

Eivissa i Formentera, 28 de novembre de 2007

Els agents econòmics de les Pitiüses no valoren positivament la present situació socioeconòmica a les illes. El model turístic es percep estancat i massa centrat en l'oci nocturn i el sol i platja, i es creu presenta una fragilitat massa acusada davant els signes canviants de la conjuntura econòmica. La forta estacionalitat de l'activitat fa difícil la planificació de les infraestructures insulars, que sovint es troben al llindar del col·lapse durant l'estiu i presenten excedents de capacitat la resta de l'any. S'expressa la necessitat de diversificar l'activitat turística, buscant atraure el turisme familiar, de negocis i de 3a edat, però per això, s'apunta, cal apostar decididament per l'oferta complementària -golfs i amarradors esportius,- i la construcció d'hotels de gama alta -4 i 5 estrelles- i instar el sector hotelier i restaurador a que mantingui els establiments oberts durant tot l'any.

Entre les infraestructures de transport que més preocupen els assistents es troba la xarxa viària, i la gestió dels trànsits aeris i marítims, i la situació dels ports. La xarxa viària requereix inversió per a millorar-ne la qualitat i la seguretat. En aquest sentit, els participants del debat valoren positivament la recent construcció de desdoblaments viaris, i aposten per la implantació a curt termini del concepte de "vies de paisatge" proposat per PTI de Mallorca, vies que han de tenir un tractament morfològic específic per tal d'adaptar-se al territori i posar en valor el paisatge i el patrimoni natural i històric de les illes, preveient la possibilitat de sostenir vies ciclistes, i d'incorporar voreres per a vianants i carrils per a transport públic en àmbits urbans o periurbans. Es reclama igualment una gestió més propera i coherent dels trànsits aeris per tal d'evitar la degradació del servei durant la temporada baixa, i l'adequació urgent de les terminals de transport marítim. En aquest sentit, els assistents celebren la predisposició del PTI a potenciar el transport marítim interinsular com alternativa al transport aeri, però puntualitzen que això només serà possible sempre i quant el govern millori les terminals de passatgers i els seus accessos -especialment la de la Vila-, i que apliqui polítiques decidides de promoció i finançament del mode marítim respecte el mode aeri. Quant al transport públic, si bé el consell insular ha instat a l'estudi de viabilitat per a la posada en marxa d'un tramvia a Eivissa, els assistents consideren que en el context d'Eivissa seria més convenient invertir el pressupost d'una infraestructura de cost tant elevat en la construcció de carrils taxi/bus segregats, la subvenció dels operadors d'autobús i la millora de la seguretat viària.

És una opinió compartida entre els agents socials i econòmics d'Eivissa i Formentera la necessitat d'una major transparència i rigor en el procés de prioritització d'infraestructures i presa de decisions per part de les administracions. Es reclama un pacte entre les principals forces polítiques insulars que permeti traçar una política de comuns denominadors referent a l'estratègia a seguir en polítiques d'infraestructures i pel que fa al model turístic de les Pitiüses. La actual incertesa que envolta aquests temes es valora molt preocupant, però no s'esperen canvis a curt termini.

INFRAESTRUCTURES A DEBAT A EIVISSA I FORMENTERA

XARXA VIÀRIA

- 1 Ampliació de la xarxa d'autovies (aeroport, Santa Eulària)
- 2 Condicionament de la xarxa de carreteres (vies de paisatge)

PORTS I AEROPORTS

- 3 Aeroport de Ses Salines
- 4 Port de Vila
- 5 Port de Sant Antoni de Portmany
- 6 Port de Sa Savina

TRANSPORT PÚBLIC

- 7 Tramvia d'Eivissa



Resultats de l'enquesta

Desviació respecte la mitjana

Grau de preocupació

Economia

L'any 2020, la població de les Pitiüses estarà per sobre dels 200mil habitants.

El sector turístic de les Pitiüses es consolidarà com a destinació d'alta qualitat, potenciant els atractius de les illes i nous sectors de mercat d'alt valor afegit (turisme de negocis, nàutic...).

L'aeroport serà gestionat a curt termini més eficientment per part d'institucions públiques i privades eivissenques.

L'ampliació del port es durà a terme a curt termini i s'aprofitarà per a recuperar-ne una part per a ús ciutadà.

El port de Sant Antoni augmentarà el seu tràfic de mercaderies i de passatgers significativament, i serà a mig-llarg termini un port complementari al d'Eivissa.

Les instal·lacions del Port de Sa Savina s'ampliaran a curt termini i es desenvoluparà el port alternatiu, a Pujols.

Les restriccions a Balears sobre la construcció de nous ports i ampliació dels existents s'aixecaran a mig termini i l'oferta actual s'ampliarà substancialment.

La política de construcció d'autovies es mantindrà, i a mig termini se'n construiran de noves.

Infraestructures

El concepte de "via parc" s'aplicarà a curt termini a la xarxa de carreteres de les illes d'Eivissa i Formentera.

El projecte de construcció d'un tramvia a Eivissa s'acabarà duent a terme a mig termini.

El transport públic per carretera serà a curt termini un mitjà de transport competitiu amb el vehicle privat, i duplicarà el nombre d'usuaris abans de 5 anys.

El transport marítim de passatgers entre illes serà competitiu amb l'avió degut a la utilització de vaixells ràpids.

