

LA INTEGRACIÓ DE LA DEMANDA
TURÍSTICA EN LA PLANIFICACIÓ I LA
GESTIÓ DE LA MOBILITAT. APUNTS DES DE
LA DESTINACIÓ BARCELONA

SUMARI

1. Cap a la generació de coneixement de mobilitat turística

2. Aspectes clau i reptes de la mobilitat turística

2.1. Un gran volum de turistes desplaçant-se per la ciutat

2.2. El port i l'aeroport, les principals portes d'entrada a la ciutat

2.3. Els turistes es mouen principalment a peu i en transport públic

2.4. La visita panoràmica a la ciutat

3. Objectius estratègics en la planificació e la mobilitat turística

4. Propostes d'actuació per abordar els reptes de la mobilitat turística

5. Conclusions

Referències bibliogràfiques

CRISTINA JIMÉNEZ ROIG,
JOANA LLINÀS
ADRIÀ ORTIZ
Barcelona Regional
AINA PEDRET

Ajuntament de Barcelona, Direcció de Turisme

LA INTEGRACIÓ DE LA DEMANDA TURÍSTICA EN LA PLANIFICACIÓ I LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT. APUNTS DES DE LA DESTINACIÓ BARCELONA

Resum

En aquest article es reflexiona sobre les característiques i les particularitats de la mobilitat turística i sobre la seva importància en la configuració de la realitat urbana i del territori Metropolità, i ho fa a través de l'anàlisi global realitzada en el marc de l'Estratègia de Mobilitat Turística (EMT), impulsada per l'Ajuntament de Barcelona. Així doncs, es presenten els principals resultats d'aquest exercici inèdit de coneixement de la mobilitat turística i es presenten les estratègies que han de donar resposta als principals reptes detectats per tal d'assolir un mode de visita responsable i compatible amb la mobilitat quotidiana, que garanteixi l'ús racional i coherent dels sistemes de transport i que, alhora, doni resposta a l'estratègia de gestió de la destinació.

Paraules clau: Mobilitat turística, destinació Barcelona, equilibri, reptes territorials.

1. Cap a la generació de coneixement de mobilitat turística

Ens trobem en un context general d'augment de la mobilitat, ja sigui en l'àmbit quotidià com en el no quotidià. És en aquest darrer on té lloc el turisme. El turisme existeix en tant que hi ha persones que es desplacen lliurement d'un lloc a un altre, de forma ocasional, en un temps i un lloc fora del quotidià, i ho fan motivades per la recerca d'unes experiències, així com de l'assoliment d'unes expectatives mediades per una percepció i unes vivències inherents al fet de viatjar. Aquestes particularitats són les que distingeixen el turisme d'altres formes de mobilitat que han estat molt més estudiades. Així doncs, si bé anys enrere l'estudi de la mobilitat quedava incomplet en obviar la mobilitat personal i contemplar només la mobilitat ocupacional, avui, l'estudi de la mobilitat urbana queda incomplet si no s'incorporen els usos turístics de la mobilitat.

Davant d'aquesta convicció, i de la certesa que Barcelona és una ciutat turística i no deixarà de ser-ho en un futur proper, el Pla Estratègic de Turisme de Barcelona 2020 (PET20) es va proposar estructurar una anàlisi profunda i global de les pautes de mobilitat turística encaminada a dissenyar polítiques urbanes. La intensificació i l'expansió de la mobilitat turística requeria repensar, redissenyar i gestionar aquesta pràctica específica. Aquest exercici inèdit es va materialitzar en

l'Estratègia de Mobilitat Turística, que va ser presentada com a mesura de govern de l'Ajuntament de Barcelona el novembre de 2017 (Ajuntament de Barcelona, 2017).

2. Aspectes clau i reptes de la mobilitat turística

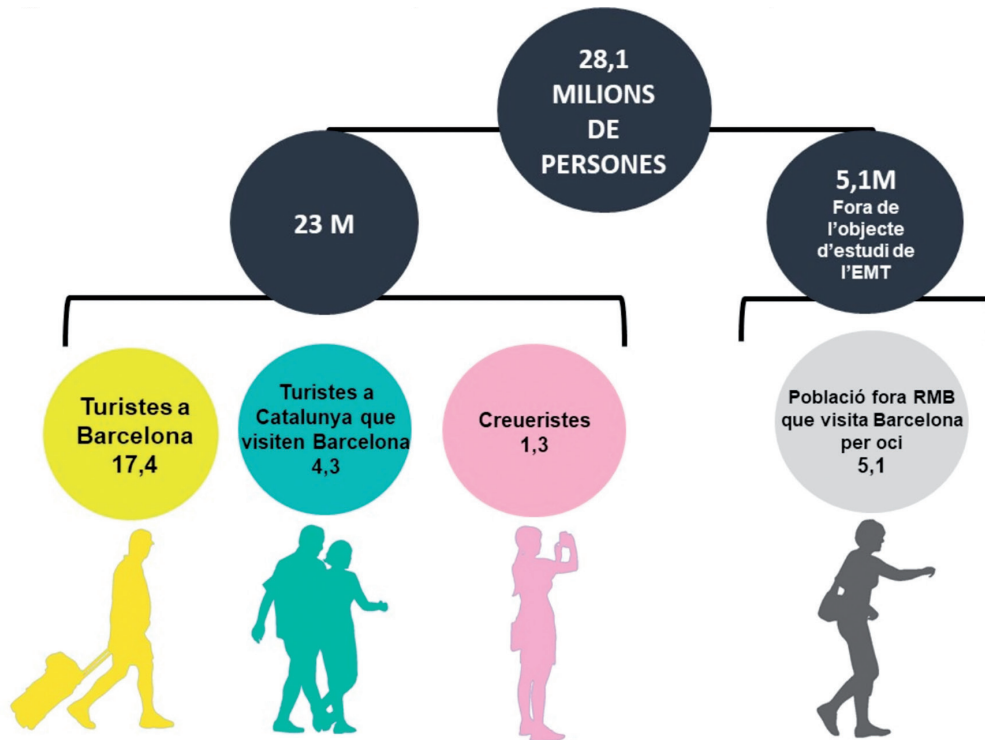
L'extensa i profunda diagnosi realitzada en el marc de l'Estratègia de Mobilitat Turística permet evidenciar els reptes que la mobilitat turística planteja a la ciutat (Ajuntament de Barcelona, 2017). En aquest apartat s'exposen les més destacades.

2.1. Un gran volum de turistes desplaçant-se per la ciutat

Un pas previ a explorar per primer cop els hàbits de mobilitat dels visitants era determinar-ne el volum. Així, l'Estratègia de Mobilitat Turística ha actualitzat les dades de visitants de la ciutat de Barcelona de l'any 2013 que provenien de *Estimació Estudi d'Impacte econòmic de l'activitat turística. Escenari intermedi-2013* (Insetur, 2016). Aquestes estimacions atorgaven a Barcelona 30 milions de visitants per a l'any 2013, la meitat dels quals turistes, i l'altra meitat visitants. La nova estimació de visitants per a l'any 2016 s'aproxima bastant a l'anterior en relació al nombre de visitants a la ciutat, però canvia substancialment les proporcions dels diferents col·lectius. Així doncs, es parla de 28,1 milions de visitants per qüestions d'oci a Barcelona (molt pròxim als 30 milions de l'anterior estimació) però augmenta el nombre de turistes fins a 17,4 milions i disminueix la quantitat d'excursionistes de caràcter eminentment turístic fins 5,6 milions (figura 1). La població resident fora de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) que visita Barcelona per motius d'oci, i que s'ha estimat en 5,1 milions de persones ha quedat fora de l'objecte d'estudi de l'Estratègia de Mobilitat Turística ja que es pressuposa que els seus patrons de mobilitat responen més als patrons de la mobilitat quotidiana que a la pròpiament turística.

En estimar la població flotant de caràcter turístic es posa de manifest la importància d'introduir la variable temporal a l'anàlisi, ja que és població que està vinculada a la ciutat durant un temps determinat. Així, si bé les dades precedents ens permeten indicar que a Barcelona hi ha una mitjana de 47.000 arribades diàries de turistes i una mitjana de 15.000 arribades diàries d'excursionistes i creueristes, per conèixer realment

Figura 1. Estimació de visitants per motiu d'oci a Barcelona, 2016



Font: Estratègia de Mobilitat Turística. Ajuntament de Barcelona.

