

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/372496463>

Visitmob. Mobilitat dels visitants a la ciutat de Barcelona després de la Covid-19. Informe de resultats. Juny 2023.

Technical Report · June 2023

DOI: 10.13140/RG.2.2.16988.77442

CITATIONS

0

2 authors:



Albert Arias-Sans

University of Barcelona

14 PUBLICATIONS 518 CITATIONS

SEE PROFILE

READS

137



Aaron Gutiérrez

Universitat Rovira i Virgili

109 PUBLICATIONS 1,660 CITATIONS

SEE PROFILE



Mobilitat dels visitants a la ciutat de Barcelona després de la Covid-19

ANÀLISI I ORIENTACIONS PEL FOMENT D'UNA MOBILITAT SOCIALMENT I AMBIENTALMENT SOSTENIBLE

Informe dels resultats. Juny 2023

www.visitmob.org

Un projecte de

B4rcelona
Ciència

Liderat per



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
Departament de Geografia



G R A T E T

RESEARCH GROUP ON TERRITORIAL ANALYSIS AND TOURISM STUDIES

Amb la participació de



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

UIC
barcelona



ISGlobal **Barcelona**
Institute for
Global Health

eurecat
Centre Tecnològic de Catalunya

O S T E L E A
TOURISM MANAGEMENT SCHOOL

Finançat per



"la Caixa"

A Guillem Vich, in memoriam

CRÈDITS

Investigador Principal: Aaron Gutiérrez

Coordinador: Albert Arias Sans

Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics (GRATET)

Departament de Geografia. Universitat Rovira i Virgili.

Equip de recerca

Universitat Rovira i Virgili

Aaron Gutiérrez (IP)

Albert Arias Sans (coord.)

Carlos Cercós

Xavier Delclòs-Alió

Wilbert den Hoed

Verónica Mejía

Daniel Miravet

Antonio Paolo Russo

Fahimeh Tavafi

Willian Tavares

EURECAT

Salvador Anton Clavé (coord.)

Mohammed Mazroua

Universitat Oberta de Catalunya

Julie Wilson (coord.)

Daniel Liviano

Sílvia Margalef Callau

Carles Méndez-Ortega

Institut de Salut Global de Barcelona

Mònica Ubalde (coord.)

Astrid Guerrero Alonso

Natalie Mueller

Mark Nieuwenhuijsen

Zulema Núñez

Universitat Internacional de Catalunya

Marta Benages-Albert (coord.)

Marta Catalán Eraso

Carmen Mendoza

Apen Ruiz

Ostelea

Raquel Santos-Lacueva

Amb la col·laboració de Jordi Rosell (UdG), Ángel Arenas, MomentumCo.

Agraïments a la Direcció de Turisme, Esdeveniments i Indústries Creatives, Districte de l'Eixample, Districte de Ciutat Vella i Foment de Ciutat (Ajuntament de Barcelona); Port de Barcelona i a CLIA Espanya.

Juny 2023

© Universitat Rovira i Virgili

Per citar els continguts d'aquest informe:

Arias-Sans, A. & Gutiérrez, A. (Coord.) (2023) *Visitmob. Mobilitat dels visitants a la ciutat de Barcelona després de la Covid-19. Informe de resultats. Juny 2023*. Universitat Rovira i Virgili.

Índex de continguts

CRÈDITS	3
Equip de recerca.....	3
Índex de continguts	5
Introducció.....	6
Bloc 1. Caracterització de la mobilitat dels visitants.....	7
La mobilitat dels turistes, excursionistes i visitants de dia a Barcelona.....	7
La mobilitat dels creueristes en trànsit a Barcelona.....	18
Bloc 2. Afectació de la mobilitat i l'activitat turística a la mobilitat i la qualitat de vida dels residents	24
Afectació de l'activitat dels visitants en la mobilitat personal i general dels residents de Barcelona	25
Percepció dels impactes de la mobilitat turística en la vida quotidiana dels residents	27
Bloc 3. Reptes de la mobilitat turística	29

