



**El lloc dels
nostres joves
dins un món global**

**ANTONI RAMIS LALOUX
AINA SOLER CRESPI
JOVES ARQUITECTES DE MALLORCA
(JAM)**



Antoni Ramis Laloux

Palma, 1979. Arquitecte per la Universitat Politècnica de Catalunya (2008). Després de 15 anys d'experiència professional a diferents despatxos d'arquitectura a Barcelona i Palma, des de l'any 2014 treballa a l'estudi TEd'A arquitectes.

Forma part de l'equip de coordinació dels Joves Arquitectes de Mallorca (JAM) des de finals de l'any 2016.

Aina Soler Crespi

Palma, 1989. Arquitecta per la Universitat Politècnica de Catalunya (2014) i Màster en Planificació Urbana i Territorial per la Universitat Politècnica de Madrid (2016), i especialització en Polítiques Públiques i Dret a la Ciutat per la Universitat Oberta de Catalunya (2019). Ha col·laborat amb diferents estudis d'arquitectura i urbanisme i ha participat en diversos tallers sobre habitatge, espai públic i ciutat, entre d'altres. Actualment treballa d'arquitecta a l'administració pública.

Forma part de l'equip de coordinació dels Joves Arquitectes de Mallorca (JAM) des de principis de l'any 2017.

Joves Arquitectes de Mallorca (JAM)

Joves Arquitectes de Mallorca (JAM) és una agrupació per a compartir experiències, inquietuds, parlar de la nostra professió i fer xarxa. Està constituïda legalment com a associació, inscrita al Registre d'Associacions de les Illes Balears i des de maig de 2019 forma part del Consell d'Àrea de Model de Ciutat. La 1a Trobada de l'agrupació Joves Arquitectes de Mallorca va ser el 28 de setembre de 2016.

Resum

L'article que es presenta a continuació pretén mostrar quin és el lloc del jovent de les Illes Balears dins el món global que ha esdevingut el nostre planeta aquest començament del segle XXI.

L'accés a l'habitatge és un dels problemes principals que ha d'afrontar la joventut avui dia. L'alta precarietat del mercat laboral, fruit de la darrera crisi econòmica, juntament amb una forta pressió immobiliària a la qual es troba sotmès el nostre territori no fan més que agreujar aquesta dificultat d'accés a una necessitat bàsica com és la llar.

Pel que fa al territori on viu el nostre jovent, aquest es troba, des de fa anys, sota la càrrega extraordinària que suposa el turisme. Quines són les actuacions a dur a terme en matèria de sostenibilitat i d'autosuficiència a les nostres Illes és essencial per preservar la nostra terra. Quins són els nostres recursos energètics, d'on provenen i a què en destinam el consum o com som capaços de reduir-lo són temes vitals a tenir molt presents en els pròxims anys.

Paraules clau

Habitatge / Emancipació / Territori / Sostenibilitat.

Resumen

El artículo que se presenta a continuación pretende mostrar cuál es el lugar de la juventud de Illes Balears dentro del mundo global en el que se ha convertido nuestro planeta en este principio del siglo XXI.

El acceso a la vivienda es uno de los principales problemas que ha de afrontar la juventud a día de hoy. La alta precariedad del mercado laboral, fruto de la última crisis económica, junto con la fuerte presión inmobiliaria a la que se encuentra sometido nuestro territorio no hacen más que agravar esta dificultad de acceso a una necesidad básica como es el hogar.

Por lo que respecta al territorio donde viven nuestras y nuestros jóvenes, este se encuentra, desde hace años, bajo la carga extraordinaria que supone el turismo. Cuáles son las actuaciones a llevar a cabo en materia de sostenibilidad y autosuficiencia en nuestras islas se aventuran esenciales para la preservación de nuestra tierra. Cuáles son nuestros recursos energéticos, de dónde provienen y a qué destinamos su consumo o cómo somos capaces de reducirlo son temas vitales a tener muy presentes en los próximos años.

Palabras clave

Vivienda / Emancipación / Territorio / Sostenibilidad.

Introducció

El jovent de les Illes Balears viu permanentment en la dicotomia entre global i local: el moment actual que li ha tocat viure gira al voltant de la globalització, la instantaneïtat i, moltes vegades, la superficialitat, però el territori que habita està clarament delimitat i disposa d'uns recursos finits i delicats, fet que fa que l'entorn que els envolta sigui molt fràgil.

La situació geogràfica de les Illes, distanciades físicament del continent i altament condicionades, per tant, pel transport aeri i marítim, juntament amb el fet que són un gran pol d'atracció turística, no fa més que agreujar la situació pel que fa a l'escassetat de mitjans tant naturals com materials, la qual cosa dificulta poder desenvolupar una vida amb una certa normalitat.

La indústria turística encara creixent, juntament amb el desplegament dels mitjans de comunicació i la proliferació de les xarxes socials, han afavorit encara més, a les illes, el procés de mundialització de la cultura. Tot i que aquest intercanvi cultural va propiciar en l'inici un gran desenvolupament social perquè va afavorir l'intercanvi cultural i va trencar la barrera de la insularitat, en els darrers anys aquest intercanvi ha tendit més a l'homogeneïtzació social i cultural amb la resta del món *occidental*, fet que dificulta cada cop més el reconeixement de la identitat local. Aquest efecte és ben notable sobretot a la ciutat i a les zones més poblades de la costa, però s'estén per tot el territori de l'illa: el canvi del paisatge urbà és palès en l'arquitectura, els comerços, la retolació i la tipografia, els habitatges nous, fins i tot, en el disseny de l'espai públic o en

l'arbrat del carrers i les places. També en els espectacles culturals, l'educació, la roba o els aliments.

Per contrapartida, aquest procés d'homogeneïtzació cultural genera una resposta i un estímul en si mateix. L'estandardització creixent de productes, serveis, ciutats o estils de vida han propiciat l'exaltació de trets i la revaloració d'elements que conformen col·lectius d'identitats semblants.

D'aquesta manera, el conflicte a la ciutat es desplega en dos vessants diferenciats: per una banda, la reivindicació del patrimoni local i de la cultura i la identitat pròpies i, per altra banda, l'accessibilitat i la funcionalitat de la ciutat, entenent que aquesta globalització no ha produït només un canvi en la fisonomia de la ciutat, sinó que també n'ha modificat el funcionament, el tipus de comerç, la tipologia i el preu de l'habitatge i dels productes i serveis, i ha dificultat, cada vegada més, la vida quotidiana de la ciutadania.

L'accés a l'habitatge és un factor determinant perquè el jovent pugui créixer com a persones, perquè pugui madurar, perquè aprenguin a viure de manera autònoma. No obstant això, els darrers temps veim com moltes de les cases i dels pisos distribuïts arreu del territori han deixat de servir perquè hi visquin els habitants de les Illes i s'han destinat al negoci vinculat al turisme, de manera que s'ha reduït considerablement el parc d'habitatges disponible per llogar o comprar per part dels nostres joves al mateix temps que se n'han incrementat els preus.

És tot un repte per a les administracions locals i comunitàries garantir a la nostra joventut la possibilitat d'accedir a un habitatge digne en

unes condicions compatibles amb els recursos limitats de què disposen. És un objectiu que s'ha d'afrontar amb immediatesa, donades les circumstàncies actuals, però que també s'ha d'estudiar a mitjà i llarg termini. I és una tasca que s'ha de desenvolupar tot tenint present la fragilitat del nostre medi ambient, és a dir, posant la sostenibilitat com a eix transversal que ho regeixi tot.

