

**COSTE DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE
MALLORCA Y LA PENÍNSULA**

ÍNDICE

1. Resumen ejecutivo.....	3
2. Justificación del proyecto	3
3. Metodología	6
4. Resultados	7
4.1. Vector precio.....	7
4.2. Vector inversión en infraestructuras.....	9
4.2.1. Dotación de infraestructuras terrestres en 26 regiones europeas	9
4.2.2. Inversiones en infraestructuras por comunidad autónoma.....	10
4.2.3. Inversiones anuales por modo	11
4.2.4. Inversiones reales	13
4.2.5. Inversión pública total y stock de capital público.....	14
5. Tasas aeroportuarias satisfechas por los residentes en sus viajes a la Península	15

1. Resumen ejecutivo

El proyecto se inscribe en la creciente conciencia de que el hecho insular conlleva unos sobrecostes, especialmente de transporte, que requieren de algún mecanismo de compensación.

Para calibrar el sobrecoste en cuanto a transporte de viajeros, se ha comparado el coste para un viajero de Palma de Mallorca, de Barcelona, de Madrid, de Sevilla y de Santiago de Compostela, de trasladarse de su ciudad al resto de ciudades mencionadas en coche particular, en tren y en avión.

La conclusión es que todos los viajeros tienen un recorrido más económico a su alcance (coche y tren) que el de Palma, que solo puede recurrir al avión. Con el descuento del 33% del que disfrutaban los residentes en la isla, el viaje en avión del residente en Palma es ya competitivo con el coche, pero no con el tren. Sólo con un descuento del 50% se igualan los costes de los recorridos con el de Palma.

Para que el viajero peninsular pueda hacer uso del coche y del tren, el Estado ha financiado infraestructuras de transporte terrestre, de las que los insulares no pueden beneficiarse. Por ello se han comparado las inversiones en infraestructuras y en stock de capital público en las Baleares con el resto de comunidades autónomas y con algunas regiones europeas. El resultado es nítido: las islas reciben menos inversión, incluso comparado con otras islas del mediterráneo.

Por tanto, se considera que el descuento en los billetes de avión está justificado, e incluso existe margen para su ampliación.

Finalmente, el estudio finaliza con la recomendación de instaurar un mecanismo objetivo de cálculo y revisión automática del descuento.

2. Justificación del proyecto

La insularidad conlleva una serie de desventajas, que se hacen evidentes en el transporte. Los habitantes de las islas que pertenecen a un estado donde el continente concentra los centros de decisión política y de importancia económica tienen más difícil su desplazamiento a ellos que a los residentes en la península.

Comoquiera que se trata de un estudio de los viajes de las personas, a efectos metodológicos, se excluye la opción del viaje en barco porque sólo podría compararse con ciudades con puerto.

Las desventajas de la insularidad en el transporte de personas se debe a diversas razones:

- En el continente existen más oferta para el viaje: coche particular (y autocar), tren y avión. A mayor oferta, más posibilidad de alcanzar el óptimo del viaje en los siguientes vectores:
 - **Vector precio.** De estas ofertas, las más económicas (coche y tren) no están al alcance de los insulares.
 - **Vector disponibilidad.** La existencia de más oferta no sólo permite escoger un modo más económico, sino también de mayor frecuencia o de menor necesidad de antelación (un viaje en coche particular necesita menor tiempo de antelación que el transporte público).
 - **Vector rapidez.** En este caso, dando por sentado que en la mayoría de desplazamientos, el avión es el modo de transporte más rápido, los insulares estarían en igualdad de condiciones, siempre que las conexiones con las zonas más frecuentadas sean adecuadas (lo que se asume que sí).
- La mayor oferta es posible gracias a la disposición de una red de carreteras y de ferrocarril, que ha sido financiada en su mayor parte con presupuesto público. Se produce así una no-inversión en infraestructuras de transporte terrestre en las islas en la misma medida que en otras zonas del continente.

Esa no inversión puede equilibrarse de distintas formas:

- Con mayor inversión en otros modos de transporte, como el marítimo o el aéreo
- Subvencionando el billete en barco o en avión de los insulares a la Península
- Con mayor inversión en otras infraestructuras (sanidad, educación, medioambiente)

De estas modalidades compensatorias, las dos primeras benefician al insular, pero no fomentan el viaje del insular. Sólo la subvención del billete incide directamente en la desventaja de menor oferta.

