



**Estratègies de gestió del turisme de creuers: el paper de la
coordinació port-ciutat a Barcelona**

Autor: Guillem Salvador López

Tutora: Asunción Blanco Romero

Treball de Fi de Grau

Curs 2024 - 2025

Geografia, Medi Ambient i Planificació Territorial

Facultat de Filosofia i Lletres

Agraïments

Gràcies a la Dra. Asunción Blanco per la guia en tota aquesta carrera universitària i la confiança, i a totes les persones entrevistades i enquestades per la seva generositat i temps; sense elles aquest treball no existiria.

Resum

La recerca analitza com la col·laboració entre el Port de Barcelona i l'Ajuntament condiona la gestió del turisme de creuers i els seus efectes sobre la ciutat, tot confrontant-los amb els principis d'equitat i sostenibilitat que emanen de l'Agenda 2030. El treball mesura alhora l'eficàcia tècnica de les polítiques (electrificació de molls, esglaonament d'escaleres i taxa ambiental) i la percepció ciutadana sobre mobilitat i ús de l'espai públic.

Mitjançant una metodologia mixta, s'han abordat cinc blocs temàtics (rol d'actors, impactes, mesures, governança i futur). El bloc qualitatiu inclou cinc entrevistes en profunditat (Turisme de Barcelona, Stop Creuers, ex-resident de Ciutat Vella, tècnic municipal i Port de Barcelona) i la revisió de plans i convenis port-municipals; el quantitatiu es basa en una enquesta a 147 residents de diferents districtes.

Els resultats confirmen avenços tecnològics tangibles, però també revelen bretxes de transparència i participació que qüestionen la justícia social del model: mentre els veïns del centre denuncien saturació i pèrdua d'espai públic, els usuaris de creuers relativitzen els impactes. L'estudi conclou que la cooperació Port–Ajuntament és necessària però insuficient; sense canals oberts de rendició de comptes i participació vinculant, difícilment es consolidarà una gestió equitativa i realment sostenible.

Paraules clau: turisme de creuers, governança port-ciutat, justícia social, mobilitat urbana, Barcelona.

Resumen

El estudio evalúa cómo la cooperación entre el Puerto de Barcelona y el Ayuntamiento influye en la gestión del turismo de cruceros y sus efectos urbanos, a la luz de los principios de equidad y sostenibilidad de la Agenda 2030. Combina análisis técnico (electrificación de muelles, escalonamiento de escalas y tasa ambiental) con la percepción ciudadana sobre movilidad y uso del espacio público.

Con una metodología mixta, se investigan cinco ejes: actores, impactos, medidas, gobernanza y escenarios futuros. La fase cualitativa incluye cinco entrevistas (Turisme de Barcelona, Stop Creuers, ex-residente de Ciutat Vella, técnico municipal y Port de Barcelona) y el examen de planes y convenios puerto-municipio; la fase cuantitativa se apoya en una encuesta a 147 vecinos de varios distritos.

Los hallazgos muestran avances tecnológicos, pero también brechas de transparencia y participación que ponen en duda la justicia social del modelo: los residentes del centro denuncian saturación y pérdida de espacio público, mientras que los cruceristas minimizan estos efectos. Concluye que la cooperación Puerto-Ayuntamiento es necesaria pero insuficiente; sin rendición de cuentas abierta y participación vinculante, no se logrará una gestión verdaderamente equitativa y sostenible.

Palabras clave: turismo de cruceros, gobernanza puerto-ciudad, justicia social, movilidad urbana, Barcelona.

Abstract

This study assesses how collaboration between the Port of Barcelona and the City Council shapes cruise-tourism management and its urban effects, measured against the equity and sustainability principles of the 2030 Agenda. It pairs technical evaluation (shore-power deployment, staggering of ship calls, and an environmental levy) with residents' perceptions of mobility and public-space use.

Using a mixed-methods design, five themes are explored: stakeholders, impacts, measures, governance, and future scenarios. The qualitative strand comprises five in-depth interviews (Turisme de Barcelona, Stop Creuers, a former Ciutat Vella resident, a municipal coastal technician and Port de Barcelona) and a review of port-city plans and agreements; the quantitative strand relies on a survey of 147 residents across several districts.

Findings confirm tangible technological progress but expose transparency and participation gaps that undermine social justice: central-area residents report overcrowding and loss of public space, whereas cruise passengers downplay these effects. The study concludes that Port–City Hall cooperation is necessary yet insufficient; without open accountability and binding citizen participation, equitable and truly sustainable management will remain out of reach.

Keywords: cruise tourism, port-city governance, social justice, urban mobility, Barcelona.

Índex

1. Introducció	6
2. Governança, turisme i sostenibilitat en un context de canvi global. Marc teòric. ...	9
2.1 Governança	9
2.2 Turisme.....	11
2.3 Sostenibilitat	15
3. Gegants flotants, ciutat al límit: el boom del creuerisme al Port de Barcelona. Cas d'estudi.....	19
3.1. El port com a infraestructura per a la recepció de creuers	20
3.2. Història recent del creuerisme al Port de Barcelona	22
3.3. Incidència dels creueristes en la mobilitat i l'espai urbà	22
3.4. Polítiques i mesures de gestió dels creuers.....	24
3.5. Tendències futures.....	27
4. Anàlisi de resultats.....	29
4.1. Bloc A · Rol i context dels actors	29
4.2. Bloc B · Percepció i impactes	30
4.3. Bloc C · Gestió i mesures	30
4.4. Bloc D · Coordinació i governança.....	31
4.5. Bloc E · Futur i propostes	32
5. Conclusions.....	33
6. Bibliografia	36
7. Annexos	42
7.1. Model d'enquesta Google Forms.....	42
7.2. Entrevistes	46

1. Introducció

En les darreres dècades, el turisme de creuers ha experimentat un creixement exponencial, consolidant-se com una de les activitats més rellevants dins del sector turístic global. Aquest fenomen, vinculat al turisme de masses, ha esdevingut un motor econòmic per a moltes ciutats portuàries, generant importants beneficis, però també reptes diversos en termes de sostenibilitat ambiental, gestió d'infraestructures i preservació de l'entorn urbà.

El concepte de “turisme de masses” és clau per entendre aquest fenomen. Aquest terme fa referència al desplaçament de grans grups de persones cap a una mateixa destinació turística, cosa que implica una concentració significativa de visitants en determinades àrees. El turisme de masses pot ser considerat un "concepte problemàtic", ja que la seva història està marcada tant per la seva capacitat per generar riquesa com per les conseqüències negatives que comporta, com ara la degradació ambiental, la saturació d'infraestructures i la "turistificació" de les ciutats receptores (Gordon, 2002). En aquest sentit, Barcelona no n'és una excepció, i la seva condició de principal port de creuers d'Europa planteja reptes importants per a la seva gestió urbana i portuària. El port ocupa un lloc destacat com una de les principals destinacions de creuers a la Mediterrània, situant-se a l'epicentre d'un debat sobre com equilibrar el creixement del turisme amb la gestió sostenible dels recursos.

Un dels principals aspectes associats al turisme de creuers rau en la seva relació amb la sostenibilitat ambiental. Barrera i Bahamondes (2012) destaquen la importància d'implementar pràctiques de turisme sostenible com a eina fonamental per minimitzar els efectes negatius del turisme sobre el medi ambient.

Des d'un enfocament econòmic, el turisme de creuers també és una font important d'ingressos per a les ciutats receptores. La indústria de creuers genera ocupació i fomenta el desenvolupament de serveis associats, com el comerç, la restauració i el transport (Cruz-Ruiz, 2015 i Manera et al., 2020).

Tanmateix, aquests beneficis també van acompanyats de desigualtats en la distribució dels recursos i el risc de dependència econòmica d'una activitat altament estacional i vulnerable a crisis globals, com ara l'experimentada durant la pandèmia de COVID-19.

El cas del Port de Barcelona és particularment interessant per la coexistència d'interessos portuaris i municipals en la gestió del turisme de creuers. Mentre el port opera com un node logístic clau a la regió, la ciutat enfronta el repte de gestionar el flux constant de turistes per garantir la qualitat de vida dels seus residents i preservar-ne el patrimoni cultural.

En aquest sentit, és fonamental explorar estratègies de col·laboració entre les autoritats portuàries i municipals per abordar de manera integral els reptes i oportunitats que presenta aquesta activitat. D'aquí que es planteja la **hipòtesi** que la gestió eficaç del

turisme de creuers a Barcelona no depèn només de la col·laboració formal entre Port i Ajuntament, sinó de la capacitat d'integrar la veu ciutadana i de fer transparent el destí de recursos públics, de manera que les mesures tècniques i fiscals siguin percebudes com a legítimes i efectives pels residents més exposats. Així doncs, aquest tfg presenta com a objectiu general el fet d'analitzar l'eficàcia de la col·laboració multinivell entre el Port de Barcelona i l'Ajuntament en la gestió del turisme de creuers, i mostrar com aquesta coordinació impacta la mobilitat urbana i el benestar de la població.

En aquest context, s'ha aplicat una metodologia de recerca mixta que integra entrevistes semiestructurades i una enquesta en línia per reforçar la triangulació. D'una banda, s'han realitzat cinc entrevistes en profunditat: al director general de l'àrea de creuers de Turisme de Barcelona, a un tècnic de l'Oficina del Litoral de l'Ajuntament de Barcelona, a la plataforma Stop Creuers i a una ex-resident de Ciutat Vella. El guió, elaborat a partir dels objectius i dels cinc blocs d'anàlisi (rol, impactes, mesures, governança i escenaris futurs), és consultable a l'Annex 1. De l'altra, es va llançar una enquesta mitjançant Google Forms, difosa via xarxes socials i coneguts, que va recollir 148 respostes vàlides. Tot i ser un mostreig per conveniència, es va equilibrar la participació entre districtes centrals i perifèrics per captar la diversitat territorial; el qüestionari complet figura a l'Annex 2. Finalment, l'anàlisi de documents institucionals (normatives, plans i memòries del Port i de l'Ajuntament) complementa les dades primàries i aporta context.

Figura 1. Taula resum d'objectius, preguntes de recerca i metodologia

Pregunta de recerca	Objectius associats	Metodologia proposada
Com ha evolucionat el trànsit de creuers a Barcelona en les darreres dècades?	Analitzar l'evolució del trànsit de creuers a Barcelona en les darreres dècades i com ha fet canviar la infraestructura portuària.	-Revisió de documents històrics oficials (Autoritat Portuària de Barcelona, Ajuntament). -Anàlisi de dades sobre trànsit de creuers.
Quines són les principals característiques del Port de Barcelona com a infraestructura per a la recepció de creuers?	Identificar i descriure les principals característiques del Port de Barcelona destinada a la recepció de creuers.	-Anàlisi de documents tècnics. -Creació de mapes.
Quines lleis i mesures s'han implementat tant per l'administració pública com el Port de Barcelona per gestionar el trànsit de creuers de manera eficient?	Examinar les lleis i mesures implementades per les administracions per gestionar eficientment el trànsit de creuers.	-Revisió de normatives i regulacions municipals i estatals. -Anàlisi de plans estratègics del port.
Quina problemàtica comporta el trànsit de	Avaluar la incidència del trànsit de creueristes en	-Entrevistes a professionals.

creuers en l'entorn urbà de Barcelona i com es coordina la seva gestió entre el port i la ciutat?	l'entorn urbà de Barcelona i analitzar la coordinació entre el port i la ciutat per minimitzar els efectes negatius.	-Anàlisi de dades sobre mobilitat i turisme a Barcelona. Analitzar les zones més afectades.
Quina tendència està seguint el Port de Barcelona de cara al futur en aquest sector?	Explorar les tendències de futur en la gestió i desenvolupament de la infraestructura portuària vinculada als creuers.	-Entrevistes a professionals. -Anàlisi de noves tecnologies aplicades a la gestió portuària.

En la següent taula es sintetitzen les metodologies emprades i els productes obtinguts.

Figura 2. Taula de les metodologies utilitzades.

	Qualitativa	Quantitativa
Primàries	-Entrevistes (Annex 1): Barcelona Turisme Ajuntament de Barcelona Veïna Ciutat Vella Associació Stop Creuers Port de Barcelona	Enquesta a la ciutadania de Barcelona. (Annex 2)
Secundàries	-Revisió de documents tècnics del Port de Barcelona. -Anàlisi de normatives i regulacions municipals i estatals. -Revisió de plans estratègics i polítiques de gestió del trànsit de creuers. -Estudi d'altres TFM/TFG relacionats amb la temàtica.	-Anàlisi d'estadístiques oficials sobre el trànsit de creuers -Dades sobre mobilitat i turisme a Barcelona. -Informes sobre tendències i sostenibilitat en ports.

A continuació, el treball s'estructura en tres grans blocs. En primer lloc s'hi presenta el **marc teòric**, que aprofundeix en la governança multinivell, el turisme de creuers i la sostenibilitat urbana, oferint el context conceptual necessari per entendre el cas del Port de Barcelona. Tot seguit, el bloc empíric detalla la metodologia mixta i integra en un mateix relat els resultats obtinguts de les entrevistes semiestructurades i de l'enquesta en línia, permetent contrastar percepcions qualitatives i tendències quantitatives per donar resposta als objectius de recerca. Finalment, el treball es tanca amb el capítol de conclusions, on es valoren les evidències recollides per confirmar o refutar la hipòtesi plantejada, es discuteixen les implicacions pràctiques per a la gestió portuària i urbana i s'apunten possibles línies d'investigació futura.

2. Governança, turisme i sostenibilitat en un context de canvi global.

Marc teòric.