Introducció

El projecte VISITMOB s'emmarca en el **Pla Barcelona Ciència 2020-2023** impulsat per l'Àrea de Cultura, Educació, Ciència i Comunitat de l'Ajuntament de Barcelona i ha estat finançat per l'**Ajuntament de Barcelona** i **Fundació "La Caixa"**. VISITMOB ha estat liderat pel **Dr. Aaron Gutiérrez, membre del Grup de Recerca en Anàlisi Territorial i Estudis Turístics (GRATET)**, vinculat al Departament de Geografia de la Universitat Rovira i Virgili, i ha comptat amb la participació d'un conjunt de persones investigadores de la URV i de les altres institucions col·laboradores del projecte: la Universitat Oberta de Catalunya (**UOC**), l'Institut de Salut Global de Barcelona (**ISGlobal**), la Universitat Internacional de Catalunya (**UIC**), **Ostelea** Tourism Management School i **EURECAT** CoE Innovació Turística.

El projecte VISITMOB analitza la mobilitat de la població visitant a Barcelona i el seu impacte en la qualitat de vida de la població resident, amb la finalitat de millorar la gestió de la mobilitat a la ciutat després de la COVID-19. L'estudi presenta una anàlisi de les mobilitats dels visitants i la seva interacció amb el medi urbà i les mobilitats de la població resident a través d'un enfocament multi-metodològic que combina tècniques quantitatives i qualitatives en base a fonts diverses i complementàries. Aquesta radiografia inèdita de les mobilitats de la població visitant a la ciutat vol contribuir a millorar la informació per la presa de decisions encaminades al foment d'una mobilitat socialment i ambiental més sostenible a Barcelona.

El present informe recull un resum dels principals resultats del projecte. Per fer-ho, ho hem dividit en tres Blocs. El **Bloc 1** conté l'anàlisi de la caracterització de la mobilitat dels visitants a Barcelona en dos capítols. El **Bloc 2** presenta l'anàlisi de l'afectació de la mobilitat dels visitants a la qualitat de vida i el benestar emocional. El **Bloc 3** inclou un recull sintètic de reptes fruit de les diferents processos de debat i consulta amb els agents territorials, representats de les associacions a l'entorn de la mobilitat turística així com dels responsables i tècnics de l'administració.

Trobareu tota la informació del projecte a www.visitmob.org

Bloc 1. Caracterització de la mobilitat dels visitants

Aquest primer bloc conté l'anàlisi de les característiques de la mobilitat dels visitants. Per fer-ho, es presenten dos apartats. En el primer s'inclou la caracterització de la mobilitat de tres perfils de la població visitant: turistes, excursionistes, i visitants de dia dels residents fora de l'entorn metropolità. En el segon apartat s'aprofundeix en les característiques de la mobilitat dels creueristes en trànsit.

Nota metodològica

La informació d'aquest Bloc 1 es basa en l'explotació de diversos processos metodològics coincidents en el temps. Per una banda, una enquesta a 3022 visitants realitzada entre els mesos de juny a setembre de 2022 segmentada per tres grans perfils: turistes - persones que pernocten a Barcelona i comarca del Barcelonès (n=1.947); excursionistes - persones que són turistes en algun indret de Catalunya i que visiten Barcelona durant unes hores (n=626); i visitants fora RMB - aquelles persones que resideixen fora de la Regió Metropolitana de Barcelona¹ i que no visiten Barcelona de forma quotidiana (n=449).

Per altra banda, una enquesta i un experiment amb GPS adreçada als creueristes en trànsit que realitzen una visita de forma independent, és a dir, aquells que baixen i pugen del creuer el mateix dia i que ho fan sense contractar una excursió guiada en grup (n= 793). L'enquesta permet conèixer les característiques de la visita a Barcelona, amb especial focus amb la mobilitat, i el perfil sociodemogràfic dels entrevistats. L'experiment GPS ens permet conèixer amb detall el comportament espacial i la velocitat de moviment dels creueristes.

