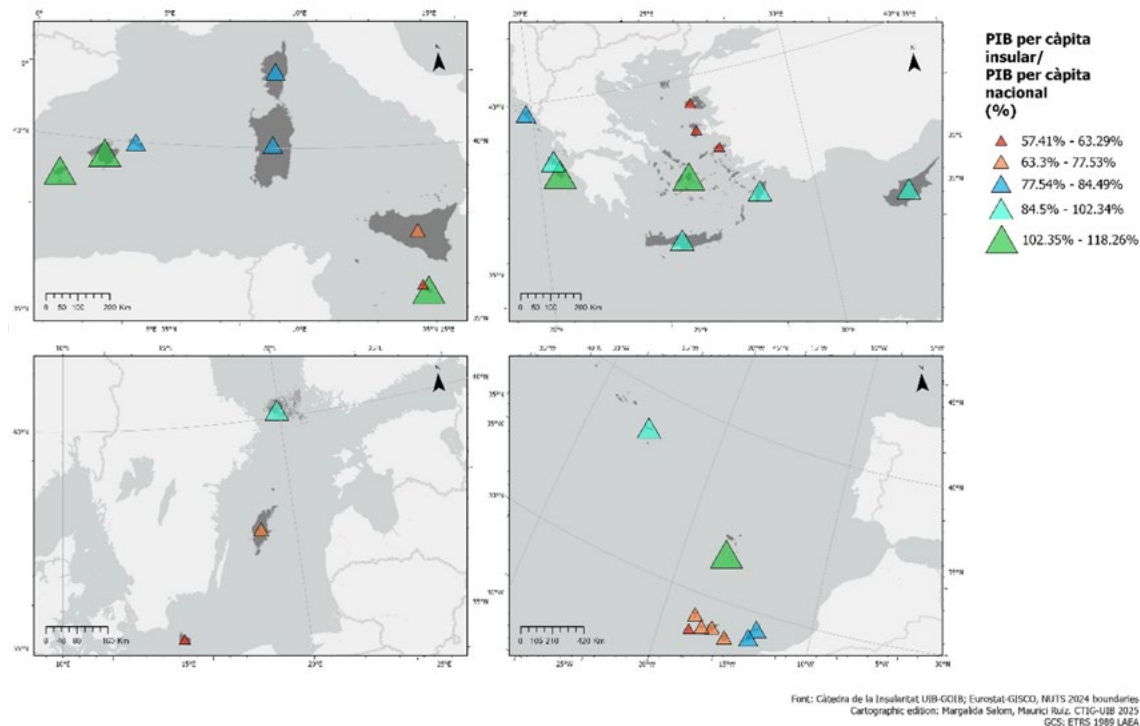
- 6.18% - 9.98%
- 9.99% - 11.47%
- 11.48% - 13.35%
- 13.36% - 14.71%
- 14.72% - 22%



Font: Càtedra de la Insularitat UIB-GOIB; Eurostat-GISCO, NUTS 2024 boundaries
Cartographic edition: Margaleta Salom, Maurici Ruiz, CTIG-UIB 2025
GCS: ETRS 1989 LAEA

