

Turismo y transporte en Europa

Pedro Tena López (*)

INTRODUCCION

El objetivo del presente artículo consiste en esbozar, de una manera forzosamente esquemática, la trama de relaciones existente entre el turismo internacional y el transporte dentro del marco europeo en el que se encuentra España y que constituye, en todo caso, un marco regional de capital importancia en el contexto mundial, tanto por las cuantías del movimiento turístico en su interior como por el que también genera hacia el exterior de la región. Dicho movimiento turístico es también original por la influencia que ejerce en el mismo una modalidad de transporte aéreo, el «charter», cuyo volumen es tal que no tiene paralelo en ninguna otra parte del mundo. El análisis se centrará pues en el transporte aéreo, cuya relevancia turística es fundamental para España, y partiendo de esta referencia se efectuarán comparaciones con los otros modos, tratando de analizar su interacción y su posible evolución futura. Por otra parte, los aspectos europeos del trabajo se centran a su vez en la Comunidad Económica Europea, en la que las ya avanzadas medidas adoptadas para la creación de un mercado único suponen un estímulo de primer orden para un desarrollo integrado de los transportes en dicha parte del planeta.

La metodología elegida para este artículo se basa en relacionar entre sí la multiplicidad de materias que inciden en los campos estudiados desde un punto de vista teórico e ilustrarlas con sencillos ejemplos prácticos, tomados siempre de la realidad salvo cuando razones de confidencialidad en el manejo de datos de interés comercial impiden suministrar la información exacta. Se ha incluido también una referencia a las investigaciones en materia de movimiento de viajeros, desde el punto de vista del transporte, por el interés que ello puede tener para el mejor conocimiento de las corrientes turísticas.

Dada la actualidad que tiene en estos momentos la cuestión del mantenimiento de las tendencias de crecimiento en materia del número de viajeros turísticos transportados, se ha procurado dar un especial énfasis a estos aspectos, dentro de la obligada brevedad.

(*) Consejero Técnico.
Secretaría General Técnica.
MTTC.

1. El papel del transporte en los intercambios comerciales

Desde un punto de vista académico, las operaciones de transporte se encuentran tan íntimamente imbricadas con las de producción de bienes y servicios, que muchas veces puede teorizarse considerando un cierto proceso de manufactura o producción de servicios como un conjunto formado por una serie de microprocesos de transporte. En lo que a los servicios turísticos se refiere, esta relación no es ya puramente teórica, ya que el hecho turístico requiere, con pocas excepciones, una apreciable cantidad de servicios de transporte. Ello no implica una total relación de causalidad, ya que a primera vista la intención turística precede al transporte; sin embargo, conviene analizar a fondo hasta qué punto y de qué manera el turismo se ve afectado, a favor o en contra, por la estructura del sistema de transportes, tanto en sus facetas técnicas como económicas y, de la misma manera, como otros factores que contribuyen a originar turismo inciden en el desarrollo de los transportes.

Al analizar los intercambios comerciales de carácter turístico, parece claro que son las circunstancias globales políticas y económicas las que determinan en gran manera el nivel del turismo mundial. El tercer factor de mayor influencia en esta clase de comercio es la promoción del turismo, que tiene un carácter de «marketing» en parte similar al de otros tipos de promociones comerciales, pero que a la vez presenta notas distintivas muy importantes que lo diferencian de otros sistemas de fomento de ventas. En ciertos segmentos del mercado, promoción del turismo y promoción del transporte pueden presentar una íntima relación e incluso ser dos caras de una misma actividad. Los gobiernos difieren, a lo largo de la geografía mundial, en el tipo de aproximación que ha de darse a esta cuestión, siendo conocida la tesis de las administraciones partidarias de la desreglamentación a ultranza en el sentido de que el sector privado puede salvaguardar mejor el turismo internacional de un país que una organización burocrática. Sin entrar a discutir esta doctrina, que puede ser verdadera en unas partes del globo y falsa en otras, es indudable el beneficio que desde el punto de vista turístico se obtiene de la promoción, comenzando por la que se efectúa en coordinación con los transportistas, de entre los cuales los aéreos, por su mejor situación para actuar desde el exterior del país de destino, ocupan un lugar muy destacado.

Algunos ejemplos relativos a la forma en que la orientación del turismo y, por tanto, la de la promoción, pueden verse influidas por cambios estructurales en el sistema de transportes, ilustrarán mejor estas consideraciones. Podemos comenzar por un caso notable en el turismo europeo, que fue el desarrollo del turismo aéreo hacia España en los años 60 (también podría hacerse un paralelo con el desarrollo del turismo por carretera en este caso, aunque las relaciones de causa y efecto son menos claras para el transporte terrestre). En dicha época se acometió una renovación de los aeropuertos nacionales que trajo consigo la construcción de aeropuertos en otros emplazamientos dentro de la misma localidad (por ejemplo, Alicante, Menorca, La Palma), la construcción de otros en lugares donde no había transporte aéreo (Gerona, Almería, Asturias, Granada, etc.) y la renovación de los existentes, incluyendo la adecuación de varias bases aéreas. Las actuaciones en el campo de las infraestructuras se vieron acompañadas de una liberalización en el campo de los derechos de tráfico de los vuelos no regulares (España había ratificado el Acuerdo de París de 1956 en mayo de 1957). El efecto de esta política fue que entre 1963

y 1973, el número de turistas ingresados a través de la red de aeropuertos se multiplicó por quince. El tráfico «charter», que al comienzo de la década de los 60 era apenas el 30 % del total internacional, pasó a ser el 75 % en 1970. Los efectos promocionales de este tipo de cambios en las infraestructuras y las reglamentaciones de un modo de transporte no pueden ser más evidentes.

TABLA 1

Estructuras tarifarias en vuelos regulares entre países europeos en dirección Sur-Norte

PAIS	País europeo A			País europeo B		
	Total pasajeros (miles)	% PEX	Ingreso medio (mill. ptas.)	Total pasajeros (miles)	%	Ingreso medio (mill. ptas.)
F	2	0,47	63	21	2,57	61
C/Y	106	24,88	52	184	22,55	49
Exc.	62	14,55	42	80	9,8	41
PEX	81	19,01	35	120	14,71	33
IT	85	19,95	31	60	7,35	35
GIT	57	13,38	30	240	29,41	34
Trab.	17	3,99	32	7	0,86	30
O.T.	16	3,76	29	104	12,75	36
Total	426	100	39	836	100	39

Otro ejemplo, esta vez en el campo económico y comercial, puede ser el de la evolución de las tarifas promocionales en el transporte aéreo regular. La tabla 1 muestra una estructura tarifaria próxima a la realidad en los vuelos regulares entre un país europeo del Sur y dos países del Norte, señalados como A y B y situados a distancias similares del país emisor, a lo largo de un año y en la dirección Sur-Norte. Esta estructura, que en primer lugar muestra una clara orientación hacia el turismo (casi el 75 % de los pasajeros viaja con tarifas promocionales), ilustra el amplio juego de tarifas que puede existir entre dos países y destaca el problema planteado a las compañías aéreas, sobre el que luego volveremos, consistente en maximizar los ingresos sabiendo que existe una apreciable elasticidad de la demanda respecto del precio del billete. En otras palabras, si, por ejemplo, limitáramos la disponibilidad de asientos vendibles en las tarifas PEX directamente accesibles por el público (81.000 vendidas hacia A y 120.000 hacia B), los potenciales viajeros que no encontrarán disponible esta tarifa y tuvieran que elegir entre no viajar por cuenta propia y pagar las siete u ocho mil pesetas más de la tarifa de excursión, abandonarían en una proporción relativamente baja. Esta proporción aumentaría considerablemente si tampoco estuviera disponible la tarifa de excursión y tuvieran que abonar las casi 20.000 más que diferencian la tarifa PEX de la tarifa normal. El control tarifario en vuelos regulares tiene pues un carácter claramente promocional. Este efecto se revela aún más cuando se considera que puede suceder, por ejemplo, que las tarifas en sentido Norte-Sur lleguen a ser más baratas que en el Sur-Norte. Así sucede en el caso de B, en el que las tarifas son un 10 % más baratas que desde el país turístico en moneda de este último, a lo que hay que añadir el efecto de la diferencia de niveles de vida que hace que el viaje Norte-Sur resulte todavía más atractivo. En estas rutas, por consiguiente, se desplazarán más turistas de B que desde A, y desde luego se desplazarán menos turistas originarios del país del Sur hacia el destino B que los que se desplazarían si el consumidor disfrutara de la ventaja tarifaria ofrecida a su homólogo del Norte.

Lo anteriormente expuesto nos indica que, probablemente, los análisis de la promoción turística han de descender más a los detalles del sistema de transportes, tanto en sus aspectos puramente técnicos (infraestructuras, facilitación, enlaces, frecuencias, sistemas de información y reserva, atención al viajero, etc.) como económicos (tarificación en general, accesos al mercado, defensa de la competencia, etc.).

2. El marco europeo

El fenómeno turístico europeo es, cuantitativa y cualitativamente, único en el mundo. Su único paralelo puede encontrarse en los Estados Unidos de América y ello únicamente si consideramos a la vez los turismos interior e internacional. La Comunidad Económica Europea, en particular, aparece como primera potencia turística en todo caso y dada la importancia que el desarrollo de la CEE en la década de los 90 puede tener para el turismo nos detendremos a examinar los principales parámetros que influyen en esta evolución. La tabla 2 nos ofrece un panorama de la Comunidad en relación con los transportes antes de la unificación alemana. Los

TABLA 2

Principales conurbaciones (n.º de habitantes) 1985			
Bruselas	1.280.000	Nápoles	2.520.000
Kopenhavn	1.370.000	Turín	1.480.000
Rhein-Ruhr	7.790.000	Génova	800.000
Colonia	960.000	Rotterdam	1.030.000
Essen	640.000	Amsterdam	940.000
Berlín Oeste	1.870.000	Londres	7.680.000
Munich	1.840.000	Midlands Oeste	2.360.000
Hamburgo	1.620.000	Manchester	2.340.000
Atenas	3.030.000	Glasgow	1.121.000
París	8.710.000	Yorkshire Oeste	1.480.000
Lyon	1.220.000	Tyneside	780.000
Marsella	1.110.000	Liverpool	750.000
Lille	940.000	Madrid	4.170.000
Dublín	920.000	Barcelona	2.700.000
Milán	2.810.000	Valencia	850.000
Roma	2.790.000	Lisboa	1.300.000

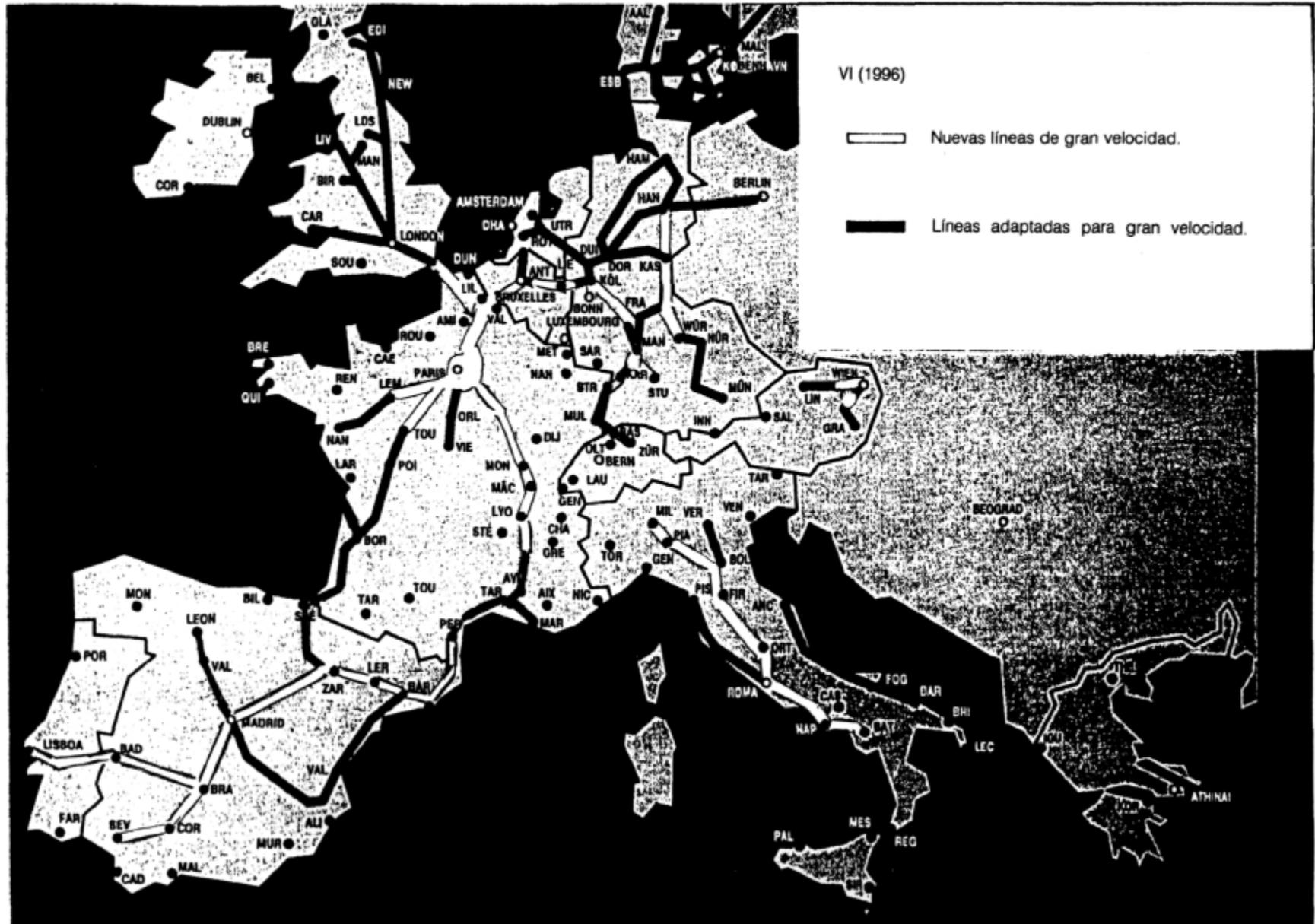
datos demográficos, los geográficos, los indicativos de la actividad económica y del empleo, así como el desarrollo de la propia infraestructura de los transportes son variables altamente explicativas de los fenómenos turísticos. La CEE, como el resto de Europa occidental, se caracteriza por su riqueza económica y cultural. Su superficie es notablemente inferior a la de los EE.UU. (habría que comparar la CEE con el Este de los Estados Unidos para obtener paralelismos válidos), pero muy superior a la del Japón (tercera potencia en materia de potencial turístico y difícil de comparar en términos de transportes). El fenómeno europeo más notable en relación con los desplazamientos turísticos es, como ya se ha señalado, el transporte aéreo «charter». Este tipo de transporte juega un papel menor en los EE.UU., tanto a nivel nacional como internacional. El transporte «charter» se denomina en Estados Unidos «complementario» y este es realmente el tipo de función para el que fue concebido. De la misma manera que es engañoso comparar los transportes internacionales comunitario y norteamericano, porque el transporte intracomunitario hay que compararlo en realidad al interestatal de los EE.UU., resulta falso concluir de la casi ausencia del transporte «charter» en Norteamérica que el viajero

