

Les repercussions territorials del Pla de Comerç



Integració dels comerços dins el case urbà a Ciutadella (foto: Wikipedia)

Els comerços s'han d'ubicar en els nuclis urbans tradicionals o s'han de traslladar als polígons industrials? Cal limitar les dimensions de les grans superfícies? Quins efectes té cada opció?

De les respostes que es donin a aquestes qüestions es derivaran conseqüències econòmiques, socials i ambientals. Ara és un bon moment per reflexionar-hi, perquè l'instrument legal que ho ha de regular passarà per un període d'exposició pública.

Els polígons industrials van néixer per donar cobertura a aquelles activitats econòmiques que resultaven molestes o insalubres dins la població (empreses de materials d'obra, de bijuteria, drassanes, transports, etc), i s'hi van anar traslladant també les activitats comercials que manejaven productes molt voluminosos (mobles, vehicles, maquinària...). En els darrers anys, però, també s'hi han traslladat gran quantitat de petits comerços.

En els fòrums de debat sobre els models de ciutat sorgeix sempre la voluntat de disminuir la circulació de vehicles privats. Però quan traslladam els serveis bàsics (escoles, hospitals, administracions públiques, comerços...) a les afores dels nuclis, en realitat estem apostant perquè tots els ciutadans es vegin obligats, vulguin o no, a usar el vehicle per accedir a aquests serveis.

És el debat entre l'accessibilitat front a la mobilitat. Alguns demanen que s'ampliïn les rondes i es facin noves variants per donar cabuda als vehicles actuals i futurs. D'altres, plantejam que el moviment de vehicles dependrà, en gran manera, d'on es decideixi ubicar els serveis. I en el cas del comerç de productes no voluminosos, és evident que existeix l'opció d'apostar per ubicar-los en els nuclis tradicionals.

També en dependran altres qüestions, com que els barris urbans estiguin més o manco vius, o que les despeses dels consumidors es fixin a l'illa o migrin cap als territoris on hi ha els propietaris de les grans superfícies.

Però queda encara una altra qüestió important a efectes territorials i ambientals. Quan es posen molts comerços als polígons, llavors es fa difícil la convivència amb les empreses que generen certes molèsties (les que veïem que estan a l'origen dels polígons industrials), i és quan s'estructura el discurs que pretén que aquest tipus d'indústria vagi a parar al sòl rústic.

Ja tenim uns quants exemples d'aquesta dinàmica: plantes de triatge de materials d'obra, plantes de reciclatge de vehicles, indústries lleteres, etc. Convé tenir aquestes coses presents. Quan es parla de quins continguts ha de tenir el Pla de Comerç, estem parlant també del model territorial que volem plantejar de cara al futur.

D'acord...

Estic totalment d'acord amb l'expressat. Però encara es pot afegir més a aquests arguments. Per exemple, el fet que donant cabuda al comerç als polígons, s'especula amb el sol, aquest puja de preu i després les activitats molestes que encara queden als nuclis urbans (fusteries, ferreries, etc), o la nova indústria que pot aparèixer ha d'afrontar un preu de polígon car. I en ocasions, si els municipis no van units, els polígons més barats podrien créixer més que altres, etcètera.

I si encara deixem amb menys vida els pobles, fent competència al comerç que ja hi ha i el treiem a fora, els nuclis tradicionals seran un desert o un dormitori. El que és vertaderament patètic és que ja s'hagin permès posar tans comerços als polígons. Ridícul.

es cuestión de educación cívica

Todo esto está muy bien pero hay dos puntos: si hay demanda de grandes superficies es porque los precios son más accesibles al consumidor, y porque es más fácil para muchos ir con el coche y cargar.

Estos dos puntos han sido olvidados por los comerciantes y ahora se asustan de que se vean desplazados. No se ha mirado mucho por el cliente y es este el que demanda estos centros.

Hablamos de movilidad en una sociedad isleña que coge el coche para andar 200 metros y que está en contra de hacer los cascos urbanos peatonales porque los clientes no pueden llegar con el coche hasta la puerta de la tienda.

Hay un fondo cultural y cívico en este asunto que no debemos olvidar. Si la gente es capaz de irse a Mallorca o a Barcelona porque compra más barato según que productos, está claro que lo que quiere es tener esas tiendas baratas en su territorio.

El concepto de espacios en Menorca es muy corto, el puerto de Maó esta muy lejos de la explanada para ir andando, ir de Maó a Ciutadella 49 km es un viaje largo, el transporte público es muy deficiente por sus frecuencias horarias precio e itinerario, no se pueden llevar bicis en el bus, estamos obligados a tener coche para movernos y esto provoca que gente que tiene miedo a conducir u otras limitaciones, tenga que hacerlo, con el riesgo que eso supone para la circulación.

Es más grave de lo que parece y no es un mal de ahora, han pasado los años y no se ha actuado al respecto, la crisis a creado pánico y ahora soluciones rápidas y poco pensadas.

Ciutadella versus Maó

Jo veig que el centre comercial de Ciutadella està infinitament més dinamitzat que el de Maó. A l'estiu i a l'hivern. I tot el centre està tancat als

cotxes i molta gent va en bicicleta.

No me sembla que els comerços als polígons siguin imprescindibles. Es tracta més tost de crear unes ciutats prou agradables com perquè la gent disfruti passejant.

Jo no he entès mai els comerciants de Maó que es neguen en redó a fer nous carrers amb prioritat per la gent que va a peu. Sempre s'hi oposen, però després els locals més cars són els dels carrers peatonals.