

## **Economia de la mobilitat: entre la gestió i el model turístic. Conclusions de la II Jornada d'estudi del turisme a Menorca**

### **1. Diagnòstic:**

#### **a) La mobilitat a Menorca**

- Menorca, els darrers anys, és visitada per més de 1.400.000 turistes. La pressió humana diària es multiplica per 2,5 entre la temporada baixa i la temporada alta, però l'augment de la mobilitat fa que les IMD de la carretera general es tripliquin.
- Els residents tenen un model de mobilitat basat en el transport privat amb què intenten arribar al costat del destí, i per fer-lo efectiu demanen aparcaments, però, de fet, es fa poc ús del cotxe, que la major part del temps està aturat i ocupa molt de lloc.
- Els ajuntaments, en lloc de prioritzar el transport públic com marca la normativa, aposten pel privat, com es demostra en les revisions dels Plans Generals Urbans les mesures dels quals, com els aparcaments l'afavoreixen.
- Els darrers anys s'han realitzat diverses actuacions en favor d'una mobilitat sostenible, especialment la retirada d'alguns aparcaments de les platges i les dunes, i el seu trasllat a zones de menor impacte i la introducció d'algunes línies de transport públic a les platges sense urbanitzar de major demanda, en els casos de Macarella i Favàritx sense possibilitat de transport privat.

b) **Vivim no un moment de canvi climàtic, sinó d'emergència climàtica.** Per aquest motiu ens hem de plantejar fins a quin punt és lògic viure en una illa on la majoria de les persones venen en avió i es mouen en automòbil. L'emergència climàtica també fa que haguem de canviar els models urbanístics, per no generar focus de desplaçament amb la multiplicació d'aparcaments.

#### **c) Característiques particulars de la mobilitat turística**

- La mobilitat turística consisteix en moviments esporàdics o estacionals i es difon per l'espai. Així mateix, el desplaçament pot tenir un valor en si mateix i formar part de l'experiència turística.
- Canvis desitjats en el producte turístic poden ser contradictoris: l'eclosió de petits allotjaments amb clients de més poder adquisitiu, incentiva el vehicle privat.

- Un dels problemes del cotxe privat és que ocupa molt d'espai. Amb el transport privat aquest es redueix extraordinàriament. L'electrificació tardarà perquè bona part del parc elèctric no és al pàrquing sinó al carrer, i no hi pot haver tants punts de càrrega. A més, el sistema elèctric actualment és insuficient per carregar tants vehicles, ni que sigui de nit.
- Els turistes utilitzen el que els economistes deim “béns públics”, els llocs que visiten: platges, punts d'interès (far de Cavalleria, far de Favàritx), nuclis urbans, i vies de comunicació, carreteres, camins i carrers i places. El fet que en aquests béns no hi hagi restriccions d'entrada i que puguin ser utilitzats simultàniament per moltes persones provoca l'aparició de dos problemes; la saturació i la manca de finançament, les quals aconsellen la intervenció de l'estat, que crea barreres d'entrada i estableix mecanismes per al seu finançament.
- La mobilitat està lligada al model turístic. Hi ha dos visions extremes: el model liberal que no accepta els límits i permet que se saturin els recursos turístics (Benidorm) i assumeix l'erosió del producte i el model intervencionista que limita l'ús dels recursos per preservar el producte turístic (Dubrovnik). Per aquest motiu, cada destí turístic té les seves solucions de mobilitat a mida. Tot està inventat, però no es pot aplicar qualsevol solució que funcioni a un lloc a un altre sense valorar l'especificat del nostre producte.

## 2. Propostes d'actuació.

- Les actituds dels residents i les polítiques de les administracions locals són les més decisives per establir el model de mobilitat, per la qual cosa la millora de la mobilitat turística passa per millorar la mobilitat dels residents, potenciant el transport no motoritzat en distàncies curtes i el transport públic a mitja distància
- La tecnologia proporciona noves solucions i oportunitats, però no és la solució a tots els problemes. L'electrificació de parc mòbil no pot ser simplement substitutiva, ja que l'automòbil té altres inconvenients: ocupació d'espai, seguretat, etc.
- No es possible avançar sense el canvi de mentalitat dels ciutadans. L'existència d'un debat públic sobre la mobilitat és positiu, perquè així s'amplia la conscienciació sobre el tema.
- El model turístic de Menorca està basat en la reserva de biosfera, que pretén conciliar conservació i desenvolupament a través de la gestió de les interaccions entre l'home i el territori. Per aquest motiu, és necessari introduir límits per evitar erosionar el nostre model turístic i contribuir a lluitar contra l'emergència climàtica.



- Els límits requereixen de la intervenció del sector públic. Cal un lideratge del sector públic L'administració hauria d'intervenir en tres sentits:
  - fent una aposta decidida i gastant diners en el transport públic, perquè turistes i residents tinguin una alternativa viable de desplaçament del lloc de residència al de visita, com ara platges, fars o activitats que es realitzen en poblacions
  - continuant amb la política de racionalització dels aparcaments de les platges i altres zones litorals, tot dimensionant-los a la capacitat de càrrega del punt de destí i situant-los en zones que no malmetin l'interès del paratge.
  - introduint impostos no amb finalitat recaptatòria, sinó per modificar els comportaments: reduir l'ús dels vehicles més contaminants i afavorir la mobilitat més amable.
- L'administració ha d'actuar amb comunicació i complicitat amb la iniciativa privada. Les empreses de transport públic tenen la capacitat de gestió per adaptar-se i ampliar la demanda privada, tant dels residents com dels turistes. L'administració li ha de donar suport i proporcionar les infraestructures necessàries (estacions, marquesines, etc.). La iniciativa privada s'ha de fer responsable de la millora de la mobilitat. En ocasions, els aparcaments són ocupats a primera hora del matí pels treballadors d'hotels, restaurants i comerços. Si organitzessin un sistema de transport públic, els seus clients trobarien lloc.
- Les actuacions de la mobilitat no es poden conformar amb intentar no malmetre el producte turístic, sinó que han d'aspirar a ser part del producte turístic, ja que per a un turista el desplaçament pot tenir un valor positiu: gaudir del paisatge i del fet de moure's.
- La política de mobilitat ha de tenir en compte la sostenibilitat en els aspectes social i econòmic. La mobilitat ha de conciliar-se amb l'activitat comercial. En aquest sentit, és important fer la transició amb calma, perquè, si no, a la ciutadania li pot costar pair un canvi del domini del cotxe a deixar més espai al vianant.
- És important el consens per aconseguir estabilitat i evitar polítiques pendulars S'han de tenir clars els objectius, però és necessari ser flexibles, ja que els reptes són canviants a mesura que passa el temps.
- És necessari caminar envers l'adopció d'un pacte insular de mobilitat sostenible: cal definir un model, tenint en compte els límits i aprofitant les oportunitat que s'obren. És necessari comptar amb un pla de mobilitat insular més o menys explícit, que informi tots els plans sectorials (carreteres, plans urbanístics, etc.)