americano tiene menos facilidades que el europeo. En realidad, los vuelos «charter» europeos son vuelos regulares a destinos turísticos, ya que vienen realizados en series totalmente predecibles que cambian de la temporada de verano a la de invierno, como también lo hacen los vuelos regulares. Lo que en realidad sucede es que el amplio panorama de competencia norteamericano en las líneas regulares no ha tenido, hasta ahora, su equivalente en Europa, y la presión de la demanda ha encontrado su alivio en la sustitución del segmento de bajas tarifas regulares por un sector «charter» con un desarrollo tan gigantesco que, en términos de pasajeros-km, las «charter» realizan más que las regulares en tráficos europeos, y una de dichas compañías es la número uno en dicho segmento, a pesar de que su dimensión es menor que la de las grandes compañías de bandera. El paquete turístico europeo, que incluye viaje y hotel, tiene su equivalente norteamericano en un «forfait» de alojamiento. La aplicación de las reglas de defensa de la competencia de los Tratados de la CEE, tema sobre el que no es posible extenderse aquí a pesar de su trascendencia, puede cambiar radicalmente la situación. Para ilustrar la honestidad con que los EE.UU. han tratado tradicionalmente esta cuestión, basta citar como anécdota un párrafo de las memorias del ex-presidente de la Ford, Iaccoca, en el que cuenta que sólo después de cesar en dicha empresa pudo cenar con un vecino suyo, también presidente de otra gran industria de fabricación de automóviles, ya que de haberlo hecho antes, el Departamento de Justicia norteamericano hubiera abierto inmediatamente una investigación para averiguar si en la cena se había tratado de concertarse en detrimento de la competencia.

En cualquier caso, la estructura del sistema de transportes europeo, en el que la competencia intermodal se realiza de forma mucho más evidente que en otras partes del mundo, es muy diferente de la norteamericana aunque, de nuevo, algunas cifras pueden llamar a engaño debido a su encuadramiento artificial; así, el tráfico aéreo internacional norteamericano parece casi insignificante si se le compara con el doméstico (la proporción de viajeros embarcados es casi de 15 a 1 en favor del tráfico interior), pero una proporción bastante similar aparece igualmente en el tráfico aéreo comunitario cuando se consideran interiores a la CEE los vuelos nacionales y los realizados entre Estados miembros.

La emergencia del ferrocarril, como modo de transporte que permite altas velocidades, es también un fenómeno europeo que puede alcanzar considerables proporciones en lapsos de tiempo relativamente cortos. La figura 1 ilustra lo que podría ser la situación en la segunda mitad de la década de los 90, en aproximación muy elemental, pero que permite perfectamente comprender la dirección en que este tipo de transporte puede evolucionar. Al tratar específicamente de la competencia y complementariedad de los modos en el transporte turístico, podremos ver más claramente el impacto de estos proyectos sobre la evolución del turismo.

FIGURA 1
Red europea de alta velocidad (proyectos)



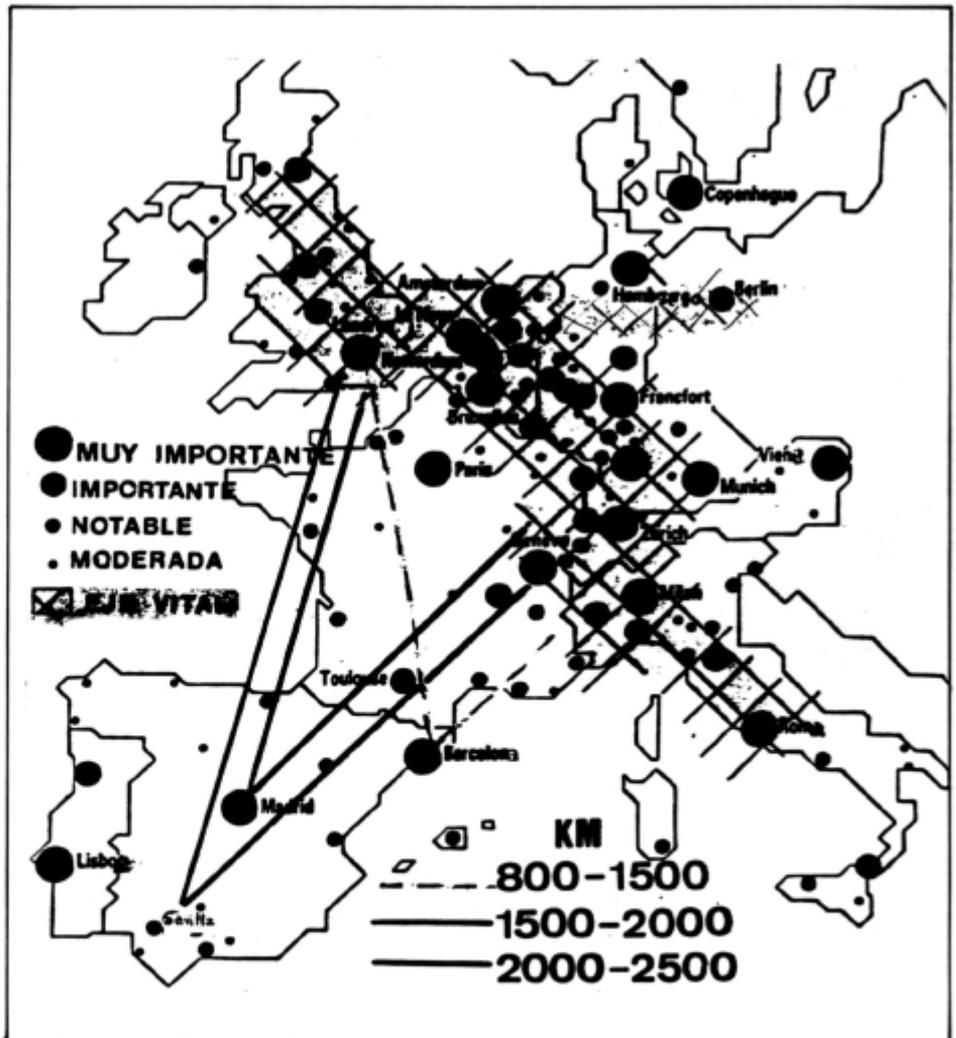
3. Los modelos explicativos del turismo en relación con el transporte

Las diferencias observadas entre los hechos turísticos norteamericano y europeo, la emergencia de la región Asia-Pacífico como mercado de mayor crecimiento mundial y, en general, las múltiples relaciones existentes entre el resultado final, número de pernoctaciones de determinados tipos de turistas y número de excursionistas, y los parámetros de tipo económico, sociológico y psicológico han llevado a los analistas al desarrollo de una gran cantidad de modelos teóricos que tratan de explicar el fenómeno y, sobre todo, prever su futuro.

La generación de visitantes requiere, ante todo, población de origen y ejes de transporte. Los grandes ejes relacionados con zonas urbanas (ver figura 2a y tabla 2) existen en función de las relaciones económicas preexistentes y de las que se van creando a medida que evoluciona la situación (por ejemplo, mercado único europeo o espacio económico europeo).

FIGURA 2a

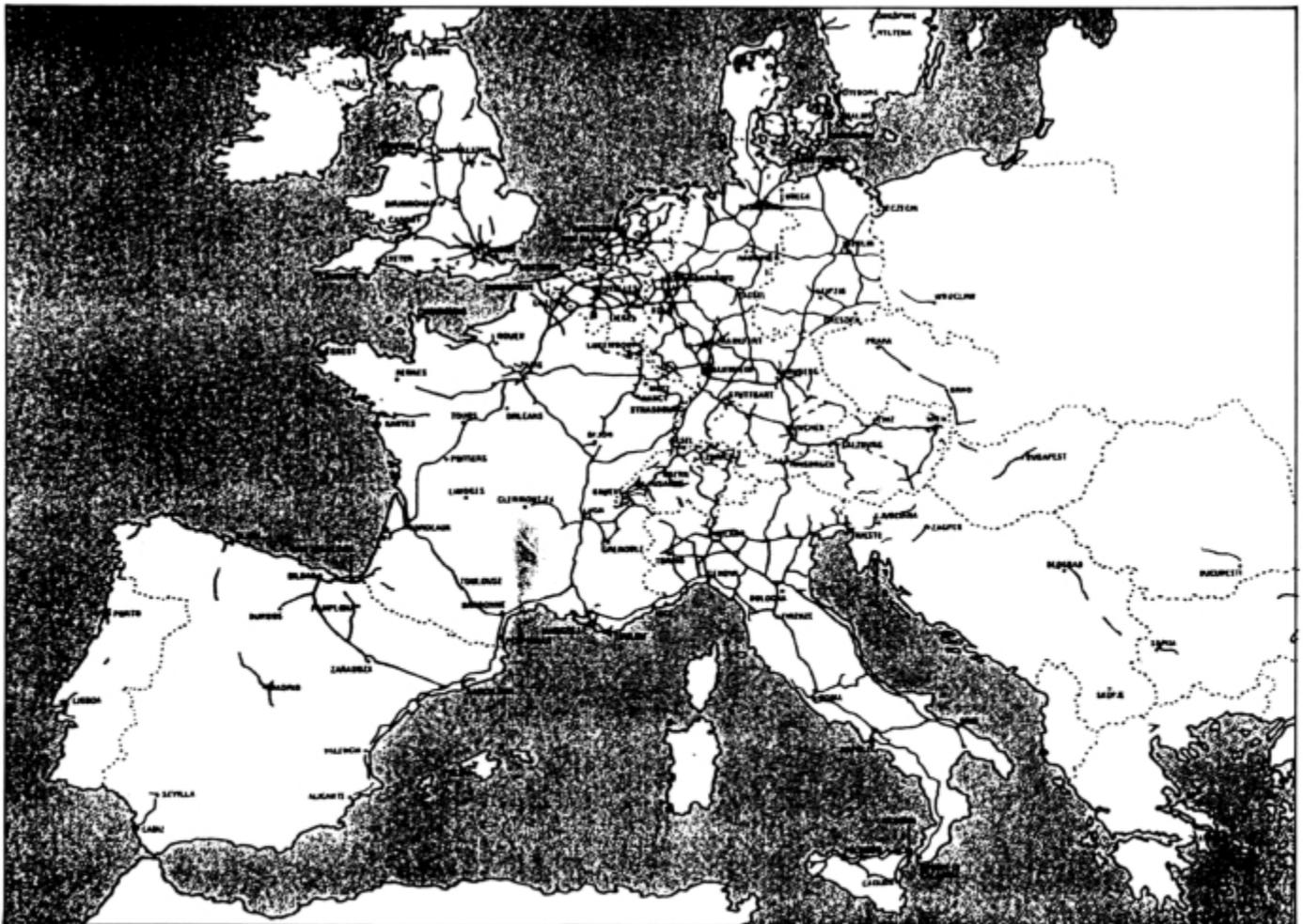
La población urbana europea y su influencia en los ejes de transporte.



