

#### **4. CRITERIS I OBJECTIUS**

#### **4.1. Criterio general**

*Las características de la isla de Menorca (insularidad, biodiversidad, riqueza paisajística e importancia de la actividad turística) hacen de la movilidad exterior e interior un elemento clave para el desarrollo económico y la calidad de vida. Por esta razón, la movilidad debe ser repensada y gestionada de acuerdo con los principios de eficiencia, sostenibilidad y equidad. Para ello, las infraestructuras y servicios de la movilidad deben ser reorganizados para alcanzar una mas alta flexibilidad, accesibilidad e intermodalidad. Como criterio general se establece la voluntad de garantizar la accesibilidad exterior y de limitar la movilidad privada de residentes y visitantes, de manera que la movilidad cotidiana por modos colectivos y no motorizados alcance 2/3 del total al año 2030.*

#### **4.2. Movilidad exterior aérea. Criterios y objetivos**

A partir del criterio general sobre la movilidad exterior e interior de la isla de Menorca debe favorecer la accesibilidad, la intermodalidad, la equidad durante todo el año y el uso de los medios más sostenibles. En este sentido, el criterio que hemos elaborado para la movilidad exterior aérea es el siguiente:

El transporte aéreo es un factor fundamental para evitar el riesgo de aislamiento de los residentes y asegurar el desarrollo económico y turístico de la isla.

Este criterio tendría que servir para solucionar las problemáticas de la movilidad aérea como el aislamiento, la estacionalidad y el grado de impacto ambiental que hemos evaluado en el diagnóstico de la isla, elaborando una serie de objetivos que son los siguientes:

- 1- Garantizar la accesibilidad aérea entre Menorca y el resto del mundo para los residentes y visitantes. Redistribuir los flujos turísticos a lo largo del año para favorecer el desarrollo económico de Menorca.
- 2- Aumentar la competencia de las compañías para evitar el monopolio durante la temporada baja y mejorar e incentivar las políticas OSP (Obligación Servicio Público).
- 3- Alcanzar los objetivos ambientales impuestos por AENA y de acuerdo con el pacto europeo 2020, disminuir las emisiones y el consumo energético del aeropuerto.

El primer y el segundo objetivo se refiere a la mayor problemática que afecta a Menorca que es el factor de accesibilidad. Por este motivo, tenemos que garantizar las conexiones principalmente para evitar el riesgo de insularidad de los residentes. En este sentido, tenemos en cuenta que al mejorar las conexiones contribuirá al desarrollo económico de la

isla. Para ello, tenemos que evitar el monopolio de las compañías que afectan a los residentes sobretodo en temporada baja y que limita la accesibilidad.

Un instrumento para garantizar el derecho de accesibilidad son las políticas OSP (Obligación Servicio Público). Actualmente, solo hay dos rutas subvencionadas, las cuales la aplicación no es la correcta. Estas ofrecen tarifas de precios muy elevadas, así que uno de nuestros objetivos se basa en mejorar e incentivar este tipo de políticas de subvención.

El último objetivo se refiere al pacto europeo 2020 para disminuir las emisiones y el consumo energético del aeropuerto alcanzando los objetivos ambientales impuestos por AENA.

Las propuestas y los proyectos que elaboraremos en el próximo epígrafe se basaran en estos cuatro objetivos fundamentales.

#### **4.3. Movilidad exterior marítima. Criterios y objetivos**

En el presente apartado se presentaran el criterio y los objetivos para la gestión de las infraestructuras y los servicios del transporte marítimo. En este sentido, como se verá a continuación, de nuestro criterio se derivan un total de cuatro objetivos.

Para empezar, el criterio para la movilidad marítima muestra las ventajas de la movilidad marítima como modelo competitivo de movilidad exterior, como escrito a continuación:

*La movilidad marítima es un medio de transporte sostenible tanto para el transporte de mercancías como para el transporte de pasajeros que permite reducir los costes para el pasajero y el impacto ambiental frente al transporte aéreo.*

Primeramente, cabe destacar que el criterio para la movilidad marítima se ha elaborado en contraposición del otro gran medio de transporte de la movilidad exterior, el aéreo. En este sentido, la movilidad marítima es un medio de transporte más sostenible que el aéreo debido a que el transporte marítimo mixto de pasajeros y mercancías permite de reducir el número de viajes y buques y, en consecuencia, la cantidad de emisiones. Por otro lado, los costes económicos para los pasajeros son más reducidos, debido a que las tarifas impuestas por las compañías aéreas en muchas ocasiones son más elevadas.

Seguidamente se presentan y se describen los cuatros objetivos que se derivan del criterio general de la movilidad exterior marítima:

1. *Garantizar la accesibilidad exterior y la conectividad por vía marítima de pasajeros y mercancías durante todo el año de forma sostenible:* El tráfico de pasajeros y de mercancías presenta una importante estacionalidad a lo largo del año. Se observa como los flujos de la movilidad marítima derivada de ambos motivos son más frecuentes en temporada alta (Semana Santa, en los meses de verano y en octubre, por los precios más reducidos). En contraposición, en temporada baja disminuyen. El objetivo, entonces, es el de mantener las conexiones existentes para garantizar una buena accesibilidad a lo largo de todo el año de forma sostenible, causando el menor impacto posible sobre el medio, y de incentivar el uso del transporte marítimo.
2. *Incentivar la movilidad marítima interinsular de los pasajeros regulares hasta el 35% del total en el horizonte del 2030 y establecer tarifas más reducidas y competitivas para los desplazamientos interinsulares de los residentes de la isla:* La importancia de la movilidad marítima para el transporte de pasajeros regulares interinsular es muy reducida en comparación con el transporte aéreo. En el año 2012, el 73,3% de los pasajeros usaban el avión y tan solo el 26,7% se desplazaban en barco. Con este objetivo, se pretende aumentar el uso del transporte marítimo de los pasajeros regulares hasta el 35% en el horizonte del 2030, volviendo a valores del año 2008, cuando el 35,1% de los pasajeros regulares que se movían entre islas lo hacían en barco. Por otra parte, también se quiere establecer precios más reducidos para los desplazamientos interinsulares de los residentes de la isla.
3. *Dotar de figuras de planeamiento urbanístico para la mejora de los dos principales puertos de Menorca: Mahón y Ciadadela:* Este objetivo es de especial relevancia para el transporte marítimo, debido a que las figuras de planeamiento existentes que contienen determinaciones para la movilidad, y más concretamente, para la movilidad marítima, como son el Plan Director Sectorial de Transporte de las Islas Baleares y El Plan Territorial Insular de Menorca son de carácter muy general. En ellos se hace un diagnóstico general sobre la evolución del transporte marítimo, las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades, así como también describen la morfología de los puertos, que empresas operan y sus tarifas, etc. Pero en ellos no hay acciones específicas para las infraestructuras de los dos principales puertos, Ciadadela y Mahón, y esta falta de planeamiento urbanístico es un problema para el desarrollo de la movilidad marítima en la isla.

#### **4.4. Movilidad motorizada de los residentes. Criterios y objetivos**

La alta dependencia de la movilidad privada genera un gran impacto sobre el territorio (ambiente, recursos, economía) y el paisaje de la isla, causa por la cual debe ser limitado y repensado.

Todos los datos así como las encuestas presentan una realidad en la cual existe una gran dependencia de la movilidad privada, especialmente del coche privado como medio de transporte principal en el conjunto de la isla. Este fenómeno se enfatiza además en verano debido al incremento de los desplazamientos. El predominio de este modo de movilidad, que es el menos eficiente, repercute evidentemente en los recursos de la isla, tanto en el aspecto medioambiental como en relación a su economía, paisaje o sistema energético. Se produce pues un consumo excesivo de combustibles fósiles derivados del petróleo, y por lo tanto poco sostenibles. Este efecto, además, incide de forma clara en la calidad medioambiental, con unas mayores emisiones de CO<sub>2</sub>, al mismo tiempo que las infraestructuras necesarias para absorber tal volumen de tránsito por la red viaria de la isla producen un mayor impacto paisajístico en su territorio.

En este contexto es importante considerar que la isla es reserva de la Biosfera, y que la tendencia global, mediante los pactos y convenios mundiales así como europeos, nacionales y/o locales promueven unas políticas de movilidad más sostenibles y de disminución de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Es por ello que el criterio cobra todo su sentido, proponiendo una revisión del modelo de movilidad privada del coche que permita disminuir y limitar su dependencia así como repensar la forma y modo de uso del mismo.

##### *Objetivos*

- **Disminuir el número de los desplazamientos totales en coche en un tercio hasta el 2030:** La encuesta de la movilidad de la isla de Menorca (Sanz, 2005), que es la base para este trabajo, indica que el medio más utilizado para los desplazamientos es el coche, con un porcentaje del 49,12%, hechos por un 36,54% como conductor del vehículo y por un 12,58% como acompañante. Como se comenta en el criterio, este medio de transporte va a generar impactos sobre la circulación y el medio ambiente. Para este motivo el primer objetivo es la disminución de los desplazamientos en coche del 33% hasta el 2030. Significará, pues, que la cuota de desplazamientos en coche pasa de la mitad del total hasta un tercio. Tal disminución tiene que ser compensada por un cambio en la tipología de medios utilizados por los residentes, que sean más sostenibles, como por ejemplo el transporte público. De los dos porcentajes, como conductor y

como acompañante, lo que se tiene que disminuir es el primero, incentivando los desplazamientos donde el coche se pueda compartir.

- **Disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la movilidad privada en un 48% hasta el 2030:** En línea con las directivas de la Unión Europea para el contrato del cambio climático, que prevén una disminución respecto a la cantidad del 1990 del 60% hasta el 2050 de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de los transportes, se propone un objetivo de disminución del 48% de este tipo de emisiones respecto la cantidad actual del 2014.

Alcanzando el primero objetivo ya se tiene una disminución de CO<sub>2</sub> generada de la movilidad motorizada privada de un 33%, estimado en a más o menos 30.000 toneladas. Para llegar al 48% previsto de este objetivo falta un 15% que se tiene que ganar mediante la mayor eficiencia en la utilización del medio de transporte privado, por ejemplo, mediante las nuevas tecnologías, o la utilización del coche compartido.

- **Garantizar una mejor integración entre infraestructura y territorio al fin de mejorar la accesibilidad, el goce y el disfrute del paisaje:** A diferencia de los primeros dos objetivos el tercero no es de tipo cuantitativo si no cualitativo, y concierne el tema del paisaje, que ha salido en el DAFO como uno de los elementos más importantes de la isla. El paisaje es el recurso más valorado y, por lo tanto, es la base que sustenta el desarrollo de la isla y garantiza la gran atracción i afluencia de visitantes. Por lo tanto la preservación, promoción y mejora de la calidad paisajística debe ser una prioridad para la isla. Teniendo en cuenta, pues, esta realidad es esencial que en relación a las infraestructuras de la red viaria se establezcan objetivos de mejora de su integración paisajística.

Por otro lado la red viaria es una plataforma a través de la cual se puede establecer una buena conexión con el paisaje y se puede obtener una percepción del mismo. En este sentido el objetivo procura mejorar y ampliar las posibilidades de goce y disfrute del entorno paisajístico des de las carreteras y vías de la isla.

Finalmente, hay que mencionar, que la accesibilidad a ciertos espacios de la isla queda menoscabada por las condiciones de la red viaria, sobre todo en zonas más rurales, que además contienen algunas deficiencias. Esto en cierto modo impide una experiencia completa de la diversidad ambiental y paisajística de la isla, de manera que se propone como objetivo garantizar esta accesibilidad por medio de la mejora de las infraestructuras que conducen a estos espacios. En cierto modo una mayor apreciación

del paisaje también conduce a una mayor valorización, y por lo tanto a la mayor preservación y respeto de sus valores.

#### **4.5. Movilidad privada de los visitantes. Criterios y objetivos**

##### *4.5.1. Introducción*

Como hemos visto anteriormente, el criterio general de nuestro plan de movilidad está constituido por los principios de eficiencia, sostenibilidad y equidad, favoreciendo la flexibilidad, accesibilidad e intermodalidad de las infraestructuras y servicios. Tal y como indicamos a continuación, este criterio general incide en la formulación de nuestro criterio individual y en la concreción de nuestros objetivos.

Es importante recordar que para los visitantes el principal modo de movilidad es el transporte privado motorizado. Este modo de transporte llega a alcanzar más del 50% del total del reparto modal para los turistas (como se ha visto en el epígrafe 2.4). Esta dependencia supone altos costes socioambientales. Por este motivo el criterio para este modo de transporte es:

- El transporte motorizado privado es fundamental para la movilidad del turista pero conlleva costes ambientales e impactos sociales importantes que convendría minimizar siguiendo los principios de eficiencia, accesibilidad e intermodalidad.

##### *4.5.2 Objetivos*

Como hemos visto, bajo nuestro juicio las mejoras de la movilidad privada del visitante deben contemplar medidas para que los turistas no dependan tanto del vehículo privado y para reducir la huella ecológica que supone la actividad turística. En esta línea, definimos cinco objetivos: reducir el peso del vehículo privado en el reparto modal; reducir emisiones hacia un modelo de movilidad más sostenible; mejorar el aparcamiento; incrementar la eficiencia; y redistribuir los flujos. A continuación se detalla una explicación de cada objetivo.

*1. Reducir el peso del vehículo privado en el reparto modal:* Actualmente, el peso modal del vehículo privado motorizado supone, en hoteles el 52,74 y en apartamentos y residencias el 54,05%. El primer objetivo consiste en la reducción del número de desplazamientos con vehículo privado de los visitantes que se alojan en hoteles hasta un 42,74% y el de los visitantes que se alojan en apartamentos y residencias hasta un 44,05% para el año 2030.

Estas cifras suponen una reducción del 10% del peso del vehículo privado en el reparto modal de los desplazamientos de los visitantes<sup>1</sup>.

2. *Reducir las emisiones hacia un modelo de movilidad más sostenible:* Las emisiones producidas por el vehículo privado suponen un elemento importante de la huella ecológica producida por la movilidad del turista. Nuestro objetivo consiste en reducir las emisiones de dióxido de carbono asociadas a la movilidad del turista. Las intervenciones que desarrollemos deben apostar por una movilidad más limpia y por energías que no dependan de los combustibles fósiles<sup>2</sup>.

3. *Mejorar el aparcamiento:* Nuestro segundo objetivo consiste en mejorar el aparcamiento en aquellos destinos que lo requieran. Por mejorar entendemos tres prácticas posibles que son la limitación del estacionamiento, la creación de nuevas plazas donde sea adecuado, y fomentar el intercambio modal.

Según se ha visto en nuestro estudio previo (apartado 2.4.), dentro de los 31 destinos turísticos más visitados de atractivos patrimoniales hay 3 destinos que presentan problemas de impacto ambiental por malas prácticas de aparcamiento que provocan erosión, compactación o pérdida de vegetación. Asimismo, también existen destinos (sobre todo de carácter patrimonial) con deficiencias de aparcamiento reglado.

4. *Incrementar la eficiencia:* Es importante aumentar la eficiencia del desplazamiento motorizado y de la movilidad en la isla. Incrementar las conexiones intermodales y aprovechar la tecnología Smart pueden ser dos elementos que favorezcan este objetivo. Creemos que las oportunidades que ofrecen los avances tecnológicos pueden actuar como elementos útiles en la gestión de la movilidad. Aunque en un contexto europeo es posible encontrar proyectos de planificación de la movilidad<sup>3</sup> encaminados hacia esta

---

<sup>1</sup> Según la base de datos creada por la plataforma de movilidad europea EPOMM, que codifica los repartos modales de las principales ciudades europeas, el objetivo que perseguimos (situar el peso del vehículo privado en el 43,5% del reparto modal) no es descabellado. Según la base de datos de la EPOMM, de 14 ciudades analizadas en España únicamente 3 supera esta cifra. La media del peso del vehículo privado en nuestro país está en 41,07%, una cifra cercana a nuestro objetivo. Según la información disponible en EPOMM, disponible en línea en <[http://www.epomm.eu/tems/index.phtml?Main\\_ID=2928](http://www.epomm.eu/tems/index.phtml?Main_ID=2928)> (consulta 18 de enero de 2015).

<sup>2</sup> Este objetivo tiene su referencia en los objetivos de la Comisión Europea reflejados en la estrategia global «Transporte 2050». Según esta estrategia, la Comisión se propone aumentar la movilidad al mismo tiempo que reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 60% para el año 2050. Según la Comisión Europea (2011), disponible en línea en <[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-11-372\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_es.htm)> (consulta 18 de enero de 2015).

<sup>3</sup> El programa «Horizon 2020. Work Programme 2014-2015» de la Comisión Europea plantea un programa de trabajo adoptado el 10 de diciembre de 2013. En lo que se refiere a la movilidad urbana, propone el desarrollo de aplicaciones Smart para promover un transporte y una movilidad mejor y más limpio. Según la Comisión Europea (2013) en «Horizon 2020», disponible en:

dirección, actualmente en la isla de Menorca no se están desarrollando a nivel institucional<sup>4</sup>.

5. *Redistribuir los flujos*: El último objetivo para redirigir la movilidad privada del visitante hacia un modelo más sostenible, y respetuoso con el medioambiente, es la reducción de las visitas en aquellas playas en las que se supera la capacidad de carga. Tal y como hemos visto anteriormente (apartado 2.4), hay 5 destinos de playas (de las 10 más visitadas) que presentan problemas de sobrefrecuentación. Es decir, el número de visitantes supera su capacidad de carga (dándose cifras de superación de hasta un 700% de la capacidad en algunos destinos), situación que provoca graves desequilibrios medioambientales.

#### **4.6. Transporte colectivo a tarifa. Criterios y objetivos**

##### *4.6.1. Criterio general*

“Menorca como Reserva de la Biosfera debe potenciar los medios de movilidad sostenible priorizando el uso de energías limpias y la eficiencia de un buen sistema intermodal.”

El criterio general para la planificación del transporte público en Menorca proviene del análisis del DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades), que se refería al conjunto de los medios de transporte en la isla. Por consenso se priorizaron unos criterios de movilidad sostenible, de acuerdo con la declaración de Menorca como Reserva de la Biosfera, prestando también atención a la intermodalidad para incrementar la eficiencia del conjunto de los sistemas de transporte.

En todo el ámbito Europeo, la promoción e implantación de políticas de movilidad sostenible y reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> es una prioridad. Menorca, por sus características particulares necesita de una especial atención en este aspecto.

---

<[http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2014\\_2015/main/h2020-wp1415-transport\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2014_2015/main/h2020-wp1415-transport_en.pdf)> (Consulta el 18 de enero de 2015).

<sup>4</sup> Otro ejemplo de proyecto europeo que potencia la tecnología Smat es el proyecto Smile (Smart green Innovative urban Logistics for Energy Efficient Mediterranean cities), cofinanciado por la Unión Europea. Según la información disponible en InnDEA (2015), disponible en línea en: <<http://inndeavalencia.com/iciudad/innovacion-urbana/buenas-practicas/proyectos-europeos>> (consulta el 18 de enero de 2015).

El pacto de los alcaldes 20-20-20, refleja el compromiso de los representantes electos a nivel internacional para implementar políticas que tengan como objetivo una movilidad limpia, entre otras políticas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

#### *4.6.2. Criterio específico*

“El transporte público es el modo motorizado con mayor potencial para hacer la movilidad más sostenible en la isla, reduciendo las emisiones de CO<sub>2</sub>, transportando eficientemente mayor número de personas de una forma económica, ambiental y socialmente más equilibrada.”

A nivel más específico, un criterio para planificar el transporte público es el hecho de que se trata del modo de transporte motorizado con más potencial para ser eficiente en tanto que transporta un mayor número de personas, de una forma económica, ambiental y socialmente más equilibrada y reduciendo las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Por lo tanto, si el servicio está bien planificado e insertado en una red intermodal, el impacto de la movilidad motorizada en el territorio es menor, ya que más personas pueden prescindir del uso del vehículo privado.

#### *4.6.3. Objetivos*

- Aumentar el peso del transporte público en el reparto modal de desplazamientos cotidianos, alcanzando un 20% de utilización al año 2030.
- Perfeccionar el equipamiento urbano y parque móvil del transporte público, creando nuevas infraestructuras y mejorando las existentes.
- Incrementar la eficiencia en la gestión del servicio, explotando el consorcio TIB, con la integración de las tres compañías y potenciando las oportunidades y fortalezas existentes.

En lo que refiere a los objetivos definidos para llevar a cabo respecto al transporte colectivo a tarifa, se encuentran en la misma línea de los criterios general y específicos, es decir la movilidad sostenible como eje principal. De este modo, en primer lugar se pretende un aumento en el uso del transporte colectivo, pretendiendo que este modo tenga una mayor importancia con un significativo peso en el reparto modal de los desplazamientos cotidianos, ya que actualmente tiene un bajo porcentaje de uso respecto al resto de modos. La cifra fijada para quince años más, va en concordancia con los porcentajes existentes en otras ciudades, sin pretender ser muy ambiciosos y por ello no alcanzar el objetivo.

En función de lo recién descrito y de acuerdo con el potencial que tiene el transporte colectivo a tarifa para transportar eficientemente mayor número de personas de una forma más sostenible se establece el segundo objetivo. Es necesario contar con las infraestructuras adecuadas que sean soporte del parque móvil y los usuarios que hacen uso de él. Para esto hay que perfeccionar y mejorar lo ya existente, con paradas y señalética funcionales, así como también los vehículos más adecuados a la isla.

Por último, en consideración a la existencia de tres compañías diferentes que dan el servicio de transporte público en Menorca y que estas actúan de manera independiente sin mantener una aparente comunicación, se observa que no hay una buena gestión del consorcio TIB. No obstante, se observa que este consorcio tiene mucho potencial y es una oportunidad para la integración de las empresas, pretendiendo de esta forma una mayor eficiencia en la gestión del servicio, que posteriormente sea reflejada en un aumento del uso de este modo de transporte.

#### **4.7. Transporte colectivo discrecional. Criterios y objetivos**

##### *4.7.1. Introducción*

A continuación se presentará el criterio general del transporte de Menorca, pensado a partir de aspectos de sostenibilidad ambiental y equidad social para el conjunto de la isla. Seguidamente se expone el criterio para el transporte discrecional, el cual guiará a los objetivos que se propondrán en la última parte del trabajo.

##### *4.7.2. Criterio General*

Como hemos mencionado, se presenta en primer lugar el criterio general para el transporte de Menorca: La isla de Menorca tiene una importante biodiversidad, lo cual ha llevado a ser Reserva de la Biosfera. Por ello ha de preservar su paisaje y su valor ecológico. Por esta razón, el transporte ha de ser respetuoso con el medio ambiente y por eso, se hace necesario gestionarlo a partir de criterios de sostenibilidad y equidad social.

##### *4.7.3. Criterio de transporte discrecional*

A continuación y concretando para el transporte discrecional, se presenta el criterio, atendiendo a aspectos del criterio general y guiando los objetivos que se derivarán de éste: El transporte discrecional es un modo flexible que no está sujeto a un horario, un calendario ni una ruta predeterminada. Por eso se hace necesaria la gestión de este transporte, como una alternativa más sostenible y asequible para la movilidad escolar, laboral y turística.

#### *4.7.4. Objetivos*

Según el criterio establecido anteriormente, se detallan a continuación los objetivos para el transporte discrecional, separando el transporte escolar, el de empresa y el turístico:

1. Transporte escolar: Actualmente en la isla de Menorca existe el servicio especial de transporte escolar, el cual hemos incluido en el transporte discrecional. Cada uno de los municipios gestiona su propia red de transporte escolar. Nuestro objetivo es incrementar el número de usuarios del servicio de transporte escolar pensando en un 30% para el año 2025, ya que la situación actual únicamente el 16% niños (0-17 años) van en autocar, y conectar aquellos núcleos de población con menor accesibilidad a los centros educativos.
2. Transporte de empresa: Los datos de la Encuesta de Movilidad de Obsam evidencian que el xx% de los menorquines no accede a coche y xx% no posee carnet. Esta población se reparte entre jóvenes y familias con reducidos ingresos mensuales. Por otro lado, las cifras de desempleo muestran que aproximadamente xx personas que trabajan en el sector industrial se encuentran sin empleo y que la población joven padece una tasa de desocupación de xx%. Las zonas de trabajo industrial se ubican en lugares periféricos de los municipios y por ello algunas no son cubiertas por el transporte público colectivo, por eso nosotros consideramos que ofrecer una alternativa de transporte adicional a estas poblaciones podría incrementar la tasa de ocupación, reducir la exclusión y a su vez sería una opción más para reducir el uso del coche en algunas familias que trabajan en el sector industrial y con ello promover la movilidad sostenible.
3. Transporte turístico: El transporte discrecional al no tener una ruta definida puede ser utilizado para llegar a un lugar poco accesible con el transporte público o privado. Por eso, sería necesario potenciar la presencia de autocares con la posibilidad de transportar una gran cantidad de turistas desde hoteles o apartamentos –lugares de alojamiento- a lugares con atractivo turístico, como playas o calas. Éste tendría que estar gestionado en modo de ofrecer un servicio competitivo y eficiente.

#### **4.8. Movilidad en bicicleta. Criterios y objetivos**

##### *4.8.1. Criterio para la movilidad en la isla*

El transporte en la isla de Menorca, tanto para la movilidad exterior como para la movilidad interior, debe ser eficiente, equitativo y sostenible para evitar el aislamiento, promover el desarrollo y respetar la declaración de la isla como Reserva de la Biosfera.

#### *4.8.2. Criterio de la movilidad en bicicleta*

La movilidad en bicicleta se considera un modo particularmente adecuado, sostenible y saludable para el uso cotidiano urbano e interurbano, en consonancia con la declaración de Menorca como Reserva de la Biosfera.

Es de relevante importancia tanto para el criterio general como el particular, proponer un tipo de movilidad sostenible porque hoy día no es concebible seguir con el modelo tradicional que se basa en la explotación de los recursos no renovables, referido al peso del transporte motorizado como modo más recurrente. Lo más destacado para construir el criterio general de movilidad para toda la isla ha sido considerar factores como la equidad entre género, edad y renta; la eficiencia energética, económica y funcional; la sostenibilidad de los recursos renovables y la accesibilidad a todos los lugares y para todas las personas.

#### *4.8.3. Objetivos*

1. Conseguir incrementar del 1,26% (según OBSAM, 2004) al 7% para el año 2030.
2. Diversificar los grupos etáreos que utilizan la bicicleta, en particular los más motorizados (22-64 años) como usuario permanente (no estacional) en particular por la movilidad municipal e intermunicipal.
3. El porcentaje del uso de la bicicleta propuesto en particular, para la movilidad municipal, se repartirá en 4% jóvenes de 0 a 21 años y 3% más de 22 años.

Partiendo de la base que en la isla de Menorca el uso de la bicicleta es del 1,26%, sin saber su clasificación (urbanos, interurbanos, cotidianos o recreativos) en relación a los otros modos de transporte, se pretende aumentar este porcentaje para el año 2030, como horizonte compartido con los demás grupos de movilidad, al 7%. Considerando que en Europa sólo Países Bajos supera el 30% de ciudadanos que utilizan la bicicleta como principal modo de transporte, siguiendo de Dinamarca, Suecia y Hungría con un 15 – 20%, 14 de los 27 países de la unión tienen porcentajes inferiores al 5%, entre ellos España. Dado el contexto europeo y las condiciones particulares de la isla como la orografía, nos parece realizable alcanzar este porcentaje del 7% en Menorca.

De acuerdo a los datos obtenidos por el OBSAM, se observa que existen grupos etáreos esporádicos que se pretende atraer como usuario permanente de los desplazamientos cotidianos. Con gran relevancia se centra la atención en los grupos no motorizados, siendo la bicicleta el modo más rápido y eficiente y con relación a los motorizados más económico y sostenible. Así pues se quiere duplicar del 2% al 4% en relación al 7% propuesto, el uso de la bicicleta en jóvenes de 0 a 21 años para la movilidad cotidiana.

## **4.9. Mobilitat a peu. Criteris i objectius**

### *4.9.1. Criteri general*

Les característiques de l'illa de Menorca (insularitat, biodiversitat, riquesa paisatgística i la importància de l'activitat turística) fan de la mobilitat exterior i interior un element clau pel desenvolupament econòmic i la qualitat de vida. Per aquesta raó, la mobilitat ha de ser repensada i gestionada d'acord amb els principis d'eficiència, sostenibilitat i equitat. Per això, les infraestructures i serveis de la mobilitat ha de ser reorganitzats per arribar a una més alta flexibilitat, accessibilitat i intermodalitat. Com a criteri general s'estableix la voluntat de garantir l'accessibilitat exterior i de limitar la mobilitat privada de residents i visitants, de manera que la mobilitat quotidiana per modes col·lectius i no motoritzats arribi als 2/3 del total l'any 2030.

### *4.9.2. Criteri específic*

La mobilitat a peu és i ha de ser el mode de desplaçament principal a Menorca, tant pel que respecta a la mobilitat urbana com a l'accés al medi natural.

### *4.9.3. Objectius*

Els objectius que aquí es presenten han estat estructurats en funció de la seva escala d'abastament. Primerament ens centrarem en objectius d'escala urbana, seguidament aquells que ja engloben tota l'illa, i finalment objectius a una escala que fins i tot podríem qualificar d'internacional.

- 1. Augmentar a més de la ½ els desplaçaments de la mobilitat quotidiana urbana a peu de Menorca:* Les característiques de Menorca propicien que la mobilitat a peu tingui una importància cabdal en la mobilitat quotidiana urbana. L'alt nivell d'autocontenció existent, juntament amb el model de proximitat que presenta l'illa, propicien el desenvolupament de programes i plans per mantenir i fins i tot incrementar l'hàbit de la mobilitat sostenible entre els ciutadans.

Tot i que els desplaçaments a peu, en relació a altres mitjans de desplaçament és important, cal dir que el percentatge més ampli de població que efectua aquests desplaçaments són les dones, els menors de 18 anys i les persones més grans de 65 anys. S'hauria d'aconseguir ampliar aquest tipus de mobilitat per a la resta de la població, fomentant nous hàbits entre aquesta, ja sigui a partir de campanyes de sensibilització a través de la reflexió i l'educació per fomentar la mobilitat a peu i els hàbits de mobilitat sostenible (en serien bons exemples campanyes per anar a l'escola o a la feina a peu, o inculcar entre els més petits els

avantatges d'un desplaçament més sostenible), o bé fomentant la participació en la conservació i la seguretat de les rutes urbanes.

Un altre element clau per mirar de mantenir l'hàbit de desplaçar-nos a peu, o incrementar-lo en alguns sectors de la població, ha de ser l'actuació directa sobre aquestes xarxes urbanes de vianants, millorant carrers i infraestructures de pas per oferir una millor accessibilitat, seguretat i qualitat en el seu ús, prioritzant en aquells casos us es creguin necessaris el pas dels vianants per davants dels cotxes o altres modes de transport.

L'estacionalitat també té un paper important en la mobilitat a peu entre els habitants de l'illa, com ho demostra el fet de que durant l'hivern s'incrementen els desplaçaments a peu per realitzar les activitats quotidianes. Per tant, caldria fomentar una pràctica més continuada d'aquesta mobilitat. D'altra banda també s'hauria d'incentivar, i intentar incrementar, la mobilitat a peu entre la població visitant a l'estiu en la realització de les activitats d'oci, en àmbits de desplaçament reduïts.

*2. Homogeneïtzar la gestió dels senders de l'illa i crear una única xarxa de camins que uneixi el contorn amb l'interior de l'illa:* L'illa de Menorca és reconeguda per la seva qualitat ambiental única, la varietat i conservació dels seus paisatges, tant rurals com marítims, la biodiversitat d'espècies existents, i tot el conjunt d'elements culturals que també la caracteritzen. Aquest entorn, que gairebé podríem categoritzar com idíl·lic, presenta tota una xarxa de camins i senders que cal destacar, rutes que travessen l'illa de nord a sud i d'est a oest, a més de disposar de l'antiga i reconeguda ruta del Camí de Cavalls, un sender que voreja completament l'illa de Menorca i que avui s'ha convertit en una de les grans atraccions turístiques de l'illa per la gran varietat de paisatges i entorns que travessa.

Tot i aquesta gran possibilitat de rutes i senders, caldria millorar l'accessibilitat, el recorregut, i la promoció de bona part d'aquestes, ja que ens trobem amb una desigual gestió, on el gran pes que ha tingut el Camí de Cavalls en l'illa de Menorca -pel seu ressò no només local sinó ja a escala internacional- ha fet que es destinés un elevat pressupost -en relació a la resta de senders- per a l'acondicionament d'aquest. A més, també cal destacar l'aparició de diverses empreses (per exemple el cas de Camí de Cavalls 360º) que han servit per promocionar aquesta ruta.

És per això que una de les fites que ens marquem és la d'homogeneïtzar la gestió d'aquests senders, fent possible l'obertura de nous camins rurals que ara pertanyen a propietats

privades (seguint els passos del Camí de Cavalls) per enriquir l'oferta, millorant i garantint l'accessibilitat per optimitzar les rutes, i dotar-les de tots els serveis necessaris així com de tot l'apartat informatiu necessari, no sols en l'àmbit local sinó a diferents escales. Per tant, un dels objectius prioritaris seria garantir la unió de la xarxa externa i interna de camins en una única infraestructura garantint el mateix nivell de qualitat a tot l'illa.