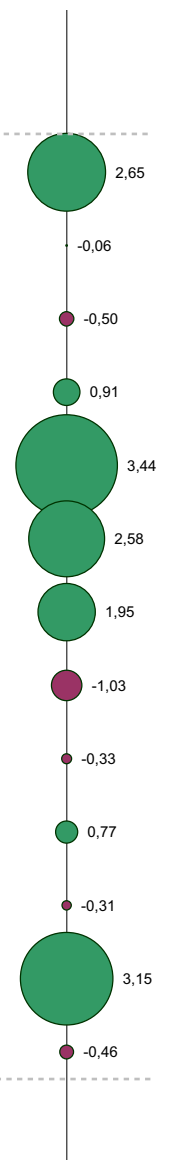
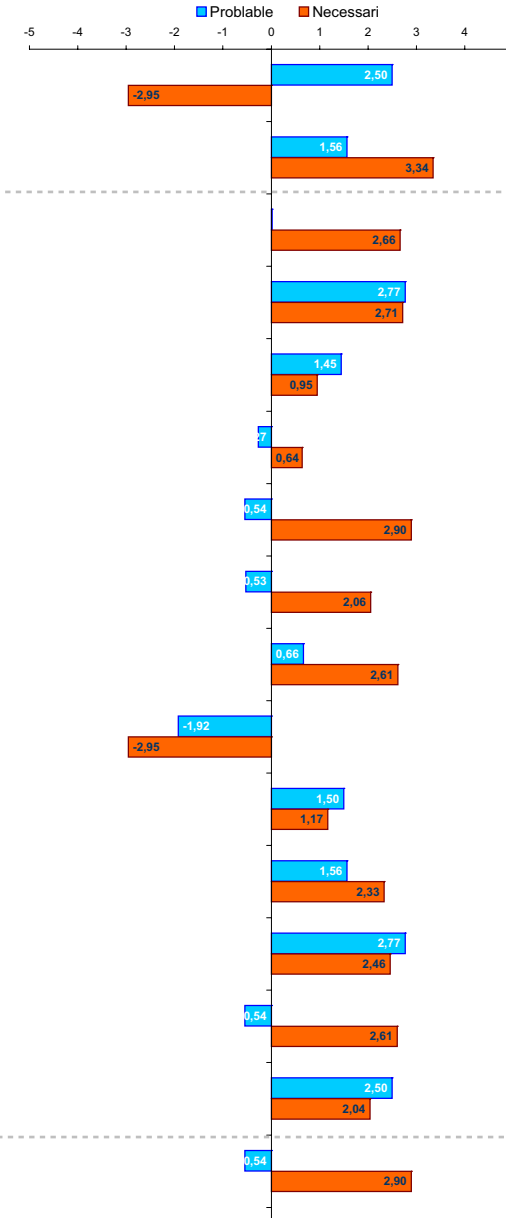
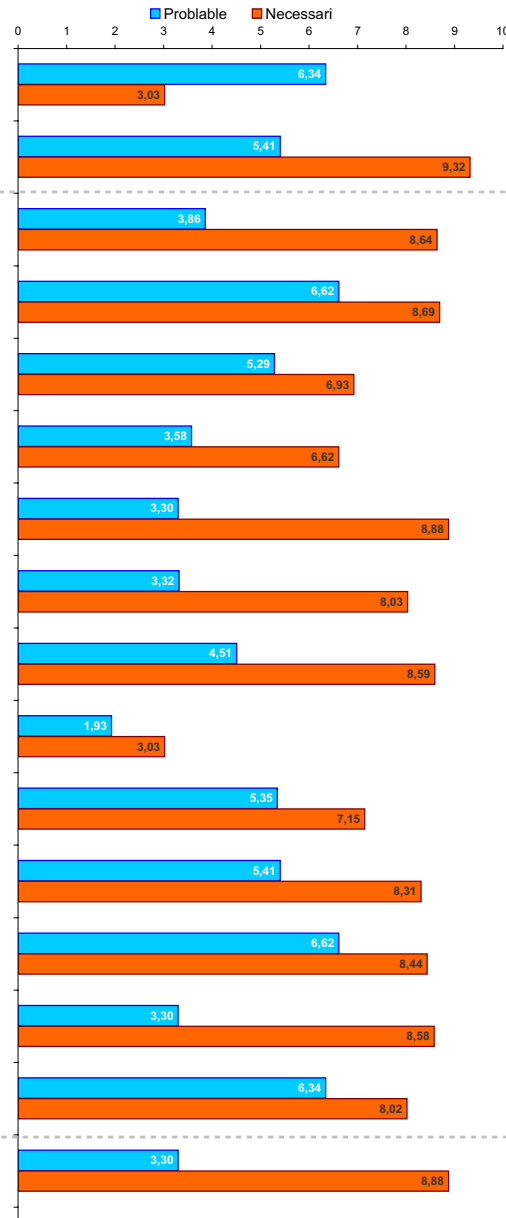
La construcció de més dessaladores a Eivissa acabarà definitivament amb els problemes d'abastament d'aigua a les illes Pitiüses.

La fibra òptica es desplegarà arreu de les Illes Pitiüses a curt termini.