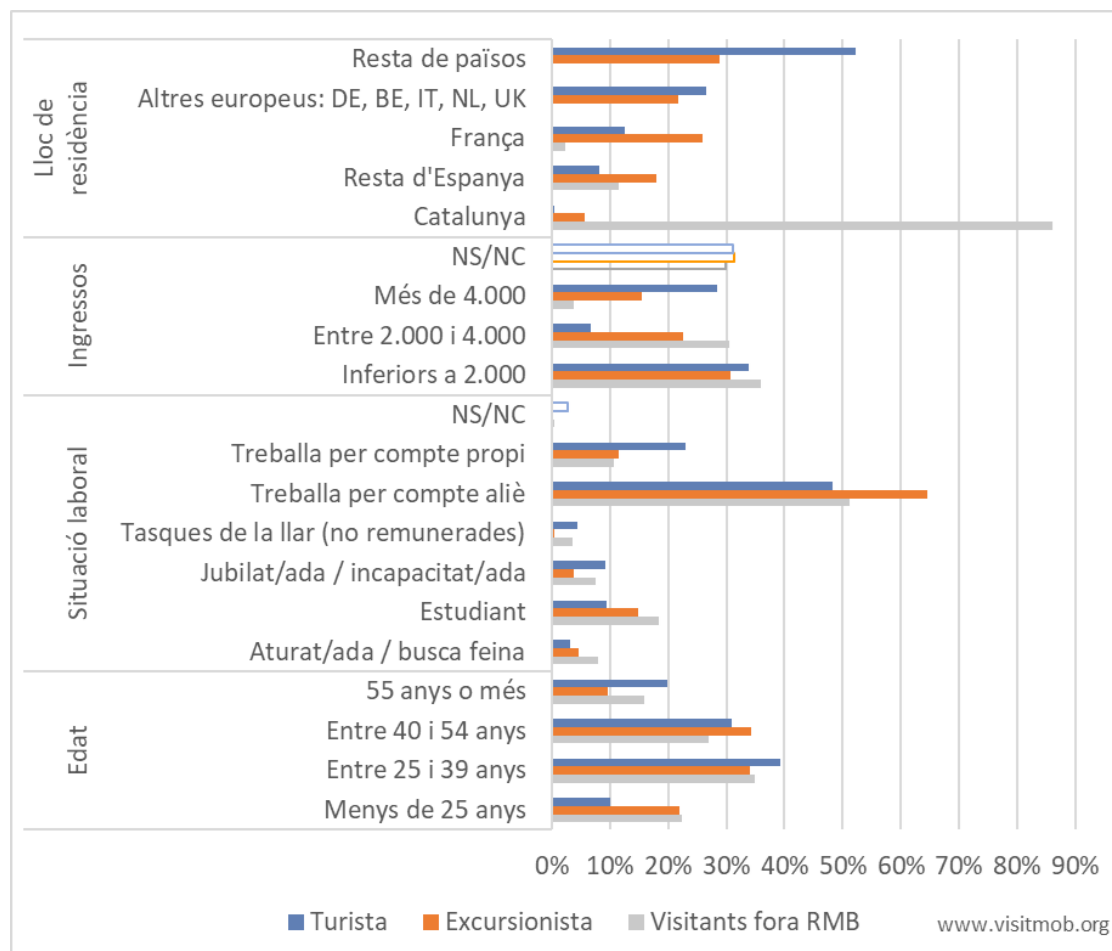
La mobilitat dels turistes, excursionistes i visitants de dia a Barcelona

El perfil dels visitants enquestats en el projecte Visitmob difereix segons la seva tipologia. Trobem per una banda com el perfil de persones turistes (en blau) són majoritàriament estrangeres, sobretot europees, amb una forquilla polaritzada pel que fa als ingressos, treballadores per compte aliè i amb edats adultes entre 25 i 50 anys. Pel que fa les persones excursionistes (en taronja), presenten un percentatge més elevat de població espanyola i catalana, unes rendes mitjanes més elevades i unes edats més joves en comparació amb les turistes. La població visitant

¹ La Regió Metropolitana de Barcelona la conformen les set comarques següents: Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental.

de dia que resideix fora de la Regió Metropolitana de Barcelona és sobretot catalana amb un 86%, amb uns ingressos menors que els altres perfils, i un perfil de població jove estudiant major.