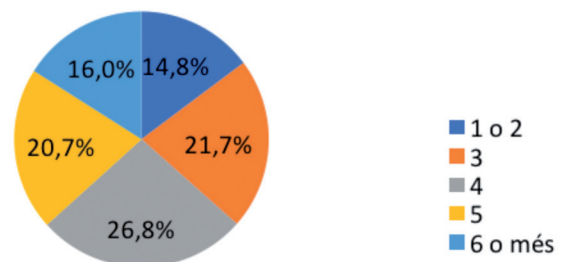
la intensitat d'ús de la ciutat cal passar a analitzar les pernoctacions i conèixer quin és l'ús temporal del territori. Inqüestionablement, els impactes sobre la ciutat no seran els mateixos si parlem de 17,4 milions de turistes anuals que usen la ciutat durant un parell dies o si ho fan al llarg d'una setmana. Introduir la variable temporal ens demanava doncs estimar una nova dada: les 'visites/diàries anuals', que hem xifrat en 56 milions per al 2016. Aquest indicador correspon al nombre de turistes multiplicat per les nits d'estada i sumat al nombre d'excursionistes, i ens permet conèixer la pressió turística sobre a la ciutat. En aquest indicador, per tant, un turista és comptabilitzat tantes vegades com nits d'estada fa a la ciutat, mentre que l'excursionista és comptabilitzat una sola vegada, donant així el total de visites (diàries) a la ciutat.

Aquest nou valor de 56 milions de visites/diàries-anuals ens permet fer l'exercici d'estimar quants visitants teníem, diàriament, el 2016 pels carrers de Barcelona. Aquesta xifra era d'una mitjana de 154.000 visitants diaris de caràcter turístic, la qual cosa representa gairebé un 10% de la població resident de la ciutat. Aquestes xifres posen en evidència els reptes que suposa gestionar la mobilitat turística i alhora la imperiosa necessitat de fer-ho.

Més de 600.000 desplaçaments realitzats per turistes cada dia

D'aquests 154.000 visitants (turistes i excursionistes) que s'estima hi ha diàriament a la ciutat, més de la meitat (el 63,5%) realitzen 4 o més desplaçaments al dia per Barcelona, segons l'enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística (figura 2). De mitjana en fan 3,9, número que aplicat al volum de visitants es tradueix en més de 600.000 desplaçaments diaris.

Figura 2. Nombre de desplaçaments diaris



Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2017 Ajuntament de Barcelona.

Segons l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) del 2015 (ATM, 2015), els residents a Barcelona i la seva regió metropolitana realitzen cada dia (feiner) uns 6,6 milions de desplaçaments amb origen i/o destinació a la ciutat, dels quals 4,9 milions són interns a la pròpia ciutat. Si a aquests 4,9 milions de desplaçaments interns realitzats pels residents se sumen els 600.000 desplaçaments turístics, fa un total de 5,5 milions de desplaçaments diaris que es fan internament a la ciutat, dels quals la mobilitat turística representaria a l'entorn del 10%.

La ciutat turística en moviment: patrons temporals i concentració espacial

Però la incidència de la mobilitat turística en el sistema de mobilitat pot ser encara major degut a l'elevada estacionalitat i concentració espacial a la ciutat, ja que durant els mesos de juliol i agost, el nombre de turistes arriba a ser el doble que al gener.

De fet, com a resultat d'aquesta estacionalitat es detecten pics de major demanda al juliol i l'agost que

podrien arribar als 200.000 visitants/dia de mitjana, nombre que pot incrementar-se encara més els dies que arriben creuers. Aquests 200.000 visitants generarien, aplicant la ràtio de 3,9 desplaçaments/dia per visitant, gairebé uns 800.000 desplaçaments/dia en dies punta.

També es detecta un increment molt important dels desplaçaments els dies amb esdeveniments importants a la ciutat, en què hi poden haver pics destacats de fins a més de 100.000 visitants en un sol dia que se sumen als visitants per motiu d'oci o personals, incrementant per tant encara més la mobilitat turística i global a la ciutat.

A la concentració temporal se li afegeix la concentració espacial de les visites. A Barcelona hi ha una innegable concentració territorial de la visita. Els turistes es mouen principalment pel centre de la ciutat i les icones turístiques. Un dels districtes més visitat de la ciutat és el de Ciutat Vella, amb una centralitat històrica i geogràfica que el converteixen en un territori clau. L'alta concentració d'allotjaments turístics, tant d'hotels, com d'HUT, juntament amb la d'establiments de restauració, de comerços, d'activitats i usos turístics, és especialment visible. El districte compta, a més, amb l'espai més visitat de la ciutat, la Rambla, amb unes estimacions que superen els cent milions de viants anuals (Ajuntament de Barcelona, 2014). Un altre espai altament utilitzat són les platges i el front marítim, que com a espais emblemàtics són capaços d'atraure una gran quantitat d'usuaris, tant residents, com visitants i turistes. La Sagrada Família o el Park Güell són alguns exemples d'espais de gran afluència (EGAs).

Els diferents atractius de visita de la ciutat s'activen i desactiven en funció de la capacitat d'atracció que tenen en determinats moments. Així, en funció de la pròpia naturalesa de l'activitat, en variarà l'ús al llarg del dia.

2.2. El port i l'aeroport, les principals portes d'entrada a la ciutat

La majoria de les arribades diàries de turistes són en avió, el 82%, un percentatge que queda molt allunyat del següent mitjà d'accés, que és el tren amb el 8%

(figura 3). L'abaratiment dels vols amb el *low cost* com a model de negoci predominant i l'augment de connexions amb altres capitals europees, així com la millora i l'ampliació de les infraestructures de l'aeroport, el consoliden com la gran porta d'entrada del turisme a la ciutat superant els 50 milions de passatgers l'any 2018 (AENA), després d'un fort augment en els últims anys.

A molta distància de l'avió hi ha els turistes que arriben a la ciutat en tren (8%), principalment en AVE provinents de la resta de l'Estat espanyol i a través del corredor Barcelona-Madrid i dels serveis internacionals del corredor Mediterrani, amb les noves connexions amb França (París, Tolosa, Marsella i Lió). La demanda de viatgers en tots dos corredors no ha parat de créixer en els últims anys.

Els creuers al Port de Barcelona, una font creixent de visitants amb una forta estacionalitat

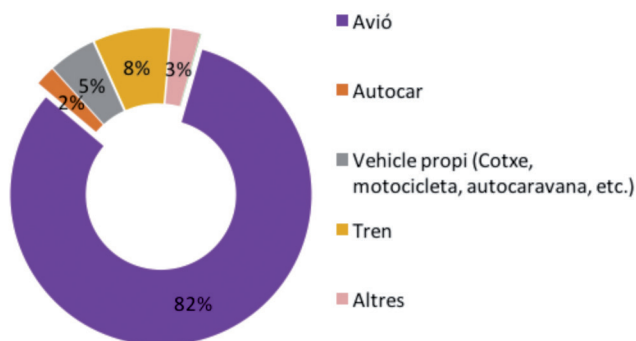
D'altra banda, l'arribada de creuers a Barcelona s'ha duplicat en els últims 10 anys, superant els 3 milions de creueristes l'any 2018, i consolidant Barcelona com a líder de creuers d'Europa i de la Mediterrània, i posicionant-se com a quart port del rànquing mundial (Port de Barcelona).

Una de les principals característiques dels creuers és la forta estacionalitat (figura 4). Amb una temporada alta que va del maig a l'octubre amb determinats dies punta on poden arribar a concentrar-se gairebé 30.000 creueristes en un sol dia¹.

Al Port de Barcelona hi arriben bucs íntegrament en operativa *turnaround*—els passatgers dels quals inicien i/o finalitzen el viatge a Barcelona—, bucs íntegrament amb operativa 'en trànsit' i bucs mixtes que combinen els dos tipus d'operativa. La diferent operativa dels creuers al Port de Barcelona determina la relació dels creueristes amb Barcelona. En els darrers anys, el creixement dels creueristes en trànsit ha estat constant, essent del 8% respecte el 2017, mentre que el port base s'ha estabilitzat entorn el milió sis-cents mil creueristes.

