

SOCIETAT GIRONA - 20 agost 2021 2.00 h

**JOSÉ ANTONIO DONAIRE** PROFESSOR DE TURISME A LA  
UNIVERSITAT DE GIRONA

5

# “Anem cap a un nou turisme i ens hi hem d’adaptar ràpidament”



*El professor José Antonio Donaire, a Girona, durant una entr  
aquest diari **QUIM PUIG**.*

**MARC SALGAS** - GIRONA

El sector turístic és un dels més afectats per la crisi econòmica causada per la Covid-19. José Antonio

---

**Els recursos  
que  
s’invertiran  
en l’ampliació  
de l’aeroport**

Donaire, un dels màxims experts en turisme del nostre país, reflexiona en aquesta entrevista sobre el canvi d'hàbits turístics durant la pandèmia, però també sobre el projecte d'ampliació de l'aeroport del Prat, noves mobilitats, alternatives als models turístics actuals i la candidatura de Barcelona als Jocs Olímpics d'hivern del 2030.

**L'evolució del turisme dependrà de l'evolució de la pandèmia, però és optimista a curt i mitjà termini?**

Jo he hagut de rectificar perquè tot feia preveure que seria un estiu de transició: d'un estiu catastròfic com el 2020 cap a un estiu molt bo el 2022. Pensava que el 2021 seria un estiu de recuperació progressiva. Però ha canviat el guió i ens trobem en una situació incerta. El que més preocupa el sector és que tampoc és clar que el 2022 sigui, com se sospitava, l'any de la recuperació i la remuntada. La variant delta introdueix un punt d'incertesa. La Covid-19 es

**serien més profitosos si es destinessin a models alternatius**

**El turisme nacional pot mitigar la crisi econòmica causada per la pandèmia, però no permet mantenir el model turístic actual**

**A escala internacional, viatjar serà molt més car i una part de la població que fins ara podia fer-ho, ja no podrà**

**Amb els Jocs Olímpics, llevat d'algunes excepcions, la relació cost-benefici no justifica la inversió**

**Els grans esdeveniments**

manté i una part de la població tindrà la tendència a reduir la mobilitat i viatjar a prop, i això tindrà afectació.

**Hi ha hagut un canvi d'hàbits que ens ha portat a fer viatges més curts i més a prop. Creu que aquest canvi ha vingut per quedar-se o recuperarem la mobilitat a llarga distància?**

Hem estudiat el comportament dels visitants durant el 2020 i clarament han fet turisme de proximitat. A

més, han evitat clarament els llocs de concentració, com les grans ciutats o les poblacions més turístiques, que són les que han patit més. En canvi, les ciutats mitjanes i de poca afluència i els llocs amb espais naturals són els que han tingut resultats més bons. Aquest comportament sembla que es repeteix aquest 2021. Però, què passarà en el futur? Doncs també dependrà del panorama que ens deixi la Covid-19. D'entrada, hem d'assumir que el turisme nacional té uns efectes econòmics molts diferents de l'estranger. Abans de la pandèmia, a Catalunya ingressàvem deu vegades més pel turista internacional que pel nacional. Econòmicament, al país li seria molt difícil substituir el turista internacional pel nacional. El nacional pot mitigar l'efecte econòmic però no permet mantenir el model turístic actual. Sobre les perspectives de futur, hi ha acadèmics que veuen un escenari de manteniment de la por al desplaçament i de frenada de la

**com a factors de posicionament són una estratègia dels anys noranta**

---

**La Covid està castigant les empreses turístiques mitjanes que han arriscat i que són les que convé que aguantin**

---

mobilitat que ens faria anar a la cerca del mercat de proximitat, com el francès o de la resta de l'Estat. Hi ha acadèmics, en canvi, que pensen que, un cop superada la Covid-19, anirem a un escenari d'hipèrbole, en què la contenció durant tres anys serà compensada amb viatges a l'engròs. Jo em situo al mig, i crec que dependrà de factors econòmics i generacionals.