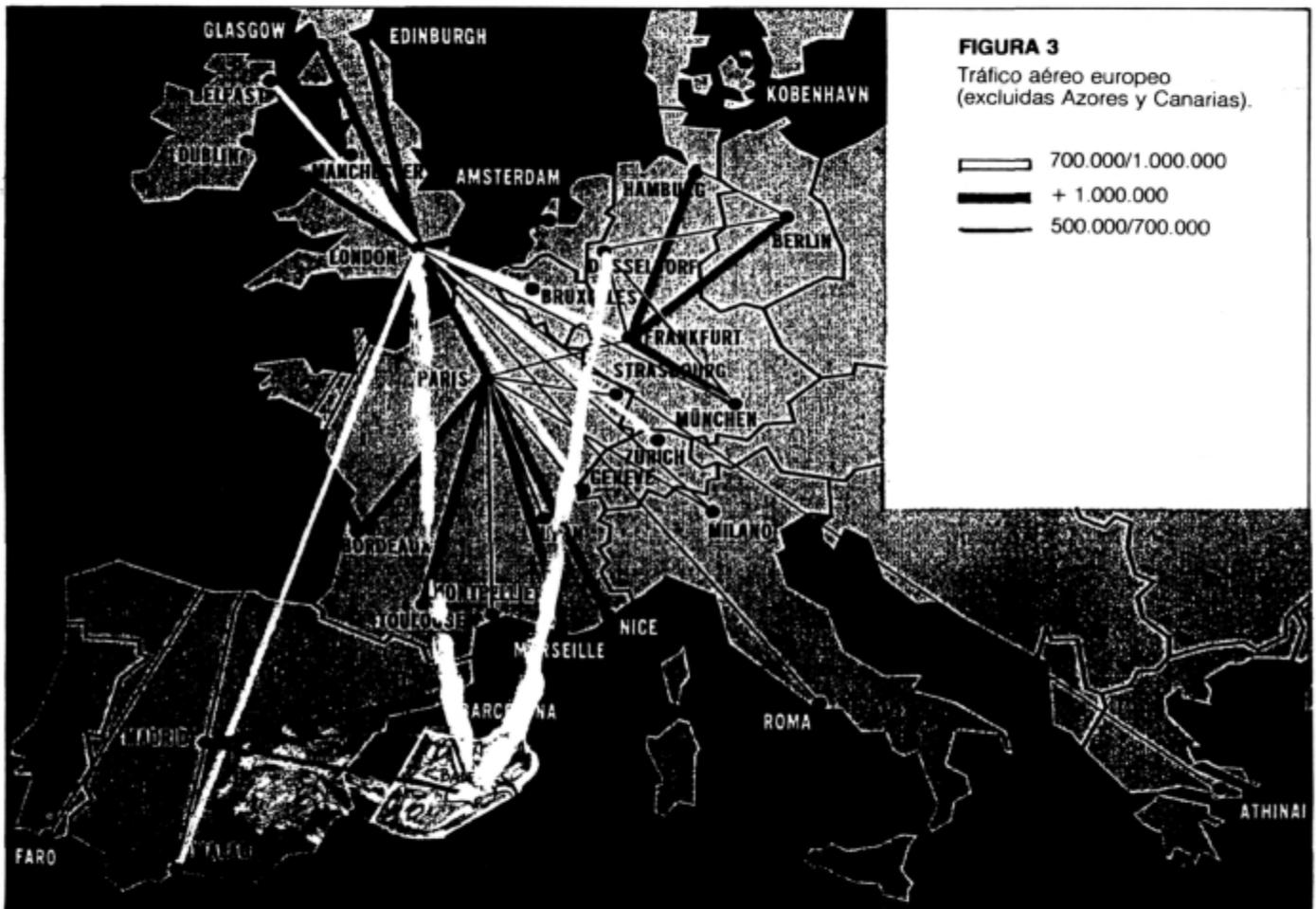
Estas conurbaciones generan los grandes tráficos turísticos que pueden seguir ejes diferentes a los de intercambio comercial, al menos en la dirección Norte-Sur. La generación de visitantes a partir de las grandes zonas urbanas sigue, en parte, los modelos gravitacionales de transporte, y la proporcionalidad relativa a la masa de población en la zona visitada viene sustituida por la capacidad de alojamiento. En el modelo han de introducirse al menos otras tres importantes variables explicativas, que son las facilidades de transporte, la renta en el origen y las diferencias relativas de los índices de coste de la vida.

Este último factor tiene una importancia en el turismo de masas que a veces pasa inadvertida. De todas formas, resulta muy difícil concretar algunas de estas variables. Las facilidades de transporte no sólo no pueden concretarse en un índice sino que requieren a su vez verdaderos modelos secundarios. Así, el transporte de mercancías por carretera puede tener una influencia determinante en los flujos turísticos al hacer dificultosos los tránsitos con su crecimiento. Igualmente, el transporte aéreo, al que nos referiremos después con detalle en varios lugares de este artículo, es sensible a multitud de factores que han de ser estudiados para que las predicciones no sean mera especulación. En la figura 2b podemos ob-

FIGURA 2b
Red de autopistas en Europa.



servar la desarrollada red de autopistas en el sentido Noroeste-Sudeste de Europa. Existen, por tanto, flujos turísticos importantísimos en el transporte por carretera a partir de un país generador con alta renta per cápita y muy considerable densidad de población, como es la República Federal de Alemania. Este tráfico alcanza distancias relativamente largas, como son las que se dan entre dicho país y destinos turísticos en Italia o Yugoslavia. Si observamos ahora la dirección Nordeste-Sudoeste de la figura, nos percataremos inmediatamente de las dificultades de la comunicación por carretera, con la excepción de la costa mediterránea española hasta Valencia y Alicante, y ello explica también los flujos aéreos que aparecen en la figura 3. Las corrientes de movimiento de pasajeros por vía aérea en-



tre la conurbación londinense (Heathrow, Gatwick, Luton y Stansted) y las Islas Baleares, o entre la zona del Ruhr (aeropuerto de Dusseldorf, sobre todo) y dichas islas, alcanzan niveles de intensidad comparables a los más altos en Europa. Las corrientes turísticas por vía aérea tienen en su flexibilidad una ventaja, su rápido establecimiento, y un inconveniente, la posibilidad de su desviación a otros destinos cuando cambian las condiciones que las hicieron posibles.

En cuanto al transporte ferroviario, su papel dentro de la Comunidad dista mucho de ser insignificante. En la tabla 3 se ha mostrado el ejemplo de un país europeo que además de ser origen y destino de grandes mo-

TABLA 3
Concurrencia inter-modal en Europa (FC-Aéreo)

Tráfico Intra-CEE 1987
 (En millones de pasajeros)

	Ferrovial	Aéreo	% aéreo total
Francia/Portugal/Francia	1.951	1.794	47,9
Francia/Italia/Francia	3.444	2.095	37,8
Francia/Países Bajos/Francia	591	675	53,3
Francia/Bélgica/Francia	2.025	491	19,5
Francia/Luxemburgo/Francia	298	66	18,1
Francia/Gran Bretaña/Francia	1.108	4.269	79,4
Francia/Irlanda/Francia	10	206	95,4
Francia/Dinamarca/Francia	46	357	88,6
Francia/Grecia/Francia	5	836	99,4
Francia/España/Francia	1.069	1.723	61,7
Francia/Portugal/Francia	294	404	57,9
Total Intra-CEE	10.841	12.916	54,4

vimientos turísticos, tiene un papel de encrucijada en los transportes. Como puede observarse en dicha tabla, la influencia de los obstáculos geográficos y de la distancia es determinante en la repartición de los tráficos. La terminación del túnel bajo el canal de La Mancha constituye un caso de enorme interés teórico para verificar la forma de comportarse las corrientes en función de las facilidades de este modo de transporte. Las hipótesis van desde repercusiones en el tráfico aéreo equivalentes a un simple deslizamiento de un año, hasta muy fuertes bajadas de la tasa de participación de este modo en favor del ferrocarril. Con todo, este último no competirá con los vuelos regionales hasta la entrada en servicio de los trenes de alta velocidad, de los que nos ocupamos más adelante.

Los modelos explicativos del transporte turístico en la Comunidad Económica Europea deben partir sobre todo de las singularidades de esta zona. La tabla 4 nos da un panorama estadístico de la Comunidad en relación con las principales variables que inciden sobre los transportes. Las diferencias en la densidad de población, que figuran en dicha tabla y a las que nos habíamos referido al hablar de las zonas urbanas, quedan mejor ilustradas en la figura 4, que de nuevo nos da gráficamente una idea de las direcciones en que pueden producirse los éxodos turísticos domésticos de la Comunidad. Las previsiones de crecimiento de la población, que muestra la figura 5, no dejan lugar a dudas sobre un punto a menudo olvidado en las prognosis, que es el agotamiento demográfico de los principales puntos emisores de turistas. Las diferencias entre las cifras de consumo quedan ilustradas en la figura 6 y pueden ser comparadas, en lo que al consumo personal se refiere, con los datos que más adelante se dan sobre los consumos turísticos, si bien probablemente la correlación se establece más firmemente con los consumos turísticos globales (doméstico más internacional) y han de combinarse con las cifras de población para dar una idea de las posibilidades de emisión de turistas en cifras absolutas.

TABLA 4 La CEE en relación con los transportes.