En este estudio se excluyen otras dos desventajas del insular: la de su desplazamiento al extranjero (debido a que las distancias mayores acaban diluyendo la ventaja del transporte terrestre) y la de no recibir visitantes españoles del continente, que tienen las mismas desventajas para ir a las islas, que los insulares para ir al continente. No tener facilidades para visitar las islas implica desventajas económicas para el turismo, pero también para los contactos comerciales, muy sensibles a ello.

La desventaja en el viaje ha sido reconocida por la Administración desde hace ya bastantes años, y ha sido el motivo para conceder un descuento a los residentes en las islas en sus

viajes a la península. En estos momentos, el descuento es del 33% tanto en los billetes por avión como en los billetes en barco. Este descuento está siendo cuestionado insistentemente por las fuerzas vivas de las islas. Uno de los retos consistiría en establecer un método de cálculo y un método de revisión del descuento que variara en función de unos indicadores objetivos.

El propósito de este estudio es ofrecer datos sobre el vector precio en los viajes entre una selección de ciudades situadas en los puntos cardinales de España y el centro, entre ellos y con Palma. La selección se puede ampliar o modificar las ciudades, pero se presupone (y se espera verificar) que el viaje en carretera o tren está más disponible y es más económico en cualquier ciudad española que el viaje sólo en avión desde Palma.

Por poner un ejemplo, Teruel tiene desventajas para conectarse con Santiago o Sevilla por avión y por tren, pero puede viajar en coche a estas ciudades con menor coste que en avión desde Palma a Santiago o Sevilla.

En cuanto a las inversiones, se trata de un capítulo que puede presentar distintas perspectivas. Por ejemplo, considerar las inversiones de un año puede conducir a conclusiones erróneas si en aquel año se construyó una infraestructura concreta. Asimismo, las series temporales largas no están siempre disponibles por comunidades autónomas o por modos de transporte, ya que la contabilidad regional a menudo se construye sobre inversión pública total, o stock de capital público.

Finalmente, se ha incluido una estimación de las tasas aeroportuarias que han pagado los residentes de las Baleares en sus viajes a la Península (salidas + llegadas). El viajero paga de forma segregada en su billete las tasas de servicio al pasajero y la de seguridad. Estas tasas sólo existen en los viajes en avión, por lo que es significativo el importe que han sufragado, no ya por el billete, sino por esas dos tasas, que no son objeto del descuento.

3. Metodología

Se han seleccionado los siguientes nodos:

- 1 Barcelona
- 2 Madrid
- 3 Sevilla
- 4 Santiago de Compostela
- 5 Palma

Las rutas a comparar son las correspondiente a todos los pares de ciudades, excepto en el caso de Palma, que obviamente no ha incluido sus rutas terrestres con la Península.

Se han calculado las distancias en kilómetros terrestres para el modo carretera y ferrocarril (fuente: la web de campsa para el cálculo kilómetro de rutas, y asumiendo diferencias no significativas para el ferrocarril) y distancias en vuelo.

Para el modo carretera, se han estimado:

- 1 Un consumo de 9 litros por km
- 2 El coste medio de agosto de 2004 para las gasolinas super según el Ministerio de Industria.
- 3 Los kilómetros según la web de Campsa
- 4 Los peajes según la web de Campsa

Para el modo ferrocarril, se ha utilizado la web de Renfe para reservas de billetes, en segunda clase.

Para el modo aéreo, se ha utilizado la web de Iberia, tarifa turista con restricciones. El cálculo del kilometraje se ha obtenido de la web de Airport City Codes.

Para cada modo de transporte se ha calculado el coste por ruta, y el equivalente a coste por km. a efectos de comparación.

Finalmente para el cálculo de las inversiones en infraestructuras, se han tomado las estadísticas del Ministerio de Fomento, del Anuario Estadístico del Instituto Nacional de Estadísticas, de la Cámara de Comercio de Barcelona y otras fuentes correspondientes al año 2002, excepto para las inversiones en el modo aéreo, que corresponden al año 2001. Se han incluido las inversiones en puerto y transporte marítimo para las autonomías con mar.

