

P O N E N C I A

Nº 5

PLANIFICACION DE LOS TRANSPORTES

TRANSPORTES AEREOS

INTRODUCCION

El Turismo que entra en España se distribuye así:

Ferrocarril 6%, Carretera 64%, Mar 5%, Aeropuerto 25%.

Eminentemente Mallorca se encuentra, debido a su insularidad, en inferioridad de condiciones ya que no podemos absorber turismo ni por carretera ni por ferrocarril. Lo que hace más importante sus dos únicas puertas de entrada que son el Aeropuerto y el Puerto.

Y dentro de estos dos, con que por el Aeropuerto entra el 87% de nuestros visitantes, cuyo tráfico mayoritario es el llamado tráfico charter, con un 82%. (2.231.168 pasajeros en 1.977). Palma con un total de entradas en 1.977 de 2.731.456 representa el 31% del tráfico internacional de España.

Del total tráfico aéreo charter de España de 6.189.749 millones de pasajeros, Mallorca mueve el 36%. Baleares representa el 46% del total charter de España (España mueve el 69% en tráfico charter y el 31% en tráfico regular).

En el año 1.966 se entregó el llamado terminal "A" y en el 1.972 el Terminal "B" que debido a su mala concepción y utilización limitada no ha supuesto ni la mitad de la operatividad de la terminal "A".

Las cifras de pasajeros movidas en el año 1.966 fueron 2.393.340 y en el año 1972, 6.946.491, siendo un año 1.978 8.000.000 viendo pues que a pesar del

gran incremento de pasaje movido entre 1.966 y 1.978 del 233 %,

no se han hecho las necesarias inversiones para actualizar sus instalaciones, si bien es verdad que el 60% de estos pasajeros llegan durante el fin de semana. Creando horas puntas cróticas y que por tanto es difícil adecuar

la infraestructura de un Aeropuerto, a unas necesidades de horas no es menos cierto que dada la rentabilidad del Aeropuerto de Palma y su imagen turística para nuestros visitantes, no se han puesto por parte de la Administración los medios adecuados para su puesta al día (nuevo tráfico de *wide bodies*, deficiente handling etc.)

Si bien es verdad que la Administración gastó en su día cientos de millones en la construcción de la segunda pista parcialmente terminada el año

AND1972 es inexplicable su no terminación y absoluto abandono, pudiendo ser dicha pista una mejora de la operatividad del Aeropuerto.

Esta Ponencia está basada en el estudio de profesionales vinculados muy directamente con la problemática del Aeropuerto, no queremos dogmatizar nuestras conclusiones pero sí pedir a la Administración que tenga en cuenta a los usuarios de este Aeropuerto para estudiar mejoras y futuras ampliaciones, téngase bien en cuenta que según la previsión de los expertos de organismos internacionales, el turismo, y muy particularmente el tráfico aéreo irá en aumento calculado aprox. en un 10% interanual es muy destacable el incremento de tráfico charter en las rutas transatlánticas en la próxima década debido principalmente a las bajas tarifas. Este fenómeno puede afectar grandemente al turismo de nivel medio europeo, que actualmente vá a destinos del Mediterráneo, y es el más dudoso que pueda aumentar sensiblemente el turismo del otro lado del Atlántico hacia Mallorca. Por cuanto se considera de la máxima importancia la actualización y puesta al día en nuestro Aeropuerto.

ESQUEMA DE LA PONENCIA DE TRANSPORTES PARA EL CONGRESO TURISTICO DE MALLORCA 1979.

Parte I^a

PROGRAMACION

- 1.- El objetivo debe ser corregir los exagerados altibajos. Debe hacerse por parte de la Administración Española, ya que a los transportistas les es imposible autolimitarse debido a su dependencia de los Tour Operators.
- 2.- La aceptación de programas debería hacerse poniendo una fecha límite de presentación, después de la cual los programas se someterían al ordenador de Aviación Civil, en Madrid con terminales de computación en todos los Aeropuertos.
- 3.- El ordenador debería estar programado con los siguientes parametros:
 - a) Capacidad máxima horaria del Aeropuerto, ó capacidad máxima de Aero-vías de acceso y salida (el que sea menor).
 - b) Fecha, hora llegada, hora salida (tiempo de escala).
 - c) Tipo de Avión (capacidad de pasaje)
 - d) Rutas de salida.
- 4.- En caso de horas punta conflictivas un Comité local de programación, debería decidir su adjudicación.
- 5.- Un sistema de prioridades, en parte ya acordado debería también incluirse en la programación del ordenador. Pero creemos que en la práctica los únicos vuelos prioritarios deberían ser los Internacionales Regulares, ya que los domésticos no interfieren en absoluto la fluidez de las Aero-vías por volar a baja cota y no deberían tampoco influir en la capacidad de los terminales, ya que como se sugiere deberían operar en un terminal propio. Los vuelos Internacionales Regulares, NO Iberia, son tan pocos, no merecen tenerse en cuenta a efectos de capacidades.
- 6.- Los Aeropuertos por medio de sus terminales de ordenador estarían en todo momento informados de su tráfico, pudiendo corregir en cualquier

momento los excesos, podrían proponer vuelos ó cambios de vuelos que se les solicitasen con caracter urgente, teniendo siempre una imagen exacta de la situación.

Parte 2ªAEROVIAS

- 1.- El documento básico es la carta acuerdo entre el FIR BCN y ACC PMI, por la cual se concede al TMA PMI (Mallorca, Menorca é Ibiza) una salida cada cuatro minutos por el punto LIMA y una cada cinco minutos por REUS, ó sea 27 salidas a la hora ó sea una salida cada 2 minutos 20 segundos.

- 2.- Lógicamente esto no llega nunca a suceder en la realidad por diversas circunstancias:
 - a) Preferencia de aterrizajes sobre despegues.
 - b) Existencia de una sola pista en servicio PMI.
 - c) Restricciones de tráfico impuestas por Francia que Barcelona hace repercutir sobre Palma.
 - d) La distribución por BCN FIR de los "slots" disponibles deforma todavía más el acuerdo citado arriba, al asignar unilateralmente y de forma conservadora menos "slots" al TMA PMI de los que por su intensidad de tráfico, deberían corresponderle.
 - e) Se produce con frecuencia, que en los Aeropuertos dependientes del TMA BCN no hay tráfico para hacer uso de los "slots" que les han sido asignados por el FIR. Estos "slots" no son reasignados sobre la marcha, a PMI sino que se dejan perder.
 - f) Se comprueba lo anterior al observar que los retrasos ATC incluso en los días peores son muy inferiores a los registrados en el TMA PMI, También en algunas ocasiones por gestiones particulares, BCN ha reasignado uno de estos "slots" sobrantes a tráficos de Palma despegando estos aviones sin demora, en otras ocasiones algunos vuelos han sido reprogramados desde PMI vía GRO pudiendo salir sin demora. Por otra parte, cuando se ha solicitado de las Autoridades Francesas la apertura de nuevas Aerovías, han contestado diciendo que el tráfico procedente del FIR BCN, no había llegado nunca a saturar las Aerovías existentes.

- 3.- En la práctica y como demuestran las estadísticas, el máximo rendimiento que puede esperarse en las condiciones actuales, es de 15 salidas a la hora.

4.- Como posibles soluciones se apunta:

- a) Extensión del TMA PMI hasta limitar con el FIR Marsella al norte, pudiendo por lo tanto transferir tráfico directamente a Francia, obviando el FIR BCN. Para ello parece ser que sólo se necesitaría autorización y comunicaciones directas (teléfono caliente). El ACC Palma manejaría el tráfico, sólomente por encima del nivel 240 con el fin de facilitar al ACC-FIC Barcelona, sus salidas hacia Marsella o FIR Roma, evitando la coordinación con Palma y debiendo sus aviones mantener un nivel más bajo de 240, hasta entrar en contacto con Marsella, ó en caso necesario, estableciendo la correspondiente coordinación con Palma ACC.

Evidentemente, que el Centro de Control Palma, para la realización de este Plan, precisaría de mayores medios técnicos y humanos, con nuevos equipos.

- b) Aún desconociendo las circunstancias ó problemas internos del FIR BCN y su ACC, creemos que se podría negociar un nuevo acuerdo de reasignación de Slots y obtener una mayor flexibilidad y rapidez en el aprovechamiento de los slots que en cualquier momento puedan quedar libres en el FIR .
- c) Podría también negociarse la concesión de una Aerovía de emergencia directa a Mahón-Niza, evitando el conflictivo punto LIMA y que podría ser utilizada sólomente los sábados y Domingos, a fin de no interferir con actividades Aéreas locales de Niza.
- d) Consideramos que se debe negociar con el Control francés é italiano, la aceptación de tráfico aéreo, saliendo de Palma, por las rucas marcadas en rojo, ya establecidas como aerovías.

Y del control argelino é italiano por la ruta trazada en puntos rojos y negros, ésta como alternativa de urgencia en caso de conflictos con control Francia, como en el año 1.973 y 1.978.

- 5.- La situación que se produjo a finales de julio 78 en Palma, cuando en algunos momentos había cerca de 60 Aviones en tierra, sin posibilidad de salida debido a la huelga del ACC Francés, a causa de que el FIR MRS casi envuelve el TMA PMI sería muy deseable el negociar con Argelia é Italia el establecimiento de una Aerovía hacia el Este como salida de emergencia en el caso citado.

Parte 3ªINFRAESTRUCTURA

- 1.- No creemos necesario ampliar la infraestructura existente, pero sí darle funcionalidad y calidad, adaptándola a las necesidades actuales.
- 2.- Creemos que:
 - a) Quitando el tráfico doméstico del edificio A y llevándolo al módulo central del B. se ganaría en eficacia.
 - b) Prolongando los check-ins hacia la actual espera Nacional, hasta un total de 8 cintas, atendiendo a 24 mostradores de facturación real, daría un flujo de 3.600 pasajeros/hora ($8 \times 3 \times 150 = 3.600$).
 - c) Situando las salidas Internacionales en el piso alto, con 4 fingers de 2 puertas, cada uno nos daría, 8 puertas por 3 embarques (uno cada 20 por 150 Pax igual a 3.600 pax/hora.
 - d) Entradas Internacionales por piso bajo, absorbiendo la actual entrada Nacional y salida Internacional baja, con las 5 cintas que ya existen más 3 que se podrían instalar en la actual salida Inter baja, darían 8 cintas de entrega de equipajes a 20 minutos por avión nos daría un resultado de 3.600 pax/hora de entrada.
 - e) 3.600 Pax/hora entrada y 3.600 pax/hora de salida nos dá un movimiento de 7.200 Pax y que durante 16 horas de utilización, recomendadas, dá una capacidad diaria de 115.200 Pax/día, más que suficiente para dar un servicio de calidad al tráfico real (que es inferior) incluso en caso de dificultades.
 - f) La capacidad del Hall Internacional alto sería de unos 5.700 m/cu equivalentes a 7.000 Pasajeros, suficiente para absorber una hora de retraso de todo el tráfico.
 - g) Pero de todos modos con la capacidad de salida por Aerovía es en la teoría y en condiciones normales de 27 aviones/hora, para el TMA PMI (MHN-IDZ-PMI).
Asignado a PMI el 60% de estas salidas, serían 17 salidas/hora con un total de 2.550 pax/hora, inferior a la capacidad del edificio.
 - h) En la práctica y debido a las restricciones del ACC, que ya son crónicas, se llega a unos 9 ó 10 aviones/hora de salida y como máximo en condiciones normales se ha llegado a 15 salidas.

Parte 4ªHANDLING

- 1.- El handling crea una limitación artificial a la capacidad de la Infraestructura Aeroportuaria y además es el factor más importante en el aspecto comercial y de calidad cara al usuario, del transporte aéreo.
- 2.- Se debe exigir la adecuación de Handling a las capacidades reales del Aeropuerto.
- 3.- Esta adecuación deberá ser exigida por las Compañías que tienen firmado un Contrato de Handling y muy especialmente por la Jefatura del Aeropuerto, ya que un mal funcionamiento del Handling puede ocasionar un colapso en el tráfico del Aeropuerto.
- 4.- Para obviar los inconvenientes de adecuación del Handling y sus costes quizás fuese recomendable y muy especialmente desde el punto de vista de seguridad que el handling de rampa, al menos, fuese ejecutado por una compañía pura de handling, bien privada ó bien dependiente de la Administración o entes Autonómicos dejando el servicio de pasajeros a las compañías transportistas.
- 5.- Con ello la inspección sería más efectiva, y se evitaría la descarada preferencia que el agente de Handling dá a sus aviones en detrimento del servicio en general.

5.2.- TRANSPORTES MARITIMOS:

De las memorias de la JUNTA DEL PUERTO de Palma hemos recopilado los datos siguientes:

	<u>1.976</u>	<u>1.977</u>	<u>1.978</u>
Buques entrados y salidos	5075	4742	4347
Pasajeros " "	1161165	1035744	1055392
Trasatlán. " "	351	216	191
Automoviles" "	120.431	141605	150000

Datos que nos dan a entender que lo que realmente sufre un crecimiento es el transporte de automóviles.

De la Compañía que atiende los "SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARITIMAS DE INTERES NACIONAL" creemos interesante conocer la capacidad y la ocupación de los trayectos más importantes: En miles:

MES	<u>BARCELONA</u>		<u>VALENCIA</u>		<u>ALICANTE</u>	
	<u>CAPACIDAD</u>	<u>PLAZAS OCUPADAS</u>	<u>CAPACIDAD</u>	<u>PLAZAS OCUPADAS</u>	<u>CAPACIDAD</u>	<u>PLAZAS OCUPADAS</u>
ENERO	39	17,1	39	9,2	16,6	8,1
FEB.	36	11,3	36	5	15,5	6
MARZO	62	32,4	44,5	25	18,2	13,5
ABRIL	40,5	26,8	38,2	18,5	17	11,7
MAYO	40	28	40,5	27,5	17,5	15
JUNIO	62	26,5	43,5	26	22,2	14,2
JULIO	82,5	50,8	52	41,5	32	19,5
AGOSTO	89,5	66,5	53	40,5	32	22
SET.	78	48,7	52,5	29	30	16,5
OCT.	39	24	39	16	16,7	10,7
NOV.	39	15,5	39	12,8	16,7	8,3
DIC.	37,8	17	39	14	16,5	8

Puede observarse que la ocupación va desde un 15% a un 85% según la línea y según la temporada; también deducimos que siguen marcados tres períodos: Temporada BAJA, SEMANA SANTA Y VERANO, pero hay que reconocer que los valles entre Semana Santa y Verano están desapareciendo "algo" en Junio, para mantenerse a nivel "alto" hasta Setiembre/Octubre.

5.2- TRANSPORTES MARITIMOS:

5.2.1.- PROGRAMACION CONJUNTA DE LAS COMPANIAS NAVIERAS QUE OPERAN EN EL SECTOR.

Debería logarse que TODAS LAS NAVIERAS que operan en nuestras comunicaciones: Mallorca/Península e interislas, llegaran a convencerse de las ventajas que se conseguirían si las programaciones de los itinerarios se hicieron conjuntamente, con el fin de un mejor aprovechamiento de la flota y sin lugar a dudas una mejora para los usuarios.

5.2.2.- PARTICIPACION DE LAS ORGANIZACIONES TURISTICAS (AVIBA/FOMENTO) EN LA PROGRAMACION.

Así como se propone una programación conjunta, creemos sería de interés que en la programación de itinerarios fueran oídas las opiniones de: AVIBA (como los mejores clientes y conocedores -como buenos vendedores- de la opinión de los usuarios de los servicios), del FOMENTO (como organismo turístico de solera reconocida) y de la CONSELLERIA (como coordinador de los transportes y controlador de un gasto -de un servicio público tan necesario para la Isla, los isleños y para nuestros visitantes.

5.2.3.- MAXIMA ANTELACION EN LA PUBLICACION DE LAS PROGRAMACIONES Y TARIFAS.

Necesaria e imprescindible es la publicación con MAXIMA ANTELACION de las programaciones y de los cambios de tarifas ya que -en especial- para las Agencias de Viajes es de primera necesidad para la confección de forfaits y para la correspondiente oferta en el potencial de Clientes nacionales y extranjeros.

Aunque lo ideal sería publicar, tanto las programaciones - como las tarifas para los próximos 12 meses, daríamos un gran paso si en Diciembre, se conocieran programación y tarifas para Semana Santa y Verano; en Junio, para la tem-

.../...

perada de invierno que comprende el período Octubre/Semana Santa.

