



Informes OMIMED

Núm. 1 – 2026

# Arribades a les Illes Balears per via marítima irregular 2025

## Anàlisi i perspectives

Observatori de Migracions a la Mediterrània



Universitat  
de les Illes Balears

Laboratori Interdisciplinari  
sobre Drets i Llibertats (LIDIB)





**OMIMED**

Observatori de Migracions  
a la Mediterrània

Informe OMIMED - Núm. 1 - 2026

# Arribades a les Illes Balears per via marítima irregular 2025

## Anàlisi i perspectives



El present informe està subjecte a una llicència de Reconeixement –No Comercial– Sense Obra Derivada 4.0 de Creative Commons. Podeu copiar-lo, distribuir-lo i comunicar-lo públicament sempre que en citeu els autors i la institució responsable –Observatori de Migracions a la Mediterrània (OMIMED)–. No se'n permet l'ús comercial ni l'obra derivada.

**Títol:** Arribades a les Illes Balears per via marítima irregular 2025. Anàlisi i perspectives.

**Título:** Llegadas a las Islas Baleares por vía marítima irregular. Análisis y perspectivas.

**Title:** Irregular maritime arrivals to the Balearic Islands 2025. Analysis and perspectives.

**Autors:**

**Margalida Capellà Roig**, professora del Departament de Dret Públic de la UIB i directora de l'OMIMED

**Tomeu Mesquida Martorell**, periodista freelance

**Data de publicació:** març de 2026

**Idioma:** català

**Com citar:**

Capellà, M.; Mesquida, T. (2026) Arribades a les Illes Balears per via marítima irregular 2025. Anàlisi i perspectives. A OMIMED (2026), Informes OMIMED, 1.

Aquest treball pertany a una col·lecció d'informes que recopila i presenta els resultats de les investigacions realitzades per l'Observatori de Migracions a la Mediterrània (OMIMED) de la Universitat de les Illes Balears.



# Índex

<b>PRESENTACIÓ</b> .....	<b>5</b>
1. Per què aquest informe? .....	5
2. Per a qui? .....	6
3. Com s’ha fet? .....	6
<b>I. EL CIRCUIT D'ARRIBADES MARÍTIMES IRREGULARS</b> .....	<b>6</b>
<b>II. ARRIBADES A LES ILLES BALEARS PER MARÍTIMA IRREGULAR</b> .....	<b>9</b>
1. Metodologia .....	9
2. Nombre total d'embarcacions i persones arribades l'any 2025 .....	10
3. Evolució de les arribades marítimes: 2020-2025 .....	11
4. Característiques rellevants de les arribades .....	12
4.1. Temporalitat de la ruta .....	13
4.2. Arribades i rescats nocturns vs. diürns .....	14
4.3. Intercepcions marítimes vs. terrestres .....	14
4.4. Distribució per illes .....	14
4.5. Ocupació de les embarcacions segons nacionalitat .....	15
4.6. Perfils vulnerables .....	17
4.7. Agressions sexuals en ruta.....	18
4.8. Incidents greus: naufragis, morts i desapareguts .....	19
<b>III. L'ACOLLIDA A MALLORCA DE PERSONES ARRIBADES PER VIA MARÍTIMA IRREGULAR DERIVADES A LA PENÍNSULA</b> .....	<b>20</b>
1. La situació inicial: precarietat a l'estació marítima de Palma, resposta institucional i acció solidària (gener-agost 2025) .....	20
2. Coordinació institucional i col·laboració ciutadana .....	23
3. Millores aconseguides i evolució de la resposta i la coordinació interinstitucional..	23
3.1. Obertura de l'estació marítima i l'avituellament bàsic (juliol–agost 2025) .....	23
3.2. Declaració d'emergència migratòria (agost-setembre 2025) .....	24
3.3. Acord per a la instal·lació de mòduls d'acollida (juliol–novembre 2025) .....	24
<b>IV. CONCLUSIONS</b> .....	<b>25</b>
<b>V. RECOMANACIONS</b> .....	<b>26</b>
<b>FONTS</b> .....	<b>29</b>





## PRESENTACIÓ

La ruta migratòria entre Algèria i les Illes Balears no és una excepció aïllada, sinó una peça més del conjunt de rutes migratòries del Mediterrani occidental. En aquest tram marítim, el risc es concentra perquè la travessia es fa en embarcacions precàries, amb condicions canviants i amb conseqüències greus quan es produeixen incidents.

L'any 2025 va ser, per a les Illes Balears, l'**any de màxima intensitat registrada en arribades de persones migrants per via marítima irregular** i, alhora, l'any que va posar a prova la capacitat de resposta del sistema. Durant els mesos de més pressió, els dispositius d'atenció varen evidenciar límits materials i organitzatius. Al mateix temps, la coordinació entre actors i l'activació de la societat civil varen contribuir a sostenir l'atenció en un context de saturació.

Aquest informe neix de la **tasca sistemàtica d'observació i seguiment duta a terme per l'Observatori sobre Migracions Mediterrànies (OMIMED)**, adscrit al Laboratori Interdisciplinari de Drets i Llibertats (LIDIB) de la Universitat de les Illes Balears (UIB), al llarg de tot el 2025. El nucli del document és una **anàlisi de dades i tendències** per entendre millor la ruta Algèria–Balears: quan s'intensifica, com es distribueix territorialment, quines característiques presenten les embarcacions i com varien alguns perfils segons els registres disponibles.

**L'informe incorpora també un apartat d'observació a l'estació marítima de Palma** durant 2025 en el qual es documenta un buit institucional real, amb exemples concrets, una cronologia de les millores aconseguides i la valoració que en fa OMIMED. Aquest resum forma part d'una línia de recerca més àmplia sobre l'estructura del circuit d'acollida de les persones migrades que arriben al nostre territori en embarcacions precàries. La realitat de tot l'arxipèlag —i no només de Mallorca— es desenvoluparà amb més profunditat en un estudi específic posterior.

### 1. Per què aquest informe?

A l'OMIMED partim d'una constatació: malgrat que existeixen xifres globals anuals, **no hi ha un espai públic i sistemàtic on consultar dades detallades** que permetin entendre què passa més enllà del total d'arribades. El resultat és que l'anàlisi pública i institucional sovint queda reduïda a números agregats, sense eines suficients per interpretar el fenomen (temporalitat, punts d'arribada, intercepció a mar o a terra, ocupació de les barques, etc.).

**Aquest informe vol complementar aquestes mancances amb una aproximació basada en dades.** El treball s'ha construït a partir de comunicacions de la Delegació del Govern i informació operativa que, en bona part, prové de la Guàrdia Civil (incloses notes de premsa), que l'OMIMED ha sistematitzat en una base de dades pròpia. Som conscients que hi ha una diferència entre el recompte oficial del Ministeri de l'Interior i el registre propi, però la variació és reduïda i no altera les tendències principals; l'objectiu és aportar eines per llegir dinàmiques i evolució.

Aquesta comprensió parteix d'un **informe anterior** sobre aquestes arribades a Balears (Milano i Carbonero, 2021) elaborat a la Universitat de les Illes Balears pel LIDIB i l'Observatori Social de les Illes Balears (OSIB) el 2021, fins ara l'únic que ha abordat aquest fenomen en tota la seva amplitud. Dirigit per la Dra. Valentina Milano i la Dra. María Antònia Carbonero Gamundí, aquell estudi va analitzar el període 2020-2021 des d'una perspectiva de drets humans i de gènere, i va constituir la primera diagnosi sistemàtica del procés d'acollida de persones migrants arribades en pastera a les Illes.

L'informe del 2021 descrivia un perfil predominant molt definit en les arribades d'aquell moment. Quatre anys després, les dades de 2025 mostren una realitat més diversa i canviant, tal com reflecteixen les gràfiques i taules d'aquest document. Per això, el present informe no replica l'enfocament del 2021: el complementa des del terreny on més faltava informació, que és el de l'anàlisi quantitativa i la lectura de tendències.

## 2. Per a qui?

L'informe s'adreça a les **institucions** que han de prendre decisions informades, a la **societat civil** que ha de poder exercir un paper d'interlocució crítica, a **professionals i investigadors/es** que treballen en migracions, drets humans i polítiques públiques, i, en general, a qualsevol persona interessada a comprendre un fenomen que no és ni excepcional ni passatger.

## 3. Com s'ha fet?

Aquest informe aborda un fenomen complex, persistent i en creixement, i el tracta amb l'objectiu d'aportar **dades rigoroses, perspectiva crítica i consciència dels drets de les persones** que hi estan implicades. La metodologia combina fonts institucionals amb sistematització pròpia i observació en el terreny i de caràcter situat, per tal de superar —en la mesura del possible— les limitacions d'un espai informatiu que sovint només ofereix xifres totals.

Pel que fa als **criteris de llenguatge i enfocament**, al llarg de l'informe s'ha optat per referir-se principalment a «persones arribades per via marítima irregular» o «persones migrades». Som conscients que el fenomen analitzat correspon, en gran part, a migració no segura i sense vies regulars, però hem evitat termes que redueixin les persones a una condició administrativa o a una categoria policial. Cal tenir present que una part important de la informació primària prové de Forces i Cossos de Seguretat de l'Estat i s'expressa amb un llenguatge propi de la seva missió operativa (control fronterer i intercepció). Aquest treball acadèmic, en canvi, intenta abordar el fenomen des d'una perspectiva de drets humans, centrada en el respecte a les persones i en les seves necessitats.

Per aquest mateix motiu, l'ús del terme «pastera» es limita a aquesta mateixa explicació. En la resta del text s'empren preferentment expressions com «embarcació» o «embarcació precària», perquè «pastera» sovint arrossega connotacions de criminalització o despersonalització. Les pasteres són només barques; el que aquest informe estudia i vol fer visible són les persones.

**L'informe s'organitza en tres blocs.** El primer analitza les dades quantitatives sobre les arribades el 2025 i la seva evolució en la sèrie 2020–2025. El segon recull l'observació al port de Palma: les deficiències documentades, la resposta institucional i ciutadana que es va articular progressivament, i la valoració que en fa l'OMIMED. El tercer tanca amb conclusions i recomanacions orientades a avançar cap a una resposta més estructural, planificada i garantista.

## I. EL CIRCUIT D'ARRIBADES MARÍTIMES IRREGULARS

Per situar els diferents moments d'observació d'aquest estudi, s'exposa a continuació breument el circuit d'actuació habitual a les Illes Balears davant l'arribada de persones migrants per via marítima irregular.

## Punt d'entrada i actors d'intervenció inicial

El circuit s'inicia en dues modalitats d'intercepció: a la mar o a la costa. En el primer cas, intervenen Salvament Marítim amb la presència o no de la Guàrdia Civil, i condueixen les persones al port més proper. En el cas de no ser detectats directament fins a arribar a terra només intervenen els cossos i forces de seguretat de l'estat, i el cas més habitual el de la Guàrdia Civil amb ajuda de Policia local. En ambdós supòsits es procedeix a una identificació i inspecció tècnica ocular de les persones arribades.