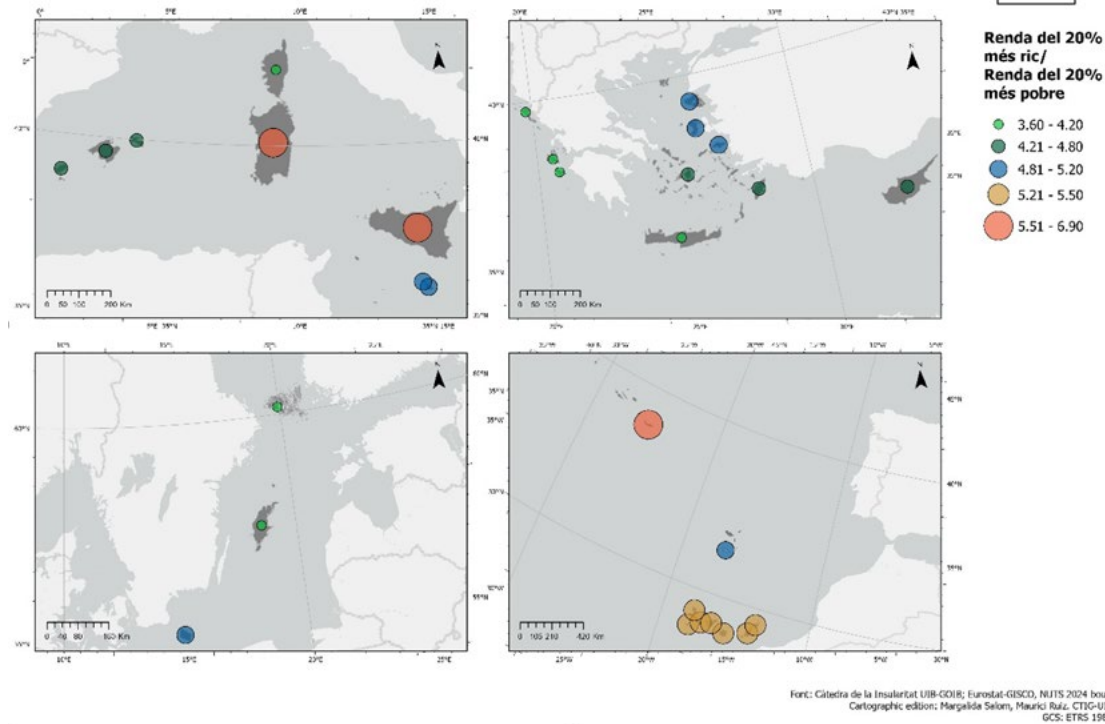
Illes de la Unió Europea. PIBpc regional vs PIBpc nacional (%)