Coste del transporte de viajeros insular y peninsular

4. Resultados

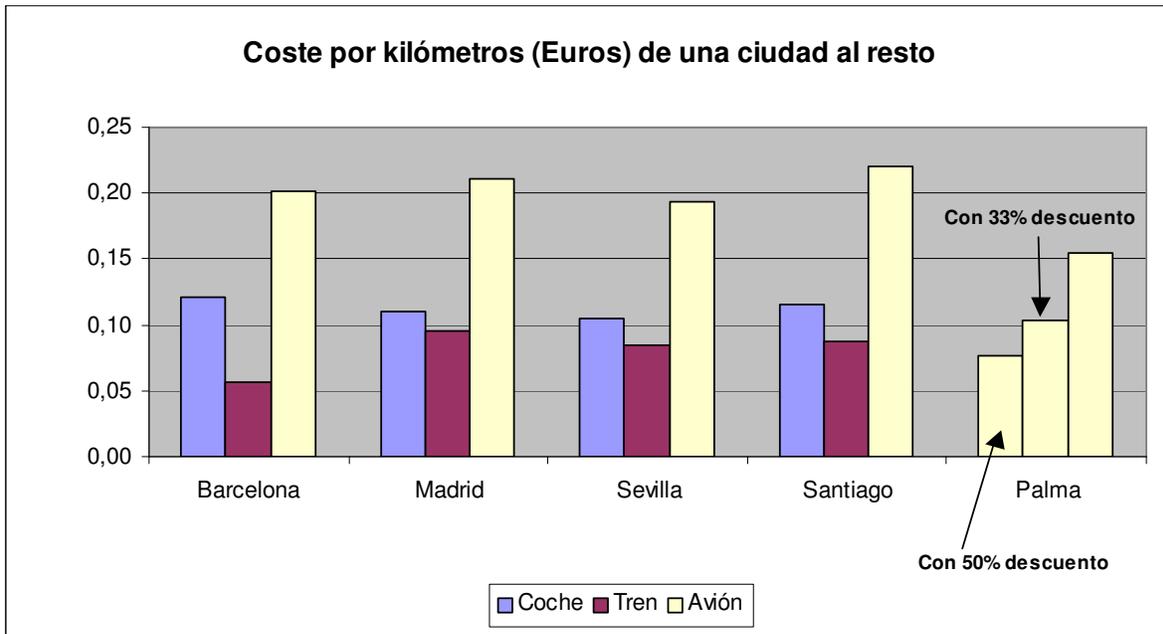
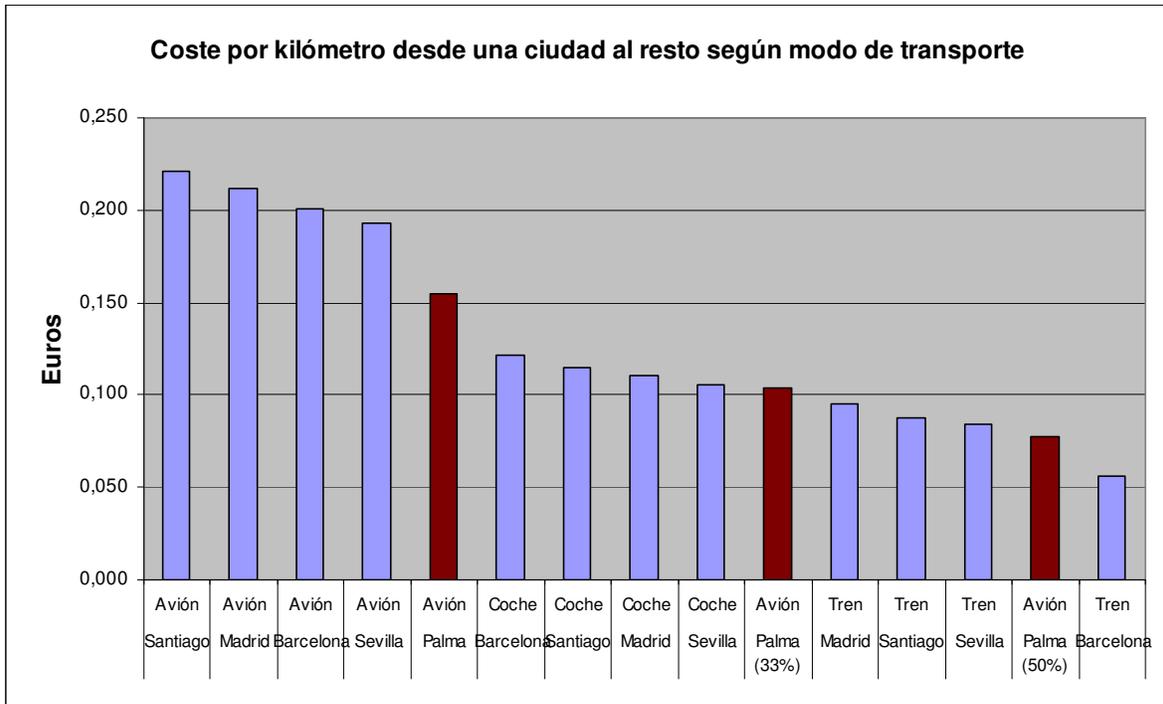
4.1. Vector precio