## Fase policial: CATE o dependències policials

Totes les persones interceptades són traslladades a la fase policial, que té lloc al Centre d'Atenció Temporal d'Estrangers (CATE) de Mallorca o a dependències policials equivalents.

En aquesta fase del circuit s'elabora una fitxa policial de cada persona. Aquí es produeix la primera classificació en tres categories que determinen itineraris diferenciats:

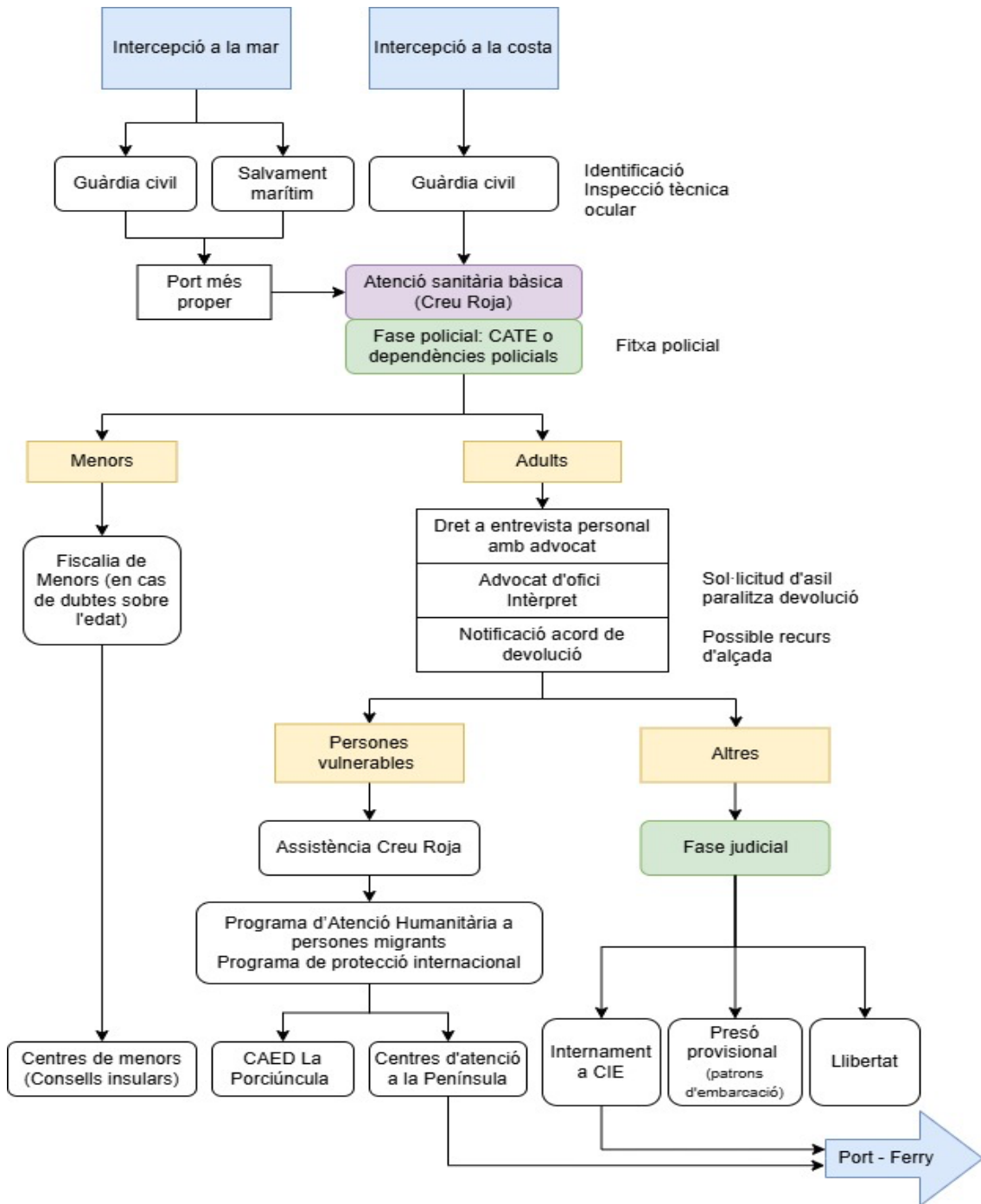
- **Persones interceptades (circuit general).** Totes les persones arriben inicialment al mateix circuit policial i administratiu: identificació, ressenya, assistència lletrada i d'interpretació, i notificació de l'acord de devolució. En aquest punt, si la persona **sol·licita protecció internacional (asil)**, el procediment de devolució queda **paralitzat** i s'activen les vies de garanties i recursos (inclòs el recurs d'alçada), amb dret a **advocat d'ofici, intèrpret i entrevista personal** amb la defensa.
- **Derivacions per vulnerabilitat i sistema d'acollida.** A partir d'aquí, una part de les persones —especialment aquelles identificades com a **vulnerables** o amb perfils susceptibles d'acollida— poden ser incorporades al **Programa d'Atenció Humanitària** (i/o al sistema de **Protecció Internacional**, si escau). Des d'aquests programes poden ser derivades a recursos com el **CAED de La Porciúncula** (dispositiu d'atenció, d'emergència i derivació, especialment per a famílies situat a Mallorca) o bé a recursos de la Península, en funció de places i criteris de gestió.
- **Menors.** Quan hi ha dubtes sobre l'edat, intervé la **Fiscalia de Menors** i s'activen els procediments de determinació d'edat. Quan es determina que la persona és menor, se'n fa la derivació a l'**IMAS**, que n'assumeix la tutela i l'atenció dins el sistema de protecció.

## Sortida del circuit: llibertat o internament

Les persones que no són incorporades als programes d'acollida (o que no queden subjectes a mesures cautelars) poden quedar en **llibertat** amb el corresponent expedient administratiu o, en determinats casos, poden ser **proposades per a internament en un CIE** si l'autoritat judicial ho autoritza i si es compleixen els requisits legals. En tot cas, la diferència no és que hi hagi “persones vulnerables” versus “altres persones” amb drets diferents: els drets i garanties són comuns, i el que varia és el **recorregut posterior** (acollida humanitària/protecció, llibertat, o internament).

Paral·lelament al circuit general, durant la fase policial —tant al CATE com a dependències policials, en funció del volum d'arribades— es pot identificar entre les persones interceptades el **patrò o patrons de l'embarcació**. En aquest cas, s'activa un itinerari diferenciat i independent del que segueix la resta de persones: la persona o persones identificades com a presumptes autors d'un delictes contra els drets dels ciutadans estrangers, tipificat a l'article 318 bis del Codi Penal, queden a disposició de l'autoritat judicial, que pot acordar la seva detenció i la incoació de les diligències corresponents.

Fig.1. Circuit d'atenció a les arribades marítimes irregulars



## II. ARRIBADES A LES ILLES BALEARS PER MARÍTIMA IRREGULAR

### 1. Metodologia

Les dades utilitzades en aquest informe són **exclusivament dades oficials**. S'han obtingut de comunicacions i notes de premsa, i de respostes a sol·licituds d'accés a la informació pública, formulades en el marc de la Llei 19/2013, de 9 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern.

Les principals fonts institucionals són la Delegació del Govern a les Illes Balears, la Guàrdia Civil, la Policia Nacional, el Ministeri de l'Interior i els consells insulars de les Balears.

Per establir les xifres totals i generals es parteix de les xifres publicades pel Ministeri de l'Interior en l'informe anual Inmigración 2025 (Ministerio del Interior, 2026), on es desglossa específicament les Illes Balears dins l'apartat "Península i Balears", cosa que permet identificar amb precisió el volum propi d'arribades a l'arxipèlag. Aquest desglossament no es va iniciar fins al mes d'agost de 2025.

Aquest informe parteix de les xifres de referència del Ministeri de l'Interior perquè és l'administració responsable de les Forces i Cossos de Seguretat de l'Estat - presents a totes les arribades marítimes detectades- i la que exerceix en darrera instància la competència de l'Estat en matèria de gestió, control i vigilància de les fronteres espanyoles.

A més, en paral·lel a les dades del Ministeri d'Interior, l'OMIMED compta amb el registre inicial de les dades que la Delegació del Govern a les Illes Balears utilitza per informar els mitjans quan hi ha arribades a les Illes Balears. Aquestes dades inclouen —entre d'altres— l'hora, el dia i el mes d'arribada, l'illa d'arribada i el grup de nacionalitats. Aquest nivell de detall, encara que insuficient, però més ampli que els gràfics publicats pel Ministeri de l'Interior, permet conèixer millor algunes característiques específiques de la ruta.

S'ha elaborat una **base de dades pròpia des de gener de 2020** a partir de diferents fonts oficials, per poder analitzar les dades quantitatives, entendre i dimensionar el fenomen, i, així mateix, identificar tendències. Les dades d'anàlisi són quantitatives: nombre d'embarcacions, de persones arribades, lloc d'intercepció, distribució per illes, evolució mensual, situació administrativa posterior, etc. La conjunció de totes les dades permet que les dades generals guanyin sentit i utilitat quan les situam en la sèrie històrica.

Cal advertir que el total d'arribades registrat en aquesta base de dades pròpia és inferior al que ofereixen el Ministeri de l'Interior i als totals facilitats per la Delegació del Govern a les Illes Balears, perquè a mesura que la informació aterra, des de les institucions amb més capacitat d'accés, a les dades cap a les més locals, es produeix una pèrdua de quantitat, qualitat i exhaustivitat en el registre.

Les **discrepàncies entre sèries** (períodes de tancament, criteris de classificació, actualitzacions successives) són habituals quan es treballa amb dades de diferent provenença. Per això, en aquest informe, i especialment pel que fa al total d'arribades a les Illes Balears el 2025, s'opta per utilitzar com a total el recompte del Ministeri de l'Interior, i es deixa la sèrie de Delegació de Govern com a informació complementària per entendre el seguiment quotidià que es fa des del territori. S'indica en cada apartat d'on provenen les dades.

Finalment, una precisió: les xifres ens permeten prendre consciència del context i de la magnitud de la ruta algeriana que connecta per via marítima Algèria amb el llevant

peninsular i les Illes Balears, però també poden afavorir una lectura excessivament freda si es converteixen en l'únic prisma d'anàlisi. És una mirada necessària, però suposa un risc parlar només de “fluxos”, “increments” o “dispositius”, i oblidar que darrere cada registre estadístic hi ha trajectòries personals, històries de violència, pobresa, desigualtat o persecució i vulneració de drets humans fora i dins el nostre territori.