14

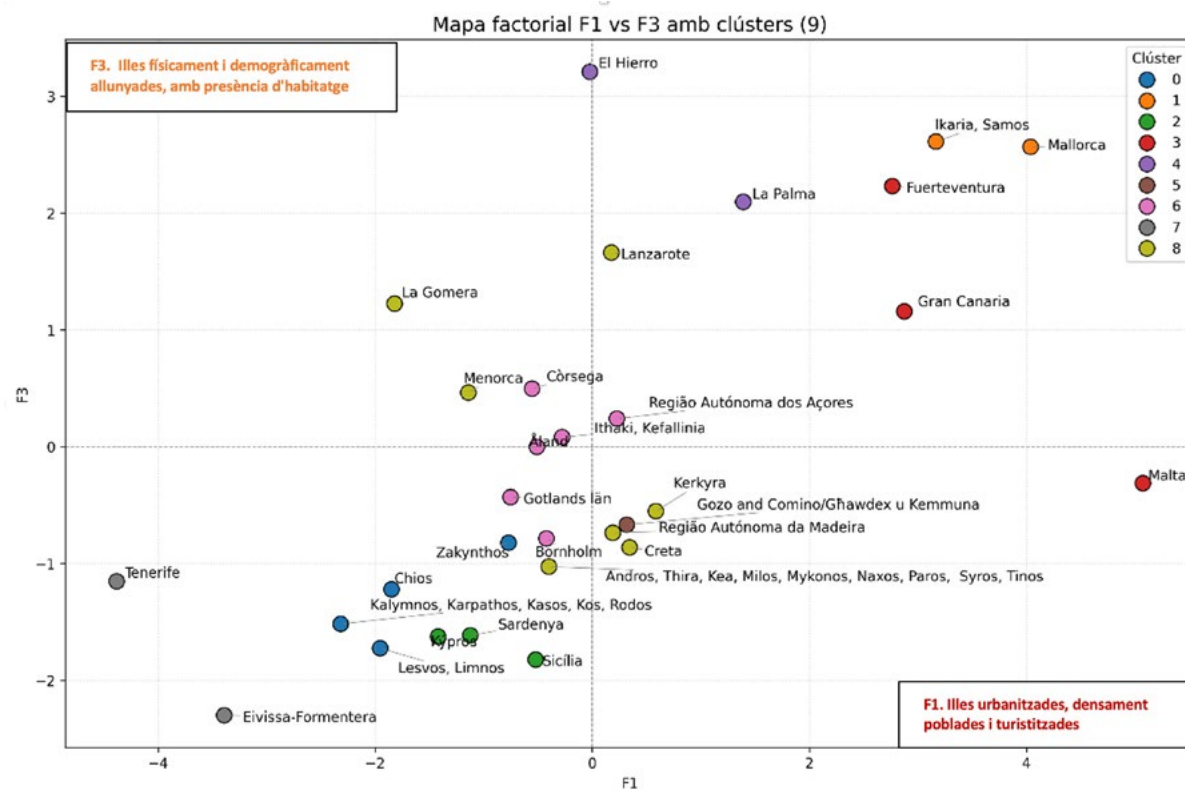
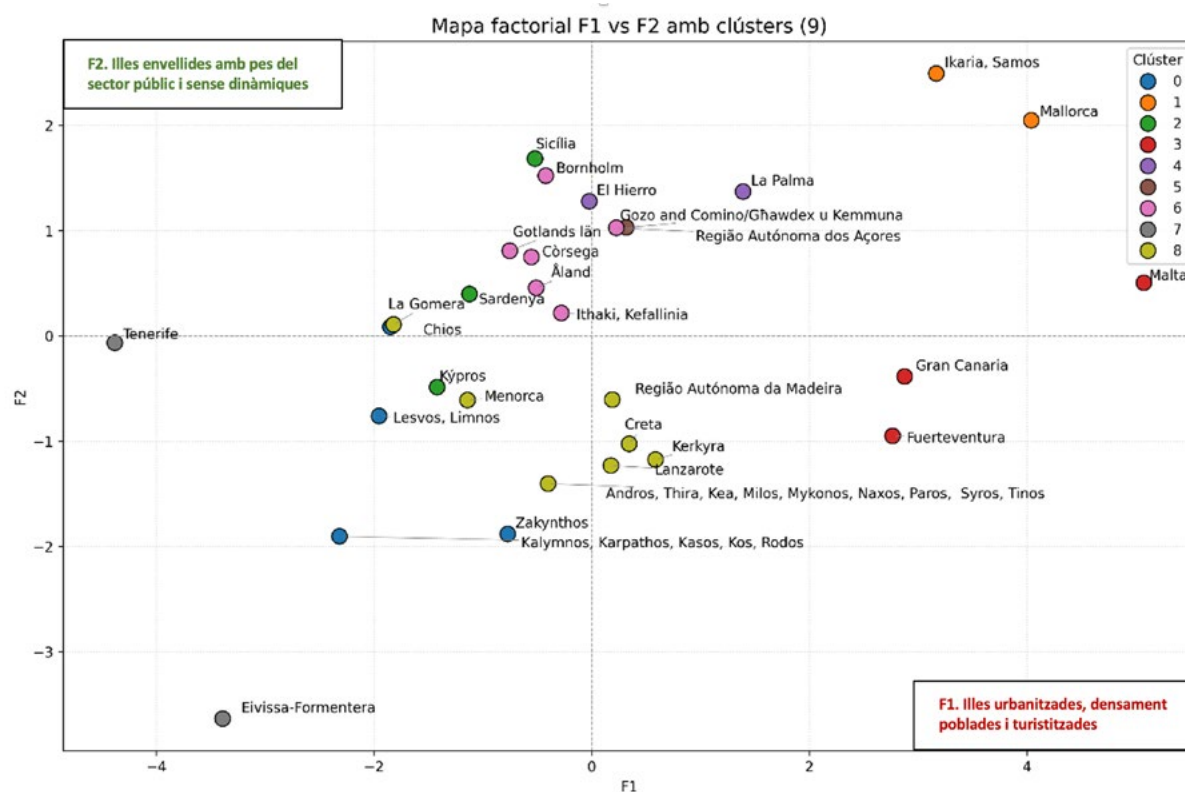


Illes de la Unió Europea. Desigualtat de renda (S80/S20)