3. *Utilitzar la mobilitat a peu per consolidar la imatge de Menorca com a referent per la seva oferta paisatgística, natural i de senders, protegint, preservant i promocionant el seu entorn:* Per totes les qualitats esmentades de Menorca en els anteriors criteris, i per la gran accessibilitat a aquestes gràcies a l'àmplia xarxa de camins que l'illa posseeix creiem que és de capital importància que els senders que recorren Menorca es trobin a l'altura de tot el que l'illa ofereix. Aquesta nova oferta que volem difondre, no sols ha de ser viva i constant, sinó que a més s'ha de transmetre a nivell internacional i no quedar-se estancada en els residents de l'illa, ja coneixedors de la qualitat d'aquesta. Per això cal que aquesta nova oferta mostri totes les qualitats, ambientals, paisatgístiques i culturals, al llarg de l'any, fent-la permanentment accessible i garantint-ne els serveis adequats (com l'allotjament o l'accés a fonts d'abastament d'aigua) al llarg del seu recorregut.

Així doncs, algun dels objectius prioritaris els quals ens enfrontem serien, la promoció i la consolidació de Menorca a nivell internacional atenent a aquesta nova oferta de rutes sostenibles i accessibles durant tot l'any, i la unificació de les diverses marques de l'illa amb una visió unitària i conjunta per difondre els camins a peu i l'activitat de Menorca.

## **5. PROPOSTES I PROJECTES**

### 5.1. Movilidad exterior aérea

Los tres objetivos que hemos elaborado para la movilidad exterior aérea de la isla de Menorca, se pueden resumir en tres ámbitos fundamentales que corresponden a flujos, servicio a los residentes y por último infraestructuras e impacto ambiental. Las tres propuestas que hemos elaborado se refieren a los tres ámbitos principales.

En relación con el primer ámbito, la primera propuesta trata de conectividad, accesibilidad y desestacionalización. La segunda propuesta se relaciona con los conceptos de competencia entre compañías y la incentivación de las políticas OSP. La tercera propuesta trata sobre la disminución del impacto ambiental que produce el aeropuerto.

Desde estos conceptos cada propuesta tendrá dos proyectos. Por tanto, nuestro trabajo se estructura en seis proyectos, los cuales se expondrán en las tablas que presentamos a continuación.

<b>PROPUESTA 1</b> Promover la movilidad exterior aérea garantizando la accesibilidad y ofreciendo un mejor servicio a los residentes y a los turistas en términos de conectividad, contribuyendo así al desarrollo económico de Menorca, ampliando la temporada turística y regularizando el flujo todo el año.
<b>Proyecto 1.1</b> Instituir un órgano de gestión del aeropuerto.
<b>Objetivos</b> El objetivo es la creación de un órgano privado que se encargue de la organización, gestión y optimización del aeropuerto, para que en el futuro pueda reemplazar la entidad de AENA. Esta nueva entidad permitirá realizar una gestión más local y específica en un territorio tan particular como es Menorca.
<b>Actuación</b> Las acciones que se adoptan para la ejecución del proyecto son las siguientes: - La creación de un órgano para la gestión del aeropuerto. Este consejo se constituirá a partir de unos agentes privados, los cuales pertenecerán a entidades locales y por una parte públicas que corresponderán a la administración. - El consejo se encargará de gestionar internamente el aeropuerto des del punto de vista comercial, financiero y del mantenimiento de las instalaciones.
<b>Agentes</b> - Govern de les Illes Balears - Consell Insular de Menorca

<ul style="list-style-type: none"><li>- Ayuntamiento de Menorca</li><li>- AENA</li><li>- Consejo de rutas</li></ul>
<b>Localización</b> La oficina operativa del consejo se ubicará en el aeropuerto de Mahón.
<b>Temporalidad</b> La fase inicial para poder instituir el nuevo órgano de gestión tardará al menos un año. Este nuevo órgano emperezaría a operar al acabar el contrato de gestión actual que la entidad de AENA tiene sobre el aeropuerto de Mahón.
<b>Recursos</b> La financiación del órgano será en parte privada con participación de la administración pública y con la implicación de los agentes locales.
<b>Concertación y tramitación</b> El programa de gestión sería llevado a cabo junto con la administración pública (el Govern de les Illes Balears y el Consell Insular de Menorca) y la nueva sociedad de gestión.
<b>Evaluación y seguimiento</b> La evaluación de la actuación del programa de gestión será de competencia de la administración pública y de órganos como el consejo de rutas, en acuerdo con los objetivos de desarrollo de la isla. El seguimiento se realizará a partir de la organización privada a través de estudios para evaluar la eficiencia del nuevo organismo.
<b>PROPUESTA 1</b> Promover la movilidad exterior aérea garantizando la accesibilidad y ofreciendo un mejor servicio a los residentes y a los turistas en términos de conectividad, contribuyendo así al desarrollo económico de Menorca, ampliando la temporada turística y regularizando el flujo todo el año.
<b>Proyecto 1.2</b> Instituir un Consejo de Rutas.
<b>Objetivos</b> Garantizar el derecho de accesibilidad de los residentes y la promoción turística a través de la creación de un órgano que se encargue de la organización y la gestión del territorio, reuniendo la administración pública, los propietarios de los hoteles, restaurantes y de las actividades relacionadas con el turismo de la isla.
<b>Actuación</b> Las acciones que se adoptan para la ejecución del proyecto son las siguientes: <ul style="list-style-type: none"><li>- La creación del consejo de rutas. Este consejo incluirá los principales agentes locales interesados en la promoción y del desarrollo turístico y económico de la isla de Menorca.</li></ul>

<p>- El Consejo de Rutas estudiará la oferta presente en el territorio insular y propondrá nuevas actividades para la promoción del territorio a partir de la elaboración de una agenda anual de actividades para ampliar la oferta turística a lo largo de todo el año.</p>
<p><b>Agentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- “Conselleria de Turisme i esports de les illes Balears”</li><li>- “Agencia de turismo de les illes Balears”</li><li>- “Consell insular de Menorca”</li><li>- “Fundació destí Menorca”</li><li>- “Fomento del turismo de Menorca”</li><li>- “Comunidades Balears en el exterior”</li><li>- Agentes locales interesados</li></ul>
<p><b>Localización</b></p> <p>Las actividades organizadas por el Consejo tendrían lugar en los principales municipios de Menorca. La sede del Consejo de Rutas irá variando dependiendo del municipio que estén organizadas las actividades.</p>
<p><b>Temporalidad</b></p> <p>La fase preparativa para proponer la creación del consejo de rutas tardará un año.</p>
<p><b>Recursos</b></p> <p>La financiación del consejo funciona del mismo modo que el resto de los consorcios los cuales reciben su presupuesto principalmente del Gobierno de les Illes Balears y del Consejo Insular de Menorca.</p>
<p><b>Concertación y tramitación</b></p> <p>El proyecto será llevado a cabo por el Gobierno de les Illes Balears juntamente con el Consejo Insular de Menorca y la organización del “Fomento del turismo de Menorca”.</p>
<p><b>Evaluación y seguimiento</b></p> <p>La evaluación y el seguimiento para la constitución del evento se organizarán de la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1- El coste de la organización del evento y la publicidad.</li><li>2- Número de visitantes de cada evento.</li><li>3- Encuestas de satisfacción del usuario.</li></ol> <p>El consejo se reunirá a finales del año para poder evaluar las actividades promovidas durante ese año.</p>

## **PROPUESTA 2**

Incentivar la competencia entre compañías para evitar el monopolio de Vueling. Por otra parte, se debe garantizar el derecho fundamental del residente con la mejora de las políticas OSP (Obligación Servicio Público).

### **Proyecto 2.1**

Estudio de creación de una compañía aérea con capital público-privado.

#### **Objetivos**

El objetivo principal es realizar un estudio sobre la creación de una compañía aérea pequeña de participación público-privada que se adapte a las necesidades del mercado según la época del año y que sea el máximo sostenible posible. Esta compañía sería sin ánimo de lucro. Para ello, Menorca debe tener un buen servicio que no sea deficitario para asegurar la conectividad, la accesibilidad a partir de la disminución del precio del pasaje y esto contribuirá también al crecimiento del turismo.

#### **Actuación**

La fase preliminar del proyecto consiste en realizar un estudio sobre la oferta y la demanda de los pasajeros, del servicio del transporte, así como, las compañías que operan para comprobar las debilidades del servicio que afectan a la isla.

A continuación se prevé la creación de una compañía aérea público-privada que resuelva el problema de las conexiones regulares durante todo el año, así como, la disminución de las tarifas. Esta aplicación significaría el fin del monopolio de Vueling durante la temporada baja, debido a que la compañía (Ryanair) que opera durante la temporada alta no está interesada a operar todo el año.

La creación de esta compañía debe tener las siguientes características:

- Se prevé el alquiler de cuatro aviones, tres de ellos con una capacidad de 109 personas y el restante con una capacidad de 78 pasajeros.
- En primer lugar su actuación contempla cinco conexiones diarias con Mallorca, una con Ibiza, dos vuelos diarios a Valencia y Madrid y por último tres con Barcelona. Posteriormente se evaluará si es necesario incorporar nuevas rutas regulares a otros destinos europeos para mejorar la conectividad a la isla y favoreciendo así el turismo.
- Se calcula que la tarifa de vuelo entre Menorca y Mallorca ida y vuelta puede ser de 70 euros con descuento residente (que es del 50%), el cual sería un precio competitivo respecto las compañías que operan actualmente.

#### **Agentes**

- Estado español
- Comunidad Autónoma de las Islas Baleares
- Consell Insular de Menorca
- Ayuntamiento de Menorca
- Entidades de promoción económica y turística (empresarios, hoteleros, comerciantes...)
- Cuota de participación de agentes privados a la empresa
- Asociaciones locales
- AENA

<b>Localización</b> Aeropuerto de Mahón, conexiones con el resto de Baleares y Península Ibérica.
<b>Temporalidad</b> Este proyecto se realizará en un total de cinco años: <ul style="list-style-type: none"><li>- Los dos primeros años se realizarán al estudio preliminar para comprobar la viabilidad del proyecto y se hará un presupuesto inicial.</li><li>- En los siguientes años se buscarán los agentes interesados para el financiamiento y una vez conseguido se creará la compañía que procederá al alquiler de los aviones.</li></ul>
<b>Recursos</b> Para garantizar el buen funcionamiento de la compañía dividiremos el financiamiento en los siguientes porcentajes: El 49% procederá de iniciativa privada, sobretodo de empresarios y agentes privados, los cuales aportarán un mínimo de 60 euros a nivel personal. El 48% del capital procederá de iniciativa pública, es decir, el Gobierno Balear y del central. El 3% procederá de asociaciones locales las cuales se ocupan de bienestar colectivo en el conjunto de la isla. El presupuesto final sería de 10 millones de euros.
<b>Concertación y tramitación</b> Primeramente se tendrá que constituir una empresa que será la encargada finalmente de crear la compañía. El Consell Insular de Menorca será el encargado de gestionar esta compañía a través del capital aportado conjuntamente con los agentes privados que tienen mayor porcentaje. La tercera parte que invierte capital sobre la empresa sirve para equilibrar la balanza de las decisiones.
<b>Evaluación y seguimiento</b> La evaluación y el seguimiento se realizarán por parte del Consell Insular de Menorca, el cual prevé los siguientes parámetros: <ul style="list-style-type: none"><li>- Con un 70% de la ocupación, la empresa obtendría beneficios por encima del capital invertido.</li><li>- Con un 50% de la ocupación, los beneficios serán menores.</li><li>- Con un 30% de la ocupación, no existirían beneficios entre inversión y gastos.</li><li>- Menos del 30% la compañía tendría pérdidas.</li></ul> Finalmente, se tendrán que comprobar el número de pasajeros transportados en cada servicio, así como, si ha habido incremento en el número de turista que acude a la isla. También se realizará una campaña promocional en los destinos donde operará esta compañía. Por último, se realizarían encuestas a los usuarios para comprobar el nivel de satisfacción.

## **PROPUESTA 2**

Incentivar la competencia entre compañías para evitar el monopolio de Vueling. Por otra parte, se debe garantizar el derecho fundamental del residente con la mejora de las políticas OSP (Obligación Servicio Público).

### **Proyecto 2.2**

Racionalización del sistema OSP (Obligación Servicio Público).

#### **Objetivos**

El objetivo principal del proyecto es facilitar las conexiones de todos los residentes con la Península y el resto de Baleares a partir de la mejora de las políticas OSP. Des de la aplicación del descuento de residente del 50% en el año 2007, las políticas OSP han aumentado los precios. Por este motivo, nuestro objetivo se basa en disminuir el precio del billete para poder garantizar la accesibilidad y evitar el aislamiento. Por otra parte, se prevé reorganizar las líneas OSP ya existentes y la creación de nuevas rutas.

#### **Actuación**

La fase preliminar consistirá en analizar los fondos estatales para comprobar el presupuesto que podemos utilizar para realizar esta actuación.

Por este motivo, primeramente se tiene que realizar una redistribución de los fondos a nivel estatal para poder subvencionar el mayor número de rutas posibles. En caso de no poder aumentar el número de conexiones, se procederá a reorganizar las rutas teniendo en cuenta a partir de la realización de un estudio de la demanda existente. Una de las acciones que se pueden adoptar para este proyecto es la subvención de la ruta Mahón- Barcelona que actualmente cubre una gran cantidad de desplazamientos.

Las actuaciones que deben cumplir todas las rutas OSP son las siguientes:

- Precio accesible y más bajo respecto al precio de mercado aplicando el descuento residente del 50%.
- Horarios flexibles que estarán compuestos de mínimo de cinco vuelos diarios en desplazamientos interinsulares y de siete vuelos diarios hacía la Península de ida y vuelta.
- Aplicación a todos los destinos subvencionados durante todo el año.

#### **Agentes**

- Unión Europea
- Estado español
- Gobierno de las Islas Baleares
- Consell Insular de Menorca
- Ministerio de Fomento
- AENA

#### **Localización**

Aeropuerto Mahón, Palma de Mallorca, Barcelona, y Madrid.

#### **Temporalidad**

Este proyecto se realizará en un total de cinco años:

- Los dos primeros años se realizaran para analizar los fondos existentes para el proyecto y

<p>realizar el estudio sobre la demanda.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- En los siguientes años se procederá a reorganizar los presupuestos para cada línea OSP, así como, a la creación de la nueva ruta subvencionada (Mahón- Barcelona) y a su aplicación.</li></ul>
<p><b>Recursos</b></p> <p>El Gobierno español destina a la movilidad de Menorca 13 millones de euros, de los cuales 8 millones son destinados por el transporte aéreo. Para realizar este proyecto se necesitarán 13 millones de euros. Por este motivo, se debe aumentar el presupuesto general del estado.</p>
<p><b>Concertación y tramitación</b></p> <p>El Consell Insular de Menorca será el encargado de solicitar los fondos a las instituciones superiores como el Gobierno de las Islas Baleares, que lo ha obtenido del estado Español y de la UE.</p>

<p><b>PROPUESTA 3</b></p> <p>Promover el mantenimiento y mejorar la gestión ambiental del aeropuerto de la isla de Menorca, considerándolo uno de los elementos más impactantes del territorio.</p>
<p><b>Proyecto 3.1</b></p> <p>Introducir energías renovables en la infraestructura aeroportuaria.</p>
<p><b>Objetivos</b></p> <p>Por el impacto ambiental, AENA, en acuerdo con el pacto europeo 2020, debe aumentar el 20% la propia eficiencia energética, disminuir el 20% las emisiones de CO<sup>2</sup> y obtener un 20% de la energía de fuentes renovables.</p> <p>Para los primeros dos puntos, AENA propone algunas medidas que reflejan perfectamente los principios impuestos de Europa, mientras que respecto la energía producida a partir de fuentes renovables, la entidad no propone ninguna solución para que el aeropuerto de Menorca se adapte a los fundamentos establecidos para el 2020. Por este motivo, nuestro objetivo, se basa en la realización de un sistema de paneles fotovoltaicos para que el aeropuerto pueda ser energéticamente autosuficiente. El exceso de energía que se producirá será inyectado en la red.</p>
<p><b>Actuación</b></p> <p>Las acciones que se adoptan para la ejecución del proyecto son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Realizar un estudio sobre la disponibilidad de fondos para el proyecto.</li><li>- Elaborar un estudio de factibilidad para saber la correcta colocación de las placas fotovoltaicas.</li><li>- Ejecución del proyecto.</li></ul>
<p><b>Agentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- UE (Unión Europea)</li><li>- Gobierno Español</li><li>- Gobierno de les Illes Balears</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>- Consell Insular de Menorca</li><li>- AENA</li><li>- Consejo de rutas</li><li>- Empresa privada</li></ul>
<b>Localización</b> Estos cambios afectaran directamente al aeropuerto de Menorca e indirectamente a la isla disminuyendo las emisiones de CO <sup>2</sup> y el consumo de energía.
<b>Temporalidad</b> La aplicación de este proyecto deberá hacerse en un plazo máximo de tres años. Durante el primer año se realizaran los estudios y en los siguientes años empezarán las obras para conseguir que la infraestructura sea más eficiente.
<b>Recursos</b> La Unión Europea está de acuerdo y garantiza el desarrollo de la energía sostenible a través del programa LIFE y el programa “Energía Inteligente Europa” (EIE), con un presupuesto total de 730 millones de euros para el período 2014-2017. El programa tiene como objetivo aumentar el uso de energías renovables y reducir el consumo mediante la eficiencia energética, el uso de recursos renovables y el uso de medidas apropiadas para reducir las emisiones de CO <sup>2</sup> del transporte.
<b>Concertación y tramitación</b> La Unión Europea es el órgano que se encargará de distribuir el financiamiento a través del Gobierno Español. Los fondos serán distribuidos por el Gobierno de las Islas Baleares que repartirá el presupuesto para el consejo Insular de Menorca. Finalmente, el órgano gestor del aeropuerto contratará que contratará una empresa privada para realizar el proyecto.
<b>Evaluación y seguimiento</b> La evaluación y el seguimiento estarán compuestos por los diferentes indicadores ambientales. <ul style="list-style-type: none"><li>- Realizaremos una evaluación cada seis meses para comprobar el buen funcionamiento de la infraestructura.</li><li>- Se realizará un estudio cada año para analizar la mejora ambiental propuesta por este proyecto, en términos de emisiones de CO<sup>2</sup> y de consumo de energía.</li><li>- Comprobación de la energía sobrante e introducción a la red.</li></ul>

### **PROPUESTA 3**

Promover el mantenimiento y mejorar la gestión ambiental del aeropuerto de la isla de Menorca, considerándolo uno de los elementos más impactantes del territorio.

#### **Proyecto 3.2**

Introducción de una contribución voluntaria en el billete de avión sobre el impacto ambiental.

#### **Objetivos**

El objetivo principal es compensar las emisiones producidas por cada persona al utilizar el transporte aéreo, a partir del pago de una contribución opcional incluida en el billete de avión. El dinero recaudado será destinado a fondos de actuación para mejorar aspectos ambientales de la isla de Menorca.

#### **Actuación**

Las acciones que se adoptan para la ejecución del proyecto son las siguientes:

- En primer lugar, realizar un estudio sobre el porcentaje de emisiones producidas por cada persona en las diferentes líneas de actuación.
- Conjuntamente con la primera actuación, se harán diferentes reuniones con las compañías que operan en la isla para proceder a la aplicación en el billete.
- El consejo de rutas sería el encargado de redistribuir las aportaciones en las diferentes entidades ambientalistas que se preocupan por la Reserva de la Biosfera.
- El ayuntamiento sería el encargado de realizar la campaña sensibilización sobre el impacto ambiental que cada persona va producir durante su estancia en la isla.

#### **Agentes**

- Gobierno Español
- Gobierno de les Illes Balears
- Consejo Insular de Menorca
- Ayuntamiento de Menorca
- AENA
- Compañías aéreas
- Consejo de rutas
- Entidades ambientalistas

#### **Temporalidad**

La aplicación de este proyecto deberá hacerse en plazo máximo de dos años.

En el primer año se realizará el estudio sobre el impacto ambiental de cada individuo y durante el segundo año consistiría en la aplicación por parte de las compañías y a proceder la campaña sensibilizadora.

#### **Recursos**

Su financiación procederá de organismos como el Gobierno Español, el Gobierno Balear y finalmente del Consell Insular. El dinero recaudado en la intervención será destinado a la

conservación de la Reserva de la Biosfera de la Isla de Menorca.

**Concertación y tramitación**

Primeramente, el Consejo Insular será el encargado de estudiar y aprobar el proyecto para recibir el financiamiento. A través de AENA, se realizarán las reuniones con las diferentes compañías de vuelos y se analizarán la factibilidad de la introducción de la contribución en el billete de avión. El consejo de rutas será el encargado de repartir el dinero recaudado entre las entidades ambientalistas colaboradoras.

**Evaluación y seguimiento**

Para hacer la evaluación y seguimiento del proyecto tendremos en cuenta las siguientes aplicaciones:

- En acuerdo con el órgano de gestión del aeropuerto y las entidades implicadas, durante el primer año de implantación, se realizará un estudio constante para evaluar si el proyecto da el beneficio esperado. Si no es satisfactorio se aplicarán nuevas medidas de actuación.
- Después del primer año se realizará un estudio cada seis meses sobre el rendimiento de la contribución y su correcta aplicación.

## 5.2. Movilidad exterior marítima

En el apartado siguiente se van a presentar las propuestas y los proyectos que se han derivado de la definición de los objetivos para la movilidad marítima. Sobre la base del criterio puesto y de los objetivos definidos, los proyectos para la movilidad marítima han sido divididos en tres temáticas principales:

- Movilidad exterior
- Movilidad interinsular
- Infraestructuras
- 

Cada propuesta se desarrollará a partir de dos proyectos específicos, que, a continuación, se explicarán con detalle.

### 5.2.1. Movilidad exterior

PROMOVER LA MOVILIDAD MARÍTIMA EXTERIOR COMO UN MODO DE TRANSPORTE ACCESIBLE, EFICIENTE Y SOSTENIBLE TANTO PARA LOS PASAJEROS COMO PARA LAS MERCANCÍAS, A PARTIR DE POLÍTICAS DE INCENTIVACIÓN DE SU USO Y MANTENIMIENTO DE LAS CONEXIONES YA EXISTENTES, PARA REDUCIR EL AISLAMIENTO DE LA ISLA.

La propuesta relativa a la movilidad exterior se centra a partir del objetivo de garantizar la accesibilidad exterior y la conectividad por vía marítima a la isla, tanto de pasajeros, como de mercancías, durante todo el año, de forma sostenible. Para ello, se proponen proyectos para promover la movilidad marítima exterior como un medio de transporte accesible, eficiente y sostenible a partir de políticas de incentivación y mantenimiento de las conexiones ya existentes, para reducir el aislamiento de la isla. Las acciones propuestas están orientadas en dos direcciones, la primera ligada a los pasajeros y la otra al transporte de mercancías.

El proyecto relativo a los pasajeros se basa en la situación actual de la movilidad marítima, un medio menos utilizado en comparación con el transporte aéreo en los desplazamientos que unen la isla con la península. La idea principal es mantener el porcentaje actual, con métodos que inciten a los residentes y turistas a utilizar el transporte marítimo como medio más sostenible y económico que el avión. En esta dirección, como se explicará en el primer proyecto, se proponen algunas acciones de fidelización, descuentos particulares para residentes y turistas y una serie de actividades de publicidad para informar a la gente sobre la mayor sostenibilidad del medio de transporte marítimo frente al aéreo. El segundo

proyecto se refiere al tema de las mercancías, ya que las mercancías que llegan y salen de la isla lo hacen principalmente por vía marítima. Concretamente, con este proyecto se quiere realizar un estudio técnico sobre la distribución de las mercancías en el territorio de la isla.

#### **PROPUESTA 1**

Promover la movilidad marítima exterior como un modo de transporte accesible, eficiente y sostenible tanto para los pasajeros como para las mercancías, a partir de políticas de incentivación de su uso y mantenimiento de las conexiones ya existentes, para reducir el aislamiento de la isla.

#### **Proyecto 1.1**

Aplicación de políticas de promoción y de incentivación del transporte marítimo de pasajeros con la Península Ibérica para mantener el flujo actual.

#### **Objetivo**

Asegurarse de que el uso actual del transporte marítimo, menor en comparación con el aéreo, no disminuya, intentando mantener el porcentaje actual con métodos que inciten a los residentes y a los turistas a utilizarlo como medio de transporte más sostenible y económico que el avión.

#### **Actuación**

Las acciones están destinadas a garantizar que los pasajeros prefieran utilizar el transporte marítimo en lugar del transporte aéreo. Se trata de políticas de promoción del uso del transporte marítimo, pensadas para incentivar a la gente a utilizar este medio de transporte considerado más sostenible que el avión por lo que respecta a las emisiones de gases contaminantes. Estas políticas incluirán tanto a los residentes de la isla como los turistas que lleguen a la misma.

Para los residentes, las políticas que se realizarán serán las siguientes:

- Estudiantes menorquines que estudian en la península:
  - o Descuento del 50% en el precio del billete de los viajes para ir y volver a las principales ciudades de la península (Barcelona y Valencia).
  - o Descuentos especiales en los días festivos y de vacaciones.
- Trabajadores que tengan que desplazarse a Barcelona:
  - o Tarjeta de viaje especial con algunos servicios añadidos a menor precio (servicio de restaurante, etc.)
  - o Tarjeta de 10 viajes para acceder al servicio público de la ciudad, incluido en el coste del billete del barco.

Para los turistas, se establecerán otras formas de descuento para los medios de transporte y los espacios turísticos de la isla:

- Tarjeta de 10 viajes gratuita para usar el bus en toda la isla, incluida en el coste del billete del barco.
- Posibilidad de comprar una tarjeta de abono para el transporte público con un descuento del 30%.
- Descuento del 30% en el alquiler de las bicicletas.

- Descuento del 30% en el precio del billete para acceder a los principales museos de la isla.

Además, para realizar todas estas políticas, la administración se ocupará también de la realización de un proyecto de información pública, el cual se desarrollará a partir de una serie de actividades, como:

- Conferencias sobre el tema de sostenibilidad en la movilidad marítima.
- Diversas formas de publicidad (folletos, carteles, anuncios en los periódicos, publicidad en la televisión)

#### **Agentes**

- Estado Español a través del Gobierno de las Islas Baleares
- Consejo Insular de Menorca
- Ayuntamientos
- Compañías marítimas
- Ciudadanos

#### **Localización**

Las promociones previstas van a beneficiar todo el territorio de Menorca.

Las actividades de participación para la información y las conferencias serán organizadas en todos los municipios del territorio menorquín, sobre todo en las ciudades principales de Ciutadella y Mahón.

#### **Temporalidad**

Primeramente, la administración pública se ocupará de hacer algunas investigaciones preliminares, que duraran 6 meses, para poder definir después la cantidad del dinero destinada a estas políticas. Una vez establecido el presupuesto, tendrán 6 meses para empezar con las acciones previstas.

Por lo que hace a la organización de todas las actividades de información pública se destinará un año y el tiempo de desarrollo de las acciones de información será de 2 años, con la organización una vez al mes (el primer domingo de cada mes) de una actividad establecida.

#### **Recursos**

Se prevé disponer de un fondo de 100.000€ destinado a los pasajeros. Este fondo tendrá una duración anual y se podrá renovar cada año.

Para la predisposición de los incentivos:

- Gobierno de las Islas Baleares: 60%
- Consejo Insular de Menorca: 40%

Se prevé un precio total de 20.000 € destinado a la totalidad de las acciones de información pública, dividido de la manera siguiente:

- 1.500 € para los folletos
- 6.500 € para los carteles
- 10.000 € para la proyección de publicidad en la televisión
- 1.920 € (80 € + IVA cada mes, durante 2 años) para el anuncio en el periódico "Diari de Menorca"

Los financiamientos se dividirán entre las administraciones y las compañías marítimas de la manera siguiente:

- Administraciones: 85 %
- Compañías: 15 %

### **Concertación y tramitación**

Antes de disponer del dinero necesario, la administración pública se ocupará de hacer algunas investigaciones preliminares, para poder definir después la cantidad del dinero.

Después, se informará a los pasajeros de toda la información referente a los posibles descuentos y ventajas de usar el transporte marítimo.

En lo que refiere a la información pública, las administraciones y compañías marítimas se ocuparán de organizar todas las actividades de información.

Finalmente, los ciudadanos participarán en las actividades y se informarán sobre la movilidad marítima.

### **Evaluación y seguimiento**

Establecimiento de un órgano, llamado Comisión de seguimiento, para el control y la gestión de estas políticas, que estará formada por el Gobierno de las Islas Baleares y el Consejo Insular

Por lo que respecta a la información pública, cada año serán difundidos, a través de publicidad, todas las mejoras y los cambios adoptados para una movilidad más sostenible.

## **PROPUESTA 1**

Promover la movilidad marítima exterior como un modo de transporte accesible, eficiente y sostenible tanto para los pasajeros como para las mercancías, a partir de políticas de incentivación y mantenimiento de las conexiones ya existentes, para reducir el aislamiento de la isla.

### **Proyecto 1.2**

Estudio técnico sobre la distribución logística de las mercancías que llevan y que salen desde el puerto de Mahón.

### **Objetivo**

El objetivo que se quiere alcanzar con este proyecto es el de vincular el transporte marítimo a un buen proyecto de distribución logística de las mercancías, por lo que respecta a su entrada y salida, en el territorio menorquín.

### **Actuación**

El proyecto se ejecutará gracias a un estudio para entender la situación actual de la distribución de las mercancías, con el objetivo de realizar mejoras para las problemáticas. Se propone, en este sentido, la realización de una plataforma logística para distribuir las mercancías sobre el territorio menorquín. Esta tendrá que estar a disposición de las empresas que operan en Menorca y a otros operadores económicos

que requieran de su uso. Se instituirá, también, una cooperativa de distribución con el fin de racionalizar los viajes. Esto se hará con la ayuda de un software específico, destinado a reducir la contaminación ambiental.

#### **Agentes**

Los agentes implicados en el proyecto son:

- Empresa privada
- Empresas de transporte (carretera)
- Operadores económicos (otras empresas de transporte de Menorca)
- Consell Insular
- Unión Europea

#### **Localización**

El proyecto centra la atención sobre el territorio que rodea el puerto de Mahón, pero incluye el tema de la intermodalidad, para el desplazamiento en carretera. Es por ello, que también abarcará la totalidad del territorio de la isla.

#### **Temporalidad**

Para hacer un buen estudio se necesita encargar a una empresa privada que realizara un programa de acción concreto. Para ello se requerirá de un año y medio.

#### **Recursos**

Los recursos para la realización del proyecto serán proporcionados por:

- Unión Europea: 60%
- Consell Insular de Menorca: 40%

#### **Concertación y tramitación**

- La empresa privada se encarga de hacer el estudio técnico
- Las empresas de transporte y los otros operadores económicos se ocuparán de la distribución de las mercancías.

#### **Evaluación y seguimiento**

Cada tres años la empresa privada que realice el estudio técnico se encargará de hacer una revisión general para determinar las mejoras en la calidad del medio ambiente y para estudiar si la organización de la distribución de las mercancías se hace de manera racional y eficiente.

### 5.2.2. Movilidad interinsular

MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERINSULAR Y AGREGACIÓN EN LA RED DE UNA NUEVA COMPAÑÍA "METROMAR" MAS RAPIDA, ECONOMICA Y SOSTENIBLE Y PROMOCIÓN DE UNA NUEVA POLÍTICA DE TARJETAS INTEGRADAS ENTRE DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE.

Con esta propuesta se quiere conseguir que el transporte interinsular entre las Islas Baleares sea lo más eficiente posible en términos de velocidad, comodidad y sostenibilidad, con el objetivo de alcanzar en 2030, como se observa en uno de los objetivos, el 35% de los viajes entre las islas, haciendo que la movilidad marítima sea mas competitiva en relacion con el transporte aéreo.

Esta primera propuesta se desarrolla a partir de dos proyectos, uno relativo a la creación de una figura de gestión de la movilidad interinsular, l'Autoridad del Transporte Marítimo Interinsular, que se hará cargo de todas las operaciones relacionadas con el transporte marítimo, y que va a intervenir en las estaciones portuarias para que sean nodos intermodales entre diferentes medios de transporte. El segundo proyecto se refiere a la agregación en la red actual de una nueva compañía de bajo coste de aliscafos, medios sostenibles y muy rápidos, llamada "MetroMar", que dispondrá de billetes integrados con los medios de transporte públicos y con precios reducidos.

#### **PROPUESTA 2**

Mejora de la gestión del transporte marítimo interinsular y agregación en la red de una nueva compañía "MetroMar" más rápida, económica y sostenible y promoción de una nueva política de tarjetas integradas entre diferentes medios de transporte.

#### **Proyecto 2.1**

Creación de una figura de gestión del transporte marítimo interinsular: la Autoridad del Transporte Marítimo Interinsular (ATMI).

#### **Objetivo**

El objetivo de este proyecto es establecer una Autoridad para planificar, gestionar y controlar todas las operaciones portuarias, asegurándose de que los precios de los viajes son accesibles y que las rutas son suficientes para satisfacer la demanda de los pasajeros.