Aquest informe, per tant, no pretén reduir la migració marítima a una seqüència de gràfiques i taules, sinó utilitzar les dades com un element més —necessari però insuficient— per comprendre el fenomen. Convidam a una lectura acompanyada d'una **mirada crítica i humana**, que recordi que estam parlant de persones i de drets, i no només de números.

## 2. Nombre total d'embarcacions i persones arribades l'any 2025

Segons les dades del Ministeri de l'Interior, **entre l'1 de gener i el 31 de desembre de 2025 van arribar a les Illes Balears 7.321 persones per via marítima, en 401 embarcacions**, fet que suposa un increment del 24,5 % en nombre de persones i del 14,9 % en nombre d'embarcacions respecte de 2024, any en què van arribar 5.882 persones en 349 embarcacions.

Només a efectes d'il·lustrar les diferències entre les dades proporcionades pel Ministeri i per Delegació de Govern, que es van actualitzant i corregint, en aquest quadre es pot apreciar la dificultat de quantificar i fer un seguiment del fenomen:

Fig. 2. Persones i embarcacions 2025 (segons les diferents fonts)

	Persones	Embarcacions
Ministeri de l'Interior	7.321	401
Delegació de Govern	7.279	397
OMIMED	7.146	390

Com s'ha indicat, prenem com a referència les dades aportades pel Ministeri de l'Interior en el seu informe final de 2025.

**El creixement d'arribades del 2024 al 2025 a Balears contrasta amb l'evolució general de les arribades a l'Estat**, que pràcticament es redueixen a la meitat (de 61.372 a 32.925 persones, -46,4 %), sobretot per la forta davallada de la ruta canària (-62 %). Això implica que, en termes relatius, Balears guanya pes dins el conjunt de la Frontera Sud, malgrat que en xifres absolutes segueixi lluny de les arribades totals a Canàries el 2025 (17.778).

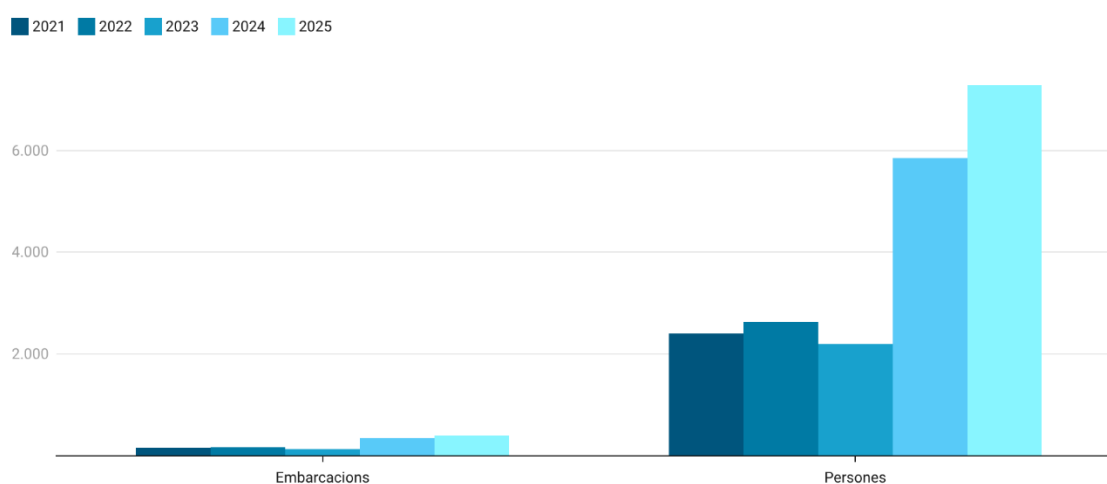
Així, una primera observació és que **Balears adquireix un pes rellevant dins el conjunt de les arribades marítimes a l'Estat**: tota sola concentra aproximadament un 22 % de totes les persones que arriben per mar a Espanya el 2025. Si assumim la Península i Balears com a part d'una mateixa ruta mediterrània —on la majoria de les sortides tenen origen a Algèria o Marroc—, aquest corredor occidental concentra al voltant del 46 % de totes les arribades marítimes a Espanya, davant d'un 54 % aproximat de la ruta canària, amb Ceuta i Melilla amb valors residuals.

Això permet situar la ruta Algèria–Balears no com una anomalia perifèrica, sinó com una peça central d’aquest mapa migratori. I, en qualsevol cas, val la pena notar l’especial afectació dels territoris insulars, ja que Balears i Canàries concentren el 76,3 % del total d’arribades a Espanya per via marítima.

### 3. Evolució de les arribades marítimes: 2020-2025

Entre 2020 i 2025, les dades de la Delegació del Govern mostren una tendència clarament ascendent de les arribades per mar a les Illes Balears, amb oscil·lacions puntuals però amb un **salt molt marcat a partir de 2024**. El total de persones passa de 1.464 el 2020 a 2.402 el 2021 i 2.637 el 2022, amb una lleugera davallada el 2023 (2.194 persones), per a després gairebé triplicar-se el 2024 (5.846 persones) i tornar a créixer el 2025 fins a 7.279 persones en 397 embarcacions, segons les xifres recopilades per la mateixa Delegació del Govern.

Fig. 3. Embarcacions i persones arribades per via marítima irregular (2020-2025)



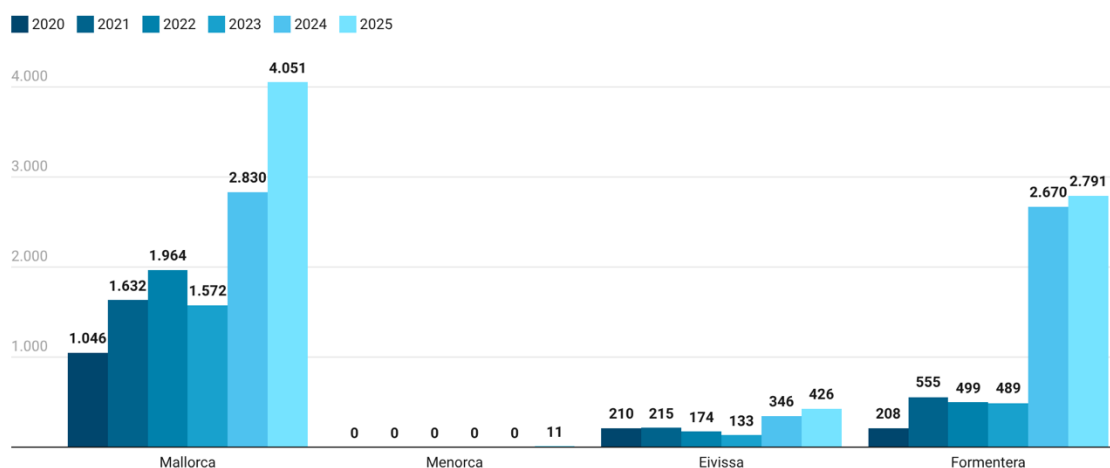
Gràfic: OMIMED • Font: Delegació del Govern. • Creat amb Datawrapper

Per illes, **Mallorca apareix de manera constant com el principal punt d’arribada** en nombre absolut, amb un increment gairebé continuat: de 77 pasteres i 1.046 persones el 2020 a 202 embarcacions i 4.051 persones el 2025, amb un únic descens el 2023. Ara bé, cal tenir en compte que sota l’etiqueta “Mallorca” s’hi compten també les xifres de Cabrera i de bona part de les seves aigües, cosa que fa créixer el pes aparent d’aquesta illa. De fet, la major part de les arribades comptabilitzades com a “Mallorca” es produeixen a la mar o a Cabrera, ja que el criteri de registre depèn de quina illa gestiona la interceptació, i en el cas de Cabrera l’operativa depèn d’efectius que surten de Mallorca. Com veurem més endavant, Cabrera és, de fet, l’illa amb més persones arribades almenys el 2025, tot i que oficialment aquestes es comptabilitzen com a arribades a Mallorca.

**Formentera, per la seva banda, es consolida com un segon focus d’arribada** molt rellevant en el tram final de la sèrie: manté presència ja des de 2021–2022, però es dispara el 2024 amb 167 pasteres i 2.670 persones, xifres que es mantenen en nombre d’embarcacions el 2025 (167) però amb més persones (2.791). Eivissa registra un volum més modest, però sostingut (entre 9 i 27 pasteres anuals i entre 133 i 426 persones al llarg del període), mentre que Menorca pràcticament no hi apareix fins al 2025, amb un registre anecdòtic d’1 embarcació i 11 persones.

Aquest conjunt de dades indica que **el fenomen s’ha intensificat i ahora territorialitzat**: les arribades creixen i es concentren en determinats punts, però la lectura fina requereix desagregar el que les estadístiques oficials agreguen sota grans etiquetes com “Mallorca”.

Fig. 4. Persones arribades per via marítima irregular (per illa i any)



Gràfic: OMIMED • Font: Delegació de Govern. • Creat amb Datawrapper

Això significa que **les arribades no només han crescut en nombre, sinó que han consolidat Balears —i especialment Mallorca (Cabrera sobretot) i Formentera— com a punts estratègics de la ruta.**

Cal tenir en compte, com s’ha explicat a la metodologia, que aquestes dades proporcionades per Delegació del Govern no són les definitives, però són útils a efectes de visualitzar les dinàmiques que, amb les dades publicades pel Ministeri de l’Interior sense desagregar, només serien per nombre de persones i nombre d’embarcacions cada tres mesos.

Finalment, cal apuntar que no s’ha pogut comptar amb dades concretes de nacionalitat, només per zones geogràfiques d’origen (“subsaharians”, “magrebins”, “asiàtics”) ni tampoc informació sobre morts i desaparicions a la ruta, és a dir, el nombre de cossos localitzats al mar o a la costa vinculats a travessies migratòries.

L’OMIMED ha sol·licitat aquestes dades amb una consulta a través del Portal de Transparència adreçada al Ministeri de l’Interior. En l’actualitat, la Direcció General de la Policia denega l’accés a les dades de nacionalitat, emparant-se en els límits de la Llei 19/2013 de transparència i en criteris del Consell de Transparència, i argumentant que la informació sol·licitada podria afectar drets individuals o la seguretat.

Pel que fa a **morts i cossos localitzats**, l’organisme es declara no competent i remet a Salvament Marítim i a la Guàrdia Civil, en virtut del repartiment de funcions que estableix la Llei Orgànica 2/1986 de Forces i Cossos de Seguretat.

En aquesta mateixa consulta sí es van proporcionar les dades relatives a menors.