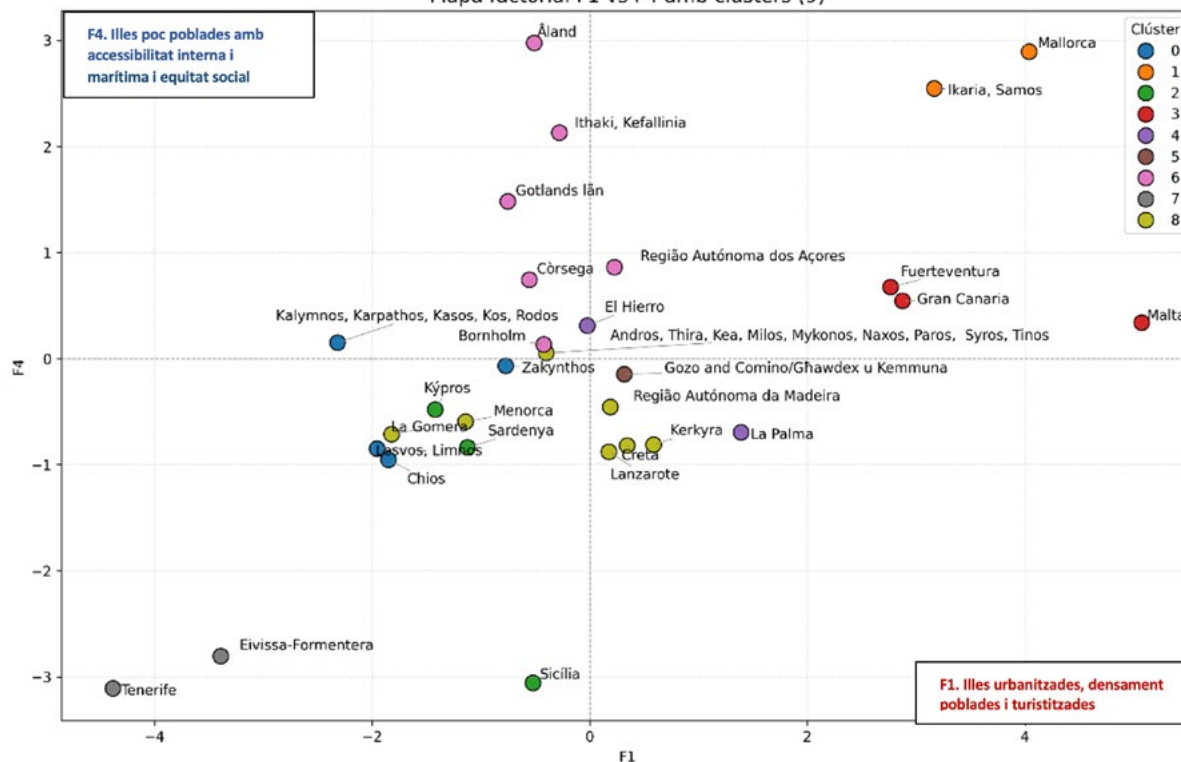
15



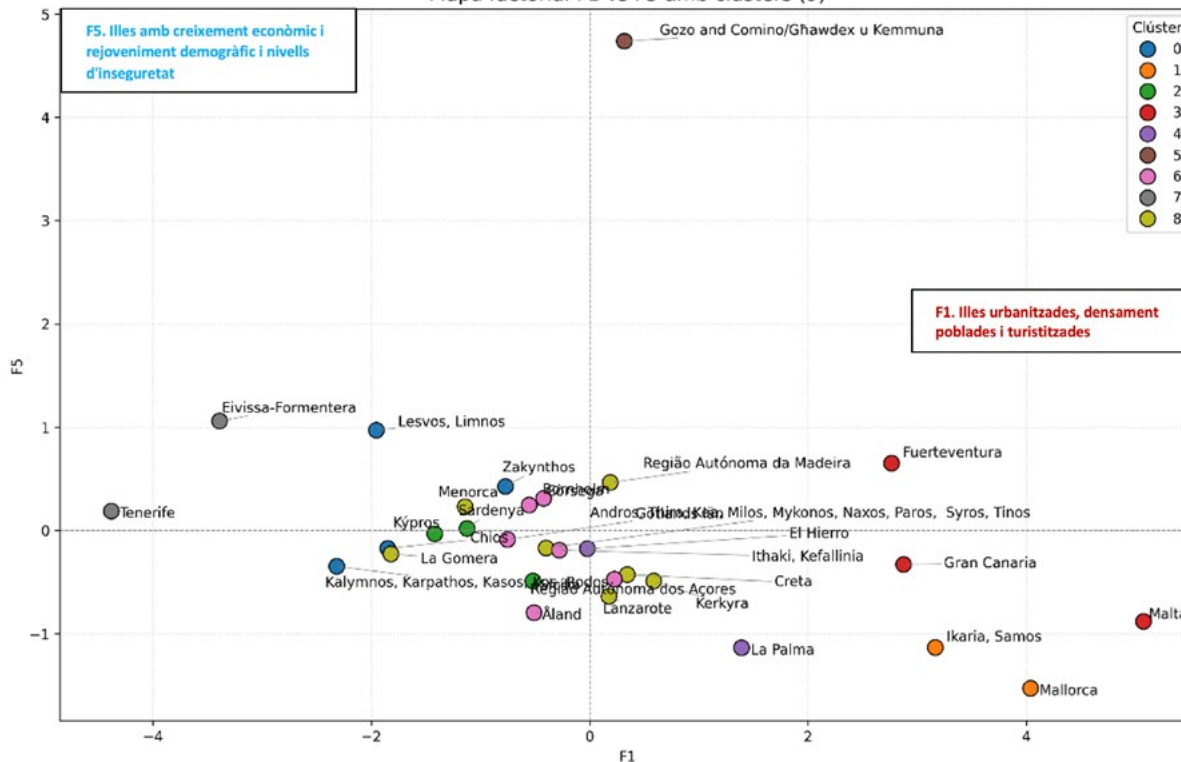
Annex 2. Els clústers i l'espai bidimensional: F1-F2, F1-F3, F1-F4, F1-F5, F1-F6