La interconnexió energètica d'Eivissa i Formentera amb la península estarà enllestida segons els calendaris previstos, i les Pitiüses tindran subministraments de qualitat, garantint el desenvolupament de l'activitat econòmica i turística durant els mesos

Governabilitat

L'Estat central i el govern balear adoptaran mètodes d'anàlisi i prioritització d'inversions en infraestructures d'acord amb criteris transparents i rigorosos de rendibilitat social i econòmica, superant els actuals debats conjunturals.



EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ

La població actual a les Pitiüses (any 2006) és de 122mil habitants, dels quals 114mil corresponen a Eivissa, i 8mil a Formentera. 26mil residents són estrangers, i prop de la meitat d'aquests prové de la UE-25.

D'ençà de la dècada dels 60, l'augment demogràfic ha estat molt important, amb una primera onada migratòria atreta per l'activitat turística entre 1960 i 1980 (la població va duplicar-se en aquest interval), un període de creixement més suau fins l'any 1996, i una segona onada des de llavors motivada per immigració estrangera en busca de feina i per l'increment del turisme residencial (augment poblacional del 40% entre 1996 i 2006). Les previsions fetes pel Pla Territorial d'Eivissa i Formentera en matèria de demografia estableixen estimacions per a 2006 i 2011 que apuntaven un escenari amb una població de 102mil habitants per al 2006, i 105mil habitants per al 2011, xifres àmpliament superades ja a dia d'avui.

El turisme a les Pitiüses, principalment concentrat en els mesos estivals, comporta que durant aquesta època la població es dupliqui a Eivissa i quadrupliqui a Formentera. Això obliga a dimensionar els serveis de les illes (carreteres, subministrament elèctric, abastament d'aigua...) d'acord amb aquestes puntes, mentre que la resta de l'any es presenta un excedent de capacitat.

Existeix un cert temor per part dels assistents respecte aquest increment poblacional a les illes Pitiüses, ja que el territori és limitat i també ho són els recursos. Tot i això, s'apunta que aquest fenomen podria ser positiu si es traduís en una ocupació més estable dels habitatges i apartaments que gran part de l'any es troben buits.

OCUPACIÓ DEL SÒL

El negoci immobiliari és un dels principals de l'illa, lligat al sector del turisme. L'any 2005, el 36% dels habitatges de l'illa eren segones residències. En paral·lel, s'ha enregistrat un encariment generalitzat dels preus del sòl que dificulta en alguns punts de l'illa l'accés a l'habitatge per part dels residents d'alguns municipis.

Existeix una certa preocupació a propòsit de quins són els límits del creixement urbanístic i la protecció estable dels valors naturals i paisatgístics d'un territori insular que es caracteritza per la superfície limitada i per la vulnerabilitat davant la pressió turística. Són igualment preocupants els continus problemes que envolten la promoció urbanística a l'illa, les controvèrsies polítiques i legals, i en general la confusió i poca transparència que envolta el sector.

EVOLUCIÓ DE L'ECONOMIA

Els serveis són la principal activitat econòmica de les Pitiüses, representant actualment prop del 80% del PIB. D'entre els serveis, l'hostaleria i els restaurants són la primera activitat, tot i que gran part de la resta del sector depèn igualment del turisme, sigui directament o indirecta. La indústria i la construcció aporten de forma quasi paritària la resta del PIB. L'agricultura no representa més enllà d'un 2%.

L'activitat turística, cada cop més estacional (actualment es concentra el 75% en temporada alta), ha sofert cicles marcadament contraposats durant les dues últimes

dècades que han sacsejat l'activitat econòmica de les illes. La crisi de principis dels anys 90 va tenir un fort impacte sobre les empreses hoteleres i l'oferta complementària, i consegüentment sobre la resta de sectors econòmics de les illes i sobre les economies familiars. A mitjans anys 90, els problemes geopolítics de països competidors van fer que la demanda a les Pitiüses enregistrés els creixements més alts de la Unió Europea amb rècords de visitants l'any 1999 i 2000. A partir del 2001 es viu un altre període de declivi –menys visitants i pernoctacions més curtes– que motiva la redacció de plans estratègics del sector turístic, tant a Eivissa com a Formentera, per assentar un nou model turístic.

L'oferta existent difereix a Eivissa i Formentera. La primera illa ha anat consolidant-se en les darreres dècades com a destinació de turisme jove que busca l'oferta d'oci nocturn i la platja, i mentrestant el turisme familiar ha anat perdent pes relatiu. Formentera, en canvi, capta en major mesura aquest turisme familiar i de parelles que busca gaudir d'un entorn privilegiat i una atmosfera assossegada.

En aquest sentit, l'estratègia que impulsa el Patronat de Turisme de Formentera proposa el manteniment dels preus de l'illa, lleugerament superiors als d'altres destinacions turístiques competidores, per a evitar la massificació de l'illa i mantenir una clientela amb poder adquisitiu mitjà-alt. Entre les debilitats de l'illa que afecten negativament el turisme, destaca la falta d'una connexió logística adequada, la inseguretat viària causada pel mal estat de la xarxa de carreteres i la senyalització, i el dèficit de transport públic.