5.2.4. -PUERTOS DE MALLORCA: SITUACION Y POSIBLES MEJORAS.

Hay que considerar que únicamente el Puerto de Palma es el que está adecuadamente preparado, en instalaciones para el tráfico de pasajeros.

El movimiento en el Puerto de Palma sobrepasa el millón de pasajeros y los 150.000 vehículos; cifras que sin ser tan espectaculares como las del tráfico aéreo, tienen para Mallorca una importancia relevante ya que no debemos olvidar nuestro carácter INSULAR, y que duda cabe, el cuidado especial al turismo de calidad y hasta ahora se está demostrando que el binomio pasajero/vehículo lleva consigo -por lo general- una mejor clientela.

En el transcurso del año hemos visto como el único Puerto de Mallorca que tiene tráfico de pasajeros y vehículos ha sido el de Palma de Mallorca ya que el de Alcudia ha sido utilizado por barcos de carga y el de Sóller por unidades pesqueras y de tráfico de bahía.

Hay que destacar que la Junta del Puerto de Palma, ha prestado una atención preferencial a los buques de pasajeros, destinando los Muelles del Poniente (Peraires) para líneas regulares de pasajeros y vehículos así como buques en régimen de crucero, utilizando el Dique del Oeste para los buques de gran porte; para ello se ha renovado completamente la Estación Marítima de Barcelona, instalando escaleras mecánicas en su interior y para el embarque/desembarque directamente desde Estación Marítima a bordo y viceversa una pasarela mecánica; se está realizando una reordenación en toda la zona de Peraires para dar fluidez y seguridad al tráfico rodado y peatonal y el correspondiente control así

.../...

.../...
como aumentar las zonas de aparcamiento, Durante el año se han adecuado 2 atraques por popa, con la construcción de un diente en el Muelle de Peraires, alcanzando así unos 3.000 ml. de atraque entre los Muelles de Peraires y Dique del Oeste.

Hay que decir también que de poco nos serviría las mejoras del Puerto e instalaciones sin que las "Navieras" se preocuparan de una correcta adecuación de sus buques a las necesidades del usuario; por ello entendemos que deben desaparecer -por obsoletos- los buques llamados de puntales con el fin de lograr que las comunicaciones marítimas sean atendidas por buques tipo ferry; de ésta forma lograríamos: mejor comodidad en accesos para el pasajero, rapidez en embarque/desembarque de vehículos, evitación de averías en las operaciones de carga/descarga y una autonomía que independizaría en lo posible, los barcos de los auxilios de tierra para sus servicios operativos.

En cuanto al Puerto de Alcudia, entendemos debería construirse una "estación marítima" ya que carece de ella.

Los Puertos de Sóller y Porto-Colom, están dedicados a pesqueros, alguno de carga y a embarcaciones que realicen excursiones marítimas.

5.2.5.-NUEVAS EXCURSIONES MARITIMAS:

Interesar de las Navieras, el estudio de las posibilidades de programar excursiones marítimas como innovación de atractivos para nuestros visitantes; tales como organizar una vez a la semana- vuelta a Mallorca y un mini/crucero que se podría titular "conozca las islas Baleares", a realizar durante los meses de Julio y Agosto iniciando y concluyendo el viaje en Palma de Mallorca, ofreciendo la posibilidad de visitar Menorca e Ibiza, aprovechando los fines de semana, a título de ejemplo nos atrevemos a apuntar el itinerario

.../...

siguiente:

	<u>LLEGADA</u>	<u>SALIDA</u>
Palma de Mallorca . . . -		Sábado a 24.00 horas
Mahón de Menorca . . .	Domingos a 07.00h	Domingos a 18.00 horas
Ibiza	Lunes a 07.00 h.	Lunes a 18.00 horas
Palma de Mallorca . . .	Lunes a 22.00 h.	-

5.2.6.- TRAFICO DE BAHIA

Conocido por servicios de "golondrinas", son embarcaciones de pequeño porte que se dedican a excursiones entre playas o paseos por bahía, existen en TODOS los Puertos de la Isla: Palma, Paguera, Sóller, Pollensa, Alcudia, Cala Ratjada, Porto-Colom, Porto-Petro, Porto-Cristo, Cala Bona, Colonia San Jordi.

Censadas hay unas 50 Empresas destinadas a ésta función; teniendo actualmente el grave problema de la titularidad de sus tripulaciones encontrándose con Patrones y maquinistas, con 20 años de experiencia, que se ven precisados a realizar cursos de formación para su titulación. La Comandancia de Marina ha marcado unos plazos para subsanar estas deficiencias.

Interesar del grupo de Costas que estudien la instalación en los lugares estratégicos (en especial en Puertos próximos a las playas más visitadas) de pequeños muelles para realizar los embarques/desembarques de pasajeros, con el único fin de facilitar las citadas operaciones a los pasajeros, que duda cabe que se le daría una mayor sensación de seguridad.

5.2.7.- PLAN DE NUEVAS CONSTRUCCIONES.

5.2.7.1.- Buques adecuados para el transporte de Pasajeros y vehículos, con renovación de gran parte de la flota existente.

5.2.7.2.- Prescindir "en lo posible" de los buques de puntales.

Palma, Diciembre 1.978

Esta ponencia cree oportuno ~~reproducir~~, como prólogo de la temática de "Ferrocarriles" reproduciendo un artículo firmado por "RENARD" aparecido en el semanario SOLLER en su nº 4.777 del 7 de Octubre de 1.978 y que textualmente dice:

"De cara al futuro se nos plantea un problema muy grave: la crisis energética. Como es de suponer el capítulo más afectado por la crisis será el de transportes.

En nuestro país el medio más utilizado es, actualmente, el utilitario individual y privado: el coche.

Esta manera de transporte representa un gravamen económico y un lujo exhausto no permisible para nuestra economía. Por otra parte los motores de combustión interna representan unos de los principales focos de contaminación atmosférica acrecentada de cada día más por el aumento y proliferación de estos tipos de vehículos.

Otro aspecto es la línea seguida por la administración pública referente a este aspecto. El gobierno está potenciando la utilización del transporte privado y dejar a parte los transportes colectivos y públicos. Esto lo consigue con la proliferación de autopistas y carreteras dando muy poca importancia al ferrocarril.

¶ Cara a un futuro inmediato cabe potenciar y luchar en defensa del tren. El ferrocarril es el transporte ideal cara al futuro ~~porque~~ esto es así por muchas razones: No contamina (la mayoría son eléctricos). Economía energética (el consumo energético es ínfimo comparado con el consumo de gasolina). Es rápido (sobre todo dentro la ciudad). Comodidad (permite hacer lo que se quiera mientras viaja: leer, dormir, hablar, escribir, estudiar,...). Es un transporte de masas (permite llevar mucha gente y materiales)...

Por todas estas razones y muchas más que podría detallar, pero que no caben dentro de este artículo, el tren resulta ser el transporte ideal.

En Mallorca tenemos ejemplos del deterioramiento y desprecio que ha sufrido el tren. Sobre todo el del Llano. En Mallorca tenemos una red ferroviaria impresionante que se ha dejado perder por culpa del gobierno que ha potenciado unos transportes privados o públicos por carretera y ha dejado perder el ferrocarril. En Sóller mismo tenemos un tren y un tranvía con un trazado y una obra de in-

¿genuería que deja admirado a los ferroviarios de fuera que nos visitan. Como todos sabemos este trenecito nuestro está en peligro de extinguir.

Primero empezó a desaparecer el transporte de mercancías pesadas, más tarde desapareció el servicio de gran velocidad o de mercancías pequeñas. Lo curioso de esto es que la RENFE ahora hace poco que ha montado un servicio de gran velocidad para mercancías y bultos pequeños, y en Sóller hace un montón de años que lo tenemos.

El trenecito de Sóller está en peligro porque el Estado ni ninguna entidad pública se ha preocupado nunca de darle una pequeña subvención o ayuda económica o material. (El tren de Sóller tenía una subvención para conservación de la línea, pero hace un par de años le fue retirada esta ayuda).

En definitiva en lugar de potenciar los ferrocarriles de cada día los under más.

Otra cosa que me hace reír a reventar y al mismo tiempo me invade una angustia de lo más fuerte, es que haya un grupo que piensen en hacer un túnel para coches aquí en Sóller. Un túnel, hay proyectos y estudios presupuestarios hechos, hace un par de años valía ya cerca de mil millones (1.000.000.000) de pesetas. De entonces a ahora ha llovido mucho. Lo que no veis es que con estos mil millones podríamos tener un tren rápido, moderno y así como todo e incluso conservar el actual como atractivo turístico. El país necesita transportes rápidos, eficaces, económicos, no contaminantes, ... y por ahora el único que cumple todo esto es el ferrocarril. El petróleo es ahora fruta prohibida y que nos resulta desasido cara. El país no puede seguir manteniendo este gravamen económico que representan los coches.

No. El túnel no es factible de ninguna de las maneras ni deseable: Cabe potenciar el tren y dejarnos de coches.

En los países adelantados se construyen trenes y tranvías por todos sitios, ahora ninguno va el coche, solamente los cuatro países incultos y atrasados. Mirad los japoneses, ingleses, alemanes, ... ellos ponen trenes nuevos y nuevas vías nosotros las quitamos o las dejamos pudrir que es peor. Triste paradoja. ¿No? "

FERROCARRIL DE SÓLLER S.A.

presente

A los albores del/siglo y contando la ciudad de Sóller con una población rondando los nueve mil habitantes, aislada por su situación y enclave geográficos del resto de la isla, precisaba asomarse al exterior para desarrollar sus inquietudes; condición primaria a todo intento de progreso y desarrollo. Origen y fundamento del Ferrocarril de Sóller. Fué la unión de un pueblo audazmente atrevido que forzando su destino al bien común forjaba a la vez su propio futuro.

De este modo se creaba en 1905 la Sociedad encargada de llevar a cabo tan ambicioso proyecto, cuyas obras culminaban con la popular inauguración el 11 de Octubre de 1911. Fecha memorable y de una trascendencia extrema; también de campanas, festejos y engalanaduras, fervor y emoción al desenlace feliz. Consagración y esfuerzos en apretado haz de riqueza y bienestar. Transcurría el año 1.929 cuando se sustituyeron las máquinas a vapor por tracción eléctrica.

Su trazado, la confianza de la línea é instalaciones y las maravillas naturales a lo largo de su recorrido dieron origen a los primeros contactos con tours operators que organizaban visitas esporádicas a la isla y en ellas se visitaba a Sóller en tren, en ruta a Valldemosa de regreso. Y así hasta que en la década de los sesenta ya sumida Mallorca en el boom turístico, el Ferrocarril de Sóller es motivo de atención y preferencias por ciertas Agencias de Viajes que lo programan en sus excursiones.

A partir de 1973 la demanda de plazas es tan constante que obliga a concertar y ordenar servicios especiales diariamente. De semejante afluencia nace la excursión "Vuelta a la Isla" hoy la más requerida y solicitada ~~en~~ cuantos nos visitan.

El sabor arcáico del material, al que se procura mimar convenientemente a pesar de los problemas que supone, y tan singularmente apreciado de tales visitantes, contribuye notoriamente a la mezcla de sugestivas variedades naturales que se suceden y de los servicios: En tren a Sóller para enlazar con los autobuses hacia el Puerto ~~XXXX~~^Y, en combinación con las barcas, recorrer la costa hasta el Torrente de Pareis regresando a destino por Lluc ó viceversa.

El alcance de semejante proyección, sin descuidar los demás servicios, demanda y exige inversiones. Se realizan proyectos y emprenden seguidamente aquellas obras de mejora tanto en el material como en las instalaciones de acusado relieve y trascendencia positiva. Se construye un Mirador en el Pujol de Banyà en donde todos los trenes turísticos efectúan una parada obligada de diez minutos. El material especialmente móvil sufre las modificaciones consecuentes y la seguridad de circulación se consolida en todos los aspectos. El tráfico aumenta sensiblemente cubriendo el sector turístico el 85% del total de los usuarios.

Los resultados son altamente apreciados por el Ministerio de Información y Turismo quién en 1976 le otorga la Placa de Plata al Mérito Turístico y en 1978 es el Fomento del Turismo de Mallorca el que, en méritos a su labor turística y revelantes servicios a la Isla, le concede la Placa de Oro. Obra eminentemente social en su doble vertiente y contenido. Así se desenvuelve hoy el Ferrocarril de Sóller. - - - - - Enero 1979

5.3.3.1.- FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA, FEVE.

Los Ferrocarriles de Mallorca están compuestos por los siguientes tramos:

- Palma-Inca-Supalme-La Puebla
- Supalme-Manacor-Artá

En éste último están suspendidos los servicios ferroviarios desde Junio del año 1977 debido a la falta del material ferroviario (el parque motor ha quedado reducido de ocho automotores a cinco), a la escasisima demanda de tráfico (el 90 % del tráfico en Mallorca se realiza teniendo como origen o destino la ciudad de Palma) y al pésimo estado de la vía.

En el tramo Palma-Inca-La Puebla se realizan los servicios ferroviarios con normalidad con un total de 36 trenes diarios.

Estos ferrocarriles apenas si tienen repercusión con el turismo de la Isla por cuanto enlaza Palma con las zonas interiores de la Isla o estas entre sí, siendo por tanto la población autoctona la casi totalidad de sus usuarios.

Sin embargo, y si damos por sentado el hecho de que el turismo en Mallorca seguirá siendo un turismo de masas como lo es ahora, y que se mantendrá el aumento constante de nuestros visitantes, hemos de pensar que la única area de Mallorca capaz de albergar grandes masas de población y que tenga los atractivos turísticos suficientes, es la Bahía de Alcudia y sus zonas colindantes, pues tiene bellezas naturales (Formentor, Cabo Pinar, Cabo Ferrutx, etc.), playas grandes y de gran capacidad, un puerto capaz de admitir toda clase de tráfico.

Todo ello creemos que ocasionará en un plazo de tiempo no muy lejano el que las dos zonas de Mallorca de alta

. . . /..

.../...

concentración humana sean las Bahías de Palma y Alcudia, y enlazando ambas, se formará una conurbación urbana de tipo residencial e industrial, conurbación que ya está empezando a aparecer y que está situada a lo largo del actual trazado del ferrocarril de Palma a La Puebla - (Palma-Pont D'Inca-Marratxí-Santa María-Consell-Bini-Salem-Lloseta-INCA-Supalme-Llubí-Muro-La Puebla) y se continuará con Alcudia y Pollensa.

Esto acarreará lógicamente una gran demanda de transporte de viajeros a lo largo de esta conurbación, demanda que si el ferrocarril Palma-La Puebla se prolongara hasta Alcudia podría satisfacer de una forma altamente económica para la nación, pues su infraestructura es muy barata y esta prácticamente hecha en un 80 %, la ocupación de terrenos es alrededor del 15% de la ocupada por una autopista convencional, la contaminación que produce es mínima, no rompe la ecología de la zona, su capacidad de transporte es prácticamente ilimitada (un ferrocarril de vía doble como es el Palma-Inca puede transportar 50.000 viajeros/hora fácilmente, mientras que la capacidad máxima de una autopista convencional de cuatro carriles, dos en cada sentido, es de 4.000 vehículos/hora en un sentido).

Así mismo es factible pensar en una combinación de los transportes terrestres y marítimos en un eje PALMA-ALCUDIA-CIUDADDELA-MAYON, pues el coste para el usuario sería muy reducido, aportando en gran parte el tiempo de la travesía Palma-Mahón, que actualmente es de unas 10 horas, a unas tres horas que dura la travesía Alcudia-Ciudadela y al tardar en recorrer una distancia por tierra inferior a los 80 km.

Todo ello contribuiría a desviar el incremento turístico de la Bahía de Palma a la Bahía de Alcudia, promoviendo esta última zona (recordemos que el ferrocarril de

.../...

.../..

Sóller es después del puerto el gran atractivo turístico de Sóller) y ayudando a descongestionar la Bahía de Palma, que se encuentra sobresaturada y con los grandes problemas conocidos por todos. Si en una segunda fase fuese factible el pensar en una prolongación del ferrocarril desde Alcudia a Pollensa recorriendo la Bahía de Pollensa, podemos asegurar que el ferrocarril se constituiría en un atractivo turístico de primer orden, al tiempo que se promocionaría toda la zona de Pollensa.