#### **Actuación**

Concretamente, l'ATMI se ocupará de realizar políticas de planificación, de coordinación, de promoción y de control de todas las operaciones portuarias; se ocupará también del

control de la cartelización y de la seguridad de la navegación, lo que significa hacer cumplir el conjunto de normas técnicas con el fin de proteger los barcos de los riesgos de la navegación; se ocupará también del control de la contaminación marina en las áreas de las instalaciones portuarias.

Otro aspecto que gestionará l'ATMI en las infraestructuras portuarias de las Islas Baleares es que los puertos sean nodos intermodales, de manera que los pasajeros puedan acceder, una vez hayan desembarcado, a los distintos centros urbanos a través de un sistema integrado de transporte público y billetes con precios más reducidos.

### **Agentes**

Los agentes implicados en el proceso de creación de la Autoridad Marítima Interinsular son:

- El Gobierno de las Islas Baleares, que establecerá el organismo ATMI
- Los Consejos Insulares de las Islas (Menorca, Mallorca, Formentera, Ibiza)
- Todas las instituciones que trabajan sobre temas relacionados con la movilidad marítimo
- Los ciudadanos que participan en la aprobación de la institución de l'ATMI

Después de la creación de la Autoridad, serán elegidos los miembros del Consejo de Administración, que incluirá:

- un presidente, que será el presidente de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori
- cinco vocales, representantes de las administraciones locales (ayuntamientos de Mahón i Ciutadela)
- un representante del estado, con carácter de observador
- un secretario

También se elegirán los miembros del Comité Ejecutivo, compuesto por:

- dos representantes del Govern de les Illes Balears
- cuatro vocales de los ayuntamientos de Mahón y Ciutadela
- un secretario.

### **Localización**

La sede central estará en Mahón y en los dos principales puertos de Menorca (Mahón y Ciutadela) habrá una oficina de la Autoridad.

### **Temporalidad**

El tiempo esperado para la creación de la ATMI es de 1 año, mientras que los miembros del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo serán reelegidos cada 5 años.

### **Recursos**

Los recursos serán proporcionados en su totalidad por el Estado español a través del Gobierno de las Islas Baleares: 5000€

### **Concertación y tramitación**

El proceso de la institución de la Autoridad del Transporte Marítimo Interinsular consta de las siguientes fases :

- El Gobierno de las Islas Baleares propone la institución de la ATMI
- Aprobación por los Consejos Insulares de las Islas (Menorca, Mallorca, Formentera, Ibiza)
- Exposición pública del proyecto, para recoger las opiniones de los ciudadanos
- Aprobación definitiva del proyecto y institución de la ATMI
- Elección de los miembros del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo

### **Evaluación y seguimiento**

Se prevé el establecimiento de una Comisión de seguimiento, formada por funcionarios del Gobierno de las Islas Baleares y de los Consejos Insulares, para la gestión de las problemáticas y las exigencias de los ciudadanos.

## **PROPUESTA 2**

Mejora de la gestión del transporte marítimo interinsular y agregación en la red de una nueva compañía "MetroMar" mas rápida, económica y sostenible y promoción de una nueva política de tarjetas integradas entre diferentes medios de transporte.

### **Proyecto 2.2**

MetroMar: realización de una nueva compañía interinsular de bajo coste dotada de aliscafos, medios de transporte mas sostenibles y rápidos, con la introducción de una tarjeta especial de tarifa integrada con el transporte público.

### **Objetivo**

El objetivo de este proyecto es el de mejorar la velocidad de los desplazamientos entre las islas, a través de un nuevo medio de transporte mas rapido, que permita reducir las emisiones; el billete será integrado con el del transporte público, para reducir los costes económicos para los pasajeros y para garantizar una mejor intermodalidad entre los medios de transporte.

### **Actuación**

La nueva compañía de aliscafos se llamará MetroMar, porque será como una gran línea de metro que pasará por cada isla y permitirá a los pasajeros viajar diariamente y en poco tiempo; los aliscafos viajan a velocidades hasta 90 km/h y son tres veces más rápidos que los buques existentes y, utilizando la energía del mar, también reducen las emisiones de contaminantes.

La compañía que ganó el concurso, comprará los aliscafos con recursos de la UE; posteriormente, conjuntamente con la Autoridad del Transporte Marítimo Interinsular, creará y difundirá una tarjeta especial de tarifa integrada con el transporte público, para reducir el precio de la totalidad del viaje y favorecer la intermodalidad entre los dos medios de transporte.

### **Agentes**

Los agentes implicados en la realización de la nueva compañía de bajo coste son:

- El Gobierno de las Islas Baleares

- L'Autoridad del Transporte Marítimo Interinsular (ATMI)
- Las compañías de transporte marítimo

**Localización**

-Todos los puertos de las Islas Baleares

**Temporalidad**

El concurso estará abierto durante cinco meses; después de este periodo, la compañía que gane comenzará comprando los aliscafos y predispondrá las líneas de la MetroMar, que estará operativa en un máximo de dos años.

**Recursos**

El coste total del proyecto será de 6.000.000€, divididos en:

- 3.200.000€, para la compra de 4 aliscafos, con fondos públicos de la Unión Europea (FESR)
- El dinero restante será utilizado para la creación de la nueva compañía, para la preparación de las rutas y para los gastos de puesta en marcha y mantenimiento, así como para la difusión de la nueva tarjeta integrada.

**Concertación y tramitación**

El proceso de creación de la nueva compañía constará de las siguientes fases:

- Propuesta por parte de la Autoridad del Transporte Marítimo Interinsular
- Aprobación por el Gobierno de las Islas Baleares
- Apertura de un concurso para determinar la nueva compañía
- Finalización del concurso y decreto de la compañía ganadora
- Compra de los aliscafos
- Institución de las líneas y promoción de la nueva tarjeta integrada con el transporte público.

**Evaluación y seguimiento**

La compañía se hará cargo de hacer una evaluación ambiental cada 3 años sobre el impacto en el medio ambiente de los aliscafos y de instituir un órgano de atención al pasajero para recoger las observaciones y las propuestas de los usuarios.

L'ATMI se encargará del control de las acciones de la compañía a través de la realización de auditorías anuales.

### 5.2.3. Infraestructuras

ELABORACIÓN DE PLANES URBANÍSTICOS PARA LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE LOS PUERTOS DE MAHÓN Y CIUDADELA, TENIENDO EN CUENTA TRES TEMATICAS: AMBIENTAL, ECONOMICA Y LA INTEGRACIÓN FISICA ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD.

La tercera propuesta centra la atención sobre el tema de las infraestructuras portuarias de Menorca. Esta propuesta se concreta en dos proyectos: el primero relacionado con las infraestructuras del puerto de Mahón y el otro relacionado con las infraestructuras del puerto de Ciudadela. Concretamente, se trata de elaborar dos planes urbanísticos para mejorar la situación actual de los puertos, haciendo un diagnóstico (mediante un estudio sobre los puertos, sus problemáticas y los objetivos que se quiere alcanzar) y desarrollando proyectos específicos. Estos planes tendrán en cuenta la relación entre los puertos y las ciudades desde tres puntos de vista: ambiental, económico y físico.

#### **PROPUESTA 3**

Elaboración de planes urbanísticos para la mejora de las infraestructuras de los puertos de Mahón y Ciudadela, teniendo en cuenta tres temáticas: la ambiental, la económica y la integración física entre el puerto y la ciudad.

#### **Proyecto 3.1**

Elaboración del Plan Especial de integración del puerto de Mahón

#### **Objetivo**

El objetivo que se pretende alcanzar con este proyecto es el de la elaboración de una figura de planeamiento urbanístico integrado para el Puerto de Mahón.

#### **Actuación**

El plan integrado especial del puerto de Mahón, prevé el desarrollo de acciones y estrategias sobre tres temas diferentes:

- Temática ambiental: relacionado con la problemática de la contaminación del puerto, el plan
- prevé acciones destinadas a reducir el uso de combustible en toda l'área de responsabilidad del puerto, mediante acciones como el requisito de que los buques apaguen los motores cuando lleguen a los puertos.
- Temática económica: relacionado con la eficiencia del transporte marítimo de mercancías y la consiguiente transferencia de las mercancías a los polígonos industriales, se prevén acciones que permitan distribuir las mercancías de manera eficiente.
- Temática física: se desarrollaran acciones que favorezcan la integración entre el

<p>centro de la ciudad y el puerto. En particular, en el puerto de Mahón, por cuestiones relacionadas con la conservación de las murallas históricas, la llegada de los barcos se moverá hacia el lado opuesto del puerto, esto hará más difícil conectar con la ciudad. Para ello se dispondrá un sistema de bus frecuente para llegar a la ciudad de manera rápida y con precios reducidos.</p> <p>Las acciones que se desarrollaran serán las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Diagnóstico</li><li>- Estudio previo sobre los tres aspectos del puerto: ambiental, con una Evaluación Ambiental estratégica, económico, con un estudio sobre las mercancías, y físico, con un estudio sobre las conexiones entre puerto y ciudad.</li><li>- Evaluación e identificación de las problemáticas</li><li>- Identificación de las áreas de intervención</li><li>- Identificación de los objetivos</li><li>- Proyectos específicos</li></ul>
<p><b>Agentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- - Govern de les Illes Balears</li><li>- - Autoridad Portuaria de las Baleares</li><li>- - Consell Insular de Menorca</li><li>- - Ayuntamiento de Mahón</li><li>- - Empresa privada</li></ul>
<p><b>Localización</b></p> <p>El ámbito territorial del proyecto es el puerto marítimo de Mahón</p>
<p><b>Temporalidad</b></p> <p>El tiempo de realización estimado será de 5 años</p>
<p><b>Recursos</b></p> <p>Los recursos destinados para la elaboración del plan serán 50.000€. De este presupuesto, el Govern de les Illes Balears aportará un 50% (25.000€), el Consell Insular de Menorca, un 35% (17.500€) i el ayuntamiento de Mahón, el 15% restante (7.500€).</p>
<p><b>Concertación y tramitación</b></p> <p>El Plan se elaborará por una empresa privada.</p> <p>A partir de la redacción de dicho instrumento de planeamiento, su tramitación tendrá las siguientes fases:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Evaluación ambiental</li><li>- Avance de Plan</li><li>- Elaboración inicial</li><li>- Aprobación inicial</li><li>- Exposición Pública</li><li>- Alegaciones e informe ambiental</li><li>- Aprobación provisional</li><li>- Aprobación definitiva por parte del Consejo Insular de Menorca.</li></ul>

### **Evaluación y seguimiento**

La evaluación y el seguimiento del Plan será competencia de la Autoridad Portuaria de las Baleares, que se encargará del cumplimiento del plan y de que los proyectos incluidos en este se adapten a los criterios establecidos por el Plan.

### **PROPUESTA 3**

Elaboración de planes urbanísticos para la mejora de las infraestructuras de los puertos de Mahón y Ciadadela, teniendo en cuenta tres temáticas: la ambiental, la económica y la integración física entre el puerto y la ciudad.

#### **Proyecto 3.2**

Elaboración del Plan Especial de integración del puerto de Ciadadela.

#### **Objetivo**

El objetivo que se pretende alcanzar con este proyecto es la elaboración de una figura de planeamiento urbanístico para el Puerto de Ciadadela

#### **Actuación**

El plan integrado especial del puerto de Ciadadela, prevé el desarrollo de acciones y estrategias sobre tres temas diferentes:

- - Temática ambiental: relacionado con la problemática de la contaminación del puerto, el plan prevé acciones destinadas a reducir el uso de combustible en toda la área de responsabilidad del puerto, mediante acciones como el requisito de que los buques apaguen los motores cuando lleguen a los puertos.
- - Temática económica: relacionado con la eficiencia del transporte marítimo de mercancías y la consiguiente transferencia de las mercancías a los polígonos industriales, se prevén acciones que permitan distribuir las mercancías de manera eficiente.
- - Temática física: se desarrollaran acciones que favorezcan la integración entre el centro de la ciudad y el puerto. En particular, en el puerto de Ciadadela ya existe un sistema de conexión entre el puerto y la ciudad, a través de autobuses, pero no son suficientemente frecuentes y no existe ninguna infraestructura destinada a que los pasajeros llegados puedan esperar-los. Por ello, este plan tiene como objetivo adecuar la estación y aumentar la frecuencia de los autobuses.

Las acciones que se desarrollaran serán las siguientes:

- Diagnóstico:

- Estudio previo sobre los tres aspectos del puerto : ambiental, con una Evaluación Ambiental estratégica, económico, con un estudio sobre las mercancías, y físico, con un estudio sobre las conexiones entre puerto y ciudad)
- Evaluación y identificación de las problemáticas
- Identificación de las áreas de intervención
- Identificación de los objetivos

- Proyectos específicos
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- La dirección del Puerto de Ciudadela</li><li>- Govern de les Illes Balears</li><li>- Consell Insular de Menorca</li><li>- Ayuntamiento de Ciudadela</li><li>- Empresa privada</li></ul>
<b>Localización</b> <p>El ámbito territorial del proyecto es el puerto marítimo de Ciudadela</p>
<b>Temporalidad</b> <p>El tiempo de realización estimado será de 5 años.</p>
<b>Recursos</b> <p>Los recursos destinados para la elaboración del plan serán 50.000€. De este presupuesto, el Govern de les Illes Balears aportará un 50% (25.000€), el Consell Insular de Menorca, un 30% (15.000€), el ayuntamiento de Mahón, el 10% (5.000€) y la Dirección del puerto de Ciudadela el 10% restante (5.000€)</p>
<b>Concertación y tramitación</b> <p>El Plan se elaborará por una empresa privada. A partir de la redacción de dicho instrumento de planeamiento, su tramitación tiene las siguientes fases:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Evaluación ambiental</li><li>- Avance de Plan</li><li>- Elaboración inicial</li><li>- Aprobación inicial de la dirección del puerto</li><li>- Exposición Pública</li><li>- Alegaciones e informe ambiental</li><li>- Aprobación provisional</li><li>- Aprobación definitiva por parte del Consejo Insular de Menorca.</li></ul>
<b>Evaluación y seguimiento</b> <p>La evaluación y el seguimiento de Plan será competencia de la Dirección del puerto. Esta se encargara del cumplimiento del plan y de que los proyectos se adapten a los criterios establecidos por el Plan.</p>

### 5.3. Movilitat motorizada privada de los residentes

<b>PROPUESTA 1</b> Favorecer la transición de desplazamientos en vehículo privado hacia el transporte colectivo y el coche compartido.
<b>Proyecto 1.1</b> Desarrollo de áreas para la intermodalidad.
<b>Objetivo</b> Favorecer la transición hacia otros medios de transporte como el transporte público, el coche compartido, la bicicleta y otros modos más sostenibles, con el fin de disminuir el número de desplazamientos que se hacen con el medio motorizado privado y también disminuir el fenómeno de congestión en los centros urbanos.
<b>Actuación</b> Realización de aparcamientos de intercambio entre diferente modos de transporte en correspondencia de las principales paradas del transporte público, o también a los ingresos de los núcleos urbanos de Ciutadella y Maó para recoger los flujos de entrada e incentivar en estos centros una movilidad alternativa al coche. Los aparcamientos también tienen que ser organizados de modo de que puedan ser disfrutados como espacio público. Donde las estructuras ya existen deben ser gratuitas y conectadas de modo eficiente con las paradas de autobuses.
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Consell Insular de Menorca;</li><li>▪ Ayuntamientos de Ciutadella, Ferreries, Alaior, Maó;</li><li>▪ TIB Menorca</li><li>▪ TMSA</li></ul>
<b>Localización</b> Paradas principales del transporte público (Ciutadella, Ferreries, Alaior, Maó); Ingresos de los núcleos urbanos de Ciutadella y Maó.
<b>Temporalidad</b> Realizar en primer lugar los aparcamientos de intercambio con el medio de transporte público. Realización de los aparcamientos fuera de los centros de Ciutadella y Maó pasados 5 años desde el inicio del proyecto (para no incrementar las plazas en relación al proyecto 1.2).
<b>Recursos</b> 2,1 Mln € Realización de nuevos aparcamientos y mejora de los existentes. Estimación hecha considerando la realización de aparcamientos que tienen de media 50 plazas para los coches (350.000€ para 6 aparcamientos).
<b>Concertación y tramitación</b>

Los Ayuntamientos determinan la posición y la dimensión de los aparcamientos de intercambio en base a la dirección prevalente de los flujos de tráfico y a la proximidad a la parada con mayor número de líneas de autobuses y otros modos.

### **Evaluación y seguimiento**

Las sociedades de transporte en las propias encuestas anuales sobre el servicio tienen que incluir preguntas a los usuarios sobre el medio utilizado para llegar a la parada de autobús y la disponibilidad y calidad de los aparcamientos. Esto necesita para establecer si es necesario ampliar la oferta de aparcamiento de intercambio o está suficiente. De esta forma se evalúan los datos de forma conjunta entre los agentes que participan del proyecto

## **PROPUESTA 1**

Favorecer la transición de desplazamientos en vehículo privado hacia el transporte colectivo y el coche compartido.

### **Proyecto 1.2**

Reforma del modelo de aparcamientos urbanos

#### **Objetivo**

Desincentivar la utilización del coche como medio de desplazamiento urbano.

#### **Actuación**

Reducir en un tercio, respecto a la actualidad, las áreas de aparcamiento en contexto urbano interno, convirtiéndolas en espacio público; aumentar los aparcamientos de pago en contexto urbano y reservar 20% de los aparcamientos a quien comparte el coche y a quien utiliza el servicio de car sharing eléctrico. Los aparcamientos que se van a quitar son aquellos de superficie, mientras los aparcamientos enterrados se tienen que mantener, también se cuentan en el número total de aparcamientos. Además se propone eliminar un número de aparcamientos equivalente a los que se van a crear con el proyecto 1.1.

Se dejarán gratuitos los aparcamientos situados en zonas con particulares problemas de aparcamiento para los residentes (ej. zonas donde están muchos edificios sin garaje). En los lugares de interés los aparcamientos de pago tendrán que prever una tarificación diferenciada para los residentes.

#### **Agentes**

- Consell Insular de Menorca;
- Ayuntamientos de los municipios de la isla
- Ciudadanos de los núcleos interesados
- Policía

#### **Localización**

Núcleos urbanos y áreas de interés de la isla.

#### **Temporalidad**

Fase 1: Dedicar en primer lugar un 20% de los actuales aparcamientos a quien comparte el

coche.

Fase 2: Quitar y poner en pago, gradualmente los aparcamientos en un programa de 10 años, que se haga preferiblemente paralelo a las obras de mantenimiento de las carreteras para reducir los costes.

#### **Recursos**

Fase 1: 80.000 € Gestión del proceso de planificación de detalle

100.000 € Cambio señalización

Fase 2: 240.000 € Instalación parquímetros (20) que se van a repagar en 3 meses

#### **Concertación y tramitación**

Los ayuntamientos tienen que hacer un plan de detalle que:

- Contabiliza cuantos aparcamientos están dentro los núcleos urbanos;
- Detecta las zonas donde no se pueden quitar aparcamientos o ponerlos de pago, también con la aportación de los ciudadanos en el proceso de decisión;
- Localiza las zonas de aparcamientos reservados;

Esto tiene que ser desarrollado con los programas específicos de las obras públicas municipales.

Antes y durante la fase de desarrollo del proyecto se propone hacer una adecuada campaña de información de la nueva disposición de los aparcamientos con los ciudadanos.

#### **Evaluación y seguimiento**

Indicadores que tienen que ser recogidos por los ayuntamientos al Consell Insular para la evaluación del estado de actuación global del proyecto en la isla:

- Numero de aparcamientos eliminados por año;
- Numero de aparcamientos puestos de pago por año.

El seguimiento tiene que ser hecho por los ayuntamiento mediante los programas de realización de las obras públicas.

#### **Otros**

El control de los aparcamientos reservados para el coche compartido se hace a través de acceso de la policía a los datos de la aplicación del proyecto 1.3., donde quien participa va a poner el número de matrícula del coche.

Para quien comparte el coche sin auxilio de la aplicación el Consell Insular va a extender un permiso específico para hora y lugar.

<b>PROPUESTA 1</b> Favorecer la transición de desplazamientos en vehículo privado hacia el transporte colectivo y el coche compartido.
<b>Proyecto 1.3</b> Desarrollo de aplicaciones multimedia para el uso del coche compartido
<b>Objetivo</b> Coordinar y optimizar los viajes compartidos en coche.
<b>Actuación</b> Creación de una aplicación gratuita de matching on-line para Smartphone, iPhone y Windows phone, donde quien quiere compartir su coche pone su oferta de viaje y el precio, que todos los que tienen la aplicación pueden ver y contestar. La entrada en función de esta aplicación tiene que ser acompañada de una adecuada campaña de publicidad.
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Consell Insular de Menorca</li><li>▪ Sociedad de programación</li><li>▪ Sociedad publicidad</li><li>▪ Ayuntamientos de la isla</li><li>▪ Televisión Islas Baleares</li><li>▪ Periódico de Menorca</li><li>▪ Compañías aéreas</li><li>▪ Compañías de transporte marítimo</li></ul>
<b>Localización</b> El conjunto de la isla
<b>Temporalidad</b> Entrada en función inmediata de la aplicación; Campaña de información de los primeros 3 meses de actividad sobre los media (televisión de las baleares, y periódico local de Menorca), y al mismo tiempo mediante la instalación de carteleras publicitarias puestas en los pueblos. Campaña de información permanente mediante octavillas sobre los medios de acceso a la isla (aviones y barcos).
<b>Recursos</b> 5.000 € costo de realización de la aplicación; 5.000 € costo de realización y gestión de el servicio web; 10.000 € costo campaña de información; Coste total: 20.000 €
<b>Concertación y tramitación</b> El Consell Insular de Menorca hace un concurso para elegir la sociedad que se ocupará de el

desarrollo de las tecnologías multimedia, y la que se ocupará de hacer la campaña de publicidad para difundir la nueva aplicación.

#### **Evaluación y seguimiento**

La aplicación tiene que prever la posibilidad del usuario de evaluar el servicio sea como calidad de la aplicación sea como calidad de quien ofrece de compartir su coche. Las estadísticas sobre cuanto el servicio viene utilizado serán publicadas sobre la pagina web del servicio y determinadas de los datos de utilización que salen directamente de la aplicación.

#### **Otros**

La aplicación es conectada con el sistema de control de los aparcamiento reservados a los coches compartidos, y su utilización va a simplificar el uso de estos últimos.

### **PROPUESTA 2**

Incentivar la utilización de coches con tecnologías de combustión más eficientes y sostenibles.

#### **Proyecto 2.1**

Oferta de metano y GLP

#### **Objetivo**

Transición de los vehículos privados hacia el metano y GLP

#### **Actuación**

Creación de una oferta de combustibles mas eficientes y mas baratos, alternativa a la actual mediante la creación de nuevas estructuras para el almacenamiento de los combustibles en el puerto de Maó, y la adecuación de las gasolineras de la isla para la distribución de los dos nuevos combustibles.

#### **Agentes**

- Consell Insular de Menorca;
- CLH
- Gasolineras de la isla

#### **Localización**

Centro de almacenamiento de combustible en el puerto de Maó;  
Todas las gasolineras de la isla.

#### **Temporalidad**

Fase 1: El primer año será dedicado a la redacción y realización del proyecto de ampliación de las estructuras de almacenamiento en el puerto de Maó y a la adecuación de las gasolineras.

Fase 2: Desde el segundo año se empezará la venta de los nuevos carburantes en la isla.

Fase 3: Al quinto año se prevé de convertir una parte de las estructuras para el

almacenamiento de gasolina y gasóleo en estructuras para el metano y el GLP.
<b>Recursos</b> 1,7 Mln € para la construcción de una instalación de almacenamiento estimado en 5.000 mc y la siguiente conversión de parte de las estructuras existentes. El coste de la operación tiene que ser dividido con la sociedad de distribución CLH. 3,6 Mln € Obras de adecuación de las gasolineras, estas vienen financiadas con lo que se ingresa con la venta del combustible (300.000 €/gasolinera para 12 gasolineras).
<b>Concertación y tramitación</b> La inversión para esta operación es publica; por ello, durante 15 años un 80% de los ingresos de la venta de GLP y metano tienen que ir al Consell insular de Menorca para compensar los costes.
<b>Evaluación y seguimiento</b> Datos de consumo del combustible de CLH. Numero matriculación de coches a metano y GLP proporcionados por el IBESTAT.

<b>PROPUESTA 2</b> Incentivar la utilización de coches con tecnologías de combustión más eficientes y sostenibles.
<b>Proyecto 2.2</b> Car sharing eléctrico
<b>Actuación</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Realización de estaciones de recarga para los vehículos eléctricos dotadas de paneles fotovoltaicos para la producción de la energía de recarga.</li><li>▪ Realizar un concurso para elegir la sociedad que va a abastecer los vehículos y a administrar el servicio.</li></ul>
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Consell Insular Menorca.</li><li>▪ Ayuntamientos de la isla de Menorca</li><li>▪ Sociedad de gestión del servicio</li></ul>
<b>Localización</b> Instalaciones mayores en Ciutadella y Maó, y estaciones menores de recarga en los núcleos de mas interés.
<b>Temporalidad</b> Fase 1: Después del desarrollo y la consolidación de los servicios de transporte público, de los polos de intermodalidad, y de coche compartido, se construirán las estaciones principales del servicio, en los centros de Maó y Ciutadella. Fase 2: Otras estaciones secundarias serán realizadas en otras áreas de interés, si el servicio

tiene una demanda suficiente para cubrir los costes.
<b>Recursos</b> Fase 1: 80.000 € Realización de las dos estaciones principales de recarga con marquesinas dotadas de paneles Fase 2: 120.000 € Realización de otras 5 estaciones secundarias de recarga.
<b>Concertación y tramitación</b> Localización de lugares, de parte de los ayuntamientos de Ciutadella y Maó, idóneos, en función de la densidad de población y asoleo, a la instalación de las estructuras, y realización de las mismas. Asignación del servicio a una sociedad privada mediante concurso.
<b>Evaluación y seguimiento</b> La sociedad que va gestionar el servicio se encarga también de poner a disposición de los ayuntamientos los datos detallados de utilización del servicio: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Numero de inscriptos;</li><li>▪ Horas de utilización de los vehículos por mes;</li><li>▪ Km totales de los vehículos por mes;</li><li>▪ Consumo vehículos por mes;</li><li>▪ Producción mensual de los paneles fotovoltaicos.</li></ul> Si el balance de producción - consumo de energía eléctrica es negativo se tendrá que añadir paneles fotovoltaicos y incrementar la producción de la estructura.
<b>Otros</b> Las estaciones de recarga pueden ser utilizadas, también por los residentes en la isla que tienen un coche eléctrico. Las estaciones serán realizadas preferiblemente adaptando aparcamientos existentes a esta función.

<b>PROPUESTA 2</b> Incentivar la utilización de coches con tecnologías de combustión más eficientes y sostenible.
<b>Proyecto 2.3</b> Deducción fiscal sobre los vehículos mas eficientes desde el punto de vista energético.
<b>Objetivo</b> Incentivar la transición hacia la movilidad con menos emisiones
<b>Actuación</b> Sacar el impuesto de propiedad del vehículo a quien tiene un coche a metano, GPL o eléctrico.
<b>Agentes</b>

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayuntamientos de la Isla</li> <li>▪ IBESTAT</li> </ul>
<p><b>Localización</b> Los municipios de isla</p>
<p><b>Temporalidad</b> Dentro de 6 meses de la publicación de este plan.</p>
<p><b>Recursos</b> Ninguna inversión necesaria, pero este proyecto significa una progresiva falta de entradas económicas para los ayuntamientos.</p>
<p><b>Concertación y tramitación</b> Los ayuntamientos de la isla eliminan el impuesto y proporcionan una adecuada publicidad a sus ciudadanos.</p>
<p><b>Evaluación y seguimiento</b> Numero de matriculaciones de vehículos con tecnología a metano GPL y eléctrica mediante indicadores anuales de IBESTAT.</p>
<p><b>Otros</b> Esta medida puede ser ampliada a otras tipologías de vehículos, que tienen emisiones mas bajas de metano y GPL.</p>

<p><b>PROPUESTA 3</b> Sensibilización y valorización del paisaje mediante su red viaria</p>
<p><b>Proyecto 3.1</b> Red de vías paisajísticas</p>
<p><b>Objetivo</b> Incrementar e goce del paisaje así como su puesta en valor y su mayor apreciación des de la red viaria.</p>
<p><b>Actuación</b> Programa completo para la creación de una red de itinerarios paisajísticos mediante los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Estudio de los itinerarios más adecuados, puntos de mayor interés y tramos a mejorar la percepción y visibilidad sobre el paisaje</li> <li>▪ Proyecto para el desarrollo de las intervenciones y las obras</li> <li>▪ Desarrollo de los instrumentos difusión (guías, página internet, etc...)</li> <li>▪ Construcción de infraestructuras básicas con puntos de parada equipados</li> <li>▪ Creación de miradores</li> <li>▪ Señalética y paneles informativos</li> </ul>

<p>Las estructuras y los equipamientos para el disfrute del paisaje deben ser construidos con materiales sostenibles y también deben ser proyectados con una arquitectura de mínimo impacto y integradas en el paisaje.</p>
<p><b>Agentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Consell Insular de Menorca</li><li>▪ OBSAM (Observatori Socioambiental de Menorca)</li><li>▪ Ayuntamientos</li><li>▪ Asociación "Leader Illa de Menorca"</li><li>▪ Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori del Govern Balear</li></ul>
<p><b>Localización</b></p> <p>Red viaria primaria, secundaria y terciaria</p>
<p><b>Temporalidad</b></p> <p>Proyecto a desarrollar por fases, con un mínimo de 3 durante un periodo de 10 años.</p> <p>Fase 1 estudios y propuestas.</p> <p>Fase 2 mejora de la percepción del paisaje desde la red viaria, señalética básica, primera fase de infraestructuras y equipamientos y desarrollo de los instrumentos de difusión.</p> <p>Fase 3 finalización de todas las infraestructuras y equipamientos proyectados.</p>
<p><b>Recursos</b></p> <p>Se calcula una inversión de 2 Mln €.</p> <p>Fase 1 100.000 €</p> <p>Fase 2 1,4 Mln €</p> <p>Fase 3 500.000 €</p> <p>Se considera que los fondos pueden proceder de programas específicos de la Unión Europea, de la misma Comunidad Autónoma o del Consell Insular.</p>
<p><b>Concertación y tramitación</b></p> <p>Se propone que sea el Consell Insular quien se encargue de la gestión y coordinación del proceso administrativo y económico, mientras que el OBSAM puede ser el gestor y coordinador técnico del proceso del proyecto.</p>
<p><b>Evaluación y seguimiento</b></p> <p>Proyecto evaluado por los técnicos del OBSAM mediante estudios del grado de acogida por parte de la población y los visitantes sobre el proyecto así como de evaluaciones conjuntas de todos los agentes en convenio de forma periódica y en cada una de las fases.</p> <p>Seguimiento llevado a cabo por el OBSAM con informes elaborados de forma periódica por sus técnicos así como especialistas para el control de los costes y la gestión de las contrataciones y procesos concursales correspondientes.</p>
<p><b>Otros</b></p> <p>Este proyecto puede verse ampliado incorporando en un futuro próximo elementos complementarios vinculados al paisaje que puedan generar mayor desarrollo económico alrededor de los itinerarios paisajísticos (gastronomía, agricultura y producción local,</p>

artesanía, etc.).

### **PROPUESTA 3**

Sensibilización y valorización del paisaje mediante su red viaria

#### **Proyecto 3.2**

Adecuación de ciertos caminos rurales

#### **Objetivo**

Mejorar los aspectos vinculados a la seguridad y accesibilidad de ciertos caminos rurales mediante la organización de la red para delimitar su accesibilidad para residentes y la mejora de la seguridad y la percepción del paisaje. De esta forma, mejorando su integración paisajística.

#### **Actuación**

- Elaboración de un estudio para detectar los caminos rurales en los cuales se llevaría a cabo su acondicionamiento y la mejora de ciertos puntos (ancho del camino, visuales al paisaje, puntos de parada, aparcamientos integrados, señalización, etc...);
- Elaboración del proyecto para el desarrollo de las obras necesarias;
- Actuaciones y obras proyectadas.

Se consiente el acceso de los turistas en vehículo motorizado solo a pocos caminos rurales elegidos porqué conducen a determinadas y importantes áreas de interese. Los otros caminos serán ad acceso limitado para los turistas y consentido solo a los residentes.

#### **Agentes**

- Consell insular de Menorca
- OBSAM (Observatori Socioambiental de Menorca)
- Ayuntamientos
- Entidades del tercer sector
- Escola de Margers

#### **Localización**

Caminos rurales de toda la isla.

#### **Temporalidad**

Se propone un periodo de 3 años para desarrollar todo el proyecto.

#### **Recursos**

- 40.000 € Estudio y proyectos
- 500.000 € Ejecución de las obras

#### **Concertación y tramitación**

Se propone que sea el Consell Insular quien se encargue de la gestión y coordinación del proceso administrativo y económico, mientras que el OBSAM puede ser el gestor y coordinador técnico del proceso del proyecto.