Pel que fa a Eivissa, el Pla Estratègic de Marqueting (2005) busca la introducció de nous productes turístics que diversifiquin l'oferta, i que atenuïn la percepció de l'illa lligada a les discoteques. Entre les prioritats del pla es marquen la recuperació del turisme familiar de poder adquisitiu mitjà-alt, l'atracció de turisme "short-break"/cultural i turisme nàutic, el turisme de negocis (es reclama més hotels de categoria alta i instal·lacions per a congressos), la construcció de nous camps de golf (desestacionalitzarien el turisme i actualment només n'hi ha dos). Es proposa també, la millora de les instal·lacions portuàries per a creuristes.

Els sectors econòmics de l'illa constaten que cal una reestructuració del sector turístic. Es valora molt positivament la recent implantació d'hotels de gama alta –quatre o cinc estrelles–, les noves fórmules innovadores de gestió de les places hoteleres tal que la venda d'habitacions d'hotel a privats amb dret a ésser llogades quan es troben desocupades, o iniciatives com les de Talamanca on els hotelers han apostat aquest any per romandre oberts durant la temporada baixa, iniciativa que ha obtingut bons resultats (turisme de 3a edat i relax). Es reclama l'increment de l'oferta complementària, especialment d'amarradors esportius i camps de golf.

INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT AERI

L'única instal·lació aeroportuària a les Illes Pitiüses és l'aeroport de Ses Salines, situat a 7'5km de la ciutat d'Eivissa. L'emplaçament es troba lliandant el Parc Natural de Ses Salines, la qual cosa representa un potencial condicionant per a futures ampliacions. L'any 2006 va transportar 4'6 milions de passatgers, la qual cosa representa un increment del 25% en els darrers anys i el converteix en el 10è aeroport espanyol, per darrera de Barajas, el Prat, Palma de Mallorca, els aeroports de les Illes Canàries, Alacant i València.

Es tracta d'un aeroport de caràcter turístic (l'any 1998 els vols internacionals eren el 75% del total) i presenta per tant una accentuada estacionalitat en els seus tràfics,

però manté un trànsit regular estable al llarg de tot l'any amb Barcelona, Madrid i Palma de Mallorca. Tot i això, els assistents al debat apunten que en els darrers anys s'ha produït un empitjorament del servei, i que la oferta s'ha anat reduint i concentrant en franges horàries cada cop menys funcionals. Un dels assistents posa sobre la taula que potser resultaria convenient que el govern de les illes gestionés una aerolínia pròpia per tal de garantir serveis aeris adequats.

D'altra banda, els serveis interinsulars (declarats de funció pública) cobreixen actualment el trajecte Eivissa – Palma (40min, 150/136 expedicions setmanals, 75€ per a residents) i Eivissa – Maó (1h50 amb escala a Palma, 59/55 expedicions setmanals, 107€ per a residents). El govern està subvencionant el 50% de cost d'aquests bitllets per a residents. Tot i que en general el concepte de subvenció es considera positiu, des del sector aeri se'n discuteix la forma de calcular-ne la seva quantia final. S'apunta que l'aplicació de descomptes fixos seria més justa que la de descomptes percentuals. Els vols interinsulars, declarats de funció pública, haurien de tenir tarifes equiparables a les de l'AVE. Actualment, un bitllet Madrid – Ciudad Real costa 22€ per 50min de trajecte, i aquest és el preu que l'usuari hauria de pagar pel vol Maó – Palma, igualment de 50min. Sembla que a curt termini podria adoptar-se finalment una nova tarifa de 27€ pels vols interinsulars.

L'accés a l'aeroport es fa per la PM-801 des d'Eivissa. Estava previst que aquesta via es desdoblaria totalment des de Vila, però el nou govern entrant al consell n'ha paralitzat el projecte arran de la controvèrsia generada pel la construcció d'autovies a l'illa. És possible accedir a l'aeroport amb transport públic d'autobús i taxi. La línia 10 dona servei entre l'aeroport i la ciutat amb parada a la terminal de ferris cap a Formentera, i l'estiu de l'any 2007 s'han inaugurat dues noves línies -que només funcionaran durant el període estival (15/6 – 15/9)- que uneixen l'aeroport amb Sant Antoni i amb Santa Eulària respectivament.

Actualment l'aeroport compta amb una pista d'enlairament de 2800m de longitud, amb capacitat per a 22 moviments l'hora, capacitat que es veu sobrepassada puntualment per puntes de demanda durant el període estival. El Pla director de l'aeroport d'Eivissa va ser aprovat l'any 2001 amb un horitzó fixat a l'any 2015, i contempla entre d'altres la construcció de dos nous carrers de sortida ràpida de la pista, l'ampliació de la plataforma comercial i d'aviació general, l'ampliació de l'edifici terminal de passatgers, l'ampliació dels aparcaments, la construcció d'una terminal d'aviació general i un heliport, l'ampliació i millora de la terminal de mercaderies.

El Pla Territorial Insular preveu per a l'illa de Formentera l'adequació de l'actual heliport del Port de la Savina, i la construcció d'un de nou a les instal·lacions de l'Hospital de Formentera.

INFRAESTRUCTURES PORTUÀRIES

Els dos ports d'interès de l'estat de les Pitiüses són el d'Eivissa i el de Sa Savina a Formentera. El port de Sant Antoni de Portmany, que depèn de Ports de les Illes Balears també té activitat comercial.