Entre otras cosas las implica la prolongación del ferrocarril de La Puebla hasta Alcudia, pero además, y debido a que actualmente se está construyendo la central térmica de Es Murterá, (central que está situada entre la Puebla y Alcudia y junto al posible trazado del ferrocarril), y que según noticias oficiales consumirá unas 3000 toneladas diarias de lignitos procedentes de Alaro-Jensilllloseta, si este transporte se realiza por carretera ocasionará una congestión inmediata de las carreteras (fundamentalmente de la de Palma a Alcudia) así como el grave deterioro de las mismas debido a las características del transporte de grandes masas de carbón en dumpers o camiones de 25 o 30 toneladas. El transporte de este carbón por ferrocarril tiene un costo económico mucho menor y se puede realizar fácilmente eliminando los problemas anteriores.

En cuanto a la rentabilidad de estos proyectos, es evidente que no existe una rentabilidad económica desde un punto de vista empresarial por los precios políticos existentes, pero tampoco cabe duda que sí existe una gran rentabilidad social por cuanto las mejoras introducidas en la zona de Alcudia alcanzan a todos los sectores, si bien es muy difícil poder evaluar la mayor parte de los costos y beneficios que influyen en el análisis de una rentabilidad social (ecología, esparcimiento, comodidad, supresión de otros gastos desarrollo turístico, ahorro energético, e c.).

.../...

.../...

Otra cosa es el transporte de carbón a que antes nos -
hemos referido, pues aquí sí que existe una rentabili -
dad económica clara, además de la ya mencionada rent -
bilidad social.

PODEMOS RESUMIR DICHIENDO QUE SI BIEN LA INFLUENCIA DE LOS
FERROCARRILES DE MALLORCA EN EL TURISMO ES PRACTICAMENTE
NULA EN EL PRESENTE, NO DEBE SERLO EN EL FUTURO POR TODAS
LAS RAZONES ANTES MENCIONADAS.

ESQUEMA DE LA PONENCIA DE TRANSPORTES

TERRESTRES DISCRECIONALES

PARA EL

CONGRESO TURISTICO DE MALLORCA

1. CANTIDAD, CAPACIDAD, PASAJEROS TRANSPORTADOS Y KILOMETRAJE DE LA FLOTA DE AUTOCARES DISCRECIONALES TURISTICOS.
2. ACCIDENTES
3. APARCAMIENTOS AEROPUERTO
4. CARRETERAS TURISTICAS
5. ZONAS APARCAMIENTO EN HOTELES
6. ESTUDIO CARRILES PARA BICICLETAS

1.- Contamos en nuestra Isla con una flota de 600 unidades, con un total aproximado de 30.000 plazas, aparte de otras unidades que se dedican a otro tipo de transporte como son Colegios, Fábricas, etc.

Los cerca de 3.000.000 de turistas que nos visitan, crean alrededor de los 500 mil servicios, pudiéndose calcular que son transportados cerca de 15.000.000 de turistas, en los diferentes servicios que se originan, a lo largo de unos 22.000.000 de km. recorridos, teniendo en cuenta que son recorridos en una isla que sólo tiene 70 Km. de largo.

Desde que empezó hace años el movimiento turístico, nuestros transportistas fueron ampliando las flotas al ritmo creciente que le daba la pauta, también la creciente cantidad de turistas que iban llegando a nuestra Isla; asimismo a medida que la técnica en construcción de autocares fué avanzando, las unidades fueron mejorando en capacidad y calidad hasta el día de hoy. Podemos decir que la capacidad de la flota actual está en consonancia con la cantidad de turistas, por lo cual, se ha llegado ya a una capacidad suficiente. - Es deseable que la calidad de nuestras unidades para el futuro vaya superándose al mismo ritmo que la técnica.

2.- Afortunadamente podemos decir que somos afortunados debido al bajísimo índice de accidentes que tenemos, puede considerarse de los más bajos de España.

Creemos que ello es debido a la alta profesionalidad de nuestros conductores, que están acostumbrados a este tipo de carreteras, en su mayoría estrechas, sinuosas y deficientes, que forman gran parte de la totalidad de nuestras rutas turísticas. También creemos se debe a la buena conservación y vigilancia del material por parte de los transportistas.

3.- Cuando se construyó nuestro Aeropuerto y por consiguiente los parkings para autocares correspondientes, se pensó en un movimiento de alrededor de 2.000.000 pasajeros año, en la actualidad estamos ya en 8.000.000 pasajeros año; lo cual a todas luces demuestra que el aparcamiento es insuficiente, mas teniendo en cuenta que este aparcamiento fué mutilado

por la concesión de la Subsecretaría de Aviación Civil a la Cía. SAVE, que al ser por su construcción y características inoperante, lo único que se consiguió fué dificultar aún más las operaciones - de carga y descarga de pasajeros y equipajes.

Habiéndollegado ya aún punto tal que en días punta, horas punta, - ha llegado en ocasiones a ser un caos, con las consiguientes molestias y desorientación para el turista; lo cual consideramos se ve - muy agravado por el excesivo tiempo que tardan los pasajes de los - aviones en llegar a la salida de la Terminal, desde el momento de - toma de tierra del avión, en ocasiones ha llegado hasta tiempos superiores a dos horas, Decimos ésto porque tiene una gran influencia sobre la cantidad de unidades que deben estar en posición de carga esperando a sus clientes, y como ese tiempo se alarga mucho, se va produciendo la acumulación de otras unidades que también están esperando a sus clientes, que están en tierra, pero que no reciben - sus equipajes por cuyo motivo no pueden salir de la Aduana y ocupar sus asientos en los autocares.

Hemos de aclarar que la capacidad de autocares necesarios para cada avión, en la mayoría de casos ha de ser muy superior a la de - éste, pues debido a la diversidad de zonas turísticas que poseemos en la Isla, nos encontramos con que de ese total de pasaje que lleva un avión hay fracciones de turistas que van cada una a una zona diferente, con lo cual para dar un buen servicio y la mayor rapidez posible son subdivididos en los diferentes autocares para que puedan llegar más rápidamente al hotel situado en alguna de aquellas zonas turísticas; llegando a la conclusión de que hacen falta un - promedio de 6 a 7 unidades de autocares por avión. Teniendo en - cuenta que en días punta, horas punta, hemos llegado hasta tener - 20 arribadas de aviones, en una hora, debemos multiplicarlo por 7 y nos resulta que mínimo necesitamos aparcamiento correcto y suficiente para ciento cuarenta unidades.

En la Terminal A, los espacios de aparcamiento únicamente nos dan para 80 unidades, mal colocadas, con difícil localización por par-

.../...

te de los clientes y que en ocasiones tienen muchas dificultades - para poder atravesar esa masa incongruente de autocares hasta llegar al suyo.

Consideramos que es imprescindible que este problema que causa un efecto negativo en nuestros clientes, ha de ser solventado. Somos conscientes que quizás no es el momento oportuno para grandes inversiones, pero sí también somos conscientes que ha de darse solución a este problema que es grave.

En nuestra opinión la solución no es tan difícil ni costosa, opinamos que podría hacerse de la forma siguiente:

- En cuanto al Terminal B. o charter, en el cual este verano pasado ya se solventó bastante bien el problema del aparcamiento, - simplemente seguir igual o sea:

disponer del parking situado en frente del módulo nº 1 para poder realizar las operaciones de carga de pasajes y equipaje, así como también de las pequeñas zonas que existen delante del módulo 2 y 3 a tal efecto. La descarga efectuarla normalmente delante de las - puertas de los módulos, puesto que esta operación es rápida y a - continuación los autocares siguen para situarse en su puesto de - carga.

- En cuanto a la Terminal A. que en la actualidad es la que está - en peores condiciones de aparcamiento, se debería destinar a aparcamiento de autocares la mitad del aparcamiento de SAVE, que está situado aproximadamente desde la altura de llegadas nacionales hasta la altura de llegadas internacionales. Somos conscientes de que el suprimir el 50% de la superficie del parking actual de SAVE, no representaría ninguna pérdida a dicha Empresa, puesto que desde - que fué instalado nunca se ha visto lleno de coches ligeros, ni en una cifra del 50%, con lo cual creemos que dadas las características de nuestro Aeropuerto que es eminentemente receptivo de tipo charter la superficie que le quedaría a dicha Empresa, es más que suficiente para el aparcamiento de coches particulares.

Vemos como única solución que la zona antes indicada de dicho apar-

camiento, sea destinada a autocares, que podrían situarse en forma de espina, con lo cual habría suficiente espacio y mayor comodidad y sobretodo facilidad para que el cliente pudiera encontrar rápidamente y sin dificultades, su autocar.

Incluso opinamos sería muy conveniente variar el trazado del actual carretera que pasa exactamente por delante de toda la Terminal y que los clientes deben atravesar como pueden y con gran peligro. Dicha desviación sería de muy bajo coste pues únicamente es un trozo de pocos metros y que podría pasar por entre los dos aparcamientos, tal como antiguamente ya estaban, antes de la construcción del parking de SAVE, con lo cual se evitaría en un gran porcentaje la peligrosidad hoy existente.

- 4.- En un lógico afán de crear nuevas rutas turísticas, para mayor deleite de nuestros clientes a lo largo de los años, tours operadores y -- agencias de viaje, han ido buscando circuitos de excursiones muy variados y generalmente por las carreteras más bonitas y recónditas de nuestra Isla, que quizás en ello radica su encanto, pero en su mayoría son carreteras inadecuadas para el tráfico de autocares.

Opinamos que dichas carreteras tales como Coll de Sóller, Estallenchs, Galilea ,Fornalutx y otras tantas, que no pedimos se conviertan en magnificas y anchas carreteras, pero sí que por lo menos se limpien de -- matorrales en sus cunetas, se ensanchen algunas curvas o pasos estrecho y en general se mejore dentro de lo posible el estado de las mismas, -- teniendo en cuenta la longitud y peso de los autocares, que hoy en día de promedio puede considerarse de 12 metros y 11 Tm.

- 5.- Un problema bastante importante es el de el espacio de aparcamiento en las puertas de los hoteles, donde han de ser cargados y descargados turistas y equipajes.

Desgraciadamente en las construcciones de algunos hoteles ésto no se tuvo en cuenta y este espacio prácticamente o no existe o es insuficiente, por lo cual deseamos hacer un llamamiento a los hoteles de --

nueva construcción para que tengan en cuenta dicho aparcamiento, y -- para los ya existentes que no lo tienen, que procuren dentro de lo posible crearlo, para poder dar al turista un servicio correcto de carga y descarga en los hoteles.

- 6.- Por nuestra Consellería se está efectuando un estudio para la creación de unos carriles únicos para bicicletas, de tipo experimental, con una doble intención social y turística.

Estos carriles serían señalizados dentro de nuestro casco urbano, -- con el fin de facilitar a colegiales, etc. el poderse desplazar por el interior del casco urbano y que a la vez podría servir de atractivo turístico. Las ventajas que este sistema tendría, al igual que en algún otro país se ha hecho, serían la descongestión de tráfico, ahorro de superficie en aparcamiento, no contaminación y un ahorro en energía.

PONENCIA

Nº 6

PROMOCION

I N D I C E

6.0 Generalidades

PROMOCION INTERIOR

- 6.1.1. Aeropuerto
- 6.1.2. Puerto
- 6.1.3. Servicios hoteleros, de acomodación y restauración
- 6.1.4. Excursiones
- 6.1.5. Infraestructura y servicios urbanos
- 6.1.6. Preservación del medio ambiente y del paisaje
- 6.1.7. Oferta complementaria
- 6.1.8. Socorrista y asistencia sanitaria

PROMOCION EXTERIOR

- 6.2.1. Características diferenciales del producto Mallorca y fuerte estacionalidad de su demanda
- 6.2.2. Necesidad de un estudio de la demanda
- 6.2.3. Objetivos promocionales y criterios de selección de mercados
- 6.2.4. Acciones necesarias
- 6.2.5. Acciones prioritarias
- 6.2.6. Medios de comunicación
- 6.2.7. Material
- 6.2.8. La promoción exterior como competencia del Consell General Interinsular

CONGRESO TURISTICO DE MALLORCA

P O N E N C I A D E P R O M O C I O N

CONCLUSIONES PROVISIONALES

1

BORRADOR DE CONCLUSIONES PROVISIONALES
DE LA PONENCIA DE PROMOCIÓN

6.0 GENERALIDADES

6.0.1. La promoción turística efectiva de Mallorca está condicionada por una mejora de nuestra oferta, entendida ésta en los términos más amplios. En definitiva, la imagen de Mallorca se basa en su realidad y no es posible mejorar sustancialmente la primera sin mejorar también la segunda.

6.0.2. En consecuencia, esta promoción efectiva que precisa nuestro turismo receptivo tiene que comprender o incluir tanto la que denominaremos promoción interior - la mejora de nuestra oferta tanto por parte del sector privado como por parte del sector público - como la promoción exterior en los distintos mercados.

PROMOCION INTERIOR6.1.1. Aeropuerto

6.1.1.1. La primera y última impresión de Mallorca, para la inmensa mayoría de nuestros visitantes, viene determinada por los servicios del Aeropuerto en los que constatamos numerosas deficiencias :

- Falta de información respecto a llegadas y salidas de vuelos. Ni la megafonía ni los mostradores de información resultan operativos. Se echa mucho en falta un circuito cerrado de televisión con pantallas colocadas en lugares estratégicos, al igual que los existentes en la mayoría de los aeropuertos europeos.
- Los autobuses para los traslados de los pasajeros entre los aviones y las terminales resultan incómodos para las personas mayores y las señoras con niños de corta edad (Resulta sorprendente el precio que parece cobrar Iberia por este servicio : 914.- Ptas. por viajes y autobús).
- Resultan especialmente graves los retrasos en las entregas de los equipajes, los cuales se producen no sólo en los días y horas punta sino también en días y horas de muy poco tráfico y tanto en invierno como en verano (En las Jornadas de Calidad recientemente organizadas por la Agrupación Hotelera de la Playa de Palma todos los Tour Operadores asistentes han coincidido en denunciar la extremada seriedad de este problema).

- En la inmensa mayoría de los casos no se facilita ninguna información en cuanto a las cintas de equipajes.
- Carencia de carretillas de equipajes a la disposición del público. ¿Por que el Aeropuerto de Palma tiene que ser distinto en este punto a otros aeropuertos españoles?
- Las carretillas utilizadas por los mozos de equipajes son viejas y sucias y el servicio es caro.
- Las puertas de las terminales no son automáticas.
- Caótica concepción de la distribución de espacios entre viales de circulación y aparcamientos de autocares y coches (los primeros mucho más importantes que los segundos puesto que el tráfico charter supone el 85% de los movimientos de nuestro Aeropuerto). Los viajeros no tendrían nunca que cruzar los viales.
- Sala de espera de salidas internacionales de la Terminal A absolutamente insuficiente.
- Telefonos públicos fácilmente bloqueados (Y falta de los mismos en numero simplemente adecuado a unas mínimas necesidades en la Terminal B).
- Bares y restaurantes excesivamente caros. Personal poco amable y servicio lento a pesar del cambio.
- Falta una oficina de cambio de moneda en el Terminal B.

6.1.1.2. El mejor servicio al pasajero hace aconsejable que la gestión del Aeropuerto sea supervisada por una Junta Civil en la cual esten representados todos los intereses afectados, a imitación de las Juntas de Obras de Puerto existentes.

6.1.1.3. A - Posibilidades de autofinanciación del Aeropuerto por una junta civil

Intentaremos en primer lugar, analizar los ingresos y gastos de Iberia que, al parecer, son como sigue :

Calculo estimado de los ingresos de Iberia como agente Handling de las Cías. de aviación

	<u>Ptas.</u>
a - Handling (incluye facturación personas y equipajes, embarques, manejo de equipajes, documentación aérea etc.)	800.000.000.-

Cobra un promedio de 40.000 Ptas.

avion

Ejemplo : avión tipo DC-8 45.770 Ptas.

" " B-727 36.700 "

Suponiendo que un 50% son aviones propios el resto serán 20.000 aviones de movimiento doble

b - <u>Varios</u>	440.000.000.-
Escaleras, grupo electrógeno, starter, servicio autobuses etc.	