Objectius i metodologia

Els objectius d'aquest article són plasmar per escrit i amb l'ajuda de diferents gràfics quines són les tendències, per una banda, en l'àmbit de l'habitatge, pel que fa a l'accés per part del jovent, els ajuts que ofereixen les diferents administracions o les formes noves de convivència, entre altres temes. Per altra banda, en l'àmbit de la sostenibilitat, pel que fa a recursos i autosuficiència.

El mètode per assolir aquests objectius consistirà en la selecció i presentació de la documentació que considerem més significativa de cada un dels temes tractats.

Si bé totes les dades incorporades són bàsicament estadístiques procedents d'organismes oficials i, per tant, objectives, la tria, així com la manera de presentar-les, sí que respon a les preocupacions que més presents han estat a les diferents trobades organitzades per la nostra associació des del moment de la seva fundació.

En darrer lloc, la manca de dades o la dificultat per accedir-hi en segons quins àmbits també són un indicador que la nostra societat canvia de manera important els darrers temps i calen

mètodes nous d'anàlisi i/o una major difusió de determinades informacions.

Anàlisi de dades

1. Habitatge

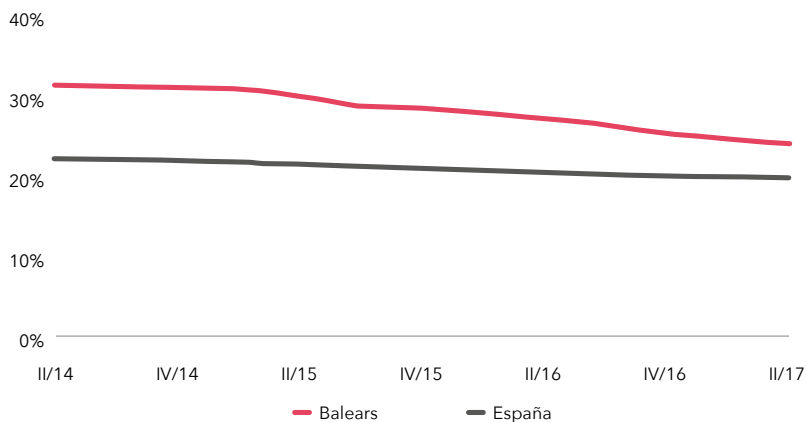
Habitar és segons el *Diccionari català-valencià-balear* 'viure, residir; estar amb certa continuïtat (en un lloc, casa, poble, etc.)'. I *habitatge* és el 'lloc on s'habita'.

El problema principal per garantir aquesta continuïtat en el lloc de residència és, fonamentalment, l'evolució diferent entre el poder adquisitiu de la nostra joventut (amb un creixement molt moderat) i els preus d'accés a l'habitatge, ja sigui de compra o de lloguer (amb un creixement molt més pronunciat especialment durant els darrers anys).

1.1 Accés a l'habitatge

L'accés a l'habitatge ha esdevingut en els darrers temps una de les preocupacions principals del jovent balear. Des de la darrera crisi econòmica, el sou dels treballadors i treballadores de les Illes només ha crescut un 4 %, mentre que el cost mitjà del lloguer d'un habitatge ho ha fet un 24 %.

L'índex del preu de l'habitatge (IPH) és un índex confeccionat a Espanya per l'Institut Nacional d'Estadística (INE) que es va publicar per primera vegada l'1 d'octubre de 2008 amb el propòsit de reflectir l'evolució dels preus de l'habitatge. Es refereix tant a habitatge nou com a usat i incorpora taxes de variació tant trimestrals, com anuals i acumulades. El desglossament és per comunitats autònomes.

Gràfic 2: evolució de la taxa d'emancipació residencial de la població de 16 a 29 anys.

Font: Observatori de l'Emancipació. Illes Balears. 1r semestre 2017. Consell de la Joventut d'Espanya

En el gràfic 1, es pot apreciar com a les Illes Balears aquest índex va baixar durant els anys de la crisi econòmica i va assolir el mínim entre els anys 2013 i 2014. A partir de llavors, ha presentat un creixement sostingut i actualment presenta un nivell semblant al de començament de 2009.

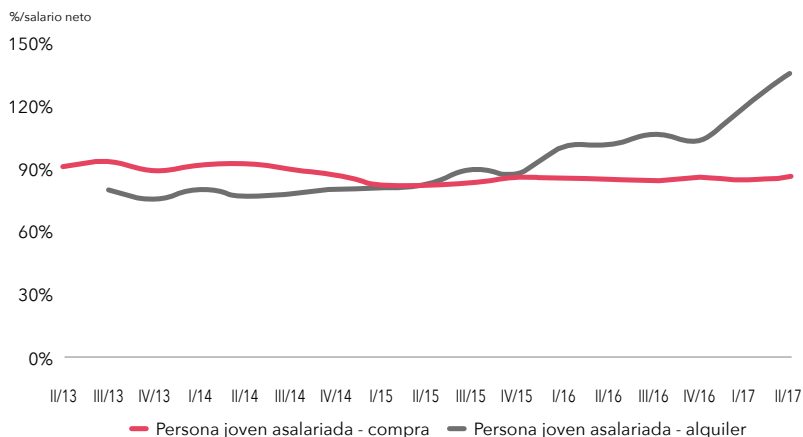
El preu mitjà de l'habitatge lliure a les Illes Balears el tercer trimestre de l'any 2018 era de 2.262,9 €/m², el cinquè més car de l'Estat espanyol, només per darrere de Madrid, Barcelona, Biscaia i Guipúscoa.

La taxa d'emancipació juvenil de les Illes Balears va caure un 6 % entre el segon quadrimestre de 2014 i el segon quadrimestre de 2017, mentre que a la resta de l'Estat espanyol aquest descens va ser únicament del 2 %. Aquesta dada és molt significativa si tenim en compte que es tracta d'un període de recuperació econòmica. S'intueix, per tant, que el poder adquisitiu de la so-

cietat de les Illes no ha seguit el mateix patró de recuperació que el mercat immobiliari, la qual cosa ha dificultat i reduït la capacitat d'emancipació dels joves, entre altres coses.

Pel que fa al cost d'accés al mercat de l'habitatge en règim de propietat, el percentatge de salari net necessari s'ha mantingut estable els darrers anys al voltant del 90 %. Pel que fa al règim de lloguer, el tercer quadrimestre de 2013 era necessari aproximadament un 80 % del salari net per accedir a un habitatge, mentre que el segon quadrimestre de 2017 el cost s'havia incrementat fins a suposar un 135 %, fet que significa un augment del 55 % en menys de quatre anys.

Segons experts en aquest camp, una xifra raonable seria destinar fins a un 30 % del sou a l'habitatge, la qual cosa demostra que les dificultats del nostre jovent en aquest àmbit són extraordinàries.

Gràfic 3: evolució del cost d'accés al mercat de l'habitatge en propietat i lloguer per a una persona jove assalariada (16-29 anys).