El port d'Eivissa movia l'any 2005 1'74Mtm de mercaderies i 13mil TEU, majoritàriament camions d'abastament (36%), productes energètics (20%), materials de construcció (15%) i aliments (12%). Sa Savina, transportava 200mil Tm de mercaderia (no existeixen instal·lacions específiques per a la recepció de granel), amb una composició on els camions d'abastament tenen un paper preponderant (56%), mentre que els productes energètics només representen el 4%. El port de Sant

Antoni transportava l'any 2005 170mil Tm de mercaderies (principalment vehicles, productes alimentaris i materials de construcció).

El trànsit de passatgers més intens té lloc entre Eivissa i Formentera (és l'única via de comunicació possible entre ambdues illes) amb un 1,06 milions de passatgers anuals, i un increment de la demanda per aquest trajecte del 75% en els darrers 10 anys. En aquest període s'han adquirit noves embarcacions que realitzen el trajecte en 25min. A banda d'aquest servei, el port d'Eivissa gestiona 670mil passatgers anuals, que provenen majoritàriament de Dènia (40%) i Palma (37%), i en menor grau de Barcelona (19%) i València (7%). És una determinació del PTI convertir els vaixells ràpids Eivissa-Palma en una alternativa creïble al transport aeri. Els assistents al debat celebren aquesta predisposició però puntualitzen que això només serà possible sempre i quant el govern iniciï urgentment obres de millora de les terminals de passatgers -especialment la de la Vila- i dels seus accessos viaris i per a vianants, i que apliqui polítiques decidides de promoció i finançament del mode marítim respecte el mode aeri. El trànsit de creuers a Eivissa es troba estabilitzat entre les 90 i 130 escales anuals, mentre que Formentera ha vist descendir el nombre d'escales des de les 15-30 anuals que tenia en el període 99-03 a menys de 5 anuals entre 03-04.

El port d'Eivissa va inaugurar l'any 2003 la seva ampliació amb el nou dic de Botafoc, que millora les condicions d'agitació de les aigües del port, i permet el desembarcament i transport de mercaderies perilloses sense passar per la ciutat. Es preveia la construcció de conduccions tubulars per a l'abastament de carburants de l'aeroport directament des d'aquest dic, però cap operador no s'ha interessat per a impulsar-ne la seva construcció. La reforma del port de Vila, prevista pel 2011, preveu la construcció de 2 nous dics a l'àrea de Botafoc generant 8ha de nova superfície de terra. Es proposa la construcció d'un túnel en aquesta àrea per a poder donar sortida a les mercaderies i vehicles sense passar pel passeig marítim. Es busquen igualment solucions al problema de la integració urbana de les instal·lacions portuàries.

El PTI recomana per al port de Sant Antoni la millora de la seva integració urbana, de les connexions del port amb la xarxa viària insular amb solucions soterrades quan sigui possible, la millora funcional del port, la millora de les instal·lacions destinades al tràfic de passatgers (ja s'ha realitzat la construcció de la terminal de passatgers), l'ampliació del moll comercial si fos necessària per a permetre atracar dos vaixells simultàniament, i millorar els problemes d'agitació de les aigües i de rebassament puntuals del dic d'abrigatge, i de conflicte entre vaixells comercials i embarcacions esportives. Fonts del sector marítim insisteixen en la necessitat de perllongar l'actual moll per a fer possible l'atracament adequat de les actuals embarcacions, que cada cop tenen major dimensió.

Per al port de Sa Savina, el PTI recomana la millora de la funcionalitat del port, en especial en èpoques de fort tràfic, amb la construcció d'un nou dic si això fos necessari, sempre d'acord amb les disposicions que es deriven de l'existència del Parc Natural. També recomana l'establiment d'una localització alternativa a Sa Savina per al trànsit Formentera-Eivissa per a situacions d'excepcionalitat, possiblement a es Pujols (Formentera) i La Canal (Eivissa). L'opinió dels assistents és que probablement aquestes actuacions no s'acabin executant, perquè es tracta d'obres molt importants i la demanda és concentra en períodes curts durant la temporada alta. Tot i això, destaquen la necessitat urgent de modernitzar la terminal de passatgers, millorar-ne el seu confort i la seva seguretat, i adequar-ne els accessos viaris.

Ports esportius

Pel que fa a ports esportius, els promotors i agents econòmics de l'illa reclamen la possibilitat de construir nous amarradors per tal de satisfer una demanda creixent i altament insatisfeta que xifrarien en un dèficit de 6000 amarratges a les Illes Balears, en especial per a embarcacions de més de 12m d'eslora. L'Autoritat Portuària de Balears confirma que la demanda és gran, quasi inabastable, però aposta per a la construcció de marines seques perquè creu inviable abastar aquesta demanda amb amarradors a racer dins de ports esportius sense comprometre la integritat del litoral. El govern planteja la millora de gestió dels ports actuals i la implantació d'instal·lacions de temporada per a millorar l'oferta, i ha aplicat una moratòria de ports esportius, permetent només l'ampliació de quatre instal·lacions, totes elles a Mallorca. Actualment existeixen 2800 amarradors repartits entre els 3 ports esportius d'Eivissa (Santa Eulària, Marina Botafoch i Eivissa Nova), i els clubs nàutics d'Eivissa i Sant Antoni, i l'anterior govern planejava l'ampliació del parc en 1500 nous amarradors repartits en dos nous ports i l'ampliació del de Sant Antoni, plans que probablement siguin reconduïts.