El marc teòric s'obre amb la definició de la governança i la seva evolució cap al model multinivell i en xarxa, clau per entendre com es reparteixen competències entre Port, Ajuntament i organismes internacionals a l'hora d'imposar límits a la ciutat. Tot seguit, es revisa el turisme, les seves tipologies, i com afecta a les societats avui dia. El bloc final aprofundeix en la sostenibilitat, des del triangle econòmic-social-ambiental fins al debat sobre la capacitat de càrrega i les Emission Control Areas, que mesuren si el creixement pot sostenir-se sense traspasar límits biofísics ni socials a espais marítims. En aquest punt convé ancorar aquests tres blocs en la Agenda 2030: els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) concreten les fites globals de prosperitat i protecció del planeta. Per al creuerisme barceloní són especialment pertinents l'ODS 9 (infraestructures resilents i innovació), l'ODS 11 (ciutats i comunitats sostenibles), l'ODS 12 (producció i consum responsables) i l'ODS 13 (acció climàtica), que reclamen reduir emissions, gestionar fluxos de manera inclusiva i impulsar tecnologies netes al port (United Nations, 2015).

Per tant, aquests tres eixos conceptuals constituïran la lent amb què, més tard, analitzaran les entrevistes i l'enquesta per contrastar la hipòtesi del treball.

2.1 Governança

La governança és un concepte complex que ha experimentat diferents accepcions al llarg de la història. Abans es considerava com quelcom similar al govern i es percebia de forma jeràrquica (Montoya-Domínguez, E. et al. 2016). No obstant això, les darreres aportacions assenyalen que els problemes públics ja no es resolen amb la lògica del “manar i controlar”, sinó que es gestionen a través de pactes on es troben les administracions, les empreses i la ciutadania. És a dir, la governança tal com s'entén a dia d'avui, inclou la perspectiva d'una varietat d'actors, on predomina la horitzontalitat (Montoya-Domínguez, E. et al. 2016). D'aquesta manera, es pot observar com la política s'assembla menys a una cadena de comandaments i més a una taula rodona on s'ha de pactar contínuament (Castillo de Mesa, 2019). En aquesta xarxa no n'hi ha prou amb sumar veus, cal assemblejar diversos nivells (local, regional, estatal...) i reconèixer que cada actor només posseeix una part dels recursos (Marks, 1993; Blanco & Gomá, 2002, citats a Castillo de Mesa, 2019). Morata (2004) subratlla que la Unió Europea és un “laboratori” d'aquesta governança multinivell, perquè municipis, regions, estats i institucions comunitàries comparteixen competències i recursos de manera dinàmica i negociada. D'aquí que Rhodes insisteixi en que, actualment, governar és “saber gestionar xarxes” (Rhodes, 1997, p. 52, citat a Castillo de Mesa, 2019).

La literatura distingeix tres maneres d'entendre la governança, diferenciant el concepte de similitud de govern explicada anteriorment. La primera la presenta com un llistat de “bones pràctiques”. El Banc Mundial, per exemple, va crear sis indicadors: Estat de dret,

veu ciutadana, estabilitat, eficàcia, control de corrupció i qualitat normativa. Els va utilitzar per condicionar préstecs i ajudes (World Bank Institute, 2005, citat a Hufty, M. 2009). Aquest enfocament ha rebut crítiques perquè aplica un model únic a contextos molt diferents i confon la recerca amb receptes polítiques (Hufty M., 2009).

La segona forma, més analítica, se centra en qui pren les decisions, amb quines regles i en quins espais; és l'anomenat Marc Analític de la Governança, que distingeix problemes, actors, normes i processos per no perdre de vista els conflictes que tot acord comporta (Hufty, 2009).

Finalment, hi ha autors que veuen la governança com un senyal de com canvia l'Estat en plena globalització: en lloc de ser l'àrbitre únic, passa a actuar com un "empresari polític" dins de xarxes on es negocien el públic i el privat (Hufty, 2009).

Sigui la porta d'entrada que sigui, tres trets apareixen una vegada i una altra. En primer lloc, la interdependència: ningú no posseeix autoritat ni recursos suficients per si sol. En segon lloc, el concepte de multinivell, perquè els problemes viatgen des del carrer fins al Parlament Europeu i viceversa; el Llibre Blanc de la Comissió Europea va arribar a proposar la transparència, la participació, l'eficàcia, la coherència i la rendició de comptes com a principis mínims per coordinar totes aquestes escales (Comissió Europea, 2001). Aquesta arquitectura europea mostra que una mateixa política (per exemple, el turisme o el medi ambient) es decideix de forma simultània a escala local i comunitària, i això obliga els actors a coordinar-se contínuament entre escales (Morata, 2004). En tercer lloc, la necessitat d'una certa institucionalització estable: sense regles compartides, la xarxa es dissol; però si les regles són rígides, es perd flexibilitat (Marsh, 1998, citat a Castillo de Mesa, 2019).

Ara bé, coordinar no equival necessàriament a democratitzar. Diversos autors adverteixen que les xarxes poden reforçar els desequilibris de poder i relegar la ciutadania a un segon pla. Swyngedouw (2005) indica que, en alguns casos, la taula rodona queda dominada per actors empresarials, mentre que els interessos comunitaris es debiliten. Davies (2007) afegeix que la legitimitat d'aquestes estructures depèn del repartiment de la informació i de la responsabilitat efectiva (citat a Castillo de Mesa, 2019). De fet el mateix Hufty M. (2009) recorda que la "bona governança" pot acabar essent una recepta tecnocràtica que amaga relacions de poder i desigualtats Nord-Sud. En altres paraules, la governança es debat constantment entre dos pols: l'eficiència (resoldre problemes ràpidament) i la legitimitat (fer-ho amb transparència, participació i rendició de comptes).

Quan la sostenibilitat entra en escena, el repte es fa més gran: les decisions han d'equilibrar competitivitat econòmica, benestar social i salut ambiental. A "Elementos sobre la gobernanza y la gobernanza ambiental" recull com organismes internacionals com el PNUD situen la participació ciutadana i la descentralització com a eixos clau per fer viable aquest triple equilibri (Aguilar, 2008, citat a Montoya-Domínguez, E. et al.

2016). Ahora, el mateix document subratlla que despolititzar els conflictes utilitzant únicament lògiques de gestió pot acabar invisibilitzant desigualtats de fons.

En aquest context, el debat contemporani creua la governança amb la sostenibilitat. Hufty (2009) proposa un “marc analític de la governança” que parteix d’analitzar problemes, actors, nodes, normes i processos abans de jutjar-ne els resultats. Aquesta manera d’ordenar la complexitat resulta especialment pertinent per a activitats econòmiques vinculades al territori i al medi ambient, com el turisme, que depenen tant dels recursos naturals com de l’acceptació social. Gestionar fluxos de visitants, preservar el patrimoni o minimitzar les petjades ecològiques exigeix pactes entre administracions, sector privat i comunitat local que garanteixin tant el benestar present com el futur. Dit d’una altra manera, parlar de governança és preparar el terreny per entendre com es negocien i es comparteixen responsabilitats en destinacions turístiques, una qüestió que desenvoluparem a continuació.

2.2 Turisme

Segons la OMT, el turisme és el fenomen social, cultural i econòmic que implica el moviment de persones a llocs fora del seu entorn habitual per motius personals, de negocis o professionals, com a mínim amb una pernoctació i no superior a un any (OMT,1991). Tenint en compte aquesta descripció, Acerenza (2006) assenyalava la dificultat de construir una definició, ja que les diferents disciplines relacionades amb el turisme han definit el terme amb l’objectiu d’encarar la seva anàlisi. Això ha generat conceptualitzacions parcials, però ha obstaculitzat la configuració d’una definició holística (Cardoso, 2006).

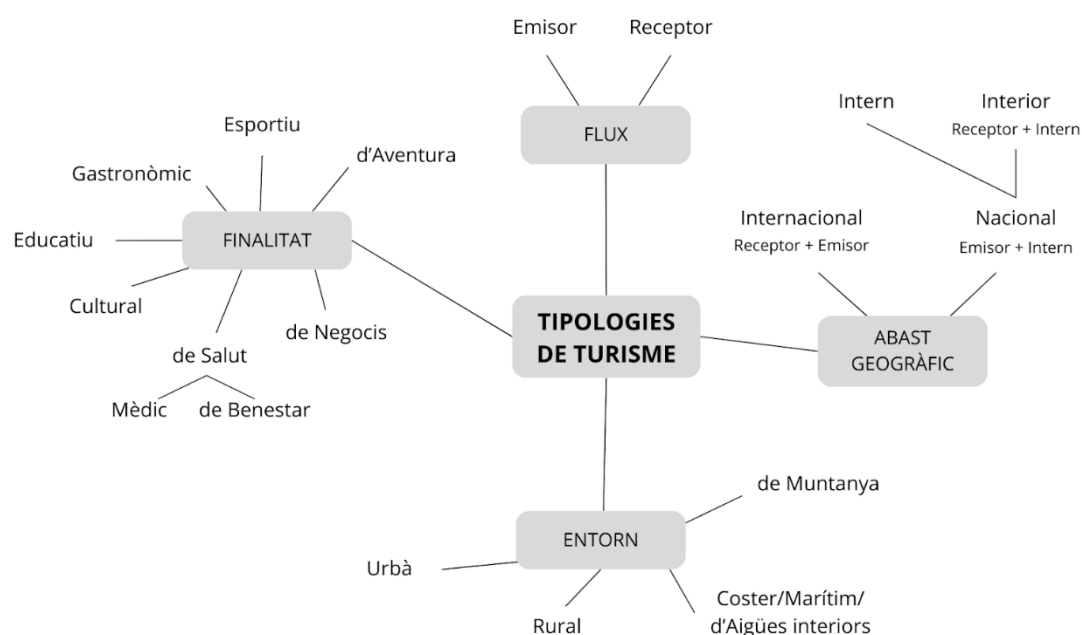
Tenint això en compte, com indica Cardoso (2006), la concepció de turisme va començar a rebre importància a partir de les dues guerres mundials des d’un enfocament econòmic. Aquesta activitat es va veure com una alternativa econòmica pel desenvolupament dels països afectats. Més enllà d’aquesta caracterització, Acerenza (2006) també mostra la perspectiva geogràfica. En la seva obra destaca l’interès dels geògrafs per la transformació del medi a causa dels desplaçaments, de manera que l’anàlisi s’orienta cap a una dimensió espacial. Tanmateix, des d’un vessant sociològic, s’estudien aspectes com la tipologia de turistes, la seva interacció, l’impacte del turisme en la societat, etc. (Acerenza, 2006). D’altra banda, l’autor també inclou l’enfocament psicològic, el qual fa referència a les motivacions de les persones. De fet, Acerenza (2006) afirma que *“el turismo es una manifestación social de la conducta humana cuyo estudio requiere de una perspectiva de base psicológica-social”*.

Amb tot això, sorgeix la teoria compensatòria, la qual al·ludeix al descans merescut com a compensació de la pressió de la feina i les tasques productives (Cloce i Silva, 2015). D’aquesta teoria difereixen dues més. La teoria humanista considera que les activitats d’oci com ho és el turisme destaquen característiques de l’ésser humà, fomenten el coneixement i la cultura i faciliten la comprensió entre pobles (Acerenza, 2006).

Altrament, la teoria de l'alineació incorpora la idea que el turisme de masses comporta un impacte negatiu en el medi ambient i dificulta el desenvolupament dels pobles (Acerenza, 2006), motiu pel qual emfatitza la necessitat de replantejar el model turístic existent. Tot i això, aquest turisme també comporta beneficis com ara la generació de més llocs de feina (UNCTAD, 2013). D'aquesta manera, és important desenvolupar estratègies que permetin extreure els màxims beneficis personals, socials i econòmics, tractant de mitigar els efectes negatius sobre el patrimoni cultural, el medi ambient i els recursos interns (UNCTAD, 2013).

Així doncs, resulta imprescindible considerar les diferents tipologies de turisme, ja que permet comprendre les motivacions de les persones i anticipar estratègies per abastir les necessitats que presentin. L'UNWTO (2024) diferencia un conjunt de tipologies de turisme que s'han classificat en la següent figura segons quatre dimensions: finalitat, abast geogràfic, flux i entorn.

Figura 3. Tipologies de turisme.



Elaboració pròpia a partir de font: UNWTO, 2024.

Com indica l'UNWTO (2024), la finalitat dona resposta al motiu del viatge, el qual pot ser per dur a terme activitats físiques en el cas del turisme esportiu i el d'aventura, que pot implicar algun tipus de risc. També pot donar-se per un interès pel menjar tradicional de les diferents localitats en el turisme gastronòmic o per tenir una motivació envers les activitats d'aprenentatge i creixement intel·lectual o competencial en el turisme educatiu. Així mateix, el turisme cultural esdevé perquè es considera atractiva la idea d'endinsar-se en els costums d'un altre territori i conèixer els seus valors i sistema de

creences. El turisme de salut es produeix per a incidir en la salut física, mental o espiritual a través d'activitats mèdiques i de benestar.

