

EL TRANSPORTE DISCRECIONAL Y LA INCIDENCIA DEL TURISMO EN BALEARES*.

Joana Maria Seguí Pons

RESUMEN

El trabajo analiza la estrecha relación existente entre los transportes y el desarrollo turístico en las islas, centrándose en el transporte discrecional. Para ello se analiza el peso económico, medido en VAB, población activa y empleos, del sector terciario en la economía insular y en el conjunto del estado, resaltando el papel de los transportes en ambos conjuntos territoriales. La situación del transporte discrecional en las islas merece un análisis detallado que abarca desde los coches de alquiler con conductor y sin conductor, hasta los autobuses discrecionales. Finalmente se puntualiza en una serie de aspectos singulares del transporte discrecional en las islas.

PALABRAS CLAVE

Transportes, transporte discrecional, turismo, motorización.

ABSTRACT

This article analyzes the narrow relationship existing between the transports and the touristic development on the Balearic islands concentrating mainly on the discretionary transports. Therefore, the economical weight, measures in VAB, is analyzed, considering the active people and the employment of the third sector of the islands economy and the enterity of the stat, outpointing the role of the transports in both territorial enterities. The situation of the discretionary transport on the islands deserves a detailed analyse, which contains from the rental cars -with or without drivers- to the discretionary buses. It finally points out a series of singular aspects of the discretionary transports on the islands.

KEY WORDS

Transports, discretionary transport, tourism, motorisation

() Esta comunicación fue presentada a la XI Reunión de Estudios Regionales, a la ponencia: El Turismo y las economías insulares.*

1.- INTRODUCCIÓN

El objetivo de la presente comunicación es analizar la situación y problemática del transporte discrecional y su total dependencia del sector turístico.

Iniciar este trabajo diciendo que la organización de un sistema urbano y, por ende, de un sistema regional, se basa en la especialización del espacio en actividades concretas, no supone ninguna novedad, pero sí lleva implícito unos niveles de complejidad, de interrelación espacial, y, por tanto, de movilidad, muy elevados.

El monocultivo turístico, como actividad económica predominante, que vienen desarrollando las islas de forma generalizada a partir de los años sesenta, hecha posible gracias al desarrollo de la aviación comercial, de los vuelos de demanda y de los TTOO (SABATÉ- NÚÑEZ, 1985), es una expresión más de la especialización espacial. Esta ha conllevado un fuerte desarrollo del sector servicios condicionando, al mismo tiempo, el de los demás sectores productivos.

Sin embargo, el turismo no sólo ha incidido en la economía de las islas, sino en otros muchos aspectos como son, la transformaciones espaciales o los cambios a nivel sociológico, aún poco analizados (PRO D'HOMME, 1985).

El subsector transportes ilustra, entre muchos otros, de forma significativa estos niveles de desarrollo y de especialización terciaria, ya que constituye una parte insustituible en el engranaje turístico y sin ellos cualquier actividad de este tipo resultaría imposible.

En primer lugar, por la propia condición insular, el transporte exterior se especializa en el aéreo, básicamente, y en el marítimo. En segundo lugar la discontinuidad espacial del territorio insular contribuye a multiplicar todavía más los desplazamientos.

Por otra parte la llegada de un elevado contingente humano, centrada, básicamente, en cuatro meses al año, implica movimiento y canalización de los desplazamientos en el interior de cada una de las islas que se realiza, sobre todo, a través del transporte discrecional. La flota de transporte regular y sus itinerarios empezó a ser insuficiente a partir del momento en que el número de turistas se hizo masivo y cuando aparecieron nuevas tipologías de demanda como el sistema "transfer" del aeropuerto a las residencias turísticas, las excursiones combinadas, las visitas nocturnas, etc...

La consecuencia inmediata ha sido, por una parte, el disponer de una flota de transporte regular, con itinerarios fijos, que sirve básicamente a la población residente y, de otra, el contar con una flota mucho más elevada de vehículos dedicados al transporte discrecional especializada en servir a la población turística.

Por último, señalar como el aumento de la

flota discrecional es una expresión más del aumento general de la motorización que se inicia en las islas a partir de los años sesenta, como consecuencia del incremento del nivel de renta per cápita, de un lado y de las necesidades implícitas que el turismo conlleva, de otro. Ello ha contribuido al incremento del número de turismos de alquiler y, en menor medida, del número de autobuses.

Esta situación coloca a las Baleares en el número uno en cuanto a motorización, a nivel estatal, con 1.91 v/h (SEGUÍ, 1985). A partir de los años 1974-75 se detuvo la tendencia alcista en el número de matriculaciones, que se ha visto superada una década después. Baleares aporta el 3.45% de las matriculaciones del estado y engloba tan sólo el 1.82% de su población.