## 4. Característiques rellevants de les arribades

Aquest apartat recull l’anàlisi amb més profunditat de la ruta Algèria–Balears a partir de les dades operatives disponibles. El punt de partida són, sobretot, les comunicacions de la Delegació del Govern, que es basen en la informació que li trasllada la Guàrdia Civil

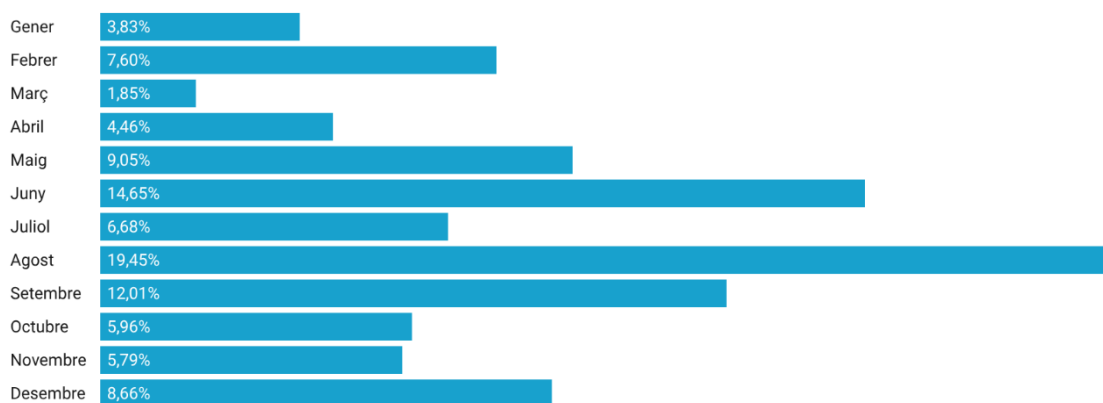
després de cada actuació, i que en alguns casos es complementen amb notes de premsa pròpies dels cossos de seguretat. Amb aquest material s'ha construït i actualitzat la base de dades pròpia que empra l'OMIMED, que permet combinar diversos paràmetres (illa d'arribada, data i hora, via d'intercepció, composició per nacionalitats, etc.) i formular preguntes més complexes a les dades.

En tot cas, cal tenir en compte que aquesta base de dades pròpia no coincideix exactament amb el total oficial que ofereix el Ministeri de l'Interior, que consideram el recompte més complet. Hi ha una diferència de 175 persones i 11 barques que pot modificar lleugerament alguns percentatges i distribucions, però no és suficientment gran com per a desvirtuar les tendències que es presenten a continuació, que s'han d'entendre sempre com una aproximació el més acurada possible a partir de la informació realment disponible.

#### 4.1. Temporalitat de la ruta

Per al conjunt de les Illes Balears, les dades mostren un patró clar de concentració estival. El 2025 **el gruix de les arribades es dona entre juny i setembre, amb un pic molt marcat a l'agost**, mes en què s'assoleixen les xifres més altes tant en nombre d'embarcacions (79) com de persones (1.390). Juny és el segon mes amb més activitat (61 embarcacions i 1.047 persones), seguit de setembre (49 embarcacions i 858 persones). Aquesta distribució temporal no és casual: l'augment del flux coincideix amb els períodes de millor situació meteorològica i de mar més estable, que faciliten la sortida i la navegació de les embarcacions precàries. A la primavera el flux ja és significatiu, sobretot al maig (29 embarcacions i 647 persones), mentre que l'hivern i l'inici de la primavera registren volums clarament inferiors. Tot i això, desembre torna a mostrar una certa represa (35 embarcacions i 619 persones), indicant que la ruta manté activitat més enllà del pic estival, però amb una intensitat molt menor.

Fig. 5. Distribució mensual de les arribades per via marítima irregular (2025)



Gràfic: OMIMED • Font: Delegació de Govern. • Creat amb Datawrapper

Si miram el pes de cada mes sobre el total anual, el patró es confirma amb més claredat: **agost concentra gairebé una cinquena part de totes les persones arribades (19,45 %)**, seguit de juny (14,65 %) i setembre (12,01 %). Just darrere hi trobam maig (9,05 %) i desembre (8,66 %), cosa que indica que la ruta s'intensifica no només en ple estiu, sinó també a l'inici i al final del bon temps marítim. Els mesos de febrer, juliol, octubre i novembre es mouen entre el 5 i el 8 % del total, mentre que gener, març i abril queden per sota del 5 %. En conjunt, això dibuixa una temporada llarga d'alta activitat, molt lligada a

les condicions meteorològiques i d'estat de la mar, que faciliten la sortida d'embarcacions precàries.

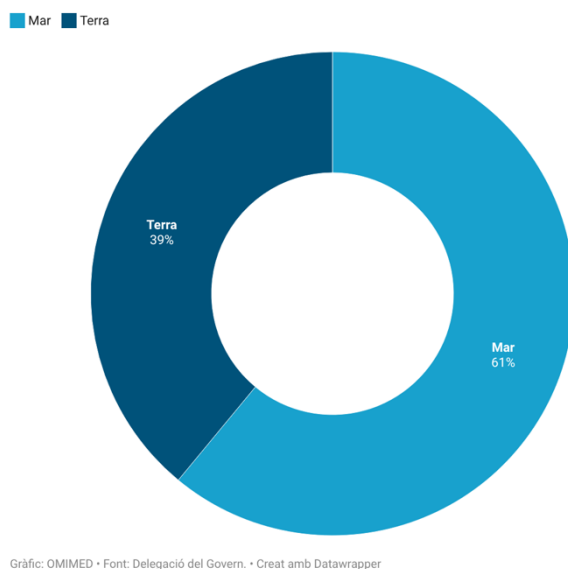
#### 4.2. Arribades i rescats nocturns vs. diürns

Pel que fa al moment del dia, les dades mostren una distribució gairebé equilibrada: **aproximadament el 54 % de les persones són interceptades o rescatades de dia i el 46 % de nit**. No hi ha, per tant, un patró clar de “ruta nocturna”, sinó una activitat sostinguda al llarg de les 24 hores, probablement combinant estratègies de sortida nocturna amb operatius de detecció i rescat que es materialitzen sovint en horari diürn.

#### 4.3. Intercepcions marítimes vs. terrestres

Respecte a lloc d'intercepció, **la majoria de les persones són localitzades al mar, però una part molt rellevant arriba ja a terra**. Del total registrat a la base de dades, 4.348 persones (un 61 %) han estat interceptades o rescatades en aigües més o menys pròximes a terra, mentre que 2.780 (un 39 %) ho han estat ja a terra: a cales, platges o zones rocoses, sobretot al sud de Formentera i d'Eivissa, a l'entorn de Cabrera i, en menor mesura, a la costa sud de Mallorca, les zones més pròximes a Algèria.

Fig. 6. Entorn d'intercepció de les embarcacions arribades per via marítima irregular (2025)

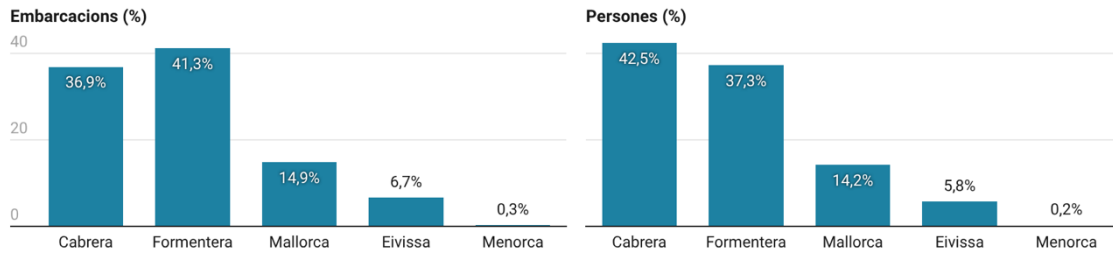


#### 4.4. Distribució per illes

Si observem el nombre d'embarcacions i de persones que arriben a cada illa, veurem un element que sovint queda fora de la lectura pública del fenomen: no és el mateix mirar “arribades” en nombre d'embarcacions que en nombre de persones. A la base de dades de l'OMIMED per a 2025, **Formentera és l'illa amb més barques (161), però Cabrera és el punt amb més persones (3.037)** tot i registrar menys embarcacions (144). Això implica que les pasteres interceptades a l'entorn de Cabrera van, de mitjana, més plenes: aproximadament 21 persones per embarcació, davant d'unes 16–17 persones per barca a Formentera. Aquesta diferència —que no es detecta si només comptam barques o només comptam persones— apunta a patrons diferents de composició i capacitat d'ocupació,

que sovint estan vinculats al perfil de nacionalitats i a les dinàmiques de sortida, i que s'analitzaran amb més detall més endavant.

**Fig. 7. Distribució d'arribades per via marítima irregular per illa (2025)**



Gràfic: OMIMED • Font: Delegació del Govern. • Creat amb Datawrapper

#### 4.5. Ocupació de les embarcacions segons nacionalitat

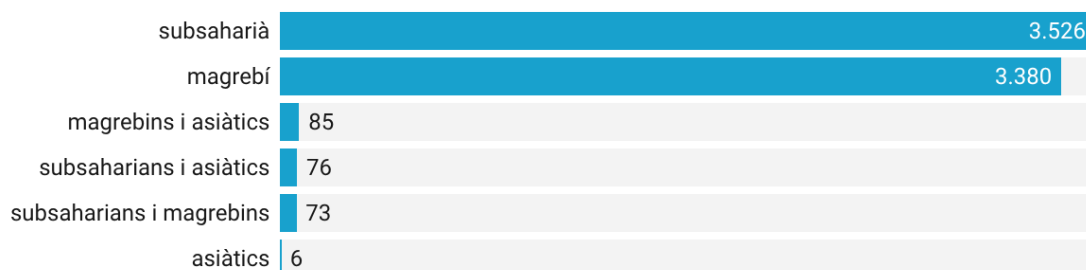
L'anàlisi de nacionalitats que presentam a continuació parteix d'una limitació de base: en la majoria de comunicacions oficials (especialment les de Delegació del Govern i Guàrdia Civil) no s'informa de nacionalitats concretes, sinó de grans categories d'origen. Habitualment, les notes indiquen si a l'embarcació hi havia persones d'origen magrebí o subsaharià, i només en alguns casos apareixen altres procedències.

Pel que fa a les categories mixtes, no és possible quantificar proporcions exactes, però sí constatar que hi havia una combinació d'orígens: majoria d'un grup amb presència d'un altre, o barreja sense més detall.

##### a) Distribució de nacionalitats

En termes globals (2025, base OMIMED), advertim, en primer lloc, que el repartiment canvia segons si comptam barques o persones. La majoria d'embarcacions són classificades com a magrebines: 225 de 390 barques (57,7 %). En canvi, en nombre de persones, el pes majoritari recau lleugerament en el perfil subsaharià: 3.526 persones (49,3 %) davant 3.380 (47,3 %) de perfil magrebí. Dit d'una altra manera: **hi ha més barques magrebines, però les de persones subsaharianes reuneixen més persones.**

**Fig. 8. Distribució per zona d'origen (2025)**



Gràfic: OMIMED • Font: Delegació del Govern. • Creat amb Datawrapper

## b) Arribades i nacionalitats per illa

**Cabrera és el punt amb més persones registrades (3.037) i, alhora, el més clarament associat al perfil subsaharià:** 2.254 persones (74,2 %) i 95 de 144 embarcacions (66 %) són catalogades com a subsaharianes. El perfil exclusivament magrebí a Cabrera és minoritari en persones (729; 24 %) i també en barques (47; 32,6 %). Aquesta concentració ajuda a entendre per què, malgrat no ser l'illa amb més embarcacions, Cabrera acaba acumulant més persones: hi arriben (o s'hi intercepten) barques més carregades i, en bona part, de perfil subsaharià.