Aquesta forta concentració d'operacions en determinats dies i en determinades hores del dia suposa per

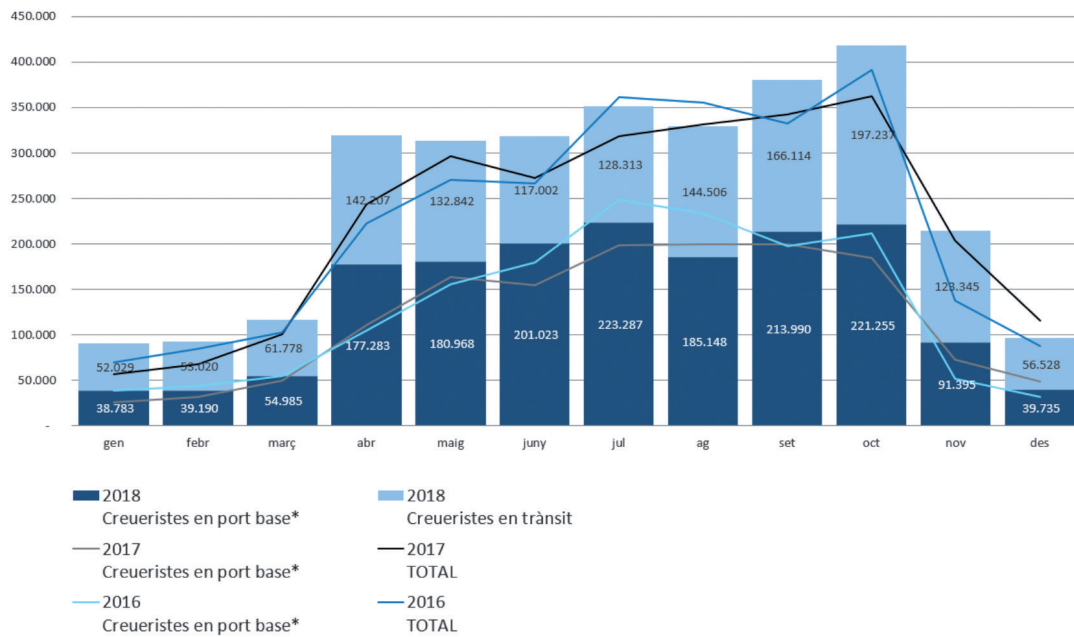
Figura 3. Mitjà d'accés principal a Barcelona



Font: Enquesta de l'Activitat turística a la ciutat de Barcelona, 2017. Ajuntament de Barcelona.

¹ Dada de maig de 2014. El Port de Barcelona ofereix una previsió anual i mensual dels creuers que atraquen al port i dels passatgers que hi transiten. Per més informació vegeu <http://www.portdebarcelona.cat/web/port-del-ciudadada/consulta-cruceros>

Figura 4. Creueristes en trànsit i en port base



Font: Port de Barcelona, 2019.

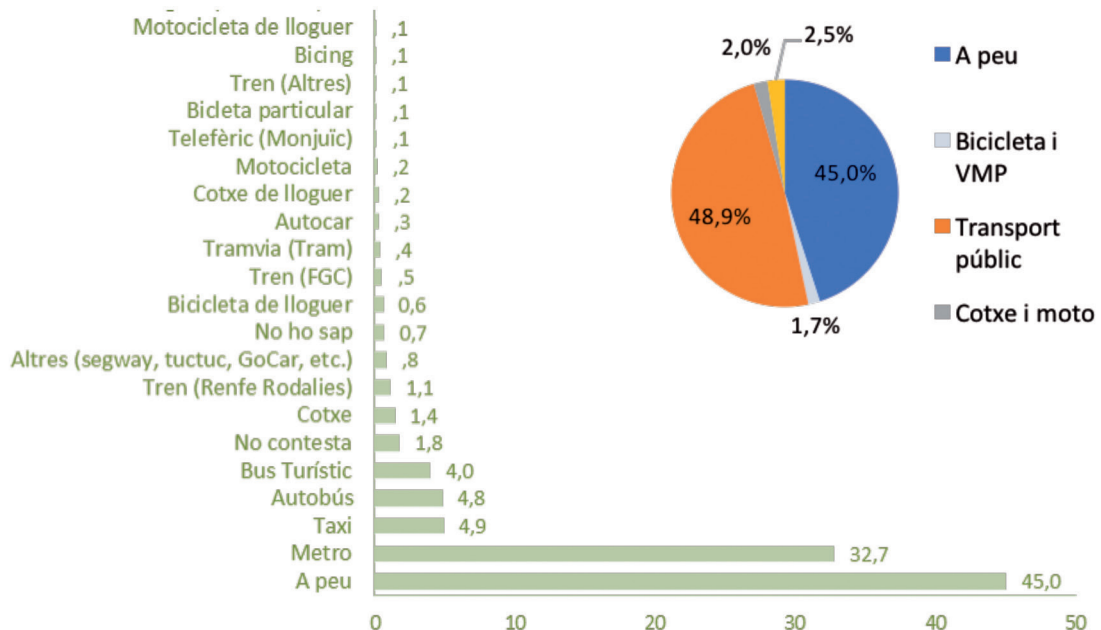
a la ciutat situacions d'aglomeració de visitants en les zones adjacents del Port de Barcelona, principalment a les Rambles, així com en les infraestructures de mobilitat que més utilitzen.

2.3. Els turistes es mouen principalment a peu i en transport públic

En els desplaçaments per la ciutat, els turistes utilitzen de forma majoritària el transport públic (48,9%) i

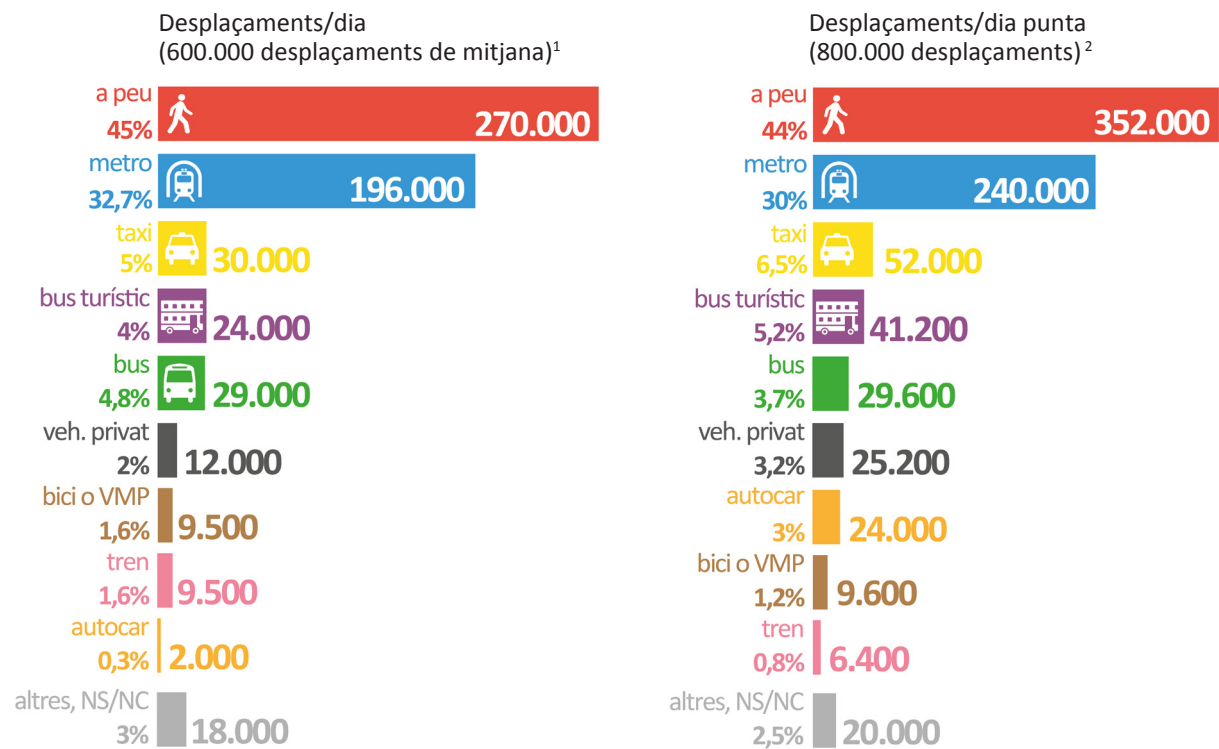
els modes no motoritzats, majoritàriament a peu (45,0%) (figura 5). Per tant, el seu comportament respon a un model de mobilitat força sostenible que respecta la qualitat de l'entorn urbà i el medi ambient, perquè allibera l'espai públic de la mobilitat privada i dels transports a motor; però alhora planteja altres reptes per a la ciutat, tals com la capacitat del sistema de transport públic d'absorbir l'augment de demanda, o l'equitat del sistema de tarifació i bonificació del transport públic.

Figura 5. Repartiment modal dels desplaçaments turístics interns



Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2017. Ajuntament de Barcelona.

Figura 6. Estimació de la mobilitat turística segons modes de transport



¹ En el cas dels desplaçaments en autocar, aquest nombre podria estar infravalorat donat que l'enquesta realitzada no tenia en compte els excursionistes.