Font: Observatori de l'Emancipació. Illes Balears. 1r semestre 2017. Consell de la Joventut d'Espanya

En la taula següent, es poden observar les dades relatives al sou mitjà i la renda per capita a les Illes Balears, i una comparació amb les dades estatals. Per una banda, trobam que la renda per capita se situa per sobre de la mitjana de l'Estat, mentre que el sou mitjà és gairebé un 5 % més baix a les Illes que a la resta del territori espanyol. La incoherència d'aquestes dades podria apuntar a una polarització o major segregació econòmica de la població de les Illes, que posaria de manifest la diferència entre les classes més afavorides, que incrementen el valor mitjà de la renda anual, i la pre-

carització dels contractes laborals, més accentuada que a la resta del territori.

1.2 Ajuts

Entre els debats actuals hi trobam habitualment l'ajut de les administracions perquè les persones residents, especialment el jovent, pugui accedir a l'habitatge, bé sigui mitjançant el finançament subsidiari d'una part del cost de l'habitatge, o mitjançant deduccions fiscals per incentivar el mercat, la disposició d'habitatge públic o de protecció, entre molts altres.

Segons el Pla d'habitatge impulsat pel Govern de les Illes Balears, el nom-

Taula 1. Salaris i renda mitjana a Espanya i les Illes Balears.

	Salari mitjà anual	Renda per capita
Espanya	19.172 € (AEAT 2017)	25.064 €/hab.
Illes Balears	18.286 € (AEAT 2017)	26.287 €/hab.

Font: AEAT i INE. Elaboració pròpia

bre d'habitatges públics de lloguer és de només 1.800, per tant, representa un 0,46 % del total dels habitatges a les Illes. Aquesta xifra posa de manifest la dificultat d'intervenir de forma real en l'accessibilitat a l'habitatge de l'Administració de les Illes, mitjançant la disposició d'habitatge públic –o de gestió pública. En aquest sentit, recentment han aparegut a les Illes, iniciatives de l'Administració per captar habitatges desocupats de propietat privada que, mitjançant la gestió pública, puguin donar una resposta social a les necessitats residencials de la ciutadania.

Així mateix, és important recalcar que garantir l'accés a l'habitatge no és suficient. Perquè aquest accés sigui realment possible i faciliti l'estabilitat en el temps i la creació d'una llar pròpia, també és necessari intervenir en el manteniment dels habitatges i el cost que suposa. Segons dades de l'INE, la població de les Illes va gastar, l'any 2017, al voltant d'un 37 % del pressupost familiar en manteniment i reforma de la llar. L'increment del preu de l'energia en els darrers anys, juntament amb un parc edificat vell i poc eficient, comporta que molts habitants de les Illes, i més especialment la gent jove i la gent gran, hagin de fer un esforç molt gran, ja no només per accedir a un habitatge, sinó sobretot per poder mantenir-lo, pagar les factures i els rebuts.

Per pal·liar aquestes deficiències en el parc construït de les Illes, les administracions concedeixen, en períodes determinats, ajudes econòmiques per millorar l'eficiència energètica dels edificis. Tot i que aquestes ajudes contribueixen a incentivar les

actuacions de millora en els habitatges, no sempre resulten eficients per a la gent que més ho necessita, atès que requereixen una inversió inicial del promotor i la subvenció s'abona amb posterioritat a l'execució de les obres. Per altra banda, en molts casos, la manca d'implicació de gent especialitzada en el diagnòstic de l'edifici per a aquestes subvencions, pot acabar en actuacions que aprofitin els recursos de forma poc eficient i actuïn sobre elements amb poca incidència en el consum energètic.

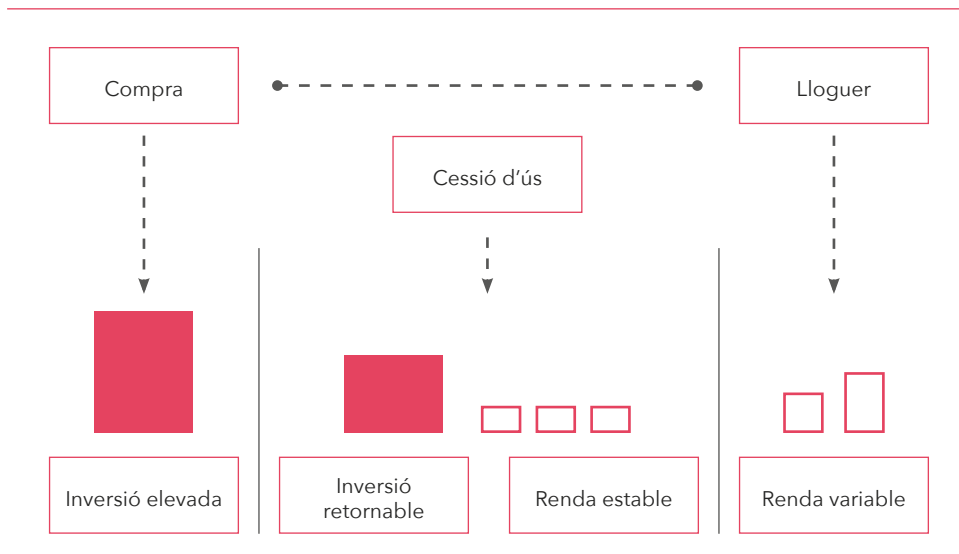
1.3 Noves formes de convivència

Els canvis en la situació socioeconòmica global en l'àmbit mundial han provocat que l'habitatge tradicional, almanco com el coneixem al nostre entorn més immediat, pugui ser qüestionat com la millor solució per donar resposta al fet de viure protegit. Per això mateix, els darrers temps hem vist com apareixien models nous, tant en la manera d'organitzar les cases com en la gestió de la convivència de les persones que les ocupen. Habitatges més flexibles, habitatges intergeneracionals o cooperatives d'habitatge s'han convertit en models habituals dins el món de l'arquitectura i l'urbanisme.

El juliol de 2018 l'Institut Balear de l'Habitatge (IBAVI) va posar en marxa el programa «Cohabita», que consisteix en la cessió de sòls públics que disposen de projecte arquitectònic a cooperatives per a l'autopromoció d'habitatge protegit en cessió d'ús.

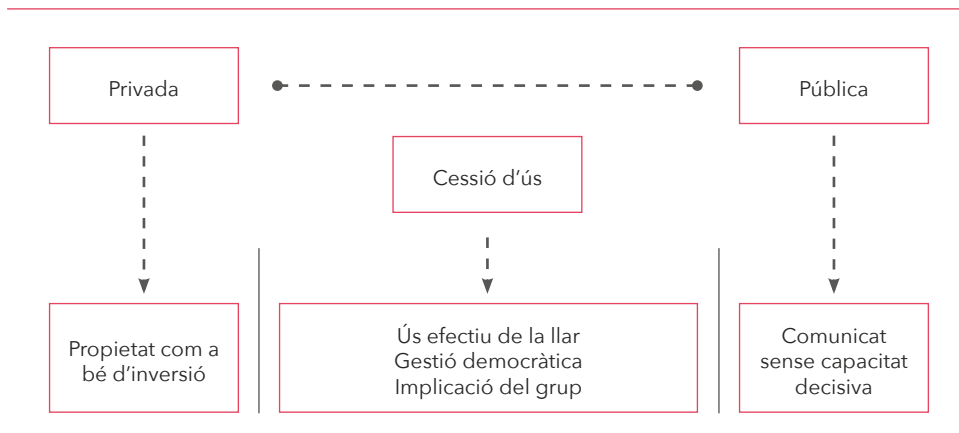
Una cooperativa d'habitatge és una agrupació de persones que comparteixen valors i recursos per satisfer la necessitat d'accedir a l'habitatge.