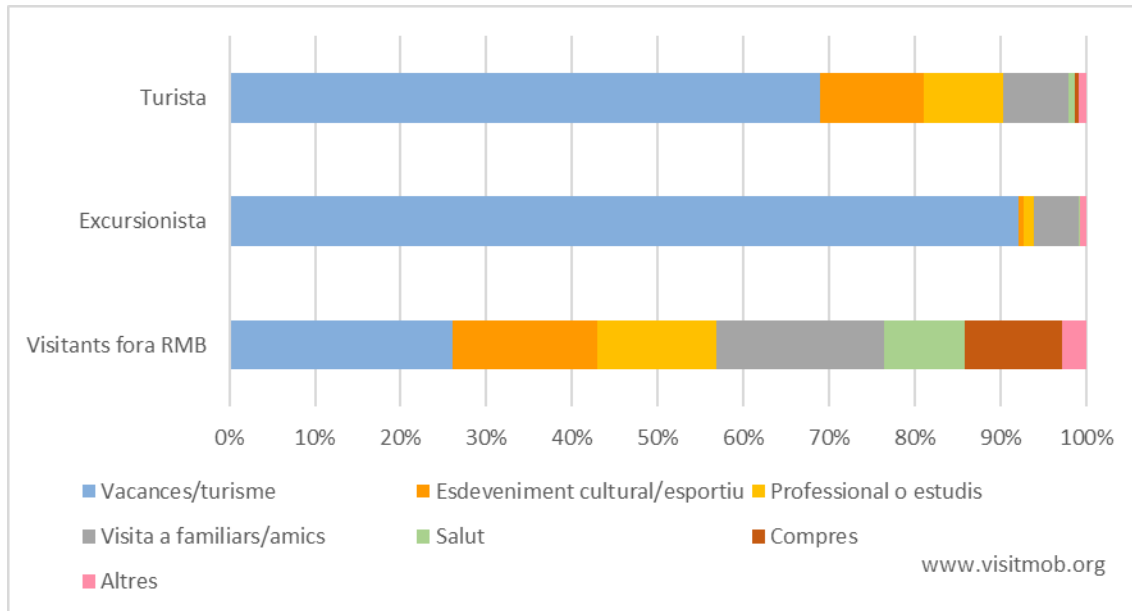
Figura 1. Perfil socio-demogràfic dels visitants a Barcelona



Font: www.visitmob.org

La figura 2 ens mostra les motivacions principals de la visita pels tres tipus de perfil. La **principal motivació de la visita pel que fa a turistes és la vacacional, amb gairebé un 70%**, seguida de la participació en algun esdeveniment cultural o esportiu, seguit de la motivació professional o d'estudis, seguit de la visita a familiars o amics. La visita de les persones **excursionistes té una motivació aclaparadorament vacacional amb més del 93%**, seguida de la visita a amics i familiars. Per contra, les motivacions dels visitants fora de la RMB són molt més variades, essent la vacacional o de lleure la prioritària amb més del 25% seguit de la visita a amics i familiars, l'assistència en algun esdeveniment esportiu o cultural i també les qüestions professionals o escolars. Aquest perfil presenta dues motivacions rellevants com són l'anar de compres i també les visites vinculades a qüestions de salut.