² La mobilitat en dia punta en autocar s'ha estimat a partir d'un nombre de 200 d'autocars, una ocupació mitjana de 40 pax. i tres etapes per persona.

Font: Elaboració a partir de l' Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2017. Ajuntament de Barcelona.

Una ciutat que convida a passejar

Si hi ha alguna cosa que caracteritza el model de mobilitat turística de Barcelona és l'elevat pes de la mobilitat a peu, que representa el 45% dels desplaçaments turístics (figura 6). Les dimensions de Barcelona, la configuració compacte del seu teixit urbà i de l'espai públic en general, el seu clima, i el seu front litoral, així com altres aspectes com la seguretat o l'activitat comercial conviden a moure's caminant pels seus carrers, ja sigui per desplaçar-se d'un lloc a l'altre o per passejar.

A zones i barris com l'entorn de les Rambles, el Barri Gòtic, el Passeig Marítim o a l'entorn de la Sagrada Família s'hi concentren un alt volum de visitants. Aquesta alta densitat en alguns indrets coincideix amb altres activitats relacionades amb el turisme com són les esperes en l'entorn de les parades de bus turístic o en les zones de parada dels autocars, l'ocupació de les voreres per grups guiats de visitants, o la coincidència amb la circulació de grups turístics en bicicleta o altres vehicles de mobilitat personal.

L'ús turístic creixent de bicicletes i vehicles de mobilitat personal

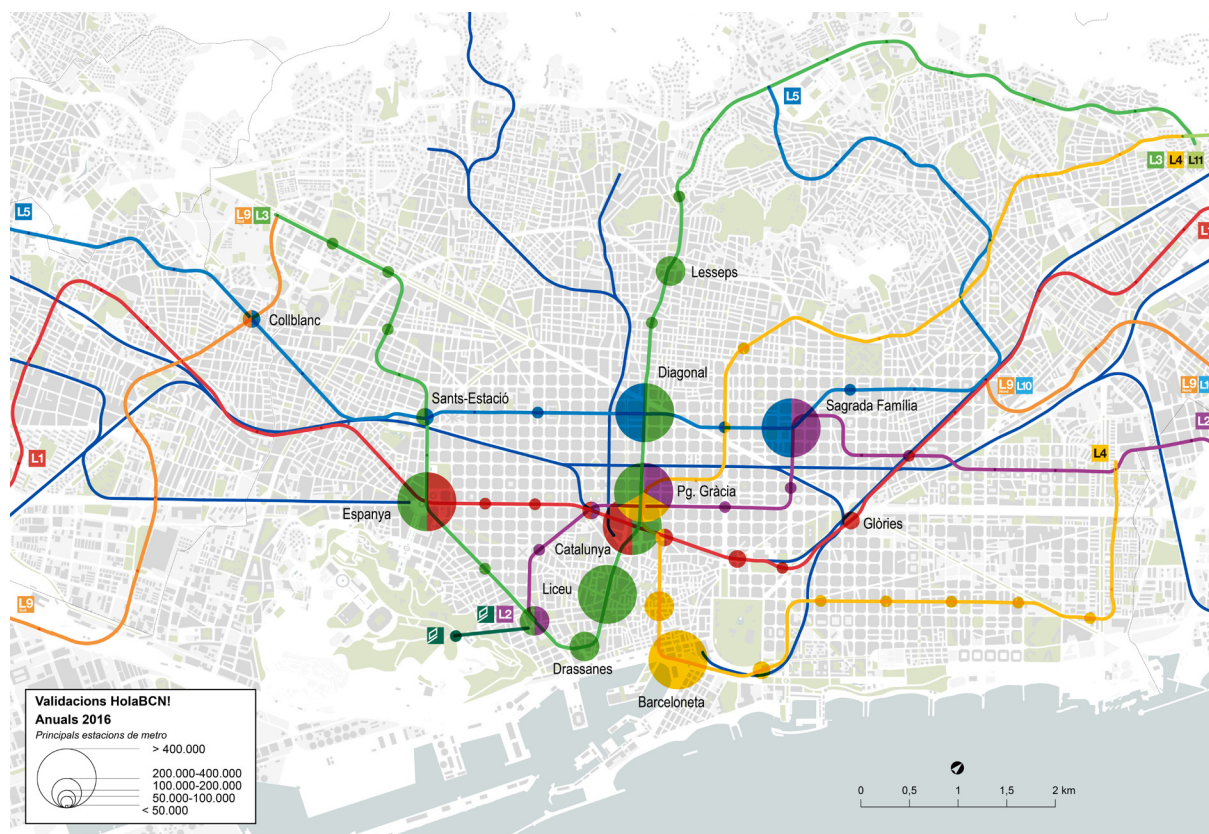
Tot i que el volum total de desplaçaments representa menys del 2%, la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal també s'utilitzen com a atracció turística i d'oci. En els darrers anys, l'ús de la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal (VMP) ha anat augmentant

entre els visitants. Actualment es detecta una forta concentració d'usuaris i d'empreses de lloguer en algunes zones de la ciutat com el Front Marítim, Ciutat Vella o l'entorn d'alguns EGAs. Aquesta concentració en l'espai públic de bicicletes, VMP i altres ginys amb conductor ha suposat l'aparició de problemes de convivència i de pugna per l'espai públic, sobretot quan els desplaçaments es realitzen en grup, un fenomen davant el qual l'Ajuntament de Barcelona n'ha regulat les condicions de mobilitat.

A més del lloguer de bicicletes i VMP en establiments, a la ciutat han començat a operar flotes privades de bicicletes, VMP i sobretot motocicletes, que permeten llogar aquests vehicles per realitzar un sol desplaçament sense haver de tornar el vehicle al mateix lloc d'origen del desplaçament. Es tracta de flotes que fan ús de l'espai públic per aparcar i que són llogades pels usuaris a través d'aplicacions mòbil. Aquest tipus de serveis tenen bona acollida entre els turistes, ja que es tracta d'un mitjà de transport molt flexible i, en alguns casos, amb aplicacions mòbils vàlides també en altres ciutats europees.

El lloguer d'aquests tipus de vehicles pot ser beneficiós des del punt de vista de sostenibilitat i eficiència, però també pot generar tensions de sobreocupació dels aparcaments públics de bicicleta, alta concentració de vehicles aparcats en voreres, o conflictes amb la mobilitat dels vianants si des de l'Administració no es regula a temps aquest tipus de mobilitat.

Figura 7. Validacions d'Hola BCN per estació de metro (2016)



Font: Barcelona Regional a partir de dades de TMB.

El metro, el mitjà de transport preferit pels turistes amb més de 71 milions de desplaçaments anuals

L'elevada capacitat de transport del metro i l'extensió de la seva xarxa a l'àmbit central de la ciutat permeten canalitzar un volum de desplaçaments de visitants difícilment assumible per qualsevol altre alternativa de transport mecanitzada.

En total s'estima que els turistes fan uns 196.000 desplaçaments de mitjana al dia en metro, el que representa aproximadament el 15% del total d'usuaris de la xarxa de metro i una demanda anual d'uns 71 milions de desplaçaments. A l'agost, amb major afluència turística i en dies puntes amb presència de creuers, s'estima que el nombre de desplaçaments s'eleva fins als 240.000.

En aquest sentit, els elevats nivells de saturació que pateixen actualment alguns trams centrals de la xarxa, com a conseqüència de les retallades d'inversions i de manteniment del sistema durant els anys de crisi econòmica, es poden veure agreujats pels importants augments de demanda turística dels darrers anys, que han duplicat el nombre de visitants a la ciutat en menys de 15 anys. El 66% dels trajectes en metro dels turistes es concentren en només 15 estacions de la xarxa. (figura 7)

Saturació de línies d'autobús que donen servei als principals centres turístics

Des del punt de vista del repartiment modal, l'autobús urbà assumeix un paper secundari respecte al metro,

complementant i facilitant els desplaçaments a determinades àrees d'interès turístic en què la xarxa de metro no hi arriba.

No obstant això, s'observa que les línies que connecten el centre amb les principals zones turístiques com les platges, Plaça de Catalunya, Sagrada Família, Park Güell o Montjuïc registren una proporció bastant major de visitants (figura 8), amb trams de la línia en què la càrrega de passatge és molt alta, i en què es detecten conflictes i queixes entre els usuaris sobre la qualitat del servei en termes de congestió i massificació en determinades línies.