Ejemplos :

1º 1ª hora de 1 escalera 7.800 Ptas.
 2ª hora y sucesivas 3.900 "

2º Grupo electrógeno 9.300 Ptas.
 promedio avión.

3º Autobuses promedio 3.600 Ptas. avión
 x 20.000 aviones

TOTAL INGRESOS 1.240.000.000 Ptas.

Detalle de gastos Iberia del personal e instalaciones
dedicados a handling de otras compañías

TOTAL DEL PERSONAL

- Mozos equipajes	100
- Sigame	10
- Escaleras	30
- Chóferes	20
- Azafatas tierra	40
- Chaquetas rojas	20
- Oficinas y facturación	200
- Asistencia aviones	30
- Limpieza aviones	50
	<hr/>
	500

50% dedicado a Handling 250 empleados.

Sueldos + seguridad social, etc.

250 empleados x 1.000.000	=	250.000.000
resto gastos generales 50%	=	112.000.000
Canón aeropuerto ?	=	600.000.000
		<hr/>
		962.000.000

TOTAL INGRESOS	1.240.000.000 Ptas.
TOTAL GASTOS	962.000.000 Ptas.
BENEFICIO	<u>278.000.000 Ptas.</u>

Parece pues demostrado que Iberia puede y debe mejorar la calidad de sus servicios. Como caso anecdótico citaremos el precio del servicio de jardineras que nos ofrece el siguiente resultado :

Autobuses Iberia (Jardineras) trasladados pasajeros a los aviones

Supongamos que Iberia dedique la mitad de sus 7 jardineras para el servicio a otras compañías.

Ingresos por jardinera

900 Ptas. servicio x 4 servicios por avion
x 20.000 vuelos 72.000.000.-

72.000.000 = 20.500.000 Ptas. anuales por jardinera
3,5 jardineras

Gastos por jardinera

3 chóferes a 1.000.000 Ptas. sueldo
+ S. Social 3.000.000.-

Gasoil 0,5 litros KM. x 20.000 Kms.
x 17 Ptas. 170.000.-

Reparaciones y seguros 230.000.-

Amortizaciones 20% anual sobre 3.000.000 600.000.-

4.000.000.-

TOTAL INGRESOS	20.500.000 Ptas.
TOTAL GASTOS	4.000.000 Ptas.
BENEFICIO	<u>16.500.000 Ptas.</u>

Y ahora analizaremos el capítulo estimativo de ingresos del aeropuerto que parece ser como sigue :

a - Derechos de aterrizaje de aviones 1.200.000.000.-

Se calcula un promedio de 15.000 Ptas. de aterrizaje y otras tantas de despegue (a razón de 130 Ptas. Tonelada)

Ejemplos : 1 Caravelle 45 Tn = 5.800 Ptas.

" DC-9 61 Tn = 9.000 "

" B-727 85 Tn = 11.000 "

" DC-10 150 Tn = 19.500 "

" Jumbo 250 Tn = 32.500 "

Promedio aproximado 15.000 Ptas.

1.978 = Movimientos 40.000

aviones x 2 = 80.000

b - Tasa pasajero (Salida Internacional) 405.000.000.-

Pax internacionales 3.000.000

Tasa 135 Ptas.

c - Concesiones de Restaurantes, Tiendas,

Mostradores, Oficinas, Aparcamientos coches 100.000.000.-

Ejemplos : de alquileres anuales

-Oficinas cías. aéreas	144.000	Ptas.
-Tiendas de 300.000 a	1.400.000	"
-Banco	2.400.000	"
-Bares y Restaurante	16.000.000	"
-ATA	450.000	"
-AVIS	2.400.000	"
-SAVE	12.000.000	"
-etc. etc.		

d - <u>Varios</u>		45.000.000.
- Aparcamientos aviones	16.000.000	Ptas.
- Anuncios publicitarios	7.000.000	"
- Hangares y almacenes	9.000.000	"
- Mostradores Check-in	13.000.000	"
e - <u>Canon Handling de Iberia y Spantax (estimado)</u>		600.000.000
	TOTAL INGRESOS	<u>2.350.000.000</u>

Creemos que este nivel de ingresos debería permitir una mejora inmediata de las instalaciones y servicios del Aeropuerto de Son San Juan.

6.1.2. Puerto de Palma

6.1.2.1. De las dos puertas de entrada de la isla, el Puerto de Palma es la segunda, con un movimiento de pasajeros superior al millon, transportados en más de 3.000 buques, de los cuales algo más de 400 son de bandera extranjera, la mayoría de ellos en escala de crucero.

6.1.2.2. Las mayores deficiencias se observan en el Dique del Oeste, atraque habitual de cruceros, con buques de gran tonelaje :

- Las escaleras de embarque y desembarque no son propiamente tales pues son más bien unas rampas con travesaños. Debido a su escasa longitud, al tener que conectarse a puertas en cubiertas elevadas, llegan a tener inclinaciones de 35 a 45 grados, lo que provoca la lentitud de las bajadas y subidas de los pasajeros y resbalones de consideración.
- Escasez de espacio para la ubicación de los autocares.
- Falta una oficina de cambio de divisas.
- Los taxis no tienen o no aplican unas tarifas fijas. Deberían estar marcadas en sitio visible.
- Existen sólo dos cabinas telefónicas en el Dique del Oeste y una en el Muelle de Pelaires, las cuales resultan totalmente insuficientes para atender el volumen de llamadas que produce la llegada de un crucero.
- No existe ningún tipo de servicio de correos y telegrafos (Ni siquiera un buzón).
- Debería mecanizarse la carga y descarga de maletas. En la actualidad el sistema utilizado es el siguiente : Los maleteros se colocan en fila, a intervalos de tres o cuatro metros, y tiran cada maleta al suelo lo más cerca posible del siguiente compañero, lo que significa - además de lentitud - de cinco a seis golpes fuertes por maleta.

- Falta de organización del servicio de maleteros y dificultades de localización previa.

6.1.2.3. Por lo que respecta a los servicios de la Transmediterranea la entrega de tarjetas de embarque en las estaciones maritimas de los buques correo son lentas, al estar atendida por una sola ventanilla, produciendo largas colas y las consiguientes molestias al pasajero.

6.1.3. Servicios Hoteleros, de acomodación y restauración

6.1.3.1. La satisfacción del cliente respecto a los servicios hoteleros o de cualquier otro tipo requiere la conjunción y colaboración de tres factores :

- la administración, que regula, controla y fomenta;
- el empresario, que invierte y dirige;
- el personal, que presta el servicio en contacto muy directo, en la mayoría de los casos, con el cliente.

6.1.3.2. La interrelación armonica de estos tres factores es imprescindible - por encima de cualquier diferencia o contraposición - para la satisfacción del cliente.

6.1.3.3. Por parte de la administración se impone el mayor realismo tanto a la hora de reglamentar como a la hora de velar por el cumplimiento de lo reglamentado. En este sentido, es de esperar que la transferencia de competencias a los entes autonómicos suponga un gran avance al acortarse la distancia entre los problemas y los centros de decisión.

- 6.1.3.4. La reglamentación hotelera vigente ha quedado desfasada y requiere ser actualizada teniendo muy en cuenta :
- Los nuevos sistemas de restauración
 - La implantación de cocinas centrales o caterings que sirven una pluralidad de establecimientos.
 - El consiguiente transporte de comidas y alimentos ya preparados.
 - La conveniencia de revisar las disposiciones legales referentes a la infraestructura de los alojamientos turísticos.
- 6.1.3.5. Es igualmente una función importante de la administración el fomento de las cooperativas y de todo tipo de colaboración entre las empresas, cuyos resultados deben contribuir también, directa o indirectamente, a la mejor satisfacción del cliente.
- 6.1.3.6. El nivel de los servicios de la Compañía Telefónica Nacional de España no es satisfactorio y consideramos que el tema es lo suficientemente importante para recabar de la administración su intervención, en la forma que estime más adecuada.
- 6.1.3.7. El empresario hotelero debe conscienciar de que la presente situación de los distintos mercados - que ha hecho posible un incremento sensible de nuestros precios (después de varios años de infravaloración de la oferta) - es una valiosa oportunidad no sólo de compensar pasadas pérdidas y de frenar la descapitalización a la que se ha visto sometido el sector sino también de mejorar la calidad de nuestros servicios. En último termino, el cliente satisfecho será siempre nuestra mejor publicidad.

6.1.3.8. Por excelentes que puedan ser la actuación de la administración y las instalaciones aportadas por el empresario, si el personal al servicio del cliente no se siente realmente responsable de procurar su satisfacción, la calidad de nuestros servicios "coixejará". Ni el sol ni el paisaje ni los edificios ni las instalaciones de todo tipo pueden bastarse para dar satisfacción a nuestro visitante. En último término, a la persona humana sólo la persona humana puede dar hospitalidad.

6.1.3.9. En este sentido, de cara al cliente, un doble cambio de actitud por parte del personal parece preciso :

- Por una parte, una mayor estima por su profesión.
- Por otra, una mayor identificación con su empresa, entendida esta como una unidad de esfuerzos de todo tipo encaminada a servir al turista.

En consecuencia, todo lo que redunde en pro de una más completa profesionalización y unas mejores relaciones laborales en el seno de la empresa, redundará también en una mejor calidad de nuestra hospitalidad.

6.1.3.10. Si la Universidad Balear era una necesidad, no son menos precisos unos centros de formación profesional adecuados, debidamente potenciados. Los buenos profesionales de hostelería no son menos necesarios que los médicos, abogados, economistas, etc.

6.1.3.11. La formación profesional - como la de cualquier otro tipo - debiera ser permanente. La administración debiera estudiar y articular una adecuada política de fomento consecuente.

6.1.4. Excursiones

- 6.1.4.1. Sin negar que, en algunos casos, ultimamente se han dado esfuerzos estimables para renovar la programación de excursiones, encaminados a hacer conocer a nuestros visitantes aquellos aspectos menos divulgados turísticamente de nuestra realidad, estimamos que con excesiva frecuencia la rutina o los intereses meramente comerciales privan a la hora de confeccionar estos programas.
- 6.1.4.2. La utilización conjunta de diferentes medios de transporte ha aumentado las posibilidades de nuevas e interesantes excursiones. Así el tren eléctrico de Palma a Soller ha sido profusa e inteligentemente utilizado, al igual que las barcas del Puerto de Soller a la Calobra, todo ello combinado con los servicios de autocares.
- 6.1.4.3. También es un hecho que se han abierto nuevas rutas con visitas, por ejemplo, a Cura y Randa y degustaciones de comidas típicas en multitud de "cellers" y restaurantes, exponentes válidos de una gastronomía tan variada como apreciada por los turistas que nos visitan.
- 6.1.4.4. Se impone, en definitiva, ejercer la sensibilidad y la imaginación. El turista no aprecia más lo postizo que lo auténtico y tiene pleno derecho a conocer la Mallorca que más estimamos y apreciamos los mallorquines.

6.1.4.5. Tenemos que terminar - también en defensa de los intereses turísticos - con la aberrante dicotomía de una Mallorca más auténtica para los Mallorquines y otra Mallorca "turistizada" para los turistas.

6.1.5. Infraestructura y servicios urbanos

6.1.5.1. Las corporaciones municipales debieran realizar un esfuerzo considerable para asumir plenamente sus responsabilidades en materia de :

- Suministro agua potable.
- Alcantarillado, tratamiento y disposición de aguas residuales.
- Pavimentación vías públicas.
- Iluminación idem.
- Limpieza, recogida y disposición de basuras.
- Creación y mantenimiento de jardines públicos, parques y zonas verdes.
- Planificación y realización de aparcamientos.
- Policía Municipal (Prevención de hurtos y robos, gamberismo y ruidos; control de vendedores ambulantes, chiringuitos, solares sin vallar, etc.; regulación de la circulación rodada, etc.).

- Servicios contra incendios.
- Preservación de monumentos, cascos antiguos y de la arquitectura típica y el embellecimiento de núcleos urbanos.
- Conservación y potenciación de las fiestas populares y del folklore local.

6.1.5.2. Para la mejor atención de algunas de las necesidades que anteceden, debiera fomentarse por parte del Consell Interinsular la creación de Mancomunidades Municipales.

6.1.5.3. También en beneficio del turismo, tanto la Administración central como la Administración autonómica debieran exigir de las corporaciones municipales una mejor actitud de apertura y dialogo hacia sus administrados y las organizaciones de los mismos.

6.1.5.4. Exigir el cumplimiento de lo legislado en materia de preservación de monumentos, conjuntos monumentales o historico-artísticos y en defensa del paisaje-urbano.

La ponencia se permite recordar la existencia de las siguientes disposiciones que no se aplican o se cumplen muy deficientemente :

- Cedula del Consejo Real de 2 de Octubre 1818

Ordenaba que "las justicias de todos los pueblos cuidarán de que nadie destruya los monumentos descubiertos o que se descubrieran, puesto que tanto interesan al honor, antigüedad y nombre de los pueblos mismo"

- Disposición de 19 de Setiembre de 1827

Reintera la anterior, refiriéndose particularmente a los restos arqueológicos.

- Real Orden de 4 de Mayo de 1850

Establece "que antes de demoler, revocar o hacer obras en los edificios públicos, se consulte en cada caso a la Comisión de Monumentos Históricos y Artísticos a fin de que ésta manifieste su dictámen"

- Real Orden de 14 de Setiembre y 10 de Octubre de 1850

Establecen normas en defensa de "los edificios del Estado de reconocido mérito artístico" prohibiendo "derribar claustros, portadas, galerías y ornatos de conocido mérito" y ordenando "a las corporaciones o personas a cuyo favor se hagan las cesiones de los edificios que se obligen al exacto cumplimiento de las anteriores disposiciones".

- Decreto de 16 de Diciembre de 1873

Manifiesta en su preámbulo que el Gobierno de la República "ha visto con escándalo en estos últimos tiempos los numerosos derribos de edificios artísticos notabilísimos y dignos de respeto, no solo por su belleza intrínseca, sino también por los numerosos recuerdos que encierran".

En su artículo 1º se preceptua que al intento de destrucción de algún edificio público de interés, los gobernadores suspenderán inmediatamente la ejecución del derribo, dando parte a la superioridad y añade el art. 3º "Los monumentos

derrribados con manifiesta infracción de la ley por las corporaciones populares, hasta la fecha de publicación del presente decreto, que puedan ser reedificados lo serán a expensas de la Corporación que ordenó su destrucción"

- Real Orden de 7 de Julio de 1911

Sobre conservación de antigüedades, establece la publicación de un índice o catálogo de monumentos españoles.

- Real Orden de 4 de Marzo de 1915

Acerca del mismo asunto y derribos.

- Real Decreto-Ley de 10 de Agosto de 1926

Sobre defensa de la riqueza monumental y artística de España

- Ley de Defensa del Patrimonio Artístico Nacional, de 11 de Mayo de 1933 y Reglamento para su aplicación de 16 de Abril de 1936

"Art. 3.- Compete a la Dirección General de Bellas Artes la defensa, conservación y acrecentamiento del Patrimonio histórico-artístico Nacional, por lo cual cuidará de la inclusión en el Catálogo de Monumentos Histórico-Artísticos de cuantos edificios lo merezcan, así como de los conjuntos urbanos y de los parajes pintorescos que deben ser preservados de destrucciones o reformas perjudiciales"

"Art. 33.- Todas las prescripciones referentes a los Monumento histórico-artísticos son aplicables a los conjuntos urbanos o rústicos - calles, plazas, rincones, barrios, murallas, fortalezas, ruinas - fuera de las poblaciones que por su belleza, importancia monumental o recuerdos históricos puedan declararse incluidos en la categoría de rincón, plaza, calle, barrio o conjunto histórico-artístico. De las transgresiones serán responsables sus autores, subsidiariamente los

propietarios y, en su defecto, las corporaciones municipales que no lo hayan impedido"

"Art. 29 (del Reglamento).- La Junta Superior del Tesoro Artístico, procederá a formar una lista de ciudades, villas y pueblos cuyas agrupaciones urbanas, total o parcialmente, tengan señalado interés artístico, histórico o pintoresco.