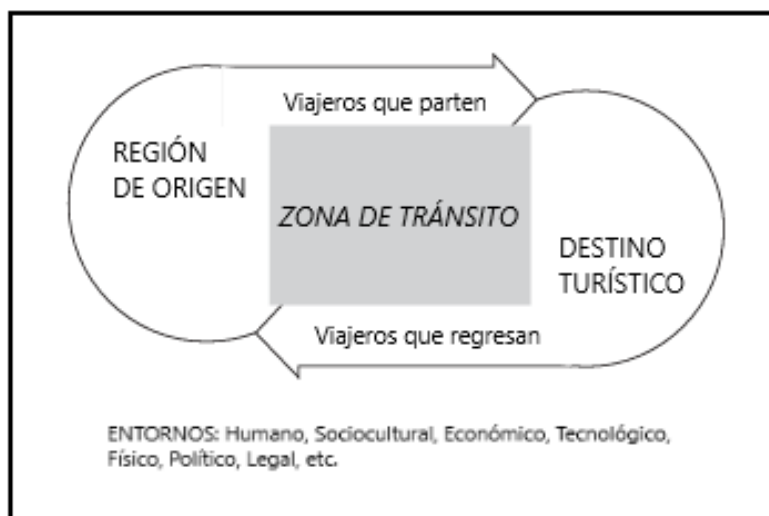
Per aquesta raó, aquest tipus de turisme inclou el de benestar, que inclou la participació en accions per a la millora dels diversos àmbits de la vida, i el mèdic, el qual comporta l'ús de recursos i serveis de cura mèdica. Darrerament, es pot donar la necessitat o l'interès de viatjar per raons professionals com és el cas del turisme de negocis.

Tenint en compte el flux que distingeix el rol del territori, el turisme pot ser emissor o receptor. L'emissor comprèn totes les activitats que realitza una persona resident en un país quan viatja fora del seu territori habitual amb finalitats turístiques. En canvi, el turisme receptor engloba les activitats que realitza una persona no resident en un país quan hi entra per motius turístics. És a dir, suposa el flux de visitants que rep una regió com a destinació turística.

Segons l'abast geogràfic, el turisme es pot donar de forma internacional o nacional. A escala internacional s'inclou tant el turisme receptor com l'emissor, ja que comporta viatges entre diferents països i continents. D'altra banda, el turisme nacional es dona en un mateix país i comprèn l'emissor i l'intern. Aquest últim, únicament inclou les activitats que realitzen les persones residents en el mateix territori nacional. Tanmateix, el turisme interior també té lloc en una nació i té en compte el turisme intern, però també el receptor.

De la mateixa manera, l'entorn es considera una altra dimensió per a categoritzar el turisme. En aquest cas, es distribueix segons el tipus de paisatge o l'escenari on es desenvolupa l'acció turística. Aquesta pot tenir lloc en espais geogràfics caracteritzats per muntanyes, zones costaneres, mar o aigües interiors (dins de les fronteres terrestres) realitzant activitats com creuers i navegacions en iot entre altres. També pot ser en entorns rurals, envoltats de natura, o bé, tot el contrari, en entorns urbanístics, definits pel comerç, els serveis, el transport, els negocis, la tecnologia, etc.

Perquè aquests tipus de turisme puguin produir-se s'empren diferents mitjans de transport. Resulta evident la relació entre transport i turisme, ja que, històricament, el darrer fenomen es va veure incrementat a causa de la millora dels diferents models de transport (Castaño i Valencia, 2016). D'aquesta manera, tots dos conceptes han estat estretament lligats, ja que el turisme suposa un desplaçament mentre que el transport representa el mitjà necessari per arribar al destí i moure's per aquest (Burkart i Medlik, 1981; citats a Sancho et. al., 1994). En aquest cas, les persones valoren tant el cost com el temps del viatge (Castaño i Valencia, 2016). La següent "Zona de trànsit" representa la localització dels viatgers turistes i de la indústria del viatge i el Turisme.

Figura 4. Sistema turístic.

Elaboració pròpia a partir de font: Sancho et. al, 1994.

No obstant això, com asseguren Cooper et al. (2007) citats a Castaño i Valencia (2016), el transport pot tenir una segona funció, ja que de vegades és la mateixa atracció o activitat turística, com és el cas dels creuers. Aleshores, s'afegeix el component de satisfacció envers les activitats d'oci.

Així doncs, quan es parla de transport es pot analitzar el mitjà, els vehicles i les terminals (Burkart i Medlik, 1981; citats a Sancho, 1994). En relació amb els principals models de transport, Sancho (1994) considera que són els mitjans aeris, els marítims, els ferrocarrils, els autobusos, els autocars i el transport privat. L'elecció d'un o altre depèn de diferents factors com ara la distància a recórrer, el temps disponible per fer-ho, la importància que se li dona a la comoditat, la seguretat o el grau de diversió i el preu de cadascun d'ells (Sancho, 1994).

La selecció del mitjà de transport, tan condicionada per la distància, el temps o la comoditat del viatger, s'ha de llegir avui també a la llum del seu cost ecològic: cada quilòmetre recorregut en avió, vaixell o carretera deixa una petjada que pesa sobre els ecosistemes i, per extensió, sobre la qualitat de l'experiència turística. Reconèixer aquesta relació obliga a situar el turisme dins el mandat del desenvolupament sostenible formulat per l'Informe Brundtland: satisfer les necessitats presents sense hipotecar les de les generacions futures. Incorporar criteris d'eficiència energètica i de reducció d'emissions en la planificació de les rutes i infraestructures turístiques esdevé, per tant, una condició indispensable perquè el progrés econòmic associat al sector no comprometí la salut ambiental que en garanteix la viabilitat a llarg termini.

2.3 Sostenibilitat

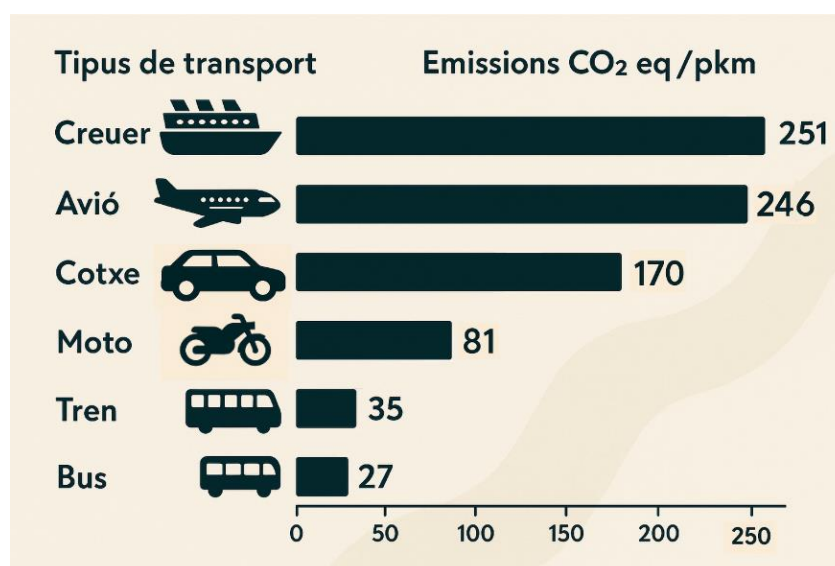
La noció moderna de sostenibilitat es consolida amb l'Informe Brundtland, que defineix el desenvolupament sostenible com aquell "que satisfà les necessitats del present sense comprometre la capacitat de les generacions futures". Aquesta formulació, repetida en tots els fòrums internacionals posteriors, estableix un deure intergeneracional i insisteix que la salut ambiental és condició per al progrés social i econòmic (World Commission on Environment and Development, 1987).

Tanmateix, el terme s'ha banalitzat amb l'ús indiscriminat en publicitat i polítiques de marca. Ávila (2018) adverteix que confondre sostenible i sustentable ha diluït el concepte fins a convertir-lo, sovint, en un simple eslògan. Recuperar la seva força passa per recordar que la sostenibilitat exigeix comprovar, amb indicadors concrets, si la manera com produïm i consumim respecta els límits biofísics del planeta.

Per aterrar la teoria, s'utilitza el triangle de Nijkamp, una figura que situa la sostenibilitat al punt de trobada entre prosperitat econòmica, cohesió social i integritat ambiental (Verdaguer Viana-Cárdenas, 2000). A partir d'aquesta figura, Mora (2013) remarca que cap d'aquests vèrtexs pot créixer de forma il·limitada sense afectar els altres: l'economia depèn dels serveis ecosistèmics, i la cohesió social exigeix una distribució equitativa dels costos i beneficis que genera l'activitat humana.

Ara bé, mantenir aquest equilibri no és només una qüestió tècnica; demana institucions i regles que facin compatibles interessos sovint oposats. Aleshores, se'ns proposa analitzar qualsevol problema sostenible identificant actors, normes i processos, de manera que els conflictes es facin explícits i es puguin negociar. Aquesta mirada institucional recorda que la sostenibilitat depèn tant de la ciència ambiental com de la capacitat de construir acords legítims (Hufty, 2009). Quan aquest marc triple (economia-societat-medi) es trasllada a activitats que impliquen grans moviments de persones i recursos, les tensions es fan visibles amb claredat. Una manera de mostrar-ho és comparar la petjada de carboni dels principals modes de transport.

Figura 5. Gràfic de les Emissions de CO2 gCO2/pkm.



Elaboració pròpia a partir de font: Sede IDAE, 2020.

El gràfic revela que el creuer encapçala el rànquing d'emissions per quilòmetre i passatger, mentre que el tren i l'autobús registren valors molt inferiors. L'exemple recorda que qualsevol estratègia de sostenibilitat ha de tenir en compte no sols allò que es fa en destí sinó també el que passa durant els desplaçaments.

Per convertir principis en accions, la World Tourism Organization (2005) proposa dotze principis operatius i quaranta preguntes de diagnosi que abasten des de la gestió de l'aigua fins a l'equitat laboral. L'organisme insisteix que “el que no es mesura, no es pot millorar”, i per això, recomana elaborar quadres d'indicadors que combinin dades ambientals (consum d'energia, emissions), socials (satisfacció resident-visitant) i econòmiques (ingressos nets, diversificació). Aquests indicadors, però, han d'incloure percepcions qualitatives per evitar una sostenibilitat merament cosmètica (Ávila, 2018).

Ara bé, mesurar no resol automàticament la pressió sobre el territori. La discussió sobre la capacitat de càrrega planteja fins a quin punt un espai pot rebre fluxos de persones sense degradar-se. Aquests límits varien amb la vulnerabilitat de l'ecosistema i la resiliència social (Mora, 2013); en conseqüència, l'OMT recomana marcs flexibles com els Limits of Acceptable Change, que combinen indicadors ecològics i opinions de la comunitat. En cas que un dels tres vèrtexs del triangle —econòmic, social o ambiental— creix a costa dels altres, el sistema acaba entrant en crisi (Verdader Viana-Cárdenas, 2000).

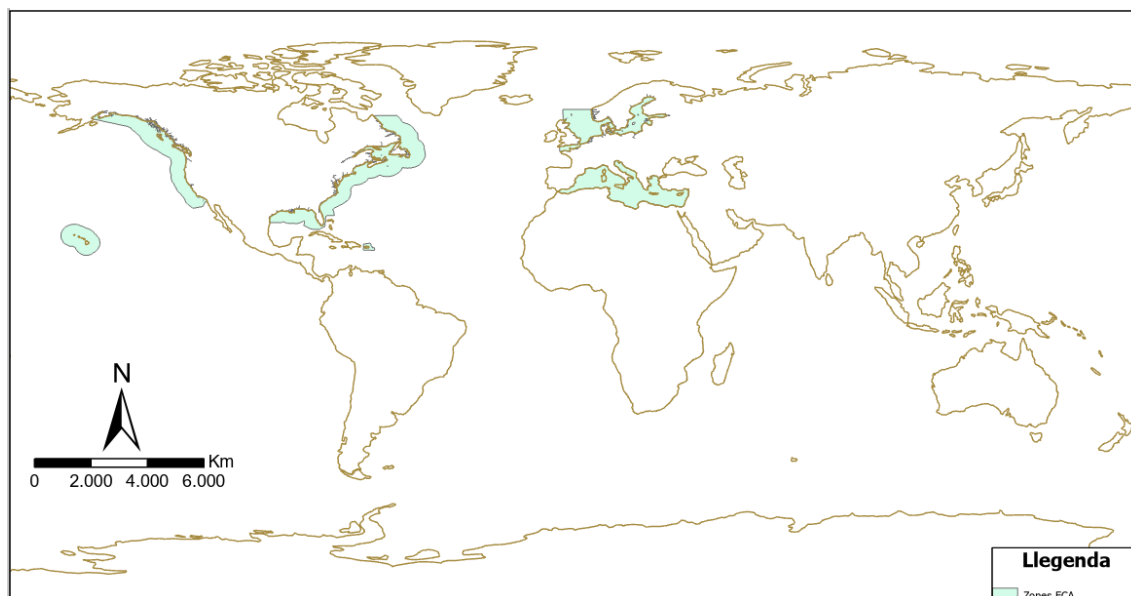
La gestió d'aquests límits requereix de nou, institucions capaces de negociar interessos contraposats en múltiples escales. Segons Hufty (2009) identificar actors, normes i processos ajuda a fer explícits els conflictes i a dissenyar mecanismes de compensació. L'objectiu, en definitiva, és assegurar que el benestar econòmic no comprometi ni la

cohesió social ni la salut dels ecosistemes, tal com ja postulava l'Informe Brundtland (World Commission on Environment and Development, 1987).

Aquest recorregut de la mesura de l'impacte a l'establiment de límits i la necessitat de governs multinivell, prepara el terreny per analitzar com els instruments de regulació ambiental i les decisions polític-econòmiques concretes poden minimitzar la petjada global de qualsevol activitat dependent del territori i, de manera especial, d'aquelles que concentren desplaçaments massius.