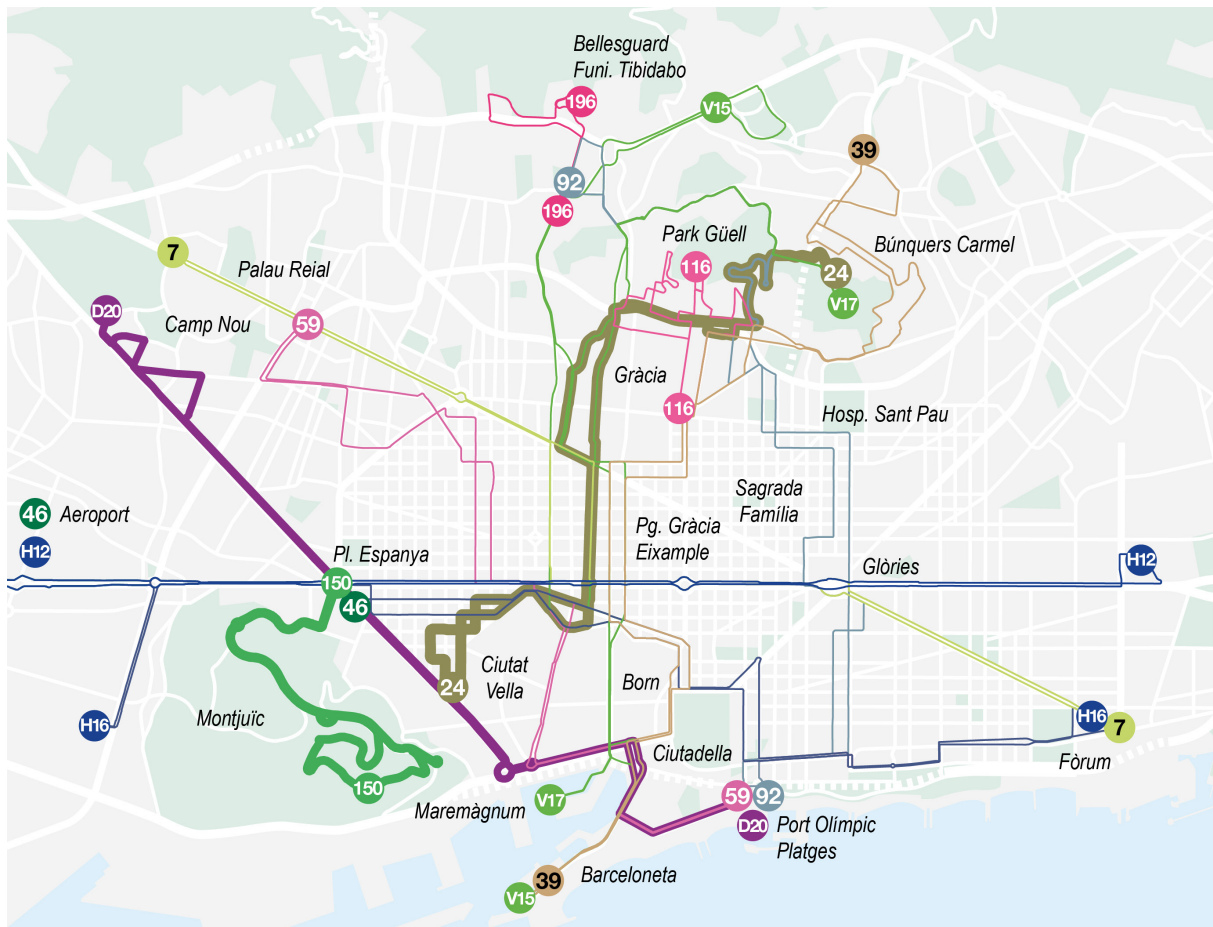
L'acusada estacionalitat de la demanda turística i la seva concentració en només algunes línies, es veu agreujada per la disminució de la freqüència de pas de l'autobús en caps de setmana i en període de vacances estivals.

Poca penetració dels títols de transport públic específics per al turista

Tot i disposar d'una ampla oferta de títols de transport que s'adaptin a la mobilitat turística, com són l'abonament Hola BCN, la Barcelona Card o la targeta T-Esdeveniment, la seva penetració és baixa i el principal títol de transport utilitzat pel visitant és la targeta integrada T-10, amb una participació del 63% (figura 9).

En aquest sentit, cal remarcar que l'elevat ús del sistema de transport públic per part dels turistes està impactant negativament en la recaptació com a conseqüència d'un model tarifari que afavoreix l'ús

Figura 8. Línies d'autobús amb major utilització pels turistes (2016)



Font: Barcelona Regional a partir de dades de TMB

de la T-10, un títol de transport fortament subvencionat.

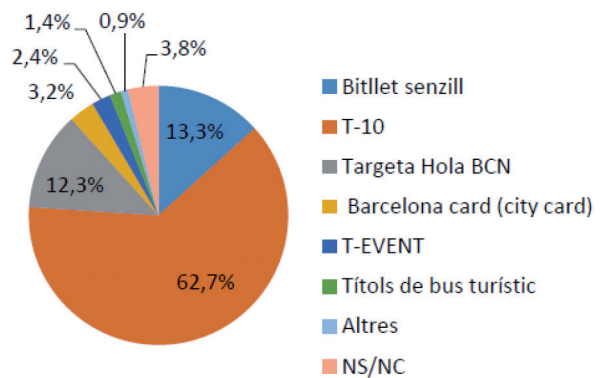
La conjunció dels baixos nivells de la taxa de cobertura de la tarifa del transport públic, i l'intens ús de la targeta T-10 fa que s'aboquin importants recursos de les administracions al finançament de la mobilitat dels visitants.

El taxi, un element clau en els esdeveniments

De mitjana, el 5% de la mobilitat turística diària a Barcelona es fa en taxi, una proporció que s'eleva a més del 10% entre els turistes que visiten la ciutat per motius professionals. Destaca per tant, el paper del taxi en el desenvolupament de fires i congressos, en què és un mode habitual entre els delegats i delegades per traslladar-se entre la seu del congrés, l'aeroport i els hotels.

Aquest percentatge mostra que el taxi no és utilitzat recurrentment pels turistes però, tot i així, es destaca que el 38,9% declaren que l'han fet servir en algun dels seus trajectes durant la seva estada a Barcelona, tal i com recull l'enquesta de l'Activitat Turística a la Ciutat de Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2016) realitzada anualment, i que és en els desplaçaments entre l'aeroport i la ciutat on el taxi ocupa una proporció molt important (35%).

Figura 9. Títol de transport usat en els desplaçaments per part dels turistes



Font: Elaboració pròpia a partir de l' Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona

Actualment, un dels principals reptes del sector del taxi és que requereix un procés d'adaptació a la demanda global que reclama l'ús d'aplicacions i plataformes de reserva per Internet com ja han fet els serveis globals de mobilitat privada (VTC). Es tracta d'una modernització del sector que s'afegeix a l'operativa tradicional i exclusiva del taxi de contractació de vehicles que circulen per la via pública o estacionats en les nombroses parades distribuïdes per la ciutat.

2.4. La visita panoràmica a la ciutat

Excursions panoràmiques en autocar, un model estès a Barcelona

Les excursions en autocar són un model de visita d'èxit per la seva comoditat. A Barcelona és un model estès ja que per una banda, la costa catalana aporta un gran nombre d'excursionistes d'un dia, alguns d'ells fent visita panoràmica en autocar i, per altra banda, el Port de Barcelona aporta també un gran nombre de creueristes en trànsit de molt curta durada que troben en la visita panoràmica en autocar la forma més còmode per visitar la ciutat. Per últim, diferents operadors ofereixen visita en autocar per les principals icones de la ciutat a persones allotjades en hotels dintre de la ciutat, una pràctica que està adquirint certa importància.

S'estima que en temporada alta circulen diàriament per la ciutat uns 250-300 autocars, amb dies punta en què es pot arribar als 400 autocars (Barcelona Regional, 2014). Aquesta alta afluència si bé no és important des del punt de vista de volum circulatori metropolità, sí que afecta determinats indrets de la ciutat, amb ocupacions de la calçada tant en parades d'encotxament i desencotxament, com per estacionament de major durada de la permesa mentre els seus viatgers fan la visita al punt turístic. A més, els autocars porten implícit en molts casos el guiatge en grup. La circulació per les voreres de grans grups guiats a l'entorn de les parades i en els desplaçaments fins al lloc de visita generen dificultats en la convivència entre residents i visitants degut a la saturació de l'espai públic.