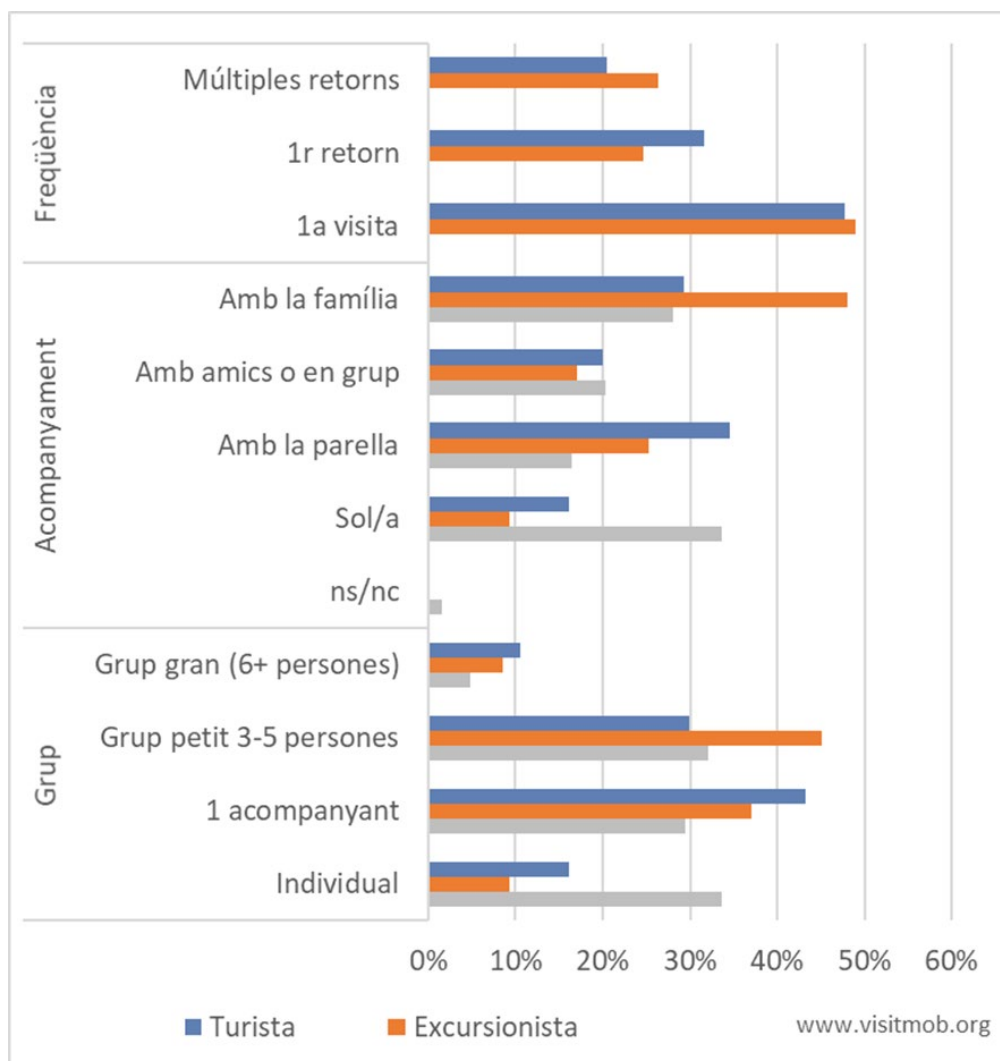
Figura 2. Principals motivacions dels visitants a Barcelona per perfils



Font: www.visitmob.org

Pel que fa a les característiques de la visita, trobem algunes diferències rellevants. Els **turistes tendeixen a venir majoritàriament en parella en un 43,3% mentre que els excursionistes ho fan en família i en grups de 3 a 5 persones (48,1%)** i rarament sols. Els **visitants de fora de la RMB ho fan majoritàriament sols (33,6) però també en família**. Els grups grans de més de 6 persones són minoritaris en tots els perfils. amb de en família.

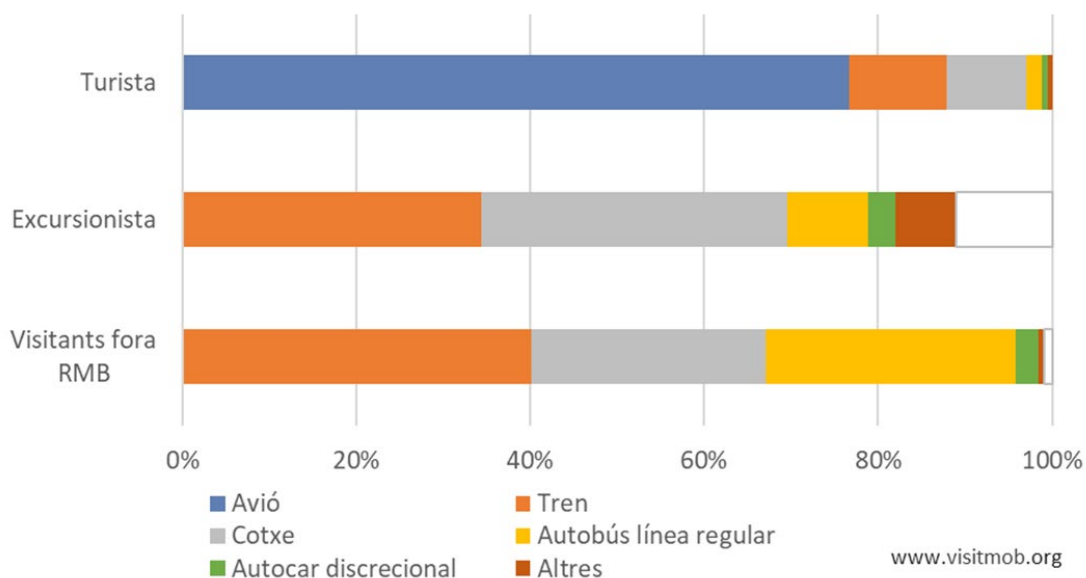
Figura 3. Característiques de la visita per perfils