Una vegada identificats els límits ambientals i socials, cal preguntar-se qui regula i en quina escala s'apliquen els correctius. El transport marítim ofereix un exemple clar: l'Organització Marítima Internacional ha creat les Emission Control Areas (ECA), zones on el combustible dels vaixells ha de contenir un màxim de 0,1 % de sofre. Aquest requisit ja funciona al Bàltic i al mar del Nord, però el Mediterrani fins aquest 1 de maig del 2025 havia quedat fora de l'ECA, tot i concentrar un dels majors tràfics de creuers del món (Mora, 2013). La conseqüència ha sigut un buit regulador que permet que els vaixells utilitzin combustibles més contaminants just en àrees densament poblades i turísticament fràgils.

Figura 6. Mapa de les Zones de Control d'Emissions.



Font: El·laboració pròpia.

Aquesta asimetria posa de manifest la necessitat d'una governança multinivell capaç d'alinear normes internacionals, directives europees i regulacions portuàries locals. Morata (2004) descriu la Unió Europea com un "laboratori" on les competències es reparteixen entre Brussel·les, els estats i les regions; en el cas dels creuers, aquest encaix és clau perquè la decisió d'establir una ECA mediterrània ha requerit d'un pacte polític, inversions tecnològiques i consens social. Sense aquesta coordinació, els esforços locals

(taxes portuàries verdes o limitacions d'escales) corren el risc de quedar desconnectats d'un marc global efectiu.

La World Tourism Organization (2005) ja advertia que reduir la petjada d'un sector tan mòbil demana superposar polítiques nacionals i acords internacionals: cap destinació pot assegurar per si sola que les seves aigües siguin netes si el vaixell només canvia de combustible quan travessa una frontera invisible al mar. Connectar nivells (global, europeu, estatal, local) no és, per tant, un luxe teòric, sinó la condició mínima perquè la sostenibilitat deixi de ser una declaració d'intencions i es converteixi en pràctica quotidiana.

Així, un cop delimitats els fonaments teòrics sobre governança multinivell, turisme de masses i sostenibilitat urbana, el treball es trasllada del pla conceptual al terreny empíric: el cas del creuerisme al Port de Barcelona. Aquest cas es presenta, d'entrada, com una expressió paradigmàtica del turisme de masses (per la rapidesa i la concentració dels fluxos de passatgers) i ofereix l'escenari idoni per posar a prova els marcs analítics exposats; en observar com els actors locals gestionen l'afluència creixent de creuers, podrem valorar fins a quin punt les dinàmiques descrites en el marc teòric es materialitzen en la realitat portuària i urbana barcelonina.

3. Gegants flotants, ciutat al límit: el boom del creuerisme al Port de Barcelona. Cas d'estudi.

El turisme de masses es va començar a popularitzar a mitjans del segle XX. Aquest model es caracteritza per la concentració de viatgers en determinats indrets, sobretot durant els mesos més càlids, i per l'ús intensiu de serveis i infraestructures turístiques (Cooper et al., 2018). Des d'aleshores, el creixement d'aquesta activitat ha estat impulsat també per factors com la millora constant del transport aeri i la multiplicació d'ofertes de viatge, amb la voluntat d'arribar a un públic cada vegada més ampli.

Amb el canvi de segle, han sorgit noves anàlisis que qüestionen la sostenibilitat d'aquest model i plantegen la necessitat d'adoptar polítiques centrades en la millora de la qualitat del servei i la preservació dels recursos locals (OECD, 2020). Tot i això, la seva capacitat de creixement s'ha demostrat resilient, ja que continua sent un sector clau per a l'economia de nombroses destinacions internacionals arribant a ser, en alguns casos, els pilars principals per generar ingressos i diversificar la seva oferta de serveis.

Malgrat que cada regió pot adaptar aquest turisme a la seva realitat, les tendències de creixement i els reptes derivats de l'augment de fluxos segueixen un patró similar: concentració elevada de visitants i recerca de fórmules per a un equilibri intern. La manera com s'afrontin aquestes qüestions dependrà, principalment, de l'interès de cada territori a mantenir una activitat econòmica rendible i, alhora, respectuosa amb el seu entorn social i cultural.

El "Diccionario de Turismo" descriu el turisme de creuers com una modalitat vacacional que té lloc principalment a bord d'un vaixell-hotel que combina transport, allotjament i amplis serveis d'oci; el vaixell segueix un itinerari circular amb escales en dos tipus de ports: el port base (home port), on s'inicia i clou la ruta i es concentren embarcament, desembarcament i proveïment, i el port d'escala, on els passatgers visiten la destinació només unes hores abans de tornar a bord. (Blanco Romero et al., 2021)

L'any 2023 aquesta modalitat ja va superar les xifres prepandèmia, amb 31,7 milions de passatgers i una previsió de gairebé 40 milions el 2027 (CLIA, 2024). Aquest creixement confirma dues característiques clau del sector: la seva resiliència i la capacitat d'obrir mercats nous amb rapidesa.

A diferència d'altres formes de viatge, el creuer ofereix un producte paquetitzat: allotjament, restauració, entreteniment i transport formen un sol servei. El vaixell actua com a destí en si mateix, però també com a plataforma logística que trasllada els passatgers a diversos punts d'interès. Aquesta doble condició explica que, segons CLIA, vuit de cada deu creueristes manifestin la intenció de repetir experiència (CLIA, 2024).

Des d'una perspectiva econòmica, el sector genera ocupació directa a bord i als ports (serveis de handling, proveïdors, excursions, etc.) i impulsa ingressos al comerç local. No obstant això, la concentració sobtada de visitants també comporta efectes ambientals i

socials. Els creuers continuen funcionant majoritàriament amb fuel marí d'origen fòssil i, en navegar i maniobrar al port, alliberen quantitats rellevants d'òxids de sofre (SOx), òxids de nitrogen (NOx) i partícules fines. L'Annex VI del conveni MARPOL, adoptat l'any 1997 i reforçat per la norma «IMO 2020», va reduir el límit global de sofre del 3,5 % al 0,5 % en massa—i al 0,1 % dins les Emission Control Areas—, a més d'establir corbes descrescents de NOx segons la potència i l'any de construcció dels motors. El mateix annex incorpora els indicadors EEXI i CII, que exigeixen millores d'eficiència energètica i segueixen un calendari de retallades progressives d'emissions fins al 2030, preludi de l'objectiu de descarbonització completa de la flota el 2050. Tot i aquest marc regulador, la breu durada de l'escala concentra milers de passatgers en espais patrimonials i a la xarxa de transport urbà, amplificant la petjada ambiental i social del boom creuerístic (International Maritime Organization [IMO], n.d.)

Per mitigar aquests impactes, alguns ports han començat a limitar el trànsit o la mida dels vaixells. El cas de Venècia, que el 2021 va prohibir l'entrada de vaixells de més de 25.000 tones a la llacuna històrica per preservar-ne l'ecosistema i evitar la sobrecàrrega turística, és un exemple (UNESCO, 2021).

Finalment, les tendències actuals apunten a:

- Vaixells més eficients i preparats per a combustibles alternatius (GNL, metanol, híbrids).
- Creuers “expedition” de menor capacitat que busquen mercats de nínxol.
- Una demanda creixent de rutes amb experiències locals autèntiques, cosa que obliga les navilieres a col·laborar més estretament amb les comunitats receptores (CLIA, 2024).

En conjunt, el turisme de creuers exemplifica com un model de turisme de masses pot generar valor econòmic i, alhora, tensar recursos ambientals i socials. Aquesta dualitat és el punt de partida necessari per entendre la importància d'una gestió integrada entre port i ciutat.

3.1. El port com a infraestructura per a la recepció de creuers

Amb més de 1000 hectàrees de superfície terrestre i 23 km de moll, el Port de Barcelona és la principal infraestructura logística de Catalunya. El 2023 va canalitzar 3,3 milions de contenidors i 64 milions de tones de mercaderies, xifres que el situen entre els deu primers ports mediterranis, mentre els passatgers (ferris i creuers) van assolir 5,3 M (Port de Barcelona, 2023; Container News, 2024) .

L'espai es divideix en cinc àrees funcionals: Port Ciutadà, Port de Passatgers, Port Comercial, Port de l'energia i Port Logístic (ZAL), totes elles connectades amb l'AP-7, la Ronda Litoral i dos ramals ferroviaris d'ample internacional. Aquest esquema permet

transportar contenidors directament a Saragossa o Lió en 24 h i dota la infraestructura de la intermodalitat que exigeix el comerç transcontinental (Port de Barcelona, 2023) .

La divisió de passatgers inclou ferris i creuers. Fins a 2023 l'operativa de creuers es repartia entre les terminals WTC Nord i Sud, a només 500 m del Barri Gòtic. L'increment de fum de sofre i la congestió viària van portar l'acord Port-Ajuntament de 2018 que preveu clausurar-les (Nord ja tancada) i traslladar totes les escales al Moll Adossat per reduir l'impacte urbà (Betevé, 2023; Port de Barcelona, 2023) .

El Moll Adossat disposa avui de sis terminals internacionals (A, B, C, D-Palacruceros, E-Helix i MSC/H) alineades en 2.350 m de moll amb calats de fins a 12 m. Cada edifici integra gangways (passarel·les mòbils que connecten la terminal amb el vaixell), cintes d'equipatge i estacions per a taxis o busos turístics, amb una capacitat conjunta que supera 8.000 passatgers/hora en operacions *turn-around* (embarcament i desembarcament complet d'un creuer que inicia o finalitza ruta a Barcelona) (Port de Barcelona, s. d.) .

La infraestructura es reforça amb el programa NEXIGEN: 110 M € per electrificar tots els molls de passatgers abans de 2030 i retallar un 38 % de NO_x i CO₂. El primer punt OPS ja subministra energia als ferris Grimaldi, i la nova terminal H s'entregarà amb connexió elèctrica d'origen (Port de Barcelona, 2024; El País, 2025).

Figura 7. Mapa de les terminals del Port de Barcelona.



Elaboració pròpia a partir de font: Mapa oficial del Port de Barcelona.

3.2. Història recent del creuerisme al Port de Barcelona

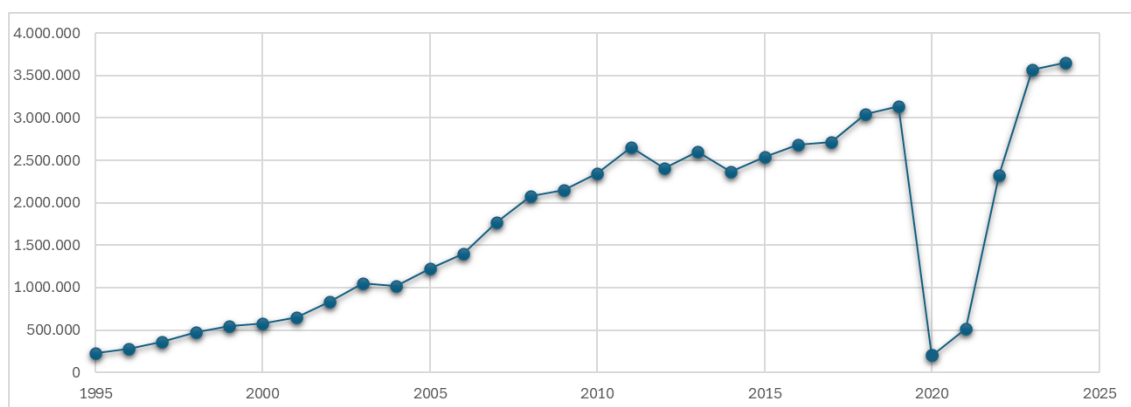
Barcelona es va posicionar com a port base mediterrani arran de la transformació olímpica (1986-1992): l'obertura del Port Vell, les primeres marines i els vaixells-hotel dels Jocs van demostrar la viabilitat dels creuers a gran escala (Port de Barcelona, n.d).

Fins a 2018 l'operativa es concentrava a les terminals WTC Nord i Sud (Moll Barcelona), a menys de 500 m del Barri Gòtic: comoditat per al passeig, però més trànsit i fums al front marítim (Barcelona Cruise Port, s. d.). L'acord Port-Ajuntament de 2018 va ordenar-ne el tancament—Nord clausurada el 2023, Sud prevista per al 2026—i el trasllat de totes les escales al Moll Adossat (Betevé, 2023).

Entre 2001 i 2025 l'Adossat ha sumat sis terminals (C, B, D, A, E i la nova H d'MSC amb OPS) (Terminal E: Port de Barcelona, 2018; Palacruceros, 2007; Offshore Energy, 2025). El mateix conveni de 2018 fixa un màxim de set terminals urbanes abans de 2027; el procés ja ha començat amb el tancament de Barcelona Nord (Port de Barcelona, 2023).

Amb més vols i venda online, el trànsit va créixer de 2,6 M passatgers i 881 escales el 2011 (Catalan News, 2012) a 3,14 M i 800 escales el 2019, rècord europeu (Port de Barcelona, 2019). La Covid-19 el va desplomar a 198.842 passatgers el 2020 (-94 %) (Port de Barcelona, 2020), però el 2023 ja superava el sostre pre pandèmia amb 3,57 M passatgers i 803 escales, impulsat per la “demanda reprimida” i per la capacitat de les noves terminals (Seatrade Cruise News, 2024).

Figura 8. Gràfic de l'evolució de passatgers de creuers del Port de Barcelona.



Elaboració pròpia a partir de font: Memòries anuals del Port de Barcelona.

Avui el repte gira entorn de la sostenibilitat. L'acord municipal-portuari concentra l'activitat lluny del front ciutadà i impulsa l'electrificació integral abans de 2030; la nova terminal H, amb 50 M € d'inversió, serà la primera a oferir OPS i podria reduir un 66 % les partícules fines durant l'escala (El País, 2025; Offshore Energy, 2025).