**Evaluación y seguimiento**

Proyecto evaluado por los técnicos del OBSAM mediante estudios del grado de acogida por parte de la población y los visitantes sobre el proyecto así como de evaluaciones conjuntas de todos los agentes en convenio de forma periódica y en cada una de las fases.

Seguimiento llevado a cabo por el OBSAM con informes elaborados de forma periódica por sus técnicos así como especialistas para el control de los costes y la gestión de las contrataciones y procesos concursales correspondientes.

**Otros**

Este proyecto incorpora un componente social y educativo importante que permite trabajar de forma cohesionada territorio y sociedad.

## 5.4. Movilidad privada de los visitantes

### 5.4.1. Introducción

Las propuestas y proyectos que planteamos responden al criterio desarrollado para la movilidad privada del visitante (tabla 1). En el capítulo 4 hemos enunciado nuestro criterio indicando que *el transporte motorizado privado del visitante es fundamental para la movilidad del turista pero conlleva costes ambientales e impactos sociales que convendría minimizar*. En el mismo capítulo hemos indicado qué objetivos perseguimos para acercarnos al criterio expuesto. A continuación se incluye una relación sintética de nuestros cinco objetivos generales (ver capítulo 4 para mayor detalle):

1. Reducir el peso del automóvil en el reparto modal.
2. Reducir las emisiones hacia un modelo más sostenible de movilidad privada.
3. Mejorar el aparcamiento.
4. Incrementar la eficiencia.
5. Redistribuir los flujos.

**Tabla 1. Incidencia de los objetivos en los proyectos desarrollados**

Propuestas y proyectos	Objetivos				
	1	2	3	4	5
<b>Propuesta 1: Reducción del uso y cambio del vehículo privado para el turista</b>					
1.1. Tasa bonificable para el uso de los vehículos de alquiler	X	X		X	
1.2. Transformación del parque de vehículos de los visitantes	X	X			
<b>Propuesta 2: Mejorar el sistema de aparcamiento y la intermodalidad</b>					
2.1. Creación de aparcamiento formal en los accesos problemáticos			X		
2.2. Construcción de estaciones de intercambio modal			X		X
2.3. Definición de zonas de no aparcamiento con pilonas de madera			X		X
<b>Propuesta 3. Aplicar medidas de eficiencia con tecnología Smart</b>					
3.1. App sobre el estado de aparcamiento y la ocupación en las playas				X	X

Fuente: Elaboración propia.

#### 5.4.2. Resumen de propuestas y proyectos

En este epígrafe hemos desarrollado tres propuestas y un total de seis proyectos. Nuestra primer propuesta consiste en aplicar medidas para reducir el uso del vehículo privado y favorecer el cambio hacia un modelo más sostenible (con vehículos eléctricos y con mayor ocupación). La segunda propuesta incide en realizar mejoras al sistema de aparcamiento y en fomentar la intermodalidad. Finalmente, en tercer lugar proponemos aplicar medidas de eficiencia con tecnología Smart (ver tabla 1 para mayor detalle).

#### 5.4.3. Desarrollo de propuestas y proyectos

Como se detalla a continuación, nuestras propuestas van en tres líneas: (1) regular con imposiciones el uso del vehículo privado; (2) mejorar las infraestructuras; (3) mejorar los servicios. Estas tres líneas coinciden con nuestras tres propuestas. Es necesario remarcar que las mejoras en las infraestructuras (proyectos 2.1, 2.2 y 2.3) van ligados con las mejoras en los servicios (proyecto 3.1). Por este motivo, en los proyectos que se contempla crear aparcamiento (proyecto 2.1) hay una relación directa con los que se quiere gestionar los servicios en aparcamientos (3.1). Aun así, debido a la naturaleza distinta de los proyectos, hemos decidido separar las concreciones de las propuestas en los siguientes proyectos:

<b>PROPUESTA 1</b> <b>Aplicar medidas para reducir el peso del vehículo privado en el reparto modal</b>
<b>Proyecto 1.1</b> <b>Tasa bonificable por el uso de los vehículos de alquiler en función de la ocupación</b>
<b>Objetivo</b> Los principales objetivos son <i>reducir el peso del automóvil en el reparto modal y reducir las emisiones hacia un modelo más sostenible de movilidad privada</i> . Este proyecto persigue los objetivos específicos de: sancionar el uso del vehículo privado de alquiler para favorecer el uso de modos alternativos; e inducir a una mayor ocupación de los vehículos de alquiler.
<b>Actuación</b> - Proponemos aplicar un impuesto del 10% sobre el precio final de la que paga el usuario por el uso del vehículos de alquiler <sup>1</sup> .

<sup>1</sup> El impuesto y el aumento del precio puede estar justificado por el bajo precio de los vehículos de alquiler en las Islas Baleares. Tal y como hemos visto en el capítulo de análisis de la movilidad privada (apartado 2.4), los precios de alquiler en Menorca, Mallorca e Ibiza son más bajos que en el resto de destinos turísticos del mediterráneo occidental. Según nuestro análisis de las tres empresas con mayor demanda, Europcar, Goldcar y

- Este impuesto está motivado por una voluntad de fomentar el transporte sostenible. Debido a esto, el impuesto es variable (o *bonificable*), según el número total de ocupantes del vehículo en el momento del contrato:
  - Más de 4 ocupantes: Exento
  - 4 ocupantes: 2,5%
  - 3 ocupantes: 5,0%
  - 2 ocupantes: 7,5%
  - 1 ocupante: 10 %
- Debido a la naturaleza del impuesto, debería considerarse su aplicación en la totalidad de las Islas Baleares<sup>2</sup>. De todos modos, debido a las características excepcionales de Menorca, declarada reserva de la biosfera, no sería descabellado aplicar el impuesto únicamente en Menorca para favorecer la imagen de la isla como destino *más natural*<sup>3</sup>.
- Esta medida solo se aplica a los visitantes, de manera que los residentes quedan exentos de pago.
- Proponemos que el procedimiento para verificar el número total de ocupantes de cada vehículo alquilado consista en la identificación de cada uno de los miembros mediante DNI, libro de familia o pasaporte. Los datos de todos los ocupantes serán introducidos en una base de datos comuna para todas las empresas, con el fin de evitar duplicidades o fraudes. En caso de no facilitar dicha información no contará, ese ocupante, en el cálculo de la bonificación final.

#### Agentes

- Govern de les Balears<sup>4</sup>
- Consell Insular
- Empresas de alquiler

#### Localización

Este proyecto se llevará a cabo en todos los municipios de la isla, con el fin de evitar que las empresas de alquiler pudieran localizarse en municipios donde no se aplicara la medida.

Hertz, información disponible en línea en: <www.europcar.es>, <www.hertz.es>, <www.goldcar.es> (consulta el 18 de enero de 2015).

<sup>2</sup> Como hemos visto en el apartado 2.4 y en la nota anterior, en las islas baleares el precio de alquiler es parecido, por lo tanto la medida se podría aplicar en toda la comunidad Autónoma. Además, otro ejemplo de impuesto turístico lo encontramos en Cataluña y la tasa turística. La tasa comenzó a aplicarse el 30 de noviembre de 2012 y fue gestionado por la Generalitat de Catalunya, afectando a toda la Comunidad Autónoma. Aunque no queremos comparar diferentes destinos turísticos, en Barcelona el turismo ha seguido aumentando pese a la imposición de la tasa. Según información disponible en Baquero, Camilo (2013), «Barcelona Turisme dice que la tasa turística no ha afectado las visitas», en *El País*, 12 de abril de 2013, disponible en <http://bit.ly/1eeEXyz> (consulta 18 de enero de 2014).

<sup>3</sup> Debemos tener en cuenta que los turistas que se desplazan a Menorca aprecian las características naturales excepcionales de la isla. La entidad de turismo de Menorca define a la isla como «Menorca: Equilibrio Natural». Disponible en <www.menorca.es> (consulta 18 de enero de 2014).

<sup>4</sup> Debido a la naturaleza impositiva de la tasa, creemos que debe intervenir el Gobierno de las Baleares, tomando el ejemplo de la tasa turística de Cataluña.

<b>Temporalidad</b> Entra en vigencia en el 2016 cuando la concertación esté finalizada. La temporalidad del proyecto incluye una vigencia continua hasta el año 2030, para ver qué resultados ha habido y cómo se reenfozan las políticas de movilidad.
<b>Recursos</b> Los estudios previos y la tramitación pueden costar 30.000€ <sup>5</sup> . Los recursos que se pueden generar anualmente oscilarán alrededor de 1.750.00 € <sup>6</sup> .
<b>Concertación y tramitación</b> Se prevé la creación de una comisión por parte del Consell Insular, encargada de definir la propuesta y su aplicación. La concertación contemplará la información pública, las empresas, el Consell Insular de Menorca y el Govern de les Balears.
<b>Evaluación y seguimiento</b> Evaluación de la rentabilidad socioeconómica, evaluación de la funcionalidad, evaluación del impacto ambiental y evaluación de la eficiencia energética. A partir del establecimiento de tres indicadores: el parque de vehículos de alquiler en la isla, la ocupación media de los vehículos y la intensidad media diaria (IMD) se llevará a cabo el seguimiento y la evaluación del proyecto.

<b>PROPUESTA 1</b> <b>Aplicar medidas para reducir el peso del vehículo privado en el reparto modal</b>
<b>Proyecto 1.2</b> <b>Reducción y transformación del parque de vehículos de los visitantes</b>
<b>Objetivo</b> Los objetivos principales de este proyecto son <i>reducir el peso del vehículo privado sobre el reparto modal</i> de la movilidad visitante y <i>lograr una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub></i> .
<b>Actuación</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Proponemos establecer un techo máximo de vehículos que pueden entrar en la isla.</li><li>- En primer lugar, estableciendo el límite imponemos una reducción del 10% en el número de vehículos privados en la isla<sup>7</sup></li></ul>

<sup>5</sup> Los recursos presupuestarios se han ofrecido de forma aproximada tomando como ejemplo los proyectos presentes en el *Plan Integral de Movilidad Sostenible para la Ciudad de León. Plan director de movilidad* (2009), en el capítulo 8 «Plan sectorial de aparcamiento» (pp. 158-177). Disponible en línea en: <<http://bit.ly/1yyBXLb>> (consulta el 18 de enero de 2015).

<sup>6</sup> El cálculo de los recursos generados es aproximado y se ha calculado teniendo en cuenta los vehículos de alquiler presentes en la isla (ver apartado 2.4.) y una tasa de ocupación media (aumento del 5% sobre el precio). La cifra resultante responde al número actual de vehículo de alquiler y es de suponer que el número disminuya a medida que disminuya el peso modal del automóvil para los visitantes.

- En segundo lugar, proponemos una transformación en le parque de vehículos privado del visitante. En la tabla 2 se indica los límites de vehículos en función de la propiedad y del combustible:

**Tabla 2. Progresiva transformación**

	Vehículo de alquiler			Vehículo privado visitante			Total
	Gasóleo	Eléctricos	Total	Gasóleo	Eléctricos	Total	
<b>2015</b>	11.000	0	11.000	6.000	0	6.000	17.000
<b>2020</b>	9.100	1.200	10.700	5.000	800	5.800	16.440
<b>2025</b>	7.300	3.000	10.300	4.000	1.600	5.600	15.860
<b>2030</b>	5.500	4.400	9.900	3.000	2.200	5.400	15.300

*Fuente: Elaboración propia.*

- De esta manera, se prevé una reducción del 50% de la flota de vehículos de alquiler de combustibles fósiles para el 2030, acompañada de un crecimiento de los vehículos eléctricos. Esta transformación está en sintonía con los objetivos de la Comisión Europea<sup>8</sup> y son el mínimo exigible.
- Forma parte de nuestra propuesta estudiar hasta que punto sería razonable aumentar la transformación para fomentar el vehículo eléctrico, puesto que Menorca es Reserva de la Biosfera y no sería inconveniente que se fijaran unas metas más ambiciosas en la reducción del vehículo a gasolina.
- Por tanto, en 2030 se produce una reducción del 10% de los vehículos en la isla<sup>9</sup> y una importante reconversión hacia vehículos eléctricos.
- Esta transformación no solo conlleva mejoras ambientales, por la reducción de las emisiones de gases contaminantes, sino también de la propia imagen de la isla<sup>10</sup>.

### Agentes

El Consell Insular, para poner en marcha la propuesta y la Autoridad Portuaria (AENA), para el control en el cumplimiento de los techos máximos.

### Localización

<sup>7</sup> De esta forma, con una reducción del 10% nos ajustamos al objetivo 1 (ver capítulo 4.4) en el que proponíamos un descenso del peso del automóvil del 10% en el reparto modal de la isla. Se ha visto anteriormente (capítulo 4.4) que este objetivo está en sintonía con el reparto modal actual de las principales regiones europeas y españolas.

<sup>8</sup> Esta transformación es la misma que propone la Comisión Europea como objetivo del programa Transporte 2050 (2011). Reducir los automóviles con combustibles convencionales a la mitad es una propuesta plausible y forma parte de las previsiones deseables de la Comisión Europea: «El objetivo es la reducción en un 50 % del número de vehículos que consumen combustible convencional de aquí a 2030 y su progresiva eliminación total en las ciudades antes de 2050». Según la Comisión Europea (2011), disponible en línea en <[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-11-372\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_es.htm)> (consulta 18 de enero de 2015).

<sup>9</sup> Esta reducción (10%) también está en la línea de la bajada de vehículos privados desde la crisis económica (año 2008) en el área metropolitana de Madrid. Según la información de Torres (2013), disponible en línea en <<http://bit.ly/1J3WOaq>> (consulta 18 de enero de 2014).

<sup>10</sup> La isla de Menorca ofrece actualmente mayor competitividad que espacios territoriales de mayor magnitud, tal y como hemos podido observar en los diversos estudios realizados (Capítulo 2.4.). Esto es debido a que los desplazamientos son cortos. Las baterías de vehículos eléctricos actualmente ofrecen una autonomía que oscila entre los 400 y los 200 km, muy similares a las restricciones diarias que las compañías de alquiler suelen imponer a sus clientes.

Toda la isla, sobre todo en las áreas de embarque y desembarque de los puertos.
<b>Temporalidad</b> La reducción de los techos es continua y sostenida, de modo que se produce una reducción y transformación sostenida de los vehículos privados para la movilidad del visitante (de acuerdo con la tabla 1).
<b>Recursos</b> Este proyecto requiere de la creación de una comisión encargada de la puesta en marcha y del posterior seguimiento.
<b>Concertación y tramitación</b> El Consell Insular es el encargado de designar la comisión, tras un proceso de información pública i contacto con los diferentes agentes implicados.
<b>Evaluación y seguimiento</b> Será necesaria una evaluación de la rentabilidad socioeconómica, evaluación de la funcionalidad, evaluación del impacto ambiental y evaluación de la eficiencia energética para acabar de ajustar las cifras de la transformación del parque de vehículos. La comisión encargada del seguimiento y de la evaluación debe tener en cuenta dos indicadores: el control de las cuotas de vehículos y el reparto modal. A su vez, se prevé la elaboración de un estudio cada 5 años para ver cómo se desarrolla la propuesta.

<b>PROPUESTA 2</b> <b>Mejorar el sistema de aparcamiento y fomentar el intercambio modal</b>
<b>Proyecto 2.1</b> <b>Creación de aparcamiento formal en los accesos problemáticos a destinos</b>
<b>Objetivos</b> El principal objetivo es (1) <i>racionalizar el aparcamiento en los accesos a los principales destinos turísticos</i> . Como objetivos específicos se persigue (2) reducir el impacto ecológico del aparcamiento informal, (3) concretar el número de vehículos privados que aparcan en los destinos e (4) inducir a la reducción del uso del automóvil derivado de los límites en el aparcamiento.
<b>Actuación</b> - Crear zonas de aparcamiento reglado, con plazas definidas en aquellos destinos turísticos que presentan problemas de impacto ambiental debido al aparcamiento

<p>irregular. Se han establecido cuatro zonas prioritarias: en los accesos a las playas de Macarella y Cavalleria y en los accesos al Far de Favàritx y Santa Àgueda<sup>11</sup>.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- El tamaño de las zonas de aparcamiento debe estar definido en función de la capacidad de carga de los destinos<sup>12</sup> y debe ir en la línea de:<ul style="list-style-type: none"><li>• Un área de 1600 m2, para 90 vehículos y 4 autocares, en Macarella.<sup>13</sup></li><li>• Un área de 1800 m2, para 100 vehículos y 4 autocares, en Cavalleria.</li><li>• Un área de 400 m2, para 25 vehículos y 3 autocares, en Favàritx.</li><li>• Un área de 400 m2 para 25 vehículos y 3 autocares, en Santa Àgueda.</li></ul></li></ul>
<p><b>Agentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ayuntamientos municipales</li><li>- Consell Insular de Menorca</li></ul>
<p><b>Localización</b></p> <p>En las cuatro zonas indicadas: en los accesos a Cala Macarella, Cala Cavalleria, Far de Favàritx y Santa Àgueda. Los aparcamientos pueden funcionar como disuasorios ya que no se ubican en la máxima cercanía a la playa (figura 1). Se propone que se construyan en<sup>14</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• En Macarella, a una distancia de 1250 metros de la playa.</li><li>• En Cavalleria, a una distancia de 400 metros de la playa.</li><li>• En Favàritx, a 350 metros del faro (1) y a 200 metros de Cala s'Escala (2)<sup>15</sup>.</li></ul> <p>En Santa Àgueda, en la base de la subida, cerca de la antigua escuela.</p>
<p><b>Temporalidad</b></p> <p>El tiempo para realizar los aparcamientos podría ser de 2 años. En los meses de temporada baja de 2016 se construye Macarella y Cavalleria. En los meses de temporada</p>

<sup>11</sup> Como hemos visto en el capítulo segundo, en nuestro análisis de la movilidad privada del visitante, estos cuatro destinos presentan los mayores problemas de aparcamiento para el vehículo privado en la isla. Por este motivo, es conveniente dirigir la actuación hacia estos lugares.

<sup>12</sup> Un análisis de la capacidad de carga de los destinos del OBSAM (ver capítulo 2) nos permite elaborar la cifra de plazas de aparcamiento. Teniendo en cuenta una ocupación deseada de los destinos, establecemos aparcamiento para el 35% de la capacidad máxima del destino. Tenemos en cuenta, por lo tanto, que el 65% restante se desplazara por otros medios, siguiendo nuestro objetivo para el reparto modal de la movilidad del visitante (ver capítulo 4).

<sup>13</sup> En todos los casos el tamaño del aparcamiento se calcula en función del espacio necesario para estacionar cada tipo de vehículo y para circular. El 5% de las plazas se destina a motos. Cifras basadas en los estándares del *Pla de Mobilitat Sostenible* del Ayuntamiento de Palma de Mallorca (2014), disponible en línea en <<http://bit.ly/1ytGU9p>> (consulta el 18 de enero de 2015).

<sup>14</sup> Las distancias entre los destinos y los aparcamientos se han definido con un trabajo de análisis y se concretan en dos variables. (1) En los destinos donde sea adecuado este estacionamiento, el aparcamiento se ubica en las zonas previas de aparcamiento informal (casos de Cavalleria y Favàritx). (2) En los destinos que no fuera adecuado el aparcamiento previo, este se ubica en lugares que provocan bajo coste de impacto ambiental (lejos de barrancos y albuferas) (casos de Macarella y Santa Àgueda).

<sup>15</sup> En la zona del Far de Favàritx la intervención ocupa el acceso al faro y el acceso a la playa de Cala s'Escala. Por este motivo, se han definido dos zonas de aparcamiento diferenciadas.

baja de 2017, Favàritx y Santa Àgueda. En todo caso, es necesario un primer estudio para la evaluación ambiental de las nuevas infraestructuras<sup>16</sup>.

### **Recursos**

En primer lugar es necesario un estudio previo para acabar de concretar la ubicación y la dimensión definitiva de los aparcamientos (40.000€)<sup>17</sup>. En segundo lugar, en Macarella y en Santa Àgueda será necesario expropiar terreno privado porque no hay espacio público disponible (200.000€). Por último, el precio de la construcción de las infraestructuras puede situarse en torno a los 700.000 €.

### **Concertación y tramitación**

Información pública, Ayuntamientos municipales y Consell Insular de Menorca.

### **Evaluación y seguimiento**

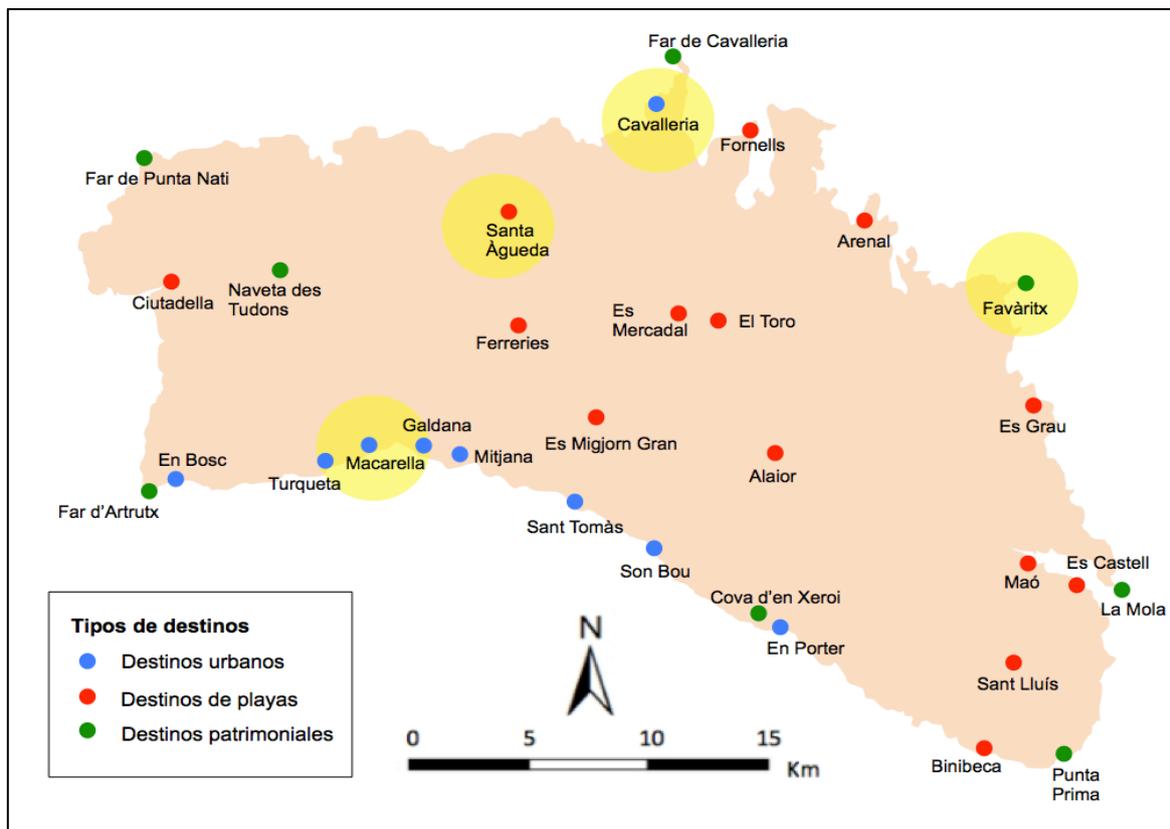
Evaluación de la rentabilidad socioeconómica, evaluación de la funcionalidad, evaluación del impacto ambiental y evaluación de la eficiencia energética.

Seguimiento en función de los indicadores de: estado de la construcción, uso de los aparcamientos, evolución de la frecuentación en destinos.

<sup>16</sup> Según el premio de eficiencia y sostenibilidad «Toscana Eco-eficiente 2009-2010», una manera de reducir el impacto ecológico de las nuevas infraestructuras es integrando modos de producción de energía sostenible (figura 2). Disponible en línea en <<http://www.studionem.it/Forest.html>> (consulta el 18 de enero de 2015).

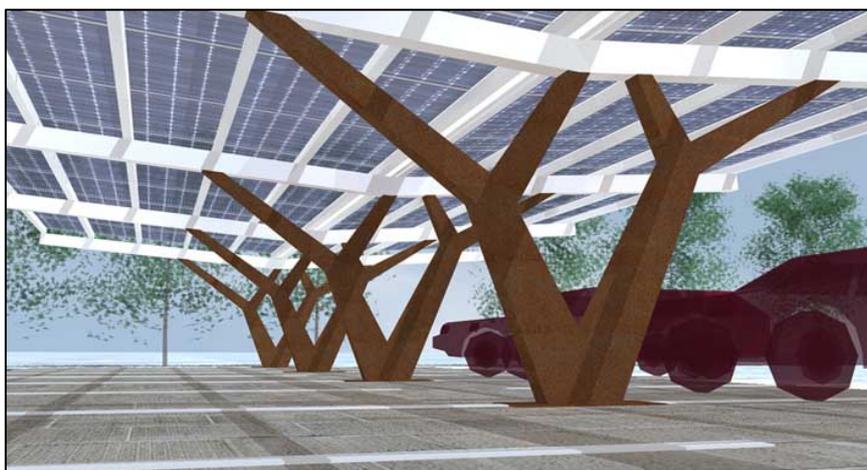
<sup>17</sup> Los recursos presupuestarios se han ofrecido de forma aproximada tomando como ejemplo los proyectos presentes en el *Plan Integral de Movilidad Sostenible para la Ciudad de León. Plan director de movilidad* (2009), en el capítulo 8 «Plan sectorial de aparcamiento» (pp. 158-177). Disponible en línea en: <<http://bit.ly/1yyBXLb>> (consulta el 18 de enero de 2015).

Figura 1. Localización de los destinos con nuevo aparcamiento



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Ejemplo de posible aparcamiento cubierto con placas solares



Fuente: Imagen extraída de StudioNem (2015), disponible en línea en <<http://www.studionem.it/Forest.html>> (consulta el 18 de enero de 2015)<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Este tipo de infraestructura permite generar electricidad para los servicios necesarios en el aparcamiento. El diseño es de los arquitectos Mila Martelli, Filippo Nobili, Leonardo Perugi y el ingeniero Alberto Rocattelli, y es particularmente atractivo por integrarse en lugares con valor paisajístico. Los autores ganaron el Premio "Toscana Ecoeficiente 2009-2010" con este proyecto. Disponible en línea en

<b>PROPUESTA 2</b> <b>Mejorar el sistema de aparcamiento y fomentar el intercambio modal</b>
<b>Proyecto 2.2</b> <b>Construcción de estaciones de intercambio modal</b>
<b>Objetivos</b> El principal objetivo es (1) <i>fomentar la intermodalidad para la movilidad del turista</i> . Como objetivos específicos se persigue (2) racionalizar el aparcamiento en los accesos a los principales destinos turísticos, (3) reducir el impacto ecológico del aparcamiento informal y (4) fomentar el uso de modos de transporte alternativos al vehículo privado para el turista.
<b>Actuación</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Crear zonas de intercambio modal en los accesos/aparcamientos de los principales destinos turísticos.</li><li>- Las zonas de intercambio modal deben contar con:<ul style="list-style-type: none"><li>• Aparcamiento para vehículo privado.</li><li>• Zona de aparcamiento y alquiler de bicicletas y circuito de caminos de senderismo.</li><li>• Aparcamiento para autobús discrecional y parada de transporte público.</li><li>• Contar con servicios básicos para el usuario.</li></ul></li><li>- Estar localizados en función de la capacidad de carga de los destinos. Proponemos que en una primera intervención se construya el espacio de intercambio modal en<sup>19</sup>:<ul style="list-style-type: none"><li>• Cala Macarella.</li><li>• Cala Cavalleria</li><li>• Cala en Porter</li><li>• Far de Favàritx</li><li>• Santa Àgueda</li></ul></li></ul>
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ayuntamientos municipales.</li><li>- Parque Natural de s'Albufera d'Es Grau.</li><li>- Consell Insular de Menorca.</li></ul>

<<http://www.studionem.it/Forest.html>> (consulta el 18 de enero de 2015).

<sup>19</sup> Los destinos elegidos son espacios frágiles en relación a la conservación del medio, a excepción de Cala en Porter que es una playa urbana. Las estaciones de intercambio modal no supondrían problemas de impacto ambiental ya que no pretenden ampliar el número de visitantes a los cinco destinos, sino diversificar la movilidad del turista. Para las zonas de intercambio modal se usan los aparcamientos para vehículos privados calculados en el proyecto 2.1, que tienen en cuenta la capacidad de carga de los destinos. De este modo, únicamente hay que ampliar el aparcamiento para dar lugar a que sea posible el intercambio modal para conseguir un reparto modal más sostenible.

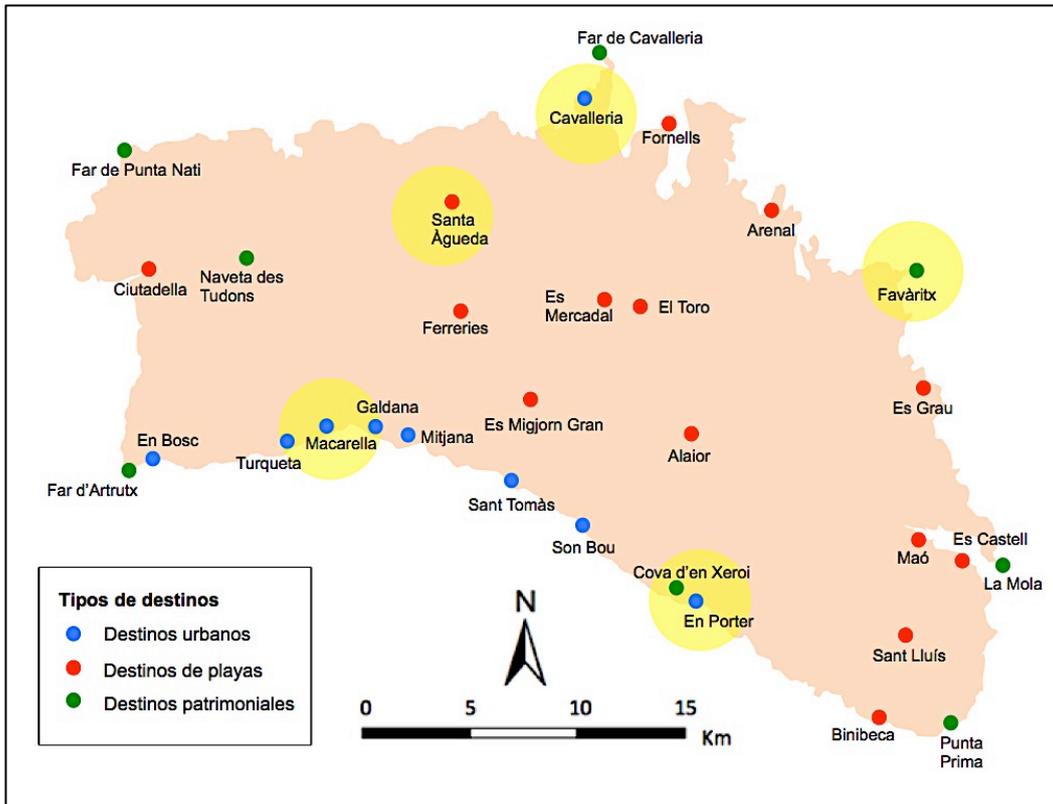
<p><b>Localización</b></p> <p>En las cinco zonas indicadas: en los accesos a Cala Macarella, Cala Cavalleria, Cala En Porter, Far de Favàritx y Santa Àgueda (figura 3). Se trata de un plan piloto con cinco destinos estratégicos. Se incluyen todos los destinos considerados en el proyecto 2.1. y se añade Cala en Porter. De esta forma se diversifica la oferta con dos destinos en la costa norte (Cavalleria y Far de Favàritx), dos destinos en la costa sur (Macarella y En Porter) y un destino central (Santa Àgueda). Las zonas de intercambio modal se instalan aprovechando el nuevo aparcamiento del proyecto 2.1.</p> <p>Los cinco destinos elegidos ofrecerán servicios básicos y formarán parte de la red de ciclovías<sup>20</sup>, senderos<sup>21</sup>, red viaria y autobuses de línea (figura 4)..</p>
<p><b>Temporalidad</b></p> <p>La construcción puede ocupar 3 años. En los meses de temporada baja de 2016, 2017 y 2018 se construyen las infraestructuras necesarias y se localizan las zonas de aparcamiento y alquiler de bicicleta.</p>
<p><b>Recursos</b></p> <p>En primer lugar es necesario un estudio previo para acabar de concretar la ubicación y la dimensión definitiva de las zonas de intercambio modal (10.000€). El precio de la construcción de las infraestructuras puede variar en torno a los 300.000 €<sup>22</sup>.</p>
<p><b>Concertación y tramitación</b></p> <p>Información pública, Ayuntamientos municipales, Parque Natural de s'Albufera d'Es Grau y Consell Insular de Menorca.</p>
<p><b>Evaluación y seguimiento</b></p> <p>Evaluación de la rentabilidad socioeconómica, evaluación de la funcionalidad, evaluación del impacto ambiental y evaluación de la eficiencia energética.</p> <p>Seguimiento en función de: estado de la construcción, uso de los aparcamientos y servicios, evolución de la frecuentación en destinos y evolución del reparto modal del turista.</p>

<sup>20</sup> Según los circuitos de la red de ciclovías de Menorca y de la asociación Pedals de Menorca, disponible en línea en <[www.pedalsdemenorca.com](http://www.pedalsdemenorca.com)> (consulta 18 de enero de 2015).