2.- EL DESARROLLO DEL SECTOR TERCIARIO Y LA IMPORTANCIA ECONÓMICA DE LOS TRANSPORTES EN LA ECONOMÍA BALEAR

Una de las características más importantes del sector terciario es su extrema diversidad y complejidad, puesto que engloba actividades muy variadas.

Coexisten en el sector actividades con fuertes divergencias en cuanto a productividad, como son las actividades de mercado, junto con actividades públicas sin fines lucrativos. Al mismo tiempo contiene, de una parte, servicios complementarios de la producción, como son el comercio y los transportes y, de otra, servicios nuevos, cuyo consumo depende muchas veces de los niveles de renta o de las disponibilidades de tiempo libre (MUÑOZ, 1985).

El turismo, en Baleares, y, en concreto, el turismo de masas, forma parte de esta segunda modalidad de servicios nuevos, cuyo disfrute se relaciona con los incrementos de los niveles de renta y de tiempo de ocio de las clases obreras europeas (PROD'HOMME, 1985).

La importancia progresiva que ha ido adquiriendo el fenómeno turístico en las islas, ha tenido como consecuencia inmediata una variación en la generación regional del PIB y en la composición de la población activa por sectores de actividad (Tabla I)

Año	Agricult-Pesca	Industria	Construcción	Servicios	Total
1955	40.16	23.58	6.67	29.60	100
1969	23.09	21.71	10.45	44.75	100
1975	17.03	20.34	14.14	48.50	100
1983	13.20	19.01	9.16	58.62	100

Fuente: Govern Balear: Dades Balears, 1983.

A medida que se fue acentuando la importan-

cia del turismo, se generó un desequilibrio importante, a nivel sectorial, con un predominio muy marcado del sector servicios, sobre los demás sectores. Ello ha constituido una novedad en la economía insular, puesto que hasta los años cincuenta el predominio económico lo ostentaba mayoritariamente el sector primario.

Si comparamos la producción regional por sectores económicos, con la estatal, comprobamos como el sector terciario en Baleares aporta el 76.51% del VAB regional, mientras el porcentaje a nivel estatal es mucho menor puesto que se sitúa en un 59.57%. De otro lado, mientras la aportación del VAB de Baleares a la producción total estatal se sitúa en un 2.28%, la aportación del sector terciario (comercio y servicios) a la producción final estatal, es ligeramente superior, puesto que se sitúa en un 2.93% (Tabla II).

Si se analiza con detalle el subsector transportes y comunicaciones, puede comprobarse como participa en un 11.52% en la producción del sector terciario en Baleares y en un 8.81% de la producción total regional, sin embargo a nivel estatal los porcentajes son ligeramente inferiores, puesto que se sitúan en un 11.35% y en un 6.76% respectivamente (Tabla III)

T.II VALOR DEL PRODUCTO INTERIOR BRUTO DE 1981 (

	BALEARES		ESPAÑA		%
	VAB(millo.)	%	%VAB estado/VAB (millo.)	%	
Agricultura-					
Pesca	12.195	3.20	1.14	1.073.051	6.43
Industria	77.355	20.30	1.36	5.677.948	34.00
Comercio-					
Servicios	381.147	100.00	2.28	16.698.773	100.00

Fuente: Banco de Bilbao: Renta Nacional de España, 1981

T.III VALOR DEL PRODUCTO INTERIOR BRUTO DE 1981 (c.f.)COMERCIO Y SERVICIOS

	BALEARES		ESPAÑA		total
	VAB(millon.)	%III	%total	VAB(millon.)	
Transportes y					
Comunicacion.	33.586	11.52	8.81	1.129.511	11.35
Comercio	42.666	14.63	11.19	2.055.752	20.67
Ahorro	16.323	5.60	4.28	881.625	8.86
Propied-Vivi.	31.754	10.89	8.33	897.501	9.02
Adm.Púb-Def.	16.338	5.60	4.29	1.103.116	11.09
Enseñ-Sanid	24.480	8.40	6.42	1.291.163	12.98
Hostelería	88.621	30.39	23.25	833.010	8.37
Servicios div.	37.829	12.97	9.93	1.756.096	17.65
TOTAL	291.597	100.00	76.51	9.947.774	100.00

Fuente: Banco de Bilbao: Renta Nacional de España, 1981.

Por otro lado hay que destacar que la aportación del subsector Transportes y Comunicaciones al VAB estatal del mismo subsector, es de 2.97%, porcentaje ligeramente superior a las aportaciones del sector terciario (2.93%) y de la producción total (2.28%).