El model actual de gestió de la mobilitat turística en autocar es realitza a través de la regulació de l'aparcament en calçada (Zona Bus), amb places d'aparcament i parada exclusives per a autocars properes als llocs de major afluència. Es tracta d'un model de regulació exitós, que en els darrers anys ha introduït millores, com una zona d'exclusió d'autocars en l'entorn de la Sagrada Família, un sistema d'informació de disponibilitat de places o un sistema de reserva d'aparcament al Park Güell, però que encara té potencial de millora, ja que la seva implantació no ha aconseguit resoldre els conflictes d'ocupació en la via pú-

blica en els nodes amb més pressió turística. Es detecten zones sense places d'aparcament, operacions d'estacionament en zones no autoritzades, etapes de circulació en buit, i el no pagament de la taxa d'aparcament. A més, l'actual configuració del model de regulació de l'estacionament d'autocars té poca capacitat per incidir i modelar la demanda amb paràmetres de capacitat de càrrega del sistema o paràmetres ambientals.

El Bus Turístic, un servei amb alta intensitat en temporada alta

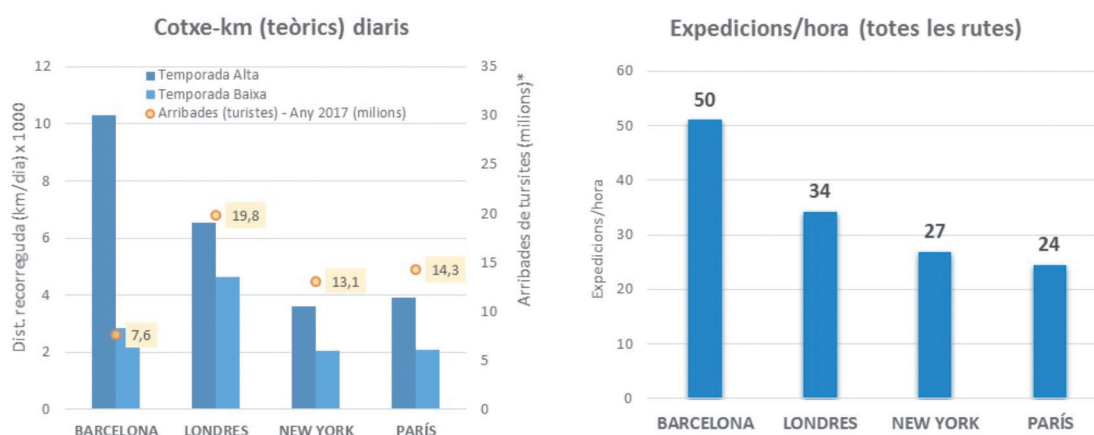
El Bus Turístic de Barcelona és un servei de transport urbà de viatgers concebut amb finalitat cultural i turística, que opera amb 5 rutes (4 a l'hivern) regulades sota concessió administrativa de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB): 3 de TMB amb Barcelona Bus Turístic, i 2 del Grupo Julià amb Barcelona City Tour.

Amb una participació del 4-5% dels desplaçaments que fan els turistes, el Bus Turístic té una quota similar a la del taxi. El Bus Turístic ha deixat enrere el període de fort creixement, que es va iniciar a finals dels anys 90 i ha entrat un període d'estancament, i dona els primers símptomes d'estar en un mercat ja molt saturat. L'any 2016 es van vendre entre els dos operadors més de 2,82 milions de bitllets i és utilitzat en temporada alta per uns 8.000-10.000 usuaris (TMB i Julià).

En línies generals, els serveis de Bus turístic més populars en les principals ciutats turístiques del món presenten uns intervals de pas en temporada alta que oscil·len entre els 10' i 30', amb l'excepció de la ciutat de Barcelona, on els operadors ofereixen uns serveis que circulen amb unes freqüències molt més elevades, d'entre 5' i 8' (figura 10).

En una ciutat amb les característiques de densitat i mobilitat de Barcelona, les elevades freqüències del servei (fins a 46 passos per hora en eixos centrals com Passeig de Gràcia, Via Laietana i Av. Diagonal) provoquen ineficiències en la gestió del servei i impactes en la via pública. S'observen fenòmens tals com l'acumulació d'autobusos en trams de línies o l'efecte acordió en parades, la qual cosa provoca incidències que comporten pèrdues de temps i de regularitat del servei.

Figura 10. Comparativa de bus turístic Barcelona-Londres-Nova York-París



Font: elaboració a partir de l'Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística, 2016. Ajuntament de Barcelona

Bona part de la pressió que exerceix el bus turístic en la via pública es concentra en els punts de parada (temps elevats de pujada i baixada del passatge i ocupació de la via pública, efecte acordió amb la coincidència de més d'un vehicle), que en el cas de Barcelona sumen un total de 76 parades distribuïdes per les zones més turístiques de la ciutat.

L'ús que es fa d'aquestes parades per part dels usuaris és molt desigual. De fet, el 80% de la demanda (baixades i pujades) es concentra en només 13 zones. La resta presenten una demanda molt més residual.

3. Objectius estratègics en la planificació de la mobilitat turística

Amb 23 milions de visitants anuals el turisme és ja part inherent de la ciutat. La seva assumpció i l'acció pública planificada esdevé una necessitat per abordar la seva incidència en aspectes urbans rellevants com la mobilitat urbana i els usos que es fan dels espais públics.

La tendència a l'augment de visitants va acompanyada d'una ampliació de la temporada alta, en la qual hi ha un increment de la pressió sobre la vida quotidiana de molts residents, en intensificar-se l'ús de l'espai públic, així com dels serveis i de les infraestructures de mobilitat. Una realitat en què acaba produint-se una competència per recursos bàsics compartits entre les diferents formes de viure i practicar la ciutat. En aquest context, els instruments de planificació ens han d'ajudar a respondre de manera clara i adequada als reptes i conflictes que cada cop amb més intensitat plantejarà la ciutat metropolitana, entre ells la creixent demanda de mobilitat turística.

Per tant, si s'assumeix que la mobilitat dels visitants de caràcter turístic és avui un element estructurador de la ciutat i, per tant, del sistema de mobilitat de la ciutat, és necessari que s'integri en la gestió i la planificació de la mobilitat, tant a escala urbana com metropolitana. Encara més si tenim en compte que en els darrers anys s'ha observat un fenomen de metropolitanització del turisme i una aposta clara de diverses ciutats com Amsterdam, París, Lisboa o la pròpia Barcelona per promoure aquesta dinàmica territorial.

Per donar resposta a aquests reptes, i tenint present que l'objectiu és que el model de visita sigui compatible amb la mobilitat quotidiana i que es garanteixi l'ús racional i coherent del sistema de transport públic s'han definit cinc objectius estratègics de caràcter general per definir l'actuació en matèria de mobilitat turística. Els següents apartats detallen aquests objectius.

a) Màxima integració de la demanda turística en la planificació de la mobilitat a la ciutat

En total, són més de 154.000 persones² que de mitjana es mouen diàriament a Barcelona amb un comportament específic, ja sigui pels mitjans de transport

utilitzat, els trajectes recurrents, llocs freqüentats, els ritmes o les temporalitats. En aquest sentit, és ineludible l'assumpció de les activitats turístiques com a inherents a la condició metropolitana actual, deixant de tractar la mobilitat turística com un fet excepcional. Al contrari, cal incorporar-la als diferents instruments de planificació i governança amb què es planifiquen les mobilitats urbana i metropolitana.

Es tracta, doncs, de gestionar la mobilitat turística com un element més que s'integra a unes pautes de mobilitat urbana a la ciutat de Barcelona, cada cop més complexes i diverses. Aquesta aposta per la normalització dels usos turístics de la mobilitat significa deixar de tractar-la com si fos excepcional i incorporar els usos, les dinàmiques, les demandes i les pràctiques com a pròpies de la ciutat.

b) Major equitat en el repartiment dels costos directes i socials

L'augment de la mobilitat turística obliga els territoris a disposar d'una dotació de més i millors infraestructures i serveis de mobilitat. Els turistes que visiten Barcelona utilitzen intensivament unes infraestructures i uns serveis de transport, seguretat, o manteniment que requereixen importants recursos econòmics, que en gran part estan subvencionats per les administracions públiques. Als costos directes s'hi afegeixen unes externalitats negatives del sistema, associats a una demanda de mobilitat turística creixent i d'elevada concentració, que competeix amb els residents per uns recursos i béns públics limitats (costos ambientals, de congestió, etc.).