	EUR 12	B	DK	D	GR	E	F	IRL	I	L	NL	P	UK
Geografía													
1987 Superficie total (en miles de km ²)	2 258,3	30,5	43,1	248,7	132,0	504,8	549,1	70,3	301,3	2,6	39,8	92,1	244,1
□ Superficie agraria (en %)	57,0	46,1	65,4	48,1	43,5	53,7	57,1	80,8	57,8	49,0	50,8	49,2	75,8
□ Superficie forestal (en %)	23,8	20,2	11,4	29,6	43,6	24,8	26,7	4,7	21,3	34,4	8,3	32,2	9,4
□ Aguas (en %)	1,6	0,9	1,6	1,8	2,4	1,1	1,1	2,0	2,4	0,4	8,5	0,5	1,3
1987 Densidad (hab/km ²)	144	324	119	246	76	77	102	50	191	143	349	111	233
Demografía													
1987 Población total (en miles)	323 154	9 870	5 127	61 199	9 990	38 832	55 630	3 543	57 345	372	14 665	10 290	56 930
□ hombres (en %)	48,7	48,8	49,3	47,9	49,2	49,1	48,7	50,0	48,6	48,6	49,4	48,3	48,7
□ mujeres (en %)	51,3	51,2	50,7	52,1	50,8	50,9	51,3	50,0	51,4	51,4	50,6	51,7	51,3
1986 □ menores de 20 años (en %)	27,1	25,7	25,5	22,5	28,2	31,1	28,7	38,3	26,9	24,0	26,5	31,4	26,9
1986 □ mayores de 60 años (en %)	19,1	19,9	20,4	20,5	18,4	17,2	18,4	14,8	18,9	18,3	17,4	17,3	20,7
1987 Población en el año 2010 (previsión en miles)	330 150	9 433	5 044	58 587	10 335	41 194	58 760	3 417	56 411	377	16 103	11 114	59 375
1986 Número de hogares (en miles)	119 509	3 716	2 882	26 352	3 234	10 793	20 906	1 007	20 118	134	5 439	3 099	21 816
Indicadores de actividad económica													
1987 Producto interior bruto (PIB) (en miles de millones de ecus)	3 721,2	120,4	87,9	989,5	41,1	251,3	764,1	25,5	659,2	5,2	184,9	31,9	580,1
1987 Producto interior bruto por habitante (en PPG constantes)	14 805	14 712	16 805	16 580	7 928	10 807	15 951	9 381	15 242	18 313	15 258	7 838	15 383
1987 Participación de los sectores en el valor añadido													
□ sector primario (en %)	3,4	2,3	5,3	1,8	16,9	5,3	3,9	9,5	4,4	2,3	4,6	8,1	1,4
□ sector secundario (en %)	36,5	31,9	28,1	41,5	29,4	37,3	32,3	36,4	34,7	34,1	34,4	39,0	38,1
□ sector terciario (en %)	60,1	65,8	66,6	56,7	53,7	57,4	63,8	54,1	60,9	63,6	61,0	52,9	60,5
1987 Utilización del producto interior bruto													
□ consumo final (en %)	79,0	80,6	79,7	75,1	86,6	78,0	80,0	76,1	78,3	75,8	77,0	80,6	83,5
□ inversión (en %)	19,2	16,3	18,8	19,4	17,4	20,7	19,4	17,4	19,9	22,6	20,3	25,3	17,3
□ variación de existencias (en %)	0,6	0,0	-0,5	0,6	-0,3	1,1	0,6	-0,2	1,2	1,0	-0,1	0,5	0,2
□ balance de los intercambios (en %)	1,2	3,1	1,8	4,9	-3,7	0,2	0,0	6,7	0,6	0,6	2,8	-6,4	-1,0
1982-1987 Tasa anual de crecimiento del PIB (media 1982-1987 en %)	2,3	1,5	2,7	2,1	1,4	2,9	1,6	1,8	2,6	4,0	2,1	2,1	3,2
Empleo													
1987 Población activa civil (en miles)	141 057	3 914	2 801	28 505	3 884	14 270	23 970	1 323	23 138	158	6 500	4 704	27 889
1987 Empleo civil total (en miles)	125 913	3 473	2 630	26 562	3 597	11 330	21 395	1 084	20 685	154	5 851	4 354	24 816
□ hombres (en %)	61,8	64,3	64,5	60,9	65,7	70,1	58,0	67,6	66,8	65,2	64,1	58,2	57,6
□ mujeres (en %)	38,2	35,7	35,5	39,1	34,3	29,9	42,0	32,4	33,2	34,8	35,9	40,8	42,4
□ menores de 25 años (en %)	17,1	13,7	20,3	19,1	10,5	16,2	13,6	22,4	13,1	18,8	20,6	19,6	21,4
1987 Tasa de actividad (en %)	53,9	48,3	65,9	54,7	49,6	46,8	55,8	52,2	49,2	51,6	55,2	57,7	60,4
□ hombres (en %)	68,3	61,5	72,5	70,0	66,7	65,4	66,5	70,5	66,1	69,2	70,0	71,2	72,5
□ mujeres (en %)	40,6	36,0	59,5	41,0	34,0	29,8	46,0	34,0	33,6	36,2	40,9	45,7	49,2
Transportes													
1986 □ por carretera													
- red de autopistas (en km)	30 229	1 549	593	8 437	91	2 154	6 019	-	5 997	58	2 054	196	3 081
- número de automóviles (en miles)	113 237	3 439	1 501	26 917	1 259	9 643	21 500	717	22 495	156	4 921	2 257	18 355
- número de automóviles por 1 000 habitantes	343	346	293	441	136	249	388	203	394	422	338	221	323
- número de víctimas mortales de accidentes	45 876	1 951	723	8 948	1 451	5 419	10 961	387	7 075	79	1 529	2 010	5 342
- número de víctimas mortales de accidentes por millón de hab.	142	198	141	146	145	140	197	109	123	212	104	196	94
1986 □ ferrocarril													
- red total (en km)	125 358	3 691	2 471	27 490	2 461	12 721	34 065	1 944	16 187	270	2 817	3 607	17 038
- mercancías transportadas (en miles de t)	758 219	58 583	5 760	296 500	4 124	28 122	139 041	3 126	46 229	12 223	18 291	5 310	138 910
- viajeros/km (en millones)	216 781	6 089	4 536	41 397	1 950	15 646	59 862	1 075	40 500	224	8 919	5 803	30 800
- número de víctimas mortales de accidentes		40	11	186	44	20	195	5		1	88	171	27
1986 □ aéreo													
- viajeros/km (en millones)	47 736	5 561	3 233	26 715	6 963	22 908	33 115	2377	14 194	331	19 266	4 617	48 506
- toneladas (en miles de t)	36 335	1 653	990	9 647	779	2 248	5 550	472	2 333	11	4 154	524	7 975
1986 □ fluvial													
- red de vías navegables (en km)	21 699	1 515	-	4 319	-	-	6 409	-	2 237	37	4 831	-	2 351
- mercancías transportadas (en millones de km)	100 341	5 156	-	52 186	-	-	7 795	-	-	290	34 544	-	400

FIGURA 4

Densidad de población.
Habitantes por km². 1985.

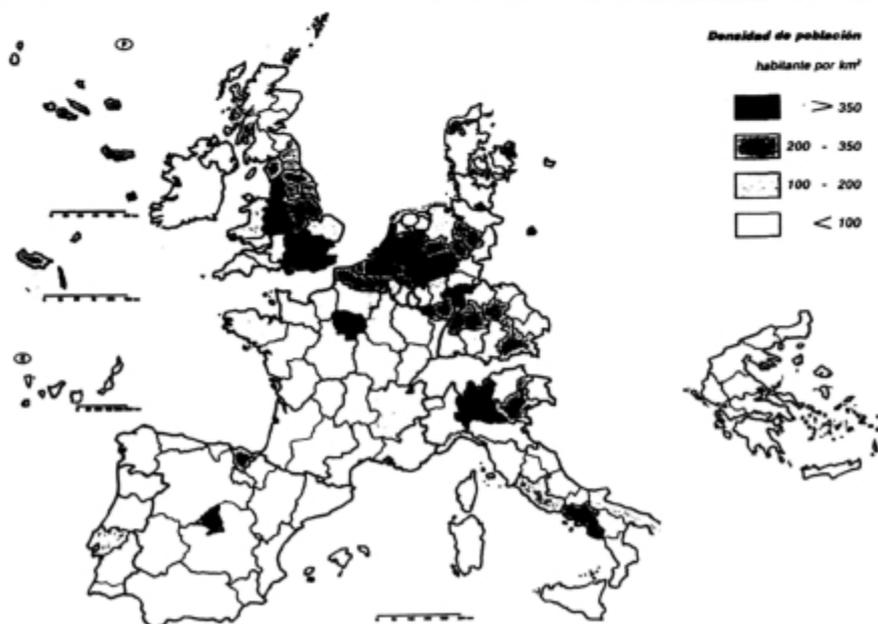


FIGURA 5
Población.

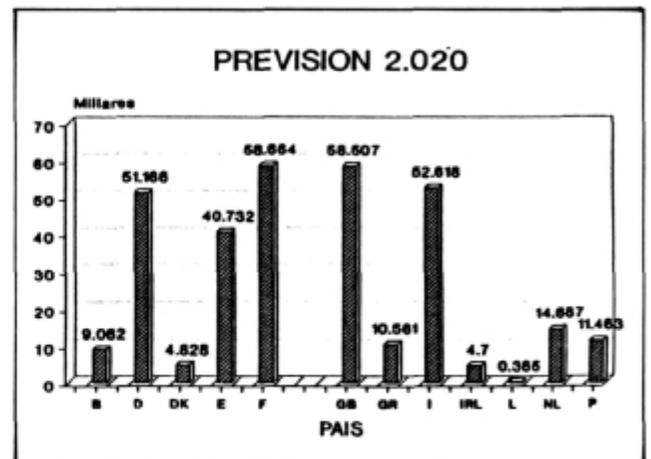
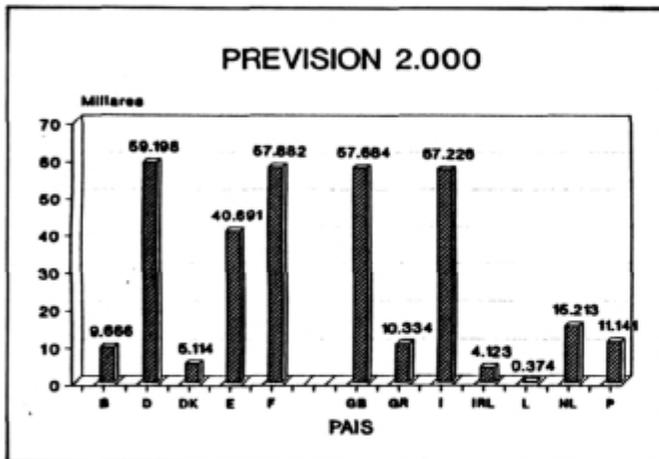
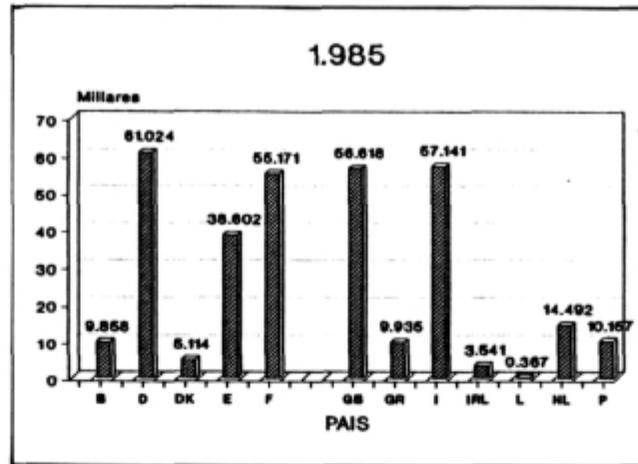
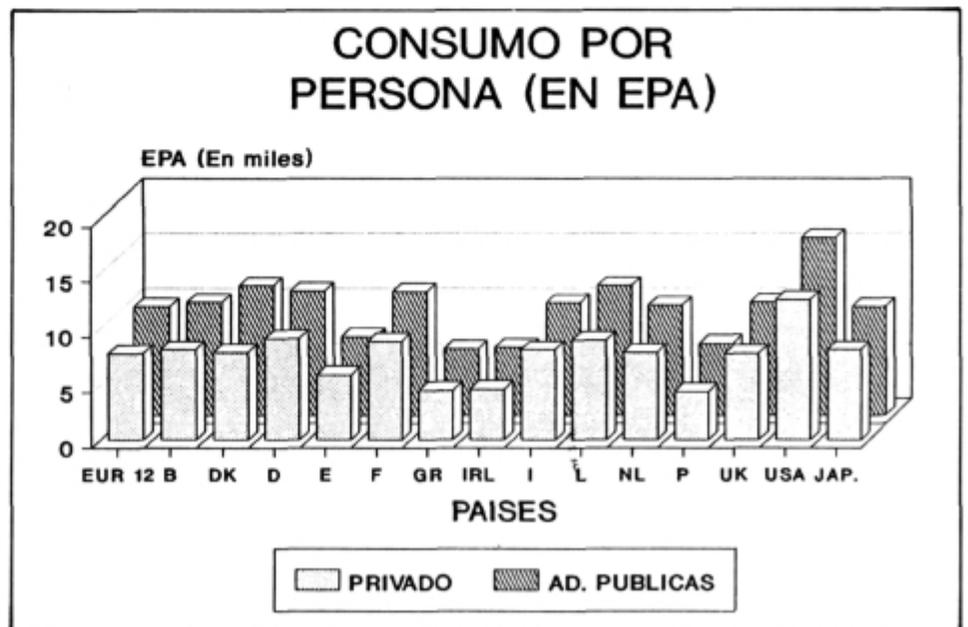


FIGURA 6



EPA: Estándar de poder adquisitivo.

4. El ferrocarril de alta velocidad y el turismo

Como ya se ha señalado en el párrafo anterior, el ferrocarril sigue desempeñando en Europa un importante papel en el transporte de pasajeros, siguiendo un modelo que difiere considerablemente del adoptado por la sociedad norteamericana. La situación ha venido a modificarse con la entrada en juego de los llamados ferrocarriles de alta velocidad, que divergen tan considerablemente de los convencionales que resulta más conveniente considerarlos como un nuevo medio de transporte.