Figura 1. comparativa amb altres règims de tinença.



Font: «Cohabita». Habitatges protegits en cessió d'ús. IBAVI

Figura 2. comparativa de titularitats.



Font: «Cohabita». Habitatges protegits en cessió d'ús. IBAVI

És un sistema d'accés no especulatiu i, per tant, no sotmès a les fluctuacions del mercat immobiliari, que permet eliminar la concepció de l'habitatge com un bé d'inversió.

La cessió d'ús és una fórmula d'accés a l'habitatge en la qual la cooperativa constituïda sense ànim de lucre assumeix el dret de superfície sobre el sòl i la propietat dels

immobles, mentre que les persones sòcies en disposen l'ús.

La titularitat col·lectiva és un règim pensat per eliminar tota possibilitat de lucre immobiliari, que concedeix a la persona sòcia el dret a residir de forma habitual i permanent. Es posa el focus en l'ús efectiu de l'habitatge i no en la mercantilització.

Els projectes arquitectònics guanyadors dels concursos d'idees de l'IBAVI i referents en confort ambiental i utilització eficient dels recursos naturals, són els següents:

- Son Servera: 42 habitatges al carrer des Cos, 53.
- Santa Maria del Camí: 20 habitatges al carrer de Balanguera, 17.
- Manacor: 11 habitatges al carrer de Lleó XIII, 15.
- Vilafranca de Bonany: 21 habitatges al carrer des Molí Nou, 1.
- Lluçmajor: 23 habitatges al carrer del Grup Escolar, 73.

Això suposa un total de 117 habitatges en cessió d'ús a Mallorca.

Durant la fase de concurs d'adjudicació del dret de superfície les cooperatives podien presentar propostes fins al 13 de maig de 2019. El 26 de setembre de 2019 estava prevista la reunió de la mesa de contractació.

Per altra banda, els ajuntaments de Palma i d'Eivissa també han anunciat la voluntat de cedir solars per a aquest model d'habitatge nou.

2. Sostenibilitat

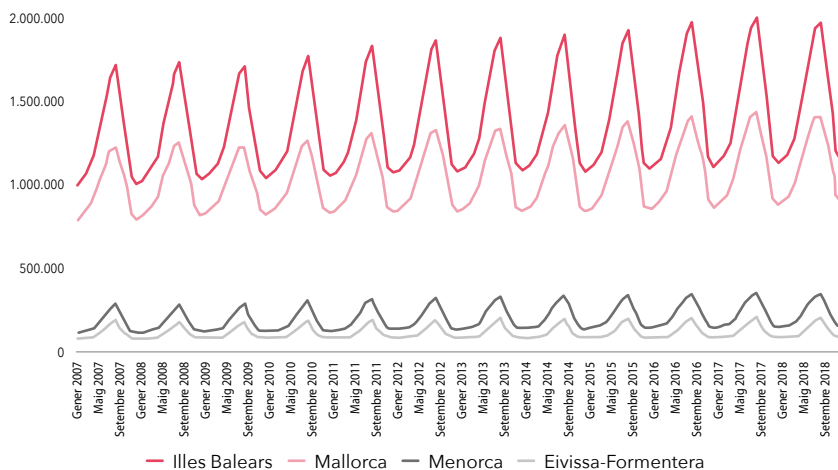
2.1 Indicador de pressió humana

L'indicador de pressió humana (IPH) pretén complementar la informació que es desprèn de les xifres oficials de població. En aquest sentit, a diferència dels resultats derivats tant dels censos demogràfics com del padró municipal o les estimacions de població actual publicades per l'Institut Nacional d'Estadística (INE) –operacions que se centren tan sols en la població resident–, l'IPH estima la càrrega demogràfica real que suporta un territori en un període determinat. A més, ateses les fonts estadístiques en les quals es basa el càlcul de l'IPH, la desagregació temporal d'aquest indicador és la diària.

En una comunitat essencialment turística, on el nombre de persones presents es diferencia significativament respecte de la població resident, saber la càrrega demogràfica real pot ajudar a planificar i a gestionar correctament els recursos dedicats a satisfer les necessitats socials de la població.

En el gràfic següent, podem veure la gran estacionalitat d'aquest indicador així com el creixement continuat que ha experimentat des de l'any 2007. També és destacable la gran diferència entre mínims i màxims. Així, per exemple, l'agost de 2018 la càrrega demogràfica a les Illes era d'1.975.209 persones mentre que al desembre del mateix any era d'1.152.608 persones, fet que suposa una diferència de 822.601 persones entre els pics de temporada alta i baixa.

Gràfic 4: evolució de l'IPH a les Illes Balears (en milions de persones).



Font: IBESTAT. Elaboració pròpia

Taula 2: eficiència energètica del parc construït existent.

Edificis existents						
Qualificació	Habitatge unifamiliar	Edifici complet	Terciari	Total	%	
A	101	8	130	239	0,27	
B	348	12	531	891	0,99	
C	1.420	41	1.595	3.056	3,39	
D	6.148	131	1.667	7.946	8,82	
E	33.586	977	1.275	35.838	39,76	
F	10.527	321	857	11.705	12,99	
G	28.630	837	995	30.462	33,80	

Font: Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat. GOIB

2.2 Recursos energètics

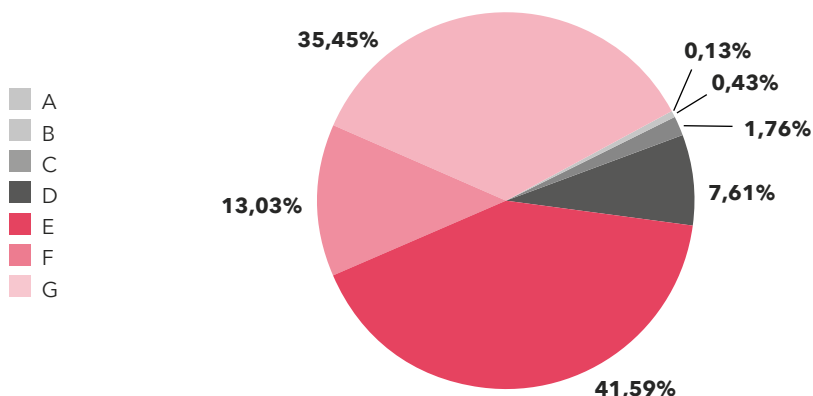
2.2.1 Eficiència energètica

- **Situació energètica del parc construït**

La qualificació d'eficiència energètica és el resultat del càlcul del con-

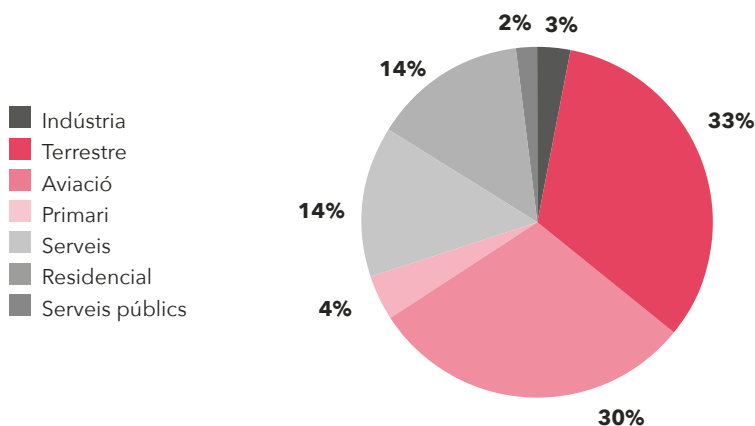
sum d'energia necessari per satisfer la demanda energètica de l'edifici en condicions normals de funcionament i d'ocupació. Classifica els edificis en una escala de set lletres, en què la lletra G correspon a l'edifici menys eficient i la lletra A, a l'edifici més eficient.