A l'altra banda hi ha Formentera, que és l'illa amb més embarcacions (161) però amb un perfil predominantment magrebí: 2.115 persones (79,3 %) i 132 barques (82 %). El perfil exclusivament subsaharià hi té un pes molt menor (389 persones; 14,6 % i 19 barques; 11,8 %). Formentera és també on es veu més clarament la presència de barques mixtes: “subsaharians i magrebins” suma 73 persones (5 barques) i “magrebins i asiàtics” 61 persones (3 barques), a més d'un cas puntual d'“asiàtics” (6 persones, 1 barca). És a dir: **Formentera és el gran pol de volum d'embarcacions, però amb ocupacions mitjanes més baixes que Cabrera**, coherents amb un predomini magrebí en l'ocupació de les mateixes.

**Mallorca i Eivissa queden en una posició intermèdia.** A Mallorca predomina també el perfil subsaharià (688 persones; 67,7 %) però el repartiment d'embarcacions és molt més equilibrat (29 subsaharianes i 28 magrebines), cosa que apunta a diferències d'ocupació semblants a les que ja hem vist entre perfils. A Eivissa, el perfil principal és magrebí (230 persones; 55,6 % i 18 barques; 69,2 %), amb presència subsahariana també rellevant (184 persones; 44,4 % i 8 barques; 30,8 %). **A Menorca les arribades són més excepcionals** (11 persones, 1 embarcació, catalogada com a subsahariana).

## c) Anàlisi de si la nacionalitat (o combinació de nacionalitats) afecta el nombre de persones que viatgen a cada barca.

La mitjana general és d'unes 18,3 persones per barca (7.146 persones / 390 embarcacions), però aquesta mitjana amaga dos comportaments molt diferents: **les embarcacions classificades com a magrebines** (que són la majoria en nombre de barques) **tenen una ocupació mitjana d'unes 15 persones per embarcació, mentre que a les subsaharianes** (menys barques, però més càrrega humana) **l'ocupació puja fins a unes 23,2 persones per barca**. Això explica per què, en el recompte global, hi pot haver més barques magrebines però un pes molt alt de persones subsaharianes.

Les categories mixtes —que són minoritàries en nombre— reforcen aquesta idea: quan apareix el component subsaharià, l'ocupació tendeix a ser més alta. Per exemple, “subsaharians i asiàtics” és la categoria amb més ocupació mitjana (25,3 persones per embarcació, encara que només són 3 barques), i “magrebins i asiàtics” també supera clarament el promig general (21,25). En canvi, la categoria “subsaharians i magrebins” queda en valors baixos (14,6), probablement perquè és una etiqueta que s'aplica a barques on hi ha combinació però sense informació suficient per saber la proporció real de cada grup (i pot incloure casos amb poca ocupació). Finalment, els asiàtics tenen molt poca representació estadística (1 barca, 6 persones), de tal forma que encara no podem extreure patrons.

## d) Identificació de barques “més plenes” associades a determinats perfils nacionals.

Si definim operativament com a “barques més plenes” les que superen les 20 persones per embarcació (clarament per damunt de la mitjana anual de 18,3), el patró és nítid: aquest

segment està dominat per perfils subsaharians i per combinacions que inclouen subsaharians (i, en menor mesura, per “magrebins i asiàtics”). En termes globals, **el perfil subsaharià concentra gairebé la meitat de totes les persones registrades** (3.526; ~49 %) amb menys del 40% de les embarcacions (152; ~39%), precisament perquè la seva ocupació mitjana és més alta.

Aquest fet no és només una curiositat estadística, sinó també un **factor de risc**. En la majoria de casos, les embarcacions emprades a la ruta són molt similars en mida i construcció, independentment de la nacionalitat: petites, precàries i amb marges de seguretat reduïts. Per tant, quan hi viatgen més persones, augmenten els problemes de navegació i d'estabilitat: hi ha més pes, es necessita més combustible (i sovint creix el risc de quedar a la deriva), i la barca es torna més vulnerable davant un canvi de temps o un temporal.

En el **moment de la intercepció o del rescat**, una embarcació més carregada és també més sensible als desequilibris: un moviment bruscat, una onada o un trasllat precipitat poden provocar situacions d'alarma o fins i tot bolcaments. Per això, entendre quins perfils tendeixen a concentrar “barques més plenes” ajuda a interpretar per què el mapa d’“arribades per barques” no sempre coincideix amb el d’“arribades per persones”, però també aporta una lectura clau: més persones per embarcació vol dir, gairebé sempre, més risc per a tothom a bord.

Finalment, és raonable plantejar que aquest diferencial d'ocupació pot estar relacionat amb la capacitat econòmica: la possibilitat de pagar una plaça, compartir costos o accedir a un determinat tipus de sortida influeix en quantes persones embarca cada barca. Les dades disponibles no permeten demostrar-ho directament, però la hipòtesi apunta a desigualtats de recursos i a dinàmiques de mercat dins les xarxes de mobilitat.

#### 4.6. Perfils vulnerables

Quan fixam la mirada en col·lectius concrets, la informació disponible es torna molt més escassa i fragmentada. Tot i això, les poques dades oficials de què disposam i alguns casos que han transcendit públicament permeten apuntar una idea clara: **la ruta Algèria-Balears no és només una ruta d'homes joves**, sinó que hi participen també menors i dones, amb necessitats i riscos específics que no es poden ignorar. I, encara menys visibles, hi ha els col·lectius LGTBIQ+, perquè no es disposa de dades desagregades sobre orientació sexual o identitat de gènere, ni tampoc consta, en la informació consultada, cap protocol específic de protecció quan s'intercepten persones que poden patir violències o persecucions per aquest motiu i així ho manifesten.

##### a) Menors

Segons la informació aportada per la Direcció General de la Policia a través del Portal de Transparència (Ministeri del Interior), el 2025 varen arribar a Balears **497 menors estrangers no acompanyats i 117 menors acompanyats, és a dir, un total de 614 menors d'edat en embarcacions precàries**. Si posam aquesta xifra en relació amb el volum total de persones arribades que recull el Ministeri de l'Interior per al mateix període, això suposa aproximadament un 8 % del conjunt de les arribades marítimes a l'arxipèlag. Es tracta d'una presència significativa que desmenteix qualsevol idea de ruta formada exclusivament per adults joves i que posa en evidència la vulnerabilitat d'una part important del col·lectiu.

Els menors estrangers no acompanyats van passar a ser **tutelats pels Consells insulars en un context de conflicte competencial** entre el Govern balear i el Govern central sobre la capacitat balear d'acollida. Pel Reial decret 743/2025, de 26 d'agost, el Govern espanyol

va calcular en 406 places la capacitat ordinària de les Illes Balears per a l'acollida de menors no acompanyats procedents d'altres comunitats autònomes. En aquell moment, segons dades oficials aportades pel Govern balear, els Consells insulars ja tutelaven 694 menors estrangers no acompanyats, xifra que incloïa tant els arribats durant el 2025 com els tutelats en anys anteriors<sup>1</sup>.

## b) Dones

Segons la informació aportada per la Delegació del Govern de les Illes Balears, durant 2025 aquest organisme registrarà **637 dones** arribades en embarcacions precàries sobre un total de 7.279 persones, és a dir, un **8,75 % del conjunt**. Amb les dades actuals, doncs, les dones són encara una minoria molt clara a la ruta Algèria–Balears. Respecte dels anys anteriors, l'increment és notable: el 2023 s'havia registrat un total de 101 dones, el 2024 van ser 295, i el 2025 n'arribaren 637.

Fig. 9. Dones arribades per via marítima irregular 2023-2025

Any	Dones arribades	Total de persones arribades	Percentatge de dones
2023	101	2.194	4,60%
2024	295	6.201	4,76%
2025	637	7.279	8,75%

Font: Delegació del Govern

En relació amb el total d'arribades, la proporció de dones va evolucionar de manera desigual: es va mantenir estable entre 2023 i 2024 —malgrat que el volum total va créixer un 182 %— i **es va doblar entre 2024 i 2025**, passant del 4,76 % al 8,75 %, en un context de creixement total molt més moderat (17 %). Aquest increment reflecteix, en part, el pes creixent de la migració subsahariana, on les dones viatgen amb més freqüència que entre la població magrebina. Malgrat ser minoritàries en termes absoluts, la seva presència condiona fortament els dispositius d'acollida i protecció necessaris.

## 4.7. Agressions sexuals en ruta

Al manco tres casos que han transcendit públicament el 2025 permeten apuntar que **la violència sexual és un risc present a la ruta Algèria–Balears**, però la seva dimensió real és desconeguda. El setembre de 2025, dos mitjans locals van informar de la denúncia de dues menors migrades que afirmaren haver patit una agressió sexual durant la travessia que les va portar fins a Eivissa. Aquest cas s'afegeix a altres investigacions recents a les Pitiüses, com la presumpta violació d'una menor en una embarcació que va desembarcar a Formentera a finals de 2024, que va suposar l'ingrés a presó del patró i d'un altre tripulant.

Aquestes notícies mostren que, encara que les dones siguin minoria en termes absoluts, això no impedeix, sinó que —al contrari—, pot afavorir, que aquestes es vegin exposades a riscos específics de violència sexual i de gènere al llarg de la ruta i dins les mateixes embarcacions.

<sup>1</sup> Govern de les Illes Balears, nota de premsa, 1 de setembre de 2025, *El Govern sol·licita al Ministeri d'Infància acollir-se a la contingència migratòria*, disponible a caib.es

## 4.8. Incidents greus: naufragis, morts i desapareguts

Tot i que ni el Ministeri de l'Interior ni la Policia Nacional han facilitat un registre oficial complet sobre morts i cossos localitzats vinculats a la ruta Algèria–Balears, el seguiment de comunicats oficials i de la premsa permet identificar diversos naufragis greus durant el 2025 i apunta a un balanç mínim de víctimes: **la Delegació del Govern ha reconegut 63 persones mortes en aquesta ruta durant el 2025**, una xifra que diversos mitjans han recollit i que s'ha relacionat també amb el nombre de cossos recuperats en aigües o costes properes a l'arxipèlag.

