

Idees que sorgeixen al **debat**:

*Un dels primers objectius ha de ser desmentir el fals relat de què el turisme massiu és bo. Per exemple, en el cas de Venècia, només el 25-30 % dels creueristes surten fora del vaixell i fan despesa; els beneficis del turisme estan mal repartits. Hi ha diversos tipus de creueristes els que no surten, els que surten i no gasten. Sí que hi ha diferències amb els ports d'inici del creuer, com Barcelona, on s'estan més temps.*

*No són iguals els casos de Barcelona i el de Venècia. Tenen escales diferents. El creuer és el símbol, però hi ha altres tipus de creuers» (autocar) que generen també molts impactes i no són tan visibles. Els visitant diaris que venen de tot Catalunya "turisme d'excursió" són els que més massifiquen la ciutat.*

*No hi ha un model de qualitat turística, es promou qualsevol tipus de turisme.*

*Comença a haver una certa «turismefòbia». Per això cal no confondre's i tenir present que l'enemic real és la indústria del turisme massiu, no pas els turistes.*

*Tenim ja una diagnosi, però ens manquen dades concretes que la corroborin.*

*El fruit de les taxes s'ha de destinar a solucionar els impactes negatius del turisme, no pas a promocionar encara més turisme, en comptes de més qualitat i sostenibilitat.*

*Cal construir un índex que permeti avaluar com es viu a les ciutats, que vagi més enllà de comptar el PIB: ús de l'espai públic, esperança de vida, qualitat de vida, i que tingui en compte els impactes del turisme.*

*Cal fer un estudi de la repercussió-despesa social del model de turisme. Ocupació de l'espai, desplaçament dels veïns, residus, seguretat, neteja, reposició de mobiliari públic, contaminació ambiental (càncer de pulmó). Exigir a l'Ajuntament que ho faci bé: per exemple, incloure les externalitats, no delegar externament l'elaboració d'informes o la representació en fòrums de debat.*

*Anar cap a la municipalització del port. Barcelona sembla un apèndix del Port, sobre el qual no hi ha cap control ni poder. La municipalització del Port de Barcelona seria molt més ampli que la municipalització del Port Vell, i molt més complex. Si es municipalitza el Port Vell, continua sense haver control sobre els creuers.*

*Sobre el moviment contra els creuers. Ens hem llançat a l'aigua sense salvavides: s'ha lligat amb la municipalització del Port Vell, però el port adossat on aparquen els creuers no té a veure amb el port vell (igual que a Màlaga). S'ha de distingir el port comercial i el Port Vell.*

*Cal parar per reflexionar, estudiar, informar-se i poder actuar amb coneixement de causa.*

*Cal agafar una major perspectiva de què hi ha al port i al front litoral. Hi ha un gran del patrimoni material a la façana marítima de Barcelona. Per exemple, el far de Montjuïc.*

*La gestió portuària en altres ciutats europees és diferent. A Espanya està centralitzada, sense perjudici d'una certa autonomia. Podria gestionar-se per la pròpia municipalitat, o per una munió d'entitats, amb ella inclosa o no. És l'oportunitat de proposar un altre model, en el qual la seva gestió tingui en compte l'afectació a la ciutat. Els creuers afecten la ciutat i per tant cal que estiguin sota el control del municipi.*

*Les perspectives de possibles canvis polítics i legals pròxims, en qualsevol cas, ens obliguen a estar atents i oberts a les oportunitats per influir-hi, si actuem com a moviments ciutadans ben informats. Caldrà lluitar, però també haurem de pactar, i ens caldrà capacitat, veient l'Ajuntament com un aliat possible, receptiu, per fer front a l'autoritat portuària, que és molt potent. Per exemple, la construcció de l'Hermitage, pròxim a l'hotel Vela, té darrera uns càlculs econòmics ja fets, d'autocars de creueristes. Es crearà un problema molt greu de mobilitat. Cal aturar també l'impacte del turisme en la mobilitat i la seva implicació en la contaminació ambiental.*

*Afectació turística a la Barceloneta: s'està reactivant la plataforma del Port Vell. Interessaria crear un pla integral i oferir alternatives. Com fer veure a tota la ciutat de BCN que això és un problema de ciutat,*