Consideremos, en primer lugar, la tabla 5 que muestra la participación del ferrocarril en el transporte terrestre de viajeros. Entre 1970 y 1987, el porcentaje de participación del ferrocarril en el transporte de viajeros en los países de la Conferencia Europea de ministros de Transportes habría pasado a ser, en medio de porcentajes, del 10,76 al 7,94 por %, todo ello considerando únicamente los transportes terrestres. La pérdida de participación del ferrocarril se hace en favor de la carretera, y si tomamos países de una extensión geográfica significativa y de un cierto desarrollo económico, veremos como esta pérdida ha sido de casi dos puntos en Alemania, de algo más en el Reino Unido y en Francia, de más de cuatro en Italia, de más de seis en España y de casi veinte puntos en Yugoslavia. Con respecto al transporte aéreo, y ciñéndonos al transporte internacional de viajeros, el gráfico de la figura 7 muestra el ininterrumpido crecimiento del aéreo y el descenso suave del porcentaje correspondiente al ferroviario. Las razones de estos cambios son múltiples, pero entre ellas cabe señalar:

- a) La falta de adaptación del transporte ferroviario de viajeros a las necesidades turísticas.
- b) La poca velocidad media del ferrocarril.
- c) El aumento del número de automóviles particulares.
- d) La construcción de nuevas autopistas.
- e) *El abaratamiento del transporte aéreo a través de los vuelos «charter» y las tarifas promocionales.*

En esta situación surgen dos fenómenos que tienen una considerable importancia en la futura evolución de los transportes. El primero de ellos es la creciente situación de la red de carreteras, de los accesos a los grandes núcleos de población, de los aeropuertos y sus accesos y de la red de aerovías. El segundo es la entrada en liza de un ferrocarril que puede exhibir, de salida, velocidades del orden de 300 km/h. y que es diseñado con la presentación y las comodidades de las grandes aeronaves. El primer ejemplo de este tipo de ferrocarril se realiza en el trayecto de 410 km. de longitud que separa París y Lyon. Su entrada en servicio provoca la reducción del tráfico aéreo entre estas capitales en cerca de un 50 por 100 y una serie de proyectos europeos programados para entrar en operación dentro de la década de los 80 o el primer año de la década de los 90, como muestra la tabla 6. (A los proyectos de esta tabla habría que añadir el Madrid-Sevilla, que entraría en servicio en 1992, y el TGV Nord francés, que se encuentra ya en construcción y entrará en servicio poco después.) Las velocidades máximas permitidas por los trazados de estos trenes no permiten sobrepasar, como se ha dicho, los 300 km/h., pero su diseño, realizado de tal manera que sus estaciones sean aeropuertos (caso de Charles de Gaulle en París) y en todo caso nudos de transportes terrestres con-

TABLA 5
Participación de los distintos modos en el transporte terrestre

Viajeros

Países Modos	Ferrocarril			Carretera			
	Años	1970	1986	1987	1970	1986	1987
Alemania RFA		8,54	6,85	6,87	91,46	93,15	93,13
Austria		12,56	10,21	10,03	87,44	89,79	89,97
Bélgica		12,66	7,88	—	87,34	92,12	—
Dinamarca		8,12	7,72	7,84	91,88	92,28	92,16
España		14,95	9,62	8,45	85,05	90,38	91,55
Finlandia		6,57	6,05	5,77	93,43	93,95	94,23
Francia		11,05	9,72	9,47	88,95	90,28	90,53
Grecia		24,25	28,09	29,19	75,75	71,91	70,81
Italia		11,74	8,01	7,64	88,26	91,99	92,36
Noruega		7,86	5,77	5,37	92,14	94,23	94,63
Holanda		8,90	6,06	6,23	91,10	93,94	93,77
Portugal		13,99	8,04	N.D	86,01	91,96	N.D
Reino Unido		8,78	5,90	6,14	91,22	94,10	93,86
Suecia		6,97	6,93	6,67	93,03	93,07	93,33
Suiza		13,42	9,86	11,03	86,58	90,14	88,97
Turquía		11,86	5,84	5,71	88,14	94,16	94,29
Yugoslavia		44,89	28,32	26,45	55,11	71,68	73,55
C.E.M.T.		10,76	8,07	7,94	89,24	91,93	92,06

Participación del ferrocarril en otros países (1986):

Polonia	47 %
Alemania RDA	20 %
Checoslovaquia	29 %
Rusia	46 %
Japón	38 %
China	52 %
India	37 %
Estados Unidos	0,6 %

FIGURA 7

Tráfico Internacional aéreo y por ferrocarril

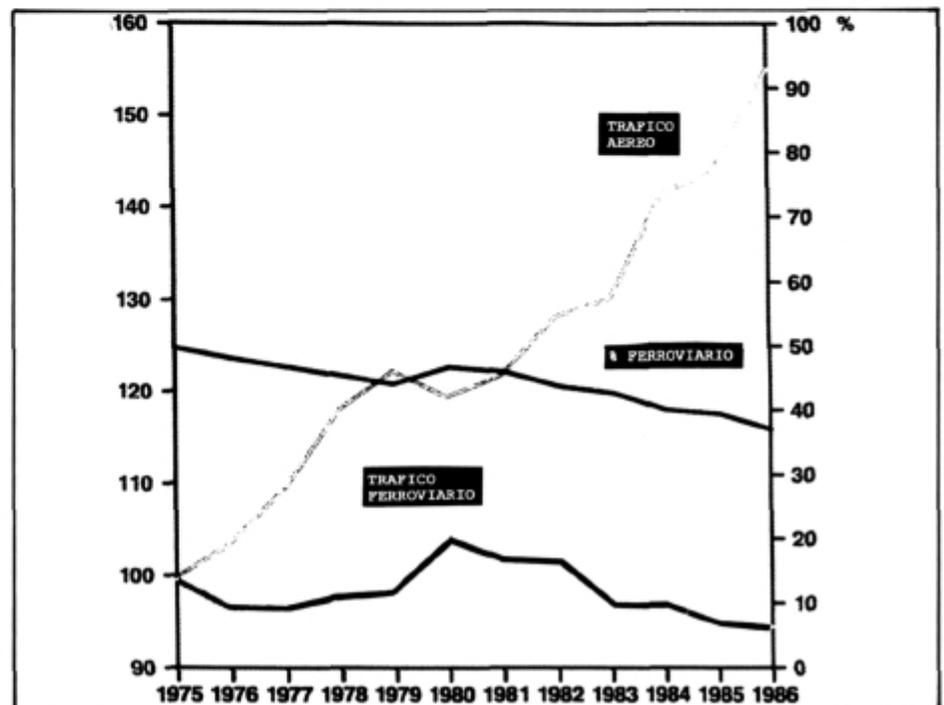


TABLA 6

Proyectos de trenes de alta velocidad terminados o en curso final de ejecución en el eje principal de transporte europeo de personas

	FECHAS	PARIS-SUDESTE	TGV ATLANTICO	HANNOVER-WURZBURG	MANNHEIM-STUTTART	ROMA-FLORENCIA
		en explotación	en construcción			en explotación parcial
		de París a Lyon desde octubre 83	terminación en 1990	terminación en 1991		terminación en 1989
PARAMETROS						
Longitud		410 km.	236 km.	327 km.	99 km.	238 km.
Velocidad máxima permitida por el trazado		300 km/h.	300 km/h.	250 km/h.	250 km/h.	250 km/h.
Radio mínimo de curva	Normal Excepcional	4.000 m.	4.000 m.	7.000 m.	7.000 m.	Fase 1 Fases 2 y 3
		(3.200 m.)		(5.100 m.)	(5.100 m.)	3.000 m. 3.900 m.
Rampa máxima		35 %	15 %	12,5 %	12,5 %	8,5 % 6 %
Entre-eje		4,2 m.	4,2 m.	4,7 m.	4,7 m.	4,0 m.
Carga máxima por eje		17 t	17 t	22,5 t	22,5 t	22,5 t
Porcentaje de túneles		0 %	3,3 %	36 %	27 %	32,5 %
Electrificación		Monofásica 25 kV 50 Hz extremid. en continua 15 kV	Monofásica 25 kV 50 Hz extremid. en continua 15 kV	Monofásica 15 kV 16 2/3 Hz	Monofásica 15 kV 16 2/3 Hz	Continua 3.000 V (pudiendo elevarse posteriormente a 6.000 V)
Señalización	{ continua en cabina clásica	Para todos los trenes	Para todos los trenes	Trenes a velocidad >150 km/h. Trenes a velocidad ≤160 km/h.	Trenes a velocidad >150 km/h. Trenes a velocidad ≤160 km/h.	Trenes a velocidad >150 km/h. Trenes a velocidad ≤160 km/h.
COSTES						
	en las condiciones económicas de (M millón)	1984	1984	1984	1984	1983
Total		8.200 M FF	8.900 M FF	11.600 M DM	3.800 M DM	6.750
Por km.		19,7 M FF	31,2 M FF	35,5 M DM	37,9 DM	M liras
TRAFICO						
		Resultados 1984	Previsiones en 1990	Previsiones en 2000	Previsiones en 2000	
Incremento esperado de tráfico	{ millones de viajeros en valor relativo	6,0	6,0	4,6	3,8	no indicado
		-48 %	-32 %	-68 %	-63 %	
RENTABILIDAD						
				relación $\frac{\text{ventajas anuales}}{\text{costes anuales}}$		
Rendimiento interno		15 %	12,9 %	3,1	3,7	no indicado
Externa (para la colectividad)		30 %	23,6 %	4,1	4,9	

vencionales, garantiza la realización de una red europea (ver figura 1) que puede revolucionar el turismo. Hasta distancias del orden de los 800 km., que el tren puede recorrer en tres horas si todo su trazado es de alta velocidad, no existe prácticamente forma de competir con él desde las grandes conurbaciones europeas. Para distancias mayores la competencia con el avión es sumamente eficaz, incluso cuando este ferrocarril utiliza tramos de vía no preparados para la alta velocidad, aunque resta todavía por experimentar el tipo de tráfico turístico que puedan encaminar estos trenes en tráficos de duración igual a una noche (en la actualidad, en muchos trayectos nocturnos entre capitales europeas que pueden realizarse en una noche con el tren convencional el avión realiza tráficos tres veces mayores, pero esta proporción está fuertemente influida por el tipo de tarifas utilizadas). Tampoco existen todavía trenes de alta velocidad que salgan mucho más allá de las estaciones internacionales transfronterizas y que permitan evaluar su impacto directo en los flujos turísticos internacionales. Un mercado claramente accesible a estos ferrocarriles es el llamado «de fin de semana», en el que es determinante la rapidez con que el modo de transporte sitúe al viajero en su destino al comenzar la noche del viernes y le devuelva a su origen sin cansancio en la noche del domingo. La capacidad de este tipo de transporte, como ha demostrado el TGV París-Lyon, es tal que multiplica por cuatro o cinco los tráficos anuales de las rutas aéreas más concurridas en Europa. Naturalmente, adolece de rigidez al no poderse cambiar fácilmente los destinos, y no puede alcanzar fácilmente ciertas zonas turísticas. Exige por ello una gran coordinación con los otros modos y puede sufrir de los mismos problemas que han hecho difícil el acceso por vía terrestre a los grandes aeropuertos. Sus costes de operación tampoco han sido suficientemente experimentados y, desde luego, su rentabilidad ha de contemplarse con criterios externos, siendo sumamente improbable que puedan ser explotados con criterios puramente comerciales. En otras palabras, y en el contexto de la Comunidad Económica Europea, en la que las subvenciones han de ser justificadas mediante el cumplimiento de exigencias de servicio público, el tren de alta velocidad plantea claramente el carácter de necesidad pública que en una sociedad desarrollada tiene el turismo, y las ventajas que en términos de economías de tiempo y energía representa el empleo de unos modos en relación con los otros. Las dificultades que se presentan al concretar una política de transportes y contemplar el panorama conjunto de los modos merecen un rápido examen que sirva de prolegómeno a la presentación de casos concretos, como es el de España, o las posibilidades que presentan los avances tecnológicos en materia de manejo de la información en el desarrollo y la investigación de los mercados tanto puramente turísticos como de otros tipos de viajeros.

5. España en relación con el transporte de viajeros europeos

Desde el punto de vista del transporte turístico internacional, la situación de España es absolutamente excepcional. La definición de turista adaptada por la Organización Mundial del Turismo es amplia, ya que incluye al visitante que pasa entre una noche y un año en la zona visitada y cuyos motivos de visita pueden incluir no sólo el propio esparcimiento, sino la visita a amigos y parientes, los motivos profesionales, los de estudios, salud y otros. Son muchos, pues, los segmentos que comprende esta definición, de acuerdo con la cual mientras que España recibiría de Europa cada año unos 25 millones de turistas por carretera (casi la mitad de

ellos procedentes de Francia y más de ocho millones de Portugal), Italia recibe en cambio unos 40 millones y Portugal 14 millones (casi todos ellos españoles). El turismo por vía aérea desequilibra totalmente estas cifras a favor de España, que recibe por este modo de transporte más de 15 millones de turistas al año; hay que añadir a estas cifras unos dos millones por mar y algo menos de un millón por ferrocarril. Para ampliar los términos de la comparación, puede señalarse que Italia recibiría algo más de tres millones y medio de turistas por vía aérea y otro tanto por ferrocarril. Al Reino Unido, en cambio, llegarían casi cinco millones de turistas europeos cada año por avión y algunos más por vía marítima. En el análisis de estos datos convendría sin embargo profundizar, ya que el Reino Unido, por ejemplo, tiene un tráfico aéreo internacional con Europa del orden de los 48 millones de pasajeros anuales, de los que unos 27 millones viajan en vuelos regulares y 21 millones en «charter». Aun admitiendo que la mayoría de los viajeros «charter» se originan en turismo emisor, la enorme cifra de pasajeros en vuelos regulares puede representar, en una definición amplia del turismo, una entrada de visitantes turísticos superior a la cifra antes señalada.