Distancias y coste de los desplazamientos

Modo de transporte/Ciudad		Barcelona	Madrid	Sevilla	Santiago	Palma	TOTAL	Coste Km	
Barcelona	Coche particular	Peaje	X	20,45	25,83	43,55			
		Combustible	X	53,87	88,04	96,46			
		Total	X	74,32	113,87	140,01		328,20	0,12
	Tren	Billete	X	59	50	44		153,00	0,06
	Avión	Tarifa IATA	X	125	100	210	45	480,00	0,20
	Km terrestres			612	1000,20	1095,9		2708,10	
Km aéreos			484	809	891	203	2387,00		
Madrid	Coche particular	Peaje	20,45	X	6,10	12,2			
		Combustible	53,87	X	46,03	52,68			
		Total	74,32	X	52,13	64,88		191,33	0,11
	Tren	Billete	59	X	40,5	65		164,50	0,09
	Avión	Tarifa IATA	59	X	156	125	70	410,00	0,21
	Km terrestres		612		523,00	598,5		1733,50	
Km aéreos		484		393	513	547	1937,00		
Sevilla	Coche particular	Peaje	25,83	6,10	X	8			
		Combustible	88,04	46,03	X	69,85			
		Total	113,87	52,13	X	77,85		243,85	0,11
	Tren	Billete	50	40,5	X	105,5		196,00	0,08
	Avión	Tarifa IATA	50	40,5	X	270	113	473,50	0,19
	Km terrestres		1000,20	523,00		793,6		2316,80	
Km aéreos		809	393		693	788	2683,00		
Santiago de Compostela	Coche particular	Peaje	44,75	9,05	12,35	X			
		Combustible	88,08	51,58	75,96	X			
		Total	132,83	60,63	88,31	X		281,77	0,12
	Tren	Billete	44	65	105,5	X		214,50	0,09
	Avión	Tarifa IATA	210	125	270	X	167	772,00	0,22
	Km terrestres		1000,72	586	863			2449,72	
Km aéreos		891	891	693		1018	3493,00		
Palma	Avión	Tarifa IATA	45	70	113	167	X	395,00	0,15
	Km aéreos		203	547	788	1018		2556,00	

*Tarifa B o M (turista con restricciones), la más económica según tarifas publicadas por IATA para la temporada de noviembre 2004

Coste del transporte de viajeros insular y peninsular



4.2. Vector inversión en infraestructuras

4.2.1. Dotación de infraestructuras terrestres en 26 regiones europeas

Veamos en primer lugar la dotación en infraestructuras terrestres la comunidad balear comparado con otras 25 regiones euromediterráneas:

Nivel de dotación de infraestructuras en 26 regiones mediterráneas

	Nivell de dotación por km2				Nivell de dotación por habitant				Mediana de totales
	FFCC	Autopista	Carretera	Total	FFCC	Autopista	Carretera	Total	
Vall d'Aosta	60	159	78	297	225	596	292	1113	705
Ligúria	218	385	203	806	96	170	90	356	581
Llenguadoc-Rosselló	122	86	173	381	206	145	292	643	512
Roine-Alps	146	137	204	487	156	148	219	523	505
Còrsega	63	0	99	162	292	0	459	751	457
Piemont	176	165	161	502	141	132	129	402	452
Emília-Romanya	112	159	175	446	86	122	134	342	394
Alentejo	62	9	29	100	422	62	200	684	392
Calàbria	134	103	141	378	132	102	139	373	376
Aragó	50	37	28	115	274	201	151	626	371
Algarve	79	95	73	247	156	187	143	486	367
Provença	97	125	139	361	94	121	135	350	356
Toscana	145	100	122	367	128	89	108	325	346
Campània	170	183	161	514	55	59	52	166	340
Laci	151	155	148	454	68	70	67	205	330
Sicília	133	125	109	367	92	87	76	255	311
Basilicata	81	22	88	191	180	50	196	426	309
Umbria	106	42	105	253	148	59	146	353	303
Llombardia	155	127	155	437	56	46	56	158	298
Pais Valencià	81	165	48	294	66	134	39	239	267
Catalunya	99	144	45	288	71	103	32	206	247
Andalusia	61	73	36	170	102	122	60	284	227
Múrcia	60	83	39	182	87	119	56	262	222
Sardenya	43	0	69	112	85	0	135	220	166
Illes Balears	0	57	57	114	0	54	54	108	111
Ceuta i Melilla	0	0	4	4	0	0	0	0	2