Un dels episodis més rellevants es va produir el 20 d'agost, quan una embarcació amb més de 20 persones a bord naufragà al sud de Mallorca després de sis dies a la deriva: hi hagué un home mort, 19 persones ferides i almenys 3 desaparegudes, segons els serveis d'emergència i les informacions de Salvament Marítim. Pocs dies després, una altra operació a unes 30–36 milles al sud-oest de Cabrera deixà 12 persones desaparegudes que, segons els testimonis, es varen llençar a la mar quan la barca va ser interceptada. La recerca dels 12 desapareguts de Cabrera i dels 3 de Mallorca es va suspendre, amb un total de 15 desapareguts només en aquests dos incidents.

Aquest cas documentat per la premsa és només la part visible d'un problema més ampli: **no hi ha un registre públic integrat** de morts i desaparicions vinculades a la ruta Algèria–Balears i, encara que es comptassin cossos trobats, això no permet atribuir-los automàticament a aquesta ruta, perquè una cosa és recuperar un cos i una altra és confirmar-ne la identitat i la vinculació amb una desaparició concreta (cosa que només es pot fer amb proves com l'ADN o verificacions amb les famílies); tot i que sovint hi ha indicis (documentació, objectes, context de la troballa) que fan plausible l'origen migratori, sense confirmació forense la realitat queda parcial i dificulta tant el balanç del risc com el dret de les famílies a saber què ha passat.

Si situam aquests fets en el marc més ampli de la Mediterrània occidental, la dimensió del problema es fa encara més evident. El projecte *Missing Migrants* de l'Organització Internacional per a les Migracions (OIM)<sup>2</sup> estima que, només **el 2025, com a mínim 1.644 persones han mort o desaparegut a totes les rutes mediterrànies**, de les quals 250 a la ruta occidental, que inclou les travessies entre Algèria/Marroc i la costa espanyola. L'OIM es basa principalment en notícies dels mitjans de comunicació per documentar les morts i desaparicions.

Altres fonts d'informació sobre persones mortes o desaparegudes que caldria contemplar són les denúncies i les xarxes de familiars als països d'origen, les comunitats migrants, els supervivents i els defensors de drets humans sobre el terreny. En aquest sentit, l'ONG Caminando Fronteras recopila informació de testimonis de supervivents o de familiars i comunitats als països d'origen i de trànsit. En el seu informe *Monitoreo del derecho a la vida* (Caminando Fronteras, 2025) **es calcula que la ruta algeriana cap a Espanya —on Balears és un punt clau— ha deixat almenys 1.037 víctimes** el 2025 i 121 tragèdies marítimes, 47 de les quals amb embarcacions completament desaparegudes. La metodologia permet a l'organització captar els anomenats "naufragis invisibles", embarcacions desaparegudes sense supervivents ni testimonis i aporta almenys l'evidència que el que sabem és només una part del que passa realment. La combinació de registres parcials, cossos sense identificar i embarcacions desaparegudes sense cap rastre administratiu fa que tota xifra sigui, inevitablement, una aproximació a la baixa. Qualsevol lectura responsable de les dades sobre arribades ha d'incorporar aquesta realitat: la de les persones que no arriben a tocar terra i que queden fora de l'estadística.

<sup>2</sup> Veure <https://missingmigrants.iom.int/>

### III. L'ACOLLIDA A MALLORCA DE PERSONES ARRIBADES PER VIA MARÍTIMA IRREGULAR DERIVADES A LA PENÍNSULA

Durant 2025, en coordinació amb diverses entitats i col·lectius de la societat civil, l'Observatori sobre Migracions a la Mediterrània (OMIMED), va realitzar una **tasca d'observació i seguiment de les condicions existents a l'estació marítima del Port de Palma**, que es va convertir en un dels punts febles de l'atenció a les persones arribades per via marítima irregular a Mallorca. Aquesta situació va ser coberta per mitjans de comunicació locals, nacionals i internacionals i va ser qualificada com un cas de desprotecció i vulneració de drets dins l'anàlisi territorial *Violència i abandonament institucional cap a les persones migrants* (Iridia-Novact, 2025).

Els resultats de l'observació per part d'OMIMED han estat **traslladats a les autoritats competents** a través d'una sèrie d'informes i reunions, que han servit per identificar necessitats i proposar mesures a curt i mig termini, i que s'ha volgut exposar en aquest informe com a mostra d'una col·laboració espontània a valorar per les institucions.

No s'ha pogut fer aquest seguiment ni a Eivissa ni a Formentera. Per això, la informació que es presenta fa referència únicament a la situació de les persones estrangeres arribades per via marítima irregular una vegada sortien del Centre d'Atenció Temporal d'Estrangers (CATE) de Son Tous, a Palma, o en alguns casos de dependències policials.

Cal precisar que aquesta observació no s'ha realitzat ni dins el CATE —que és una dependència policial— ni tampoc al centre d'acollida d'emergència i derivació (CAED) de la Porciúncula, gestionat per Creu Roja a les Illes Balears, que és un servei d'emergència estructural i permanent destinat a persones en situació de vulnerabilitat. És, a més, l'únic centre d'aquestes característiques a l'arxipèlag balear, amb una capacitat que a l'estiu de 2025 va passar de 44 a 60 places.

#### 1. La situació inicial: precarietat a l'estació marítima de Palma, resposta institucional i acció solidària (gener-agost 2025)

Dins del sistema d'atenció a les persones arribades a Balears per via marítima, durant 2025 un dels punts crítics va ser la situació de les persones arribades per via marítima que, un cop identificades al CATE de Son Tous i separades de les persones vulnerables (menors, dones, persones malaltes), eren traslladades per la Policia Nacional al port de Palma i quedaven davant l'estació marítima nº 3.

Entre aquestes persones estrangeres hi havia **dos grups**: per una part aquelles que eren beneficiàries del Programa d'atenció humanitària del Ministeri d'Inclusió, Seguretat Social i Migracions per assistir persones migrants en situació de vulnerabilitat arribades per la costa, gestionat a Balears per Creu Roja, i, per altra part, les que no eren beneficiàries del programa: generalment homes d'origen magrebí.

Les primeres eren potencials sol·licitants d'asil, identificats com a tals al CATE per la seva nacionalitat, atenant una situació de conflicte en els seus països (Sahel i Àfrica oriental, principalment). El centre d'acollida de La Porciúncula es reservava a dones, famílies i persones malaltes, i les seves 44 places van esdevenir insuficients davant l'augment progressiu d'arribades. Els homes beneficiaris del programa eren derivats a centres de la Península si acceptaven la protecció. El Ministeri se'n feia càrrec del trasllat en ferri, però —almenys entre agost de 2024 i agost de 2025— hi havia un buit d'atenció entre la sortida

del CATE i l'embarcament, ja que des de desembre de 2024 no hi havia cap servei d'atenció al port durant l'espera.

En canvi, als homes magrebins arribats (majoritàriament algerians) no se'ls considerava potencials sol·licitants d'asil i quedaven en llibertat al mateix punt (amb un acord de devolució). Una vegada traslladats a l'estació marítima, decidien embarcar-se pel seu compte o bé optaven per quedar a Mallorca.

En ambdós casos, tanmateix, com a mínim des del gener de 2025 (així com ho ha pogut documentar l'OMIMED), **les persones traslladades al port podien quedar hores o fins i tot un o dos dies, incloent la nit, a l'exterior de l'estació marítima**, sense accés a cap servei bàsic, en condicions d'absoluta precarietat i exposició pública.

Aquest fet era degut a **tres possibles causes** identificades per l'OMIMED: a) les persones hi eren portades des del CATE a la tarda o a la nit i el ferri sortia al matí; b) no hi havia plaça als centres d'acollida a la Península; c) no hi havia plaça al ferri (sobretot durant juliol i agost). Com a regla general, havien de quedar-hi una nit mínim, però s'han documentat estades de fins a 4 nits a l'agost del 2025.

Es produïa aleshores un buit en l'atenció a aquestes persones perquè, malgrat ser beneficiàries del Programa d'atenció humanitària del Ministeri, no estava coberta institucionalment l'atenció durant el temps d'espera entre la sortida del CATE i l'embarcament amb destinació a un centre d'acollida a la Península.

Aquesta manca de cobertura es traduïa en les següents **deficiències documentades per l'OMIMED** a l'estació marítima de Palma fins al mes d'agost:

- **Absència d'accés a lavabos i zones d'ombra o d'aixopluc** durant llargues hores d'espera, en especial durant la nit perquè l'estació marítima tancava les seves portes en acabar el tràfic marítim.
- **Alimentació i hidratació insuficients**: les persones tan sols disposaven d'una botella d'aigua de 33 cl. per a tota l'estada, que podia allargar-se de 12 a 48 hores o més. Cap avituallament d'aliments estava previst inicialment durant l'espera. Havien pogut menjar al CATE però, d'acord amb els testimonis, era insuficient o bé no estaven en condicions de menjar res després d'una travessa de diversos dies per mar.
- Situació de carrer, especialment durant la nit i la matinada, en una zona del port adjacent a espais d'oci nocturn i botellots, fet que suposava un **risc greu per a la seguretat** de les persones migrants, especialment de les dones que, ocasionalment, van haver de passar-hi la nit.
- **Incomunicació**: els mòbils sense bateria o sense cables per carregar, i les dificultats de connexió wifi, impedièren el contacte amb familiars per avisar que havien arribat amb vida.
- **Desconeixement d'informació jurídica** sobre la seva situació i els propers passos del procés, malgrat que al CATE el personal de Creu Roja donava aquesta informació. Probablement ni el moment ni l'espai del CATE eren idonis per a una informació efectiva i la manca de traductors d'algunes llengües dificultava la comprensió.
- L'estació marítima romania tancada durant la nit, de manera que les persones s'havien de quedar a l'exterior, exposades a la calor, al fred o a la pluja.
- En els dies de màxima pressió migratòria, l'OMIMED va documentar fins a 90 persones dormint a l'exterior de l'estació en una sola nit.

L'OMIMED també va poder documentar diversos **problemes derivats de deficiències estructurals al CATE**, en concret de la coincidència en un espai reduït i en unes poques hores de grups massa nombrosos que arribaven per tongades, per fer la ressenya policial en un termini màxim de 72 hores i per a les entrevistes jurídiques (fins a 12 persones per advocat/ada en alguns moments) i també de la manca d'intèrprets per a les noves procedències (especialment, somalis).

Aquests problemes eren principalment dos: els **errors en la documentació de noms i dates de naixement**, i la **identificació deficient o incorrecta de menors estrangers no acompanyats**.

El primer problema podia tenir conseqüències a l'hora de tramitar els passatges del ferri, en cas d'una posterior regularització o en cas de qualsevol gestió a realitzar amb les autoritats espanyoles o amb les autoritats del país d'origen. Les persones afectades per aquestes errades mostraven la seva preocupació al personal i als voluntaris de Creu Roja. No consta a l'OMIMED si els afectats van poder fer les correccions necessàries una vegada havien partit de Mallorca.