Gràfic 5: eficiència energètica del parc existent d'habitatges.



Font: Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat. GOIB. Elaboració pròpia

Gràfic 6: consum energètic final a les Illes Balears.



Font: Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat. GOIB

cient segons el consum d'energia i les emissions de CO₂ comparades amb un edifici base de tipologia i localització similars.

Actualment el parc construït existent a les Illes Balears presenta unes qualificacions energètiques molt bai-

xes, amb un 86,55 % del total amb un valor E o pitjor.

Si ens centram en el cas concret dels habitatges, el percentatge de construccions amb una qualificació E o pitjor augmenta fins a un 90,07 %.

- **Distribució del consum energètic a les Illes Balears**

El consum energètic a les nostres illes es destina en un 66 % al transport (33 % terrestre i 30 % d'aviació). El sector serveis i l'ús residencial són els següents camps amb més consum, amb un 14 % cada un.

Destaca també que àmbits com la indústria o el sector primari represen-

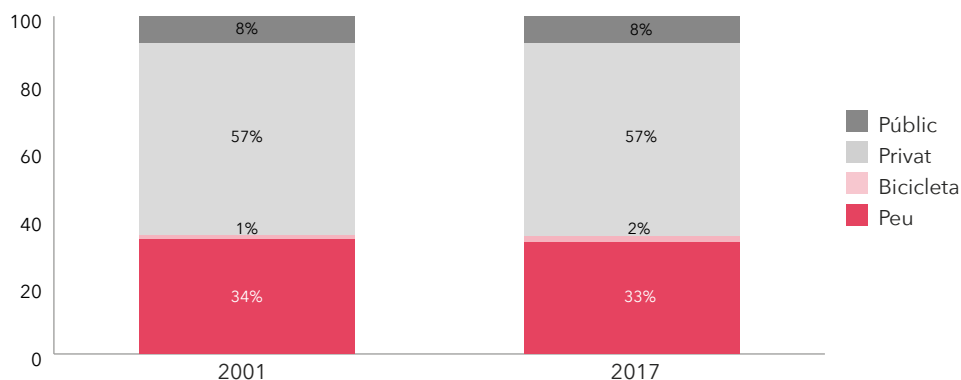
tin únicament un 3 i un 4 % del consum final, respectivament.

2.2.2 Mobilitat

- **Modalitat del transport**

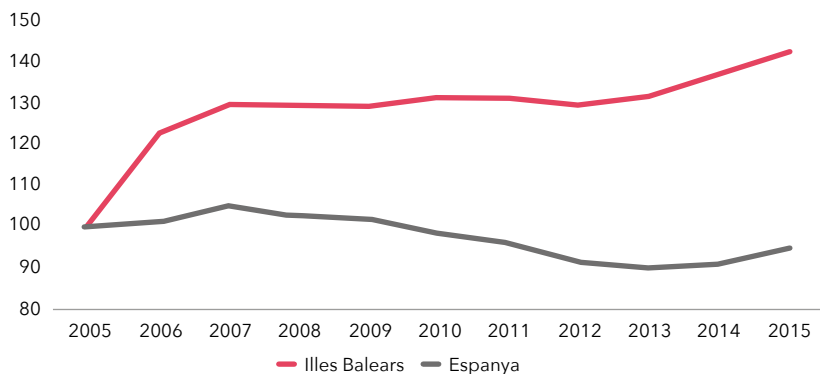
Entre els anys 2001 i 2017 el mode de transport dels habitants les Illes Balears s'ha mantingut estable, amb un 57 % dels desplaçaments en vehi-

Gràfic 7: distribució modal a les Illes Balears.



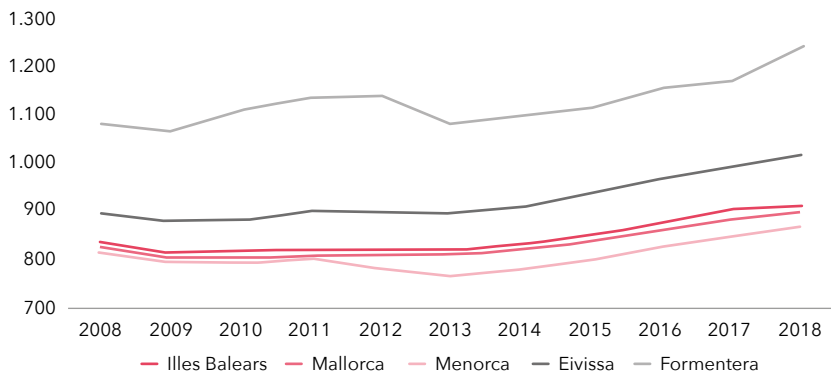
Font: Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears. GOIB

Gràfic 8. Evolució del trànsit per carretera.



Font: PDS de mobilitat de les Illes Balears. Diagnosi

Gràfic 9: evolució del nombre de vehicles per cada 1.000 habitants a les Illes Balears



Font: IBESTAT. Elaboració pròpia

Gràfic 10: nombre de vehicles per cada 1.000 habitants a l'Estat espanyol



Font: Direcció General de Trànsit i INE. Elaboració pròpia

cle privat i només un 8 % en transport públic.

- **Vehicle privat**

El trànsit per carretera s'ha incrementat un 42 % entre els anys 2005

i 2015, tendència molt diferent de l'experimentada a la resta de l'Estat espanyol. Aquest creixement és molt més pronunciat que el de la població o el del PIB durant el mateix període.

El nombre de vehicles per cada 1.000 habitants també mostra un creixement continuat des de l'any 2013 fins a l'actualitat. A començament de l'any 2018, la ràtio a les Illes era de 933 vehicles per cada mil habitants.

Dins el conjunt de l'Estat espanyol, les Illes Balears encapçalen aquesta estadística amb molta diferència, ja que la mitjana estatal es troba al voltant dels 750 vehicles per cada mil habitants.

Si bé la insularitat podria suposar un motiu important per justificar aquesta ràtio elevada a les Balears, les Canàries presenten un valor d'aproximadament 150 vehicles menys.

A aquest fenomen s'ha d'afegir el creixement puntual que suposen els cotxes de lloguer durant la temporada alta. Tot i que no hi ha dades concre-

tes al respecte, les notícies dels darrers anys parlen d'uns 25.000 cotxes censats a empreses de les Illes més una quantitat d'entre 40.000 i 70.000 cotxes que no estarien registrats a les Balears, fet que suposa un increment puntual durant els mesos d'estiu de fins a 100.000 vehicles més.

