

Tribuna

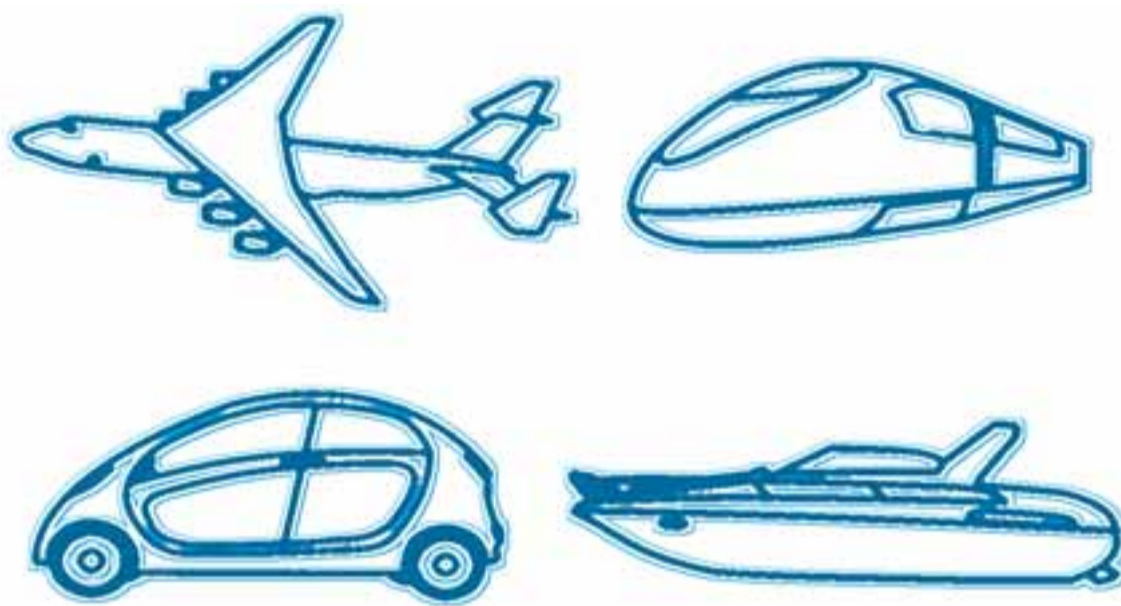
Turisme per terra, mar i aire



ÒSCAR SALADÍ
Càtedra Dow/URV
Desenvolupament
sostenible

Una de les característiques de la nostra societat és la gran mobilitat, ja sigui per desplaçar-nos fins al lloc de treball, al centre de formació, al centre de salut, al centre comercial o a les zones d'oci. D'aquesta manera es fan necessaris els mitjans de transport i les infraestructures per on circular. L'augment de la mobilitat dels grups humans s'ha produït en paral·lel a l'evolució dels sistemes de transport i de les millores de les xarxes de transport. La utilització d'animals domèstics va ser un salt endavant important pel que fa als desplaçaments. Però el primer punt d'inflexió es va produir a l'antiga Mesopotàmia quan es va tenir la idea de situar un eix entre dues rodes i construir un carro que, estirat per animals, podia transportar més persones i més mercaderies. Un dels darrers salts qualitius ha estat el motor d'explosió que transforma l'energia química d'un combustible en energia calorífica que, al mateix temps, proporciona l'energia mecànica necessària per moure un vehicle.

Cotxes, autobusos, camions, trens, vaixells i avions necessiten combustible o electricitat generada a partir d'una font d'energia per poder funcionar. La majoria dels vehicles s'alimenten de derivats del petroli, que com sabem és un recurs no renovable. Sigui a partir de la utilització directa de combustibles o d'energia elèctrica, el transport consumeix una bona part de l'energia final. A més a més, fruit de la combustió, en els motors es produeixen emissions de gasos contaminants, entre els quals hi ha el diòxid de carboni, principal gas d'efecte hivernacle. El transport és el sector que contribueix en major mesura a les emissions de gasos d'efecte hivernacle a Catalunya.



El consum de combustible o d'energia per a una mateixa distància és molt diferent en un turisme, un camió, un tren, un vaixell o un avió. Si els consums es transformen en unitats d'energia per passatger i distància recorreguda, el vehicle més eficient en viatges interurbans és l'autobús, seguit pel tren. Els turismes consumeixen quatre cops més per passatger i quilòmetre que l'autobús i és tretze cops més en el cas de l'avió. Ara bé, en el cas de Catalunya i del conjunt d'Espanya la contribució de l'aviació al total del consum energètic dels mitjans de transport és molt baixa. La gran majoria d'aquest consum correspon al transport terrestre, especialment per carretera.