<http://www.cambrabcn.es/Catalan/Economia/documents/perspectiva.pdf>

Font: «Programa operacional 2000-2006 Interreg IIIB», Comissió Europea, Direcció General de Polítiques Regionals i de la Cohesió, 2002

Se puede observar que en dotación de infraestructuras terrestres la Isla Baleares está una posición muy baja de la tabla y vendría a diluir el argumento de que en el resto de Europa no existen descuento en los billetes para residentes en las islas, ya que puede observarse que la compensación en Sicilia y Córcega, por ejemplo, es una mayor dotación en infraestructuras intrainsulares.

Coste del transporte de viajeros insular y peninsular

4.2.2. Inversiones en infraestructuras por comunidad autónoma

Desgraciadamente, no contamos con estadísticas más recientes, pero aún así son elocuentes las inversiones por comunidades autónomas en 1998, por tipo y ponderado por el PIB:

Indicadores de stock de capital público productivo, por tipos, año 1998 (ordenadas de mayor a menor stock por PIB)

	Ferrocarril 1.000 €/km ²	Carreteras 1.000 €/km ²	Estruc. Urbanas 1.000 €/km ²	Ferrocarril x PIB	Carreteras x PIB	Infraes. Hidráulicas x PIB	Aeropuertos x PIB	Puertos x PIB	Total x PIB
Castilla - la Mancha	13,1	42,1	8,7	3,7	12	6,6	0	0	22,3
Extremadura	3,4	37,2	7,3	1	10,7	10,6	0	0	22,3
Asturias	50,3	188,1	30,1	3	11,1	3,7	0,1	2,5	20,4
Cantabria	33,2	218,3	31,6	1,9	12,4	2,1	0,1	2,1	18,6
Castilla León	8	55,2	12,4	1,7	11,5	4,5	0	0	17,7
Aragón	12	44,1	14,9	2,3	8,4	5,8	0	0	16,5
Andalucía	22,9	92,6	27,2	1,9	7,8	5,2	0,2	1,3	16,4
La Rioja	8	137,6	24,4	0,7	11,2	3,3	0	0	15,2
Galicia	12,5	153	26,4	0,8	10,2	2,4	0,2	1,5	15,1
Navarra	10,1	140,5	23,4	0,8	10,5	3	0	0	14,3
Murcia	8,1	97,1	28,4	0,5	6	6,6	0	0,8	13,9
Comunidad Valenciana	66,7	176,4	68,8	1,9	5,1	3,3	0,1	0,8	11,2
País Vasco	149,5	369,4	172	2,2	5,5	1,5	0,2	1,8	11,2
Islas Canarias	0,4	181	98	0	4,2	2,9	1,1	2,1	10,3
Cataluña	87,7	214,3	93,2	1,8	4,5	1,5	0,1	0,6	8,5
Madrid	407	372,1	189,9	2,5	2,3	1,1	0,6	0	6,5
Islas Baleares	4,7	84,2	66,5	0,1	2	1,7	1,5	0,9	6,2

<http://www.cambrabcn.es/Catalan/Economia/documents/mon222.pdf>

Coste del transporte de viajeros insular y peninsular

4.2.3. Inversiones anuales por modo

Estadísticas más recientes sobre inversiones anuales (y no por stock acumulado), indican asimismo que no se observa con nitidez una sobreinversión en los modos de transporte marítimo y aéreo.