*i no únicament del Port Vell? Cal una mobilització ciutadana. Víctor Pin ha fet una projecció de cap on aniríem si continuem la dinàmica que hi ha actualment, cap a Venècia. La Barceloneta, sense l'Hermitage, està sobresaturada d'impactes turístics (apartaments turístics, desplaçament de veïns). El dia 9 de juliol es farà una mobilització.*

*És important unificar el discurs. S'està en un moment de creixement exponencial i cal continuar insistint. Cal veure tots els problemes, posar-los en ordre, invertir energies i diners, per elaborar material i fer pedagogia i difusió, sobretot als barris que encara no pateixen tant el problema.*

*Quan algú s'enfronta a una potència com l'Autoritat Portuària de Barcelona (l'entitat més important dels organismes econòmics de Catalunya) i els seus tentacles, s'ha de ser conscient de la transcendència de la seva activitat. L'APB depèn de Madrid? O té prou autoritat i autonomia per si mateixa? Com més a prop estigui l'oponent, millor. Centrar el focus en l'APB, ens facilita la pressió als representants de les administracions: Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona, representants sindicals (CCOO, UGT). Cal interpel·lar al grups polítics i als sindicats al respecte. Podríem pressionar també per aconseguir representació d'organismes ciutadans dins dels centres de decisió, per tenir accés a la informació. També hi ha moltes dades en les memòries de l'APB, que s'haurien d'estudiar.*

*Cal desmuntar el discurs que els creuers porten llocs de treball. Es difon que si acabem amb els creuers s'eliminaran llocs de treball. El govern croata ha fet allunyar els creuers de Dubrovnik per que ha calculat que els costos són superiors als beneficis.*

*Caldria una campanya de conscienciació entre els veïns de Barcelona (amb el suport de la FAVB, la CONFAVC i d'altres) respecte que la massificació del turisme és un problema de dimensió ciutadana, no només de barri, establint aliances, si cal, per exemple, amb el govern de la ciutat, que és més sensible.*

*Cal analitzar l'impacte econòmic real del turisme, i fer un estudi cost-benefici, econòmic, urbanístic, ambiental. Per exemple, es va fer a Dubrovnik i ara ho afronta el seu govern públic. Caldria que ho fes una entitat independent, que no tingui conflicte d'interessos.*

*S'ha trencat la relació entre la ciutat i el mar. Hi ha un problema de gegantisme naval que no sembla tenir fre i del qual no es parla prou. Per exemple, els porta-contenidors (que arriben a 300 m d'eslora) són elements clau de la logística en la globalització mundial, de la qual la massificació turística és una derivada. S'hauria de qüestionar, per exemple, que una motocicleta fabricada a Corea, costa 8 € transportar-la a Barcelona.*

*En el fons, el turisme massiu forma part d'un model econòmic, en el què la globalització i els productes fabricats a baix preu en països asiàtics tenen molt a veure. En la cadena logística mundial, Barcelona és un dels principals nodes logístics mediterranis en el transport de contenidors*

*El turisme tendeix a massificar-se, i on es nota més és en llocs clau, Barcelona o Costa del Sol, per exemple. Però a nivell polític, no es veu encara. Es pot acabar morint d'èxit. Convé acabar amb la massificació. Per exemple, un informe científic va aconseguir limitar i, finalment, frenar el turisme massiu a les coves d'Altamira: Caldria fer un estudi tècnic que faci un diagnòstic, estudiant la capacitat de càrrega (social, mediambiental i de mobilitat) que si és superada, amenaci la continuïtat del sistema = lluita ciutadana + suport científic.*

*Manca una major coordinació popular: el sector turístic empresarial ja es reuneix a nivell internacional. Què tal si proposem una trobada de ciutats marítimes per parlar de tots els problemes portuàris i visivilitzem els problemes comuns? Cal internacionalitzar les problemàtiques i les propostes, coordinant-nos, col·laborant les ciutats del mediterrani afectades pel turisme, i elaborar un criteri comú des de la ciutadania. Per exemple: la Carta del Turisme Sostenible és un precedent, amb una llista elaborada de recomanacions sobre sostenibilitat.*

*Paradoxalment, amb la globalització i la deslocalització: els problemes es traslladen.*

*Referències: Centro de anàlisis ambiental alemany: NABU.de. Daniel.rieger@nabu.de*