Si analizamos la producción del subsector Hostelería, comprobamos como a nivel estatal su aportación al VAB del sector terciario es del 8.73% y al VAB total del 4.99%, mientras a nivel regional, los porcentajes se sitúan en un 30.39% y 23.25% respectivamente. Las discrepancias con los demás subsectores aumentan todavía más al comprobar que la aportación del VAB de hostelería regional al VAB de hostelería estatal es del 10.64%.

Si se analiza la composición de la población activa, comprobamos como la aportación de Baleares al total de la población activa es del 1.91%, siendo su participación en el sector terciario del 2.47% (Tabla IV).

Tabla IV.

	POBLACIÓN ACTIVA. 1981				
	BALEARES		ESPAÑA		
	N.	%	% estatal	N.	%
Agricultura-					
Pesca	28.806	11.67	1.34	2.147.675	16.65
Industria	75.325	30.51	1.64	4.606.713	35.71
Servicios	135.221	54.77	2.47	5.464.224	42.35
No clasif.	7.530	3.05	1.10	682.441	5.29
TOTAL	246.882	100.00	1.91	12.901.053	100.00

Fuente: Banco de Bilbao: Renta Nacional de España, 1981.

Si se analiza la estructura de los empleos en las diversas actividades económicas, los resultados no difieren mucho de los ya expuestos. Baleares aporta el 2.11% del total de empleos estatales, siendo la del sector terciario al total estatal del mismo sector, del 2.73%. Los porcentajes de empleos aportados por los subsectores Transportes y Comunicaciones y Hostelería a los totales estatales se sitúan en un 2.60% y 9.32% respectivamente (Tabla V).

La estructura del empleo refleja la fuerte terciarización de la economía insular, ya que mientras el número total de ellos del sector terciario representa el 47.68% del total de empleos estatales, en Baleares se sitúa en un 61.86%.

T.V

	ESTRUCTURA DEL EMPLEO. 1981				
	BALEARES		ESPAÑA		
	N.	%	%servicios	N.	%
Agricultura-					
Pesca	29.512	11.68		2.211.564	18.46
Industria	66.863	26.46		4.058.427	33.87
Servicios	156.313	61.86		5.713.305	47.68
TOTAL	252.688	100.00		11.983.296	100.00

Transportes-					
Comunic.	17.136	6.80	10.96	658.211	5.5
Hostelería	57.060	22.60	36.50	612.431	5.10

Fuente: Banco de Bilbao: Renta Nacional de España, 1981.

Mientras a nivel estatal el número de empleos

del subsector transportes y comunicaciones, constituyen el 5.5% del total de empleos intrasectoriales y el 11.52% de los del sector terciario, en Baleares la aportación al número total intrasectorial es superior a la media estatal, puesto que se sitúa en un 6.8%, sin embargo la aportación al sector servicios es inferior a la del estado, situándose en un 10.96%. Ello se debe fundamentalmente al peso ejercido por la hostelería, cuya situación regional difiere mucho de la del conjunto del estado, ya que su aportación al conjunto de empleos regionales se sitúa en un 22.6%, y al sector terciario en un 36.5%, mientras a nivel estatal los porcentajes se sitúan en un 5.1% y 10.72% respectivamente.

De todo lo dicho se desprende que Baleares, con un porcentaje de empleos dentro del sector terciario inferior a la media estatal (10.96, frente al 11.52%) genera más riqueza, ya que su aportación al VAB del sector terciario es ligeramente superior a la media estatal (11.52% frente a 11.35%).

3.- EL TRANSPORTE DISCRECIONAL: SITUACIÓN Y PROBLEMÁTICA

El estudio del transporte discrecional resulta bastante complejo, por la falta de información desagregada, a distintos niveles, y por la propia definición del tipo de transporte que incluye modalidades muy diversas.

Partiendo de la base de que el transporte discrecional es el que se realiza previa contratación del usuario, sin ruta fija, sin frecuencias determinadas, ni longitud del trayecto establecido, se pueden incluir en él los coches de alquiler con conductor, o sea los taxis y los vehículos de alquiler sin conductor en sus dos modalidades, los turismos y los de más de nueve plazas o autobuses, junto con motocicletas y galeras.

Todos ellos cuentan con una problemática común fuertemente relacionada con las fluctuaciones del turismo.

3.1. Coches de alquiler con conductor.

Este tipo de transporte permite realizar viajes llamados inusuales, aunque ello no quiera decir que carezcan de importancia. Afectan básicamente a personas que cuentan con poca movilidad y a turistas. Su utilización obedece a circunstancias diferentes para cada usuario, que no son normalmente de necesidad cotidiana.