INFRAESTRUCTURES LOGÍSTIQUES

La totalitat del transport de mercaderies dins les Pitiüses es realitza en camions. L'ús de vaixells de càrrega horitzontal (RO-RO) per abastar l'illa de les mercaderies és generalitzat per què requereix poca infraestructura i és ràpid, tot i que el sistema de taxació sobre els camions és desavantatjós, ja que la taxa comptabilitza la tara del vehicle a més de la càrrega que transporta.

No existeixen instal·lacions específiques per a logística a les Pitiüses.

INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

Eivissa i Formentera tenien l'any 2006 segons dades de l'IBAE 206km de carreteres, dels quals 5 són desdoblats. La intensitat de trànsit en aquestes vies varia fortament en funció de l'època de l'any, les vies més sol·licitades (Eivissa-Sant Antoni, Eivissa-Santa Eulària, Eivissa-aeroport) assolint puntes de 14mil vehicles diaris a l'estiu, però tan sols 5mil vehicles diaris en temporada baixa.

El PTI no preveia en principi cap via per on fos possible circular per sobre del 80km/h. En el 30% de les vies, la velocitat permesa s'inscriuria en l'interval 50-80km/h, i a la resta de la xarxa, la màxima velocitat autoritzada seria de 50km/h.

La política viària dels darrers anys a les Illes Pitiüses ha vingut marcada per la construcció, no exempta de controvèrsia, de l'autovia de l'aeroport, l'autovia d'Eivissa a Sant Antoni, i la segona ronda d'Eivissa, que sumen en total 24km. Els assistents al debat valoren molt positivament aquestes actuacions, una opinió que sembla compartida igualment per una part si més no important de la població, en especial per la millora que ha comportat quant a la seguretat viària en aquest eixos. Es lamenta però, que l'autovia de l'aeroport no s'hagi executat completament.

Pel que fa a Formentera, l'any 2006 es va destinar un fons de 14'6M€ (finançat per Govern de les Balears i el Consell Insular) per a inversions en infraestructures a l'illa. Part d'aquests ajuts serà d'aplicació immediata per a dur a terme entre d'altres la pavimentació de 35km de vies de la xarxa secundària i arranament de camins rurals (3M€) i el soterrament de línies elèctriques i de telèfon.

El Pla Territorial Insular de Mallorca proposa una nova tipologia de vies, les “vies de paisatge” o “vies turístiques”, que haurien de tenir un tractament morfològic específic per tal d'adaptar-se al territori i posar en valor el paisatge i el patrimoni natural i històric de les illes. Preveuen la possibilitat de sostenir vies ciclistes, i d'incorporar voreres per a vianants i carrils per a transport públic en àmbits urbans o periurbans. Els sectors econòmics d'Eivissa i Formentera valoren molt positivament aquesta iniciativa, que podria implantar-se a curt termini a les Pitiüses.

INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Actualment no existeix cap línia de ferrocarril a les illes Pitiüses ni tampoc se'n preveu la construcció de cap a curt termini.

Amb tot, l'any 2005 el Ple del Consell Insular va fer un moció al Govern de les Illes Balears instant a l'estudi de viabilitat per a la posada en marxa d'un tramvia a Eivissa. Es tractaria d'una xarxa que hauria d'unir el centre d'Eivissa amb l'aeroport, amb Sant Antoni i amb Santa Eulària. Els assistents al debat consideren que en el context d'Eivissa seria més convenient invertir el pressupost d'una infraestructura de cost tant elevat (10M€/km) en la construcció de carrils taxi/bus segregats, la subvenció dels operadors d'autobús i la millora de la seguretat viària.

TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

L'any 2006 es va aprovar el Pla Director Sectorial de Transport de les Illes Balears (PDSTIB), que en el capítol de transport per carretera buscava la reestructuració del sector per a oferir un servei de qualitat i eficient.

D'altra banda, el PTI declara prioritari a Eivissa:

- L'establiment de serveis amb freqüències adequades entre l'aeroport i les terminals marítimes i els principals nuclis urbans.
- L'establiment de línies exprés entre els principals nuclis urbans.
- L'adequació de les terminals d'autobús d'Eivissa, Sant Antoni, Santa Eulària, l'aeroport, les terminals marítimes.
- La implantació de carrils Bus a les principals vies utilitzades pel transport públic.

El servei es dona actualment a través de 4 companyies diferents a Eivissa (Autobuses San Antonio, Empresas HF Vilas, Autobuses Lucas Costa i Autobuses Voramar El Gaucho) i una a Formentera (Autocares Paya), totes agrupades en una sola plataforma *ibizabus*. L'any 2001, l'oferta es composava de 62 serveis diferents que recorren 1,8M km – any (molt per sobre de Menorca que només té 32 serveis i 850mil km - any). El nombre d'expedicions per sentit en dia d'hivern és de 108, quasi el doble que a Menorca (65 expedicions). A més, la flota és la més jove de les illes Balears, tot i que la mitjana d'antiguitat dels vehicles era de 10 anys. La velocitat comercial se situa sobre els 30km/h.

Des del sector del transport de viatgers per carretera es considera que el servei ofert té en general un nivell adequat. Tots els pobles de l'illa estan comunicats amb autobús

amb freqüències d'acord amb la demanda i que arriben en alguns casos als 15min, i amb zones servides les 24h.