CCAA	CARRETERAS			FERROCARRIL			AEROPUERTOS			MAR		
	2000	2002	Media 2002 /2000	2000	2002	Media 2002/ 2000	2000	2001	Media 2001- 2000	2001	2002	Media 2002-2001
ARAGÓN	308.031	400.307	354.169,00	505.451,18	646.418	575.934,59	1.160	2.797	1.978,50			0,00
ASTURIAS	314.750	514.958	414.854,00	33.055,67	34.830	33.942,83	5.265	2.230	3.747,50	39.787	34.590	37.188,50
CASTILLA Y LEÓN	477.372	662.875	570.123,50	105.177,12	405.590	255.383,56	5.800	2.654	4.227,00			0,00
CANTABRIA	137.824	147.568	142.696,00	12.621,25	14.514	13.567,63	4.447	998	2.722,50	16.035	13.749	14.892,00
CASTILLA-LA MANCHA	280.372	392.850	336.611,00	91.954,85	196.498	144.226,43	--	147	73,50			0,00
PAÍS VASCO	224.905	385.251	305.078,00	102.773,07	162.531	132.652,03	38.339	13.952	26.145,50	35.358	36.061	35.709,50
CEUTA Y MELILLA	27.388	4.701	16.044,50			0,00	1.226	2.692	1.959,00	11.569	15.059	13.314,00
MADRID, COMUNIDAD DE	145.541	168.591	157.066,00	757.275,25	375.906	566.590,63	135.150	868.834	501.992,00	9.015	15.329	12.172,00
GALICIA	334.211	330.452	332.331,50	63.106,27	141.901	102.503,64	12.994	4.868	8.931,00	64.254	169.541	116.897,50
BALEARS, ILLES	40.773	45.537	43.155,00	10.217,21	36.583	23.400,10	62.908	61.335	62.121,50	36.962	53.739	45.350,50
CATALUÑA	394.576	538.304	466.440,00	323.344,51	883.261	603.302,76	66.514	227.842	147.178,00	140.709	102.177	121.443,00
CANARIAS	190.641	180.806	185.723,50	0,00	0	0,00	78.931	79.214	79.072,50	75.703	61.336	68.519,50
NAVARRA	90.074	98.801	94.437,50	2.404,05	4.201	3.302,52	962	1.009	985,50			0,00
EXTREMADURA	119.097	220.187	169.642,00	5.409,11	23.293	14.351,05	505	107	306,00			0,00
ANDALUCÍA	643.492	801.536	722.514,00	96.161,94	494.527	295.344,47	69.988	35.854	52.921,00	91.552	126.493	109.022,50
COMUNIDAD VALENCIANA	352.133	385.954	369.043,50	92.555,86	148.947	120.751,43	9.478	38.450	23.964,00	87.730	117.174	102.452,00
MURCIA	94.347	103.206	98.776,50	1.202,02	6.303	3.752,51	547	977	762,00	17.544	33.132	25.338,00
RIOJA, LA	42.401	112.161	77.281,00	4.207,08	3.977	4.092,04	4.045	8.251	6.148,00			0,00

Fuente: Ministerio de Fomento

Coste del transporte de viajeros insular y peninsular

Veamos a continuación la inversión en infraestructuras de los años 2002 y 2001 (2000 según disponibilidad), ordenadas por inversión y habitantes.

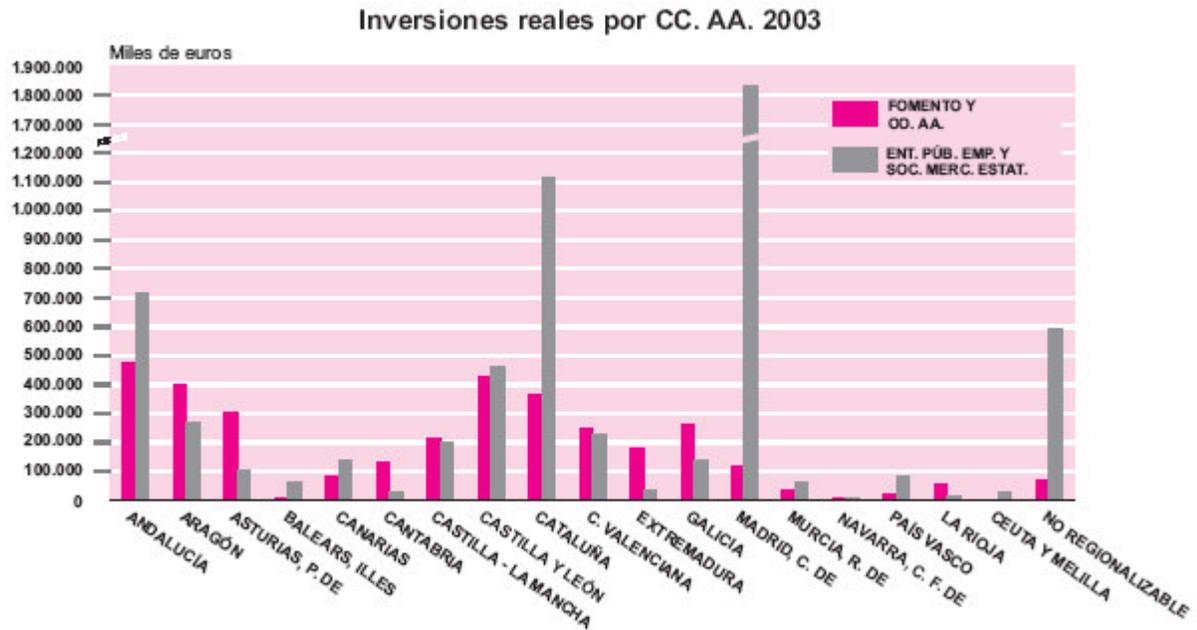
COMUNIDAD AUTÓNOMA	TOTAL	HABITANTES	INVERSIÓN X HABITANTE
ARAGÓN	932.082	1.204.215	774
ASTURIAS	487.134	1.062.998	458
CASTILLA Y LEÓN	829.734	2.456.474	338
CANTABRIA	172.735	535.131	323
CASTILLA-LA MANCHA	480.911	1.760.516	273
PAÍS VASCO	499.937	2.082.587	240
CEUTA Y MELILLA	33.063	137.916	240
MADRID, COMUNIDAD DE	1.240.978	5.423.384	229
GALICIA	613.307	2.695.880	227
BALEARS, ILLES	182.416	841.669	217
CATALUÑA	1.319.098	6.343.110	208
CANARIAS	326.132	1.694.477	192
NAVARRA	98.726	555.829	178
EXTREMADURA	184.299	1.058.503	174
ANDALUCÍA	1.197.272	7.357.558	163
COM. VALENCIANA	630.933	4.162.776	152
MURCIA	136.423	1.197.646	114
RIOJA, LA	87.521	2.082.587	42