3.3. Incidència dels creueristes en la mobilitat i l'espai urbà

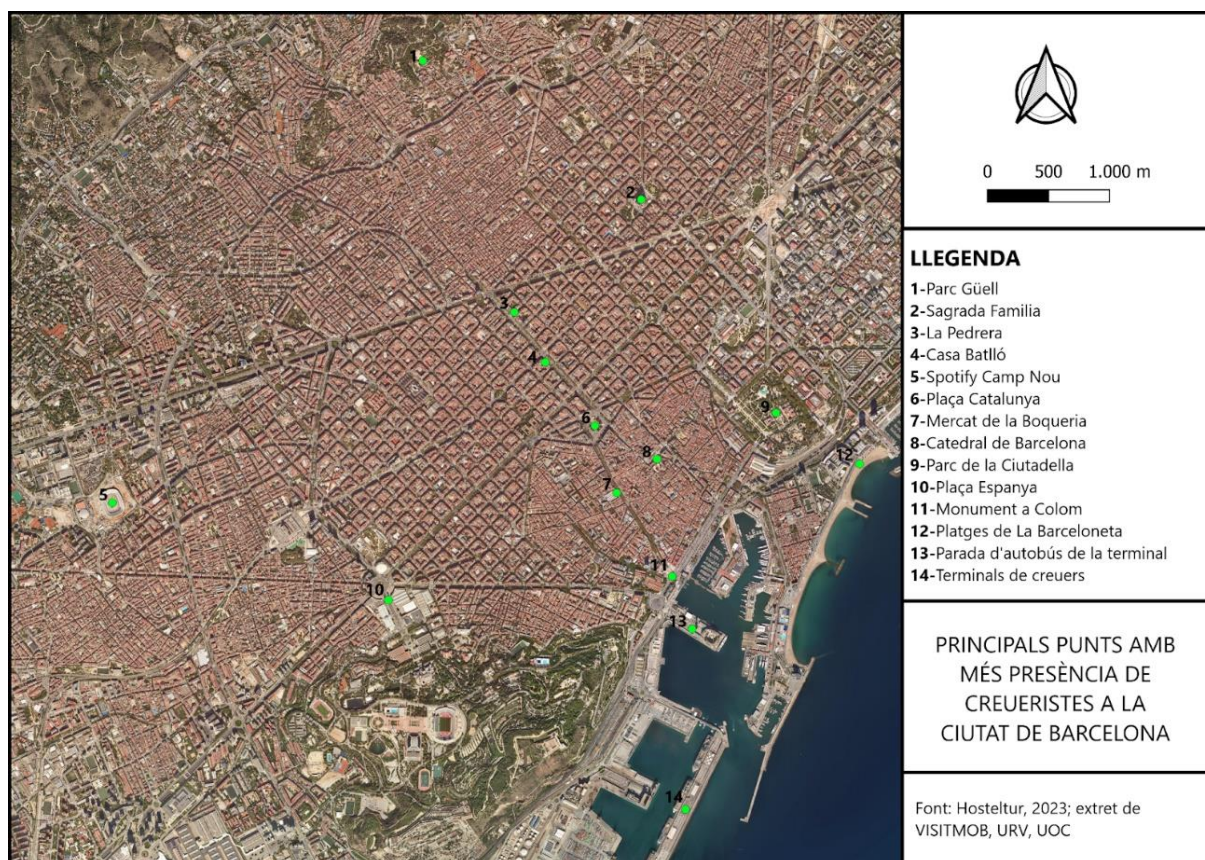
Barcelona va rebre 3.568.901 creueristes el 2023, 430.000 més que el 2019, liderant el Mediterrani i intensificant la pressió a Ciutat Vella (Gómez Cuberes, 2024). Un estudi

amb 793 enquestes indica que el 77 % dels passatgers roman al nucli històric; el desplaçament és principalment a peu, però l'accés es fa amb shuttle T3 i, ja dins la ciutat, amb bus turístic (32,6 %), taxi (18,7 %) i metro (16,8 %). Estades mitjanes < 6 h concentren fluxos a La Rambla i espais patrimonials, saturant voreres i carrils d'autocars (Tavafi et al., 2025).

Per alleugerir-hi la pressió, l'Ajuntament impulsa la Zona Bus 4.0: reserva obligatòria, taxa de 35 € diaris (fins a 80 € amb extres) i recàrrec de 3 € per parada, per reduir les 156.000 operacions anuals (Ajuntament de Barcelona, 2024). Paral·lelament, el conveni Port-Ajuntament trasllada totes les terminals al Moll Adossat abans de 2027 (màxim 7 terminals); la WTC Barcelona Nord ja va tancar el 2023 i entraran en servei les terminals H (2025) i G (2027), allunyant la logística del front ciutadà (Ajuntament de Barcelona, 2018; Port de Barcelona, 2018).

Finalment, podem veure com la mobilitat es veu tensionada per la concentració de fluxos i la saturació de l'espai públic; l'èxit de les noves taxes i la reordenació portuària dependrà de la coordinació permanent entre Port, Ajuntament i operadors turístics per redistribuir visitants i promoure alternatives de menor impacte.

Figura 9. Principals punts turístics amb més creueristes a la ciutat de Barcelona.



Elaboració pròpia a partir de font: Hosteltur, 2023; extret de VISITMOB, URV, UOC.

3.4. Polítiques i mesures de gestió dels creuers

La magnitud del trànsit de creueristes a la ciutat fa indispensable un marc legal que limiti les emissions dels vaixells, ordeni els fluxos de passatgers i garanteixi la convivència amb el veïnat (Cruise Lines International Association, 2024). A continuació es descriu, de manera sintètica i en ordre de nivells, el principal corpus normatiu que sosté aquesta governança, des dels acords marítims internacionals fins a les ordenances municipals.

Figura 10. Algunes de les lleis representatives en relació a la gestió de creuers.

Àmbit	Llei/Normativa	Breu descripció
Internacional	Conveni MARPOL Annex VI – Resolució MEPC.361(79)	Declara tot el Mediterrani Àrea de Control d'Emissions de sofre (SOx-ECA); a partir de l'1-5-2025 els vaixells hauran d'usar combustible $\leq 0,10\%$ S (m/m) o sistemes equivalents.
Europeu	Reglament (UE) 2023/1805 – FuelEU Maritime	Imposa reduccions escalonades d'intensitat de GEH dels combustibles marítims des de 2025 i obliga creuers i portacontenidors a connectar-se a l'OPS a partir del 2030.
	Directiva (UE) 2023/959 – reforma EU ETS	Incorpora el transport marítim al règim de drets d'emissió: 40 % de les emissions de 2024 s'han de lliurar el 2025, 70 % el 2026 i 100 % des del 2027.
Estat	RDL 2/2011, art. 245 (Llei de Ports)	Autoritza les Autoritats Portuàries a aplicar bonificacions o recàrrecs ambientals a la taxa T-1 segons l'eficiència energètica i les bones pràctiques del buc.
	Llei 7/2021 de Canvi Climàtic, art. 16	Estableix que els ports d'interès general han d'assolir zero emissions directes abans de 2050.
Autonòmic	Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic	Preveu l'aprovació d'un impost sobre les emissions de NOx dels grans vaixells durant les maniobres i l'estada a moll
Municipal	Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire del Port de Barcelona (2016)	Programa voluntari de 53 actuacions (OPS, electrificació, limitació de motors auxiliars, ús de GNL) per reduir NOx i PM i assolir una "bona" qualitat d'aire el 2025.
	Ordenança ZBE Barcelona (2018b)	Restringeix la circulació de vehicles sense distintiu ambiental en dies feiners (7-20 h), també aplica a busos i autocars que surten del Port.
	Ordenança Fiscal 2.2 – Recàrrec a l'Impost sobre Estades Turístiques	Estableix un recàrrec municipal per passatger de creuer que pot arribar a màxim 6 €/passatger > 12 h; 7€/passatger ≤ 12 h a Barcelona ciutat.

En resposta als mandats ambientals que es detallen a l'apartat anterior, l'Autoritat Portuària ha configurat un pla en tres eixos: inversió verda, incentius econòmics i reordenació física del front portuari. El fil conductor és Nexigen (2021-2030), un programa que té com a meta subministrar fins a 80 MW d'electricitat d'origen renovable al Port i reduir un 38% els òxids de nitrogen durant l'estada dels creuers (Port de Barcelona, 2022).

El Port busca una modernització i un canvi a un model més sostenible i entre altres coses, presenta aquests cinc objectius que es volen assolir o ja s'han anat incorporant, per a trobar l'equilibri entre economia i sostenibilitat:

- **Electrificació dels atracaments.** L'objectiu és que totes les terminals estiguin electrificades el 2030, en coherència amb el Reglament *FuelEU Maritime* (Parlament Europeu & Consell, 2023).
- **Incentius econòmics.** La Tarifa T-1 verd (2017) redueix fins al 20 % la taxa a creuers amb índex d'eficiència energètica alt.
- **Reordenació de terminals.** L'Acord Port-Ajuntament (Ajuntament de Barcelona, 2018) concentra tota l'operativa al Moll Adossat: el trasllat de les terminals Nord i Sud del World Trade Center està completat al 80 %, fet que redueix la pressió turística immediata sobre Ciutat Vella (Ajuntament de Barcelona, 2024).
- **Gestió temporal de l'afluència.** El protocol d'escales esglaonades (2023) limita a dues les arribades simultànies de megacreuers i reserva finestres de sortida; l'Observatori de Turisme xifra en un -12 % la punta màxima de visitants concentrats a la Rambla (Observatori del Turisme a Barcelona, 2024).
- **Coordinació aeroportuària.** Amb un 53 % de passatgers que inicien o finalitzen hereu, la Taula Air-Cruise (Port, AENA, Clúster Turístic) sincronitza franges de facturació i reforça la línia Aerobús-Port (Port de Barcelona, 2024b).

Barcelona ha optat per eines de caràcter urbà per mitigar la pressió dels creuers sobre l'espai públic. Alguns dels principals instruments d'ordenació urbana que Barcelona empra per gestionar l'impacte dels creuers són els següents:

Figura 11. Algunes de les lleis representatives en relació amb la gestió de creuers a escala municipal.

Àmbit	Instrument	Breu descripció
Mobilitat turística	Mesura per a la Gestió Turística 2024-2027	Crea la xarxa de parades per a autocars discrecionals i llançadores de creuers fora del nucli antic i fixa el principi “bus buit pel perímetre”.
	Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella 2018-2023	Concreta la redistribució de parades i la reducció d’itineraris del Bus Turístic i llançadores de creuers dins del districte.
Reordenació física del front portuari	Acord Port–Ajuntament (2018)	Limita a 7 el nombre màxim de terminals i trasllada-les totes al Moll Adossat; allibera Port Vell d’activitat creuerística i reserva els espais guanyats per a usos ciutadans.
	Pla Estratègic dels Espais Litorals	Inclou línia d’actuació per “gestionar la mobilitat terrestre dels creueristes” i integrar el Moll Adossat a la xarxa viària metropolitana mantenint-lo fora del nucli antic.
Monitoratge d’afluència	Observatori de la Rambla – 5 antenes Wi-Fi/BLE	Compta dispositius en temps real, s’està provant activar desviaments cap a Colom o Via Laietana quan se superen 13.000 mòbils simultanis.

La complexitat del creuerisme requereix una arquitectura institucional que asseguri coherència entre polítiques marítimes i urbanes. La gestió dels creuers es distribueix en tres òrgans complementaris:

1. Comissió Port-Ciutat (nivell estratègic): constituïda amb l’*Acord Port-Ajuntament* del 19 de gener de 2018, reuneix semestralment l’Autoritat Portuària, l’Ajuntament i la Generalitat per sincronitzar calendaris d’obres, protocols ambientals i grans esdeveniments (Port de Barcelona & Ajuntament de Barcelona, 2018).
2. Comitè de Creuers (nivell operatiu): participen el Port, la patronal CLIA i les consignatàries. Aquest òrgan va aprovar la *Instrucció per a la reserva d’atracada* (octubre 2023), que escalona les arribades i obliga a declarar possibles coincidències amb esdeveniments de ciutat; el mateix grup impulsa el futur Nexigen Data Hub per compartir en temps real dades d’escales i consum elèctric (Autoritat Portuària de Barcelona, 2023; Port de Barcelona, 2024).

3. Observatori del Turisme de Barcelona (nivell de transparència): publica indicadors mensuals. L'Enquesta de percepció ciutadana 2023 (difosa febrer 2024) indica que el 58 % dels residents creu que "hi ha massa creueristes", mentre el 70 % valora positivament el retorn econòmic; aquestes xifres orienten la Comissió i el Comitè a reprogramar escales quan coincideixen amb grans fires com el Mobile World Congress (Observatori del Turisme a Barcelona, 2024). Tot i els avanços, Puertos del Estado assenyala que encara falta una finestra única que integri els permisos d'autocars turístics i la connexió completa amb l'aeroport al sistema d'avisos (Puertos del Estado, 2022).

Aquest model multinivell facilita l'intercanvi de dades i la presa de decisions coordinada.

Els primers indicadors mostren un descens notable de l'empremta ambiental. Amb la primera connexió OPS a la Terminal H, un 12 % de les escales de 2024 ja van funcionar sense generadors, evitant 1.900 t CO₂ i un 18 % de NOx al Moll Adossat respecte de 2021 (Port de Barcelona, 2024). Paral·lelament, els vaixells GNL-o metanol, ara 23 % de les escales, se'n beneficien de la bonificació T-1 verd (Puertos del Estado, 2022). A terra, la Zona de Baixes Emissions ha reduït un 41 % l'entrada d'autocars dièsel antics (2018-2023) i ha rebaixat un 12 % les PM_{2.5} a la Rambla (Ajuntament de Barcelona, 2024b).