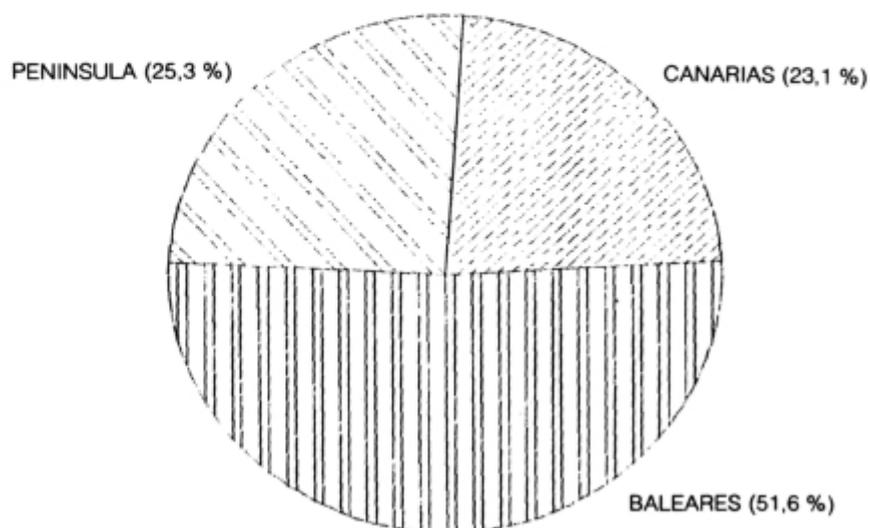
TABLA 7
Tráfico de transporte aéreo en España
Movimiento de pasajeros en la CEE y Europa

Aeropuertos	Año 1987		
	CEE	Resto Europa	Total Europa
P. Mallorca	7.801.888	1.032.664	8.834.552
Málaga	3.547.046	361.983	3.909.029
Palma (Las)	2.531.374	1.190.824	3.722.198
Tenerife Sur	3.054.207	429.980	3.484.187
Madrid	2.860.327	505.729	3.366.056
Alicante	2.135.126	145.383	2.280.509
Ibiza	2.104.631	98.229	2.202.860
Barcelona	1.802.398	339.611	2.142.009
Lanzarote	906.745	288.203	1.194.948
Menorca	969.444	35.323	1.004.767
Gerona	750.493	22.865	773.358
Almería	408.413	10.688	419.101
Fuerteventura	375.112	31.982	407.094
Reus	338.354	34	338.388
Valencia	159.715	308	160.023
Santiago	73.054	61.428	134.482
Sevilla	122.500	6.407	128.907
Bilbao	125.425	2.245	127.670
San Javier	32.597	104	32.701
Zaragoza	9.080	407	9.487
Jerez de la Fra.	7.523	170	7.693
Santander	3.832	12	3.844
Granada	2.090	1.205	3.295
Asturias	2.197	553	2.750
Palma (La)	2.454	—	2.454
Tenerife Norte	2.036	—	2.036
Vitoria	1.183	844	2.027
Vigo	628	—	628
Pamplona	424	—	424
San Sebastián	157	4	161
Salamanca	—	136	136
Valladolid	7	108	115
Coruña (La)	91	10	101
Córdoba	—	2	2
Total	30.130.551	4.567.441	34.697.992

Como puede observarse en la tabla 7, la inmensa mayoría del transporte aéreo europeo con España proviene o tiene destino en países de la Comunidad Económica Europea. El turismo aéreo con destino a España

FIGURA 8

Mercado charter europeo
 Reparto por áreas
 (Verano 1990 - Destinos en España)

**TABLA 8**

Mercado charter con España
 (Verano de 1990)

Países	Cías. españolas	Cías. extranjeras	Total
Alemania	1.004.132	5.346.454	6.350.586
Austria	98.982	186.558	285.540
Bélgica	30.092	764.499	794.591
Francia	279.388	892.377	1.171.765
Holanda	30.512	1.325.020	1.355.532
Irlanda	133.578	56.854	190.432
Italia	501.422	284.711	786.133
Luxemburgo	19.748	38.802	58.550
Reino Unido	889.246	9.842.770	10.732.016
Grecia	113.922	—	113.922
Portugal	11.248	—	11.248
Suiza	362.604	274.318	636.922
Escandinavia	235.826	1.210.682	1.446.508
Finlandia	81.324	176.323	257.647
Turquía	62.796	30.480	93.276
Bulgaria	1.304	6.342	7.646
Túnez	13.670	30.928	44.598
Egipto	11.560	—	11.560
Gambia	4.890	888	5.778
Marruecos	4.238	19.754	23.992
Kenia	15.884	—	15.884
Thailandia	7.350	—	7.350
EEUU	37.870	15.204	53.074
R. Dominicana	17.600	—	17.600
Méjico	18.950	—	18.950
Tegel	—	270.068	270.068
Total países	3.988.136	20.773.032	24.761.168

proviene fundamentalmente del transporte no regular, con un reparto típico de mercado como el mostrado en la figura 8, que destaca el gran peso relativo del turismo hacia las Islas Baleares. Dos países europeos, el Reino Unido y la República Federal de Alemania, suponen reunidos las tres cuartas partes de los turistas, como revela la tabla 8, en la que cabe destacar además el hecho de que los medios de transporte, y con ellos la facultad de reorientar las corrientes turísticas, se hallan en su abrumadora mayoría en poder de empresas no españolas. Las figuras 9 y 10 dan una idea del reparto geográfico de los turismos aéreos alemán y británico, con una clara preferencia alemana por Baleares y Canarias, si bien el mayor número global de turistas británicos hace que en cifras absolutas sea el Reino Unido el que mayor número de turistas proporcione en todas las zonas. Esta dependencia del transporte aéreo para el turismo procedente de los países muy poblados, con nivel de vida alto y alejados en media menos de 2.000 kilómetros de los centros turísticos españoles se hace mucho más patente para otros destinos más alejados y cuyas masas de población serían en teoría suficientes para competir en número de visitantes con los países citados. En lo que al turismo comunitario se refiere, parecen sin embargo claros dos hechos:

- 1.º La red de transportes comunitaria va a producir en el futuro una mayor integración de España a través de los sistemas de autopistas y trenes de alta velocidad, así como por medio de la mayor accesibilidad del transporte aéreo dirigido al viajero individual.
- 2.º El mercado único produce una convergencia en los precios de bienes y servicios. Los diferenciales entre países comunitarios se reducen a los niveles usuales entre diferentes regiones de un mismo país.

Estos dos hechos pueden tener varios tipos de consecuencias. Parece claro, ante todo, que el turismo interregional europeo comunitario, que es en realidad un turismo interno, va a verse notablemente incrementado. Sin embargo, las facilidades de transporte, que obran en principio en todas direcciones, producirán incrementos notables de los aportes turísticos en aquellos sentidos en los cuales el equilibrio de precios actúe como un factor de atracción (más barato ahora lo que antes, comparativamente, parecía más caro). En los sentidos en los cuales se disfrutaba ya de un precio favorable para el transporte (y ya se ha visto que ello sucedía a veces en países con alto nivel de vida) el equilibrio general de los precios actuará como un depresor de la demanda turística, disuadiendo a aquellos segmentos de la demanda que dependían fuertemente de los precios. La clave de la situación está, por tanto, en determinar si en la elección de los destinos turísticos jugaba o no un papel fundamental el aparente aumento de poder adquisitivo, al encontrarse el turista transportado a precios muy razonables a un país cuyo nivel general de precios era muy inferior al suyo. Un índice que puede orientar al respecto es el crecimiento del «turismo inverso», que en situaciones en las cuales un país tradicionalmente receptor (España en el caso) iguale los costes de la vida a los de los emisores (Reino Unido y Alemania en el ejemplo), aumenta significativamente, como de hecho está ocurriendo con los visitantes españoles a los países europeos en general y ello, como se ha dicho, a pesar de la relativa inferioridad en relación con el precio del transporte en que se encuentra el consumidor español si se le compara, por ejemplo, con el del Reino Unido.

FIGURA 9
Mercado alemán
Reparto por áreas en tráfico «charter» con España
(Verano 1990)

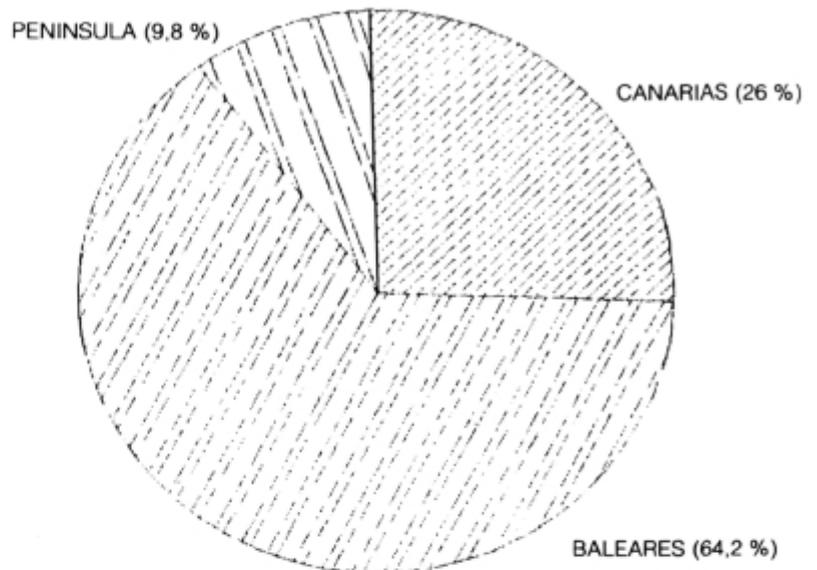
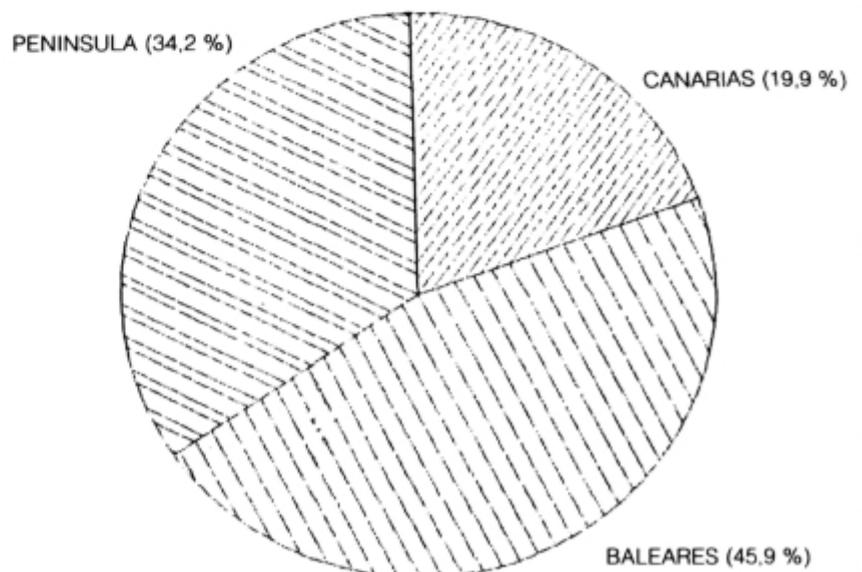


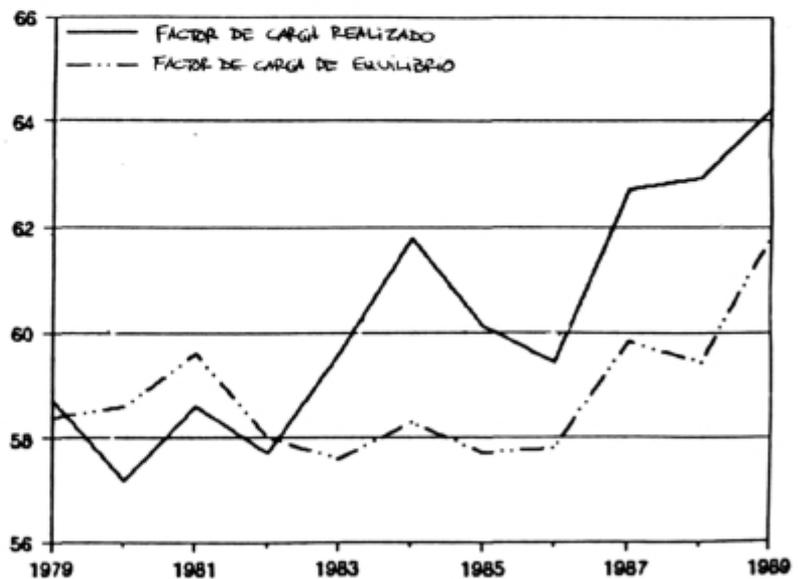
FIGURA 10
Mercado del Reino Unido
Reparto por áreas en tráfico «charter» con España
(Verano 1990)



Por último, cabe citar, aunque sea brevemente, las novedades introducidas por la reciente reglamentación comunitaria (de aplicación directa, por tanto) en materia de tarifas y derechos de tráfico en transporte aéreo, cuya vigencia ha comenzado el 1 de noviembre de 1990. Estos dos reglamentos permiten, en teoría, unir casi todos los aeropuertos españoles con aeropuertos comunitarios usando tarifas promocionales muy ventajosas. Las facilidades que esta situación proporciona a las visitas en uno y otro sentido, a destinos que pueden no ser turísticos, de masas según el concepto tradicional norte-sur de sol y playa, producirán como se ha dicho un incremento en el movimiento turístico, tanto en el generado por las nuevas relaciones de negocios en el mercado único como por el que directamente se interesa por conocer nuevos horizontes. el margen para las empresas de transporte aéreo regular viene a ser mostrado en la figura 11, que da el factor de carga en peso para equilibrar resultados sin tener en cuenta los intereses del capital tomado en préstamo. En condiciones eficientes de operación, una media inferior al 58 %, que deja un 42 % de la capacidad disponible para rebajar tarifas, debería bastar, como lo muestra por otro lado el hecho mismo de la existencia masiva del «charter», que vuela con altos factores de ocupación y muy bajos precios.