<sup>21</sup> Según los senderos del Camí de Cavalls y los que recomienda la empresa de senderismo y ciclismo Camí de Cavalls 360º de Menorca, disponible en línea en <[www.camidecavalls360.com/es/](http://www.camidecavalls360.com/es/)> (consulta 18 de enero de 2015).

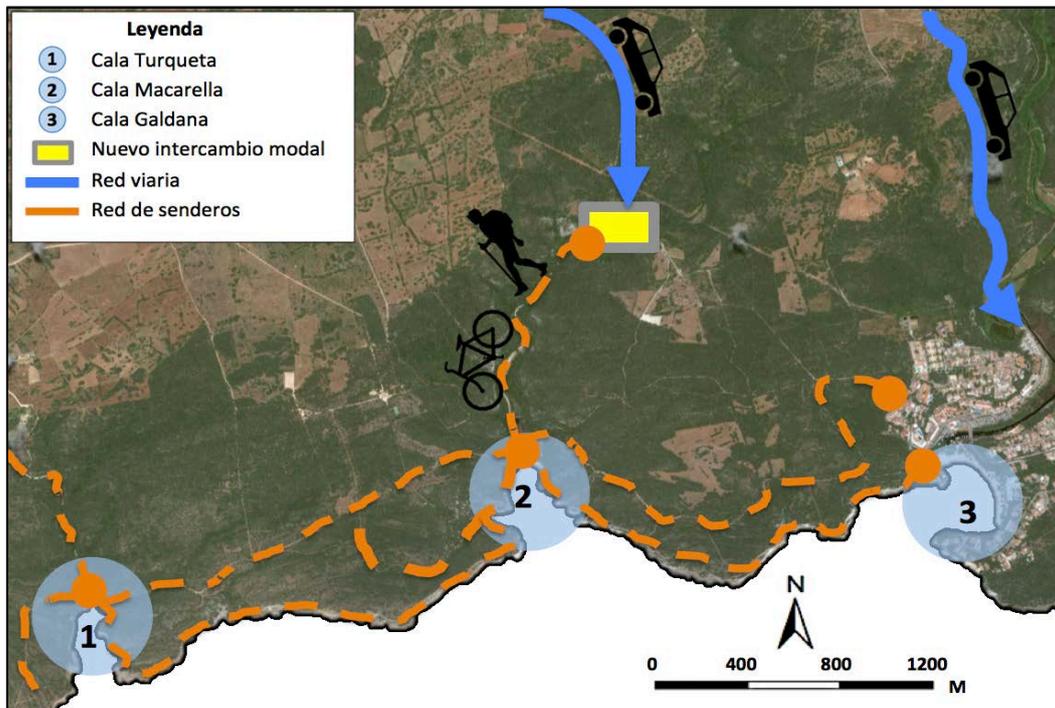
<sup>22</sup> Los recursos presupuestarios se han ofrecido de forma aproximada tomando como ejemplo los proyectos presentes en el *Plan Integral de Movilidad Sostenible para la Ciudad de León. Plan director de movilidad* (2009), en el capítulo 8 «Plan sectorial de aparcamiento» (pp. 158-177). Disponible en línea en: <<http://bit.ly/1yyBXLb>> (consulta el 18 de enero de 2015).

Figura 3. Localización de los destinos con intercambio modal



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4. Ejemplo de concreción de la propuesta en la zona de Cala Macarella



Fuente: Elaboración propia.

<p><b>PROPUESTA 2</b>  <b>Mejorar el sistema de aparcamiento y fomentar el intercambio modal</b></p>
<p><b>Proyecto 2.3</b>  <b>Definición de zonas de no aparcamiento con pilonas de madera</b></p>
<p><b>Objetivos</b>  El principal objetivo es (1) <i>racionalizar el aparcamiento en los accesos a los principales destinos turísticos</i>.  Como objetivos secundarios se persigue (2) reducir el impacto ecológico del aparcamiento informal, (3) concretar el número de vehículos privados que aparcan en los destinos e (4) inducir a la reducción del uso del automóvil derivado de los límites en el aparcamiento.</p>
<p><b>Actuación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Definir lugares estratégicos donde se requiera el uso de pilonas y nuevas señales de tráfico para limitar el aparcamiento en aquellos lugares donde el aparcamiento irregular sea un problema.</li> <li>- Es conveniente iniciar el proyecto en los accesos a Cala Macarella, Cala Cavalleria y Favàritx<sup>23</sup>.</li> <li>- Colocar pilonas de madera cada 1,5 metros a ambos lados de la calzada en los lugares más vulnerables y dónde normalmente se aparca de forma irregular.</li> </ul>
<p><b>Agentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamientos municipales</li> <li>- Parque Natural de s'Albufera d'Es Grau</li> <li>- Consell Insular de Menorca</li> </ul>
<p><b>Localización</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En los 3 destinos definidos (figura 5) para la actuación, se deben colocar las siguientes líneas de pilonas<sup>24</sup>. En total se cubren 3.000 metros de calzada: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Macarella: cubrir una distancia de 1.250 metros en las vías para vehículo privado en el acceso a la playa y mejorar la señalética de prohibición de aparcar.</li> <li>• Cavalleria: Cubrir una longitud de 500 metros en la vía de acceso a la cala y mejorar la señalética.</li> <li>• Favàritx: Cubrir una distancia de 1.250 metros en el acceso al Far de Favàritx y a</li> </ul> </li> </ul>

<sup>23</sup> Como hemos visto en el capítulo 2, de los 30 destinos más visitados por los turistas estos tres presentan mayores problemas de aparcamiento irregular. A diferencia de Santa Àgueda (incluida en el proyecto 2.1.), el mayor atractivo de estos destinos de playa implica que se requiera de mayores medidas para impedir el aparcamiento irregular. Estas medidas pueden ser el uso de pilonas y el aumento de la señalética de prohibición de estacionar.

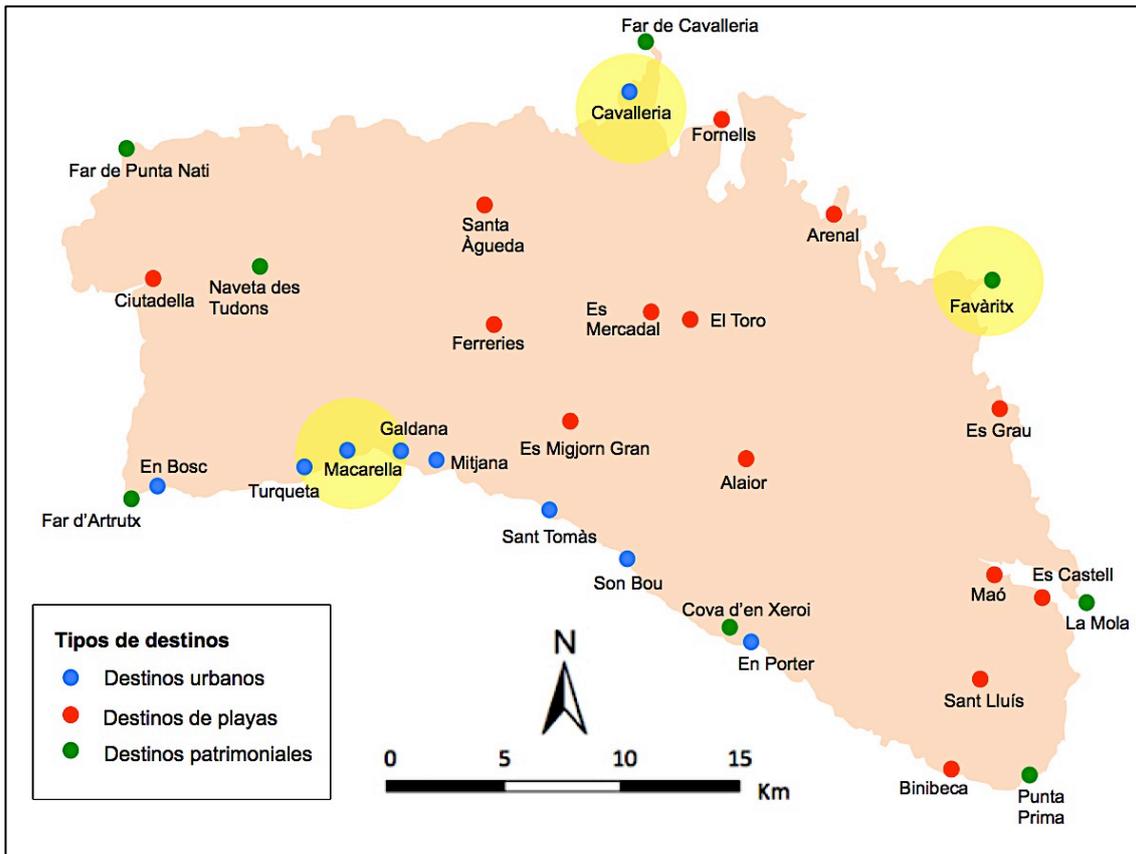
<sup>24</sup> Las pilonas se proponen cada 1,5 metros a ambos lados de la calzada para impedir el aparcamiento en línea al lado de la calzada. Este tipo de aparcamiento provoca erosión e impacto ambiental en estos tres destinos. Conviene recordar que los tres destinos están cerca de sistemas naturales importantes: (1) Actualmente, el último tramo del acceso a Macarella pasa por un barranco; (2) Cala cavalleria se encuentra en un páramo natural de la costa norte; (3) El Far de Favàritx está en el Parque Natural de s'Albufera d'Es Grau (ver el capítulo 2 para mayor información sobre los destinos turísticos).

la cercana Cala s'Escala (figura 6).
<b>Temporalidad</b> Se empieza a construir en otoño de 2016 y se termina en primavera de 2017.
<b>Recursos</b> En primer lugar es necesario un estudio previo para acabar de concretar la ubicación y la dimensión definitiva de las líneas de pilonas (10.000 €) <sup>25</sup> . La implantación de las pilonas puede significar unos recursos cercanos a los 200.000 € <sup>26</sup> para cubrir los 3.000 metros de calzada. El mantenimiento anual puede estar en torno de los 35.000 €.
<b>Concertación y tramitación</b> Información pública, Ayuntamientos municipales y Consell Insular de Menorca.
<b>Evaluación y seguimiento</b> Evaluación de la rentabilidad socioeconómica, evaluación de la funcionalidad, evaluación del impacto ambiental, evaluación de la eficiencia energética y evaluación de las problemáticas de mantenimiento. Seguimiento en función de los indicadores de: estado de la construcción; nuevos usos de los márgenes de la calzada, número de aparcamientos irregulares con pilonas, variaciones en el reparto modal del acceso a los destinos.

<sup>25</sup> Los recursos presupuestarios se han ofrecido de forma aproximada tomando como ejemplo los proyectos presentes en el *Plan Integral de Movilidad Sostenible para la Ciudad de León. Plan director de movilidad* (2009), en el capítulo 8 «Plan sectorial de aparcamiento» (pp. 158-177). Disponible en línea en: <<http://bit.ly/1yyBXLb>> (consulta el 18 de enero de 2015).

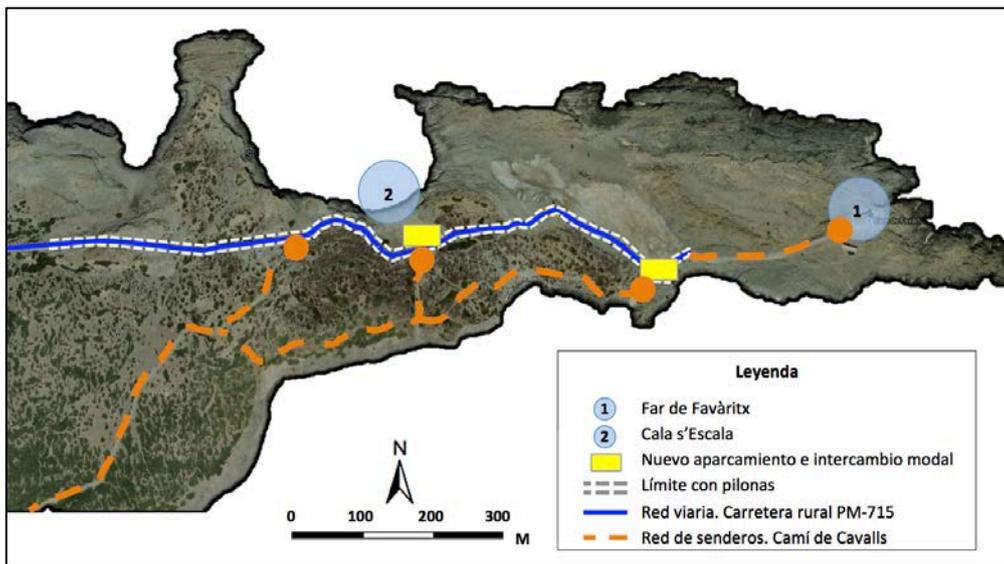
<sup>26</sup> El precio de la construcción y el mantenimiento de las pilonas se ha calculado tomando como referencia los precios de la empresa Adosa y el producto «Pilona de madera pino». Disponible en línea en: <<http://bit.ly/1DR8qiM>> (consulta el 18 de enero de 2015).

Figura 5. Localización de los destinos con implantación de pilonas



Fuente: Elaboración propia.

Figura 6. Ejemplo de concreción de la propuesta 2 en la zona del Far de Favàritx



Fuente: Elaboración propia

### PROPUESTA 3

#### Aplicar medidas de eficiencia con tecnología Smart

##### Proyecto 3.1

#### App sobre el estado del aparcamiento (plazas libres), ocupación en playas e intensidad y dirección del viento.

##### Objetivos

Como objetivo principal se busca *incrementar la eficiencia del tipo de movilidad y la redistribución de los flujos* mediante la transferencia de visitantes de un destino a otro. Entre los objetivos secundarios están: reducir el número de desplazamientos; reducir el impacto ambiental mediante la reducción de emisiones; y reducir la sobrefrecuentación.

##### Actuación

Crear una aplicación que se transmita tres tipos de información:

1. El estado de aparcamiento en las playas (mediante sensores de aparcamiento), informando de plazas libres.
2. El estado de ocupación de las playas, con una gradación en cuatro niveles (de muy llena a muy vacía).
3. La intensidad y la dirección del viento, elemento de vital importancia para elegir el destino en Menorca.

Más concretamente, la actuación dependerá de un grupo "Smart" de trabajo, conformado por expertos encargados de desarrollar el proyecto en las siguientes fases:

- Instalación de infraestructura necesaria para el uso de la aplicación Smart: sensores de aparcamiento, sensores/cámaras de ocupación en playas, y sensores sobre la intensidad y dirección del viento.
- Desarrollo de la aplicación en seis fases que se dividen en planificación, diseño UI/UX, programación y desarrollo, prueba de aplicaciones, distribución pre-lanzamiento (prueba piloto) e implantación y distribución<sup>27</sup>.

Proponemos la siguiente selección de destinos para la prueba piloto:

- Cala Macarella (sur)
- Cala Cavalleria (norte)
- Cala Galdana (sur)
- Sant Tomàs (sur).

Se ha seleccionado Macarella y Cavalleria debido a que son las playas más visitadas en el lado norte y sur de la isla. Ambas playas mantienen una tendencia de aumento en el número de visitantes, mientras que Cala Galdana y Sant Tomàs (ambas en el sur) no superan la capacidad de carga y presentan una evolución negativa de visitantes<sup>28</sup>.

Con esta actuación se pretende lograr la transferencia de visitantes de los destinos más

<sup>27</sup> Según las fases indicadas por StartcApps (2015), información disponible en:

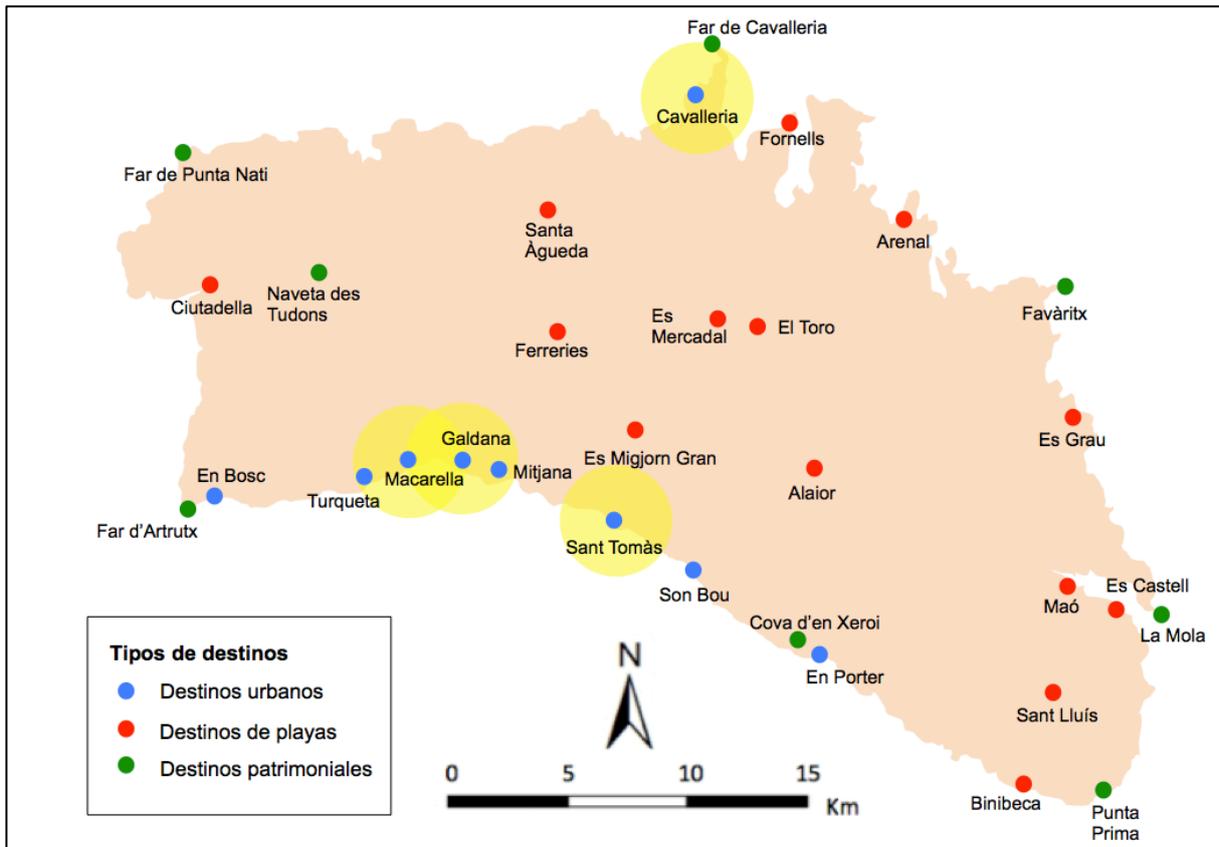
<<http://www.startcapps.com/blog/pasos-para-el-desarrollo-de-aplicaciones-moviles/>> (consulta el 18 de enero de 2015).

<sup>28</sup> Las tendencias de los niveles de frecuentación de las playas y otros datos relativos a los principales destinos turísticos de la isla están disponibles en el capítulo 2.4.

visitados hacia los destinos que menos visitantes reciben.
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- OBSAM</li><li>- Ayuntamientos municipales</li><li>- Consell Insular de Menorca</li><li>- Grupo de trabajo "Smart"</li></ul>
<b>Localización</b> <p>Totalidad de la isla. Proponemos activar esta aplicación para que cubra la totalidad de la isla, aunque en primer momento seleccionamos cuatro destinos como prueba piloto (figura 7).</p>
<b>Temporalidad</b> <p>Se podría iniciar la propuesta en 2016 con la prueba piloto en los cuatro aparcamientos seleccionados.</p>
<b>Recursos</b> <p>Los recursos que se han estimado para este proyecto son 80.000 €<sup>29</sup> para el desarrollo de la aplicación. En cuanto a la compra e instalación de la infraestructura necesaria se han considerado 20.000 € y 10.000€ para el mantenimiento anual.</p>
<b>Concertación y tramitación</b> <p>Información pública, Consell Insular de Menorca, Ayuntamientos y OBSAM.</p>
<b>Evaluación y seguimiento</b> <p>Evaluación de la rentabilidad socioeconómica, evaluación de la funcionalidad, evaluación del impacto ambiental, evaluación de la eficiencia energética y evaluación de las problemáticas de mantenimiento.</p> <p>El seguimiento del proyecto se va a realizar mediante los indicadores sobre el uso de la aplicación, los índices de frecuentación de playas y los estudios de impacto ambiental.</p>

<sup>29</sup> El presupuesto para el desarrollo de la aplicación se ha determinado tomando como referencia los estudios de Lance Talent (2014) y considerando que creamos una aplicación que trabaja con tres bases de datos (aparcamientos, playas y viento). Según la información disponible en <<http://bit.ly/1khXBwq>> (consulta el 18 de enero de 2015).

Figura 7. Localización de los destinos de la prueba piloto del proyecto 3.1



Fuente: Elaboración propia.

Figura 8. Posibles sensores para indicar la plaza libre en el aparcamiento



Fuente: Imagen de «Smart Sensors» disponibles en Endesa Educa, disponible en línea en <http://bit.ly/1BXAfny> (consulta el 18 de enero de 2015).

## **5.5. Transporte colectivo a tarifa**

### *5.5.1. Introducción*

Las propuestas y los proyectos para el transporte colectivo a tarifa se sustentan en los criterios y objetivos que se priorizaron después del análisis del DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades).

Como Criterio General a tener en cuenta en lo que respecta al transporte colectivo se consideró que Menorca, como Reserva de la Biosfera debe potenciar los medios de movilidad sostenible priorizando el uso de energías limpias y la eficiencia de un buen sistema intermodal. En el mismo sentido, y de forma más específica, el transporte público es el modo motorizado con mayor potencial para hacer la movilidad más sostenible en la isla, reduciendo las emisiones de CO<sub>2</sub>, transportando eficientemente mayor número de personas de una forma económica, ambiental y socialmente más equilibrada.

El criterio general enunciado junto con su desarrollo más específico referente al transporte público llevan a establecer tres objetivos principales detallados en el capítulo 4.5. de este documento:

- Incrementar la eficiencia en la gestión del servicio, explotando el consorcio TIB, con la integración de las tres compañías y potenciando las oportunidades y fortalezas existentes.
- Perfeccionar el equipamiento urbano y parque móvil del transporte público, creando nuevas infraestructuras y mejorando las existentes.
- Aumentar el peso del transporte público en el reparto modal de desplazamientos cotidianos, alcanzando un 20% de utilización al año 2030.

### *5.5.2. Propuestas y proyectos*

A partir de los tres objetivos enunciados, se desarrollan tres propuestas relacionadas estrechamente con éstos, las cuales, a su vez, se concretan con dos proyectos cada una.

### Propuesta 1: Gestión

El primer objetivo hacía referencia a la mejora en la gestión del servicio porque, tal y como se desarrolla en el capítulo de la memoria, la relación entre las tres empresas operadoras es muy deficiente y esto provoca que los usuarios reciban un mal servicio de transporte público. Las funciones del consorcio de Transportes de las Islas Baleares (TIB) en este aspecto son fundamentales pero ahora esto sólo se traduce en una página web y la imagen exterior de los autobuses. Es necesario una autoridad del transporte territorial para la Isla de Menorca así como Mallorca tiene su consorcio del Transporte. Este nuevo Consorcio de Transportes de Menorca deberá estar formado por el Govern de les Illes Balears, el Consell Insular de Menorca, los Ayuntamientos y las asociaciones de usuarios. Las funciones principales de este Consorcio serían: planificar, proponer un nuevo régimen de concesión así como fiscalizar el servicio de las actuales operadoras, proponer un sistema tarifario, gestionar el financiamiento y procurar que se elabore y distribuya suficiente información para los usuarios.

De este modo, la primera propuesta se concreta en:

Propuesta 1: Potenciar el consorcio TIB con una autoridad territorial del transporte insular (Consorcio de Transportes de Menorca) y dotarla de recursos y personal suficiente. Esta propuesta se desarrolla mediante dos proyectos concretos:

Proyecto 1.1. Creación de un departamento de seguimiento y fiscalización de la concesión.

Proyecto 1.2. Establecer un sistema tarifario único para todo el servicio del transporte público.

El primer proyecto tiene en objetivo de asegurar que las empresas operadoras cumplan con sus funciones y con las directrices establecidas por el consorcio TIB. Se trata de que el nuevo Consorcio de Transportes de Menorca sea el responsable directo de el seguimiento y monitoreo de las operadoras del servicio. Es fundamental también realizar un estudio de la factibilidad de la nueva concesión en 2018 para todo el servicio de transporte público de Menorca. Para que el Consorcio funcione debe evaluarse la necesidad de contratar nuevos funcionarios de acuerdo a la plantilla actual de la Dirección Insular de Transportes y proyectos.

El segundo proyecto se propone para integrar los trayectos de las tres compañías actuales, de manera que los abonos de transporte permitan utilizar todo el servicio de la isla. También es necesario incrementar la variedad de los títulos, especialmente para adaptarse a las necesidades de movilidad de los turistas que podrían utilizar el servicio intensivamente

durante una estancia corta. Por un lado se tienen que unificar criterios de tarificación por kilómetros para los billetes sencillos y por otro ampliar la gama de abonos de manera que se contemplen opciones de intermodalidad con transporte marítimo entre islas, bicicletas, etc.

### Propuesta 2: Infraestructura

El segundo objetivo se refería a las deficiencias que presentan tanto el equipamiento urbano y parque móvil del transporte público como la información disponible del servicio. De este modo, la segunda propuesta se concreta en:

Propuesta 2: Modernizar la infraestructura y el parque móvil del transporte público y proporcionar información clara y actualizada del servicio.

Esta propuesta se desarrolla mediante dos proyectos concretos:

Proyecto 2.1 Mejorar la infraestructura fija y la información disponible del servicio de manera proporcional a su uso y a una movilidad intermodal.

Proyecto 2.2. Adecuar el parque móvil del servicio de autobuses en concordancia con la demanda y las nuevas tecnologías

El primer proyecto tiene como objetivo hacer más accesible y confortable el servicio y ofreciendo información clara a los usuarios. Para ello se debe definir la mejor localización de las paradas facilitando la intermodalidad, con espacio para dejar las bicicletas y uniformizando su diseño. También se tiene que garantizar la accesibilidad con la señalética adecuada. Es importante exponer en cada parada la información de las líneas que la sirven con una gráfica unificada así como elaborar un plano de la totalidad del servicio actualizado en cada temporada y actualizar la página web vinculada a una aplicación que den acceso a la información a los usuarios del transporte público. Este servicio se puede completar con una pantalla de información a tiempo real del paso de los autobuses.

El segundo proyecto se refiere en concreto al parque móvil con el objetivo de hacer más eficiente el servicio y disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub>. Para ello se deberá sustituir paulatinamente la flota de autobuses con vehículos que usen energías renovables. También se podrá estudiar reducir el tamaño de los autobuses con menores flujos por trayecto. Los nuevos vehículos deberán estar adaptados para los usuarios con movilidad reducida así como prever un espacio para transportar bicicletas y equipaje.

La nueva concesión deberá tener un capítulo para marcar los criterios y los requerimientos acerca de la flota de vehículos para los nuevos operadores.

### Propuesta 3: Sensibilización

Teniendo en cuenta que uno de los objetivos se refería a aumentar el peso de la movilidad en transporte público hasta un 20% de la movilidad total el 2030, se debe empezar a tomar medidas para incrementar el uso de este servicio. En este sentido, la tercera propuesta se concreta resumidamente en:

Propuesta 3: Fomentar el uso del transporte público.

Esta propuesta se desarrolla mediante dos proyectos concretos:

Proyecto 3.1 Realizar una campaña de fomento del uso del transporte público.

Proyecto 3.2 Ofrecer estímulos para hacer atractivo el uso del transporte público.

El primer proyecto tiene como objetivo sensibilizar a la población de los beneficios del uso del transporte colectivo. Para ello se propone diseñar talleres para centros educativos y para la población residente. También es indispensable elaborar y distribuir folletos y carteles, además de documentos audiovisuales.

El segundo proyecto define otra estrategia para aumentar el uso del transporte público respecto a los otros modos de transporte ofreciendo servicios adicionales para los usuarios. Por ejemplo ofreciendo un servicio de conexión inalámbrica Wifi en los autobuses, de manera que los turistas encuentren un atractivo más para usar el transporte público. Por otro lado, se propone establecer convenios con el sector privado y los centros educativos para incentivar el uso entre los residentes en Menorca.

**Tabla 1. Time line de los proyectos (2015-2018)**

<b>Proyectos</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
1.1. Creación de un departamento de seguimiento y fiscalización de la concesión.				
1.2. Establecer un sistema tarifario único para todo el servicio del transporte público.				
2.1. Mejorar la infraestructura fija y la información disponible del servicio de manera proporcional a su uso y a una movilidad intermodal.				
2.2. Adecuar el parque móvil del servicio de autobuses en concordancia con la demanda y las nuevas tecnologías.				
3.1. Realizar una campaña de fomento del uso del transporte público.				
3.2. Ofrecer estímulos para hacer atractivo el uso del transporte público.				

*Fuente: Elaboración propia*

**Tabla 2. Gestión\_Propuesta 1\_Proyecto 1**

<b>PROPUESTA 1:</b> Potenciar el consorcio TIB Menorca como autoridad territorial del transporte y dotarla de recursos y personal suficiente.	
<b>Proyecto 1.1.</b>	Creación de un departamento de seguimiento y fiscalización de la concesión del servicio de transporte público.
<b>Objetivo</b>	Asegurar que las empresas operadoras cumplan con sus objetivos y con las directrices establecidas por el consorcio TIB.
<b>Actuaciones</b>	Realizar el seguimiento y monitoreo de las concesiones. Realizar un estudio de la factibilidad de una concesión única en 2018 para todo el servicio de Menorca.
<b>Agentes</b>	Autoridad Territorial del Transporte (Gobierno de las Islas Baleares; Consell Insular Menorca; Ayuntamientos).
<b>Localización</b>	Menorca
<b>Temporalidad</b>	2015
<b>Recursos</b>	Financiación del Gobierno de las Islas Baleares y del Consell Insular de Menorca.
<b>Concertación y tramitación</b>	Abrir el concurso de cuatro plazas públicas.
<b>Evaluación y seguimiento</b>	Valorar, al término de la concesión existente, el cumplimiento de los objetivos del departamento de seguimiento y fiscalización.
<b>Otros</b>	Evaluar la necesidad de contratar nuevos funcionarios de acuerdo a la plantilla actual.

*Fuente: Elaboración propia*

**Tabla 3. Gestión\_Propuesta 1\_Proyecto 2**

<b>PROPUESTA 1:</b> Potenciar el consorcio TIB Menorca como autoridad territorial del transporte y dotarla de recursos y personal suficiente.	
<b>Proyecto 1.2.</b>	Establecer un sistema tarifario único para todo el servicio del transporte público.
<b>Objetivo</b>	Integrar los trayectos de las tres compañías.
<b>Actuación</b>	Integrar los abonos de transporte e incrementar la variedad de los títulos según necesidades de uso. Unificar criterios de tarificación por kilómetros.
<b>Agentes</b>	Autoridad Territorial del Transporte (Gobierno de las Islas Baleares; Consell Insular Menorca; Ayuntamientos).
<b>Localización</b>	Menorca
<b>Temporalidad</b>	2015
<b>Recursos</b>	Financiación del Gobierno de las Islas Baleares y del Consell Insular de Menorca.
<b>Concertación y tramitación</b>	Establecer una norma que obligue a las empresas al cumplimiento del sistema tarifario.
<b>Evaluación y seguimiento</b>	Revisar periódicamente las tarifas.

*Fuente: Elaboración propia*

**Tabla 4. Infraestructura\_Propuesta 2\_Proyecto 1**

<b>PROPUESTA 2:</b> Modernizar la infraestructura y el parque móvil del transporte público y proporcionar información clara y actualizada del servicio.	
<b>Proyecto 2.1.</b>	Mejorar la infraestructura fija y la información disponible del servicio de manera proporcional a su uso y a una movilidad intermodal.
<b>Objetivo</b>	Incrementar la intermodalidad, haciendo más accesible y confortable el servicio y ofreciendo información clara a los usuarios.
<b>Actuación</b>	Definir la mejor localización de las paradas facilitando la intermodalidad. Uniformizar el diseño de las paradas de autobuses y garantizar su accesibilidad con la señalética adecuada. Exponer en cada parada la información de las líneas que la sirven con una gráfica unificada. Elaborar un plano de la totalidad del servicio actualizado en cada temporada y actualizar la página web vinculada a una aplicación que den acceso a la información a los usuarios del t. público. Pantallas en las paradas con esta información a tiempo real.
<b>Agentes</b>	Estado; Autoridad Territorial del Transporte (Gobierno de las Islas Baleares; Consell Insular Menorca; Ayuntamientos); Operadores; y Dirección Insular de Transportes y Proyectos.
<b>Localización</b>	Menorca
<b>Temporalidad</b>	2015 - 2018
<b>Recursos</b>	Financiación del Gobierno de las Islas Baleares del Consell Insular de Menorca y de los Ayuntamientos. Subvenciones del Gobierno estatal. Inversión privada.
<b>Concertación y tramitación</b>	Estudio de localización física de las paradas. Concurso para la cesión de espacios, y explotación de la publicidad. Abrir concurso de diseño de la infraestructura fija y señalética. Abrir concurso de página web y aplicación.
<b>Evaluación y seguimiento</b>	Mantenimiento de infraestructura fija y actualización de la información a los usuarios.