**La crisi l'ha aguantada millor el turisme rural més que el de masses. Això també pot ser una tendència?**

La lectura és complexa. Aquesta crisi, que és molt forta, ha afectat menys les empreses petites, amb estructures familiars, que s'han pogut adaptar als ajuts estatals i tirar dels petits estalvis. Aquest model ha pogut subsistir. El model de talla gran, que depèn de multinacionals i té capacitat financera perquè disposa d'altres ingressos i pot fer front a dos anys sense facturació, també ha aguantat. Però al mig ha quedat un sector d'empreses mitjanes, que havien invertit en millores dels seus establiments i s'havien endeutat. Aquests tenen un horitzó molt dolent. I correm un risc molt important, perquè la Covid-19 està castigant els que han arriscat abans de la pandèmia. I hem de fer un esforç per apuntalar aquesta part del sector, que ens interessa que aguantin perquè quan sortim de la crisi aquest perfil més valent i aventurer estigui al capdavant de les mesures de transformació. Si no, tindrem un horitzó de molt petites empreses de caire familiar amb poques perspectives de modernització, per una banda, i d'empreses internacionals no arrelades al territori que tenen una volatilitat molt alta i que poden marxar si les coses no van bé. Diuen que la crisi permet nete-

jar el sector i accelerar processos de transformació, però crec que aquest diagnòstic és equivocat i que la pandèmia està castigant el sector que més ens interessa que aguantí.

### **És aquest, el sector que porta gent de fora?**

És aquell sector de determinades poblacions que tenen mala reputació, però que han fet un esforç molt important de modernització. Hi han posat molts recursos, s'han preparat per adaptar-se a un nou escenari i ara molts tindran dificultats financeres importants que els portarà a tancar. Haurem de veure el balanç d'aquest any, però en alguns casos comença a ser molt preocupant, tant a la Costa Brava, com a Barcelona i la Costa Daurada.

### **Les institucions que promouen l'ampliació de l'aeroport diuen que el projecte serà sostenible. Com es pot fer sostenible una obra que suposarà l'increment d'avions i guanyar terreny al delta del Llobregat?**

Hem de diferenciar entre els efectes sobre el terreny i els efectes induïts. Sobre el terreny és indubtable que tenim un element singular a Europa, com és que al costat d'una metròpolis molt gran hi hagi una zona amb un alt valor agrícola i ambiental. Si a París tinguessin una llacuna silvestre com aquesta, la cuidarien com la joia de la corona. I difícilment podem replicar un espai natural en un altre lloc. Quan els perdem, els perdem per sempre. És veritat que es pot fer una ampliació que aconseguixi mitigar els efectes sobre la llacuna, però d'entrada és ja una mala notícia. Tenim tendència a amenaçar espais com aquest. Ja va passar en el cas d'Eurovegas. El delta va ser el primer territori que es va posar a disposició del projecte. I el valor ambiental que

té no ens l'hauríem de vendre per res. Al marge d'això, el focus l'hem de posar en els efectes induïts de l'aviació. Hem d'assumir que volar és insostenible. L'avió és un dels grans emissors de CO<sub>2</sub> i ampliar l'aeroport i el nombre de vols és, per definició, insostenible. Entenc que hi hagi arguments, que no comparteixo, que justifiquin l'ampliació, però no es pot dir que serà sostenible. Hem de dir les coses com són. Una ampliació és insostenible, i entre tots hem de decidir si assumim el cost ambiental que suposa o no.

**En un fil a Twitter vostè preveia un encariment dels vols per les polítiques de reducció de gasos de la UE i, en conseqüència, una reducció de la mobilitat.**

Aquesta és la base. La proposta d'ampliació arriba quaranta anys tard. Europa va aprovar el compromís de reduir les emissions un 55%, i això vol dir que hem de posar el fre de mà urgentment en moltes accions. Hem de reduir el consum d'aire condicionat i calefacció, hem de canviar la forma de fer els edificis, la mobilitat, promoure el transport públic, reduir el nombre de cotxes. Hi ha el compromís fins i tot de deixar de fabricar cotxes híbrids a partir del 2035. Una ampliació de l'aeroport va en el sentit contrari al que es proposa la UE. Un vol contamina entre vuit i vint vegades més per passatger que un tren. Les polítiques a Europa van en la línia de promoure les mitjanes distàncies en tren i evitar l'avió per a distàncies petites. És cap aquí que ha d'anar el turisme. I utilitzar l'avió només en casos excepcionals o quan no hi ha una alternativa. A més, la UE obligarà les companyies aèries que el 60% del querosè que utilitzin sigui querosè

verd, que és cinc vegades més car que el convencional. Això farà impossible mantenir els preus, i haurem d'anar cap a una reducció de vols. Per tant, l'ampliació de l'aeroport arriba en un moment en què, quan estigui acabada, Europa anirà ja en la direcció oposada. Potser durant cinc o deu anys viurem una situació de privilegi derivada de la presència de l'aeroport, però a mitjà termini, tots els recursos que invertirem en aquesta instal·lació serien més profitosos si els invertíssim en aquesta nova direcció que dicta la UE. Hem de decidir què és més favorable, si apostar per una tecnologia que donarà uns beneficis a curt termini o orientar el país cap a la nova direcció.

