



ACTA – RESUM DE LA PRESENTACIÓ SOBRE GUIATGE TURÍSTIC A LA CIUTAT DE BARCELONA

Data: Dimarts, 17 de juny de 2025

Hora: 17:00h

Lloc: Sala Emprèn. Barcelona Activa (C/Llacuna, 162. Barcelona)

Assistència

Persones ponents:

Entitat / Institució	Nom i cognom
Ajuntament de Barcelona - Direcció de Mobilitat	Adrià Gomila
B:SM	Sergi Vidal
B:SM	Albert Sans

Persones assistents CTiC:

Entitat / Institució	Nom i cognom
Associació Plataforma Can Baró	Sílvia Menéndez
Associació Catalana d'Agències de Viatge Especialitzades (ACAVE)	Jordi Martí
Associació Catalana d'Agències de Viatge Especialitzades (ACAVE)	Martí Sarrate
Associació Catalana de Professionals del Turisme (ACPT)	Olga Campor
Associació d'Amics, Veïns i Comerciants de La Rambla	Xavi Masip
Unió d'Eixos Comercials Turístics Barcelona Oberta	Elvira Garcia
CCOO	Francesc Garcia
05 Gràcia. Associació de Veïns La Salut, Parc Güell, Sanllehy	Mary Solanas
Ajuntament de Barcelona - Direcció de Turisme	Judit Romera
Consorci Turisme de Barcelona	Josep M ^a Gómez
Persona experta	Begoña Blanco
Grup Municipal Junts x Catalunya	Jofre Mont

Altres persones assistents:

Entitat / Institució	Nom i cognom
APIT	Lidia Santiago
APIT	Miquel Àngel Díez
Avantgrup	Santi Canals
Avantgrup	Sergi Leal
BC Tours	Adrià Beltran
BC Tours	Irina Solamantina
Guia oficial	Xavier Casado
Juline	Alena Shchashovic
World2meet	Pavlo Pidhirnyy
World2meet	Zuzana Batista
-	Joaquín Martínez
-	Kyoko Sailo

Secretaria tècnica:

- Momentum^{co}, Joan Casals

Desenvolupament de la sessió

Benvinguda i context

Judit Romera dona la benvinguda a totes les persones assistents i explica que l'objectiu de la sessió és informar sobre el nou model de gestió de la mobilitat turística a la ciutat de Barcelona.

Presentació sobre el projecte Zona Bus 4.0

Adrià Gomila explica que en els darrers mesos s'ha avançat molt en la concreció del nou model de gestió de la mobilitat turística i que, a petició del sector, no es desplegarà fins passada la temporada d'estiu.

Sergi Vidal presenta el projecte, el qual defineix com un sistema que permet acostar els grups de persones que visiten la ciutat als punts d'interès turístic, de forma ordenada, amb l'objectiu d'integrar el turisme a la ciutat, reduint el seu impacte. Detalla als punts Zona Bus només està permès l'encotxament i desencotxament, i no es poden usar com a punts de trobada o arribada d'excursions turístiques a altres destinacions fora la ciutat, i explica el procediment que cal seguir per tal de poder utilitzar aquest punts, una part del qual cal fer-lo amb antelació, mentre que una altra part cal fer-la el mateix dia de la visita. Llista un conjunt de beneficis de la implantació de la nova Zona Bus 4.0, tals com la planificació anticipada, la limitació d'operacions i distribució ordenada, l'existència d'un registre digital d'operacions a SPRO, el control automàtic i capacitat per ampliar àmbit supervisió, i l'habilitació d'espais Zona Bus complementaris sense permís diari. Presenta un quadre resum econòmic de les taxes a abonar en cada cas i un plànol de tots els punts, tot explicant que el transport escolar han de tramitar igualment el permís, però sense haver d'abonar la quota i disposant d'un servei més restringit o limitat. Admet que és un sistema més rígid i explica que l'objectiu final és ordenar millor les operacions. Tanmateix, comparteix la idea que aquest projecte no solucionarà totes les problemàtiques actualment existents, sinó que pretén començar a abordar les prioritàries.

Taxes tramitació autorització		Taxes ocupació espai públic
Permís diari (35 euros) Tramitació d'autorització d'ús espais Zona Bus on es requereixi (Exempció per escolars)	Reserva prèvia E/D en entorns singulars (3 euros) Tramitació d'autorització d'ús d'espais concrets E/D Zona Bus en franja horària concreta	E/D entorns singulars (Sagrada Família, Ciutat Vella, Port Olímpic) E/D exclusius escolars i PMR
	Plataforma Logística Park Güell (reserva anticipada obligatòria; només visites Park) 1,5 hores parking..... 33,60 eur Excepció escolars temps visita > 3 hores..... 6,50 euros per operació E/D	
	No es requereix Reserva prèvia Espais que requereixen permís diari i no reserva prèvia	Resta espais E/D + espais estacionament
	No es requereix Permís diari Es disposen nous espais Zona Bus en punts allunyats del centre ciutat, pròxims a xarxa Metro	
		Espais intermodals
Taxes espais E/D		Taxes espais estacionament
Parada breu ordinària 2,80 € Parada breu amb reserva prèvia 5,60 €		Espais amb Tarifa A: (imports en euros/hora segons etiqueta mediambiental) - Zero emissions..... 8,40 € - ECO..... 13,40 € - C..... 15,10 € - B..... 16,80 € - Sense etiqueta..... 20,15 €
		Espais amb Tarifa B: (imports en euros/hora segons etiqueta mediambiental) - Zero emissions..... 2,80 € - ECO..... 4,45 € - C..... 5,00 € - B..... 5,60 € - Sense etiqueta..... 9,50 €