FIGURA 11

Evolución del factor de carga en los vuelos regulares



6. Los objetivos de la política de transportes en relación con el movimiento interregional de personas

En general, puede decirse que las políticas nacionales de transportes en Europa suelen quedar resumidas en los siguientes grandes objetivos:

1. El sistema de transportes debe contribuir en la mayor medida posible a mejorar la calidad de vida.
2. La demanda de transporte debe ser satisfecha optimizando los objetivos del usuario (orientación al consumidor).

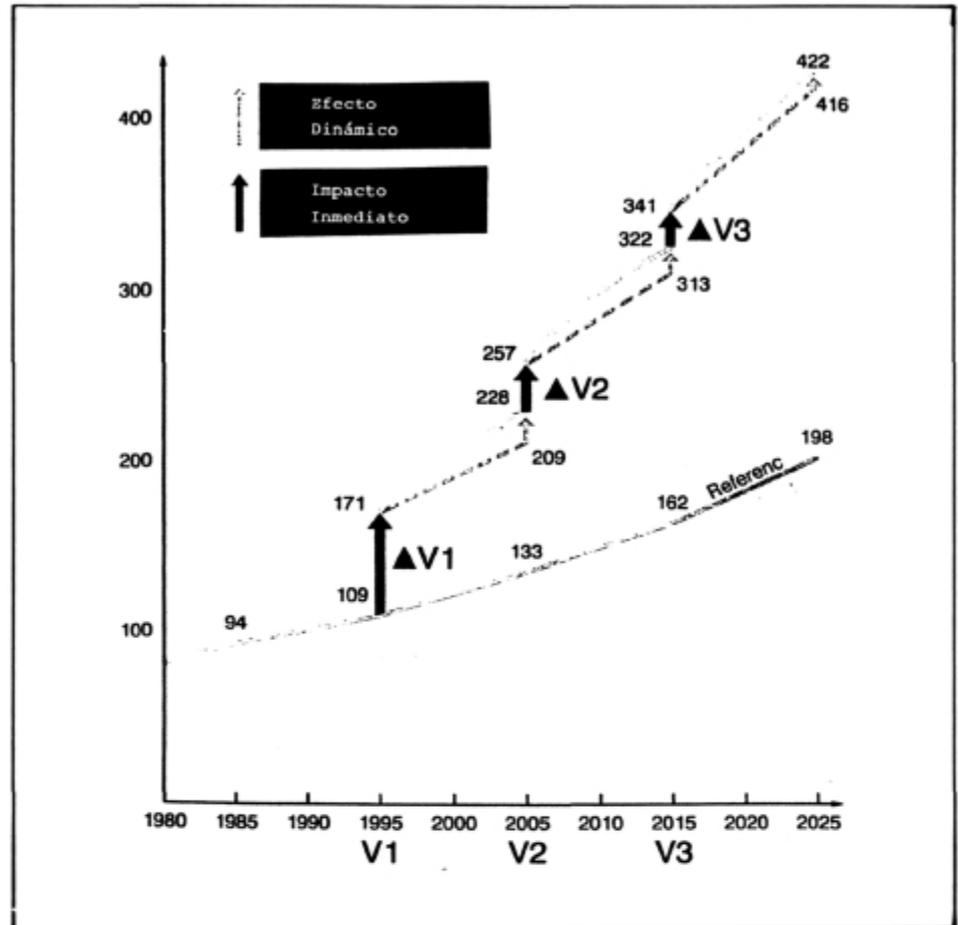
3. Las operaciones de transporte deben tener lugar en condiciones de mercado (orientación a los objetivos del transportista).
4. La política de transporte debe basarse en consideraciones de coste-beneficio (regla de orientación hacia evaluaciones de interés general).

Estos objetivos generales son de naturaleza cualitativa y, por tanto, carecen de la especificidad necesaria para adaptarlos a políticas concretas o a evaluaciones y, mucho menos, a los análisis coste-beneficio. Cuando se trata del transporte de personas, los objetivos turísticos tienen un papel fundamental entre los objetivos de los usuarios y la planificación del transporte, que ha de tener en cuenta este aspecto en relación con las demás misiones del sistema, debe efectuarse formulando subobjetivos a niveles jerárquicos inferiores en los cuales haya sido posible efectuar un análisis más fino.

A nivel de la planificación general, el conflicto clásico se plantea al tratar de asignar recursos, sobre todo financieros, pero también de otros tipos, a los proyectos de transporte. Esta asignación de recursos resulta discutible hasta el infinito cuando han de compararse objetivos tan complejos, distintos y distantes como son la sanidad, la educación y los transportes, por ejemplo. El sistema de transportes, a su vez, implica frecuentemente una competencia entre modos, sobre todo cuando se trata de resolver la asignación haciendo jugar a las fuerzas de mercado. Evitar la competencia mediante una decisión drástica (como en el caso clásico de la supresión del transporte aéreo doméstico en la desaparecida República Democrática Alemana), no resuelve la cuestión de la forma que ello ha de hacerse en la sociedad moderna desarrollada. Sin llegar a tal grado de decisión drástica, puede, en cualquier caso, ser objeto de discusión la programación de proyectos aparentemente paralelos (como autopistas y trenes de alta velocidad) o la superabundancia de recursos dentro de un mismo modo (como la existencia de varios aeropuertos sirviendo una misma región). Hallar una respuesta satisfactoria a estos planteamientos requiere una labor de análisis e investigación tan complejos que raramente se efectúan, lo que explica las impredecibles situaciones creadas cuando se rompe el «status quo», que, por lo demás, tiende a mantenerse precisamente por razón de dichas dificultades. El impacto del desarrollo de proyectos de transporte en unos modos con respecto a otros puede algunas veces ser casi evidente, al menos «a posteriori». Un ejemplo típico, de fuerte orientación turística, es el caso del aeropuerto español de Gerona-Costa Brava, que nunca llegó a desarrollarse con arreglo a las prognosis efectuadas al construirlo, tanto por la competencia de otros aeropuertos vecinos como por la creada por el transporte por carretera al construirse una autopista que enlazaba con la red europea. Los enlaces con trenes de alta velocidad plantearán, como se ha dicho, los mismos problemas de redundancia, de los que es ejemplo único hasta ahora el caso de la línea aérea París-Lyon, cuyo desarrollo ha cercenado de raíz el TGV. El establecimiento de proyectos alternativos, o la operación en concurrencia de instalaciones ya existentes puede, sin embargo, inducir corrientes turísticas al modo comprobado en el TGV, y que ilustra la figura 12 para las fases de la red europea de alta velocidad. Desde esta óptica, la abundancia de alternativas modales y la implantación de tecnologías de transporte avanzadas dinamizaría la demanda de una forma similar a la influencia de las frecuencias dentro de un mismo modo. En resumen, sólo el uso de procedimientos adecuados de análisis e investigación puede ayudar a planificar ade-

FIGURA 12

Aumentos de tráfico en alta velocidad
(Pasajeros-kilómetro)



cuadramente los sistemas de transporte en relación con el movimiento de personas. Por ello, trataremos a continuación de dar una rápida visión sobre cuáles pueden ser los avances que se produzcan en este campo en un futuro próximo.

7. Tecnología y medios de investigación en relación con el transporte de viajeros

Dentro del marco europeo, los gobiernos de muchos de los Estados en que el transporte se encuentra más desarrollado han tratado de profundizar por diversos procedimientos en el análisis de los desplazamientos entre regiones de un mismo país o de países diferentes. Algunos de estos procedimientos se basan en las encuestas, que deben ser sistemáticas para que los resultados sean válidos para la planificación. Otras veces el sistema seguido resulta incluso más costoso que las encuestas y requiere una apoyatura jurídica que no existe más que en unos pocos países. Un caso notable es el que muestran las tablas 9 y 10 y que corresponden a los análisis que el Instituto Alemán de Estadística (Statistisches Burdeszunt) realiza con el transporte aéreo de viajeros utilizando la totali-

TABLA 9

Estadística de destino aparente (Alemania 1988)

Aeropuerto de origen

Aeropuerto de encaminamiento	HAM	HAI	BRE	DUS	CGN	FRA	STR	NUE	MUC	BER	SCN	Otros	Total
(Conjunto de los tráficos)													
Hamburg	1.675	924	82	189.212	96.590	590.584	124.024	35.358	247.039	254.715	2.893	6.108	1.549.204
Hannover	1.875	2.701	63	5.445	2.923	225.828	50.769	16.107	97.351	142.957	439	1.010	547.468
Bremen	19	55	757	806	668	178.718	33.044	8.837	42.623	54.255	200	3.294	323.276
Duesseldorf	191.238	5.473	899	98	103	273.344	103.986	60.750	353.299	262.000	5.321	6.010	1.262.521
Koeln/Bonn	97.441	2.801	492	137	578	119.651	30.611	15.229	192.029	174.545	223	269	634.006
Frankfurt	586.347	214.156	176.981	231.821	109.671	925	184.447	154.815	546.295	644.798	19.932	56.827	2.927.015
Stuttgart	119.426	52.461	32.806	107.432	31.647	189.927	3.392	112	13.743	203.080	64	17.681	771.771
Nurenberg	34.502	15.945	8.864	57.726	17.197	154.855	32	134	2.243	80.725	23	3.426	375.672
Muenchen	243.972	99.669	42.798	363.046	191.934	557.260	14.230	2.439	430	270.687	4.058	37.646	1.828.169
Berlin (Oeste)	254.757	140.381	54.967	266.538	172.480	652.229	200.747	78.260	272.234	—	20.829	61.995	2.175.417
Saarbruecken	2.421	342	162	4.776	102	20.860	76	72	4.594	20.507	526	31	54.469
Otros	5.820	1.083	3.388	4.800	318	55.615	17.369	3.281	36.261	62.564	33	—	190.532
Total	1.539.493	535.991	322.259	1.231.837	624.211	3.019.796	762.727	375.394	1.808.141	2.170.833	54.541	194.297	12.639.520
(En líneas regulares)													
Hamburg	—	96	34	188.391	95.338	590.470	123.624	35.251	228.373	254.314	2.853	5.170	1.523.914
Hannover	178	—	50	5.151	1.316	225.746	46.436	15.440	83.551	142.749	406	18	521.041
Bremen	4	42	—	748	562	178.552	32.988	8.825	42.583	54.249	197	3.113	321.863
Duesseldorf	190.411	5.161	856	—	45	263.199	103.468	60.535	299.660	261.959	5.259	5.759	1.196.312
Koeln/Bonn	96.089	1.687	407	111	—	119.630	30.281	15.049	191.673	174.521	176	50	629.674
Frankfurt	585.965	214.131	176.821	221.246	109.641	—	183.872	154.534	527.513	644.773	19.928	56.489	2.894.913
Stuttgart	119.259	48.269	32.736	106.780	31.361	189.595	—	70	2.443	203.001	—	17.140	750.654
Nurenberg	34.430	15.188	8.854	57.590	17.092	154.828	—	—	2.021	80.713	—	3.318	374.034
Muenchen	224.536	85.882	42.782	309.342	191.643	536.567	1.847	2.193	—	267.790	4.034	37.158	1.703.774
Berlin (Oeste)	254.356	140.228	54.963	266.471	172.201	652.128	200.676	78.247	268.604	—	20.784	61.778	2.170.436
Saarbruecken	2.402	300	143	4.717	72	20.860	8	—	4.558	20.456	—	1	53.517
Otros	5.113	19	3.216	4.629	—	55.255	17.003	3.146	35.668	62.380	—	—	186.429
Total	1.512.743	511.003	320.862	1.165.176	619.271	2.986.830	740.203	373.290	1.686.647	2.166.905	53.637	189.994	12.326.561

Nota: Estas tablas incluyen transbordos.