**Si ocorre aquesta reducció de vols i s'incrementa el turisme de proximitat, ens trobarem amb una xarxa de transport públic deficient per fer-hi front?**

Aquesta és l'aposta de país que hem de fer. Necessitem una transició de la mobilitat que passi del binomi avió-cotxe a posar en el centre el transport públic com a alternativa. Aquesta transició és molt complexa, i ens hem de plantejar que hem de reforçar el que tenim i crear transport públic on no n'hi ha. I això requereix inversions a mitjà termini. Per exemple, si ens hem de plantejar el debat sobre el tren de la Costa Brava hem de començar a actuar avui, perquè necessitem molt de temps fins que la proposta es fa realitat. Però ens estem trobant que l'aposta és l'ampliació d'autovies i l'increment de pàrquings en destinació. Promoure l'ús del cotxe és un problema. Aquestes vacances n'han sortit mig milió de Barcelona perquè no hi ha alternativa pública per fer mobilitat d'oci. Aquí és on

hem de fer aquest plantejament de país: incrementant estacions, innovant amb formes alternatives de mobilitat en zones de muntanya i aïllades. Hi ha un gran debat sobre noves formes de mobilitat i nosaltres estem ancorats encara en les velles formes. I això castigarà tots els sectors, però especialment el turístic, perquè un visitant dels Països Baixos o Suècia, on s'han fet grans esforços de millora de mobilitat, arribarà a una destinació turística que es diu sostenible però l'única forma que tindrà per recórrer el territori serà llogant un vehicle. Hem de canviar el paradigma i tenim poc temps per fer-ho. Això no és fàcil ni immediat. Calen terminis i assumir que hi ha un moment en què conviuran tots dos models.

**En alguns països nòrdics ja hi ha moviments de persones que es neguen a agafar avions. Arribaran aquí?**

Ja van arribant, encara que és minoritari. A la meua universitat estem a punt d'aprovar el pla d'ambientalització, que preveu que, en distàncies mitjanes, no estarà permès agafar l'avió. I el nou programa Erasmus paga el bitllet a l'estudiant, però no d'avió, a excepció que no hi hagi més remei. Els partidaris d'aquest moviment, el *fly-gskam* [vergonya de volar], han assumit que volar té uns costos enormes per al medi ambient. En determinats cercles de Suècia, si utilitzes massivament l'avió està mal vist. Aquest turisme responsable no només té a veure amb la mobilitat. És un moviment molt conscient. Les conegudes com a *kellys* [cambreres d'habitacions] estan fent una aplicació per puntuar els hotels d'acord amb les condicions laborals



ofertes. Estic convençut que això tindrà efectes en la pauta de consum dels turistes, que començaran a exigir factors com la bona qualitat laboral dels treballadors. No voldran ser còmplices dels problemes que genera el turisme. Tot va en aquesta línia. Anem cap a un nou turisme i ens hi hem d'adaptar ràpidament.

### **S'acabaran també els vols de negocis a vegades no necessaris?**

La Covid-19 ha mostrat que podem tenir reunions per teleconferència. Abans era molt infreqüent. Per tancar un negoci, per a una reunió... De seguida s'agafava un vol. Ho he vist a la universitat. Per a qualsevol reunió a Barcelona m'hi desplaçava. Durant la Covid-19, les hem fet virtualment i ara que les podríem fer presencialment les continuem fent virtualment perquè és més còmode i raonable. La mobilitat de negocis i congressos, que a Barcelona té molta incidència, tindrà una reducció dràstica perquè hem trobat formes alternatives de reunir-nos i treballar. Un estudi conclou que el 50% de la contaminació dels avions la fan l'1% dels usuaris. És a dir, un 1% dels 3.500 milions d'usuaris d'avions en un any abans de la pandèmia era responsable del 50% de les emissions perquè feien molt vols transoceànics. És sobre aquest perfil que ha de caure la pressió per intentar reduir progressivament els vols. Anem a un horitzó en què no deixarem de volar, però convertirem el vol en el que era abans, una activitat molt ocasional i cara que s'utilitzava poc i bé. Quan algú anava a Mèxic, com que era enormement car, aquell era un viatge vital que durava molt de temps. Era una frivolitat anar a Mèxic per quedar-se una setmana en un *resort* a fer el que ja es pot fer al

Mediterrani. En el futur viatjarem per fer viatges profunds, intensos i de llarga durada. És molt possible que la pressió ambiental acabi modificant els hàbits de turisme i fem viatges més propers regularment i viatges llargs més ocasionalment.