Queden llacunes. L'electrificació total depèn de la subestació Zona Franca, prevista per 2026; un retard comprometria l'objectiu de cobrir el 25 % d'escales OPS el 2027 (Port de Barcelona, 2024). La taxa climàtica (5,2 M €) encara espera reglament per destinar-se a busos elèctrics (Generalitat de Catalunya, 2020). I tot i el protocol d'escales esglaonades, un 61 % dels residents encara percep excés de creueristes al centre (Observatori del Turisme a Barcelona, 2024).

Al cap i a la fi, la petjada ambiental millora, però l'èxit final exigeix: terminis d'OPS coordinats amb el gestor elèctric; governança port-ciutat amb dades obertes i resposta ràpida; i estabilitat reguladora per planificar flota i combustibles. Només així Barcelona mantindrà el seu rol econòmic i serà referent mediterrani en sostenibilitat portuària.

3.5. Tendències futures

Els encerts passats —Moll Adossat únic i terminals modernes— han situat Barcelona al capdavant; però, amb un creixement previst del 6 % anual fins a 2028 i rutes de 7–10 dies amb base a la ciutat, cal repensar el model (CLIA, 2024).

Navegació més neta. El projecte NEXIGEN invertirà 110 M € per dotar totes les terminals de punts OPS, amb una retallada estimada del 38 % de partícules fines un cop la connexió sigui universal el 2030 (Port de Barcelona, 2024). Les navilieres adopten motors híbrids GNL-metanol; MSC preveu el primer vaixell methanol-ready el 2028 (Offshore Energy, 2025).

Digitalització. El port ja opera amb digital twin i sensors IoT; s'apunta a operacions sota 75 min i a eliminar colls d'ampolla d'autocars (PierNext, 2023). S'implantarà slot booking i reconeixement facial per alleujar cues.

Fluxos urbans. L'acord Port–Ajuntament de 2018 congela set terminals; per al 2026 es plantegen taxa turística variable i topall diari de passatgers terra endins per esmorteir pics (El País, 2025). Llançadores elèctriques i rutes fora de la Rambla descongestionaran el centre.

Creixement selectiu. El Port vol menys escales però de més valor, prioritzant creuers de base i vaixells d'expedició de 300–600 passatgers, perfil de major despesa (CLIA, 2024).

4. Anàlisi de resultats

El capítol es basa en un disseny mixt que contrasta la hipòtesi segons la qual la coordinació Port–Ajuntament és clau per gestionar el creuerisme de manera sostenible.

- **Bloc qualitatiu:** cinc entrevistes semiestructurades a perfils complementaris: director de Creuers de Turisme de Barcelona, tècnic de l'Oficina del Litoral de l'Ajuntament de Barcelona, responsable de Creuers del Port, portaveu de Stop Creuers i ex-resident de Ciutat Vella, totes guiades pels mateixos cinc blocs (rol, impactes, mesures, governança i futur) per assegurar comparabilitat.
- **Bloc quantitatiu:** enquesta en línia amb 148 respostes, difosa a xarxes, entitats veïnals i mailing universitari, que mesura saturació percebuda, coneixement de polítiques i suport a noves regulacions mitjançant ítems Likert de 4 punts i preguntes tancades/opertes. La mostra, equilibrada entre districtes centrals i perifèrics, no permet inferència estadística, però ofereix una primera fotografia de les tendències ciutadanes.

4.1. Bloc A · Rol i context dels actors

A continuació es presenta una taula de síntesi que, d'un cop d'ull, permet identificar qui ha participat en el treball de camp, des d'on parla cadascun d'aquests actors i quina és la seva idea força sobre el creuerisme al Port de Barcelona. Aquesta visió comparada servirà de guió per als blocs analítics que vindran tot seguit.

Figura 12. Actors entrevistats

Actor	Àmbit	Idea clau aportada
Director de l'Àrea de Creuers de Turisme de Barcelona	Institucional – turístic	Creuerisme com a peça clau en el model econòmic i de marca-ciutat. Defensa millorar logística i sostenibilitat per mantenir la competència internacional
Representant de Stop Creuers	Activisme ambiental	Creuers com a focus d'emissions i massificació. Reclamen reduir l'activitat progressivament i exigir més transparència i participació ciutadana
Ex-resident de Ciutat Vella	Veïnal	Visió més general de la degradació d'un districte històric i vincula el turisme amb pressió sobre l'habitatge i espai públic
Enquesta residents	Ciudadania diversa	Opinió mixta: la majoria percep saturació i dona suport a regulacions més estrictes; poc coneixement de les polítiques existents i divergències segons la futura gestió del Port

Responsable de creuers del Port	Institucional – turístic	Creuers com a motor logístic i d’inversió; aposta per l’electrificació de molls i el compliment de les normatives per reduir emissions sense perdre competitivitat
Tècnic de l’Oficina del Litoral de l’Ajuntament	Institucional- municipal	Representen a la ciutadania en la presa de decisions. Integra planificació costanera i regulació del trànsit turístic

Malgrat les diferències, tots els actors coincideixen en que el creuerisme té una visibilitat pública desproporcionada respecte al seu pes en el turisme total. Per al sector institucional això justifica una aposta estratègica per captar “negoci d’alt valor”, mentre que per l’activisme és la prova d’un impacte ambiental injustificat. El testimoni veïnal i una part significativa de l’enquesta reforcen la visió que l’efecte real sobre l’espai públic i sistemes de transport al centre és evident, i part de la ciutadania perifèrica ho percep amb menys intensitat.

4.2. Bloc B · Percepció i impactes

Les cinc veus coincideixen que la presència de creueristes és evident, però divergeixen en el balanç costos–beneficis. Turisme de Barcelona destaca que el sector aporta el 13 % de la taxa turística i 9.000 llocs de treball, mentre que Stop Creuers el veu «petit en termes absoluts però enorme en emissions i pressió». L’ex-resident de Ciutat Vella descriu el dia a dia com «una cursa d’obstacles per anar a treballar» i impossible anar a córrer prop dels molls. Des del Port s’argumenta que l’activitat genera >1.000 M € anuals i un turisme desestacionalitzat i controlat, i es defensa l’electrificació i la calendarització d’escales. El tècnic municipal recorda que el creuerisme és «menys del 10 % del turisme total, però molt més visible» i demana informació prèvia als passatgers i busos llançadora.

L’enquesta matisa aquests relats: 48 % creu que, arran de la Covid-19, el port rep només 1–2 o 2–3 M de passatgers anuals, fet que reflecteix desinformació, ja que les xifres han batut rècords. La saturació es percep sobretot al centre: 60 % dels residents de Ciutat Vella la puntua amb un 4 («molt»), davant del 25 % a Nou Barris. Entre el 31 % que ha fet algun creuer, la molèstia declarada és menor i el suport a noves taxes ambientals, també. En suma, com més proximitat al front marítim, més alta la sensació de pressió i més gran la demanda de restriccions.

4.3. Bloc C · Gestió i mesures

Des de Turisme de Barcelona i la responsable de Creuers del Port es defensa que l’actual paquet (electrificació progressiva (projecte Nexigen), trasllat de terminals al Moll Adossat, topall de coincidències i nova taxa) garanteix que Barcelona segueixi sent home port competitiu mentre es contenen emissions i congestió. El Port recorda que el sector

aporta > 1.000 M € i que l'electrificació total abans de 2030, sumada a requisits ambientals a les navilieres, és la via per compatibilitzar creixement i sostenibilitat. Aquest full de ruta també alinea el port amb la Agenda 2030: l'electrificació i la fiscalitat verda contribueixen a l'ODS 7.2 (incrementar la quota d'energies renovables) i a l'ODS 13.2 (integrar l'acció climàtica en les polítiques), reforçant la transició cap a una logística baixa en carboni (United Nations, 2015).

El tècnic municipal admet els avenços però recorda que els creueristes concentren “4 h 30 m – 5 h” dins l'eix Rambla-Plaça Catalunya, cosa que provoca pics de pressió; proposa lligar el calendari d'escales a indicadors de qualitat de l'aire i gestionar persones més que no pas vaixells. Stop Creuers, en canvi, titlla les mesures de “pal·liatives” i exigeix quotes diàries, taxes ambientals altes i una reducció dràstica d'escales fins a l'eliminació del model actual.

L'enquesta recolza restriccions: 45 % vol reduir el turisme de creuers, prop del 50 % limitar escales anuals i 62 % aplicar una taxa ambiental. Tot i això, la coordinació Port-Ajuntament només rep una valoració positiva (3–4) del 48 %, xifra sostinguda sobretot per qui viu lluny del centre o ha fet creuers; a Ciutat Vella (n = 27), 14 residents la puntuen amb 1. Entre el 31 % que ha viatjat en creuer, el 68 % veu “bona coordinació” i només el 28 % dona suport a més limits o taxes, indicant que l'experiència d'usuari modera la demanda de regulació.

4.4. Bloc D · Coordinació i governança

El responsable de Turisme de Barcelona descriu un engranatge institucional on la Comissió Port-Ciutat-CLIA ajusta calendaris i protocols ambientals amb l'Autoritat Portuària i les navilieres. Al seu torn, la responsable de Creuers del Port destaca la creació, el maig de 2023, del Consell per a la Sostenibilitat dels Creuers, on seuen Ajuntament de Barcelona, Port, Generalitat, Delegació del Govern, comunitat portuària, CLIA, Turisme de Barcelona, Cambra de Comerç, sindicats UGT i CCOO, la FAVB, col·lectius de guies, taxistes i altres actors socials i econòmics, com a prova que «el diàleg és estable i multiactor».

El tècnic de l'Oficina del Litoral reconeix que aquests fòrums han millorat la circulació d'informació interna, però adverteix que les actes i els indicadors «queden portes endins» i que la ciutadania només rep notes de premsa, ja que ells són en teoria qui representen a la ciutadania; proposa obrir les sessions clau i publicar en temps real dades de qualitat de l'aire i mobilitat per legitimar la presa de decisions i facilitar la fiscalització veïnal.

Des del carrer, la percepció és ben diferent. Stop Creuers denuncia respostes genèriques o silencis de mesos a les seves al·legacions i assegura que «els acords de fons ja arriben tancats». L'ex-resident de Ciutat Vella confirma que, tot i assistir a consells de barri, no ha trobat cap canal efectiu per traslladar queixes sobre congestió i brutícia. Aquesta

bretxa manté viva la tensió entre la governança formal i la legitimitat social del creuerisme.

Si bé es cert que els enquestats consideren que es podrien millorar certs aspectes (com són les taxes ambientals o limitar passatgers) a l'hora de pagar de diners són més propensos al rebuig. Dues de les preguntes que es formulen sobre la utilització de diners públics per a canviar aspectes del sistema, hi ha un gran rebuig. Per una banda ara que s'han començat a electrificar els ports amb aquests diners, sí que hi ha un mínim equilibri entre fer-ho o no (però més decantat cap a l'1 o 2). Per una altra banda, en una pregunta, que explicava que pel tancament de totes les terminals tindria un elevat cost i a curt termini, gairebé un 75% estaven entre el 1-2, sobretot cap a l'1, mostrant l'efecte negatiu sobretot de gastar diners públics, i per una altra banda que els creueristes molesten fins al punt en que hem de pagar una suma desorbitada de diners per a poder tancar totes les terminals que corresponen a empreses privades.

En conjunt, la valoració ciutadana confirma que, més enllà de la simple existència de comissions i protocols, cal obrir els espais de decisió i fer-los visibles. La cooperació Port-Ajuntament, que sobre el paper integra institucions i sector privat, es percep com un procés opac i poc accessible. Sense una aposta clara per la participació real i una comunicació transparent dels usos i costos públics, continuarà mancant la legitimitat social que hauria de fonamentar qualsevol governança sostenible del turisme de creuers.

4.5. Bloc E · Futur i propostes

L'àmbit institucional aposta per “gestionar més i promocionar menys”. Turisme de Barcelona vol una oficina pròpia per ordenar fluxos; el Port fixa l'objectiu d'electrificar tots els molls abans de 2030, limitar definitivament les terminals a set i incentivar vaixells de baix impacte amb tarifes ambientals i digitalització. El tècnic municipal reclama vincular el calendari d'escales a la qualitat de l'aire i publicar en temps real indicadors ambientals i de mobilitat.

Stop Creuers rebutja aquest refinament tècnic i proposa un desmantellament gradual: eliminar escales de trànsit, establir un sostre diari estricte de passatgers i destinar les taxes a rehabilitar barris. L'ex-resident de Ciutat Vella reforça la idea de “recuperar la ciutat” com a dret bàsic a la tranquil·litat i a l'habitatge digne.

L'enquesta reflecteix la fractura: 70 % defensa limitar passatgers en pics de demanda i 75 % veu justa una taxa ambiental per a habitatge social; gairebé la meitat considera que cal reduir el creuerisme perquè perjudica o perjudica molt. Tanmateix, entre el 31 % que ha fet creuers, el suport a aquestes mesures cau: aquest grup veu la gestió actual raonable i considera les taxes addicionals injustes, evidenciant que l'experiència d'usuari modera la demanda de restriccions.

5. Conclusions

Abans de valorar la hipòtesi, cal tancar els cinc objectius específics que guiaven la recerca.

1. Analitzar l'evolució del trànsit de creuers: els registres mostren un creixement sostingut de mitjan anys noranta fins al pic pre pandèmia del 2019 (3,14 M de passatgers), una caiguda abrupta el 2020 i un rebot fins a 3,57 M el 2023, la qual cosa ha obligat el port a ampliar calats i a traslladar tota l'activitat al Moll Adossat.