Torn obert de paraules

A continuació se succeeixen diferents intervencions que són respostes tant per Sergi Vidal com per Adrià Gomila i que es resumeixen a continuació:

- Es defensa que els autocars discrecionals són un mitjà de transport força sostenible, ja que mouen molta gent amb poc espai, i es lamenta les dificultats que hauran de fer front al llarg de la implantació del nou sistema. Es comenta que molts operadors estrangers no seran capaços de fer-ho bé i, en aquest sentit, es pregunta sobre com s'ha previst explicar a la resta d'agents el nou projecte i com es combatrà la indisciplina, especialment tenint en compte que les sancions a vehicles estrangers difícilment es cobren. També es demana reforçar la vigilància a zones on no hi ha previstos punts Zona Bus com ara la Plaça Catalunya. Es respon que efectivament el control disciplinari serà clau, però es considera que amb la necessitat de disposar d'un permís diari, serà més fàcil que en l'actualitat. S'explica també que el projecte contempla l'increment de la vigilància a través, entre d'altres, de la instal·lació de càmeres i la incorporació de tecnologia, sense reduir RRHH, i que s'intentarà ésser estricte en l'aplicació del procés sancionador per a aquells operadors que no compleixin amb la normativa establerta.
- Es demana que la rigidesa que s'aplicarà als autocars discrecionals, també s'apliqui al Bus turístic.
- Es pregunta sobre quins canvis es plantegen a l'entorn del Park Güell, en el qual es denuncia que actualment no sempre és possible disposar de reserves mentre després el pàrquing està buit. Es detalla que aquest fet és fruit de males pràctiques per part de certes agències en la compra entrades grupals, que són les que permeten disposar de les reserves de pàrquing. Es denuncia que es compren aquest tipus d'entrades en excés i després les revenen. Així mateix, es lamenta l'increment desmesurat de preu i el fet que la plataforma tecnològica és molt antiga i que l'horari en el que s'habiliten noves entrades perjudica a la ciutadania i empreses locals. Es demana que mentre no se solucioni el problema amb la venda d'entrades, s'habiliti alguna plaça per encotxar i desencotxar o no es permeti la compra d'entrades grupals sense la reserva de pàrquing. Es respon que es manté força el funcionament actual, però incrementant les taxes i el sistema de control. També es comenta que la problemàtica de la disponibilitat de reserves va més lligat a la dinàmica de venda d'entrades que a la Zona Bus, però que igualment des de B:SM s'està ja treballant en millorar la gestió de la venda d'entrades i hi ha molt interès per cercar un equilibri entre l'oferta i la demanda d'entrades grupals i reserves de pàrquing. Respecte a l'increment de preu, es recorda que el Tinent d'Alcalde va explicar



que les ingressos extraordinaris que es recaptin amb aquesta mesura aniran destinats a pagar el transport públic de la ciutat.