Font: www.visitmob.org

Pel que fa al mode per accedir a la ciutat de Barcelona, trobem que **el 77% dels turistes arriben en avió, un 11 % ho fan en tren i un 9,3% ho fan en cotxe propi o llogat**. En canvi les persones **excursionistes ho fan majoritàriament en cotxe privat (35%) i en tren (34%)** i amb menor mesura, en autobús de línia regular (9,4%). El tren, amb prop del 40% és el mitjà de transport més utilitzat pels visitants de fora de la RMB per accedir a Barcelona, seguit de l'autobús de línia (28,7%) i el cotxe (26,9%). En cap dels tres perfil l'autocar discrecional apareix com un mitjà de transport majoritari.

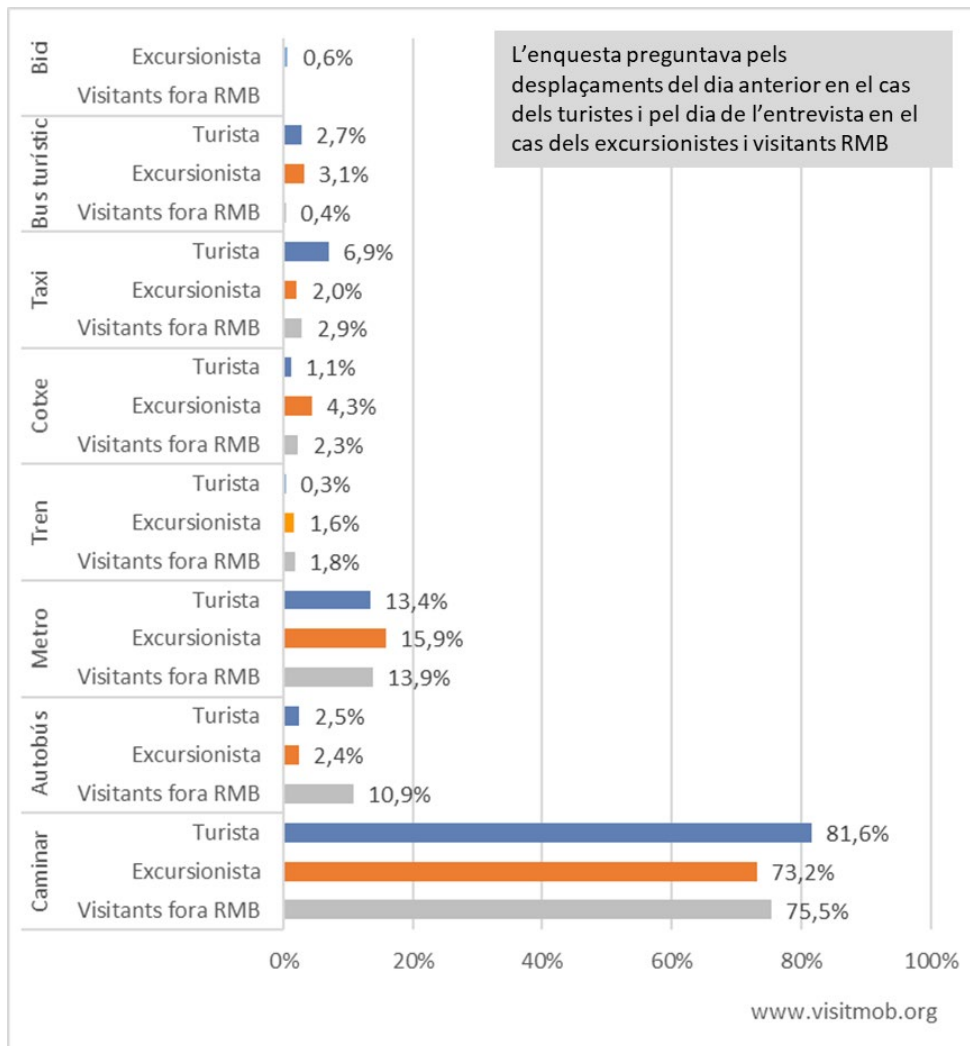
Figura 4. Mode d'accés a Barcelona per perfils