Quant a la identificació deficient o incorrecta de menors estrangers no acompanyats, l'OMIMED va poder documentar joves que havien manifestat que eren menors però els agents policials o la policia judicial no els havia identificat com a tals, i també joves que havien manifestat que eren majors d'edat i realment no ho eren però volien continuar la seva ruta migratòria per reunir-se amb familiars en un altre país i no volien quedar sota la protecció de les autoritats competents sobre menors a l'illa. En aquest sentit, es va poder observar en reiterades ocasions la falta de correspondència entre les dates de naixement registrades per la Policia Nacional (on apareixien com a majors) i les consignades per la Creu Roja (on constaven com a menors).

Paral·lelament, **les persones d'origen magrebí —principalment algerians— que no eren classificades com a vulnerables quedaven excloses del programa d'atenció humanitària** i no se'ls facilitava l'embarcament cap a la Península. Sense accés al CAED ni a cap alternativa institucional, moltes d'elles acabaven en situació de carrer a Palma o bé es dirigien a altres localitats de la resta de l'illa, augmentant la pressió sobre les entitats socials que els assistien.

Davant la manca d'atenció a l'estació marítima pels motius assenyalats, van sorgir espontàniament iniciatives d'alguns veïnats i veïnades, de treballadores de l'entorn de l'estació marítima i de persones que es van anar organitzant, inicialment, per portar aigua i menjar. **Es va constituir un grup d'acció solidària al port que va estar assistint voluntàriament i amb mitjans propis les persones migrants** traslladades al port, des de que arribaven durant tot el dia fins que s'embarcaven al matí. Cal indicar que veïnats i veïnades de la zona i treballadores de l'entorn ja havien observat la presència a l'estació marítima de Palma per la nit de persones arribades en embarcacions precàries durant els mesos de juliol i agost de 2024 i que des de gener de 2025 notaren l'increment de persones i la precarietat de la situació.

**Aquest grup va ser essencial** no només per evitar que la situació empitjorés en determinats moments de l'estiu sinó també per documentar la situació i avisar la Delegació de Govern de casos extrems que s'estaven donant en un moment de crisi en el sistema d'acollida que s'intentava reconduir des de la mateixa Delegació. Cal tenir en compte que, durant els mesos de juliol i agost, les arribades a Mallorca varen ser gairebé diàries i hi va haver grups que van romandre més d'un dia al port. En concret, el màxim va ser de 4 nits i 5 dies.

Malgrat que la situació va arribar a ser extenuant i crítica en determinats moments, el grup d'acció solidària al port es va organitzar, ampliant la col·laboració amb entitats d'arreu de

l'illa, per poder atendre les persones traslladades al port a mesura que hi arribaven. Durant tot aquest temps es va poder documentar i fer una tasca d'observació per poder **traslladar informes de necessitats a les autoritats**. Mentre, aquestes organitzaven en paral·lel una resposta institucional, que va anar materialitzant-se amb millores concretes a partir de mitjans d'agost fins a la darrera intervenció, al novembre, consistent en instal·lar uns mòduls per a l'atenció en el port, reclamats durant mesos pels voluntaris i que no van entrar en funcionament fins al gener de 2026.

## 2. Coordinació institucional i col·laboració ciutadana

Al llarg del període que cobreix aquest informe, **l'OMIMED va coordinar i participar activament en cinc reunions amb les autoritats competents per traslladar la informació recollida i impulsar mesures correctores**. Les reunions van tenir lloc entre maig i octubre de 2025 i van comptar amb la participació de diferents nivells administratius: la Delegació del Govern a les Illes Balears, la Conselleria d'Afers Socials del Govern Balear i, en la reunió de juliol, la Secretaria d'Estat del Ministeri d'Inclusió, Seguretat Social i Migracions. A banda de l'OMIMED, hi van participar altres entitats de la societat civil, entre les quals la Plataforma Balears Acollim, Metges del Món i, en l'última reunió d'octubre, un conjunt ampli d'entitats promotores d'una declaració conjunta sobre l'acollida de persones migrants a les Illes Balears, així com el grup de veïnes i veïns que durant l'estiu van atendre les persones al port i que es van constituir com a *Laissez passer*.

A banda d'aquestes reunions principals, l'OMIMED va mantenir una **comunicació contínua i informal amb la Delegació de Govern** al llarg de tot el període, traslladant incidències puntuals i requerint respostes urgents en situacions concretes de vulnerabilitat.

Es plantejaren **demandes a curt i mig termini**. Per una part, era urgent l'obertura de l'estació marítima de Palma les 24 hores durant tot el període estival, amb habilitació d'espais segurs i serveis bàsics (lavabos, aigua potable, wifi i punts de càrrega), així com la prestació d'assistència humanitària —aigua i menjars— per a totes les persones en espera d'embarcament. S'exigí també l'accés garantit a les dutxes del CATE per atendre les persones arribades amb cremades solars o per carburant després de dies de travessia, el reforç de la neteja i desinfecció dels banys, la presència de personal humanitari o de seguretat durant les hores nocturnes i la transmissió sistemàtica d'informació als voluntaris sobre derivacions i horaris. A mig termini, les reclamacions se centraren en la instal·lació de mòduls d'acollida al port de Palma per dignificar l'atenció, l'ampliació de les 44 places del CAED a Mallorca i l'extensió de la cobertura del sistema d'atenció humanitària a Eivissa i Formentera, illes on no existia cap centre equivalent.

## 3. Millores aconseguides i evolució de la resposta i la coordinació interinstitucional

A continuació s'exposen cronològicament els principals **canvis assolits**.

### 3.1. Obertura de l'estació marítima i l'avituellament bàsic (juliol–agost 2025)

La primera mesura concreta executada va ser l'**obertura de l'estació marítima n° 3 del port de Palma de manera continuada, incloses les hores nocturnes**. L'acord entre la Delegació de Govern i l'Autoritat Portuària de les Illes Balears (APB) per obrir aquest espai i adequar-lo per a les persones derivades, tant de dia com de nit, es va concretar a finals

de juliol de 2025. La Delegació de Govern es va fer càrrec de la contractació del servei de vigilància privada per garantir la seguretat de l'espai.

Paral·lelament, **Creu Roja va ampliar els seus serveis** per cobrir l'atenció bàsica —aigua i aliments— a les persones que esperaven a l'estació marítima l'embarcament en el ferri. Aquesta mesura no estava prevista en els contractes inicials i va passar per distintes fases fins fer-se completament efectiva a finals del mes de setembre.

Malgrat la seva posada en funcionament, l'informe OMIMED de la setmana de l'11 al 17 d'agost evidenciava que la situació continuava presentant problemes de difícil resolució immediata: avaries als endolls causades per la sal i la humitat dels carregadors de les persones arribades en embarcació precària, absència de connexió wifi a la terminal número 3 i ús intensiu dels banys per part de fins a 100 persones diàries sense possibilitat de dutxar-se. L'informe documentava, a més, la presència puntual de dones migrants pernoctant a l'estació davant la manca d'espai al CAED de La Porciúncula, com ara un grup de 7 dones el 15 d'agost i un grup de 4 dones que hi van quedar el 16 i 17 d'agost.

### 3.2. Declaració d'emergència migratòria (agost-setembre 2025)

La visita als espais d'acollida i la reunió del 9 de juliol van accelerar els tràmits per part del Ministeri. El 18 d'agost de 2025, la Secretaria d'Estat de Migracions va dictar una resolució per la qual es declarava prioritari l'impuls d'un pla d'infraestructures d'emergència per a Balears, que incloïa la posada en marxa de dispositius d'acollida transitòria.

L'[acord del Consell de Ministres](#) del 16 de setembre de 2025 va **aprovar formalment la declaració d'emergència migratòria** a les Illes Balears, en resposta a l'increment significatiu de persones migrants arribades a les costes de l'arxipèlag al llarg de 2025 —un 24% més respecte de 2024— i a la necessitat de reforçar l'atenció humanitària. La declaració, vigent fins al 31 de desembre de 2025, incorporava una dotació de 6,75 milions d'euros i preveia les actuacions següents: habilitació dels espais necessaris per garantir l'allotjament i l'atenció adequats; serveis de traducció i interpretació; atenció mèdica; i cobertura de les necessitats bàsiques d'alimentació, salubritat i seguretat.

### 3.3. Acord per a la instal·lació de mòduls d'acollida (juliol–novembre 2025)

En paral·lel a la declaració d'emergència, el Ministeri va acordar amb l'Autoritat Portuària de les Illes Balears la **cessió per un any de tres espais portuaris per a la instal·lació de mòduls d'acollida d'emergència**, model que ja havia estat implementat amb èxit en altres territoris. L'acord incloïa un espai al port de Palma —el que fins aquell moment restava pendent quan es va fer la visita conjunta amb l'OMIMED— a banda dels ports d'Eivissa i la Savina (Formentera). Es va encarregar a l'empresa pública TRAGSA l'execució material dels treballs d'instal·lació.

La **instal·lació dels mòduls al port de Palma**, que havia de tenir lloc en un termini de 2 a 3 mesos des de la visita del responsable d'infraestructures del Ministeri als espais acordats, es va veure retardada per diverses circumstàncies, com ara un problema logístic amb les canonades. Finalment, els treballadors de TRAGSA van iniciar el muntatge dels mòduls a l'estació marítima número 3 del port de Palma el 6 de novembre de 2025.

El nou dispositiu, **operatiu des de principis de desembre de 2025**, segons Delegació de Govern a les Illes Balears té una capacitat mínima de 136 persones i ofereix servei les 24 hores, amb climatització, possibilitat d'habilitar zones específiques per a dones i menors, i serveis d'atenció sanitària, social i jurídica. El Ministeri hi ha destinat 5,1 milions d'euros addicionals perquè TRAGSA proveeixi els serveis necessaris al dispositiu. Paral·lelament, la Secretaria d'Estat de Migracions preveia que la nova infraestructura permetés

centralitzar a Mallorca tota l'acollida que fins aleshores s'havia dut a terme de manera precària a Son Tous i a l'exterior de l'estació marítima.

Cal valorar positivament la resposta de la Delegació de Govern a les peticions de l'OMIMED formulades gràcies a la seva observació sobre el terreny, així com el compromís assumit per la Secretaria d'Estat de Migracions en la reunió del 9 de juliol, que es va traduir en la declaració d'emergència migratòria a finals del mes d'agost. La **implicació activa de la Delegació de Govern**, incloent fins i tot intervencions personals puntuals, i la **col·laboració de l'Autoritat Portuària de les Illes Balears** han estat elements imprescindibles per a la consecució d'aquestes millores. Així i tot, l'acció solidària i silenciosa d'una trentena de persones ha esdevingut clau per mantenir una atenció mínima però digna a les persones traslladades al port i en situació de vulnerabilitat durant els mesos de gener a novembre de 2025.