Tot i això, el Pla de transports regulars de viatgers per carretera (PTRVC) proposa la reestructuració del sistema de concessions per a optimitzar els serveis. Concretament, es proposa la creació de 3 concessions que s'han de repartir el territori eivissenc (zona sud: Eivissa-Sant Josep-Sant Antoni, Eivissa-Puig d'en Valls-Jesús, i els serveis interurbans de les entitats del municipi de Sant Josep; zona nord-oest: Eivissa-Sant Rafael-Sant Antoni, Eivissa-Sant Miquel; i zona nord-est: Eivissa-Santa Eulària, Eivissa-Sant Joan, i els serveis interurbans de les entitats del municipi de Santa Eulària). El servei a Formetera es considera adequat.

ALTRES INFRAESTRUCTURES

Es preveu a curt termini la interconnexió energètica de les illes amb la península –gas i electricitat. Es tracta d'aconseguir un subministrament més fiable, i que permeti cobrir les puntes estacionals de demanda sense la necessitat de construir noves centrals a les illes. La conducció de gas, pressupostada en 267M€, es començarà a construir la tardor de 2007 des de Dènia fins a Cala Gració (Eivissa, 123km), i des de Sant Antoni de Portmany fins a la central tèrmica de Sant Joan de Déu (Mallorca, 145km). La posada en servei d'aquest gasoducte està prevista per l'any 2009 i haurà de permetre, entre altres, la producció energètica a Eivissa mitjançant combustió de gas i no de fuel, que actualment resulta conflictiva pel seu impacte ambiental (fum i contaminació). La interconnexió elèctrica es construiria des de Vandellòs per un import de 223M€, i la seva arribada està prevista pel 2011.

L'abastament d'aigua és un problema important a les Illes. Els assistents al debat valoren molt positivament la construcció de dessaladores, però insisteixen en la necessitat d'adoptar mesures d'estalvi per a garantir la salut de l'aqüífer de l'illa.

IMPACTES AMBIENTALS

Els principals problemes ambientals a les Pitiüses són comuns a la majoria de regions de la conca mediterrània: riscos d'incendi forestal, l'erosió del sòl, la manca d'aigua i sequera. La pressió exercida per l'activitat turística i immobiliària sobre el medi natural físic és molt destacable, i sobre les puntes de consum de recursos que això implica (aigua, electricitat...). La forta demanda d'aigua en els períodes estivals i la manca de cursos d'aigua permanents, fan que els aqüífers d'on es capta l'aigua pateixin intrusió salina, posant en risc els recursos hídrics de l'illa.

GOVERNABILITAT

És una opinió compartida entre els agents socials i econòmics d'Eivissa i Formentera la necessitat d'una major transparència i rigor en el procés de prioritització i presa de decisions per part de les administracions en matèria d'inversions en infraestructures. Es reclama un pacte entre les principals forces polítiques insulars que permeti traçar una política de comuns denominadors referent a l'estratègia a seguir en polítiques d'infraestructures i pel que fa al

model turístic de les Pitiüses. La actual incertesa que envolta aquests temes es valora molt preocupant, però no s'esperen canvis a curt termini.

DOCUMENTS DE REFERÈNCIA

- "Pla territorial Insular d'Eivissa i Formentera"
- "Pla Director Sectorial de Transport de les Illes Balears"
- "Ibiza, all islands in one. Plan Estratégico de Marketing 2005-2010"
- "Plan de Marketing 2007", Patronato de Turismo de Formentera.
- "Informe econòmic 2006, Pitiüses ", Sa Nostra

Nom:

e-mail: Tel:

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p>La població a les Pitiüses (122mil habitants) ha augmentat un 40% en els darrers 10 anys degut a l'arribada d'estrangers extracomunitaris i l'increment del turisme residencial. El 20% de la població resident no és espanyola.</p> <p>L'any 2020, la població de les Pitiüses estarà per sobre dels 200mil habitants.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'ocupació turística a les Pitiüses varia sensiblement d'una temporada a una altra. El model turístic Eivissenc és principalment conegut per l'oferta d'oci nocturn i això pot entrar en conflicte amb altres tipus de turisme (familiar, de relax...) El turisme a Formentera es caracteritza per una clientela familiar, que busca el gaudi de l'entorn i la tranquil·litat.</p> <p>El sector turístic de les Pitiüses es consolidarà com a destinació d'alta qualitat, potenciant els atractius de les illes i nous sectors de mercat d'alt valor afegit (turisme de negocis, nàutic...).</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'aeroport de Ses Salines és el 10è aeroport espanyol (4'5 milions de passatgers l'any 2006), i es està especialitzat en vols turístics (80% dels vols a l'estranger i concentrats en temporada alta). El seu pla director preveu entre d'altres la millora i ampliació de la plataforma d'estacionament i la terminal.</p> <p>L'aeroport serà gestionat a curt termini més eficientment per part d'institucions públiques i privades eivissenques.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Els creixents trànsits marítims exigeixen més superfície operativa en els molls dels ports insulars. El Port de Vila planeja la ampliació de les seves instal·lacions terrestres en 8ha a l'àrea de Botafoc. La integració urbana del port és actualment conflictiva.</p> <p>L'ampliació del port es durà a terme a curt termini i s'aprofitarà per a recuperar-ne una part per a ús ciutadà.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El port de Sant Antoni mou tan sols el 10% de la mercaderia que gestiona el port d'Eivissa. El PTI recomana l'ampliació de l'àrea de molls per a permetre l'atractatge de dos vaixells de càrrega simultàniament.</p> <p>El port de Sant Antoni augmentarà el seu tràfic de mercaderies i de passatgers significativament, i serà a migllarg termini un port complementari al d'Eivissa.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És necessari?	Observacions:
<p>El Port de Sa Savina és l'únic port de Formentera i gestiona anualment més d'1 milió de passatgers que viatgen cap i des d'Eivissa. El PTI preveu la construcció d'un nou dic i considera la possibilitat d'habilitar un altre port per a evitar la interrupció dels trànsits inter-insulars en episodis de mal estat de la mar.</p> <p>Les instal·lacions del Port de Sa Savina s'ampliaran a curt termini i es desenvoluparà el port alternatiu, a Pujols.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Eivissa té actualment 2800 amarradors esportius. Els promotors de ports esportius estimen que en el conjunt de les Illes Balears existeix un dèficit 6000 amarratges. L'Autoritat portuària de Balears ha manifestat que existeix un dèficit real però que no pot satisfer-se amb ampliacions i nous ports sense comprometre el litoral de les Illes. El govern Balear ha aplicat una moratòria en la construcció de ports. Un amarrador a les Illes costa el doble que a la Península.</p> <p>Les restriccions a Balears sobre la construcció de nous ports i ampliació dels existents s'aixecaran a mig termini i l'oferta actual s'ampliarà substancialment.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La construcció de les autovies de l'aeroport i d'Eivissa a Sant Antoni és objecte d'una forta polèmica. La intensitat mitjana diària màxima en aquestes vies ronda els 14mil veh/h, però només es dona en època estival. La xifra que utilitza el ministeri per a justificar el desdoblament d'una via és de 15mil vehicles diaris.</p> <p>La política de construcció d'autovies es mantindrà, i a mig termini se'n construiran de noves.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El Pla Territorial Insular de Mallorca contempla la categoria de Vies Parc o Vies Turístiques, carreteres especialment integrades en el medi per on recorren, i que poden incorporar vials ciclistes, carrils per a transport públic en els accessos als municipis...</p> <p>El concepte de "via parc" s'aplicarà a curt termini a la xarxa de carreteres de les illes d'Eivissa i Formentera.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Actualment no existeix cap línia de ferrocarril a les Pitiüses. L'any 2005 el Ple del Consell va fer una moció al Govern de les Illes per instar a la construcció d'una línia de tramvia a Eivissa entre l'aeroport i la vila, extensible a Sant Antoni i Santa Eulària. El cost aproximat de construcció d'un tramvia és 20 cops més alt que la construcció d'un carril bus de nova implantació.</p> <p>El projecte de construcció d'un tramvia a Eivissa s'acabarà duent a terme a mig termini.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És necessari?	Observacions:
<p>Des del sector del transport de viatgers per carretera es considera que el servei ofert té un nivell adequat, però el Pla Director Sectorial de Transport de les Illes Balears proposa la reestructuració del sistema de concessions per a optimitzar els serveis. Es proposa igualment dur a terme la integració tarifària de tots els serveis.</p> <p>El transport públic per carretera serà a curt termini un mitjà de transport competitiu amb el vehicle privat, i duplicarà el nombre d'usuaris abans de 5 anys.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Els vols entre/des de les illes Balears estan subvencionats per a residents en un 50%. Es busquen mecanismes que permetin abaratir encara més el preu dels vols inter-insulars (s'ha proposat reduir les tarifes fins a 27'5€/ trajecte). A les Illes Canàries, els vaixells ràpids enllacen Tenerife i Las Palmas de Gran Canaria (85km) en 1h, a un cost de 22'70€ per a residents.</p> <p>El transport marítim de passatgers entre illes serà competitiu amb l'avió degut a la utilització de vaixells ràpids.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La construcció de més dessaladores a Eivissa acabarà definitivament amb els problemes d'abastament d'aigua a les illes Pitiüses.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Citynet està instal·lant fibra òptica a Mallorca a través de la xarxa de clavegueram, sense haver de realitzar obres en la via pública. La mateixa companyia ha anunciat el seu interès per realitzar una operació anàloga a Eivissa.</p> <p>La fibra òptica es desplegarà arreu de les Illes Pitiüses a curt termini.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El Ministeri d'Indústria Turisme i Comerç planifica la interconnexió elèctrica de les Illes amb la Península pel 2011. El gasoducte de Dènia a Eivissa i Mallorca es començarà a construir aquesta tardor i s'espera que entri en servei l'any 2009.</p> <p>La interconnexió energètica d'Eivissa i Formentera amb la península estarà enllestida segons els calendaris previstos, i les Pitiüses tindran subministraments de qualitat, garantint el desenvolupament de l'activitat econòmica i turística durant els mesos de més demanda.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'Estat central i el govern balear adoptaran mètodes d'anàlisi i prioritització d'inversions en infraestructures d'acord amb criteris transparents i rigorosos de rendibilitat social i econòmica, superant els actuals debats conjunturals.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	