() Media de inversiones en los dos años según modo de transporte

Carretera	2000 y 2002
Ferrocarril	2000 y 2002
Transporte aéreo	2000 y 2001
Transporte Marítimo	2001 y 2002

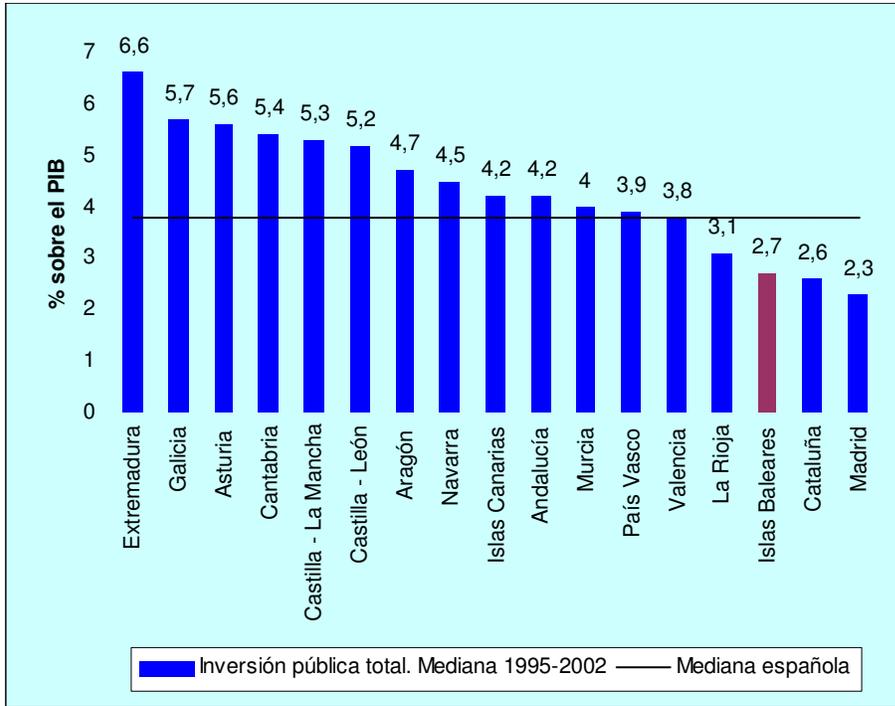
4.2.4. Inversiones reales

Para el 2003, se dispone del gráfico de inversiones reales en infraestructuras, donde es posible discernir que las Islas no están entre las primeras comunidades en valor absoluto.