2. Identificar les característiques de la infraestructura: actualment hi operen sis terminals especialitzades, capacitat conjunta superior a 8.000 passatgers/hora, accesos segregats per autocars i el projecte NEXIGEN d'electrificació total abans de 2030; Barcelona actua principalment com a home port mediterrani.

3. Examinar lleis i mesures de gestió: el paquet MARPOL-Annex VI, la norma "IMO 2020", la taxa municipal sobre l'estada turística, els incentius T-1 verd als vaixells menys contaminants i l'acord Port-Ajuntament del 2018 (que fixa set terminals i un topall de dues arribades simultànies de megacreuers) constitueixen la base reguladora actual.

4. Avaluar la incidència urbana i la coordinació: les entrevistes confirmen pics de congestió de 4-5 hores a la Rambla i el Gòtic, mentre la Comissió Port-Ciutat-CLIA i el nou Consell per a la Sostenibilitat dels Creuers intenten esglaonar escales i publicar indicadors, encara que activistes i veïnat denuncien poca transparència i escassa capacitat d'incidència.

5. Explorar tendències de futur: l'estratègia institucional aposta per electrificar molls, digitalitzar el calendari amb 'slot booking', incentivar vaixells de baix impacte i passar d'un model de volum a un de valor (menys escales, però de major despesa), mentre que l'activisme demana reduir trànsit i establir un sostre estricte de passatgers.

La recerca partia d'avaluar fins a quin punt la col·laboració Port-Ajuntament millora la mobilitat i el benestar ciutadà i de la hipòtesi que transparència i participació són condicions indispensables per legitimar aquesta governança. La combinació d'entrevistes en profunditat —director de Creuers de Turisme de Barcelona, responsable de Creuers del Port, tècnic de l'Oficina del Litoral, portaveu de Stop Creuers i ex-resident de Ciutat Vella— i de 148 enquestes a residents ha permès contrastar mirades institucionals, activistes i veïnals i obtenir una imatge matisada del fenomen.

Les entrevistes confirmen una arquitectura coordinativa més densa del que semblava inicialment: a la Comissió Port-Ciutat-CLIA s'hi afegeix, des de 2023, el Consell per a la Sostenibilitat dels Creuers, on seuen Port, Ajuntament, Generalitat, Delegació del Govern, comunitat portuària, CLIA, Turisme, Cambra, sindicats i FAVB. Tanmateix, les veus activistes i veïnals denuncien que les seves al·legacions reben respostes genèriques o tardanes i que les decisions arriben ja cuinades; el tècnic municipal mateix admet que

actes i indicadors “queden portes endins” i reclama publicació de dades ambientals i de mobilitat en temps real.

Pel que fa als impactes, les parts institucionals posen en valor la concentració de terminals al Moll Adossat, el topall de coincidències, la nova taxa i el projecte Nexigen d’electrificació completa abans de 2030; ho consideren un camí “decisiu” per reduir emissions sense perdre els més de 1.000 M € anuals que genera el sector. Stop Creuers, en canvi, titlla aquestes mesures de pedaços i defensa eliminar escales de trànsit i imposar un sostre estricte de passatgers. Les enquestes evidencien que la saturació és percebuda sobretot a Ciutat Vella —60 % la puntuava amb el màxim— i que més de la meitat dels residents reclamen regulacions més estrictes i una taxa ambiental.

En suma, la hipòtesi es confirma només parcialment. La coordinació tècnica existeix i ha impulsat actuacions rellevants, però la manca de transparència pressupostària i la participació limitada mantenen la desconexió amb la ciutadania, especialment a les zones més exposades. La col·laboració Port-Ajuntament és, doncs, necessària però no suficient: sense mecanismes de dades obertes, participació vinculant i redistribució clara dels beneficis, els avenços tecnològics i fiscals continuaran trobant recels i faran difícil consolidar un model que equilibri competitivitat, mobilitat sostenible i qualitat de vida urbana. En clau d’Agenda 2030, aquesta transparència i corresponsabilitat s’emmarquen en l’ODS 16.6 (institucions eficaces, responsables i transparents) i l’ODS 17.17 (aliances multiactor), recordant que l’èxit del model depèn tant de la tecnologia com d’una governança oberta i inclusiva (United Nations, 2015).

Limitacions

El projecte ha estat marcat, primer, per la dificultat d’accedir a institucions per vies oficials: només Stop Creuers va respondre de seguida; l’Autoritat Portuària i les navilieres no van arribar a contestar. Tot i aconseguir finalment cinc entrevistes clau gràcies a contactes personals, la mostra es va reduir a un portaveu per sector (exceptuant les empreses privades), la qual cosa ha limitat la pluralitat de matisos i incrementa el risc que opinions individuals es prenguin com a representatives del conjunt.

La manca de temps (calendari d’entrevistes i terminis acadèmics) va restringir la possibilitat d’ampliar el nombre total de testimonis previstos (una desena d’entrevistes). Per compensar-ho es va llançar una enquesta en línia; però les 147 respostes obtenides provenen d’un mostreig per conveniència i, per tant, no són estadísticament representatives. A més, algunes preguntes tècniques poden no haver estat enteses de forma homogènia, de manera que els resultats s’han d’interpretar com a indicatius, no concloents.

Futures línies de treball

Aquest TFG és només la primera pedra d'un itinerari de recerca més ampli que s'emmarca en el projecte estatal de la meva tutora "Estrategias y alternativas de adaptación de los destinos turísticos en España en tiempos de cambio. Análisis multiescalar a partir de los usos turísticos del territorio (ADAPTATUR)". L'estudi barceloní aporta una mirada de detall sobre governança portuària i percepció veïnal, però el mateix disseny (entrevistes creuades enquestes ciutadanes) pot estendre's a altres ports mediterranis per comparar models i transferir bones pràctiques.

Els resultats també apunten a la necessitat d'un seguiment temporal: repetir l'enquesta i actualitzar les entrevistes quan l'electrificació del Moll Adossat sigui una realitat o s'apliquin noves quotes d'escales permetrà comprovar fins a quin punt millora la legitimitat social de les polítiques. Igualment, incorporar veus que han quedat fora d'aquest treball (Autoritat Portuària, navilieres, professionals de logística i mobilitat) enriquirà el mapa d'actors i reduirà el biaix de representativitat detectat.

6. Bibliografia

Acerenza Delgado, M. Á. (2006). *Conceptualización, origen y evolución del turismo*.

Ajuntament de Barcelona. (2018, 19 de gener). *L'Ajuntament i el Port de Barcelona acorden una nova ordenació dels espais portuaris de la ciutat*.

<https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2018/01/19/lajuntament-i-el-port-de-barcelona-acorden-una-nova-ordenacio-dels-espais-portuaris-de-la-ciutat/>

Ajuntament de Barcelona. (2018b). *Ordenança de restricció de la circulació de determinats vehicles en la Zona de Baixes Emissions Rondes de Barcelona*. Ajuntament de Barcelona.

Ajuntament de Barcelona. (2024, 20 de desembre). Aprovades les ordenances fiscals i prorrogat el pressupost per al 2025. *Info Barcelona*.

https://www.barcelona.cat/infobarcelona/ca/tema/ajuntament/mes-fiscalitat-turistica-i-congelacio-dimpostos-a-la-ciutadania-2_1466931.html

Autoritat Portuària de Barcelona. (2020). *Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire 2020-2025*. Port de Barcelona.

Autoritat Portuària de Barcelona. (2023, 2 d'octubre). *El Port de Barcelona trasllada unes 340 escalas anuals de la terminal Norte del WTC al moll Adossat*. Port de Barcelona. <https://www.portdebarcelona.cat/es/comunicacion/noticias/el-port-de-barcelona-cierra-la-terminal-norte-del-world-trade-center-y>

Ávila, P. Z. (2018). La sustentabilidad o sostenibilidad: un concepto poderoso para la humanidad. *Tabula Rasa*, 28, 409-423. <https://doi.org/10.25058/20112742.n28>

Barcelona Cruise Port. (n.d.). *Informació sobre terminals de creuers: North & South Terminals*. Creuers del Port de Barcelona.

Barrera, C., & Bahamondes, R. (2012). Turismo sostenible: importancia en el cuidado del medio ambiente. *Revista Interamericana de Ambiente y Turismo*, 8(1), 50-56. <https://riat.usalca.cl/index.php/test/article/view/218> riat.usalca.cl

Betevé. (2023, 3 d'octubre). *El Port de Barcelona tanca una terminal de creuers al World Trade Center*. <https://beteve.cat/economia/port-barcelona-tanca-terminal-creuers-world-trade-center/>

Blanco Romero, A., Blázquez Salom, M., de la Calle Vaquero, M., Fernández Tabales, A., García Hernández, M., Lois González, R. C., Mínguez García, M. C., Navalón García, R., Navarro Jurado, E. & Troitiño Torralba, L. (2021). *Diccionario de Turismo*. Madrid: Ediciones Cátedra. ISBN 978-84-376-4200-0.

Brundtland, G. H. (World Commission on Environment and Development). (1987). *Our common future*. Oxford University Press.

- Cardoso Jiménez, C. (2006). Turismo sostenible: una revisión conceptual aplicada. *El Periplo Sustentable*, 11, 5-21. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193420679001>
- Catalan News Agency. (2012, 26 de gener). *Barcelona Port increases container traffic by 4 % and the number of passengers by 11 % in 2011*.
- Castaño Molina, V., & Valencia Arias, A. (2016). El papel del transporte en el desarrollo de la actividad turística: un análisis bibliométrico. *Revista Geográfica Venezolana*, 57(2). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=347750606007>
- Castillo de Mesa, J. (2019). Hacia un modelo de gobernanza en red que asuma la mayor complejidad. *Athenea Digital*, 19(1), e-2350. <https://doi.org/10.5565/rev/athenea.2350>
- Cruise Lines International Association (CLIA). (2024). *Informe de estado de la industria de cruceros 2024*. <https://www.cruisingjournal.com/es/industria-de-cruceros/eventos-de-la-industria-de-cruceros/clia-2024-informe-de-estado-de-industria-de-cruceros>
- Cloce Sampaio, C. A., & Silva Segovia, Y. N. (2015). *Turismo como fenómeno humano: principios para pensar en la ecosocioeconomía*.
- Container News. (2024, 15 de gener). *Port of Barcelona handles 3.3 million TEUs in 2023*. <https://container-news.com/port-of-barcelona-handles-3-3-million-teus-in-2023/>
- Cooper, C., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D., & Wanhill, S. (2018). *Tourism: Principles and practice* (6ª ed.). Pearson.
- Cruise Lines International Association. (2024). *2024 State of the Cruise Industry Report*.
- Cruz-Ruiz, E. de I. R. (2015). *Tendencias y estrategias en la industria del crucero: principales áreas del turismo de cruceros en el mundo*.
- El País. (2025). Barcelona inicia la electrificación de sus terminales de cruceros. <https://elpais.com/espana/catalunya/2025-04-03/barcelona-inicia-la-electrificacion-de-sus-terminales-de-cruceros.html>
- España, Jefatura del Estado. (2011, 5 de septiembre). *Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*. *Boletín Oficial del Estado*, 253, 10800-11187.
- España, Jefatura del Estado. (2021, 20 de mayo). *Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética*. *Boletín Oficial del Estado*, 121, 64594-64636.
- European Commission. (2001). *European Governance: A White Paper* (COM(2001) 428 final).
- European Parliament & Council of the European Union. (2023a, 10 de maig). *Directive (EU) 2023/959 amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse-*

gas emission allowance trading within the Union. Official Journal of the European Union, L 130.

European Parliament & Council of the European Union. (2023b, 13 de setembre). *Regulation (EU) 2023/1805 on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport (FuelEU Maritime). Official Journal of the European Union, L 235.*

Generalitat de Catalunya. (2020). *Decret 75/2020, de l'impost sobre les emissions de creuers turístics.*

Generalitat de Catalunya. (2023, 14 de novembre). *Avantprojecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells.* Departament d'Economia i Hisenda.

Gómez Cuberes, Q. (2024, 21 de gener). Barcelona bat el rècord absolut de creueristes amb més de 3,5 milions el 2023. *Betevé*. <https://beteve.cat/economia/record-absolut-creueristes-barcelona-2023/>

Gordon, B. M. (2002). *El turismo de masas: un concepto problemático en la historia del siglo XX.*

Hufty, M. (2009). Una propuesta para concretizar el concepto de gobernanza: el Marco Analítico de la Gobernanza. En *Gobernabilidad y gobernanza en los territorios de América Latina*. La Paz: IFEA-IRD.

International Maritime Organization. (n.d.). *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) – Annex VI: Prevention of air pollution from ships.* [https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

International Maritime Organization. (2022, 16 de desembre). *Resolution MEPC.361(79): Mediterranean Sea Emission Control Area for Sulphur Oxides and Particulate Matter.* IMO.

Manera, C., Molina, R., Pérez Montiel, J., & Manera-Salom, M. (2020). *Impactos económicos y culturales del turismo.* Universitat de les Illes Balears.

Montoya-Domínguez, E., & Rojas-Robles, R. (2016). Elementos sobre la gobernanza y la gobernanza ambiental. *Gestión y Ambiente*, 19(2), 302-317. <https://doi.org/10.15446/ga.v19n2.58768>

Mora Vega, L. (2013, 14-16 agosto). *Dimensión ambiental, desarrollo sostenible y sostenibilidad ambiental del desarrollo.* Ponencia presentada en la *Eleventh LACCEI Latin American and Caribbean Conference for Engineering and Technology (LACCEI'2013): «Innovation in Engineering, Technology and Education for Competitiveness and Prosperity»*, Cancún, México. Trabajo arbitrado nº 256 (RP256) en las actas de la conferencia (LACCEI Proceedings).