### **Pot passar que el viatge transoceànic torni a ser per a la classe alta?**

Passarà segur. Quan s'incrementin els preus s'aniran retirant capes de la població que havien assumit la democratització del turisme com una conquesta social. Haurem de garantir un sistema de transport alternatiu que permeti que les classes mitjanes puguin viatjar distàncies mitjanes a preus raonables. A escala internacional, viatjar serà molt més car i una part de la població que fins ara podia fer-ho ja no podrà. Ara bé, aquest model de pseudoviatge actual, que consisteix a anar a un *resort* tancat en una destinació exòtica durant deu dies, és distorsionat, perquè porta el turista a fer coses que són perfectament replicables a casa nostra. Jo espero que aquest canvi de tendència ens permeti viatjar millor. No podrem anar cada any a Nova York, però sí potser un cop cada vuit anys. I haurem d'estalviar molt perquè no només sigui un contacte ràpid i fotogràfic amb l'entorn. Ja que haurem fet l'esforç econòmic per ser-hi, ens hi quedarem durant un temps per amortitzar aquesta despesa. La democratització del turisme s'ha fet gràcies a un model de mobilitat que consumeix energia fòssil, que ha donat molts avantatges econòmics, però també molts problemes ambientals i socials. I com que aquesta economia basada en l'energia fòssil s'acabarà aviat, el turisme *fordista*, que hi va associat, canviarà com-

pletament. No vol dir que no hi haurà turisme.  
Hi haurà un altre tipus de turisme.

**Un altre projecte de país és la candidatura de Barcelona als Jocs Olímpics d'hivern del 2030, que es ven com una oportunitat per al Pirineu. Ho veu així?**

Novament crec que era una bona proposta fa trenta anys, però ara és dolenta per dos motius. El primer és que els Jocs han perdut la seva aura de factor de progrés econòmic i de prestigi de marca. Vam tocar sostre amb Barcelona 92. Ens va anar molt bé com a país, però va tenir el defecte que tothom ha volgut imitar l'efecte Barcelona. Però, Jocs rere Jocs, el balanç que es fa, tant en termes econòmics de recuperació d'inversions com de prestigi de marca, dona una imatge buida i plana. No han tingut un efecte revolucionari sobre la marca. Ni a Rio de Janeiro ni a Tòquio [últimes seus olímpiques d'estiu] els Jocs han servit com a factors de dinamització ni per recuperar la forta inversió. Si això passa amb els Jocs d'estiu, imagina't amb els Jocs d'hivern. Fins i tot ens costa situar al mapa els llocs on s'han celebrat. Els grans esdeveniments com a factors de posicionament són una estratègia dels anys noranta. I el 2021 ens hem d'inventar altres estratègies. Hi ha un segon factor, que és el canvi climàtic. Anem cap a un horitzó de pèrdua de neu any rere any, fins al moment inexorable en què només en quedarà a cotes molt altes. Per tant, el turisme de neu no té futur. No el podem rendibilitzar d'aquí a quaranta anys. No en tindrem perquè no quedarà neu. Entenc que el Pirineu reclami legítimament una acció immediata per evitar la Catalunya buida, però probablement aquesta no és la millor acció possible. Si la

via ha de ser el turisme, hem de ser més imaginatius.

**L'estudi 'Going for the gold: the economic of the olympics', de Robert A. Baade i Victor A. Matheson, explica que Barcelona 92 va tenir èxit perquè es tractava d'una 'hidden gem' [joia amagada] amb un potencial que justament els Jocs van fer esclatar. Podria passar amb el Pirineu?**

El Pirineu és un espai excepcional, però no de neu. Tenim instal·lacions extraordinàries, però en el context mundial el Pirineu és modest. Crec que és una joia amagada en el binomi natura popular, que ara té una gran demanda de la gent que fuig del turisme tradicional i d'altra concentració. El Pirineu és excepcional perquè podem trobar, en un mateix espai, un element patrimonial de primer ordre juntament amb un espai natural de primer ordre: una ermita patrimoni de la humanitat al costat d'un parc nacional. És aquest l'element que pot situar el Pirineu en el mapa turístic europeu i fins i tot internacional: el senderisme, la descoberta del paisatge, la descoberta d'un mateix. Totes aquestes vies tenen molt de recorregut, i més en un escenari post-pandèmia. La menys recomanable, per esgotament del recurs primari, és el turisme de neu. En aquest sentit, amb els Jocs passa una mica com amb el Guggenheim a Bilbao. Aquest museu va canviar la ciutat, però això no vol dir que cada cop que posis un gran museu en una ciutat aconseguis transformar-la. La prova és que tots els grans museus que s'han fet després no han tingut cap impacte. Amb els Jocs Olímpics, llevat de poques excepcions, passa el mateix i la relació cost-benefici no justifica la inversió. Com a país ens equivoquem d'orientació i hauríem d'anar en

un altre sentit.