- Decreto de 22 de Julio de 1958, sobre monumentos provinciales o locales

Para el mejor cumplimiento de la Ley y Reglamento anterior establece :

"Art. 6.- Será preceptiva la aprobación de la Dirección General de Bellas Artes en las obras que pretendan modificar, calles o plazas inmediatas al monumento y las de nueva construcción e igual emplazamiento o que alteren el paisaje que lo rodea o su ambiente propio, caso de estar aislado, y en fin, cuantas puedan proyectarse en los monumentos mismos de cualquier categoría, nacional, provincial o local, que sean"

"Las obras ejecutadas sin este requisito serán reputadas clandestinas y podrán ser removidas o reformadas por orden de la repetida Dirección General, a cargo de los propietarios o Ayuntamientos o Diputaciones, en su caso"

En mérito a estas dos anteriores disposiciones, y por lo que a las Baleares concierne, se han hecho declaraciones distintas

A) Decreto de Educación Nacional de 11 de Junio de 1964 e Instrucciones para su aplicación de 11 de Julio siguiente

Declara la ciudad de Palma de Mallorca, su casco antiguo, "Conjunto Histórico-Artístico" delimitándose tres zonas :

a) Zona historico-artística propiamente dicha. Que será protegida en todo su carácter y ambiente.

b) Zona de respeto.- Que afecta únicamente a los volúmenes de edificación, con el fin de proteger la silueta urbana.

c) Zona de ordenación especial. Para la ambientación de determinados monumentos o espacios urbanos"

En su artículo 2º determina tajantemente que "La Corporación municipal, así como los propietarios de los inmuebles enclavados en el mismo, quedan obligados a la más estricta observancia de las Leyes del Tesoro Artístico Municipal y Ensanche de Poblaciones"

(Recientemente la zona a) ha sido ampliada, con toda su carga protectora prácticamente en toda la extensión de lo que en la anterior disposición era zona b) es decir, la ciudad que estuvo encerrada en las murallas del siglo XVIII).

B) Publicación del IPCE (Inventario de Protección del Patrimonio Cultural Europeo) Tomos 1 y 2. El primero cataloga los "Conjuntos Histórico-Artísticos y Sitios Mixtos Urbano-Rurales" (Servicio de Información Arqueológica y Etonológica de la C. G. del P.A.N., 1967-1968, respectivamente)

Por lo que atañe a Mallorca, figuran los siguientes :

De 1^{er} Orden : Casco antiguo de Palma de Mallorca.

De 2º Orden : Alcudia, Artá, Felanitx, Muro, Petra, Pollensa y Santanyí.

Sitios mixtos urbano-rurales : Banyalbufar, Biniaraitx, Bunyola, (incluido Orient), Campanet, Capdepera, Deiá, Lluc-Alcari, Estallencs, Fornalutx, Galilea, Randa y Valldemossa.

Así mismo, se ha declarado Paraje Histórico-Pintoresco la costa N-W de la isla de Mallorca (Decreto 984/1972 de 24 de Marzo, B.O. E num. 24 de 17 de Abril siguiente). Está publicando el mapa de la delimitación, en el que se incluye la totalidad del islote Sa Dragonera.

El segundo tomo del Catálogo de IPCE continúa los monumentos de

Arquitectura Militar, y por lo que respecta a Mallorca, figuran un total de 216 sitios en los terminos de Alaró, Alcudia, Andraitx, Artá, Banyalbufar, Bunyola, Isla de Cabrera, Calviá, Campos, Capdepera, Deiá, Escorca, Estellencs, Felanitx, Fornalutx, Inca, Llucmajor, Manacor, Sant Llorenç d'es Cardassar, Santa Margarita, Santa Maria, Santanyí, Ses Salines, Sineu, Soller, Son Servera y Valldemossa.

6.1.6. Preservación del Medio Ambiente y del Paisaje

- 6.1.6.1. Cuanto más limpia y transparente esté el agua de nuestras costas y menos atropellos reciba nuestro paisaje, tanto más atractiva será Mallorca para nuestros visitantes. Por tanto, se da una plena coincidencia entre la salvaguardia de la calidad de vida para nosotros y nuestros hijos y la promoción turística de Mallorca.
- 6.1.6.2. La Ponencia hace votos para que el Consell Interinsular solicite y obtenga que le sean transferidas las más competencias posibles en relación con el medio ambiente.
- 6.1.6.3. Se subraya la conveniencia de que la legislación de ámbito estatal sea revisada en aquellos aspectos en que resulta manifiestamente inoperante o perfeccionable.
- 6.1.6.4. La actual multiplicidad de competencias sobre el medio ambiente produce una "difuminación" de responsabilidades nada operativa ni deseable. Para su subsanación, se sugiere al Consell Interinsular la creación de una Autoridad del medio ambiente que tenga la última palabra en materia de exigencias públicas sobre el mismo.

- 6.1.6.5. La calidad de las aguas costeras requiere un tratamiento global, de forma tal que su conservación o mejoramiento no esté supeditada a las acciones municipales sino viceversa. En otros términos, también para el mejor tratamiento de esta problemática resultan preferibles las acciones mancomunadas.
- 6.1.6.6. Debemos expresar nuestra preocupación por la degradación de las aguas que inevitablemente producirá la eventual ampliación de las instalaciones portuarias en la Bahía de Palma.
- 6.1.6.7. La declaración como parques naturales de las zonas húmedas más importantes de la Isla (Salobrar de Campos, Albufera de la Puebla y Albufera de Pollensa) no perjudicaría en absoluto la más correcta promoción turística de Mallorca, antes al contrario.
- 6.1.6.8. El Consell Interinsular debería estudiar la posibilidad de instrumentar dos tipos de declaración de parque natural :
- a) Declaraciones que podrían denominarse "suave," que abarcarían una gran extensión de territorio donde se permitiría y fomentaría actividades tradicionales compatibles con la conservación del medio. Un ejemplo podría ser la Sierra de Tramontana, donde se prohibiría y limitaría cualquier actividad que implicara destrucción del medio ambiente en su sentido más amplio a la vez que se fomentaría la agricultura y ganadería tradicionales, las explotaciones forestales y actividades turísticas compatibles e incluso alojamientos turísticos de tipo familiar. Este tipo de declaración debería formularse y gestionarse bajo los principios de

justicia para los pueblos afectados, de tal modo que las cargas que representara dicha declaración deberían distribuirse entre todos los municipios de la isla y no unicamente entre los afectados, ayudando a estos últimos a un desarrollo armónico con las necesidades de conservación.

b) Declaraciones sobre zonas puntuales. Declaraciones de zonas de media o pequeña extensión y que podemos denominar "fuertes" o restrictivas. Se refiere a aquellas zonas que por sus valores paisajísticos, culturales, científicos y/o sociales deben protegerse y conservarse en la misma situación que se encuentran actualmente. Dichos espacios podrían utilizarse con fines recreativos, e incluso turísticos, por ser de interés para ciertos números de visitantes más preocupados por los valores culturales y científicos que por los simples motivos de ocio, por lo que podrían contribuir a paliar el problema de estacionalidad si a los atractivos naturales se proporcionan otros de índole cultural a los visitantes de la estación baja.

Estos parques podrían ser de varios tipos desde el punto de vista de su utilización por necesidades de protección, abarcando desde aquellos que deberían estar sujetos a visitas controladas hasta aquellos abiertos al público sin ninguna otra limitación que del respeto al entorno.

La declaración de parque "extensivo" sería compatible con la propiedad privada mientras que la de parque "puntual", en su sentido más estricto, debería ser de propiedad pública.

6.1.6.9. Los molinos - tanto los de extracción de agua de los llanos de Sant Jordi, Campos y La Puebla como los maquileros que aun restan diseminados por toda la isla -, las norias, los marjales y los mismos olivos milenarios son pinceladas características de nuestro paisaje, las cuales debemos conservar.

Los primeros van siendo abandonados lentamente por considerarlos faltos de utilidad y rentabilidad. La situación es muy otra en países como Dinamarca, Holanda, etc., en los que se vuelve a un aprovechamiento de la energía eólica, que nosotros igualmente deberíamos promocionar no sólo desde un punto de vista de ahorro de energía, sino desde un punto de vista estético y turístico.

En este sentido es necesario apoyar las gestiones que actualmente estan realizando la Asociación de Amigos de los Molinos, el Colegio de Arquitectos de Baleares, el Fomento del Turismo de Mallorca y otras entidades.

6.1.6.10. Interesa^o del Estado, del Consell Interinsular, de los Ayuntamientos, de las entidades oficiales y privadas, de los particulares, las ayudas y colaboraciones precisas para la restauración y conservación de todos estos elementos.

6.1.6.11. Sugerir al Consell Interinsular el estudio de la viabilidad de la creación de una red de molinos maquileros que, debidamente restauradas y acondicionadas sus viviendas, puedan ser éstas utilizadas como residencias de artistas, escritores, periodistas, etc., de visita en la Isla.

6.1.6.12. Mallorca necesita preservar su masa forestal, no solo desde un punto de vista estético, ecológico, recreacional, de explotación maderera, etc., sino también desde un punto de vista turístico: La lucha contra los incendios forestales es un imperativo, máxime cuando últimamente se ha incrementado en proporciones alarmantes (El año 1978 ha sido particularmente grave, habiéndose quemado unas 4.000 Ha en la Isla).

6.1.6.13. La problemática de los incendios forestales debería contemplarse desde una óptica general de protección contra todo tipo de incendios, analizando en cada lugar la potencialidad del peligro por sectores (urbano, industrial, agrícola y forestal), con el fin de preparar unas correctas medidas preventivas y habilitar los medios necesarios para combatir los siniestros. El Consell Interinsular debería considerar la conveniencia de emprender un estudio que abarque el tema general de los incendios desde todos los puntos de vista.

En lo que concierne específicamente a los incendios forestales, deberían tomarse medidas preventivas, como la apertura de franjas de protección, limpias de matorral, y la reparación de caminos de montaña, y medidas de extinción, consistentes en la creación de un servicio insular de extinción de incendios con todos los parques que resultaran del estudio recomendado.

La apertura de corta-fuegos, al estilo de los que se abren en la península, no se considera oportuna dada la importancia paisajística de nuestros pinares. Tampoco se

estima necesaria, puesto que puede suplirse por la eliminación de matorral y poda de pinos apuntadas.

- 6.1.6.14. En cuanto a los medios aéreos, la colaboración de un avion tipo Canadair desde el 1º de Julio al 25 de Agosto contribuiria en gran medida a la disminuci3n de la cantidad y magnitud de los incendios.
- 6.1.6.15. La lucha contra la procesionaria debe formar parte de la politica de preservaci3n de la masa forestal propugnada, asignandosele los recursos minimos necesarios.
- 6.1.6.16. Parece conveniente potenciar - tambi3n desde el punto de vista turístico - la celebraci3n del Dia Forestal (21 de Marzo) y del Dia del Medio Ambiente (5 de Junio).
- 6.1.6.17. La caza y la pesca son actividades que en otras regiones españolas representan un foco de atracci3n turistica digno de ser tenido en consideraci3n.

Atendiendo a la necesidad primordial de paliar el problema de la estacionalidad, la creaci3n de zonas de caza para turismo otoñal e invernal puede ser una posibilidad digna de consideraci3n.

Por otro lado, la posibilidad de pesca de trucha en los embalses de Mallorca, por su época habil (meses de Marzo, Abril, Mayo y Junio) y por la cantidad y dimensiones de las capturas, pudiera representar un aliciente más, de cara a un turismo muy cualificado, por reducido que sea su numero.

6.1.7. Oferta Complementaria

6.1.7.1. Precisamos la organización de actos o manifestaciones de auténtica resonancia que promuevan la atención de los medios informativos nacionales e internacionales y contribuyan a la reducción de la estacionalidad.

6.1.7.2. Se señalan como básicos, con carácter enunciativo y no limitativo:

- Manifestaciones artísticas y/o culturales (Festivales de música moderna, festivales de música clásica, Semana Internacional de Folklore, etc.).
- Competiciones deportivas con la participación de figuras de fama mundial (Semana Internacional de Vela, Motonáutica, otras competiciones náuticas, trofeos de tenis, golf, ciclismo, patinaje artístico, gimnasia).
- Congresos científicos y otros.
- Exposiciones, simposios culturales, etc.

6.1.7.3. Según amable comunicación de la Delegación Provincial del Consejo Superior de Deportes, se están realizando contactos serios entre promotores insulares y el Señor Levitan, Manager de la Vuelta Ciclista a Francia, sobre la posibilidad de que la etapa inicial y la primera etapa del Tour de 1981 se celebrara en Mallorca.

Naturalmente, entendemos que el sector turístico tendría que respaldar con todos los medios a su alcance una posibilidad de tal envergadura, recabando del Consell Interinsular todo el apoyo que merece, dado al especial impacto y trascendencia de una competición deportiva de tanta solera.

6.1.7.4. Nuestros alicientes en materia de entretenimiento, diversiones, actividades culturales, práctica de deportes, etc., deben producir el necesario impacto psicologico para que nuestros visitantes conserven un vivo recuerdo de su estancia.

Dentro de esta linea se estima conveniente :

- Perfeccionar en lo posible la calidad de las excursiones actualmente organizadās y promover aquellas otras que puedan estar en consonancia con las aficiones de minorias, de tipo marítimo, cultural, gastronomico, etc.
- Potenciar todavia más la variada oferta de excursiones nocturnas, coadyuvando a la mejora de condiciones de mercado que permitan un racional aumento de calidad.
- Promover la continuada celebración de manifestaciones artistico-culturales de notoria calidad y organizadas sólo por especialistas, apoyando las que actualmente se celebran (temporadas de opera, ballet, conciertos de música clásica, exposiciones, etc.).
- Potenciar actos populares tales como fiestas patronales de villas y barriadas en los que se persiga la realización y divulgación de los valores humanos, sociales, artísticos y costumbristas de nuestra isla.
- Fomentar la celebración de competiciones deportivo-recreativas con reglamentos debidamente adaptados y promocionados para facilitar la participación de los aficionados.

6.1.7.5. En especial debería prestarse una atención específica a nuestros visitantes de la tercera eda, que hoy por hoy constituyen ya un valor de ocupación importante en nuestra temporada media y baja.

Entendemos que es preciso ocupar el ocio de la tercera edad atendiendo su peculiar psicología en cuanto a relaciones humanas, visitas culturales, curiosidad y deseo de seguir integrados en la sociedad y considerando al efecto, por una parte, sus limitaciones físicas para muchas actividades, y por otra, su notoria disposición de tiempo libre y ocioso.

Ello debiera ser estudiado por especialistas que organicen visitas y excursiones muy seleccionadas, promuevan coloquios, conferencias y cursillos de distintas materias como técnicas artísticas (Por ejemplo : dibujo, grabado, modelado, etc.), flora y fauna insular, folklore mallorquin, etc., entre los que podría incluirse una enseñanza simplista del castellano y del catalán, procurando que estas actividades supusieran para estas personas mayores el mínimo esfuerzo económico mediante la obtención de precios reducidos en transportes urbanos, visitas a museos, etc.

6.1.7.6. El Fomento del Turismo de Mallorca - con el respaldo de la Dirección General de Turismo del Consell Interinsular - debiera responsabilizarse de las funciones siguientes :

- Inventariar las actividades a ser desarrolladas y clasificarlas en base a su interes y esfera de influencia.

- Solicitar o apoyar, según los casos, las subvenciones de la Administración a los actos que se organicen y a las instalaciones que se construyan.
- En aquellos casos en que fuera posible, conseguir su autonomía económica estudiando presupuestos y canales de ingresos en relación con las necesidades que planteen las concretas peculiaridades de organización y desarrollo.
- Evitar coincidencias de fechas y procurar una intensiva ocupación del calendario durante las temporadas baja y media.
- Conseguir la colaboración de las Federaciones deportivas, tratando de coordinar sus actividades en cuanto a la organización de competiciones de interés turístico.

6.1.8. Socorrismo y Asistencia Sanitaria

6.1.8.1. Mallorca tiene el deber de potenciar los beneméritos servicios de la Cruz Roja en Carretera y de la Cruz Roja del Mar.

Si existe disponible un invaluable elemento humano que, de forma totalmente altruista y desinteresada, se presta voluntariamente a desempeñar estos servicios, las instalaciones y el material precisos no pueden faltar. La industria turística de la Isla debe contribuir de forma específica al sostenimiento de la Cruz Roja.

6.1.8.2. Ninguna playa importante de la isla puede carecer del correspondiente Puesto de Socorro, con el material y embarcación precisos, de la Cruz Roja del Mar.