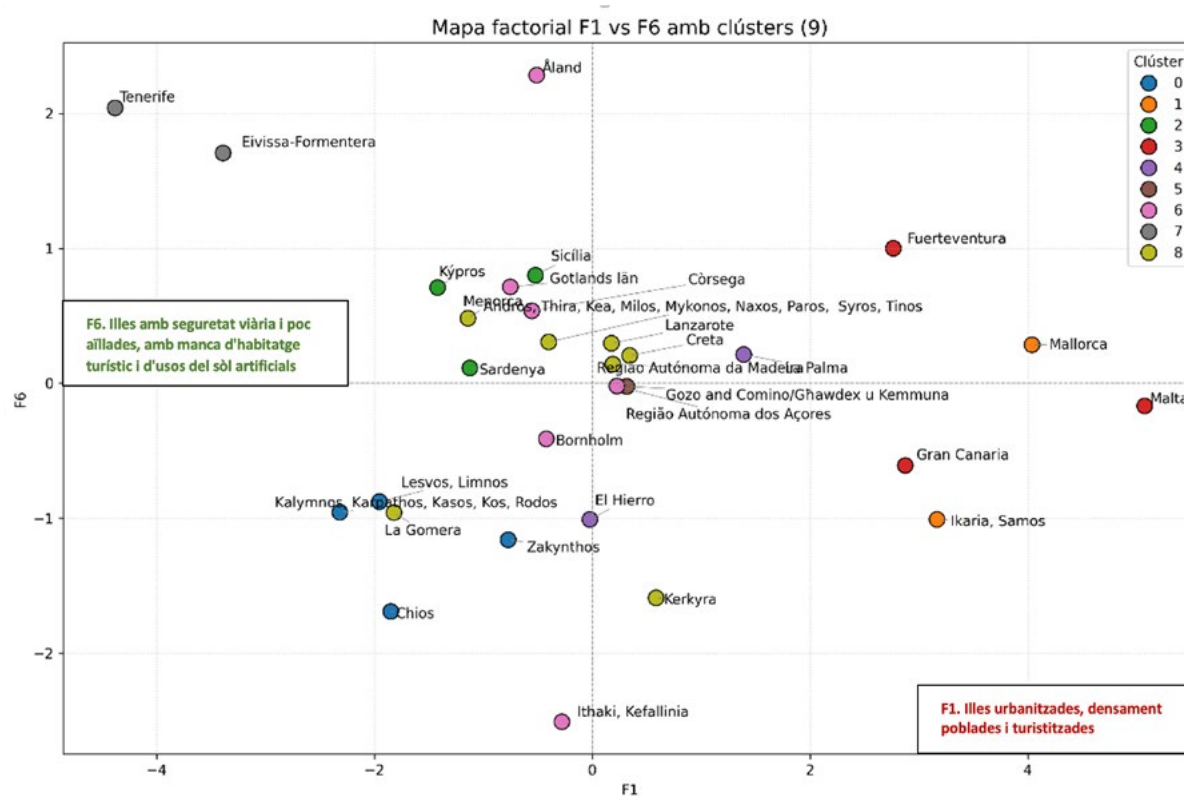


Mapa factorial F1 vs F4 amb clústers (9)



Mapa factorial F1 vs F5 amb clústers (9)







Universitat
de les Illes Balears