Font: www.visitmob.org

Pel que fa a les pautes de mobilitat en destinació, a Barcelona, destaca en primer lloc **el número més elevat de desplaçaments diaris que realitzen de mitjana els turistes (4,84) respecte els excursionistes (4,17) i els visitants fora RMB (4,45)**. Aquests desplaçaments interns són a peu amb una majoria aclaparadora per tots els perfils: **un 81,6% pels turistes, un 74,3% pels excursionistes i un 75% pels visitants de fora de la RMB**. El metro és el segon mitjà de transport més utilitzat per realitzar desplaçament amb un percentatge molt similar entorn al 14% per tots els tres perfils. Els visitants de fora de la RMB destaquen per un ús més freqüent de l'autobús de línia regular amb un 10,9% i el taxi és majoritàriament utilitzat pels turistes amb prop del 7% del total dels desplaçaments.

Figura 5. Repartiment modal dels visitants



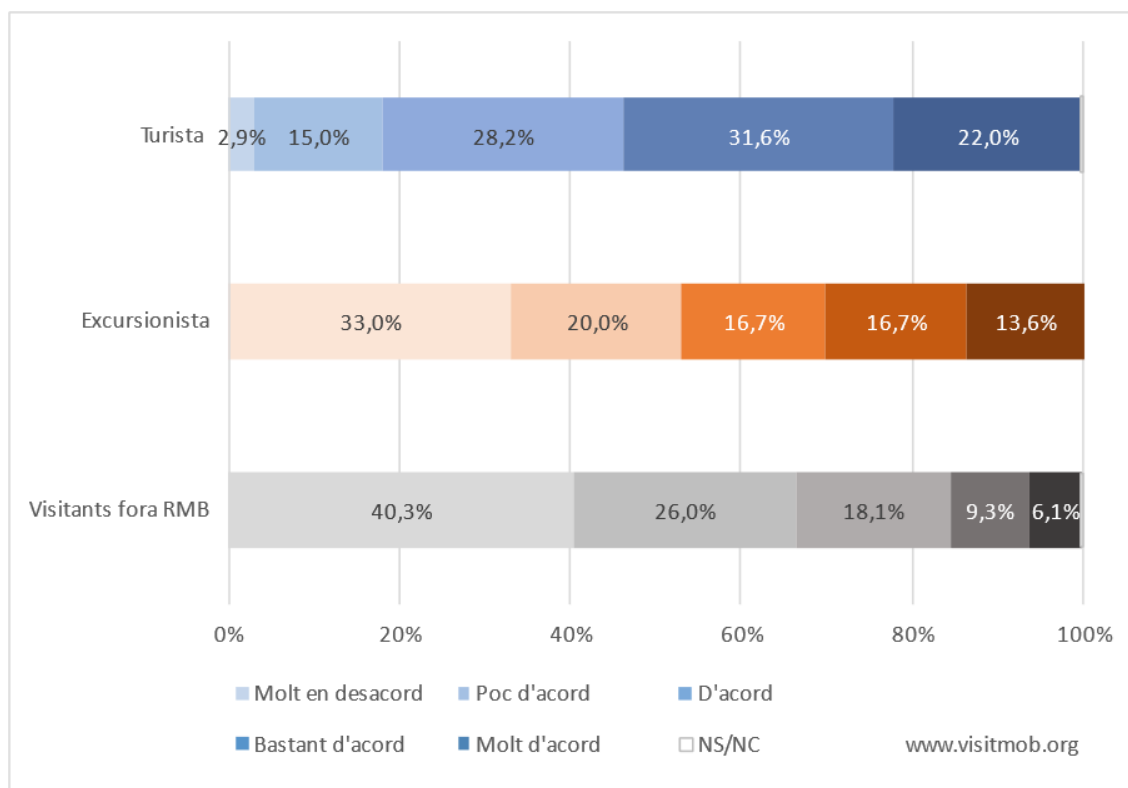
Font: www.visitmob.org

Aquesta hegemonia dels desplaçaments a peu té també una translació en les hores dedicades a caminar. El excursionistes són el perfil que més caminen: **el 70% dels excursionistes asseguren haver caminat més de 3 hores i el 15% entre 2 i 3 hores**. El **50% dels turistes al·leguen haver caminat més de 3 hores al dia i prop del 30% assegura haver-ho fet entre 2 i 3 hores**. Per contra, els visitants de dia de fora de la RMB són els que caminen menys temps i un 40% respon haver caminat menys de 2 hores durant tota la seva visita.