Morata Tierra, F. (coord.). (2004). *Gobernanza multinivel en la Unión Europea* (429 pp.). Valencia, España: Tirant lo Blanch. ISBN 84-8456-106-2.

Observatori del Turisme a Barcelona. (2024). *Informe d'activitat turística 2024 – Càpsula 1*. <https://ajuntament.barcelona.cat/turisme/es/observatori>

OECD. (2020). *OECD Tourism Trends and Policies 2020*. OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/6b47b985-en>

Offshore Energy. (2025, 7 de mayo). *Port of Barcelona taps PowerCon for first cruise ship OPS system*. Recuperado de <https://www.offshore-energy.biz/port-of-barcelona-taps-powercon-for-first-ops-system-for-cruise-vessels/>

Organización Mundial del Turismo. (1991). *Resolutions of the International Conference on Travel and Tourism Statistics, Ottawa, Canada, 24-28 June 1991*.

Palacruceros. (2007). *Terminal D – Palacruceros*. <https://www.palacruceros.com/>

Parlament Europeu & Consell de la Unió Europea. (2023). *Reglament (UE) 2023/1805 del Parlament Europeu i del Consell de 13 de setembre de 2023 pel qual s'estableix la intensitat d'emissions de gasos d'efecte hivernacle de l'energia utilitzada a bord dels vaixells i s'amplien i modifiquen altres actes (FuelEU Maritime)*. *Diari Oficial de la Unió Europea*. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>

PierNext. (2023, 14 de juliol). *Ports connect ships to the electricity grid to avoid pollution*. <https://piernext.portdebarcelona.cat/>

Port de Barcelona. (n.d.-a). *Història — Jocs Olímpics de 1992 i transformació del Port Vell*. Autoritat Portuària de Barcelona.

<https://www.portdebarcelona.cat/ca/port-vell/historia-del-port-vell>

Port de Barcelona. (n.d.-b). *Passenger terminals*. Autoritat Portuària de Barcelona.

<https://www.portdebarcelona.cat/en/business-and-services/cruise-ships/information-passenger/passenger-terminals>

Port de Barcelona. (2016). *Pla per a la millora de la qualitat de l'aire del Port de Barcelona* (versió 3, juliol 2016).

<https://www.portdebarcelona.cat/ca/comunicacio/publicacions/pla-de-millora-de-la-qualitat-de-laire>

Port de Barcelona. (2018). *Terminal E – Helix*. Autoritat Portuària de Barcelona.

<https://www.portdebarcelona.cat/ca/negoci-i-serveis/creuers/informacio-als-passatgers/terminals-de-passatgers/terminal-e-helix>

Port de Barcelona. (2019). *Informe anual 2019*. Autoritat Portuària de Barcelona.

Port de Barcelona. (2020). *Informe anual 2020*. Autoritat Portuària de Barcelona.

Port de Barcelona. (2022). *Pla Nexigen*.

Port de Barcelona. (2023a). *Conveni amb l'Ajuntament: Allunyem les emissions de la ciutat*. Autoritat Portuària de Barcelona.

<https://www.portdebarcelona.cat/ca/negoci-i-serveis/creuers/els-creuers-i-la-ciutat/acord-amb-lajuntament>

Port de Barcelona. (2023b). *Informe anual 2023*. Autoritat Portuària de Barcelona.

Port de Barcelona. (2024, 22 de febrer). El Port invertirà 110 M € en el projecte NEXIGEN per millorar la qualitat de l'aire. Autoritat Portuària de Barcelona.

<https://www.portdebarcelona.cat/es/comunicacion/noticias/el-port-de-barcelona-invertira-110-millones-de-euros-en-el-proyecto-nexigen>

Puertos del Estado. (2022). *Guía de bonificaciones ambientales en la tasa T-1*.

Sancho, A. (Dir.). (1994). *Introducción al turismo*. Organización Mundial del Turismo.

Seatrade Cruise News. (2024, 1 de març). *Barcelona shares 2023 results and update on Adossat Pier*.

Swyngedouw, E. (2005). *Governance Innovation and the Citizen: The Janus Face of Governance-beyond-the-State*. *Urban Studies*, 42(11), 1991–2006.

<https://doi.org/10.1080/00420980500279869>

Tavafi, F., Delclòs-Alió, X., & Gutiérrez, A. (2025). Mobility patterns and spatial behavior of cruise passengers visiting Barcelona. *Tourism and Hospitality*, 6(2), 59.

<https://doi.org/10.3390/tourhosp6020059>

UNESCO World Heritage Centre. (2021). *Large cruise ships banned from entering Venice Lagoon*. <https://whc.unesco.org/en/news/2272>

United Nations. (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. <https://sdgs.un.org/goals>

United Nations Conference on Trade and Development. (2013). *Contribución del turismo al crecimiento económico y al desarrollo* (TD/B/C.I/EM.5/2).

UNWTO. (2024). *Glosario de términos turísticos*. <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>

Verdaguer Viana-Cárdenas, C. (2000). De la sostenibilidad a los ecobarrios. *Documentación Social*, 119, 59-78.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=138838>

World Tourism Organization & United Nations Environment Programme. (2005).
Making tourism more sustainable: A guide for policy makers. UNWTO.

<https://sdgs.un.org/goals>

7. Annexos

7.1. Model d'enquesta Google Forms

Indica la teva edat

- 18-34
- 35-55
- 56-65
- Més de 65

Indica el teu gènere

- Dona
- Home
- Prefereixo no contestar

Nivell màxim d'estudis

- Estudis primaris
- Estudis secundaris
- Formació professional
- Estudis universitaris
- Estudis de postgrau

Indica el teu districte de residència

Ingressos bruts anuals

- Menys de 18.000 €
- 18.000 € – 25.000 €
- 25.000 € – 35.000 €
- 35.000 € – 50.000 €
- Més de 50.000 €

Treballes o has treballat en activitats vinculades al turisme, creuers o el Port de Barcelona? En cas afirmatiu indica en què.

Coneixies alguna d'aquestes dades sobre els creuers a Barcelona?

- Els creuers aporten més de 9.000 llocs de treball directes i indirectes a l'àrea metropolitana
- S'està instal·lant connexió elèctrica perquè els vaixells deixin d'utilitzar combustible mentre estan atracats
- La seva contribució a les emissions d'òxids de nitrogen a la ciutat és inferior a l'1 %
- No en coneixia cap

Quants passatgers de creuers creus que han arribat a Barcelona aquest darrer any?

- Menys d'1 milió
- 1–2 milions
- 2–3 milions
- 3–4 milions
- Més de 4 milions

Respecte a anys anteriors a la pandèmia de la COVID-19 (2020), el nombre de creueristes que arriben actualment ha...

- Augmentat
- Disminuït
- Romangut estable

Has fet un creuer alguna vegada?

- Mai
- 1
- Entre 2 i 5
- Més de 5

Selecciona la paraula que millor descriu el teu sentiment quan veus un creuer atracat al port (només una):

- Curiositat
- Indiferència
- Orgull de ciutat
- Preocupació
- Oportunitat econòmica

Cada quant passes per zones de la ciutat de Barcelona freqüentades per turistes?

- Gairabé mai
- Varies vegades a l'any
- Varies vegades al mes
- Més d'un cop a la setmana

Indica en quin grau estàs d'acord amb les següents afirmacions (sent 1 totalment en desacord i 4 totalment d'acord)

- Els creueristes saturen el transport públic.
- El turisme condiciona el meu dia a dia.
- Els creueristes aporten riquesa a la Ciudad

En quin grau creus que els creueristes gasten en productes de la ciutat (menjar, serveis...) que els altres turistes que venen a Barcelona?

- Molt menys
- Una mica menys
- Aproximadament igual
- Una mica més
- Molt més

Amb quina opinió et sents més identificat/ada sobre la gestió del turisme de creuers?

- Cal créixer; encara hi ha capacitat disponible
- Cal mantenir aproximadament l'activitat actual
- Cal reduir-la gradualment amb mesures de transició

- No tinc prou informació

Indica en quin grau estàs d'acord amb les següents afirmacions (sent 1 totalment en desacord i 4 totalment d'acord)

- Crec que el Port de Barcelona i l'Ajuntament col·laboren de forma eficaç per gestionar el turisme de creuers
- Estic a favor de limitar el nombre d'escales diàries de creuers
- Penso que és just cobrar una taxa ambiental per cada passatger de creuer

Per reduir els efectes negatius al medi ambient, s'està desenvolupant la idea d'electrificar els molls del Port de Barcelona. Això permetria deixar de consumir combustibles fòssils, però aquesta nova instal·lació seria a partir de diners públics. Indica en quin grau estàs d'acord

En conjunt, consideres que la presència del turisme de creuers a Barcelona...

- Perjudica molt
- Perjudica
- Ni perjudica ni beneficia
- Beneficia
- Beneficia molt

Indica en quin grau estàs a favor de les següents propostes per a regular els creuers

- Tancaria totes les terminals de creuers encara que comporti un cost públic econòmic elevat a curt termini
- Si es manté l'activitat actual, aplicar un nou impost ambiental elevat per passatger destinat íntegrament a habitatge social
- Fixaria un sostre de creueristes diaris i un màxim de vaixells al dia sobretot en època d'alta demanda

7.2. Entrevistes

Blocs comparables

A. Rol i context B. Percepció i impactes C. Gestió i mesures D. Coordinació/governança

E. Futur i propostes

1. Port de Barcelona	
Pregunta	Bloc
1 Quina és la seva funció dins del port i quines responsabilitats té pel que fa al trànsit de creuers?	A
2 Quins beneficis i quins efectes negatius percep el Port de Barcelona que genera el turisme de creuers a Barcelona?	B
3 Segons la seva experiència, quins són avui els tres reptes operatius més crítics lligats a l'arribada de creuers?	B
4 Quines mesures concretes aplica el Port per mitigar impactes ambientals i de congestió?	C
5 Com avalua l'eficàcia d'aquestes mesures? Amb quins indicadors les segueixen?	C
6 Com s'articula la coordinació diària entre el Port de Barcelona i l'Ajuntament per planificar escales i fluxos de passatgers?	D
7 Quins canals de diàleg existeixen amb veïns i altres grups d'interès?	D
8 De cara al 2030, quins canvis estratègics preveu el Port per fer compatibles creixement i sostenibilitat?	E
9 Si pogués implantar una sola acció nova demà mateix, quina seria i per què?	E

2. Ajuntament i Consorci Turisme Barcelona	
Pregunta	Bloc
1 Quin és el seu càrrec i com es vincula amb la gestió de creuers?	A
2 Des de la perspectiva municipal, quins són els principals beneficis i costos del turisme de creuers?	B
3 Quins reptes urbans (mobilitat, espai públic, habitatge...) considera més urgents?	B
4 Quines polítiques o normatives locals hi ha en vigor per reduir impactes i distribuir millor els fluxos?	C
5 Amb quines dades avaluen l'efectivitat d'aquestes polítiques?	C
6 Com es prenen les decisions conjuntes amb el Port? Hi ha taules tècniques regulars?	D
7 Quins mecanismes de participació ciutadana utilitzen per recollir l'opinió veïnal sobre creuers?	D
8 Quina fulla de ruta maneja l'Ajuntament pel que fa al sector de creuers a mitjà termini?	E
9 Si disposés de recursos il·limitats per a una mesura, quina prioritzaria?	E

3. Representant d'una associació ecologista	
Pregunta	Bloc
1 Quin paper desenvolupa dins l'associació i des de quan tracten la qüestió dels creuers?	A
2 Quins efectes positius i negatius perceben els veïns en la seva vida diària per l'arribada de creueristes?	B
3 Quins són els tres problemes més recurrents que els traslladen els residents?	B
4 Quines accions o demandes concretes han plantejat a les autoritats per pal·liar aquests problemes?	C
5 Com valoren la resposta rebuda fins ara?	C
6 Hi ha espais formals on puguin dialogar regularment amb el Port de Barcelona i l'Ajuntament?	D
7 Quin grau de transparència perceben en la informació que reben de les institucions?	D
8 Quins canvis desitjarien veure implantats d'aquí a cinc anys?	E
9 Si tinguessin potestat per decidir una sola mesura prioritària, quina seria?	E

4. Veïna Ciutat Vella	
Pregunta	Bloc
1 Com descriuries el teu dia a dia quan vivies a Ciutat Vella?	A
2 Quins han estat els principals motius que t'han fet marxar del barri?	A
3 Quins canvis has vist al barri en aquests últims deu anys pel que fa a la presència de turistes?	B
4 En quins moments o espais del barri et senties més “envoltada” de visitants?	B
5 Has notat diferències entre el turisme “en general” i els grups que baixen dels creuers? Com ho distingies?	B
6 Coneixes alguna mesura que l'Ajuntament o el Port hagi pres per reduir la saturació de gent?	C
7 Has participat mai en reunions, enquestes o protestes sobre el tema?	C
8 Et sents escoltada per les institucions quan expresses preocupació pel turisme?	D
9 Quin paper creus que haurien de tenir els veïns i veïnes a l'hora de decidir sobre el port o el turisme?	D
10 Quina seria la primera mesura que aplicaries en cas de poder fer el que tu consideris per fer el barri més habitable?	E
11 Et plantejaries tornar a Ciutat Vella si la situació millorés? Quines condicions t'ho permetrien?	E