6.1.8.3. Los turistas que, en virtud de convenios internacionales, tienen derecho a los servicios de nuestra Seguridad Social deben ser atendidos en el "resort" donde estén alojados siempre que su capacidad sea superior a las cinco mil plazas.

PROMOCION EXTERIOR

6.2.1. Características diferenciales del producto
Mallorca y fuerte estacionalidad de su demanda

6.2.1.1. Teniendo presente que, en realidad, el producto Mallorca, como cualquier otro producto turístico de una cierta magnitud, engloba una pluralidad de ofertas - tanto zonales o de "resort" como de diferente categorías como de una variedad de formulas de acomodación, cada una de ellas con su demanda específica - no hay duda de que, frente a otros destinos turísticos, todas ellas vienen integradas en un conjunto diferencial, en el que se dan las características siguientes, motivadoras de la demanda:

- Insularidad. No hay duda de que toda isla, por el mero hecho de serlo, tiene un atractivo peculiar para el hombre.
- Clima. Alguien ha dicho que los mallorquines vivimos de vender sol.
- Personalidad del paisaje. La belleza de nuestras playas y de nuestra "serra" y de nuestro "pla" es un hecho indubitable.
- Situación geográfica privilegiada, cercana a cualquier ciudad europea.
- Tradición receptiva. Consecuentemente, Mallorca es un nombre sobradamente conocida en toda Europa.

- Capacidad receptiva, al contar con una de las mayores concentraciones insulares de servicios turisticos del mundo. Por lo que respecta a alojamiento, destaquemos su total de 176.697 camas, distribuidas de la forma siguiente :

Hoteles Cinco Estrellas	2.603
Hoteles y Aparthoteles Cuatro Estrellas	15.431
Hoteles y Aparthoteles Tres Estrellas	41.139
Hoteles Dos Estrellas	34.390
Hoteles Una Estrella	38.423
Hostales Tres Estrellas	1.854
Hostales Dos Estrellas	13.710
Hostales Una Estrella	19.974
Cosas de Huespedes	2.011
Ciudades de Vacaciones Dos Estrellas	2.446
Ciudades de Vacaciones Una Estrella	4.716

Las cifras anteriores corresponden a 1977, aunque las variaciones sobrevenidas en 1978 no alteran sustancialmente el cuadro.

Por otra parte, nos vemos imposibilitados de cuantificar la oferta de Apartamentos, sin duda importante, por cuanto la cifra oficial de 16.414 camas no refleja la realidad.

- Oferta mayoritariamente dirigida al mercado de masas, obviamente el más amplio pero de menor potencial económico (A destacar el peso de la oferta hotelera en Tres, Dos y Una Estrellas, cuyas 114.000 camas constituyen el 64'5% de la totalidad de nuestra oferta hotelera).

- Los precios bajos del producto Mallorca, hasta ahora, han sido una de sus características principales y con indudable atractivo.
- Fuerte estacionalidad de la demanda, concentrada en los meses estivales de Julio, Agosto y Septiembre y especialmente en el "periodo punta" comprendido entre el 15 de Julio y el 20 de Agosto.

6.2.1.2. La fuerte estacionalidad de nuestra demanda es el problema más grave con el que nos enfrentamos, tanto desde un punto de vista económico como social.

Desde ambos puntos de vista es en verdad deplorable que la "política turística" del Estado - más "política" que "turística" -, durante los decenios de los 50 y 60 (y aun durante buena parte de los 70), se haya planteado como objetivo último dimensionar nuestra oferta óptima en función de la demanda del periodo punta. Como consecuencia de este planteamiento político no se ha dado en ningún momento una planificación económica mínima del sector, con las consiguientes graves consecuencias de crecimiento desordenado, desafueros urbanísticos, erosión del paisaje y del medio ambiente, depreciación de la oferta, falta de rentabilidad de las empresas, agudización de la estacionalidad, etc., etc.

Por lo que respecta a los efectos laborales de este crecimiento desordenado hay que destacar que, si bien es un hecho que durante toda una serie de años se ha producido un substancial crecimiento de puestos de trabajo en la isla -

tanto directa como indirectamente -, que ha permitido la colocación de un número muy importante de trabajadores de zonas deprimidas de la península - hecho sin duda positivo y sin el cual no habría sido posible la creación de renta que para Mallorca ha supuesto el "boom" turístico -, a la larga el nivel de retribuciones del sector no ha evolucionado favorablemente comparativamente con el de otros sectores.

A principios de los cincuenta trabajar en hostelería era trabajar en un sector punta - con las consiguientes ventajas retributivas - pero hace muchos años que esta situación ha desaparecido, con lo que, automáticamente, se ha producido una desprofesionalización del sector, ocasionada por la falta de motivación económica.

Por otra parte, es un hecho también que, al terminar el "boom" turístico, se ha terminado igualmente el "boom" de la construcción que había permitido solucionar la estacionalidad del trabajo en hostelería, porque si en verano se trabajaba en la misma al llegar el invierno un considerable número de trabajadores pasaba a la construcción; posibilidad que actualmente no se da ni es previsible que pueda volver a darse en un futuro inmediato.

6.2.1.3. El hecho de que muy difícilmente pueda llegar a modificarse, de forma sustancial, el carácter estacional de la demanda - por cuanto va estrechamente ligada al período vacacional - supone que el problema del paro estacional no pueda solucionarse, en un futuro previsible, a nivel del sector.

6.2.1.4. El problema del paro estacional del sector desborda también

el marco geografico de la isla - de hecho se trata de un problema *que compartimos con la* mayoría de las zonas turísticas -, por lo que estimamos que sus soluciones deben ser estudiadas y acometidas a nivel estatal.

6.2.2. Necesidad de un estudio de la demanda

6.2.2.1. La Administración central o regional debiera acometer, con caracter de urgencia, la realización de un estudio de la demanda que venga a completar el estudio de la oferta de SOFEMASA realizado hace algo más de un año pero difundido con tanta parsimonia.

6.2.2.2. Dada la pluralidad de mercados que nos interesan, idealmente este estudio debiera encargarse a una pluralidad de firmas especializadas (una por cada mercado).

Ante el importante costo económico que ello supone, quizá fuera conveniente una actuación posibilista por etapas y no intentar estudiar todos los mercados que nos afectan al mismo tiempo. Posiblemente, los tres mercados que debieran estudiarse con prioridad - pero no necesariamente simultaneamente - son el británico, el alemán y el escandinavo.

6.2.2.3. Evidentemente, estos estudios de mercados deberian ir encaminados, de forma muy especial, a la detección de clientelas potenciales para las temporadas baja y media, con el fin de intentar paliar los costos económicos y sociales que la actual concentración de la demanda comporta.

6.2.3. Objetivos promocionales y criterios de selección de mercados

6.2.3.1. Teniendo en cuenta la correlación de las características diferenciales apuntadas y, muy en especial, el hecho de que nuestra oferta está enfocada primordialmente hacia el mercado de masas (El 90% de nuestra capacidad hotelera está concentrada en las categorías de Hoteles de Tres Estrellas a Ciudades de Vacaciones de Una Estrella) y el hecho de la aguda estacionalidad de nuestra demanda, parece obvio que los objetivos básicos de nuestra promoción tienen que ser :

1º) El turismo de masas, al cual estamos abocados indefectiblemente. Con la estructura de oferta de que disponemos es materialmente imposible el que aspiremos a un turismo de calidad para toda Mallorca, ya que para éste sólo disponemos de un 10% de nuestra capacidad. Podemos y debemos mejorar nuestro nivel de calidad, pero Mallorca, como conjunto, nunca - al menos hasta donde pueden alcanzar nuestras previsiones - llegará a ser una zona selectiva y exclusiva. Sin que ello suponga que no podamos y debemos aspirar a crear puntos exclusivos y selectos en la Isla, destinados al turismo de mayor potencial económico y de mayor impacto "proselitista" o propagandístico (No olvidemos que el turismo de masas ha seguido siempre o casi siempre al turismo exclusivo).

2º) Tratar por todos los medios de paliar los adversos efectos de la estacionalidad, procurando conseguir una distribución más regular de la demanda, incrementando la del invierno y la primavera..

6.2.3.2. En cuanto a criterios de selección de mercados, estimamos que deben seguirse los siguientes :

- La tipología de nuestra ^{demanda}~~oferta~~ es eminentemente vacacional. En consecuencia, entendemos que debemos seguir manteniendo y potenciando el mercado vacacional, aun a pesar de de que este sea, mayoritariamente, estacional. En definitiva, se trata de nuestro mercado base y no podemos descuidarnos porque existen otras zonas competitivas que de cada día se estan volviendo, promocionalmente, más agresivas.
- Como ya hemos señalado, nuestra oferta está básicamente dirigida a las clases sociales medias, medias-bajas y bajas (Recordemos que sólo disponemos de un 10% de nuestra capacidad de alojamiento para la media-alta y alta). Por tanto, nuestra acción promotora debe ir encaminada a mantener y potenciar la fidelidad de estas capas sociales a nuestro producto.
- Las areas geograficas donde las capas sociales anteriormente indicadas disfrutaban de una mayor seguridad económica y, en consecuencia, de una mayor capacidad adquisitiva - y no estan a una gran distancia de la Isla son los paises europeos. Por lo tanto, es a estos paises a los que debemos seguir atendiendo primordialmente.
- El hecho de que uno de nuestros objetivos basicos sea lograr una menor estacionalidad nos obliga, sin embargo, a descubrir nuevos mercados geograficos y a estudiar a fondo todos los segmentos tanto de los ya existentes

como de los nuevos, con el fin de conseguir un mayor número de visitantes. En cuanto a nuevos mercados geograficos, enseguida se nos ocurren U.S.A. y Japon, a pesar de que los posibles visitantes de estas nacionalidades dificilmente vendran a Mallorca a pasar sus vacaciones. Pero si pueden venir para estancias cortas, si logramos incluir Mallorca en sus itinerarios europeos o atraer a sus Asociaciones o Empresas para que realizen aquí sus Congresos, Conferencias y Viajes de Incentivo. En relación a la necesaria exploración y promoción de todos los segmentos de nuestros mercados, hay que prestar la mayor atención a aquellos potenciales clientes cuya motivación no es exclusivamente vacacional sino también cultural, recreativa, deportiva, de Tercera Edad y de negocios (Ferias, Congresos, Simposiums, Convenciones, Incentivos, etc.). En todos los casos, de lo que se trata es de promocionar unas condiciones que, por su especialización, resulten unicas o cuando menos, muy atractivas para el mercado respectivo.

6.2.4. Acciones necesarias

6.2.4.1. Basicamente iran dirigidas a dos sectores, el profesional/intermediario (Tour Operadores y Agencias de Viajes) y el consumidor (publico en general). Sin olvidar la movilización de los medios de comunicación (directa o indirectamente) que influira también en los dos sectores antedichos.

6.2.4.2. Acciones necesarias dirigidas a los Tour Operadores :

- Publicidad en catálogos. El encomiable esfuerzo realizado en este sentido por el Fomento del Turismo de Mallorca debe ser sostenido y potenciado. En ultimo termino, lo que "vende"

Mallorca son los programas de los Tour Operadores. En consecuencia, consideramos que la publicidad realizada en los mismos es la más rentable.

- Presencia física en las presentaciones de estos catálogos o "brochures".
- Invitaciones a grupos educacionales. Para la mejor venta de un producto, nada puede substituir a su conocimiento personal y directo.
- Decoración de escaparates realizada conjuntamente, que venda no sólo Mallorca sino también el "package" del Tour Operador.
- Visitas periódicas a sus centrales de reservas.
- Suministro del adecuado material gráfico y de la necesaria documentación.

6.2.4.3. Acciones necesarias dirigidas a las Agencias de Viajes :

- Suministro de material y documentación.
- Invitaciones a grupos educacionales.
- Presentaciones de películas o audiovisuales.
- Work-shops.
- Decoración de escaparates, en colaboración con los Tour Operadores.
- Presencia física en sus ferias profesionales.
- Concursos de ventas.

6.2.4.4. Acciones necesarias dirigidas al público en general, sin duda las más gravosas y que plantean de forma aguda el problema de la financiación de la promoción turística de Mallorca :

- Campañas en prensa, televisión y radio.
- Documentales cinematográficos para su distribución a las salas comerciales.
- Publicidad exterior.
- Asistencia a ferias.
- Actos Relaciones Públicas.
- Soirées folklóricas, culturales y gastronómicas.

6.2.5. Acciones prioritarias

6.2.5.1. Ante la imposibilidad de contar con una orientación presupuestaria, y en la asum/ción de que, lamentablemente, durante 1979 el nivel de recursos asignables no va a sufrir ningún incremento drástico, esta ponencia ha tenido que renunciar a recomendar ningún plan promocional concreto y optar por establecer una relación de acciones prioritarias :

- Publicidad en los catálogos de los Tour Operadores. Como ya hemos señalado, pensamos que es la publicidad más efectiva y menos costosa de todas cuantas se puedan realizar y que el Fomento del Turismo de Mallorca debe

continuar - incrementandola, a ser posible - la labor iniciada. Damos una prioridad absoluta a esta acción.

- Potenciación de los grupos educacionales organizados por los TT.00. Estos constituyen la mejor y más completa oportunidad de dar a conocer nuestro producto a sus vendedores. Por otra parte, al correr los gastos de transporte por cuenta de los TT.00 y al ser muy fácil conseguir su alojamiento en las mejores condiciones económicas, el costo a afrontar por parte del Fomento del Turismo (Cockteles de Bienvenida, excursiones, barbacoas, obsequios, etc.), siempre en base a precios promocionales, no resulta nada gravoso.
- Presencia de una representación de Mallorca en la presentación de los "brochures" de los TT.00. A estas presentaciones normalmente asiste un gran número de los Agentes que venden los "packages" incluidos en los mismos.
- Sería especialmente interesante, y tampoco nada costoso, el tratar de conseguir que muchas de estas presentaciones de "brochure" o folleto se hicieran en Mallorca. El Fomento del Turismo de Mallorca debería estudiar cursar una invitación formal en este sentido.
- Decoración de escaparates. Sería interesante concertar con los TT.00. un sistema rotativo de escaparates a través de sus agencias distribuidoras. Estos escaparates (displays) harían publicidad de nuestra isla, apoyando al mismo tiempo como hemos dicho - las ventas del Tour Operador en este destino. Como es natural, ello implicaría el proveer a cada

una de las agencias detallista que dispusiera del escaparate de exhaustiva y detallada información de Mallorca.

- Realización de varias películas documentales sobre distintos aspectos de la isla - como la realizada hace unos años que recogía interesantes detalles de la avifauna de las zonas húmedas - que pudieran ser utilizadas como películas de complemento en las salas de proyección de los circuitos comerciales, encomendando su difusión a las distribuidoras, e incluso eventualmente por las emisoras de televisión. Estas películas, que deberían tener la máxima calidad, no serían directamente películas de propaganda turística. Pero tengamos bien presente que la publicidad indirecta es muchas veces la más eficaz.
- "Work-shops". El Fomento del Turismo debería programar anualmente en aquellos países de mayor demanda potencial unos "work-shops" que constituyeran una oportunidad para reunir a los componentes de la oferta y la demanda para que se conocieran mejor y consecuentemente se creara una relación comercial más profunda.
- Existen unas Ferias, Bolsas, Work-shops o Simposiums que unas veces están organizados por los TT.OO. y otras por asociaciones profesionales de las Agencias de Viajes u otras entidades. Se debería asegurar la asistencia mayoritaria a aquellos que tengan una relación más directa con el tipo de oferta de que disponemos.
- De cara a la también necesaria promoción del turismo que

utiliza los establecimientos de categoría superior, se debería potenciar nuestra asistencia a todos aquellos actos promocionales de congresismo o turismo de negocios (Congresos, Conferencias, Convenciones, Seminarios, Incentivos, etc.).

6.2.5.2. Reiteramos que no entramos en las acciones concretas que deberían hacerse de cara al público en general porque, obviamente, es en este capítulo donde más dinero podría gastarse. Hacemos votos, no obstante, para que, tan pronto como -a través de los entes autonómicos- podamos administrar una mayor parte de la riqueza que producimos, sea posible contar con un presupuesto promocional que permita acometer acciones directas hacia el gran público.

6.2.6. Medios de Comunicación

6.2.6.1. Mallorca necesita ser noticia constante, participar mucho más ampliamente del flujo que discurre por los canales de los distintos medios de comunicación. Estamos desaprovechando demasiadas oportunidades en este sentido y consideramos debería darse un carácter prioritario a una política de información coherente y eficaz que se propusiera subsanar, en el más breve lapso de tiempo, la actual situación de inconsciencia y desidia hacia tan vitales oportunidades.