Per tant, cal plantejar-se una anàlisi rigorosa per comptabilitzar els costos totals de la mobilitat turística i apostar per un sistema que reparteixi aquests costos d'una manera més equitativa entre els visitants i els residents, i que garanteixi la viabilitat econòmica del sistema a través del sistema de tarifació general o de la taxació específica d'algunes pràctiques. Amb tot, es podria incidir en la taxació sobre l'ús esporàdic en tant que condició inherent de la visita turística.

c) Garantia de sostenibilitat ambiental

El volum i creixement de la mobilitat turística experimentat a la ciutat obliga a apostar de manera ineludible per un model que prioritzi la mobilitat sostenible, tal i com es fa en els desplaçaments realitzats per la població resident de la ciutat.

Per fer-ho, caldria prioritzar els fluxos turístics a peu i en els sistemes de transport públic de gran capacitat i baixes emissions (ferrocarril) en detriment de modes motoritzats privats, no col·lectius o de gran impacte a l'espai urbà.

Pel que fa als desplaçaments de connexió, actualment el 81,7% dels turistes arriben a la ciutat en avió, que és un dels mitjans amb més pes en la petjada de carboni, per tant caldrà abordar mesures per mitigar aquest impacte.

² L'annex III de l'Estratègia de Mobilitat Turística (https://ajuntament.barcelona.cat/turisme/sites/default/files/annex_iii_0.pdf) recull la metodologia de l'estimació de visitants que permet quantificar de la població flotant de caràcter turístic a Barcelona i que hi està vinculada durant un temps determinat.

d) La necessitat de plantejar polítiques de gestió de la demanda

A nivell global, la ciutat de Barcelona té un sistema de transport potent i de qualitat, però la seva resposta davant els creixements continus de demanda turística no és infinita.

Així, en una ciutat tan densa com Barcelona i en què el nombre de visitants creix any rere any, cal posar èmfasi en la gestió dels fluxos i dels espais de gran afluència, a fi de reduir-ne l'impacte sobre l'espai públic i la mobilitat quotidiana.

e) Abordar el caràcter territorial de la mobilitat turística

Resulta paradoxal que el fenomen turístic no s'hagi abordat amb profunditat com un dels factors de comprensió i de producció dels processos de metropolitanització en una ciutat com Barcelona. Assumir que la destinació Barcelona depassa amb escreix els seus límits administratius permet integrar la idea que el turisme pren una dimensió metropolitana i la ciutat turística es converteix en centre emissor i receptor d'aquests nous fluxos turístics metropolitans. Per tant, avui, es fa necessari abordar la gestió de la mobilitat turística també des de l'àmbit metropolità. La Destinació Barcelona, integrada per la ciutat de Barcelona i el seu entorn territorial, amplia les possibilitats de gestió dels impactes del turisme a la ciutat. L'any 2016, la província de Barcelona (sense el Barcelonès) va rebre 4.704.308 turistes, dels quals, el 45% va visitar Barcelona o hi va pernoctar. En sentit invers, el 4,5% dels turistes de Barcelona han visitat una destinació de la província de Barcelona sense pernoctar-hi. Així doncs, es posa de manifest que existeix una clara asimetria entre els sentits dels fluxos Barcelona-Resta del territori metropolità, essent Barcelona molt més atractora de visitants, i que per tant existeix una clara oportunitat de potenciar la visita a la resta de territori metropolità per part dels turistes que pernocten a Barcelona. (Ajuntament de Barcelona, 2017).

Aquest fenomen de metropolitanització del turisme es contempla, per una banda, com una oportunitat per construir una destinació turística que traspassi els límits de la ciutat de Barcelona, que és un dels objectius del PET20, i per l'altra, com una gran ocasió per reforçar l'imaginari metropolità. En definitiva, la gestió de la mobilitat turística, que integra planificació, fiscalitat i comunicació, entre d'altres, és un element més de l'estratègia global que ha de donar resposta als interessos col·lectius de la destinació Barcelona.

4. Propostes d'actuació per abordar els reptes de la mobilitat turística

Per donar resposta als reptes de la mobilitat turística i d'acord amb els objectius definits es proposen a continuació un seguit d'actuacions.

1. Elaborar plans de mobilitat específics per als espais de gran afluència

Els espais de gran afluència necessiten plans específics que continguin les eines necessàries per facilitar l'acció des dels territoris a fi de respondre els reptes que tenen aquests àmbits. Aquests plans hauran d'in-

tegrar diferents vectors, com la mobilitat i especialment la mobilitat turística, l'espai públic, el patrimoni, l'allotjament, els esdeveniments o la comunicació, sempre amb una perspectiva d'integració en la planificació de Districte i de Ciutat i amb l'estratègia metropolitana.

En l'àmbit de la mobilitat, el plans hauran de fer una diagnosi d'aquests espais, identificant les trajectòries, la temporalitat i els mitjans de mobilitat dels visitants, detectant els espais i moments de major saturació, i avaluant les mesures de gestió implementades.

De manera específica, cal incorporar actuacions en matèria de mobilitat en la gestió integrada dels espais de gran afluència, implicar els operadors turístics per tal d'integrar els diferents ritmes, estacions i temporalitats en la gestió dels espais més freqüentats, minimitzar els impactes negatius en col·laboració amb els agents privats i comunitaris, com les cues en les icones turístiques o el flux de grups de visitants, per tal de millorar la convivència turística i residencial.

2. Afavorir els desplaçaments a peu dels visitants

Es necessari continuar estenent les mesures d'optimització del repartiment de l'espai urbà que prioritzen la figura del vianant enfront de l'ocupació de l'espai per a motos i ciclomotors, contenidors i altre mobiliari urbà, o terrasses i vetlladors, com ja s'ha fet en els indrets de la ciutat més sol·licitats. Cal també revisar els itineraris de vianants entre els diferents nodes turístics, les parades i estacions de transport públic des del punt de vista de seguretat viària, accessibilitat de vianants i reducció de l'impacte sobre la mobilitat residencial. Així mateix, es necessari realitzar una revisió de la coherència, continuïtat i posició de la senyalística actual.

3. Solucions específiques als problemes de congestió de la xarxa d'autobús urbà a causa del gran volum de visitants en alguns serveis

A fi de reduir l'impacte de l'elevada afluència de visitants en algunes línies de transport públic i de fer compatible l'activitat turística amb la vida quotidiana als barris, es proposa avaluar els nivells de congestió de les línies d'autobús, identificar els trams i les parades més saturades i efectuar les millores necessàries en la xarxa de transport públic a fi d'integrar l'ús turístic i l'ús quotidià. Les millores en la xarxa d'autobusos s'hauran de valorar en cada cas, però podrien incloure actuacions com ampliacions de capacitat amb ús de vehicles més grans, millora de freqüències, reforç de serveis, o nous serveis llançadora com l'implementat recentment al Park Güell. També cal valorar mesures encaminades a reduir el nombre de turistes que utilitzen determinades línies d'autobús, amb canvis en els recorreguts, desplaçament de parades, o afavorint l'ús alternatiu d'altres modes de transport públic de major capacitat, així com la limitació d'accés a grans grups guiats de turistes.

4. Articular noves vies de finançament de les millores en la mobilitat turística

En línia amb el que disposa la *Llei 21/2015, del 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic*

de Catalunya, cal trobar fórmules de finançament del transport públic que permetin internalitzar els costos de l'activitat turística i sufragar les millores necessàries en el sistema. En aquest sentit, ja hi ha experiència de dedicació d'una part del fons de l'impost turístic al reforç del transport públic entre el centre de la ciutat i les platges de la Barceloneta en els mesos d'estiu.

5. Revisar la política tarifària del sistema de transport públic

L'alt ús de la T-10 per part dels visitants i la baixa taxa de cobertura tarifària d'aquest títol de transport implica que bona part de la mobilitat turística estigui subvencionada per l'Administració. Es proposa revertir aquesta situació i afavorir la diferenciació dels títols de transport públic utilitzats per residents i per visitants, que hauran de tenir diferent nivell de subsidi. Caldrà revisar la política tarifària de transport públic amb l'objectiu que els usuaris recurrents (residents) utilitzin títols de transport que premiïn l'ús del transport públic i que els resulti més rendible econòmicament i en prestacions, mentre que els usuaris esporàdics, com els visitants, utilitzarien títols de transport amb tarifes en què s'internalitzi el cost de la seva mobilitat.

6. Avançar en un model de regulació i millora del transport discrecional de serveis turístics

L'actual regulació de l'estacionament d'autocars turístics té poca capacitat per incidir en la demanda, ja que no permet segmentar-la per tipus d'usuari, ni desestacionalitzar-la temporalment al llarg de la setmana i del dia, ni introduir paràmetres ambientals en la motorització dels vehicles. Es fa necessari avançar en un model progressiu de regulació de la mobilitat d'autocars turístics que, mitjançant un sistema de permisos i reserves, permeti modelar la demanda segons les necessitats de la ciutat, monitoritzant-la, segmentant-la i limitant-la i introduint mecanismes d'internalització dels costos i externalitats.