*Fuente: Elaboración propia*

**Tabla 5. Infraestructura\_Propuesta 2\_Proyecto 2**

<b>PROPUESTA 2:</b> Modernizar la infraestructura y el parque móvil del transporte público y proporcionar información clara y actualizada del servicio	
<b>Proyecto 2.2.</b>	Adecuar el parque móvil del servicio de autobuses en concordancia con la demanda y las nuevas tecnologías.
<b>Objetivo</b>	Hacer más eficiente el servicio y disminuir las emisiones de CO2
<b>Actuación</b>	Sustituir paulatinamente la flota de autobuses con vehículos que usen energías renovables. Reducir el tamaño de los autobuses con menores flujos por trayecto. Adaptar la flota existente, y prever los espacios en la nueva flota, para usuarios con movilidad reducida y para transportar bicicletas y equipaje.
<b>Agentes</b>	Estado; Autoridad Territorial del Transporte (Gobierno de las Islas Baleares; Consell Insular Menorca; Ayuntamientos); Operadores; y Dirección Insular de Transportes y Proyectos.
<b>Localización</b>	Menorca
<b>Temporalidad</b>	2015 - 2018
<b>Recursos</b>	Financiación del Gobierno de las Islas Baleares y del Consell Insular de Menorca. Convocatorias europeas de renovación de flota del TP que usen energías limpias. Inversión privada.
<b>Concertación y tramitación</b>	Estudio de flujos y parque móvil del transporte público y la red viaria de Menorca. Propuesta del parque móvil de acuerdo al estudio.
<b>Evaluación y seguimiento</b>	Encuestas de satisfacción del servicio por parte de los usuarios a medida que se va sustituyendo el parque móvil. Valorar la eficiencia del parque móvil cinco años después de su renovación.

*Fuente: Elaboración propia*

**Tabla 6. Sensibilización\_Propuesta 3\_Proyecto 1**

<b>PROPUESTA 3: Fomentar el uso del transporte público.</b>	
<b>Proyecto 3.1.</b>	Realizar una campaña de fomento del uso del transporte público.
<b>Objetivo</b>	Sensibilizar a la población de los beneficios del uso del transporte colectivo.
<b>Actuación</b>	Diseñar talleres para centros educativos y la población residente. Elaboración y distribución de folletos y carteles, además de documentos audiovisuales.
<b>Agentes</b>	Autoridad Territorial del Transporte (Gobierno de las Islas Baleares; Consell Insular Menorca; Ayuntamientos); Dirección Insular de Economía, Medio Ambiente i Caza; Dirección Insular de Turismo; y Dirección Insular de Cultura, Patrimonio y Educación.
<b>Localización</b>	Menorca
<b>Temporalidad</b>	2015 - 2016
<b>Recursos</b>	Financiación del Gobierno de las Islas Baleares, del Consell Insular de Menorca y de los Ayuntamientos. Inversión privada.
<b>Concertación y tramitación</b>	Concurso del contenido y el diseño de la campaña de sensibilización.
<b>Evaluación y seguimiento</b>	Encuestas de satisfacción de los talleres. Monitoraje de los resultados de uso del servicio de transporte público de forma periódica.

*Fuente: Elaboración propia*

**Tabla 7. Sensibilización\_Propuesta 3\_Proyecto 2**

<b>PROPUESTA 3: Fomentar el uso del transporte público.</b>	
<b>Proyecto 3.2.</b>	Ofrecer estímulos para hacer atractivo el uso del transporte público.
<b>Objetivo</b>	Aumentar el uso del transporte público respecto a los otros modos de transporte ofreciendo servicios adicionales para los usuarios.
<b>Actuación</b>	Dotar de Wifi a los autobuses. Establecer convenios con el sector privado y centros educativos.
<b>Agentes</b>	Estado; Autoridad Territorial del Transporte (Gobierno de las Islas Baleares; Consell Insular Menorca; Ayuntamientos); Operadores. Dirección Insular de Servicios Generales, Trabajo e Innovación; y Dirección Insular de Cultura, Patrimonio y Educación.
<b>Localización</b>	Menorca
<b>Temporalidad</b>	2015 - 2018
<b>Recursos</b>	Financiación del Gobierno de las Islas Baleares, del Consell Insular de Menorca y de los Ayuntamientos. Inversión privada.
<b>Concertación y tramitación</b>	Concurso para la instalación de conexión inalámbrica en los autobuses. Redacción del reglamento de convenios.
<b>Evaluación y seguimiento</b>	Mantenimiento y conservación de la instalación informática. Evaluación de los resultados de los convenios firmados.

*Fuente: Elaboración propia*

## **5.6. Transporte colectivo discrecional**

### *5.6.1. Introducción*

Las propuestas que se plantean a continuación tienen su origen en los objetivos y en el criterio para el modo de transporte discrecional que se estableció en anteriores capítulos. Los proyectos que surgen de las propuestas se adecuan a la isla de Menorca y a los objetivos marcados.

Durante la elaboración de las propuestas y proyectos se han tenido en cuenta los segmentos de población con los que desde un inicio se trabaja, por ello, tenemos propuestas para la población en edad escolar, los trabajadores de los polígonos industriales y, finalmente, los turistas de Menorca.

La línea de las propuestas siguen el esquema según su finalidad: propuestas que tienen que ver con la planificación, otras con las infraestructuras, y por último, las que plantean aspectos sobre la información.

Se han establecido un total de tres propuestas: la primera tiene que ver con la población en edad escolar y consta de un proyecto. La segunda propuesta tiene dos proyectos, el primero tiene que ver con la población trabajadora en los polígonos industriales y, el segundo proyecto tiene que ver con la planificación de unos autocares a través de un sistema flexible y que ofrece un servicio distinto a los convencionales. Finalmente, la tercera propuesta tiene tres proyectos. Los dos primeros tienen que ver con aspectos de infraestructura (paradas y párquines) y la última con la población visitante que llega a Menorca.

Todas estas parten de principios se proponen a partir de criterios de sostenibilidad ambiental y equidad social, con la finalidad de obtener una movilidad eficientemente repartida sobre el territorio.

<b>PROPUESTA 1</b> Planificar una red de autocares a los centros escolares que ofrezcan un servicio de transporte a la población en edad escolar.
<b>Proyecto 1.1</b> Establecer una ruta escolar desde núcleos poblacionales con déficit de accesibilidad.
<b>Objetivo</b> Facilitar la conectividad y accesibilidad de los núcleos poblacionales con menores de 16 años para que tengan un servicio gratuito de transporte escolar.
<b>Actuación</b> Para desarrollar el objetivo hacen falta las siguientes actuaciones: <ul style="list-style-type: none"><li>- Establecer los principales núcleos de población con carencias de servicio de transporte escolar.</li><li>- Diseñar una red que conecte los núcleos anteriores con las ciudades principales donde están situados los centros escolares.</li><li>- Contratar una empresa de autocares para que realice los viajes de origen a destino.</li></ul>
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ayuntamiento de cada municipio</li><li>- Centros escolares</li><li>- Consell Insular de Menorca</li></ul>
<b>Localización</b> Cada uno de los municipios que integra Menorca.
<b>Temporalidad</b> Debido a que ya existen rutas escolares y este proyecto trataría de mejorarlos, el tiempo estimado sería de 5 años.
<b>Recursos</b> Actualmente existen algunas rutas escolares, aunque el servicio que ofrecen no es el adecuado o no es competitivo con el vehículo privado familiar. Por esta razón, solo se han de hacer algunas mejoras en las rutas y ofrecer una mejor calidad, por lo que el presupuesto que se necesita no es muy elevado. El servicio escolar de hoy en día es gratuito para los menores de 16 años, lo que respetamos y creemos que seguiría así en la nueva propuesta. La financiación responde a que el 50% del coste es por parte de cada ayuntamiento y el restante, del Consell Insular.
<b>Concertación y tramitación</b> Para llevar a cabo la propuesta es necesario seguir unos pasos marcados: <ul style="list-style-type: none"><li>- Informar a la población de las nuevas actuaciones y concienciar sobre la importancia que tiene que el menor vaya a la escuela en autocar discrecional (sostenibilidad e independencia del menor).</li><li>- Abrir un proceso participativo en los que agentes municipales y vecinos discutan sobre</li></ul>

el proyecto.
<b>Evaluación y seguimiento</b> Hacer un estudio estadístico anual del funcionamiento de la ruta escolar de cada municipio y sobre el uso de cada una.

<b>PROPUESTA 2</b> Planificar una red de autocares a los polígonos industriales que ofrezcan servicio a este colectivo.
<b>Proyecto 2.1</b> Establecer una ruta a servicio de las empresas a los polígonos industriales de ida y vuelta según los horarios de las empresas.
<b>Objetivo</b> Ofrecer nuevas oportunidades a trabajadores que actualmente no pueden acceder a estas zonas y reducir el uso del transporte privado de los trabajadores que diariamente llegan con este modo.
<b>Actuación</b> Para llevar a cabo el proyecto se hace necesario la siguiente actuación: <ul style="list-style-type: none"><li>- Estudio sobre la demanda de población que necesita autocar discrecional como modo de transporte alternativo al vehículo para acceder al polígono industrial.</li><li>- Proceso de información participativa con los agentes municipales, los operadores de los autocares y una representación de empresarios de cada polígono industrial.</li><li>- Estudio de las empresas que estarían dispuestas a gestionar y participar en los costes de esta propuesta.</li><li>- Diseñar una ruta con un horario fijo para cada municipio que vaya bien al conjunto del polígono industrial.</li></ul>
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Cambra de Comerç</li><li>- Representación de cada polígono industrial</li><li>- Empresa de autocares</li><li>- Ayuntamiento de cada municipio</li></ul>
<b>Localización</b> Municipal y polígonos industriales.
<b>Temporalidad</b> Para hacer realidad el proyecto sería necesario un tiempo de 5 años, ya que la infraestructura ya está hecha; únicamente es necesario establecer una ruta y contratar unos autocares que estén dispuestos a hacerla.

<p><b>Recursos</b></p> <p>El coste del proyecto no se elevaría en exceso, ya que las carreteras ya están hechas. El coste principal sería el mantenimiento de los autocares y la contratación de este servicio por parte de los empresarios.</p> <p>Los costes de la planificación del transporte serían a cargo de las empresas dispuestas a ofrecer el servicio y por parte del ayuntamiento al que pertenece el polígono (cada uno aportaría el 50%).      €€€</p>
<p><b>Concertación y tramitación</b></p> <p>Estudio sobre la demanda para saber cuáles serían las posibilidades de poner una red de autocares de empresa y contactar con una empresa de autocares para gestionar la red de transporte que lleven a los trabajadores de los núcleos poblacionales a los polígonos.</p>
<p><b>Evaluación y seguimiento</b></p> <p>Hacer un estudio estadístico anual del funcionamiento de la ruta para trabajadores de cada polígono y cuál es el uso que se le da.</p>

<p><b>PROPUESTA 2</b></p> <p>Planificar una red de autocares a los centros escolares y a polígonos industriales que ofrezcan un servicio de transporte a estos dos colectivos.</p>
<p><b>Proyecto 2.2</b></p> <p>Bus a llamada: utilizar minibuses o furgonetas discrecionales para establecer un servicio de "taxi-bus" en acontecimientos específicos o centros educativos no obligados.</p>
<p><b>Objetivo</b></p> <p>Ofrecer un servicio alternativo, flexible e inmediato a grupos de 7/8 personas para llegar a destinos no cubierto por otro tipo de transporte y para reducir el peso del vehículo privado</p>
<p><b>Actuación</b></p> <p>Para hacer posible el objetivo del proyecto es necesaria una actuación como la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizar publicidad específica sobre el nuevo servicio para darlo a conocer.</li> <li>- Abrir una línea telefónica específica para contratar el servicio.</li> <li>- Hacer una app específica para solicitar y gestionar el servicio.</li> </ul>
<p><b>Agentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Consell Insular</li> <li>- Agencias de transporte privado</li> </ul>
<p><b>Localización</b></p> <p>Toda la isla</p>
<p><b>Temporalidad</b></p> <p>El tiempo aproximado para realizar el proyecto es de 2/3 años, ya que la actuación no implica</p>

la construcción de infraestructuras ni procesos largos.
<b>Recursos</b> Cada uno de los grupos que quieran contratar el servicio de transporte “taxi-bus” costeará el servicio. Podrían ofrecer desde los hoteles algunos vales de descuento para la contratación.
<b>Concertación y tramitación</b> Abrir una fase de participación entre las empresas de servicio discrecional y la entidad pública para establecer tarifas y responsabilidades y dar a conocer el servicio a los propios residentes de la isla y a los turistas que lleguen.
<b>Evaluación y seguimiento</b> Evaluar el servicio constantemente a través la app que monitorea la distancia, el tiempo, la gente y la calidad del servicio en tiempo real.

<b>PROPUESTA 3</b> Promocionar el transporte discrecional a turistas y habilitar nuevas infraestructuras para la movilidad.
<b>Proyecto 3.1</b> Habilitar paradas de autocar seguras para los niños, trabajadores y turistas.
<b>Objetivo</b> Mejorar la calidad del transporte discrecional ofreciendo una mejor accesibilidad y seguridad a las paradas y situarlas en lugares con carencia y condicionar las calles cercanas a las paradas para garantizar la seguridad en el desplazamiento hacia la parada de los peatones y ciclistas. Por otro lado, se ha de asegurar que en cada parada exista un parquin para dejar las bicicletas con el objetivo que disminuya el uso del vehículo privado para acompañar a las personas a la parada de autocar.
<b>Actuación</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Estudio sobre las paradas existentes y dónde son necesarias más que no existen.</li><li>- Abrir un proceso participativo entre los vecinos y los agentes municipales para acabar de concretar dónde serán más útiles las paradas de autocar y dónde ofrecerían mejor servicio.</li><li>- Realización de las obras necesarias para mejorar aquellas paradas existentes o incorporar las nuevas y condicionamiento de las calles cercanas.</li></ul>
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Govern de les Illes Balears</li><li>- Ayuntamiento</li><li>- Consell Insular</li><li>- Asociación de vecinos</li></ul>

<b>Localización</b> Núcleos de población (para el servicio escolar, los trabajadores y turistas), polígonos industriales y sitios de atractivo turístico
<b>Temporalidad</b> El tiempo de realización de la propuesta se determina a partir de las actuaciones que han de hacerse: 1r y 2º año: estudio sobre las paradas existentes y dónde son necesarias más que no existen. 3r año: realización de las obras pertinentes y dar a conocer a la población las nuevas mejoras en las infraestructuras. 5º año: dar por finalizadas las obras de mejora de las paradas.
<b>Recursos</b> Para hacer el proyecto siguiente es necesaria la inversión de gran cantidad de capital, ya que la incorporación de nuevas paradas de autocar y la renovación de las ya existentes tiene un coste muy elevado. Por ello es necesaria la cooperación y la financiación por parte de agentes públicos y ayudas en forma de prestaciones para hacer posible el proyecto. Por esta razón se pide al Govern de les Illes Balears que contribuya al coste total del proyecten un 50%, a los ayuntamientos de Menorca (20%) y al Consell Insular (30%).      €€€€
<b>Concertación y tramitación</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Detectar problemas en las paradas existentes y hacer un estudio para localizar nuevas, y hacerlas.</li><li>- Dar a conocer a los vecinos la nueva propuesta y que expongan sus objeciones.</li><li>- Iniciar las obras pertinentes para la ejecución del proyecto.</li></ul>
<b>Evaluación y seguimiento</b> Durante el primer año se ha de hacer un seguimiento para observar las paradas que se utilizan habitualmente, cuáles no y su degradación. Hacer un mantenimiento trimestral durante este período y al finalizar el primer año, continuar con el mantenimiento trimestral.

<b>PROPUESTA 3</b> Promocionar el transporte discrecional a turistas y habilitar nuevas infraestructuras para la movilidad.
<b>Proyecto 3.2</b> Realizar “Smart párquines” permeables en zonas estratégicas con atractivo turística y que éstos tengan un sistema de información a partir de paneles situados en los párquines y que ésta también se pueda consultar en teléfonos móviles u otros dispositivos.
<b>Objetivo</b> Construir una serie de párquines permeables e intermodales en zonas turísticas con alta demanda pero poca accesibilidad con el fin de facilitar el aparcamiento de furgonetas discretionales y otro tipo de vehículos provenientes de hoteles y apartamentos con el objetivo de fomentar un turismo más sostenible e integrado.  Objetivo 2 Explicar el funcionamiento de los párquines a través de paneles en el mismo lugar o a partir de apps para dispositivos smart.
<b>Actuación</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Estudio de localización de destinos con mayor demanda y localizaciones para poner párquines.</li><li>- Estudio de viabilidad técnica de la construcción de párquines en los destinos seleccionados.</li><li>- Proceso participativo con los comerciantes de los alrededores y los vecinos.</li><li>- Dimensionar el tamaño del parquin y planificar los espacios para favorecer la intermodalidad.</li><li>- Construcción de la infraestructura física.</li><li>- Creación de app para dispositivos móviles (u otros) para dar a conocer la localización de los párquines y las posibilidades que éstos tienen para la intermodalidad.</li></ul>
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Consell Insular</li><li>- Ayuntamiento</li><li>- OBSAM</li><li>- Empresarios y vecinos de los alrededores de donde se ha de hacer la actuación</li></ul>
<b>Localización</b> Zona próxima a la playa sin que altere los recursos naturales y el ecosistema paisajístico y otros destinos turísticos de interior como Santa Àgueda que no dispone de parquin, o ciudades con interés turístico como Ciutadella o Maó.
<b>Temporalidad</b> El tiempo de realización estimado es de 5 años.

<p>1 año: Realización de estudios para localizar zonas con déficit de aparcamiento o problemas de accesibilidad.</p> <p>2º año: procesos participativos entre los diferentes agentes para dar a conocer el proyecto y que ellos aporten sus objeciones.</p> <p>3 a 5 años: Dimensionar y planificar espacios y realización de la aplicación para móviles sobre párquines.</p>
<p><b>Recursos</b></p> <p>La financiación de las paradas de transporte se ha de hacer a partir de la cooperación entre el Consell Insular y los ayuntamientos de cada uno de los municipios. Para que el coste sea más asequible se pueden pedir ayudas al fondo europeo FEDER o a otros programas de ayuda.</p> <p>€€€€€</p>
<p><b>Concertación y tramitación</b></p> <p>Iniciar una fase participativa entre los ayuntamientos, propietarios de suelo afectado, Obsam y los representantes de las actividades económicas localizadas alrededor de las zonas definidas.</p> <p>Elaborar, concertar y aprobar un Plan sectorial de movilidad que incluya la localización y planificación de los párquines.</p>
<p><b>Evaluación y seguimiento</b></p> <p>Informes mensuales de uso de los párquines y seguimiento diario a partir de las app sobre el perfil de los usuarios. Estos datos servirán para enriquecer los informes mensuales anteriores y para nuevas propuestas futuras.</p>

<p><b>PROPUESTA 3</b></p> <p>Promocionar el transporte discrecional a turistas y habilitar nuevas infraestructuras para la movilidad.</p>
<p><b>Proyecto 3.3</b></p> <p>Crear una colaboración entre entidad pública y plaza turísticas para definir excursiones, realizar mapa de accesibilidad a destinos que se puede llegar en transporte discrecional y promocionar la isla de Menorca a partir de conferencias públicas para presentar la isla y sus atractivos turísticos.</p>
<p><b>Objetivo</b></p> <p>Reducir los viajes en vehículos privados y vehículos de alquiler en los sitios que tienen una alta calidad ambiental y están sujetos atractivos turísticos, disminuyendo el fenómeno de la erosión debido al paso y la emisión de CO<sub>2</sub>, a partir de realizar rutas turísticas en autocar discrecional desde los hoteles o apartamentos ofreciendo toda la información necesaria para la excursión. Por tanto, el objetivo de este proyecto es que a partir de ofrecer excursiones o rutas a los turistas desde el mismo hotel o zona de apartamentos, disminuya en la isla el uso de coches de autocar, sobre todo en verano, ya que es una problemática</p>

medioambiental y social.

### **Actuación**

- Iniciar una serie de reuniones entre representantes de entidades públicas y privadas que gestionen actividades turísticas con el fin de presentar y recomendar las rutas;
- Estudiar las posibles carreteras que pueden ser accesibles para el transporte discrecional de manera segura en lugares turísticos;
- Definir un marco conjunto de rutas donde están subrayados los puntos fuertes y débiles también con la opinión de OBSAM;
- Abrir un debate público con los ciudadanos;
- Realización del mapa con las rutas por carretera accesibles sólo con el transporte discrecional y poner carteles de información;
- Rehabilitar los caminos de tierra y realización de barreras electrónicas;
- Adaptar los autocares para que puedan llevar bicicletas para conseguir una mayor intermodalidad y nuevas oportunidades de movilidad;
- Ofrecer incentivos a los usuarios de autocares discretionales para disminuir el uso de vehículos privados de alquiler. En el propio hotel se dará un incentivo del 20% de descuento a cada uno de los turistas que contraten una de las excursiones en transporte discrecional.
- Elegir los medios apropiados de comunicación (internet, periódicos, folletos) para anunciar los nuevos itinerarios sugeridos y organizados;
- Realizar conferencias dentro y fuera de la isla sobre la importancia natural y cultural de Menorca y la necesidad de promover los destinos, medios y rutas sostenibles, donde los principales invitados sean promotores turísticos y administradores hoteleros, para promover la potencialidad natural, social y cultural de la isla de Menorca y presentar las posibilidades de desplazamiento dentro de la isla con la finalidad de reducir el tráfico de vehículo privado o de alquiler;
- Distribuir a visitantes en hoteles, puerto y aeropuerto de la isla resumen de la guía de destinos y rutas sostenibles, así como el procedimiento para acceder fácilmente a los servicios de movilidad discrecional.

### **Agentes**

- Ayuntamientos
- Consell Insular de Menorca
- Empresas de transporte autocares
- Obsam
- Plaza turísticas (de actividades y de propiedades)
- Agencias turísticas
- Hoteles

### **Localización**

Zona próxima a la playa sin que altere los recursos naturales y el ecosistema paisajístico y otros destinos turísticos de montaña o atractivo turístico en ciudades. La actuación es de ámbito de toda la isla de Menorca y las reuniones para llevar a cabo el proyecto se efectuarían en los propios hoteles o en el ayuntamiento. El inicio de las excursiones se

puede hacer en los propios hoteles en los que se hospedan los turistas.

### **Temporalidad**

5 años:

1 año: Realización de estudios y planificar ruta

2 años: Rehabilitar los caminos de tierra y realización de barreras electrónicas

2/3 años: Operación de información y promoción de las rutas accesible en autocares

4 años: Diseño publicitario y encargar que las páginas web de turismo o de movilidad exterior que promuevan la iniciativa.

### **Recursos**

Los recursos para hacer frente a este proyecto serian de un valor poco elevado, ya que contaríamos con una infraestructura de carreteras ya hechas para ir a los destinos propuestos y con una zona de párquines adaptados a estos modos de transporte.

Se ha de tener en cuenta el coste del alquiler de los autocares que se tendría que cofinanciar entre los ayuntamientos a los que pertenece cada hotel (30%), el Consell Insular (30%) y los propios turistas (40%). €€

### **Concertación y tramitación**

Elaborar, concertar y aprobar un Plan sectorial de movilidad que incluya la localización de las carreteras y planificación de las rutas y del sistema de información.

Después la finalización de las reuniones entre los actores públicos y privados en los que todos aportan sus ideas, los municipios junto al Obsam deben desarrollar un informe, que incluirá rutas posibles a ofrecer con un servicio de furgonetas, sin comprometer los recursos naturales. El siguiente paso será evaluar junto con los ciudadanos las rutas a mantener y cuáles abandonar, a fin de no crear un sistema demasiado invasivo. La final de la intermediación anuncia los nuevos itinerarios sugeridos que figuran con las oportunidades que surgen de este servicio. Así mismo, se elaboraran guías de destinos y rutas vía movilidad discrecional colectiva.

### **Evaluación y seguimiento**

Hacer un estudio estadístico anual del número de autocares y usuarios que viajan según este sistema. Al quinto año de la presentación de las nuevas rutas, hacer un estudio en el que se evalúa si los turistas prefieren hacer excursiones organizada en grupos en función de las posibilidades de los nuevos itinerarios, estudiando el peso del transporte colectivo discrecional, para ver si aumenta de peso a expensas del vehículo privado.

Al finalizar cada conferencia entregar cuestionario a los participantes para la evaluación de la jornada y evaluar la información estadística de los resultados de movilidad en las rutas planteadas en las conferencias.

## 5.7. Movilidad en bicicleta

### 5.7.1. Introducció i propostes

De acuerdo con los objetivos expuestos en el capítulo 4 de Criterios que se enfocan en el uso cotidiano de la bicicleta, se han desarrollado dos propuestas, la primera con respecto a las infraestructuras que contiene 3 proyectos y la segunda aludiendo a los servicios, con 5 proyectos.

<p><b>PROPUESTA 1</b>  <b>Ampliar la red de carril bici para la movilidad cotidiana municipal e intermunicipal</b></p>
<p><b>Proyecto 1.1</b>  <b>Estudio preliminar para la conexión intermunicipal a través de carriles bicis</b></p>
<p><b>Objetivo</b>  El objetivo del proyecto del estudio preliminar es evaluar la posibilidad de crear una red de ciclovías que conecten los núcleos principales de la isla a lo largo de la red de carreteras principales existentes.  La red intermunicipal de carril bici debe tener características definidas para permitir desplazamientos suficientemente rápidos, seguros y eficientes.</p>
<p><b>Actuación</b>  El proyecto consiste en encargar la evaluación de los arcones de la red viaria principal para la construcción de los carriles bicis de tipo segregado, con un ancho suficiente para una circulación en dos sentidos, pavimentación adecuada, continuidad, ausencia de obstáculos, señalización y visibilidad adecuada.</p>
<p><b>Agentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consell Insular de Menorca, Departament Mobilitat i Projectes.</li> <li>• Estudio técnico profesional.</li> </ul>
<p><b>Localización</b>  El estudio para la implantación de los carriles bicis debe hacerse en los siguientes tramos de la red viaria principal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciutadella – Ferreries (15km)</li> <li>• Ferreries – Es Mercadal (7,5km)</li> <li>• Es Mercadal – Alaior (11,1km)</li> <li>• Alaior – Maó (12,8km)</li> <li>• Es Migjorn – Ferreries (6,8km)</li> <li>• Es Migjorn – Es Mercadal (7,5km)</li> </ul>
<p><b>Temporalidad</b>  Como primera etapa el Departament de Mobilitat i Projectes del Consell de Menorca establece los criterios para la construcción de la infraestructura y sus características</p>

básicas, como segunda abre una convocatoria pública para la selección de un estudio técnico profesional que llevará a cabo el análisis en un período de 12 meses (2016). Finalmente, en función del resultado, se elaborará un plan para la conexión intermunicipal a través de carriles bicis.

**Recursos**

En el período 2007-2013 se han destinado varios millones de euros, a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Fondo de Cohesión, a favor de las áreas relacionadas con la reducción de emisiones, la energía renovable, eficiencia energética, medios de transporte más limpios y ciclovías. La UE ha decidido centrarse en estas estrategias para los próximos años con fondos para el período 2014 – 2020.

**Concretación y tramitación:**

El Departament de Mobilitat i Projectes del Consell de Menorca es responsable.

**Evaluación y seguimiento:**

Evaluación y seguimiento son responsabilidad del Departament de Mobilitat i Projectes del Consell de Menorca.

**PROPUESTA 1**

**Ampliar la red de carril bici para la movilidad cotidiana municipal y intermunicipal**

**Proyecto 1.2**

**Estudio del plan de ampliación de carriles bicis e implementación de infraestructura origen - destino en las localidades de Ciutadella y Maó**

**Objetivo**

El objetivo principal es completar la red para la conexión de carril bici y complementar con la infraestructura de aparcamiento en el origen y destino de los desplazamientos que se realicen, esta intervención se realizará en las localidades de Ciutadella y Maó.

Se pretende generar con esta actuación que a través de una malla de red vial de bicicleta a escala urbana, que ayude a resolver problemas de movilidad de la ciudad en su conjunto, también promover el uso de la bicicleta y crear un sistema de movilidad más sostenible con el medio ambiente.

**Actuación**

Crear tramos de carril bici que faltan, para que haya una conexión completa en el circuito ciclistico de la isla, además complementar con aparcamientos.

Para esto debemos, realizar el estudio, reconocimiento y análisis de la situación actual, como base de la propuesta y solución de diseño.

Es por este motivo que se plantea en primer lugar que se realice el encargo de la "Consultoría y asistencia técnica para la redacción del Estudio del plan de ampliación de carriles bici en las localidades de Ciutadella y Maó", el que debe considerar los siguientes aspectos:

<ul style="list-style-type: none"><li>• Reconocer el carril bici existente de las localidades de Ciutadella y Maó.</li><li>• Identificar tramos no existentes en la red vial ciclista existente.</li><li>• Análisis vías que determinan la demanda de desplazamientos (origen destino) y oferta existente.</li><li>• Difusión del proyecto entre los ciudadanos a través de la publicidad y reuniones colectivas en las que se puede hacer observaciones y sugerencias.</li><li>• Valoración de la posibilidades de integración de la bicicleta en un horizonte próximo de cada tramo concreto a partir del análisis de los datos recogidos en el trabajo de campo, matizada por las posibilidades de actuación del Ayuntamiento en el caso de que la infraestructura propuesta dependa de una reordenación viaria que necesite reajustes de alineaciones y redimensionamiento de la sección transversal del viario.</li><li>• Creación del estudio del plan de ampliación de carril bici en las localidades de Ciutadella y Maó, que incluya el programa económico.</li><li>• Directrices de la Propuesta de Diseño de la red de carril bici, estos deben ser seguros y eficientes.</li></ul>
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ayuntamiento de Maó y Ciutadella</li></ul>
<b>Localización</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ciutadella y Maó</li></ul>
<b>Temporalidad</b> <p>El tiempo estimado de la primera fase de redacción del estudio para el “Plan de ampliación de carriles bici e implementación de infraestructura origen – destino” es de 12 meses (2016).</p> <p>En segundo lugar se debe realizar la propuesta de diseño en la que se contemplan 12 meses. (2017)</p> <p>Y en tercer lugar se debe considerar la Ejecución e Implementación del plan el que se desarrollara desde 2018 a 2022.</p>
<b>Recursos</b> <p>El coste del “<i>Consultoría y asistencia técnica para la redacción del Estudio del plan de ampliación de carriles bici en las localidades de Ciutadella y Maó</i>” es aproximadamente 10.000 euros.</p> <p>Los costos del segundo y tercer punto señalados en el ámbito temporalidad quedaran señalados y indicados en la consultoría descrita en anteriormente.</p>
<b>Concretación y tramitación</b> <p>El Ayuntamiento de Maó y Ciutadella son los responsables.</p>
<b>Evaluación y seguimiento</b> <p>El Ayuntamiento de Maó y Ciutadella son los responsables.</p>

<b>PROPUESTA 1</b> <b>Ampliar la red de carril bici para la movilidad cotidiana municipal y intermunicipal</b>
<b>Proyecto 1.3</b> <b>Estudio para la integración de la bicicleta en el plan de intermodalidad de la isla</b>
<b>Objetivo</b> Identificar lugares aptos para el intercambio modal dentro de red de transportes de Menorca, entendida como un sistema de transporte público integra que facilite al viajero la accesibilidad a cualquier entidad de población del territorio autonómico.
<b>Actuación</b> Hacer coincidir aparcamiento de bicicleta y estación de bici pública con lugares óptimos para cambio de modalidad con distintos medios de transporte público y privado.
<b>Agente</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Consell Insular de Menorca, Departament de Mobilitat i Projectes.</li><li>• Ayuntamientos municipales.</li></ul>
<b>Localización</b> Aparcamientos de coche, puertos, aeropuertos y paradas de autobús.
<b>Temporalidad</b> En primer lugar de debe considerar el diagnóstico y análisis de la situación actual reconociendo los nodos de intermodalidad de cada municipio de la isla. Para esto se debe considerare un periodo de 12 meses. En segundo lugar durante un período de 18 meses se realizará la integración de los medios de transporte en un mismo plan de intermodalidad. Una vez finalizado este estudio conjunto se llevará a cabo de manera efectiva el plan.
<b>Recursos</b> Los recursos se pueden obtener a través de la cofinanciación de la Unión Europea, por ejemplo el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), y el Consell Insular de Menorca.
<b>Concretación y tramitación</b> El Consell de Menorca encargará a cada Ayuntamiento la realización de dicho estudio para el beneficio del propio municipio. Posteriormente se realizará una mesa de trabajo en el que se complementará la bicicleta con los otros medios de transporte.
<b>Evaluación y seguimiento</b> Los encargados de llevar a cabo la evaluación y seguimiento son: el Departament de Mobilitat i Projectes del Consell de Menorca y los Ayuntamientos municipales.