- Es lamenta que a partir del mes de juny disminueixi la freqüència de pas de la flota d'autobusos que va al Park Güell, de manera que es dificulta la mobilitat per al veïnat. Es respon que l'estratègia de les EGAs pretén aplicar millores a aquests espais de la ciutat que donin resposta a les problemàtiques actuals.
- Es comparteix la dificultat que pot suposar el nou sistema per a una visita amb diferents parades previstes, ja que els horaris no sempre són exactes i es demana si es donaran franges àmplies o hores concretes. Es respon que, efectivament, aquesta és una dificultat i que el nou sistema obliga a una millor planificació en llocs de molta demanda. Es recorda que existeix una pressió molt elevada de l'espai públic i que s'intenta trobar un sistema que sigui més ordenat i rígid. Així mateix, es comenta que amb les xifres actuals d'operacions registrades al sistema, la majoria de dies no hi hauria d'haver problemes per poder fer les reserves pertinents.
- Es lamenta l'excés de burocràcia per tal de demanar un permís diari per a cada dia que necessitis operar a la ciutat. Es respon que l'existència del permís pretén evitar reserves que després no s'executen.
- Es pregunta si està previst la fixació d'un cànon anual per a les empreses de transport, destacant la utilitat d'afavorir les empreses que siguin més exemplars. Es respon que de moment només es contempla el pagament diari, però es comenta que s'estudiarà de cara al futur.
- Es traslladen dubtes sobre què passa si un mateix grup utilitza diferents autocars un mateix dia, fet força habitual en funció de la disponibilitat de les flotes. Es respon que no està previst aquest fet, però que s'estudiarà com fer-ho viable.
- Es reclama la recuperació del punt d'encotxament i desencotxament de Plaça Catalunya per poder donar resposta a grups d'escolars i persones grans que van al teatre o a d'altres atractius culturals del Raval. Es considera que sense aquest punt, s'aïlla el centre de Barcelona a la ciutadania, mentre que els turistes hi arribaran en transport públic, saturant-lo més del desitjable. Es pren nota de la reclamació però s'insisteix en la voluntat de reduir les operacions d'encotxament i desencotxament i, en tot cas, el reforç de l'eficiència del transport públic.
- Es comenta que actualment el metro no és una opció viable, ja que ja està saturat de turistes, fet que retroalimenta el rebuig per part de la ciutadania.
- Es demana si està prevista l'opció de fer una reserva el mateix dia, ja que en l'àmbit dels creuers, moltes de les excursions es compren el dia abans. Es respon que actualment no està previst i que només es contempla la possibilitat de reservar amb antelació de fins a 1 mes, amb unes penalitzacions en cas de canvis al llarg dels darrers 7 dies. També es recorda que s'han habilitat places intermodals de nova creació, de pagament però sense necessitat de reserva, a Bac de Rosa, Torre Baró, Diagonal Mar i Zona Universitària, que poden servir d'alternatives per imprevistos o situacions en els que no hi ha places disponibles.
- Es comenta que a un mes vista és difícil que l'itinerari estigui clar, fet que provocarà molts canvis en les reserves, dificultant encara més la gestió d'altres operadors que es trobaran amb moltes franges inicialment reservades que s'aniran alliberant a mesura que s'atansa el dia de la visita. En aquest sentit, s'alerta de la necessitat d'evitar que els permisos puguin ser demanats de forma automàtica per bots informàtics, ja que altrament, podria succeir que certes empreses comencin a especular amb un bé escàs com és la possibilitat de circular per la ciutat de Barcelona. També s'anticipa un efecte pervers de distorsió del procediment fruit de l'excessiva anticipació, com és el fet de sobreestimar i, en tot cas, desdir-se abans d'incórrer en la penalització. Es respon que s'estudiarà i s'admet que segurament caldrà acabar d'ajustar els temps.



- Es pregunta si hi ha un número màxim a partir del qual es tanca la possibilitat d'accedir a Barcelona en autocar. Es respon que l'eina ho permet però que no està previst posar cap topall, ja que s'assumeix que la pròpia gestió dels punts d'encotxament i desencotxament ja farà en tot cas de topall. Es recorda que amb la nova proposta de places i punts Zona Bus, no es preveu cap problemàtica en més del 90% dels dies si es manté el nombre d'operacions actuals.
- Es demana sobre quina documentació es requereix per tal de fer ús de les places reservades per persones amb mobilitat reduïda i com funciona el nou sistema per a aquests turistes. Es respon que es requereix d'un document acreditatiu, però que a les places habilitades per a aquest perfil de turista només es pot encotxar i desencotxar els turistes que ho acreditin, havent d'encotxar i desencotxar la resta del grup en una de les places estàndard.
- Es comparteix la reflexió de com encaixa l'ampliació del port i l'aeroport, que accentuarà una tendència actual de creixement d'arribades, amb la concentració de l'encotxament i desencotxament cada cop a menys llocs, generant a més a més, d'altres colls d'ampolla com la saturació del transport públic. Es respon que el principal canvi que el projecte Zona Bus 4.0 aporta no és la reducció en el nombre de places, sinó en el sistema de gestió.
- Es pregunta si hi haurà atenció disponible per poder gestionar imprevistos o casuístiques del moment. Es respon que està previst disposar d'un servei d'atenció els 7 dies de a setmana.
- Es considera que el projecte és massa rígid i encoratjarà l'aturada clandestina, especialment tenint en compte les dinàmiques del sector, que obliguen a definir les rutes amb poca antelació. Així mateix, es considera que el buit de places existent al centre de la ciutat és demencial.

Adrià Gomila explica que es farà una sessió específica sobre el park Güell i admet que la implantació no serà fàcil i que caldrà fer ajustaments per part de B:SM, i canvis en els processos i mentalitat dels operadors turístics, però comenta que el risc de no aplicar un sistema restrictiu i rígid com aquest és augmentar encara més la pressió de l'espai públic i el rebuig de la ciutadania. Defensa que l'ordre previst és per assegurar que les operacions puguin continuar produint-se, amb major certesa i una millor experiència per part del turista. Finalment, comenta que aquesta i d'altres sessions estan essent útils per a la recollida de casos d'ús no previstos que s'analitzaran per intentar afinar el projecte

Sense més intervencions es dona per conclosa la sessió.