Según Alenyar la tendencia de fondo es expansiva debido al aumento de la renta interior y a la demanda de origen turístico; la población activa ocupada en el sector engloba unas 3.000 personas (BANCA CATALANA, 1982).

El parque de vehículos corresponde mayoritariamente a Mallorca, con 2.352 unidades que representan el 87.89% de la flota total de las islas. De ellos el 64.16% se encuentran en Palma, seguida de Calvià, con un 8% del total de unidades de la isla (1980). En 1983 el parque total de taxis era de 2.562 unidades (BANCA CATALANA, 1983), siendo los contingentes más elevados para las poblaciones turísticas.

Cabe señalar como el elevado número de licencias de que dispone Palma se debe, sobre todo, a las necesidades impuestas por el turismo, ya que el vertiginoso aumento de licencias se produjo a partir de los años sesenta, con la concesión de permisos temporales que se convirtieron en permanentes en la de los setenta. Ciudades como Murcia o Gijón, con una población similar a la de nuestra ciudad, contaban en 1979, con 0.6 y 0.9 licencias de clase A por cada 1.000 habitantes, mientras la relación para Palma era de 3.77 (TAET, 1981).

Palma se sitúa en el cuarto lugar del ranking estatal, precedida de Madrid y Barcelona, ambas con funciones propias de capital y de Las Palmas, que carece prácticamente de estacionalidad turística.

3.2.-Coches de alquiler sin conductor-

Este subsector se encuentra también estrechamente ligado al sector turístico y cualquier contracción en la demanda depende de la reducción de la afluencia turística.

En los años 1982 y 1983 se llevó a cabo un rejuvenecimiento de la flota, con la finalidad de reducir gastos de reparación y de reposición de piezas. La flota en el último año fue de 7.600 unidades (BANCA CATALANA, 1983), que representan el 2.9% del parque total de turismos (SEGUÍ, 1985).

La población ocupada en el sector es aproximadamente de un millar de personas, siendo 251 el número de empresas para el conjunto de Baleares (BANCA CATALANA, 1982). De ellas el 60.56% se ubican en Mallorca, el 16.18% en Menorca y el 23.51% en Eivissa (FEBT, 1982).

Según datos de la Federación Empresarial Balear de Transportes (1982), Palma cuenta con sesenta empresas de coches de alquiler sin conductor, cifra que representa el 39.47% del total de empresas de la isla y el 23.9% del conjunto de Baleares; treinta y tres son las empresas de alquiler con chófer, que junto a las anteriores coinciden con las ciento dieciséis indicadas por TAET (1981). La flota se sitúa en torno a los 5.000 vehículos que representan el 66% del total de unidades contabilizadas en las islas.

Si se comparan los niveles alcanzados en las islas con otras provincias del estado, constatamos la estrecha relación existente entre esta modalidad de

transporte y el turismo. A nivel estatal se registran 51.623 unidades de las que el 58,98% se encuentran en Madrid, por ser sede central de grandes empresas, el 14,72% en Baleares, seguida del 4,65% de Tenerife, del 4,49% de Málaga y del 3,49% de Barcelona (TAET, 1981).

3.3.-Autobuses de transporte discrecional

Al igual que los dos tipos de transporte citados anteriormente, los autobuses discrecionales guardan una estrecha relación con el fenómeno turístico ya que, según parece, los incrementos experimentados en el número de viajeros, se corresponden con las entradas y salidas de pasajeros por los aeropuertos de la región (BANCA CATALANA, 1982, 1983)

La población activa ocupada en el sector era en 1980 de 1.403 personas, siendo 901 las unidades contabilizadas para el conjunto de Baleares, en 1983.

Si se relaciona el número de unidades con el número total de plazas disponibles, unas 40.000 para el conjunto regional, puede comprobarse como la relación de plazas/unidad es relativamente baja, pues se sitúa en 44. La mitad de ellas pertenecen a grandes empresas (de más de 500 plazas) que disponen de buses de mayor capacidad (FEBT). Las islas cuentan con 98 empresas de transporte discrecional de autobuses, de las que el 91,84% se ubican en Mallorca y la mitad, aproximadamente, en Palma (FEBT, 1982).

Si se analiza, en su conjunto, la flota de buses de Baleares, puede comprobarse como el aumento de los discrecionales ha ido parejo del incremento turístico. Mientras en 1955, los autobuses regulares eran mayoría, diez años más tarde constituían tan sólo el 42,72% y en 1980 el 27,92% del total de la flota regional (TAET, 1981). En Palma, la desproporción es todavía mayor, puesto que el total de unidades regulares en 1979 era de 179, mientras el de discrecionales se situaba, en 576, con una relación, por tanto, de un bus regular por cada 3,22 de discrecionales (TAET, 1981).