TABLA 10
Estadística de destino final (Alemania 1988)

Aeropuerto de origen

Aeropuerto de destino final	HAM	HAI	BRE	DUS	CGN	FRA	STR	NUE	MUC	BER	SCN	Otros	Total
(Conjunto de los tráficos)													
Hamburg	1.675	485	82	168.053	89.623	561.277	119.362	39.971	241.267	232.199	4.662	7.112	1.465.768
Hannover	909	2.701	63	4.700	2.764	206.141	56.018	17.666	99.091	142.756	1.273	1.321	535.403
Bremen	25	51	757	680	757	163.782	36.902	10.489	47.082	54.256	983	3.518	319.282
Duesseldorf	149.887	5.349	907	98	102	247.215	88.026	55.532	322.064	256.879	3.982	6.435	1.136.476
Koeln/Bonn	90.181	2.850	530	136	578	109.411	29.766	16.585	187.255	174.453	277	401	612.423
Frankfurt	336.997	69.039	79.972	71.074	21.669	925	30.233	30.352	337.988	479.473	4.116	32.998	1.493.936
Stuttgart	124.085	56.150	37.229	101.644	29.641	161.769	3.392	156	13.447	200.391	108	18.204	746.216
Nuremberg	43.640	17.819	10.928	58.327	17.890	131.035	107	134	2.154	78.871	283	4.090	365.278
Muenchen	206.797	92.289	46.349	323.785	171.870	494.636	12.533	1.626	430	253.306	4.933	38.376	1.648.930
Berlin (Oeste)	252.905	139.660	54.865	265.961	172.273	653.685	200.851	74.967	272.189	—	20.995	62.033	2.170.384
Saarbruecken	5.656	1.293	1.022	4.267	185	13.645	141	361	5.507	20.547	526	142	53.292
Otros	7.500	1.659	3.777	5.601	847	48.108	17.617	4.033	37.821	62.584	210	149	189.906
Total	1.222.257	389.345	236.481	1.004.326	508.199	2.791.629	594.948	251.872	1.565.395	1.955.715	42.348	174.779	10.737.294
(En líneas regulares)													
Hamburg	—	6	34	167.232	88.371	561.215	118.962	39.864	222.601	231.798	4.622	6.174	1.440.879
Hannover	186	—	50	4.406	1.157	206.059	51.685	16.999	85.387	142.647	1.240	329	510.145
Bremen	10	38	—	622	651	163.616	36.846	10.477	47.042	54.250	980	3.337	317.869
Duesseldorf	149.524	5.118	864	—	44	237.126	87.508	55.317	278.655	256.838	3.920	6.184	1.081.098
Koeln/Bonn	90.031	1.736	445	110	—	109.390	29.436	16.474	186.899	174.429	230	182	609.362
Frankfurt	336.799	69.014	79.812	60.512	21.639	—	29.935	30.071	318.518	479.448	4.112	32.660	1.462.520
Stuttgart	123.918	51.958	37.159	100.992	29.355	161.437	—	114	2.281	200.312	44	17.663	725.233
Nuremberg	43.568	17.062	10.918	58.191	17.785	131.010	75	—	1.932	78.859	260	3.962	363.642
Muenchen	205.884	78.578	46.333	281.624	171.624	481.819	766	1.380	—	250.991	4.909	37.888	1.561.796
Berlin (Oeste)	252.504	139.507	54.861	265.894	171.994	653.584	200.780	74.954	268.942	—	20.950	61.816	2.165.786
Saarbruecken	5.637	1.251	1.003	4.208	155	13.645	73	289	5.471	20.496	—	112	52.340
Otros	6.793	595	3.605	5.430	529	47.748	17.251	3.898	37.228	62.400	177	149	185.803
Total	1.214.854	364.863	235.084	949.221	503.304	2.766.649	573.317	249.837	1.454.956	1.952.468	41.444	170.476	10.476.473

Nota: Estas tablas no incluyen transbordos.

dad de los billetes. El ejemplo se refiere al transporte doméstico (aunque muchas conexiones se realizan como veremos para enlazar con vuelos internacionales), pero existe igualmente para orígenes o destinos en aeropuertos exteriores a la República Federal. Los primeros cuadros presentan orígenes y destinos «aparentes» y los segundos los «reales» (a nivel de un solo billete dotado de múltiples cupones sin que se analice el caso del viajero dotado de varios billetes). Es fácil ver, en el caso del aeropuerto de Frankfurt, el gran número de viajeros que pasan por dicho aeropuerto para realizar un enlace con otro vuelo (casi la mitad). Este tipo de investigación puede llevarse a cabo con mayor precisión si cabe utilizando los sistemas informatizados de reserva de plazas (Computer Reservation Systems o CRS), que se emplean mayoritariamente en transporte aéreo pero que existen también en los otros modos (muy especialmente en ferrocarriles). Estos sistemas manejan además otros tipos de informaciones turísticas, como alojamientos, alquiler de vehículos, etcétera.

Su potencial es enorme, sus beneficios para el usuario fundamentales y su poder para manejar los mercados es tal que ha requerido ya regulaciones internacionales por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Comisión Europea de Aviación Civil y, sobre todo, en el marco de la CEE, una reglamentación comunitaria que regula estos sistemas más desde el punto de vista de la defensa de la competencia que desde el de los transportes, el turismo y las telecomunicaciones en que los CRS obviamente participan activamente. La riqueza de la información sobre el transporte de viajeros en ellos contenida puede ser ilustrada por las figuras 13 y 14, que muestran el uso que puede hacerse para extraer los datos de los mensajes que, automáticamente emitidos por los CRS, circulan por la red SITA de las líneas aéreas. En la primera figura tenemos un ejemplo de un mensaje sencillo (el vuelo de Iberia: Bilbao-París-Frankfurt), en el que podemos conocer el tipo y características del avión y los viajeros transportados en cada tramo. En la figura 14, en cambio, la información extraída de mensajes más complejos es tan rica que, por ejemplo, en el vuelo Frankfurt-Bangkok contemplado en dicha figura podemos conocer los destinos finales de cada viajero. El sistema aquí descrito será puesto en marcha en todos los aeropuertos alemanes en 1991 y evitará el tratamiento manual de los billetes antes descrito, además de resolver el tratamiento de las tasas de aeropuerto y el «handling».

Los ejemplos antes mostrados, para un modo tan altamente controlado como es el transporte aéreo, no tienen desgraciadamente su contrapartida en el resto de los modos, aunque, como se ha señalado, son en parte aplicados a ellos, por ejemplo en el caso del ferrocarril, y podrían extenderse a las conexiones intermodales. El programa COST 305, en Europa, ha supuesto un esfuerzo considerable en la investigación de los desplazamientos interregionales. Este programa, que en su origen proviene de la iniciativa de siete instituciones europeas de investigación del transporte (no todas ellas de Estados miembros de la CEE) se proponía, entre otros objetivos, conseguir una serie de datos que son, como hemos visto, de difícil obtención, pero que resultan básicos para el estudio de la demanda y las predicciones a medio plazo. Entre dichos objetivos se encuentran:

- Los datos anuales de los flujos origen-destino por modo de transporte y propósito del viaje.
- Los datos sobre modificación de la demanda en relación con las variaciones de la oferta.

FIGURA 13

Extracción automática de la información sobre transporte de viajeros (I)

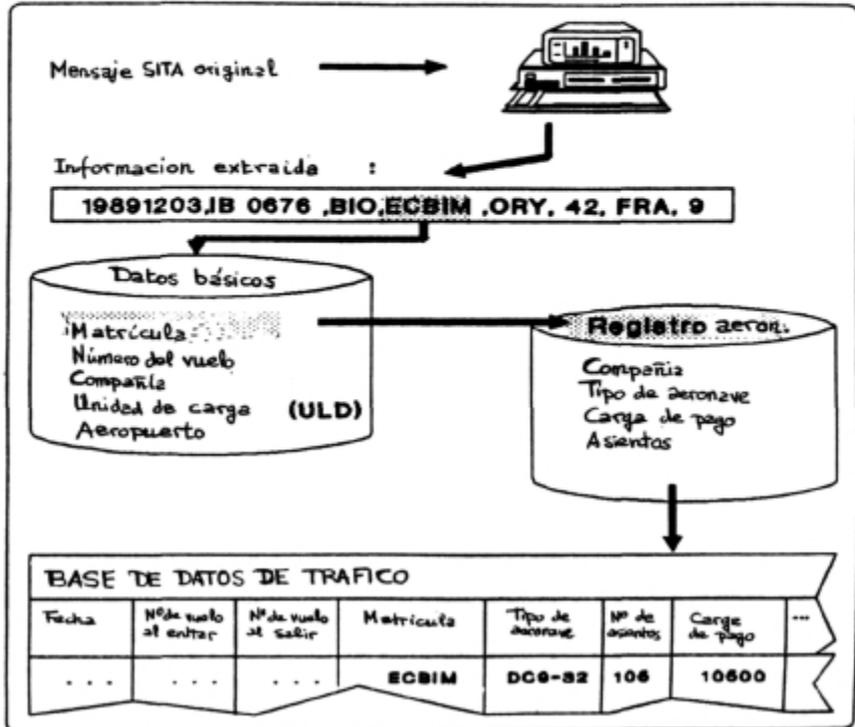
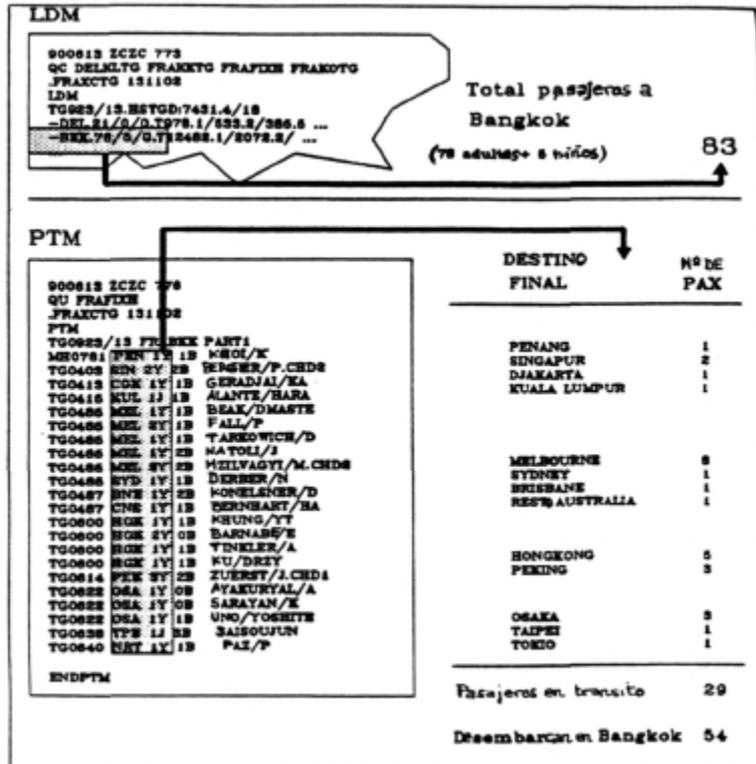


FIGURA 14

Extracción automática de la información sobre transporte de viajeros (II)



— Los datos sobre actitudes de los viajeros y los no viajeros.

El programa COST 305 ha recibido un firme apoyo por parte de la Comunidad Económica Europea, en cuyo programa estadístico el transporte de viajeros está empezando a recibir ahora una atención especial. El apoyo de los países miembros, en la triple vertiente de los transportes, el turismo y las estadísticas, resulta pues fundamental en estos momentos. Sin poder extendernos más aquí sobre el tema, resulta necesario destacar que sólo una visión comunitaria e intermodal del panorama de los transportes turísticos puede conseguir resultados eficaces a todos los niveles.

8. Conclusiones

La heterogeneidad de los temas aquí tratados en relación con el transporte de personas en su vertiente turística requiere esbozar una serie de conclusiones que podrían merecer un desarrollo ulterior, todo ello centrado como se ha repetido en el marco europeo, que es, por ahora, fundamental para el turismo en los países del sur de la Comunidad.

La conclusión más importante puede ser que el estudio de estos temas ha de abordarse desde un punto de vista comunitario e intermodal. Los turismos nacionales van a ser ahora, en gran manera, turismos domésticos de la Comunidad. El comportamiento de las tendencias va a responder por tanto más y más a modelos de turismo interno a medida que avanza el mercado único y la integración.

Una segunda conclusión es que ha de prestarse atención al resurgimiento del ferrocarril en el transporte interregional de personas. De nuevo aquí el análisis de la cuestión ha de tener muy en cuenta los factores intermodales, y en particular la competencia, y a la vez complementariedad de los trenes de alta velocidad y el transporte aéreo.

La tercera conclusión es la necesidad de profundizar seriamente en la investigación y utilizar sistemáticamente los enormes recursos que los avances tecnológicos han puesto al alcance de los Estados. Los sistemas informatizados de reserva de plazas, que actualmente se encuentran únicamente sometidos a un marco legal comunitario en relación con la defensa de la competencia, deberían ser objeto de medidas reglamentarias nacionales que permitan explorar la información en ellos contenida en beneficio de la planificación de los transportes y de la mejor atención a los derechos del consumidor.

Como conclusión final, que engloba a las anteriores en cierto modo, hay que destacar la necesidad de apoyar seriamente los programas europeos de investigación en materia del movimiento de viajeros, dedicando a ellos un mínimo de recursos fijos nacionales, inversión que sin duda se recuperará centuplicada al obtener como resultado un panorama más claro de los factores que producen los movimientos turísticos y de sus tendencias previsibles en función de cada política.