<b>PROPUESTA 2</b> <b>Ofrecer servicios que incentiven el uso de la bicicleta para llegar a cumplir el aumento de usuarios</b>
<b>Proyecto 2.1</b> <b>Estudio para implantar el servicio de bicicleta pública</b>
<b>Objetivo</b> El objetivo del proyecto de estudio es crear un servicio de bicicleta pública, de funcionamiento automático, accesible para residentes y turistas, para ofrecer un servicio de movilidad no motorizada rápido, sostenible y práctico para el uso cotidiano, que sea integrado en la red ciclista propuesta en el proyecto 1.1.
<b>Actuación</b> El proyecto consiste en encargar la evaluación de los principales puntos estratégicos dónde situar las estaciones, qué número de bicicletas incluir en éstas, qué funcionamiento automático es más óptimo, cual es la posible rentabilidad del servicio, cual sería su funcionamiento logístico diario, qué limitaciones geográficas se incluirían si las hubiera, cuales serían las posibles fuentes de financiación, qué funcionamiento tendría el servicio de mantenimiento, cual sería el sistema de control y gestión del servicio, el marketing y comunicación, etc.
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Consell Insular de Menorca, Departament Mobilitat i Projectes</li><li>• Estudio técnico profesional</li></ul>
<b>Localización</b> Los principales puntos de estudio para la implantación del servicio de bicicleta pública debe realizarse en los siguientes tramos urbanos: <ul style="list-style-type: none"><li>• Ciutadella</li><li>• Ferreries</li><li>• Es Mercadal</li><li>• Alaior</li><li>• Maó</li><li>• Es Migjorn</li><li>• St. Lluís</li></ul>
<b>Temporalidad</b> Como primera etapa el Departament de Mobilitat i Projectes del Consell de Menorca abre una convocatoria pública para la selección de un estudio técnico profesional que llevará a cabo el análisis en un tiempo de 9-12 meses. Finalmente en función del equipo de creación y gestión del servicio (público / público-privado) se elaborará el plan definitivo de implementación.

<b>Recursos</b> Posibles convenios entre el Consell de Menorca y los Ayuntamientos municipales, con la complementación del Instituto de la Diversificación y el Ahorro de Energía (IDAE).
<b>Concretación y tramitación</b> El Departament de Mobilitat i Projectes del Consell de Menorca es responsable.
<b>Evaluación y seguimiento</b> Evaluación y seguimiento son responsabilidad del Departament de Mobilitat i Projectes del Consell de Menorca con el soporte de los Ayuntamientos municipales y (si hubiera) la empresa privada participante.

<b>PROPUESTA 2</b> <b>Ofrecer servicios que incentiven el uso de la bicicleta para llegar a cumplir el aumento de usuarios</b>
<b>Proyecto 2.2</b> <b>Revisión de las normativas de tráfico para favorecer la seguridad y prioridad de bicicletas</b>
<b>Objetivo</b> Mejorar y establecer criterios generales de priorización de bicicleta en vías existentes.
<b>Actuación</b> La actuación debe contemplar medidas que favorezcan la utilización de la bicicleta de manera segura. Incentivando que la normativa de tráfico vigente en la isla priorice al ciclista en un tránsito expedito y eficiente. Algunas de las medidas que se debe considerar en la revisión de la normativa de tráfico es: <ul style="list-style-type: none"><li>• Revisión de las velocidades medias de los medios de transporte motorizado y la disminución en vías competidas de priorización ciclista.</li><li>• Estudio, estandarización y plan de implementación de señales de mayor peligrosidad.</li><li>• Estudio de los puntos de interés, que deben considerar semáforos ciclistas, priorización de paso.</li><li>• Indicar vías de alta velocidad ciclista.</li></ul>
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Consell de Menorca, Departament de Mobilitat i Projectes.</li><li>• Ayuntamientos municipales.</li></ul>
<b>Localización</b> Ayuntamientos municipales.
<b>Temporalidad</b> La primera revisión y establecimiento de la normativa de tráfico se realizara durante 18

meses, posteriormente cada cuatro años se realizará una reevaluación y revisión de la normativa vigente

**Recursos**

Los recursos que se necesitan para la revisión de la normativa de tráfico en la isla de será cofinanciación entre el Consell de Menorca y los Ayuntamientos Municipales. Se debe considerar para la realización de la primera revisión y establecimiento de normativa de tráfico 40.000 euros. Para la revisión cada cuatro años 4.000 euros.

**Concretación y tramitación**

El Consell de Menorca Departament de Mobilitat i Projectes y Ayuntamientos municipales son los responsables.

**Evaluación y seguimiento**

El Consell de Menorca Departament de Mobilitat i Projectes y Ayuntamientos municipales son los responsables.

**PROPUESTA 2**

**OFRECER SERVICIOS QUE INCENTIVEN EL USO DE LA BICICLETA PARA LLEGAR A CUMPLIR EL AUMENTO DE USUARIOS**

**Proyecto 2.3**

**PROGRAMA DE INSCRIPCIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ROBOS DE BICICLETAS Y SEGUROS ASOCIADOS**

**Objetivo**

El objetivo es activar un “Registro antirrobo de bicicletas”, de escala municipal para cualquier incidencia de pérdida, robo o daños.

La idea es fomentar la tenencia segura, responsable del ciclista, además de garantizar la seguridad y certificar el respaldo de los municipios a quienes hacen uso cotidiano de este medio de transporte.

**Actuación**

Primero la actuación debe ofrecer de manera on-line en la página del Ayuntamiento de cada localidad, el servicio de inscripción gratuita de las bicicletas.

Segundo, cada bicicletas registrada en la base de datos online, además es marcada con una etiqueta de seguridad que contiene un código único que permitirá que tanto la policía, las autoridades competentes de la ciudad o incluso cualquier ciudadano puedan localizarla, de esta forma se impide el robo de bicicletas para la venta ilegal.

Tercero el sistema permite la verificación online en caso de robo o pérdida.

Posteriormente el municipio ofrecerá seguros al ciclista subvencionando un porcentaje.

**Agentes**

Ayuntamientos municipales, policía.

<b>Localización</b> Ayuntamientos municipales.
<b>Temporalidad</b> Primero se deben realizar los parámetros básicos de inscripción, en un plazo de 6 meses. Segundo se debe adecuar la página municipal, priorizar el fácil acceso y simplificar el sistema de inscripción, este proceso de creación y activación se efectuara en 1 año. Tercero, creación de etiquetas para la bicicleta con el código único esto deberá efectuarse en 1 año. Cuarto, realizar campaña de difusión de la metodología que se utiliza, junto con costos y beneficios que trae utilizar el sistema para el ciudadano. En quinto lugar la revisión y evaluación del funcionamiento eficiente de sistema interna y ciudadana, conjuntamente de posibles modificaciones, esto se realizará cada 4 años.
<b>Recursos</b> Primero, elaborar los parámetros básicos de inscripción tendrá un costo de 9.000 euros y será financiado por los Ayuntamientos. Segundo, el recurso financiero que se necesita para modificar el sistema web que permita la inscripción de las bicicletas y la publicidad para incentivar la inscripción y funcionamiento de la plataforma, es de 18.000 euros lo que deberá ser financiado por el Ayuntamiento. Tercero, la creación y materialización de la etiquetas con el código único tendrá un costo de 15.000 euros. Cuarto, la realización de la campaña de difusión será costada por el Ayuntamiento y tendrá un precio de 6.000 euros. Quinto, la revisión y evaluación, del correcto funcionamiento de la plataforma, tendrá un costo de 4.000 euros cada 4 años. Un porcentaje del costo del seguro es subvencionado por el Ayuntamiento y el restante es la cuota que el ciudadano debe dispensar en el momento que quiera hacer el seguro.
<b>Concretación y tramitación</b> Los Ayuntamientos municipales son responsables.
<b>Evaluación y seguimiento</b> Los Ayuntamientos municipales son responsables.

<b>PROPUESTA 2</b> <b>Ofrecer servicios que incentiven el uso de la bicicleta para llegar a cumplir el aumento de usuarios</b>
<b>Proyecto 2.4</b> <b>Campaña de fomento del uso de la bicicleta y de educación vial ciclista</b>
<b>Objetivo</b> Promover los conocimientos para una circulación correcta y consciente, además realizar campañas de sensibilización y educación sobre el uso responsable de los medios sostenibles, la incidencia ambiental del tráfico urbano y las ventajas del transporte en bicicleta. Asimismo realizar actividades que fomenten el uso de este medio en menores.
<b>Actuación</b> Activación de una campaña de promoción general sobre la bicicleta para promover un cambio en la percepción de este modo de transporte, especialmente en el contexto de los desplazamientos cotidianos, a través de cursos gratuitos de información de los beneficios (salud, económicos, etc.) que aporta la movilidad no motorizada y para aprender a usar la bicicleta en personas mayores o con discapacidad. También salidas colectivas los primeros domingos de cada mes en calles cortadas de los pueblos, cursos de educación vial en la escuela primaria y secundaria y servicio de acompañamiento para los niños de escuela primaria.
<b>Agentes</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Consell Insular de Menorca, Departament Mobilitat i Projectes</li><li>• Consell Insular de Menorca, Departament Social i Joventut</li><li>• Ayuntamientos</li><li>• Asociaciones de ciclismo</li></ul>
<b>Localización</b> Las actividades de la campaña de promoción se realizarán en las escuelas primarias y secundarias de los municipios de la isla.
<b>Temporalidad</b> Se establece un calendario de días dedicados a las diferentes actividades de información y jornadas dedicadas a eventos durante el año.
<b>Recursos</b> La campaña se financiará con recursos económicos asignados entre los Departamentos de Consell de Menorca. Los Ayuntamientos cubren los costos básicos de promover el servicio de acompañamiento de los escolares y señalizar las paradas. Este podría ser ofrecido por personas voluntarias o si esto no es posible, dos personas serán contratadas para cada escuela con un salario de

10.000€ para persona al año, para una jornada de trabajo de 2horas al día.

**Concretación y tramitación**

Los Ayuntamientos identifican los actores relevantes entre profesionales de la educación y voluntarios que se encargaran de organizar las actividades de la campaña en los municipios.

**Evaluación y seguimiento**

Los Ayuntamientos son responsables de la evaluación y seguimiento.

**PROPUESTA 2**

**Ofrecer servicios que incentiven el uso de la bicicleta para llegar a cumplir el aumento de usuarios**

**Proyecto 2.5**

**Incentivos fiscales a empresas para la movilidad laboral sostenible**

**Objetivo**

El objetivo del estudio es incentivar el uso de la bicicleta para uso cotidiano a través de incentivos fiscales para los desplazamientos laborales.

**Actuación**

El proyecto consiste en la creación de una campaña para incentivar el uso de transporte no motorizado para realizar desplazamientos laborales, que ofrezca a las empresas la posibilidad de incluir las normas de fiscalidad ambientales españolas en algunos impuestos como el Impuesto de Actividades Económicas (IAE), Impuesto de Sociedades (IS) y el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI).

**Agentes**

- Consell Insular de Menorca, Departamento de Economía, Medio Ambiente y Caza

**Localización**

La campaña se desarrollará entre los intermediarios del Consell de Menorca y las empresas.

**Temporalidad**

La primera etapa es la creación de diversas propuestas que ofrecer a las empresas para que éstas puedan beneficiarse de los incentivos fiscales.

La segunda etapa es llevar a cabo la comunicación de dichas propuestas y establecer negociación entre el Departament d'Economía, Medi Ambient i Caça y las empresas interesadas.

**Recursos**

El Consell de Menorca se hará cargo de la inversión que sean necesarios para la creación de propuestas a ofrecer.

**Concretación y tramitación**

El Departament d'Economía, Medi Ambient i Caça del Consell de Menorca es responsable.

**Evaluación y seguimiento**

La evaluación y seguimiento son responsabilidad de las empresas que hayan aceptado los incentivos fiscales.

## **5.8. Mobilitat a peu**

Les propostes i projectes per a la mobilitat a peu s'han elaborat des de dues vessants, per una banda per a la mobilitat quotidiana o urbana i per d'altra banda per a la mobilitat interurbana i d'accés al medi natural.

### *5.8.1 Proposta 1: Incentivació de la mobilitat urbana a peu*

*Promocionar la mobilitat a peu als nuclis urbans de l'illa, a partir de la millora de les infraestructures i dels mobiliari urbà, incrementant la seguretat, l'accés als servies i als llocs de treball. En particular s'incorporaran rutes per als diferents usuaris del nucli urbà, tractant temes com el turisme, el comerç, l'escola i la feina. Així mateix, també es pretén crear campanyes de sensibilització entre els ciutadans.*

Per a la mobilitat a peu urbana, atenent a l'objectiu fixat d'aconseguir que més de la 1/2 dels desplaçaments de la mobilitat quotidiana urbana a Menorca s'efectuïn a peu, s'ha elaborat una proposta, a escala urbana, i tres projectes per incentivar aquest tipus de mobilitat sostenible entre la població (tant la resident com la visitant) alhora d'efectuar els seus desplaçaments en els nuclis urbans. Els tres projectes proposats per a la incentivació de la mobilitat a peu urbana estan encaminats:

El primer projecte a la millora de les infraestructures i del mobiliari urbà. Per tal de tenir una visió exacta de l'estat de les infraestructures de la xarxa de vianants, prèviament s'efectuarà una anàlisi de l'accessibilitat, de la seguretat, de les àrees de congestió pel trànsit d'automòbils, etc., per posteriorment elaborar plans de desenvolupament de millora de la xarxa de vianants. En quant al mobiliari urbà s'afegiran elements físics (arbres, bancs, fonts, etc.) als carrers destinats als vianants per tal de millorar-ne la seva qualitat i facin més agradable el seu recorregut.

El segon projecte està destinat a la senyalització i recorreguts temàtics; amb aquest projecte es pretén mitjançant la senyalització dels espais i la creació de rutes temàtiques (escolar, comercial, laboral, turística, etc.) incentivar la mobilitat a peu entre els habitants, ja sigui a l'hora d'efectuar els seus desplaçaments per motius quotidians o d'esbarjo.

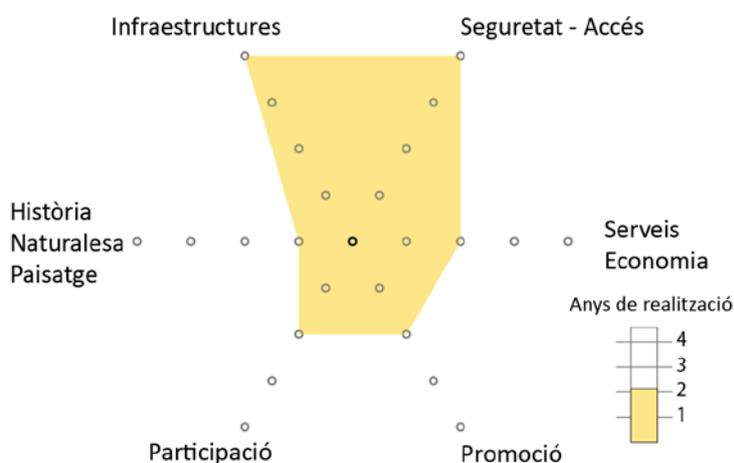
El tercer projecte està destinat al desenvolupament de campanyes de sensibilització, per tal que els ciutadans tinguin en compte la mobilitat a peu en els seus hàbits de desplaçament. Campanyes divulgatives i de conscienciació dels beneficis que comporta el caminar alhora que es contribueix a una mobilitat més sostenible.

### 5.8.1.1 Projecte 1: ChangeStreets

#### Objectiu:

A través de la recuperació i l'enriquiment del mobiliari urbà i de les infraestructures, es vol potenciar i ampliar la xarxa de vianants existent, per fomentar la mobilitat a peu en els desplaçaments que efectuen els ciutadans, i en especial, en aquells llocs on existeixen episodis de congestió per trànsit -en diferents hores del dia o en períodes específics de l'any- a fi de facilitar a treballadors o estudiants la seva mobilitat quotidiana, i d'esbarjo a la població resident i visitant.

**Figura 1: Aspectes principals que caracteritzen el projecte (elaboració pròpia)**



#### Actuacions:

- Anàlisi i estudi tècnic de les àrees i dels carrers amb risc de congestió d'automòbils.
- Anàlisi de les àrees i de les parts de les infraestructures que no responen a criteris de seguretat i de circulació mínimes.
- Elaboració d'un model d'aplicacions i d'intervencions d'acord amb la tipologia de la problemàtica infraestructural.
- Activació de canals de difusió i comunicació amb els vianants (pàgina web, telèfon, e-mail, xarxes socials, etc.) per aconseguir que els vianants estiguin informats de l'estat de la xarxa de vianants i puguin interactuar amb els Ajuntaments, amb l'enviament de suggeriments, queixes, comentaris, etc.
- Intervenció en la ubicació dels carrils per a vianants en els carrers.
- Adaptació i integració de senyalització horitzontal i vertical, del mobiliari urbà, ja sigui al llarg dels carrils per a vianants o en l'espai públic.
- Instal·lació d'elements físics i visibles per protegir els vianants amb formes i coloracions que millorin la qualitat del recorregut.

- Estudi i proposta de recorregut alternatiu (en especial en els dos principals centres urbans) en els trams de major congestió, a més d'informar als ciutadans d'aquestes noves vies alternatives per accedir a la feina o a l'escola.
- Promoció de la nova xarxa de recorreguts alternatius.
- Instal·lació d'elements físics (arbres, fonts, bancs, etc.) per crear espais més agradables en els recorreguts.

*Agents:*

- Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori.
- Consell Insular de Menorca.
- Ajuntaments.
- OBSAM.
- Professionals externs.

*Localització:*

Tots els nuclis urbans de l'illa.

*Temporalitat:*

El projecte es realitzarà en un total de 2 anys.

- Els primers 6 mesos estaran dedicats a l'estudi i a l'anàlisi de les infraestructures.
- Al mateix temps el primer any estarà dedicat a l'anàlisi i a l'estudi del trànsit, i al disseny dels itineraris alternatius, a la reubicació de la infraestructura per a vianants.
- El segon any estarà destinat al desenvolupament, a la instal·lació de la senyalització i a la promoció dels nous recorreguts urbans.
- 

*Recursos:*

- El 70% del fons provindrà dels Ajuntaments.
  - El 30% restant provindrà del Consell Insular.
- Total: prop de 230000 € aproximadament (dades en base a la recerca de projectes semblants).

*Concertació i tramitació:*

- El Consell Insular proporcionarà les directrius als Ajuntaments sobre la realització i la gestió de les infraestructures.
- Els Ajuntaments efectuaran els estudis i les anàlisis amb la participació de l'OBSAM.
- Els Ajuntaments faran les millores infraestructurals i instal·lació de la senyalització per a la seguretat dels vianants.

- Els Ajuntaments encarregaran a professionals externs la realització i el desenvolupament de la campanya promocional.

*Avaluació i seguiment:*

Per a l'avaluació del projecte es proposa:

- Entrevistes als usuaris sobre el nivell d'utilització, sensació de seguretat i l'eficàcia de la xarxa de vianants per part dels Ajuntaments en col·laboració amb l'OBSAM (3 vegades per any durant els 3 primers anys de la realització i posteriorment 1 cop a l'any)
- Avaluacions anuals per part del Consell Insular i dels Ajuntaments sobre l'estat i el manteniment de les infraestructures.

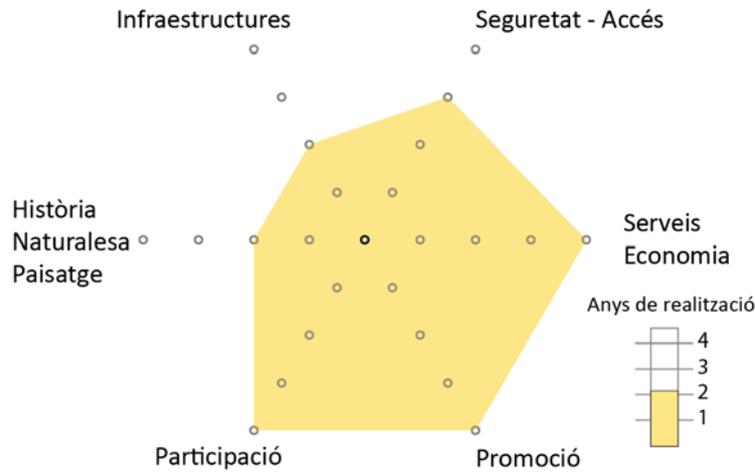
*5.8.1.2 Projecte 2: Branques urbanes*

*Objectiu:*

A partir de l'estudi i mapatge dels edificis històrics, llocs d'especial interès, comercials, escoles, etc. i utilitzant senyalització específica (cartells, simbologia,...) es vol desenvolupar rutes temàtiques alternatives. Per exemple: rutes turístiques (com pot ser una ruta d'edificis històrics), rutes escolars (per a que els nens arribin sols i caminant als centres educatius), rutes comercials (itinerari on es puguin trobar els comerços que venen productes de proximitat o productes artesanals típics de l'illa) i rutes laborals (recorreguts que ens apropen a diferents centres de treball, com per exemple indústries de calçat, d'elaboració de formatges, de bijuteria, etc.) Aquestes rutes unides a la mobilitat habitual per connectar serveis, activitats del barri, punts d'interès i espais públics, incentivaria la creació d'un model de xarxes de vianants que podria ser adaptable a tots els nuclis urbans.

Aquest projecte no vol crear recorreguts obligatoris o separadors per als vianants de l'illa, sinó incentivar, tant a la població local com a la visitant, a descobrir i a conèixer la pròpia quotidianitat dels ciutadans de l'illa, els seus carrers, els seus negocis i serveis, així com la seva història reflectida en els edificis i en els indrets de l'illa que mostren en la seva fesomia el pas del temps.

**Figura 2: Aspectes principals que caracteritzen el projecte (elaboració pròpia)**



**Actuacions:**

- Anàlisi, identificació i mapatge dels establiments comercials, espais públics i serveis, a partir de l'elaboració d'itineraris per a cada un dels centres urbans existents a l'illa.
- Procés participatiu de la comunitat que s'ha d'inserir en funció del tipus d'itinerari per a la discussió del disseny de les rutes.
- Instal·lació del mobiliari urbà i dels elements informatius.
- Estudi de les figures, formes i coloració.
- Promoció i publicitat de la iniciativa.

**Agents:**

- Consell Insular de Menorca.
- Ajuntaments municipals.
- Professionals externs.
- Unió Europea.
- Ciutadans i el sector empresarial implicat.

**Localització:**

Tots els nuclis urbans de l'illa.

**Temporalitat:**

El projecte es realitzarà en un total de dos anys.

- Participació a un projecte europeu per obtenir fons.
- Els primers sis mesos estaran dedicats a la realització de reunions amb la població per tal de definir els itineraris i les empreses comercials locals que formaran part del projecte.
- Durant els primers sis mesos professionals nomenats per la mateixa administració local estudiaran i desenvoluparan el tipus de mobiliari urbà que s'haurà d'incloure a l'itinerari.
- En els següents 5 - 6 mesos s'instal·larà el mobiliari urbà, procés prèviament analitzat durant els processos participatius de la comunitat en la fase de disseny del projecte.
- Durant l'últim any es finalitzarà la promoció de la iniciativa (creació d'esdeveniments periòdics).

**Recursos:**

- 40% del fons provindrà dels Ajuntaments municipals.
- 40% dels fons provindrà de la participació a projectes europeus.
- 20% del fons provindrà del Consell Insular.

Total: prop de 84000 € aproximadament (dades en base a la recerca de projectes semblants).

**Concertació i tramitació:**

- El Consell Insular, representant de tots els municipis de l'illa participarà en projectes europeus per obtenir fons per a la iniciativa del projecte.
- Els municipis buscaran professionals i estudis especialitzats per incorporar el mobiliari urbà necessari i la instrucció de professionals pel desenvolupament i execució de la campanya de promoció.
- Els municipis promouran la iniciativa a través de la participació ciutadana, i s'encarregaran de la gestió i manteniment de l'itinerari.

**Avaluació i seguiment:**

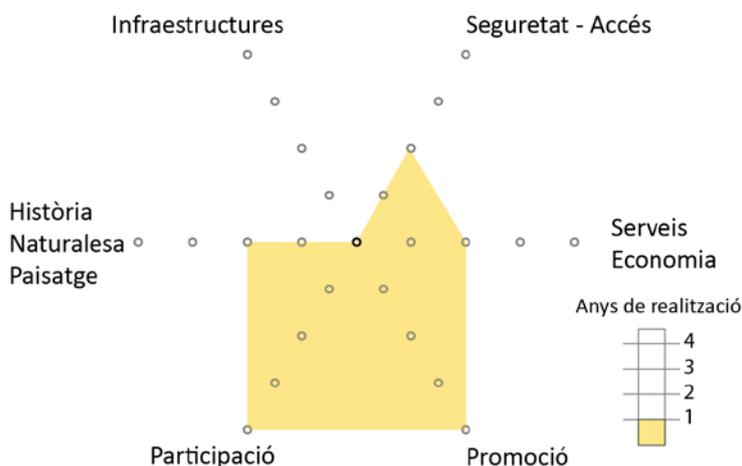
- Reunions amb la població, orientades a avaluar els possibles beneficis de la incorporació de les activitats comercials i l'ús dels espais públics en la realització dels itineraris.
- Entrevistes als usuaris externs al nucli urbà .
- Avaluació anual realitzada pel Consell Insular i els Ajuntaments municipals per avaluar l'estat i el manteniment dels itineraris i les possibles evolucions del projecte.

### 5.8.1.3 Projecte 3: Sensimobilitació

#### Objectiu:

Fomentar nous hàbits entre la població menorquina mitjançant campanyes de sensibilització a través de la reflexió i l'educació, per incentivar la mobilitat a peu i els hàbits de mobilitat sostenible. Fer campanyes divulgatives dels beneficis de caminar, també explicar els avantatges d'un desplaçament més sostenible, i com aquesta mobilitat ens permet descobrir una ciutat rica pels seus trets d'identitat, alhora que es manté la seguretat mentre es gaudeix del trajecte.

**Figura 3: Aspectes principals que caracteritzen el projecte (elaboració pròpia)**



#### Actuacions:

- Analitzar i estudiar els elements que es proposaran a les campanyes promocionals.
- Estudi i realització d'un model gràfic i eslògan eficaç.
- Estudi dels diferents canals i medis d'informació i publicitat, segons el context que es tracti (activitats a l'escola, cartells pel carrer, promocions, vídeos a la web de l'Ajuntament ...).
- Realització i distribució de tots els elements publicitaris.
- Creació d'esdeveniments en espais públics (adaptant-se a les característiques de cada nucli) per promoure iniciatives sobre la mobilitat a peu i estimular la socialització i la participació de la col·lectivitat.

*Agents:*

- Consell Insular de Menorca.
- Ajuntaments municipals.
- Professionals externs.
- Ciutadans i el sector empresarial implicat.

*Localització:*

Tots els nuclis urbans de l'illa.

*Temporalitat:*

El projecte es realitzarà en un període de 8 a 12 mesos.

- Els primers 3-4 mesos es dedicaran a l'estudi gràfic .
- Els següents 6 mesos aniran dedicats a la divulgació de tot el material publicitari i a la creació de les campanyes informatives, tant d'escoles com d'institucions públiques, a més es realitzaran esdeveniments per reunir la població resident i la turística incentivant d'aquesta manera el coneixement de l'espai urbà de la ciutat.

Els projectes es podran seguir desenvolupant en la realització de noves propostes i esdeveniments durant els anys posteriors a la proposta inicial.

*Recursos:*

- 50% dels fons prové dels Ajuntaments municipals.
  - 10% dels fons prové del Consell Insular.
  - 40% del fons prové de privats (patrocinadors).
- Total: prop de 230000 € aproximadament (dades en base a la recerca de projectes semblants).

*Concertació i tramitació:*

- El Consell Insular, representant de tots els municipis de l'illa coordinarà la iniciativa general (com per exemple el temps que ocuparà cada activitat).
- Els municipis buscaran professionals i estudis especialitzats per realitzar el model gràfic i l'eslògan per a la campanya promocional.
- Cada municipi crearà esdeveniments per promocionar les activitats que es realitzin.
- Els privats participaran i organitzaran les iniciatives.

*Avaluació i seguiment:*

- Discussió col·lectiva durant els esdeveniments amb els usuaris de la campanya sobre l'eficàcia d'aquesta i de tot el projecte.
- Entrevistes periòdiques als residents i als turistes.

*5.8.2 Proposta 2: Mobilitat a peu interurbana i d'accés al medi natural*

*Per a la mobilitat interurbana i d'accés al medi natural atenent a l'objectiu fixat de: crear una única xarxa de camins que uneixi el contorn i l'interior de l'illa, s'ha elaborat una proposta i tres projectes a escala global de tot l'illa, per al seu desenvolupament seria necessari crear prèviament el Consell Insular de Senders, les característiques del qual es detallen a continuació:*

*Consell Insular de Senders*

*Posició i composició:*

La seva posició està entre el Consell Insular de Menorca i els Ajuntaments. El Consell Insular de Senders estarà format per una banda pels representants de les Administracions Públiques: Consell Insular de Menorca i Ajuntaments, i per l'altra banda, pels representants de diferents entitats i associacions: d'hotelers, d'excursionistes, de restauració, de guies, de ciclistes, de l'Obra Cultural Balear (OCB), de l'Institut Menorquí d'Estudis (IME), etc.

*Competències:*

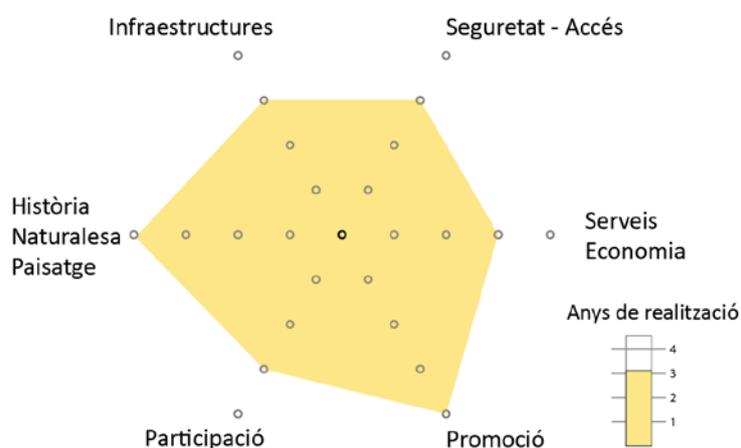
Coordina les activitats privades associades al senderisme. Organitza i executa projectes que concerneixen als senders de Menorca. Col·labora amb els òrgans de direcció política, expressant opinions, formulant propostes i proporcionant la informació necessària i útil per a la presa de decisions i l'adopció d'actes; vetlla per l'aplicació de les directrius generals dels plans i programes definits pels òrgans de la direcció política. També vetlla per la combinació òptima dels recursos tecnològics, naturals, paisatgístics i històrics al llarg dels senders i de les zones suburbanes de l'illa de Menorca. Promou i incentiva el desenvolupament d'activitats promocionals de la infraestructura de senderisme, verificant constantment el grau de qualitat i d'eficiència de la mateixa.

### 5.8.2.1 Projecte 1: Consell Insular de Senders

#### Objectiu:

A partir de la creació de l'òrgan "Consell Insular de Senders" s'incentivarà a la població a protegir, conservar, restaurar i recuperar les rutes i camins de l'illa, conjuntament amb la defensa de la biodiversitat natural i paisatgística de l'illa, i els elements històrics, culturals i socials també presents. A més, també es proposa la posta en marxa de noves activitats esportives, didàctiques i culturals per al reconeixement del territori, que s'integrin i també complementin les existents actualment.

**Figura 4: Aspectes principals que caracteritzen el projecte (elaboració pròpia)**



#### Actuacions:

- Convocatòries d'activitats de voluntariat, estades, aprenentatges i col·laboracions a temps parcial per desenvolupar tot el sistema de senders i en tots els punts d'interès de l'illa.
- L'elaboració del cens, el mapatge, la catalogació d'espècies de la fauna, de la flora i en general dels elements històrics i d'identitat de l'illa que necessitin de la protecció, gestió i manteniment per part del C.I.S.
- La col·laboració entre el C.I.S., l'OBSAM i persones interessades en aquest sector, per escriure una nova guia que cobreixi tota la xarxa de camins, també la possibilitat de crear nous llocs de treball com a guies de senders.
- Compromís i sensibilització de la comunitat en el manteniment i la cura de tota la xarxa de senders de l'illa, conscienciació dels diferents paisatges, valors naturals i culturals de l'illa.

- Desenvolupament i proposta d'esdeveniments esportius, educatius i culturals al llarg de la xarxa de senders, especialment fora de la temporada d'estiu, que poden atreure, almenys un cop a mes, als interessats del sector i als turistes en general, a Menorca.

*Agents:*

- Consell Insular de Menorca.
- Consell Insular de Senders.
- OBSAM.
- GOB Menorca.
- Universitat de les Illes Balears.
- Ajuntaments.
- Població local.