6.2.6.2. Para el más adecuado y completo desarrollo de sus funciones específicas, el Fomento de Turismo de Mallorca precisa disponer de un Gabinete de Relaciones Públicas con los Medios de Comunicación que se responsabilice de los siguientes cometidos específicos :

- Mantener debidamente informados, en todo momento, a los medios de comunicación de las Islas, practicando una política de "casa de cristal".
- Realizar "mailings" periódicos regulares - y con carácter extraordinario cuando las circunstancias lo aconsejen - a una selección de medios debidamente estudiada y preestablecida, en varios idiomas (como mínimo en Castellano, Inglés, Alemán, y Francés), dando cuenta de la presencia en Mallorca de nuestros visitantes más destacados, celebración de manifestaciones, actos culturales, etc., e incluyendo material fotografico apto para su reproducción.
- Seguir las noticias aparecidas sobre Mallorca mediante los servicios de una agencia de recortes y tomar las oportunas acciones de Relaciones Públicas cuando sea preciso.
- Atender a los periodistas y "Travel Writers" que nos visiten.
- Divulgar con la debida antelación todas las manifestaciones culturales, deportivas, etc., que puedan atraer de forma especial la atención de algún sector del público.
- Apoyar la celebración de Congresos, Asambleas, etc., tanto del sector turístico como de todo tipo.
- Realizar campañas específicas para mentalizar a la sociedad mallorquina respecto a la importancia de nuestra primera industria, a favor de la preservación del medio ambiente, "mantenga limpia su playa", en pro de la captación de socios etc.

- Interesar de los tour-operadores y agentes de viajes nacionales y extranjeros - facilitándoles los datos y las diapositivas y fotos precisas - que en sus folletos propagandísticos incluyan la mayor información posible sobre la Isla en general y sus distintos "resorts" en particular.
- Para el cumplimiento de lo que antecede, organizar la correspondiente "diateca" y archivo fotográfico.

6.2.6.3. Dados sus indiscutibles efectos de "resonancia", efectuar a todos los niveles urgentes y eficaces gestiones para procurar la más pronta entrada en servicio de un Centro Regional de Televisión Española, cuyo equipo material asegure perfección técnica en cuanto a sonido, imagen y color y que disponga de un amplio y profesionalizado equipo humano.

6.2.7. Material

6.2.7.1. Mallorca necesita mejor y más abundante material impreso y de todo tipo para su promoción. El Consejo Interinsular debiera potenciar a su Dirección General de Turismo y al Fomento del Turismo de Mallorca facilitándoles los medios económicos precisos para que podamos contar con el que reseñamos a continuación, sin ánimo de ser exhaustivos :

- Stands desmontables propios para ferias.
- Películas cinematográficas de promoción indirecta y directa.
- Audiovisuales.
- Folletos de calidad.

- Posters atractivos, genéricos y específicos.
- Guías.
- Mapas.
- "Displays" para decoraciones variadas.
- Diateca.
- Adhesivos.
- Banderas.
- Regalos publicitarios.

6.2.8. La promoción exterior como competencia del Consell General Interinsular.

6.2.8.1. Esta ponencia entiende tiene el deber de pronunciarse públicamente - como ya lo hizo en su día privadamente - respecto a un tema de tanta trascendencia para nuestra promoción como es el de si la Administración Central debe o no transferir la competencia en esta materia al Consell General Interinsular.

6.2.8.2. Coincidiendo plenamente con las conclusiones de las Primeras Jornadas de Calidad del Turismo y tantos otros pareceres públicamente expresados, la comunicación recibida por esta ponencia de la Agrupación de Cadenas Hoteleras de Baleares, etc., consideramos irrenunciable la competencia autonómica en materia de promoción exterior, por cuanto la gran variedad y diversidad de las ofertas turísticas de las distintas regiones españolas hace imprescindible la promoción específica de cada una de ellas y sencillamente no resulta operativo intentar

promocionar en un mismo conjunto productos tan diversos como Mallorca y Gran Canaria, Ibiza y Galicia, Menorca y Lanzarote, La Costa del Sol y el Pirineo, la Costa Brava y la Costa de la Luz, etc., etc. Tan es ello así que estimamos que las mismas Baleares y Pitiusas - pese a su proximidad geográfica - requieren igualmente una promoción específica.

- 6.2.8.3. En los folletos de los Tour Operadores no se presenta el producto "España", sino destinos regionales y aun locales.
- 6.2.8.4. Nunca se dejara de hacer, de una u otra forma, con mayor o menor eficacia, promoción específica o zonal. Seria del todo absurdo que pudieran realizarla el Estado, los Fomentos o Centros de Iniciativa y los industriales hoteleros, a titulo individual o agrupadamente y, sin embargo, tal posibilidad estuviera vedada a los entes autonómicos.
- 6.2.8.5. El que defendamos la necesidad imperiosa de una promoción específica de cada unidad de oferta geográfica no quiere decir en absoluto que creamos que no deba existir una promoción genérica de España como un producto conjunto - si bien quizá con una motivación tanto o más política que económica -, competencia evidente de la Secretaria de Estado de Turismo.
- 6.2.8.6. En ningun caso, que no se pretenda justificar la retención de la competencia de la promoción exterior por parte de los organos centrales del Estado en virtud del apartado 10º del articulo 149 de la Constitución Española recientemente promulgada, el cual regula que el Estado tiene competencia

exclusiva sobre el comercio exterior, porque si se considera que el comercio exterior comprende el sector turístico entonces debe reconocerle ^{se} la desgravación fiscal. O todos moros o todos cristianos. Estaría bueno que a la hora de establecer la regulación de las desgravaciones fiscales a la exportación no se nos considere industria exportadora y en cambio sí a la hora de transferir competencias. De una vez por todas, se impone un poco de seriedad a la hora de considerar nuestro baqueteado sector turístico.

Ponencia social : La estacionalidad, sus repercusiones laborales y socio-económicas.

1.- La definición del problema

1.1. El hecho : Una de las características fundamentales de nuestro turismo es lo que se ha convenido en denominar "turismo social".

Este hecho implica, entre otras cosas, por una parte el ser receptores de un turismo masivo procedentes de los diversos estratos de la clase media asalariada europea (media-baja, media-media, y - en menor cuantía - media-alta); por otra parte, dichos visitantes tienden a concentrarse básicamente en los meses veraniegos toda vez que sus vacaciones van ligadas a las vacaciones laborales y a las escolares.

El hecho de que Mallorca sea fundamentalmente receptor de un turismo social o de masas, con su inevitable carácter estacional, no tiene por qué implicar necesariamente consecuencias negativas siempre y cuando :

- a) sepamos adaptar y planificar nuestra oferta turística (cantidad y calidad).
- b) seamos capaces, desde aquí, de interferir de manera propia y adecuada en el mercado turístico (creación de imagen propia, política de precios etc.)
- c) Y, al mismo tiempo, integremos nuestra propia política turística dentro de un marco general socio-económico de la isla.

1.2. Sus características % Un análisis de las tendencias de la demanda en el tema que nos ocupa, la estacionalidad, muestra las siguientes características :

- a) Una tendencia generalizada a reducir prpgressivamente la estacionalidad a escasos meses de maxima ocupación - con overboking incluido - con posterior cierre masivo de establecimientos hoteleros al no poder asegurar una ocupación minima que pueda cubrir costes.
- b) Una tendencia a la reducción de nuestra calidad de oferta (hotelera y extrahotelera).
- c) Y todo ello, dentro de una tendencia de predominio de los T/O preocupados fundamentalmente en una estabilización de los precios (aunque sea en detrimento de la calidad) ofreciendo un producto despersonalizado concretado en "sol y playas a precios baratos".

1.3. Sua repercusiones : El actual proceso de reducción de la estacionalidad conlleva toda una serie de repercusiones en las relaciones laborales y en el marco spcio-economico general que esta ponencia describe.

Frente a tal situación los diversos sectores isleños implicados (Consell Interinsular, empresarios, trabajadores) comienzan a detectar la gravedad de dicho problema. Sin embargo, se debe admitir que tal sensibilidad es desigual especialmente entre el empresariado dado que determinados sectores, animados por los resultados espectaculares del pasado año, caen facilmente en desfasadas actitudes triunfalistas olvidando el caracter estructural de la actual crisis.

Por otra parte, resulta preocupante y altamente significativa la actitud de los responsables de la politica puristica a nivel nacional que siguen ofreciendo perspectivas halagüeñas refiriéndose incluso a la superaCIÓN natrural del problema de la estacionalidad y sus consecuencias.

Ante tal situación y actitudes, la clase trabajadora del sector, a través de sus centrales sindicales, pretende ofrecer su alternativa al problema. Considerando la necesidad y urgencia de esbozar, definir y planificar una política turística propia en función de nuestros intereses colectivos desde nuestras instituciones autónomas con la participación directa y activa de los sectores implicados (Asociaciones empresariales y Centrales Sindicales).

2.- Sus repercusiones laborales :

2.1. Tipos de contratación : Sus consecuencias

2.1.1. El fijo discontinuo

El hecho de ña estacionalidad prefigura la aparición del trabajador "fijo discontinuo". Se trata de los trabajadores cuya actividad productiva básica tiene lugar dentro del sector turístico (basicamente hostelería); y que, dadas las características del sector, su actividad no es continua toda vez que su centro de trabajo cierra la mayor parte del año; pasando a percibir en su época de inactividad - y dado que no existe actividad productiva alternativa - el subsidio de desempleo; para continuar su actividad durante la proxima temporada alta en el mismo sector y con frecuencia en el mismo establecimiento hotelero de temporadas pasadas.

Este hecho, al reducirse progresivamente la temporada alta y al no existir ocupaciones alternativas, comporta, entre otras, las siguientes consecuencias :

- a) Una marginación social de la vida activa productiva al no poseer un sitio de trabajo estable durante la mayor parte del año.
- b) El surgimiento de la picaresca empresarial y laboral en la utilización del subsidio de desempleo.

- 5
- c) el sostenimiento por parte de la colectividad del coste del subsidio de desempleo, sosteniendo de este modo un sistema productivo incoherente e ineficaz a nivel regional aunque pueda resultar "productivo" a nivel estatal.

2.1.2. Los temporeros

La concentración durante los meses veraniegos de la ocupación hotelera permite todavía la contratación de elevados contingentes de trabajadores temporeros procedentes de regiones peninsulares con menor nivel de renta.

Todavía es frecuente el empresario que, directa o indirectamente, acude al "mercado de mano de obra" barata en la península, contratando en "blanco", con un salario global a todos los miembros útiles de la familia, prescindiendo de las oficinas de empleo locales, y - desde luego - prescindiendo de cualquier garantía profesional.

Este hecho conlleva una serie de consecuencias :

- a) La consideración del trabajador como una mercancía marginando todos sus derechos e incluso su dignidad de persona humana.
- b) La creación de un flujo artificial de inmigración hacia Mallorca, que en su mayoría no regresan a su lugar de origen una vez finalizado su contrato toda vez que allí no tienen trabajo y aquí pueden percibir - según en que casos - el subsidio de desempleo.

- c) la creación de un "ejercito de reserva" que presiona a la baja los niveles de salarios y deteriora la calidad de los servicios.

2.2. La falta de profesionalidad

Con frecuencia se insiste en la falta de profesionalidad en los trabajadores del sector. Es evidente la progresiva deterioración del nivel profesional entre todos los estamentos profesionales (desde el director al pinche).

Sin embargo, para poder abordar el tema con un mínimo de profundidad y seriedad es imprescindible el determinar que se entiende por profesionalidad y concretar las causas de tal deficiencia.

2.2.1. ¿Qué es profesionalidad?

Con excesiva frecuencia se considera que la función de un profesional del sector consiste en saber vender el producto turístico. Y este "saber vender" se concreta en muchos casos en exigir únicamente al trabajador simpatía y sonrisas al cliente llegando, si cabe, hasta el servilismo.

Esta visión falsa de la profesionalidad proviene de la mala gestión comercial de las empresas turísticas que, durante años, se han basado en el siguiente principio: el precio abonado por el cliente era el equivalente a los costes empresariales, los ingresos extras - allí donde intervenía el "saber vender" del camarero o del recepcionista - equivalía a los hipotéticos beneficios.

De acuerdo con los principios vigentes en cualquier sector productivo, el profesional turístico, en todas sus categorías, tiene como única función el prestar un servicio de manera correcta.

2.2.2. Sus causas

Las causas son multiples y variadas. Sin embargo, Ateniendonos al tema que nos ocupa, podemos afirmar que la progresiva reducción de ls estacionalódad con su tipología espeífica de contratación conlleva casi necesariamente a un bajo nivel de profesiona- lidad.

- . ¿ Como puede conocer y practicar correctamente su oficio un asalariado del sector que uni- camente dedica tres o cuatro meses a tal actividad (fijos discontinuos)?

- . ¿ Como puede conocer y practicar correctamente su oficio un asalariado procedente de una actividad generalmente relacionada con el sector agrario (Temporeros)?.

2.3. Reducción de plantillas

Otro fenómeno frecuente en los ultimos años es la reducción de plantillas ya sea anulando lugares de trabajo, ya sea concentrando en una sola persona.

Las razones de dicho fenómeno son diversas :

- a) La presión de los T/O sobre los precios genera una reacción en el empresario sobre los costes salariales.

- b)La presión de la clase trabajadora por medio de las centra- les sindicales que va imponiendo unos salarios de acuerdo con el aumento del coste de la vida e impide el "habito" de contrataciones en blanco, salarios injustos etc.

c) La escasa rentabilidad del sector, cuyas causas se analizaran posteriormente, que se ha tratado de superar no mediante la modernización de los sistemas de explotación o aumento de productividad sino mediante la eliminación de personal contratado a fin de aumentar la producción por persona ocupada sin modificar los sistemas de explotación y comercialización.

Este hecho, conlleva una serie de consecuencias :

- a) Contratación, por parte de determinados sectores empresariales, de mano de obra barata en detrimento de los profesionales existentes en la isla en situación de desempleo.
- b) Detrimento progresivo de la calidad de los servicios por eliminación o concentración de determinadas funciones y contratación de mano de obra barata sin cualificación.
- c) Eliminación de servicios propios del establecimiento hotelero siendo sustituidos por servicios arrendados a empresas especializadas.

3.- Repercusiones socio-economicas

3.1. Los efectos sobre el resto de los sectores

La actividad economica de Mallorca viene condicionada de un modo muy fuerte por la actividad turistica. Este condicionamiento viene dado por dos concausas :

a) La excesiva importancia que tiene el valor generado por el propio sector en el conjunto general.

El papel desempeñado por el sector turistico hasta la crisis fue el de generar crecimiento en tanto que creaba empleo y generaba inversiones inducidas. Tras la crisis la creación de puestos de trabajo en función del sector ha desaparecido y la de generar inversiones, sobre todo en construcción, también.

Al mismo tiempo hemos de señalar que la especialización turística nos ha llevado a una situación tal en la que se alcanzan cotas de elevación de precios o costes generales superiores a los de la península. Ello se debe a la escasa interrelación de nuestros sectores productivos y a los efectos que provocan los ingresos derivados de la presencia de turistas en nuestra isla con la correspondiente hinchazón de la demanda.

b) La estacionalidad de nuestra actividad turistica, con su progresiva reducción, acentúa más efectos negativos en los demás sectores productivos. Por un lado ha distorsionado totalmente las relaciones entre oferta-demanda de trabajo; por otro, ocasiona una excesiva movilidad de empleo provocando la existencia de un elevadísimo parafraseo friccional difícilmente absorbible con los mecanismos oficiales actualmente existentes.

En definitiva, la excesiva dependencia de los sectores productivos de la isla del turismo, sin que por ello signifique interrelación entre ellos, implóca al reducirse progresivamente la estacionalidad distorsiones graves en el conjunto de la economía de la isla, a la estabilidad en el empleo, y en el mismo equilibrio social.

3.2. Escasa rentabilidad

Una de las características de nuestro sector turístico, y especialmente el hotelero, radica en haber abusado en exceso del sistema tradicional de crecimiento impuesto en el anterior régimen y que consistía en las "ventajas" que concedía la utilización de mano de obra barata y el aprovechamiento del bajo nivel de vida existente en nuestro país.