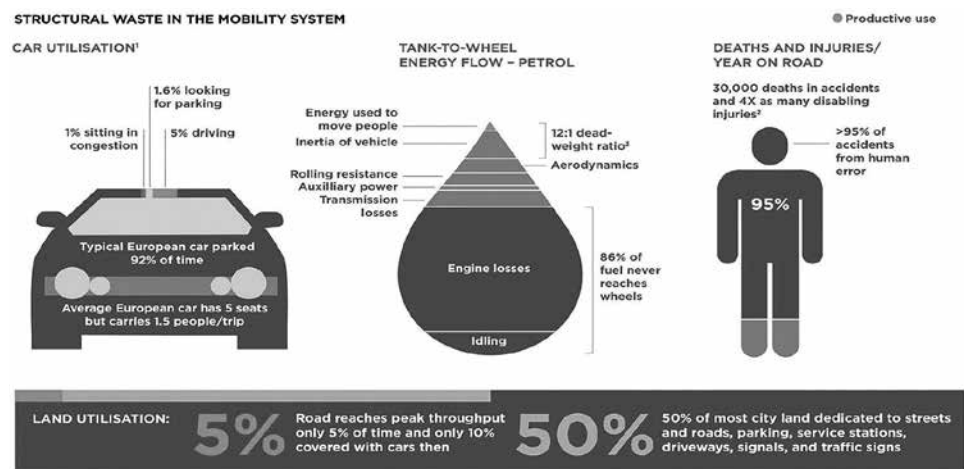
El cotxe és un element molt condicionant tant d'ocupació de l'espai, ja sigui en l'àmbit urbà o territorial, com de consum d'energia per viatger.

Si bé el diagrama que presentam a continuació està fet considerant un àmbit diferent del que són les Illes Balears, algunes de les dades introduïdes són fàcilment aplicables al nostre entorn.

Algunes de les informacions més destacades són:

- Només el 5% del parc de cotxes circula mentre el 92% roman aparcat.

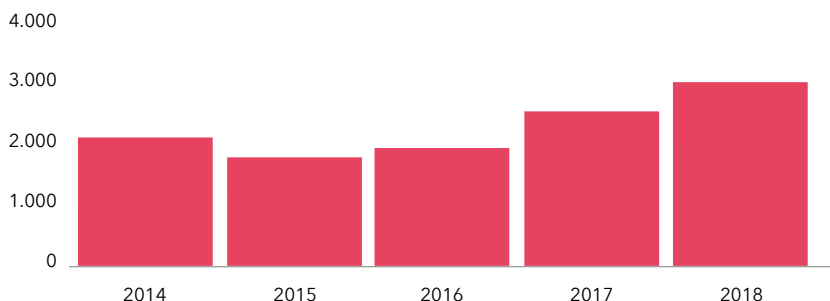
Figura 3: malbaratament estructural del sistema de mobilitat.



1 Based on car parked number for France and productive vs. unproductive driving time in US. 2 For every death on Europe's roads there are an estimated four permanently disabling injuries. 3 Based on average car weight of 1.4 tonnes and average occupation of 1.5 passengers of 75 kg. Source: EU Commission mobility and transport; accident statistics: www.fueleconomy.gov; EEA car occupancy rates data; S. Heck and M. Rogers, Resource revolution: How to capture the biggest business opportunity in a century; 2014; Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

Font: Ellen MacArthur Foundation

Gràfic 11: evolució de les persones usuàries de BiciPalma.



Font: BiciPalma

- De l'energia consumida pel vehicle, el 86 % mai no arriba al sistema de tracció, ja sigui per pèrdues del motor o perquè aquest està al ralenti.
- El 50 % del sòl urbà es dedica a carrers, zones d'aparcament, estacions de servei, etc.
- **Desplaçaments no motoritzats**

Segons la memòria del Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, el 63 % dels desplaçaments en cotxe tenen origen i destinació al mateix municipi. Això vol dir que, en la majoria dels casos, aquests es podrien fer a peu o en bicicleta. Per estudiar l'evolució de l'ús de la bicicleta, hem triat Palma, ja que és la capital de província, el major nucli de població de les Illes i disposa d'un servei de préstec municipal com és BiciPalma.

L'ús del servei és clarament creixent entre les persones residents de la ciutat: s'ha incrementat de 1.750 usuaris l'any 2015 a 3.100 l'any 2018.

La tendència en el nombre de viatges mensuals també es mostra posi-

va. Així, el mínim el trobam el mes de gener de 2014, amb 12.500 desplaçaments, i el màxim el mes d'octubre de 2017, amb 36.500 (dades disponibles fins a desembre de 2017).

2.2.3 Aigua

L'aigua és un recurs natural imprescindible per al desenvolupament normal de la vida dels éssers humans, així com un element fonamental per poder dur a terme moltes de les tasques del nostre dia a dia.

A les Illes Balears, tant per la situació geogràfica com per l'alta variabilitat de l'indicador de pressió humana provocada pels fluxos turístics, aquest recurs esdevé fràgil i molt limitat.

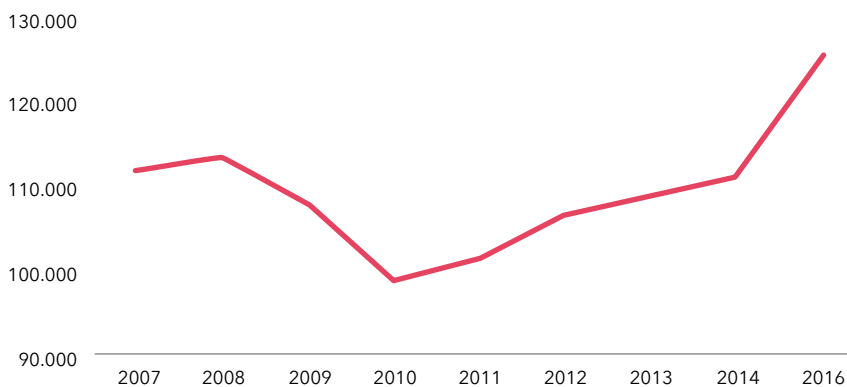
L'any 2007, prèviament al començament de la crisi econòmica, el volum d'aigua subministrat a les xarxes de les Illes Balears era de 112 milions de metres cúbics. L'any 2010 aquest volum va assolir el mínim, amb un total de 99 milions de metres cúbics. El màxim es correspon amb la darrera dada disponible, això és l'any 2016, amb 125,5 milions de metres cúbics d'aigua subministrada a les xarxes.

Gràfic 12: evolució de viatges mensuals BiciPalma.