*Localització:*

La totalitat de l'illa de Menorca.

*Temporalitat:*

El projecte es desenvoluparà en tota la seva totalitat en gairebé 4 anys.

- El primer any és necessari per efectuar el cens de les espècies naturals i dels elements d'identitat que s'han de protegir i per escriure la guia.
- Al mateix temps cada 6 mesos s'obriran les convocatòries per a les col·laboracions i les pràctiques disponibles.
- En el transcurs de 4 anys s'organitzaran i realitzaran mensualment activitats de sensibilització i col·laboració amb la ciutadania.

*Recursos:*

- 20% del fons derivat del Consell Insular de Menorca.
- 50% del fons derivat del Consell Insular de Senders.
- 20% del fons derivat dels Ajuntaments.
- 10% del fons derivat dels patrocinadors d'activitats i d'esdeveniments.

Total: prop de € aproximadament (dades en base a la recerca de projectes semblants).

*Concertació i tramitació:*

- El Consell Insular de Menorca anunciarà i pagarà l'aprenentatge a temps parcial.
- El Consell Insular de Senders delegarà a l'OBSAM, GOB Menorca i a la Universitat de les Illes Balears el treball de censar les espècies naturals i els elements d'identitat que s'han de protegir, així com la redacció de la guia.
- El CIS s'ocuparà de la planificació i el desenvolupament de les diferents activitats del sector (turístic, esportiu, cultural ...).

*Avaluació i seguiment:*

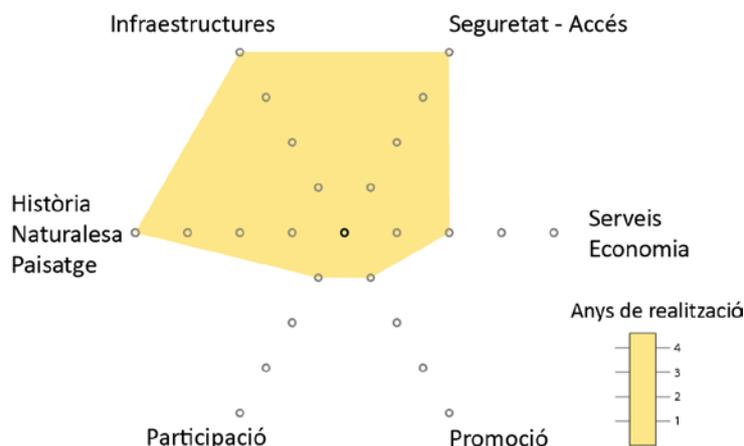
- Entrevistes als usuaris de forma periòdica per valorar el grau de satisfacció i participació en les activitats.
- Observació i valoració per part del Consell Insular de Senders de l'estat de conservació de les rutes i camins i de l'entorn natural de l'illa.
- Col·laboració amb l'OBSAM per desenvolupar estadístiques d'ús i desenvolupament de noves activitats.

*5.8.2.2 Projecte 2: Senderisme en el paisatge*

*Objectiu:*

Per tal de desenvolupar una xarxa de camins que destaquí pels seus diferents valors (paisatgístics, naturals, històrics i culturals) és necessària la millora d'aquests espais per garantir la seva accessibilitat. En el cas de no complir criteris de seguretat i viabilitat en algun tram d'aquest itinerari, o en el cas de que aquests senders formin part d'àrees privades, s'iniciarien les polítiques de millora, recuperació o integració necessàries, per tal d'habilitar aquests espais. Pel que fa a les infraestructures d'allotjament que es volen incorporar, aquestes s'han de desenvolupar sempre i quan vagin d'acord amb la defensa i preservació d'aquests entorns i dels espais protegits existents. Finalment tots els trams que formin part d'aquest itinerari estaran equipats, de manera homogènia, d'indicadors il·lustratius que descriguin l'hàbitat natural present, el paisatge visible, els elements d'interès històric i cultural, o altres aspectes que es considerin necessaris.

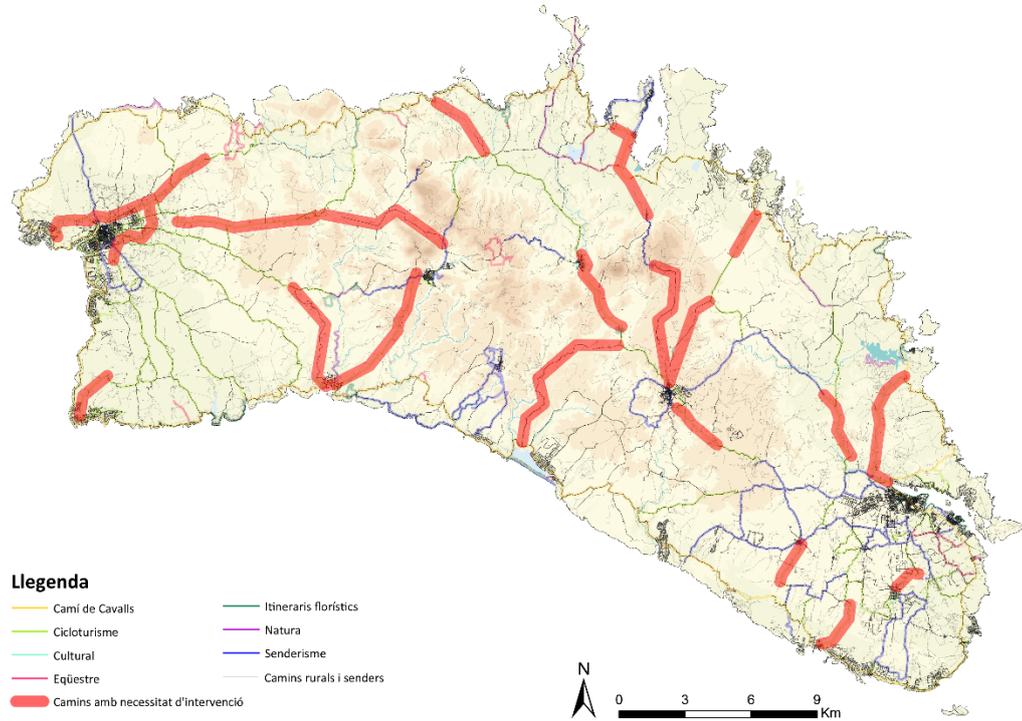
**Figura 5: Aspectes principals que caracteritzen el projecte (elaboració pròpia)**



**Actuacions:**

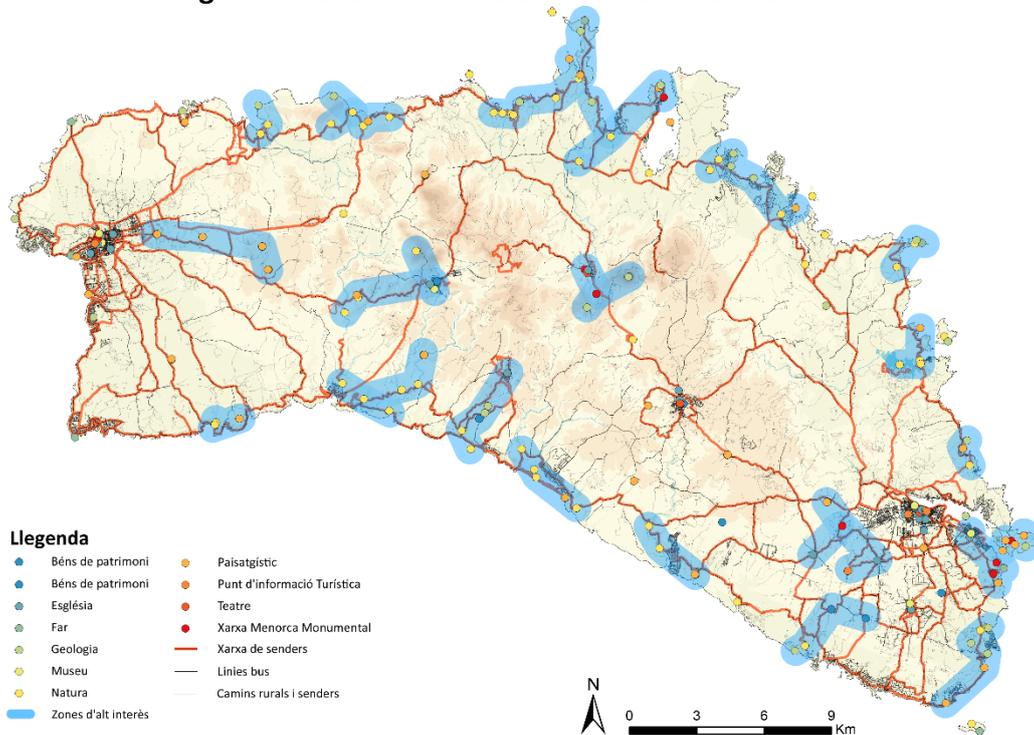
- Anàlisi, identificació i mapatge dels trams i senders per desenvolupar nous itineraris, per iniciar intervencions de connexió, de restauració i d'infraestructura.
- Realització i participació en un projecte europeu per finançar la creació, restauració i tematització de la xarxa de senders.
- Determinar els enllaços més eficaços que connectin la xarxa costanera amb l'interior, afavorint els camins aïllats de les rutes principals i aquells amb riquesa paisatgística i natural.
- Determinar aquells trams que pertanyen a terrenys privats per iniciar polítiques i plans d'acció, així com per implantar el Pla Especial del Camí de Cavalls per a tots els camins i senders, amb la finalitat de connectar la viabilitat a peu d'acord amb el disseny de la xarxa.
- Desenvolupament i aplicació de projectes per a la incorporació d'infraestructures i la remodelació dels camins.
- Millorar la seguretat als laterals dels sòls i dels terrenys en general, més exposats al risc de desplaçament.
- Instal·lació de la senyalització i dels cartells per informar i a més per protegir, la flora, la fauna, el paisatge i els elements culturals existents.
- Projecte i campanya promocional.

**Figura 6: Exemple de trams que necessitaran intervencions en infraestructures i connectivitat**



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'OBSAM

**Figura 7: Zones d'alt interès a l'entorn dels senders**



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'OBSAM

**Agents:**

- Consell Insular de Senders.
- Consell Insular de Menorca.
- Ajuntaments de Menorca.
- OBSAM.
- Professionals externs.
- Ciutadans i interessats en el sector.

**Localització:**

Tota l'illa de Menorca.

**Temporalitat:**

El projecte es realitzarà en quatre etapes temporals: anàlisi i simulació, intervenció infraestructural (de connexió i millora), tematització i instal·lació de la senyalització i promoció. Es preveu que el projecte tingui una durada de 3 anys.

- Els primers 6-8 mesos es realitzaran les anàlisis i el desenvolupament dels models de simulació per definir les rutes més eficients i interessants. Es buscaran aquells trams privats per iniciar el procés de planificació per integrar-los a la xarxa.
- Seran necessaris entre 6 i 12 mesos per realitzar els projectes infraestructurals de tot l'illa i l'execució dels procediments per a la integració dels trams privats a la xarxa. Alhora els trams ja definits, seran tematitzats amb intervencions en les àrees amb punts d'interès històric, paisatgístic o natural, per millorar l'accessibilitat i les infraestructures en general.
- L'últim any es dedicarà a completar la integració dels trams privats a la xarxa de senders i al desenvolupament de campanyes promocionals.

**Recursos:**

- 30% del fons derivat de la Unió Europea.
- 30% del fons derivat del Consell Insular de Senders.
- 30% del fons derivat dels Ajuntaments.
- 10% del fons derivat dels privats.

Total: prop de 800000 € + 30% iva, aproximadament (dades en base a la recerca de projectes semblants).

*Concertació i tramitació:*

- El Consell Insular de Senders supervisarà totes les operacions del pla.
- El Consell Insular de Senders representant de tots els municipis de l'illa, coordinarà la iniciativa al proporcionar directrius generals, en tot cas específiques, per a les intervencions que s'hagin de desenvolupar.
- Els municipis contractaran professionals i experts per desenvolupar i fer operacions de jurisdicció.
- Cada municipi promourà esdeveniments en el seu propi Ajuntament.

*Avaluació i seguiment:*

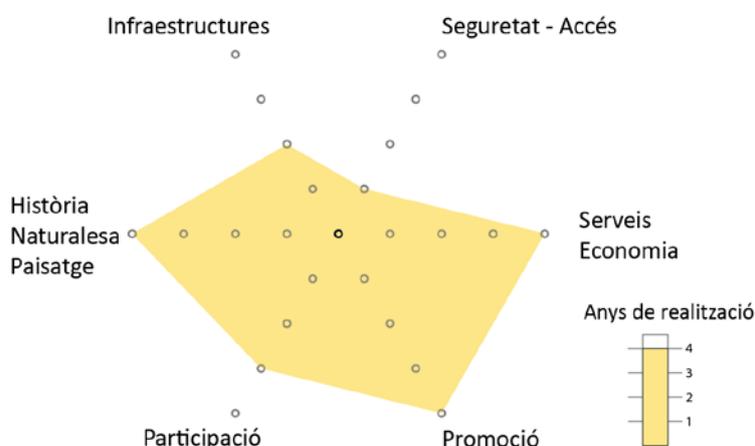
- Grups de discussió durant la fase d'anàlisi.
- Nivell general de participació ciutadana.
- Entrevistes realitzades als usuaris al llarg dels itineraris per avaluar la satisfacció d'aquests i per realitzar possibles canvis a la xarxa.
- Col·laboració amb l'OBSAM per desenvolupar estadístiques d'ús i respecte a la presència de noves empreses i serveis públics durant i després de la fase projectual.

*5.8.2.3 Projecte 3: reUse Activities*

*Objectiu:*

El present projecte té com a objectiu la reutilització d'elements històrics abandonats (com podria ser un molí) o d'altres amb poca utilització (com per exemple una masia que ha perdut el seu ús original), per tal de crear una xarxa d'allotjaments i de serveis al llarg de l'itinerari, relacionats per exemple, amb l'hostaleria i la restauració o amb l'oferta suplementària de productes típics de l'indret, especialment en aquelles zones amb escassa presència d'instal·lacions. Específicament parlem d'actors locals que ja tenen el seu propi negoci o que veuen la possibilitat de desenvolupar-lo en aquest entorn, i que oferirien els seus serveis. La reutilització d'aquests elements i la implementació d'aquestes noves activitats es realitzaria seguint normes de qualitat i sostenibilitat, les quals serien necessàries per incorporar-se a la xarxa de camins i per satisfer la demanda dels usuaris que realitzin el recorregut. Fins i tot es podria arribar a plantejar la incorporació d'una mena de certificat verd que garantís i enaltís la qualitat d'aquest serveis.

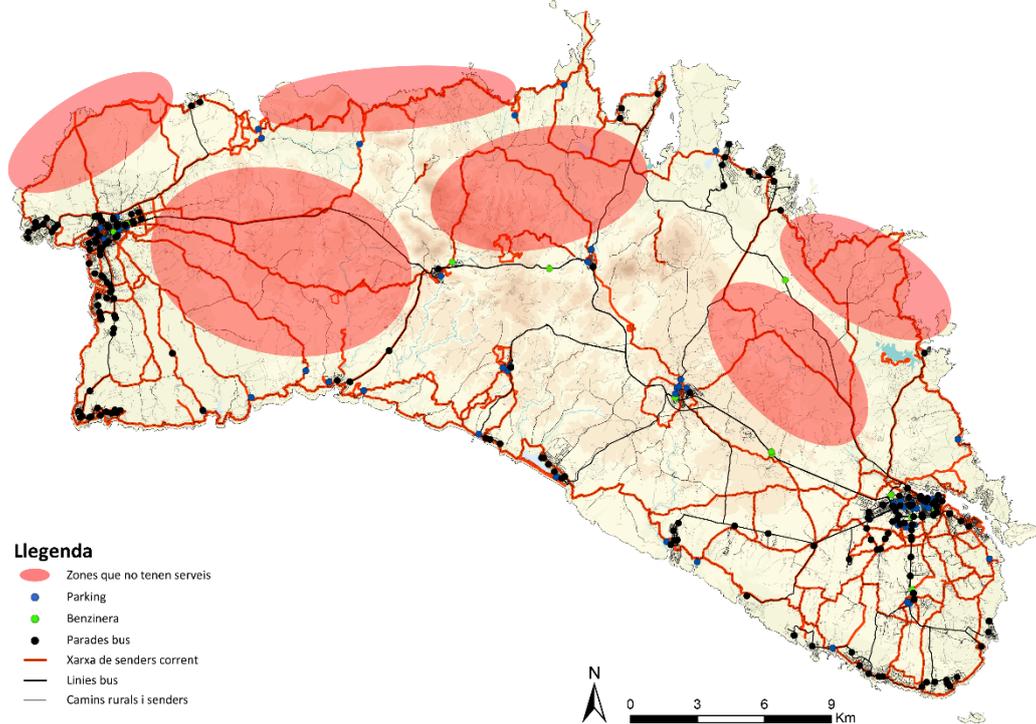
**Figura 8: Aspectes principals que caracteritzen el projecte (elaboració pròpia)**



**Actuacions:**

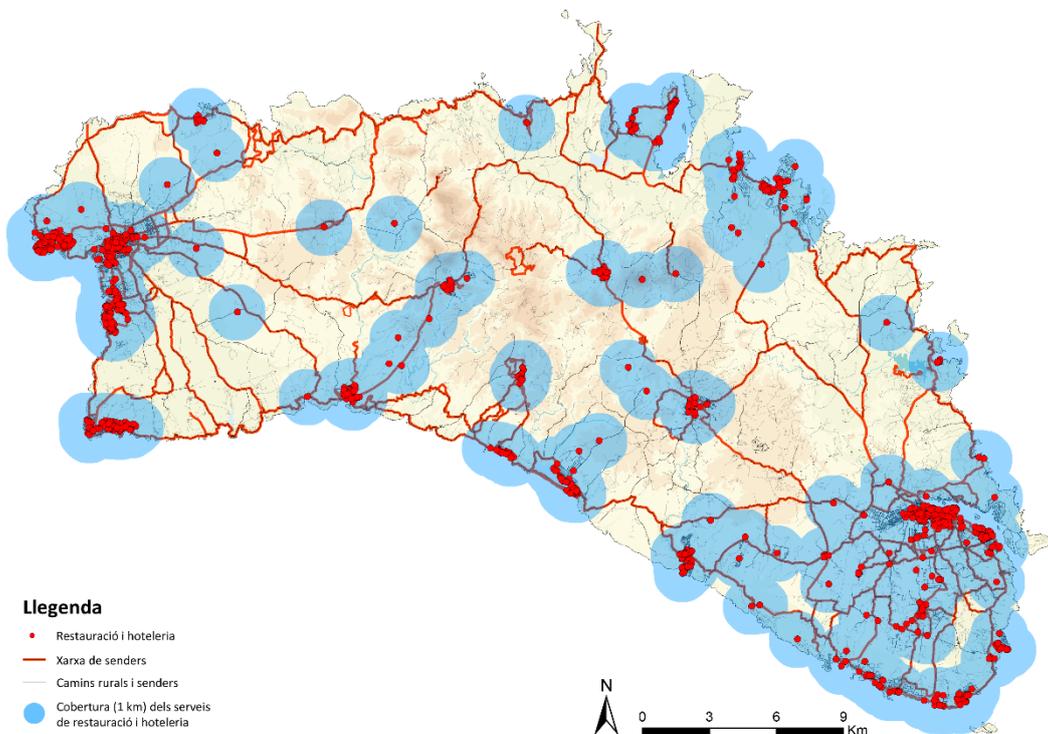
- Anàlisi, identificació i mapatge d'aquelles àrees adequades pel desenvolupament de nova activitat, per tal de que la presència d'instal·lacions sigui uniforme en quant a serveis d'allotjament, alimentació i abastament d'aigua, al llarg de la xarxa de senders.
- Anàlisi i recollida de demandes per part d'aquelles activitats local que vulguin formar part de la xarxa de serveis al llarg de la ruta de senders (B&B, hotels, restaurants, bars, quioscos ...).
- Desenvolupament d'un estudi d'estàndards de qualitat que es pretén que assoleixin les activitats relacionades amb la xarxa de senders.
- Estudi de les facilitats o incentius que es donaran als serveis o activitats per realitzar els ajustaments necessaris per assolir els estàndards de qualitat.
- Anàlisi, mapatge i desenvolupament dels mètodes d'intervenció per a la recuperació d'elements històrics que s'integraran a la planificació de les actuacions.
- Restauració d'aquells edificis que es vulguin recuperar.
- Incorporació dels ajustaments estructurals, tecnològics i de serveis generals que hagin d'incorporar els privats.
- Consolidació i integració dels serveis lligats a la xarxa de senders.
- Campanya promocional.

Figura 9: Espais on manquen serveis a l'entorn dels senders



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'OBSAM

Figura 10: Espais on es concentren serveis d'hostaleria i restauració en relació als senders



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'OBSAM

**Agents:**

- Consell Insular de Menorca.
- Consell Insular de Senders.
- Ajuntaments municipals.
- Professionals externs.
- Ciutadans i altra activitat lligada o interessada en el sector.

**Localització:**

Tota l'illa de Menorca.

**Temporalitat:**

El projecte es realitzarà en un període de 5-6 anys.

- Durant el període d'1 any es realitzarà:
  - L'anàlisi i el mapatge de tots els elements o àrees objecte d'intervenció.
  - La formulació de possibles escenaris generadors de costos i beneficis.
  - L'anàlisi i recollida de les demandes per part d'aquelles activitats locals privades que tinguin la intenció de participar en el projecte.
  - Desenvolupaments dels estàndards de qualitat que es proposaran a les parts interessades.
  - La creació d'un pla que s'estendrà a tota l'illa per desenvolupar tota intervenció.
- Durant el període d'1-2 anys es realitzaran totes les intervencions de restauració i adequació dels elements històrics i paisatgístics d'identitat del territori, amb l'accessibilitat i integració adequades amb la xarxa de senders.
- Durant el mateix període, es desenvoluparà al llarg de 2-4 anys:
  - L'adequació dels serveis privats als estàndards de qualitat.
  - Les noves àrees on es desenvoluparan els nous serveis, lligats a l'hostaleria, restauració, etc.
- Les campanyes promocionals que acompanyaran totes les fases de desenvolupament amb la finalitat de recaptar fons o noves idees de desenvolupament.

**Recursos:**

- 20% del fons derivat del Consell Insular de Menorca.
- 30% del fons derivat dels Ajuntaments municipals.
- 50% del fons derivat dels privats.

Total: prop de 300.000 € aproximadament (dades en base a la recerca de projectes semblants)

*Concertació i tramitació:*

- El Consell Insular de Senders supervisarà totes les operacions del pla.
- S'incorporaran professionals especialitzats per elaborar i desenvolupar intervencions dins la pròpia jurisdicció.
- Els privats començaran a desenvolupar serveis a la xarxa de senders.
- Els municipis iniciaran campanyes en col·laboració amb els sectors privats.
- 

*Avaluació i seguiment:*

- Discussió col·lectiva amb operadors dels sectors i la població afectada/interessada.
- Entrevistes per avaluar la satisfacció dels usuaris respecte la nova xarxa de senders, així com del nivell de qualitat dels diferents serveis que s'ofereixen al llarg de l'itinerari.
- Col·laboració amb l'OBSAM amb la finalitat de desenvolupar estadístiques d'ús dels nous itineraris, així com dels nous serveis que amb el projecte s'incorporaran al llarg d'aquest itinerari (durant i després de la realització del projecte).

*5.8.3 Proposta 3: Promoció de la mobilitat a peu urbana i interurbana*

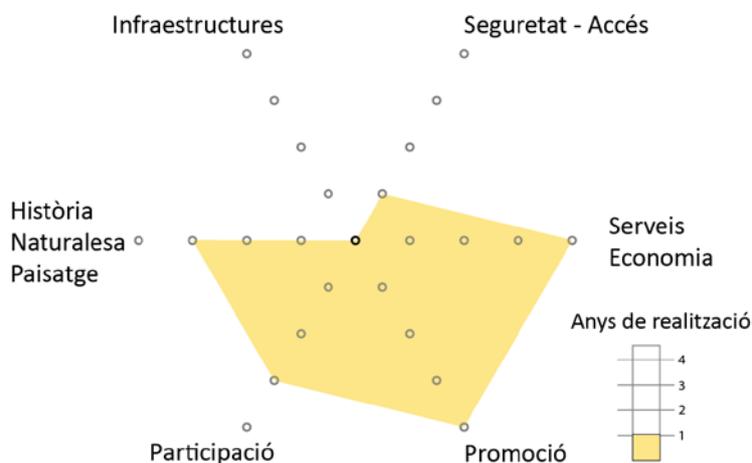
*Promocionar l'illa de Menorca com un referent pel turisme naturalista, històric i paisatgístic, i també com a referent en termes de sostenibilitat i innovació. Per això es pretén crear una marca única que uneixi tota l'oferta de camins de l'illa, i promocionar-la a través de canals d'informació tant a nivell nacional com internacional, juntament amb la variada oferta de mobilitat urbana. Així mateix, també es vol difondre una Menorca des d'un punt de vista totalment diferent, com a punt d'unió i de trobada per a l'estudi de la mobilitat sostenible des d'un perspectiva acadèmica, a nivell nacional i internacional. Per a cada un d'aquests punts es garantirà un nivell estàndard dels serveis proposats als usuaris.*

*5.8.3.1 Projecte 1: Big "Brand" Theory*

*Objectiu:*

El projecte es desenvolupa amb la finalitat d'unir les activitats locals i la imatge de Menorca en una única marca, "brand" o eslògan, associat a la xarxa de camins, a l'oferta de serveis, i als valors que vinculem amb aquesta xarxa. D'aquesta manera es vol proporcionar una oferta alternativa i sostenible vàlida per a tot l'any. Així mateix, també es pretén que l'illa aculli seminaris, convencions o estudis relacionats amb la formació en termes de mobilitat sostenible.

**Figura 11: Aspectes principals que caracteritzen el projecte (elaboració pròpia)**



**Actuacions:**

- Anàlisi i discussió, entre tècnics, afectats i el Consell Insular de Senders, per a l'elaboració del contingut de la campanya promocional.
- Elaboració, per part dels tècnics específics en el camp, de la campanya i de la marca, "brand" o eslògan a través del qual es vol donar a conèixer.
- Organització d'una primera edició d'una sèrie de seminaris acadèmics internacionals on es discutirà, temes generals, com la mobilitat sostenible a peu, i altres temes més específics, com la confecció d'una única marca que mostri la imatge d'una Menorca lligada a l'oferta de senders.
- Organització d'un esdeveniment internacional per inaugurar la nova marca associada a l'illa de Menorca.
- Adopció de la nova marca, per part de tots els que treballen o que d'alguna manera es troben afectats pel senderisme de Menorca.

**Agents:**

- Consell Insular de Senders.
- Govern de les Illes Balears.
- Consell Insular de Menorca.
- Professionals externs.
- Universitat de les Illes Balears.
- OBSAM.
- Universitats i centres externs a l'illa interessats en temes que es tractaran als seminaris.

*Localització:*

Tota l'illa de Menorca.

*Temporalitat:*

El projecte es realitzarà al llarg d'un any

- Els primers 3 mesos s'organitzaran i es realitzaran les consultes pel contingut de la campanya promocional.
- Els següents 3 mesos es realitzarà l'estudi gràfic, el desenvolupament i la creació de la marca.
- Al mateix temps, durant els primers 6 mesos, s'organitzaran els seminaris on es tractaran temes generals i altres d'específics on també es debatrà la marca.
- La primera edició de seminaris es realitzarà durant una setmana, posterior a l'etapa organitzativa anterior.
- Els següents 6 mesos es dedicaran a organitzar i realitzar la inauguració, així com a adoptar la marca.

*Recursos:*

- 40% del fons derivat del Consell Insular de Senders.
  - 40% dels fons derivat del Consell Insular de Menorca.
  - 20% del fons derivat del Govern de les Illes Balears, particularment pels esdeveniments internacionals, tant pels seminaris com per la inauguració.
- Total: prop de 700000 € aproximadament (dades en base a la recerca de projectes semblants).

*Concertació i tramitació:*

- El Consell Insular de Senders coordinarà la iniciativa per elaborar el contingut de la campanya promocional.
- El Consell Insular de Senders buscarà professionals especialitzats per realitzar el model gràfic i l'eslògan per a la campanya promocional.
- El Consell Insular de Senders, conjuntament amb la Universitat de les Illes Balears i l'OBSAM, organitzaran i coordinaran les edicions dels seminaris internacionals.
- El Consell Insular de Senders, el Consell Insular de Menorca i el Govern de les Illes Balears, organitzaran la inauguració internacional.

*Avaluació i seguiment:*

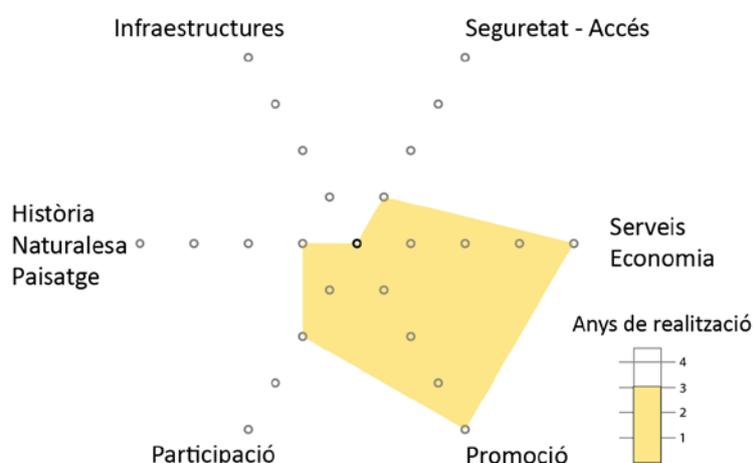
- Una primera avaluació es realitzarà a través de la magnitud participativa als quatre nivells d'escala: la consulta, els seminaris, la inauguració i l'adopció de la marca.
- El creixement del turisme lligat a aquesta nova oferta.
- La continuació dels cicles de seminaris i l'aparició de nous possibles esdeveniments.
- L'adopció de la metodologia, principis i tècniques emparades per l'illa de Menorca, en la resta de les Illes Balears o a la Península.

*5.8.3.2 Projecte 2: Menorca Global*

*Objectiu:*

Desenvolupar canals d'informació basats en les noves tecnologies, com per exemple una web informativa on es difongui la mobilitat a peu i els tipus de turisme relacionats amb aquesta. Així mateix, s'incentivarà la utilització de serveis tecnològics entre els operadors locals, garantint l'oferta de qualitat entre els usuaris.

**Figura 12: Aspectes principals que caracteritzen el projecte (elaboració pròpia)**



*Actuacions:*

- Anàlisi i estudi de tots aquells conceptes i el contingut que volem incorporar en aquests canals informatius.
- Realització i participació en un projecte europeu per finançar la xarxa de senders amb una oferta "smart".

- Desenvolupament dels mitjans informatius, a través de tècnics especialitzats, centrant-nos en tres elements clau: la pàgina web (única per a tota la xarxa de senders, informació i altres continguts), una aplicació de senders de Menorca i per a la mobilitat urbana quotidiana, i la creació d'un vídeo promocional publicitari a nivell internacional.
- Difusió del vídeo publicitari a nivell internacional.
- Promoció de la pàgina web i de l'aplicació en, revistes, pàgines web, o altres canals informatius, especialitzats en senderisme i mobilitat sostenible.
- Promoció de la pàgina web i de l'aplicació tant a turistes com als possibles usuaris locals.

*Agents:*

- Consell Insular de Senders.
- Unió Europea.
- Govern de les Illes Balears.
- Consell Insular de Menorca.
- Ajuntaments de Menorca.
- Professionals externs.
- 

*Localització:*

Tota l'illa de Menorca.

*Temporalitat:*

El projecte es realitzarà en un total de 3 anys.

- Els primers 6 mesos es dedicaran a l'anàlisi del contingut i la participació al projecte europeu.
- El següents 6 mesos es realitzarà el material de promoció.
- Durant els següents 2 anys es difondrà a nivell internacional el material de promoció.

*Recursos:*

- 40% del fons derivat de la Unió Europea.
- 20% del fons derivat del Govern de les Illes Balears.
- 20% del fons derivat del Consell Insular de Menorca.
- 20% del fons derivat del Consell Insular de Senders.

Total: prop de 90000 € aproximadament (dades en base a la recerca de projectes semblants).

*Concertació i tramitació:*

- El Consell Insular de Senders coordinarà la iniciativa per elaborar el contingut que es vol promocionar.
- El Consell Insular de Senders realitzarà el projecte que es presentarà en concurs per obtenir fons europeus.
- El Consell Insular de Senders buscarà professionals especialitzats per realitzar la pàgina web, l'aplicació i el vídeo promocional.
- El Consell Insular de Senders buscarà un professional especialitzat per a la promoció a nivell internacional i pels diferents mitjans d'informació.

*Avaluació i seguiment:*

- El creixement del turisme lligat a aquesta nova oferta.
- El nombre de visites a la pàgina web i els usuaris de l'aplicació.
- L'avaluació dels comentaris de la pàgina web.
- El desenvolupament futur de la pàgina web i de l'aplicació i l'aparició de nous canals de promoció.