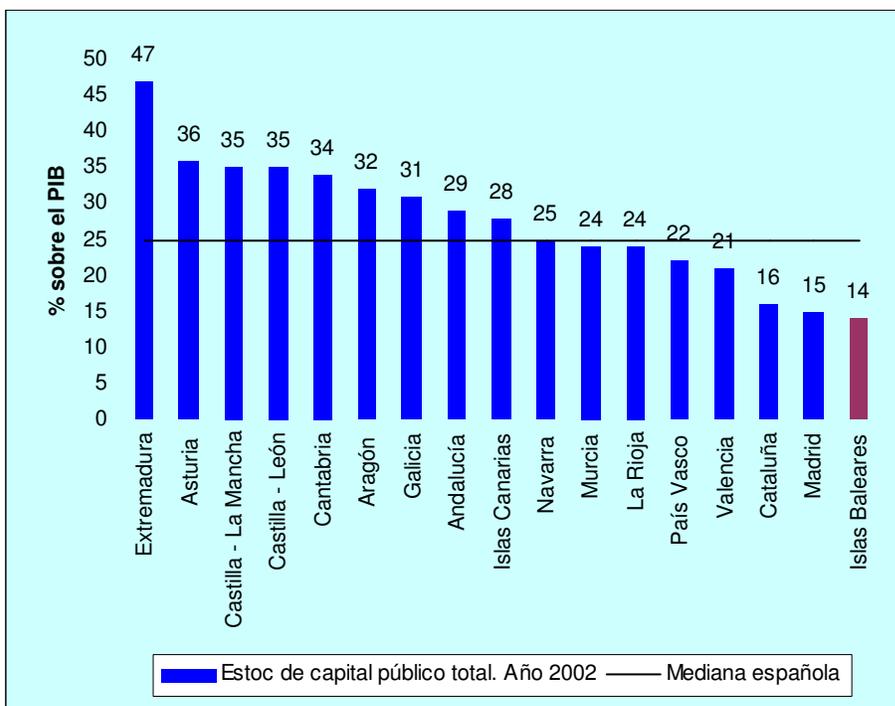


4.2.5. Inversión pública total y stock de capital público

En cuanto a la inversión pública total, que se asume que tiene una alta correlación con las inversiones en infraestructuras, se observa que las Islas Baleares se encuentran, con respecto al PIB, en una posición de nuevo muy alejada de los primeros lugares:



Fuente: FUNCAS



Fuente: Cambra de Comerç de Barcelona con datos de la Fundación BBVA – IVIE

5. Tasas aeroportuarias satisfechas por los residentes en sus viajes a la Península

El precio de un billete aéreo consta de cuatro grandes conceptos:

- ❑ La tarifa de la compañía aérea (que incluye sin desglosar las tasas de aterrizaje, handling, aparcamiento, navegación aérea, etc.).
- ❑ Los cargos por emisión, de la compañía aérea o de la agencia de viajes
- ❑ La tasa de servicio al pasajero, de Aena, RS en código IATA
- ❑ La tasa de seguridad, de Aena, QV en código IATA

Ticket 1: CUPON CARGOS

TARIFA (CIVA INC EN SU CASO)	EUR 86.00
TASAS/IMPUESTOS (CIVA INC EN SU CASO)	EUR 9.77
CARGO POR EMISION (CUPILDO)	EUR 23.00
TOTAL	EUR 110.77

Ticket 2: #RECIBO PASAJERO

TARIFA	EUR 86.00
RS - Tasa de servicio a pasajeros	EUR 2.31RS
QV - Tasa de seguridad	EUR 2.46QV
TOTAL	EUR 95.77

Esas tasas pueden variar ligeramente según el tipo de billete.

Los descuentos de que se benefician los residentes se computan tanto sobre la tarifa como sobre las tasas.

Coste del transporte de viajeros insular y peninsular

El importe total que han pagado los residentes en sus viajes a la Península han sido los siguientes:

	2002	2003
Número de residentes en Baleares-Península (salidas + llegadas)	1.796.075	1.914.565
Tasa de seguridad (QV), en € (ida+vuelta)	1,83	2,09
Tasa de servicio al pasajero (RS), en € (ida+vuelta)	7,01	7,16
TOTAL TASAS A CARGO DE LOS RESIDENTES ANTES DEL DESCUENTO	15.885.546,98	17.709.726,25
TOTAL TASAS A CARGO DE LOS RESIDENTES DESPUÉS DEL DESCUENTO	10.643.316,48	11.865.516,59

Fuente para el número de pasajeros residentes: Aviación Civil

Fuente para el importe de las tasas: Aena

Con respecto al coste total satisfecho por los residentes, las tasas representan la siguiente proporción:

	2002	2003
Coste total de los viajes de residentes Baleares-Península	138.310.842	126.839.700
TOTAL DESCUENTOS	45.642.578	41.857.101
Total pagado por los residentes	92.668.264	84.982.599
Parte del coste pagado correspondiente a tasas	10.643.316	11.865.517
%	11%	14%

Fuente para el importe de los descuentos: Aviación Civil

Es decir, que si se suprimieran las dos tasas que aparecen en el billete (la de servicio al pasajero y la seguridad), el descuento pasaría del 33% en aquellos años a un 45% y 47%.