Los efectos del crecimiento económico de los años sesenta, especialmente, los derivados del efecto de la modernización, hicieron que esta ventaja comparativa se fuese reduciendo paulatinamente mientras persistía la escasa penetración o dominio de los empresarios en el mercado turístico.

El resultado ha sido una crisis muy fuerte en los inicios de la década de los setenta con una situación de baja o nula rentabilidad de las empresas hoteleras aisñadas en el momento actual. Esta baja rentabilidad (beneficio sobre volumen de producción) está ocasionando desde hace tiempo ña no reinversi'on de los beneficios obtenidos en el propio sector. De hecho, los cuantiosos beneficios obtenidos en la temporada 78 no se reinvierten en el sector ni tan siquiera en otras actividades productivas en la propia Mallorca.

Consecuentemente agrava la situación general de falta de rentabilidad del sector la progresiva reducci'on de la estacionalidad que obliga a concentrar los "beneficios" en la actividad de tres o cuatro meses de máxima ocupación.

3.3, Progresivo proceso de "arrendamiento"

Habiendose llegado en algunas ocasiones al límite, este nivel de baja rentabilidad está provocando un proceso altamente peligroso para el futuro de nuestro sector y de la totalidad de nuestra economía. Se trata de la tendencia al arrendamiento de hoteles por parte de empresarios privados a Cadenas Hoteleras cuyos intereses van frecuentemente relacionados a los T/O.

Aun cuando en un principio no se tienen datos que generalicen el fenómeno sí se puede afirmar que este proceso de arrendamiento puede conducir a las siguientes consecuencias :

- a) Deterioro de las instalaciones con el consiguiente proceso de desaparición de capital.
- b) Concentración de la industria hotelera en sentido horizontal en principio; y concentración vertical en el fondo situándose en la cúspide intereses ajenos a nuestra colectividad.
- c) Mayor inestabilidad en el empleo ya que las "cadenas" obtienen mayores rendimientos ^{en} base a su mayor elasticidad (posibilidad de abrir o cerrar un determinado establecimiento según la demanda).
- d) Facilidad para practicar una política comercial de precios bajos al no tener que soportar en idéntica proporción los costes de mantenimiento y amortización del capital empleado.

3.4. Progresivo abandono de nuestro patrimonio natural y cultural

3.4.1. Patrimonio natural

El progresivo dominio de las Cadenas Hoteleras y la utilización intensiva sin reposición de nuestro capital afecta no solo a la inversiones realizadas en el sector sino también al conjunto de bienes naturales que constituyen nuestra riqueza paisajística.

Por otra parte, la política comercial que tiende a implantarse se coloca por encima de los intereses de nuestra colectividad al servir frecuentemente a los intereses de capitales internacionales cuya principal preocupación es el beneficio rápido a corto y medio plazo aunque ello pueda hipotecar de una manera definitiva nuestro futuro colectivo.

3.4.2. Patrimonio cultural

Igualmente, dicha política comercial presupone la creación de una imagen turística de Mallorca impersonalizada y fácilmente transportable a otros lugares siempre y cuando determinadas circunstancias puedan exigirlo.

Esta imagen se concreta en "sol y playas a precios baratos". Así se prostituye el concepto social del turismo, aunque sea de masas, e impide un acercamiento a nuestra realidad, nuestro modo de vivir, en definitiva a nuestra cultura.

Hasta ahora, hemos intentado paliar esta circunstancia argumentando que era muy difícil sustituir la infraestructura turística de Mallorca. No cabe duda de que así es. Sin embargo, a medio plazo pueden surgir - comienzan a surgir - otros centros de atracción turística que en un plazo de cinco años si pueden ofrecer una competencia real a Mallorca.

9.5. Progresiva deteriorización de la calidad de nuestra oferta.

Hemos insistido ya en la progresiva pérdida de la calidad de los servicios hoteleros (vgr. falta de profesionalidad y reducción de plantillas) así como la progresiva reducción de modernización de determinados establecimientos hoteleros una vez terminado su contrato de arrendamiento. Igualmente, en el capítulo anterior hemos hecho referencia al deterioro de nuestro patrimonio natural y cultural.

Estos hechos son graves si queremos abordar en profundidad una posible prolongación de nuestra estacionalidad. Ello requeriría entre otros factores :

- a) Una remodelación en cantidad y calidad de nuestra oferta turística hotelera y extrahotelera.
- b) La creación de una imagen turística mas allá del consabido "sol y playas" y que corresponda a unos servicios reales en nuestra oferta.
- c) Una promoción exterior en manos de nuestras instituciones autonómicas que desarrolle unas campañas adecuadas.

Y todo ello dentro de una perspectiva de calidad de servicios. Calidad de servicios que no debe contraponerse a nuestra actual e irreversible demanda (turismo social o masas). Dicha demanda requiere unos servicios determinados, y éstos deben ofrecerse con calidad.

Desde tal perspectiva podría ser un error grave el considerar que la calidad va reñida al turismo social, y que por tanto nuestra política turística debe ir encaminada a la atracción de un turismo selecto. No negamos que tal tipo de turismo pueda darse en determinadas zonas o circunstancias, sin embargo difícilmente conseguiremos cambiar nuestra propia característica de turismo de masas. Mas aún, puede ser desaconsejable desde diversas perspectivas.

Lo importante es saber adecuar la calidad de los servicios a la

demanda real y potencial.

4.- Alternativas Sindicales

Las alternativas que se proponen tienen como finalidad por una parte el paliar las consecuencias negativas de la progresiva reducción de la estacionalidad en las relaciones laborales; por otra parte, en dicha alternativa están incluidas medidas que van encaminadas a una remodelación de nuestra oferta y en definitiva a determinar una política turística propia dirigida y controlada desde aquí y en función de nuestros intereses colectivos.

1.- Control de la oficina de empleo

En la primera parte de esta ponencia se han descrito las repercusiones de la estacionalidad y su progresiva reducción en las relaciones laborales,

- . Picaresca empresarial y laboral del subsidio de desempleo.
- . Creación de un flujo artificial de inmigración de detrimento de la calidad, marginación de los profesionales, y creación de un "ejército de reserva" de bajo coste.

Desde tal perspectiva deberán :

- a) Articularse medios de control de la inmigración a fin de que únicamente puedan venir a Mallorca los trabajadores que cuenten con un contrato de trabajo en condiciones legales.
- b) Ello implica un control de las oficinas de empleo por parte de las Centrales Sindicales a fin de dar posibilidad de empleo, en primer lugar, a los trabajadores residentes en paro.

2.- Prolongación del tiempo mínimo de contrato :

El análisis de la realidad en su tendencia dominante nos muestra una actitud comercial por parte de determinados sectores empresariales profundamente conservadora. Por una parte la falta general de rentabilidad del sector; y por otra el poder asegurarse unos pingües beneficios durante los meses de máxima ocupación; incluyendo el aspecto fundamental de poder remitir a toda su plantilla de trabajadores en temporada baja al subsidio de desempleo para "recuperarlos" al tener asegurada una máxima ocupación, son factores determinantes de tal actitud conservadora.

Las centrales sindicales en primer lugar para paliar las consecuencias de marginación producidas por la inactividad en la mayor parte de año; y, en segundo lugar, para obligar a determinado empresariado a adoptar una actitud comercial más agresiva encaminada a prolongar la estacionalidad de nuestros visitantes; propone :

- La prolongación del contrato mínimo de acuerdo a criterios pactados en función de nuestra oferta y de una tendencia a crear y articular de prolongación de la estacionalidad dentro de una política turística propia y coherente.

3.- Incremento salarial que impida la pérdida de la capacidad adquisitiva, considere el coste salarial en su valor real, e impida la reducción indiscriminada de plantillas.

La falta de reinversiones en el sector turístico y la escasa inversión en el resto de los sectores económicos de la Isla puede llegar a provocar, de no mediar un fenómeno imprevisto, una disminución en los años futuros de la

renta generada a nivel de la Isla con la consiguiente caída del nivel de renta y bienestar de sus habitantes. A largo plazo, este proceso puede ser detenido mediante medidas de política económica que tiendan a rebajar los costes y a generar expectativas de inversión tanto en el sector turístico (inversiones complementarias) como en el resto de los sectores. Sin embargo, a corto plazo, es conveniente mantener el nivel de demanda para lo cual es preciso que se eleven las retribuciones de los factores de producción que tengan influencia inmediata en el mercado.

El caso más urgente es el de las retribuciones salariales dado que el incremento de los beneficios o rentas depende más de los factores exógenos y por otra parte, hoy por hoy, tienden a salir fuera de la isla. Una elevación sustancial de las retribuciones salariales permitiría mantener el nivel de demanda y mantener el nivel de actividad en la isla. En caso contrario se agudizará el proceso de decaimiento del nivel de renta de Mallorca.

Desde tal perspectiva general, es de señalar el fenómeno inquietante que consiste en la mala utilización de una política comercial. Se trata del sistema implantado por las Cadenas de obtener el excedente en base a una política de precios en vez de utilizar la política comúnmente seguida de los ingresos. Tal política de precios tiende a una sobreutilización de la mano de obra y a una reducción sustancial del volumen de la misma.

Las razones expuestas de carácter económico, además de las razones sociales - pérdida progresiva del poder adquisitivo de los salarios -, aconseja un incremento salarial que impida la pérdida de capacidad adquisitiva, considere el coste salarial en su valor real, e impida la reducción indiscriminada de plantillas.

4.- Reconocimiento de la acción sindical.

La recuperación de la democracia ha representado para la clase trabajadora el poder recuperar su capacidad organizativa en torno a las Centrales Sindicales. Ello implica que, en la práctica, se reconozca su representación y su acción a dos niveles :

- a) a nivel general y de sector
- b) a nivel de empresa (acción sindical en la empresa)

a) A nivel general y de sector

Las Centrales sindicales, como representantes de los trabajadores del sector, tienen decidida voluntad de presencia activa - no como simples convidados de piedra- en las Instituciones y centros de dirección y decisión de nuestro turismo.

Así, entendemos:

1.- Presencia de las Centrales Sindicales en las Consellerías -principalmente la de Turismo- a partir de las cuales deberá elaborarse una política turística para Mallorca en función de los intereses colectivos.

2.- Presencia de las Centrales Sindicales en todos los centros de decisión que afecten a una posible reestructuración del sector. De ahí surge nuestra reiterada propuesta, no materializada todavía por causas ajenas a nuestra voluntad, de crear una Comisión Mixta, formada por representantes de las Consellerías afectadas, de la Secretaría de Estado de Turismo, de las Asociaciones Empresariales y Centrales Sin dicales, con la finalidad de analizar, modificar y aplicar en su caso la reestructuración de la oferta hotelera de Ma llorca realizada por SOFEMASA.

Igualmente exigimos una vez más la necesaria consulta a las Centrales Sindicales, así como a las Agrupaciones Empresariales, sobre el contenido del Proyecto de Ley del Tu rismo, antes de que se presente al Parlamento para su apro bación, modificación o rechazo.

3.-Constitución de Comisiones Mixtas, formadas por representantes de las Patronales y Centrales sindicales, como las previstas en el último convenio del sector, con la finalidad de abordar posibles situaciones conflictivas, sin que ello presuponga un Pacto social.

De hecho las Centrales Sindicales ya han dado pasos en este sentido; la presencia de un representante de las Centrales en el Fomento del Turismo, así como la misma presencia en este Congreso, lo demuestran.

Sin embargo, insistimos una vez mas, en que es imprescindible el reconocimiento del tal presencia activa, mas allá de meras presencias pasivas, por parte tanto del Empresariado como de los organismos oficiales pertinentes.

b) A nivel de Empresa (Acción Sindical en la Empresa)

Finalmente, las Centrales Sindicales exigen el reconocimiento de su presencia como tales en el ámbito de la Empresa.

1.- La finalidad de dicha presencia es posibilitar el dialogo entre las partes trabajadoras y empresariales, y canalizar, en lo posible, los intereses de las mismas.

2.-Formas. Implica el reconocimiento "de iure" y "de facto" de las Secciones sindicales y de los Comités de Empresa.

3.-Contenido. Para que su presencia en la Empresa, con su con siguiente reconocimiento, vaya más allá de una simple presencia formas, es imprescindible concretar su contenido:

- . Intervención en la organización del trabajo, que incluya desde la contratación de trabajadores a medidas encaminadas a una mejor productividad
- . Información periódica sobre la situación económica de la Empresa para asegurar los sitios de trabajo existentes.

CONCLUSION.-

A modo de conslución, insistimos una vez mas, en la urgente necesidad de abordar de una forma seria el grave problema de la progresiva reducción de la estacionalidad, encuadrada en una falta de rentabilidad del Sector, y en un progresivo dominio de los T.O

Unicamente podrá realizarse tal tarea desde una política turística propia y coherente, elaborada con participación activa de todas las partes implicadas, y en función de nuestros intereses colectivos.

Las Centrales sindicales aprovecha su presencia en este Congreso, para hacer un llamamiento a las partes interesadas - Secretaria de Estado, Consellerias y Asociaciones Empresariales- para, más allá de las palabras, comenzar a trabajar seria y eficazmente en este sentido.

Palma de Mallorca, Enero 1.979

Desarrollo integral de Mallorca

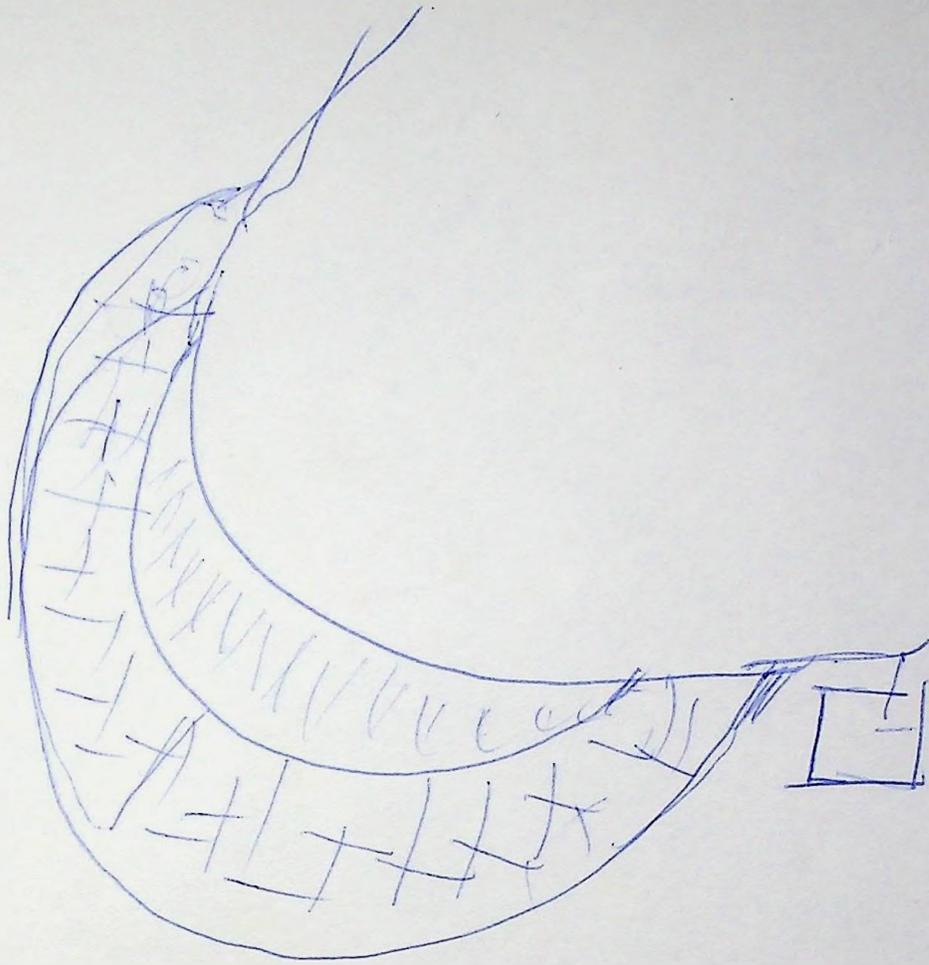
trabaja
con el sector de desarrollo turístico
hacia que el desarrollo industrial



41.1. Necesarios depend. de la redacción del
plan director territorial

412. y la realización de obra potable.

Common conch - red playa



Pa in English -