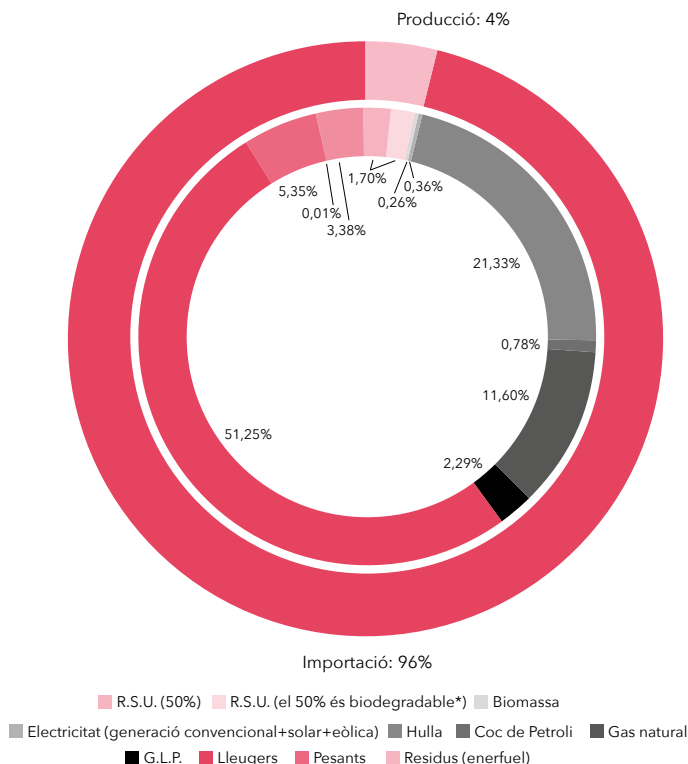
Font: BiciPalma

Gràfic 13: volum d'aigua subministrada a la xarxa a les Illes Balears.



Font: INE

Gràfic 14: origen energètic final a les Illes Balears.



Font: Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat. GOIB. Elaboració pròpia

Si bé l'augment del subministrament ha augmentat de manera continuada des de l'any 2010 (un 1,72 %), també ho ha fet el parc d'habitatges de les Illes Balears (un 1,70 %). A això s'ha d'afegir que, segons dades del Pla hidrològic de les Illes Balears de 2015, el consum en el sector agrícola i ramader no ha deixat de minvar. Aquestes dades, i considerant que les construccions noves presenten diferents mesures per estalviar aigua, indiquen que l'augment del consum pot ser per factors externs als domès-

tics, com pugui ser el turisme i el sector serveis o la poca conscienciació de les persones nouvingudes respecte de l'escassetat que patim al nostre territori.

2.3 Autosuficiència

2.3.1 Energia

A les Illes Balears el 96 % de l'energia consumida és importada. D'aquesta, un 22,11 % prové de combustibles sòlids (hulla principalment) i un 58,89

% de productes petrolífers; d'aquests darrers, els lleugers suposen més de la meitat del total consumit.

De l'energia generada aquí, els residus sòlids urbans representen el 84,72 %, la biomassa el 6,41 % i l'electricitat el 8,87 %.

2.3.2 Aliments

- **Sobirania alimentària**

La definició de *sobirania alimentària* és, segons la Llei 3/2019, de 31 de gener, agrària de les Illes Balears, la «política agrària i alimentària que respecta el dret de la població a definir estratègies pròpies i sostenibles de producció, distribució i consum d'aliments, garanteix l'accés a l'alimentació a tota la població, a partir de la petita i mitjana producció, respecta la cultura pròpia, les formes de comercialització i de gestió dels espais que són propis de la pagesia i els pescadors locals, i en què la dona té un paper fonamental».

A final de l'any 2018, la quota d'auto-suficiència alimentària balear es trobava al voltant del 15 % en l'àmbit general i entorn del 20 % en producte fresc.

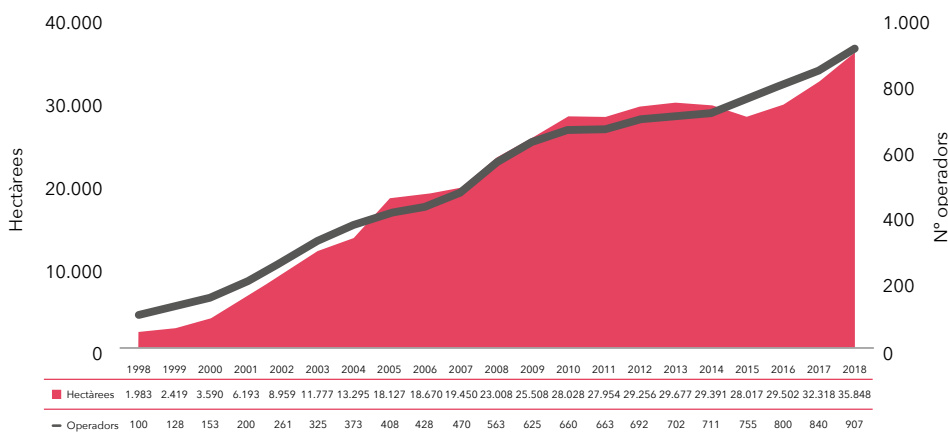
A més, les xifres indiquen que consumim un 12 % menys d'hortalisses fresques i un 11 % menys de fruita fresca que la mitjana de l'Estat. La carn fresca ha estat expulsada per carns congelades i preparats carnis, i aliments que abans eren populars, com el pa de forn i els llegums, perden posicions davant la panificació industrial i els menjars preparats.

Un contrapunt a aquestes dades és l'evolució positiva i continuada de la producció agrària ecològica a les Illes, que troba el màxim l'any 2018, amb 35.848 hectàrees i 907 operadors.

Conclusions

L'emancipació del jovent és un procés vital tant per al propi desenvolupament com a persones com per

Gràfic 15: evolució de la producció agrària ecològica a les Illes Balears.



Font: Consell Balear de la Producció Agrària Ecològica. GOIB

al de la societat a la qual pertanyen. Autonomia, relacions socials, aprenentatge, identitat o llibertat són conceptes que creixen de manera molt considerable quan qualcú deixa de viure amb els pares per fer-ho amb companys i companyes, amb la parella o de manera totalment independent. I la societat també hi guanya, quan aquesta joventut és més madura i està més preparada per afrontar els reptes del dia a dia.

Avui dia, emperò, aquest desplaçament entre la residència familiar i la pròpia és molt difícil de fer. Els darrers anys, el preu de venda i lloguer d'habitatges ha crescut d'una manera molt més pronunciada del que ho han fet els salaris. I tot indica que aquesta tendència continuaran divergint: el mercat laboral presenta encara una precarietat molt elevada mentre que el negoci immobiliari no atura de créixer.

És per aquest motiu que les diferents administracions, ja siguin municipals com autonòmiques o estatals, han de prendre consciència d'aquesta situació i actuar de manera efectiva. Tot i que és cert que existeixen alguns ajuts destinats als grups socials més vulnerables, com pugui ser el jovent, estaria bé disposar d'algun organisme específic a mode d'observatori de l'habitatge que pogués analitzar l'eficàcia d'aquests ajuts o estudiar alternatives noves per facilitar l'emancipació.

I més enllà d'aquests incentius directes per a les persones necessitades, també caldria aplicar polítiques que garanteixin l'accés a l'habitatge enfront dels processos de gentrificació i d'alienació dels nostres barris, i que prioritzin el benestar de totes les persones residents a les pressions ex-

ternes que pateix el nostre territori. Augmentar el nombre d'habitatges de protecció pública o incentivar el lloguer del parc d'habitatges desocupats serien solucions vàlides.

Pel que fa a les formes noves de convivència, sembla evident que ens trobam en un moment de canvi, en què l'habitatge tradicional, si bé pot seguir servint a gran part de la societat, ha de deixar espai a maneres noves d'habitar. Flexibilitat dels habitatges nous, espais comunitaris compartits combinats amb espais privatius, convivència entre gent gran i jove, cohabitatge per a la gent gran, cooperatives d'habitatge en cessió d'ús, etc. són conceptes amb els quals ens haurem d'anar familiaritzant cada vegada més i dels quals haurem d'analitzar el funcionament.