En cifras absolutas Baleares se sitúa en el sexto lugar del estado en cuanto a número de buses, precedida de Madrid, Barcelona, Valencia, Asturias y Tenerife. En términos relativos y en la ratio bus/habitantes, las islas ocupan el primer lugar del estado, seguidas de Tenerife (TAET, 1981).

La problemática de los transportes discrecionales en su conjunto difiere mucho de su situación a nivel estatal, por motivos diversos.

Al tener las islas una economía mayoritariamente dependiente del sector turístico, la demanda aumenta vertiginosamente en los meses de temporada alta y, por tanto, la flota se dimensiona para cubrir las necesidades de estos meses. Ello repercute

negativamente en la infrutilización de la flota el resto del año.

Valga a modo de ejemplo el que los autobuses se utilizan en invierno para transporte escolar, excursiones o visitas organizadas, estableciendo competencia con los transportes públicos y regulares. Por otra parte los taxis, en invierno, tienen turno de un día libre a la semana.

Otro de los problemas que afectan de lleno al sector, por la excesiva oferta, es la competencia que mantienen entre ellos, de la que constituye un ejemplo la pugna entre buses discrecionales y rentacaristas, modalidad que se ha puesto de moda ultimamente, por la comodidad que representa huir de los desplazamientos masivos.

Uno de los problemas más graves a la hora de la toma conjunta de decisiones es el contar con una estructura empresarial muy atomizada, impotente muchas veces ante las exigencias de los TT.OO. que imponen sus precios o diversas combinaciones en la facturación.

Mientras el 50% de plazas de transporte en bus discrecional (19.700 plazas) está en manos de 26 empresas grandes (con más de 500 plazas, o sea con un mínimo de 10 unidades de 50 plazas cada una), el otro 50% se reparte en 72 empresas de las que 24 tienen un tamaño mediano (250-500 plazas cada una) y 48 son pequeñas (<250 plazas).

Las empresas rentacaristas disfrutan de una situación parecida, tomemos a modo de ejemplo el caso de Palma. De las 116 empresas existentes en la ciudad, con 5.000 vehículos, 21 de ellas, con más de cincuenta vehículos cada una, disponen del 75% de la flota. El resto se reparte entre 95 empresas que compiten con las grandes ofreciendo tarifas bajas, pero también vehículos más anticuados. Las grandes empresas renuevan casi anualmente su flota, siendo grandes vendedoras de vehículos usados. Estos contribuyen al incremento de los niveles de motorización de la población residente (TAET, 1981).

Estos son, entre otros, algunos de los problemas con que se enfrentan los transportes discrecionales en una economía insular fuertemente terciarizada, cuyo eje principal lo constituye el turismo.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- ALENYAR I FUSTER, M. (1984): *Introducció a l'economia de les Balears*.- Caixa de Balears.- Palma.-
- BANCA CATALANA-CAIXA DE BALEARS (1981,1982,1983):*Evolució econòmica. Les Balears*.-
- BANCO DE BILBAO (1983): *Renta Nacional de España 1981 y su distribución provincial*.-
- CONSELL GENERAL INTERINSULAR. Conselleria d'Economia i Hisenda (1983): *Los Transportes en las Baleares*.
- FEDERACIÓN EMPRESARIAL BALEAR DE TRANSPORTES (1982): *Guía del Transportista*.
- FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE (1985): *El transporte público discrecional y la actividad turística*.- Vegeu Gobierno de Canarias et alter: IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios.-
- MUÑOZ CIUDAD, C. (1985): *El sector terciario y el crecimiento económico*.- vegeu: Gobierno de Canarias et alter: IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios.-
- PROD'HOMME, J.P. (1985): *Turismo tentador, turismo destructor?*.- Gobierno Canario et alter: IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios.-
- RODRÍGUEZ MARTÍN, J.A. (1985): *El turismo en la economía canaria: delimitación e impacto económico*. Gobierno canario et alter: IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios.-
- SABATÉ FORNS, J.-NÚÑEZ RODRÍGUEZ, J.A. (1985): *Aproximación a una metodología para determinar posibles costes de insularidad del turismo*.- Gobierno Canario et alter: IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios.-
- TAET (1981): *Información previa al Plan General de Ordenación Urbana de Palma*.- Ajuntament de Palma.- Palma.-
- SEGUÍ PONS, J.M. (1985): *Transportes: aislamiento y Comunicación*.- Ultima Hora. Anuario 1985.- Palma.-