## IV. CONCLUSIONS

A partir de les dades i l'observació recollides al llarg de 2025, les principals conclusions a les quals ha arribat l'OMIMED són les següents:

### La ruta algeriana, consolidada i en creixement

1. Les dades analitzades en aquest informe confirmen, en primer lloc, que la ruta que connecta Algèria amb les Illes Balears —principalment Cabrera, Formentera i el sud de Mallorca— és una **ruta migratòria en creixement sostingut**. Entre 2020 i 2025, el nombre de persones arribades s'ha multiplicat per cinc.
2. **Balears s'ha consolidat com un dels principals focus de pressió migratòria a la frontera sud espanyola**, tal com ja reflectia l'Estratègia espanyola de gestió de l'asil i la migració de 2024 (Ministerio del Interior, 2024). En l'actualitat, la ruta balear concentra aproximadament un 22 % de totes les arribades marítimes a Espanya el 2025, en contrast amb la davallada general de la ruta canària.

### Una ruta cada cop més diversa, amb obligacions de protecció diferenciades

3. **El perfil de les persones arribades és cada cop més divers**. El 2025, prop del 50 % eren d'origen subsaharià —en contrast amb el predomini magrebí del 2024—, amb un augment notable de dones (8,75 %) i menors (614 en total, un 8 % del conjunt). Aquesta diversitat genera obligacions de protecció diferenciades.
4. La distribució territorial reflecteix **perfils d'origen diferents**: Cabrera concentra el perfil subsaharià, amb embarcacions més plenes i major risc per a les persones a bord; Formentera concentra el perfil magrebí, amb més embarcacions però menys persones per barca.
5. Les persones arribades per via marítima irregular corresponen a **moviments mixtos** —en termes de l'OIM— que inclouen sol·licitants d'asil, persones en situació irregular, menors no acompanyats i víctimes potencials de tracta, cadascun amb un règim jurídic i unes necessitats de protecció diferenciats.

### Una ruta amb un cost humà difícil de quantificar

6. Les dades disponibles sobre morts i desaparicions a la ruta Algèria–Balears són fragmentàries i provenen de fonts amb metodologies molt diferents, cosa que fa impossible establir un balanç fiable. L'**absència d'un registre públic integrat** de morts i desaparicions és una mancança greu que dificulta tant la gestió del risc com el dret de les famílies a saber què ha passat.

### Menors i dones: perfils vulnerables en augment

7. El 2025 van arribar **614 menors**, dels quals aproximadament el 80 % anaven sols i van ser derivats als recursos de protecció a la infància dels Consells insulars.
8. Pel que fa a les dones, el 2025 **es va quasi duplicar el nombre de dones arribades respecte de 2024** i van representar un 8,75 % del total d'arribades. Aquesta xifra reflecteix el pes creixent de la migració subsahariana, on les dones viatgen amb més freqüència —soles, amb infants o en família— que en la migració magrebina.
9. L'**augment dels perfils vulnerables** de dones i unitats familiars queda reflectit en la necessitat d'ampliar les places del CAED de La Porciúncula de 44 a 60 durant l'estiu de 2025 —l'únic centre d'aquestes característiques per a tot l'arxipèlag balear—, un indicador de la pressió creixent que aquests perfils exerceixen sobre el sistema d'acollida.

### Garantir la protecció de totes les persones víctimes de violència sexual en ruta

10. Els casos documentats el 2025 evidencien que la violència sexual pot produir-se durant la travessia i que la presència minoritària de dones i nines en les embarcacions és un risc que caldria incorporar en la detecció i atenció de perfils vulnerables a la seva arribada.

### La resposta institucional i ciutadana davant el desbordament del sistema

11. Durant els mesos de juliol i agost, quan les arribades van assolir el seu pic màxim (agost: 79 embarcacions, 1.390 persones), **el sistema d'atenció va arribar al seu límit**, com va evidenciar la situació a l'estació marítima de Palma.
12. Aquesta situació no era nova, però el 2025 marca un punt d'inflexió: **les institucions van activar mecanismes** de coordinació interinstitucional per respondre a un fenomen que fins llavors havia estat gestionat de manera reactiva i fragmentada.
13. Aquesta coordinació va fer possible canvis reals que van anar reforçant el sistema d'acollida a les Illes Balears i, en concret, **van permetre resoldre gradualment la situació** precària a l'estació marítima de Palma.
14. La **resposta de la societat civil organitzada** per atendre la situació a l'estació marítima de Palma va revelar una capacitat d'acció ràpida, flexible i discreta que va complementar eficaçment l'atenció institucional en els moments de màxima pressió. Aquesta mobilització, circumscrita a Mallorca i mantinguda durant nou mesos, no va ser improvisada ni excepcional: reflecteix un valor arrelat en la societat de les Illes Balears, el de l'acollida i la solidaritat. En un context en què el discurs públic sobre la migració tendeix sovint cap al distanciament o el rebuig, la resposta ciutadana viscuda el 2025 al port de Palma constitueix un contrapès significatiu i una evidència que la voluntat d'ajudar existeix i pot articular-se de manera eficaç si es coneix i es reconeix la capacitat d'acció ciutadana.

## V. RECOMANACIONS

Atès que no es pot comptar que les arribades irregulars siguin un fenomen passatger ni que un eventual acord diplomàtic les resolgui a curt termini, es fa necessari articular respostes que abordin tant la gestió de la recepció com la planificació estructural de la resposta.

Tenint en compte les conclusions a les quals ha arribat el present informe, l'OMIMED formula les recomanacions següents a les institucions i entitats amb responsabilitats en la recepció de persones migrants que arriben de forma irregular per via marítima.

### **Adaptar la resposta a la diversitat de perfils i redimensionar els recursos**

1. És necessari **tenir en compte la diversitat de perfils i de règims jurídics** que es poden trobar en una mateixa embarcació o en una mateixa sala on es faci la ressenya policial per garantir una resposta adequada a cada persona i a la seva situació específica.
2. Cal establir un **protocol específic d'identificació i atenció a víctimes de violència sexual** en ruta, integrat en el circuit del CATE i del CAED, que contempli víctimes de qualsevol gènere i edat, i que garanteixi: la presència d'intèrprets en les entrevistes inicials, una primera acollida en espai separat i segur, la presència de personal amb formació específica en violència sexual, i la derivació immediata a serveis especialitzats quan hi hagi indicis d'agressió. Atesos els obstacles jurisdiccionals i pràctics que dificulten la investigació penal d'agressions ocorregudes a alta mar, cal prioritzar igualment la dimensió assistencial: garantir que tota persona que manifesti haver patit una agressió sexual en ruta rebi atenció mèdica i psicosocial adequada, amb independència de si existeix o no una via penal viable.
3. Atès que la protecció dels menors és competència exclusiva de la Comunitat Autònoma, transferida als Consells insulars, és necessari **planificar i adequar els recursos per atendre menors sense referents familiars** que arriben per via marítima irregular, especialment en els mesos d'alta intensitat.
4. **Revisar la capacitat del sistema** d'acollida per a dones, famílies i persones vulnerables a les quatre illes, tenint en compte que l'arxipèlag compta amb un únic centre d'aquestes característiques, el CAED de La Porciúncula, amb 60 places.
5. **Analitzar l'impacte diferencial** de les arribades a cada illa per determinar on cal prioritzar la millora dels recursos.

### **Potenciar la coordinació entre institucions i amb entitats socials**

6. Crear una **taula permanent de coordinació per a la gestió de les arribades marítimes irregulars a les Illes Balears**, de caràcter interinstitucional, que reuneixi de manera estable els actors amb competències en la matèria: la Delegació del Govern a les Illes Balears, el Govern Balear (a través de les conselleries implicades), l'Autoritat Portuària de les Illes Balears, els consells insulars, els ajuntaments dels municipis receptors, les forces de seguretat de l'Estat, els serveis de salvament marítim, els serveis socials i les entitats del tercer sector amb presència activa en l'acollida. Sense aquest marc estable de coordinació, la resposta institucional continuarà sent reactiva i fragmentada.

Aquesta taula hauria de tenir un mandat clar que inclogués, com a mínim: la planificació de les places d'acollida disponibles en funció dels fluxos previstos, els protocols d'activació davant d'increments sobtats d'arribades, el seguiment dels casos de persones vulnerables —especialment menors no acompanyats, víctimes de tracta i sol·licitants de protecció internacional— i el circuit d'informació entre administracions.

7. L'experiència de 2025 a Mallorca ha demostrat que la resposta ciutadana organitzada pot ser ràpida, flexible i responsable en situacions de crisi humanitària. Aquesta mobilització, sorgida en un context específic i sostinguda durant nou

mesos gràcies al compromís d'un grup reduït de persones, no pot prendre's com a model generalitzable, però sí com a evidència del potencial de la societat civil quan les circumstàncies ho requereixen.

8. Cal que les administracions responsables dissenyin protocols que permetin oferir respostes amb celeritat i flexibilitat, i estableixin mecanismes estables de col·laboració entre les administracions i la societat civil per coordinar esforços, sense substituir les obligacions institucionals. **Comptar amb el potencial de la societat civil no és admetre una fallada del sistema, sinó aprofitar un actiu real de la societat mallorquina.**

#### **Transitar cap a un model d'atenció de caràcter estructural**

9. És necessari **abordar la migració com un fenomen estructural**, i no com una successió d'emergències que motiven una resposta institucional reactiva, amb mesures puntuals i sense continuïtat.
10. La gestió de les arribades marítimes irregulars ha de disposar d'un **pla permanent, plurianual i finançat de manera estable**, que prevegi els escenaris d'alta intensitat (juny-setembre) amb antelació i que inclogui els dispositius d'atenció humanitària, les places d'acollida, els recursos humans i els mecanismes de coordinació interadministrativa necessaris.
11. L'actuació necessita comptar amb **dades oficials desagregades i de qualitat** que permetin adequar els recursos als perfils i fer projeccions raonables.
12. Cal dissenyar un **model de governança integrat** que identifiqui clarament les responsabilitats de cadascun dels actors implicats i estableixi mecanismes de coordinació permanents, i no reactius davant de cada nova crisi.

## FONTS

Caminando Fronteras (2025). [Monitoreo Derecho a la vida 2025](#).

Iridia-Novact (2025). [Violència i abandonament institucional vers les persones migrants](#).

Milano, V. y Carbonero Gamundí, M. A. (dir.) (2021). [L'acollida de migrants en situació a les Illes Balears. Diagnosi des d'una perspectiva de drets humans i de gènere](#). Laboratori Interdisciplinari de Drets i Llibertats de les Illes Balears (LIDIB) / Observatori Social de les Illes Balears (OSIB) / Universitat de les Illes Balears.

Ministerio del Interior (2024). [Estrategia de gestión del asilo y la migración: Resumen ejecutivo](#). Gobierno de España.

Ministerio del Interior (2026). [Inmigración irregular 2025. Datos acumulados del 1 de enero al 31 de diciembre](#). Gobierno de España.