El programa «Cohabita» que l'IBAVI ha posat en marxa és una iniciativa interessant pel que fa a la promoció de cooperatives d'habitatge en cessió d'ús, tot i que encara és prest per valorar-ne el resultat i la repercussió que pugui tenir en el futur.

Encara dins l'àmbit de l'habitatge, l'eficiència energètica també presenta un gran marge de millora. Que un 90 % del parc existent presenti un certificació de E o pitjor és un bon indicador de la molta feina que queda per fer en aquest sector, tant pel que fa a la millora que s'ha de produir en les construccions noves i reformes, per una banda; com pel que fa a la conscienciació de la societat del malbaratament energètic que es produeix a la majoria de les nostres cases, per l'altra.

Precisament és la sostenibilitat, el segon gran tema a tractar. És més que evident que el nostre territori, per la

condició d'insularitat, presenta uns límits clarament definits. Per aquest mateix motiu, també són clarament finits molts dels recursos que hem de fer servir per viure dia a dia. I a tot això, s'ha d'afegir la gran variabilitat i estacionalitat que presenta el nostre indicador de pressió humana, fet que suposa també uns canvis molt dràstics i constants pel que fa a consum de recursos i d'ocupació del territori. Sembla convenient que les administracions autonòmiques puguin tenir més control sobre els ports i aeroports de les Illes per fixar un sostre màxim de persones a cada un. I, d'altra banda, s'hauria de procurar augmentar la desestacionalització, per reduir els pics màxims i evitar d'aquesta manera que la població habitual al nostre territori arribi quasi a duplicar-se.

Pel que fa al consum d'energia, queda molt clar que l'àmbit més important a analitzar i millorar és el del transport i la mobilitat. Si bé el transport aeri és més difícil de controlar, pel que fa al transport terrestre sí que hi ha un gran marge de millora. Que el balanç entre transport públic i transport privat no hagi millorat en els darrers deu anys o que la ràtio de vehicles per habitant estigui a prop de l'1 i sigui la més alta (amb diferència) de tot l'Estat espanyol, fa palesa la necessitat d'actuar de manera contundent sobre el sistema de desplaçaments.

El treball sobre el sistema de transport públic hauria de ser l'eix vertebrador principal sobre el qual treballar. S'hauria d'ampliar tant el servei com la xarxa existent, amb un augment del nombre de vehicles i amb una millora de les línies de transport, i s'hauria de considerar la possibilitat de facilitar la

connexió entre els diferents municipis i reduir la radialitat (en el cas de Mallorca, cap a Palma) de l'estructura existent.

En l'àmbit urbà, més enllà de la millora i del foment del transport públic, estaria bé procurar reduir la presència del vehicle privat motoritzat a favor dels desplaçaments a peu o en bicicleta. Iniciatives com la implantació d'aparcaments públics a punts estratègics de les perifèries dels nuclis poblats i no als centres també ajudarien a descongestionar el trànsit. Amb aquestes mesures, es reduirien considerablement tant el consum energètic com l'ocupació del territori.

En resum, pel que fa al transport, semblaria interessant deixar de parlar de departaments de carreteres per fer-ho de departaments de gestió del trànsit.

Totes aquestes mesures en el sistema de mobilitat millorarien sensiblement el dèficit d'autosuficiència pel que fa al consum energètic. S'ha de considerar que el transport terrestre suposa un 33 % del consum energètic final a les Illes i que prop del 59 % de l'origen de tota l'energia consumida al territori prové de productes petrolífers, tots importats.

Una altra actuació a considerar en el camp de l'autonomia energètica seria l'explotació de sistemes nous de generació elèctrica, com poden ser les plantes fotovoltaïques o els parcs eòlics, sempre amb una integració respectuosa amb el territori.

Pel que fa a l'origen dels aliments consumits a les Illes, sembla utòpic pensar en la possibilitat que els productes autòctons produïts al nostre territori no siguin desplaçats per altres provinents de la Península o de con-

trades encara més llunyanes. Emperò convindria fomentar el consum d'aliments ecològics de producció pròpia.

En definitiva, sembla vital conscienciar la nostra societat en general i la nostra joventut en particular de la gran pressió humana a la qual està sotmesa la nostra terra i l'alta dependència que tenim de recursos importats. Les nostres administracions públiques també han de prendre una posició activa amb relació a aquests temes, amb una gestió transversal i multidireccional entre totes i amb la sostenibilitat del nostre territori com a eix vertebrador.

Agraïments

A Antoni Ferrari Gual i Carles Oliver Barceló pel seu suport, la supervisió de l'article i els suggeriments proposats.

Nota: si bé aquest article és un encàrrec fet a la JAM, i, per tant, no hauria estat possible sense la seva existència, les dades i opinions que conté són de caire personal i no representen al conjunt de l'associació.

Nota

Si bé aquest article és un encàrrec fet a la JAM, i, per tant, no hauria estat possible sense la seva existència, les dades i opinions que conté són de caire personal i no representen al conjunt de l'associació.

Referències bibliogràfiques

- Alcover, A. M.; Moll, F. de B.; Sançhis Guarner, M.; Moll Marquès, A. (1993). *Diccionari català-valencià-balear: inventari lexicogràfic i etimològic de la llengua catalana en totes les seves formes literàries i dialectals*. Palma: Editorial Moll.
- Tudurí, C. (2019). «El preu del lloguer de pisos puja sis vegades més que els sous des de la crisi». *Ara Balears*. 3 de maig de 2019 <https://www.arabalears.cat/economia/preu-lloguer-pisos-vegades-crisi_0_2227577345.html>
- Consell de la Joventut d'Espanya (2017). *Observatorio de emancipación. Illes Balears*. 1r semestre 2017. 21 de desembre de 2017 <<http://www.cje.org/descargas/cje7518.pdf>>
- Garcías Roig, M. A.; Martín Procopio, A.; Oliver Barceló, C.; Fuster Prieto, L.; Pol Bonnín, Ll.; Robsy Petrus, E. (2019). *CO habita. Habitatges protegits en cessió d'ús*. Palma: Institut Balear de l'Habitatge (IBAVI).
- IBESTAT (2011). *Metodología del indicador de presión humana*. 12 de maig de 2011 <https://www.caib.es/ibfiles/content/files/IPH_VWF_esp.pdf>
- DOYMO (2018). *Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears. Diagnosi*. Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat. Govern de les Illes Balears. 2 de juliol de 2018 <http://mobilitatbalears.cat/wp-content/uploads/2018/07/01_Diagnosi-PDSMIB_APROVA-CI%C3%93-INICIAL.pdf>

- DOYMO (2018). *Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears. Memòria*. Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat. Govern de les Illes Balears. 28 de juny de 2018 <http://mobilitatbalears.cat/wp-content/uploads/2018/07/02_Memoria-PDSMIB_APROVA-CI-%C3%93-INICIAL.pdf>
- Morro, M. (2018). *Dependència o sobirania alimentària? Ara Balears*. 5 d'octubre de 2018 <https://www.arabalears.cat/societat/Dependencia-sobirania-alimentaria_0_2101589906.html>
- Consell Balear de la Producció Agrària Ecològica. (2019). *Dades estadístiques de la producció agrària ecològica. Illes Balears 2018*. 12 d'abril de 2019 <http://www.cbpaee.org/files/EAE_2018.pdf>