El nou model ha de permetre intervenir a nivell global de la ciutat, així com en aquells indrets de major atracció i concentració d'autocars, reduint-ne tant la concentració d'autocars com de visitants i afavorint la convivència amb la resta d'usuaris de l'espai públic.

De manera complementària, es proposa desenvolupar un procés d'ordenació i concentració de les rutes turístiques d'autobusos en un nou *hub* a l'Estació del Nord, que exerceixi de base per als serveis com els que van a Port Aventura, la Roca Village, Montserrat, etc. oferint als viatgers nous serveis complementaris a l'estació, i alliberant l'espai públic que aquests serveis ocupen actualment al centre de la ciutat.

7. Repensar el servei de bus turístic de la ciutat

El bus turístic és un servei consolidat i molt popular a Barcelona, però que després de més de 20 anys de funcionament ha assolit un nivell de maduració del producte que s'està traduint en un estancament de la demanda.

Amb la finalització de la concessió el 2019 s'obre l'oportunitat de replantejar el servei, innovant, fent-lo més atractiu de cara a l'usuari; però també per ajustar i racionalitzar els paràmetres de l'oferta d'un servei que en temporada alta genera una forta pressió sobre la via pública i l'espai urbà de la ciutat.

La revisió dels nous contractes ha de respondre a les estratègies en matèria de mobilitat turística que es desprenen de la Mesura de Govern de novembre de 2017 de L'Estratègia de Mobilitat Turística, i del marc que regula el servei (Decret 363/2006)³ amb una clara visió d'interès de ciutat.

8. Reduir l'impacte de l'ús turístic de la bicicleta, els vehicles de mobilitat personal i l'ús de vehicles compartits

L'ús de bicicletes, VMP i motocicletes de lloguer per part de grups de visitants té un fort impacte en determinats àmbits de la ciutat com el front litoral o l'entorn dels nodes turístics més sol·licitats. Tot i les modificacions en l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles de l'Ajuntament de Barcelona per introduir elements de regulació en la circulació del VMP i de grans grups de ciclistes, és necessari introduir noves mesures reguladores que garanteixin que l'augment de l'ús del vehicle compartit es fa en condicions de seguretat i amb una afectació assumible d'ocupació de l'espai públic. En aquest sentit, cal internalitzar fiscalment l'ocupació que l'aparcament d'aquests vehicles fa de l'espai públic, amb atorgament limitat de llicències, i associades a taxes d'ocupació de la via pública.

9. Reforçar la qualitat del servei de taxi en l'ús turístic

Es fa necessari reforçar el taxi com a servei públic, enfortint la capacitat d'adaptació del servei de taxi de Barcelona davant l'augment de serveis globals de mobilitat privada, com el lloguer de vehicles amb conductor (VTC). Aquest enfortiment ha de venir de la mà de la incorporació de les millores que afavoreixen les plataformes tecnològiques i d'una modernització en la intermediació que inclogui majors facilitats en el pagament dels serveis, unes tarifes més senzilles i previsibles abans d'iniciar el trajecte, nous serveis com el taxi compartit o la inclusió del taxi en el catàleg de serveis de transport integrats en la futura T-Mobilitat.

10. Implementar sistemes de monitorització de la mobilitat turística

Amb l'objectiu de disposar de més i millor informació dels fluxos de mobilitat turística per part de l'administració, dels operadors i dels gestors dels espais de gran afluència, es proposa establir un pla de monitorització que permeti obtenir de forma regular dades relatives al turisme, als seus hàbits i a la seva mobilitat. Donada l'especificitat de cada mitjà de transport i de cada espai, es planteja la necessitat de crear un pla específic per a cada tipologia d'ús, establint quina informació és necessària recopilar per a cada un d'ells, quins són els instruments de monitorització adients i quins mecanismes de gestió de la informació són necessaris. Es fa necessari involucrar els diferents ges-

³DECRET 363/2006, de 3 d'octubre, dels serveis de transport urbà de viatgers en autobús amb finalitat cultural i turística.

tors dels atractius amb més demanda i les diferents administracions i operadors implicats en la mobilitat urbana i de connexió de la ciutat, tenint presents la multitud d'actors que a dia d'avui la gestionen.

5. Conclusions

El turisme és un dels fenòmens més rellevants per a la configuració de la ciutat del futur, n'és part inherent, i Barcelona s'ha convertit en una ciutat turística en temps rècord, i s'ha consolidat com una de les principals destinacions urbanes europees amb una clara tendència al creixement. Aquesta població flotant, que usa la ciutat de formes diverses, s'afegeix a una ciutat que per les dimensions físiques i el volum de població resident es especialment densa.

Segons les estimacions realitzades a partir de les enquestes oficials de Turisme i altres dades relacionades, l'any 2016 Barcelona ha rebut més de 23 milions de visitants, dels quals més del 75% hi han pernoctat com a mínim una nit. Això es tradueix en una mitjana d'uns 154.000 visitants/dia a la ciutat que segons les enquestes de mobilitat turística realitzades en el marc de l'EMT, realitzen 3,9 desplaçaments/dia de mitjana. Tots aquests desplaçaments representen més de 600.000 desplaçaments/dia, dada que representa a l'entorn del 10% de la mobilitat dels residents de la ciutat.

Tant l'oferta turística com la demanda tendeixen a distribuir-se de manera desigual en el territori. Hi ha barris i zones amb alta concentració espacial de l'activitat turística i d'altres zones de la ciutat que no experimenten aquest fenomen. La concentració de turistes en determinades zones de la ciutat acaba generant problemes de saturació i sobreexplotació de l'espai i impactes en la mobilitat diària. En els mesos de primavera i estiu, quan a més hi ha fortes puntes de demanda ocasionades per la concentració d'arribada de creueristes en pocs espais de temps, els problemes de pressió sobre l'espai públic i els serveis s'intensifiquen.

Per donar servei a aquesta demanda, Barcelona compta amb una bona oferta d'infraestructures i serveis de mobilitat de caràcter general, i amb uns serveis específics adreçats als turistes, que estableixen un escenari adient per a l'estada turística i atractiu per a la configuració de la destinació.

No obstant això, es tracta d'un sistema que requereix millores en la gestió. Es compta amb recursos infraestructurals, però és necessari millorar la gestió dels serveis (des del aeroport fins a la xarxa d'autobusos, passant pel model tarifari) ja que cal tenir en compte que determinades pràctiques i usos turístics de mobi-

litat suposen una amenaça per la qualitat de la vida dels residents, ja sigui pel col·lapse de les línies o pels efectes del volum i la intensitat de les visites.

Per tant, cal plantejar-se que la resposta més adequada davant la saturació de determinats serveis o indrets, no és sempre un problema de la capacitat del sistema, sinó també de gestió i de regulació de la demanda turística. Una gestió de la demanda que és evidentment complexa, i que ens obligarà a tenir dades concretes i actualitzades de les pautes de mobilitat dels diferents perfils de visitants de la ciutat.

En definitiva, la gestió dels usos turístics de la mobilitat, per la seva intensitat, la seva excepcionalitat o pel volum d'usuaris, requereixen repensar, redissenyar, gestionar o regular pràctiques específiques, i fer-ho alineades amb les directrius de la gestió de la mobilitat de la ciutat i amb les directrius de la gestió de la visita turística, sense perdre de vista en cap moment l'escala metropolitana.

REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

AJUNTAMENT DE BARCELONA (2014). *Estudi sobre els aforaments de vehicles i vianants de la Rambla*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Foment de la Ciutat.

AJUNTAMENT DE BARCELONA (2016). *Enquesta de l'Activitat Turística a la Ciutat de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona Disponible a: https://ajuntament.barcelona.cat/turisme/sites/default/files/informe_activitat_turistica_barcelona_2016.pdf

AJUNTAMENT DE BARCELONA (2017). *Estratègia de Mobilitat Turística*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Direcció de Turisme i Barcelona Regional.

BARCELONA REGIONAL (2014): *Estudi d'una estació d'autocars turístics a Glòries; una visió i reflexió a nivell de ciutat* (Document intern). Barcelona: Barcelona Regional.

ATM (2015). *Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF 2015)*. Barcelona: Autoritat del Transport Metropolità, Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona, Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà i Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

INSETUR, INSTITUT DE RECERCA EN TURISME (2016). *Estimació Estudi d'Impacte econòmic de l'activitat turística. Escenari intermedi-2013*. Girona: Universitat de Girona.