L'activitat turística està molt lligada a la mobilitat i un dels objectius de les destinacions és millorar la seva accessibilitat. La Costa Daurada és una destinació madura de sol i platja on els turistes arriben per terra, mar i aire. En aquest darrer cas, l'aeroport de Reus juga un paper molt important. L'any 1997 va superar per primer cop el mig milió de passatgers. El milió es va superar l'any 2004 i l'any 2009 es va tocar sostre amb 1,7 milions. Com en el cas de molts altres aeroports

regionals, el de Reus es va veure beneficiat per l'eclosió de les companyies de baix cost. Ryanair és la principal empresa que hi opera. Durant la temporada d'estiu de l'any 2010 aquesta companyia ofería vols a 28 destinacions de Reus. L'any 2013 hi va haver 19 rutes que van quedar reduïdes a 14 el 2014. La previsió, segons una notícia publicada recentment al *Diari de Tarragona*, és que aquest any 2015 sols hi hagi 7 rutes, fet que implica una significativa reducció en l'arribada de turistes a tra-

Una ruta aèria entre Reus i un aeroport anglès o alemany augmenta la potencialitat turística

vés de l'aeroport de Reus.

Les companyies aèries de baix cost han jugat un paper molt important en la revitalització i modernització d'alguns aeroports, la qual cosa ha permès augmentar notablement el nombre de vols i de passatgers, així com també ampliar la seva àrea d'influència. Des de la Generalitat de Catalunya, amb la participació

de l'administració local i el sector privat, s'han adoptat polítiques comercials i econòmiques (subvencions i ajuts) amb l'objectiu de garantir la presència de companyies com Ryanair a l'aeroport de Reus.

No hi ha cap dubte que l'existència d'una ruta aèria entre Reus i un aeroport anglès o alemany augmenta la probabilitat que la Costa Daurada sigui visitada per turistes d'aquests territoris, donat que afegeix una nova manera d'arribar-hi. No obstant, l'existència d'una ruta no garanteix que un determinat territori sigui escollit com a destinació de vacances. Existeixen altres causes, ja siguin pròpies dels turistes o de les destinacions, que influeixen en la decisió. A la vegada, pot ser que la ruta no sigui necessària en el cas que existeixin formes alternatives de realitzar el desplaçament. D'aquesta manera, l'augment en la probabilitat de visita provocat per una ruta aèria de baix cost vindrà determinat per la diferència entre la probabilitat que un visitant potencial esculli la Costa Daurada com a destinació turística degut a la disponibilitat dels vols de baix cost i la probabilitat que la visita es produeixi igualment encara que la ruta no hagués existit.

Per exemple, a través d'un vol xàrter al mateix aeroport de Reus o volant fins a l'aeroport de Barcelona.

Que una ruta de vols de baix cost entre l'aeroport de Reus i, per exemple, l'aeroport de East Midlands deixi d'estar operativa no significa que tots aquells turistes de Nottingham, Leicester i Derby que potencialment vindrien en aquests vols deixin de venir a la Costa Daurada. Només deixaran de venir aquells en què la disponibilitat de la ruta hagués exercit un paper clau i determinant, mentre que una altra part d'aquests turistes del centre d'Anglaterra vindran igualment, especialment si no és el primer cop que escullen la Costa Daurada com a destinació turística. La qüestió és saber quin és el pes dels passatgers 'lleials a la destinació' i el pes dels passatgers 'lleials a la ruta de vols de baix cost'. I es pot mesurar, tal i com ja s'ha fet des del Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics del Departament de Geografia de la Universitat Rovira i Virgili.

La informació sobre la influència exercida per les rutes de vols de baix cost en la presa de decisió dels turistes en el moment d'escollir una destinació, com del mercat que pot ser considerat lleial a aquesta destinació, és crucial en el moment de negociar amb les companyies aèries la necessitat d'establir suport financer, la seva quantitat i les condicions d'aquest. Els professors David Gillen i Ashish Lall ja van advertir l'any 2004 que en un aeroport on s'hagi establert una companyia aèria de baix cost que tingui un paper dominant, el poder negociador dels agents implicats és menor. D'aquesta manera la qüestió no és tant quantificar l'impacte que una ruta de vols de baix cost té en una destinació turística, com l'impacte generat per l'increment en la probabilitat de la visita a aquesta destinació arran del fet que existeix la ruta de vols de baix cost.

EN DIAGONAL

El boicot



ROSA BELMONTE
Periodista

En la fiesta del PCE me dieron muchos folletos que invitaban a no beber Coca-

Cola. Allí no había. Habría sido como llevar morcillas a la cueva de Bin Laden. Cayo Lara ha pedido al presidente del Congreso que no se venda en la Cámara baja mientras la embotelladora Coca-Cola Iberian Partners no cumpla

las resoluciones judiciales que le obligan a readmitir a los trabajadores de la planta de Fuenlabrada. Tratando de coartar libertades desde arriba. Que pida a los diputados que no la consuman y cada uno decida. O mejor, que re-

cuerde lo que Marina Doderó, amiga de Cristina Onassis, decía: que la millonaria murió por tomar 24 Coca-colas light diarias. Hasta Joan Crawford, casada con el jefazo de Pepsi, tomaba Coca-Cola en público. Ya

Cayo Lara ha pedido que no se venda Coca-Cola en el Congreso de los Diputados

viuda, cada vez que coincidía en un restaurante con el presidente de Coca-Cola se intercambiaban botellas. A mí me dice Joan Crawford que no beba Coca-Cola y no vuelvo a pedir una. Por miedo. Pero Cayo Lara.