Si bé les hores caminades és un bon indicador que constata el mode majoritari dels visitants a Barcelona, una de les principals característiques associades a la visita turística té molt a veure amb el temps que les persones deambulen a peu sense una destinació concreta. En aquest sentit,

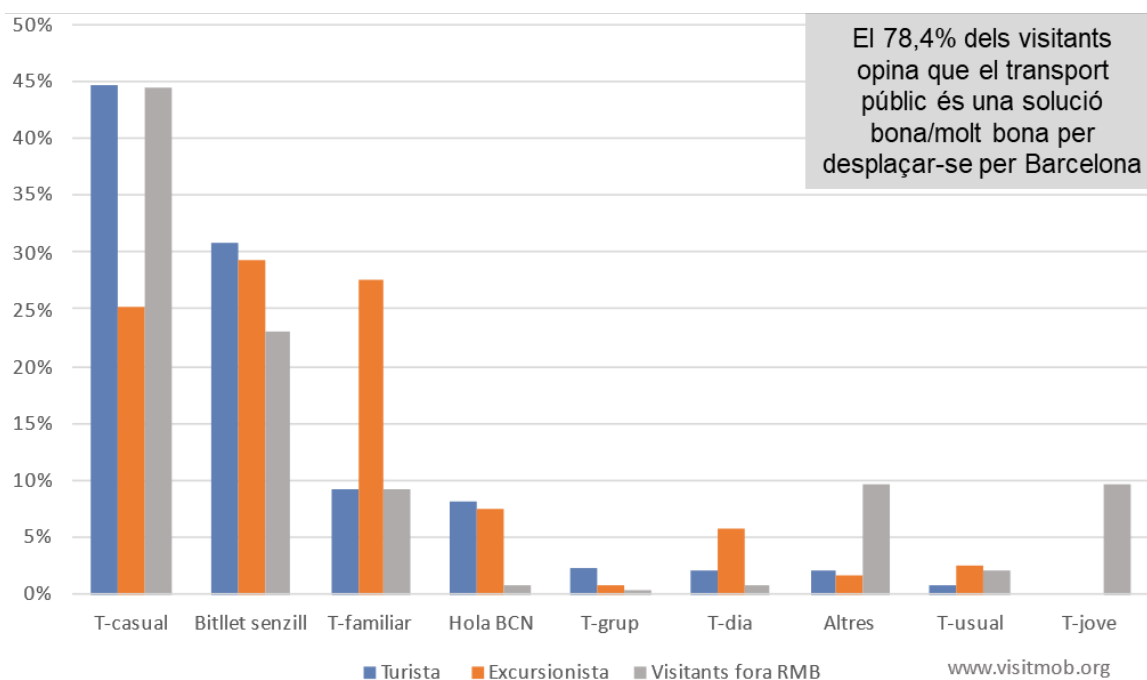
més del 80% dels turistes ha respost afirmativament mentre que només ho han fet menys de la meitat dels excursionistes i només un terç dels visitants de dia de fora de la RMB. Aquest és un bon indicador per evidenciar els ritmes, intensitats i modes diferenciats dels diferents visitants a Barcelona.

Figura 6. Resposta a la pregunta: “Has deambulat molta estona a peu sense una destinació concreta?”



Font: www.visitmob.org

Pel que fa a l'ús del transport públic, trobem també diferències substancials en els títols de transport utilitzats pels seus desplaçaments. Així, mentre **la T-Casual és el títol més utilitzat per turistes i visitants de fora de la RMB amb un 45%**, **la T-Familiar és predominant en els excursionistes amb un 27% del total.** El bitllet senzill és el segon títol més utilitzat amb prop un 30% de turistes i excursionistes i un 23% dels visitants fora RMB. El títol de 2 o més dies Hola Barcelona pensat pels visitants turistes, que ofereix descomptes a altres serveis i equipaments, ha estat escollit per menys del 10% de turistes i excursionistes. Altres títols com la T-Grup o la T-Usual són clarament minoritaris mentre el títol T-Jove és utilitzat pel 10% de les visites de fora de la RMB.

Figura 7. Títol de transport públic utilitzat durant l'estada a Barcelona

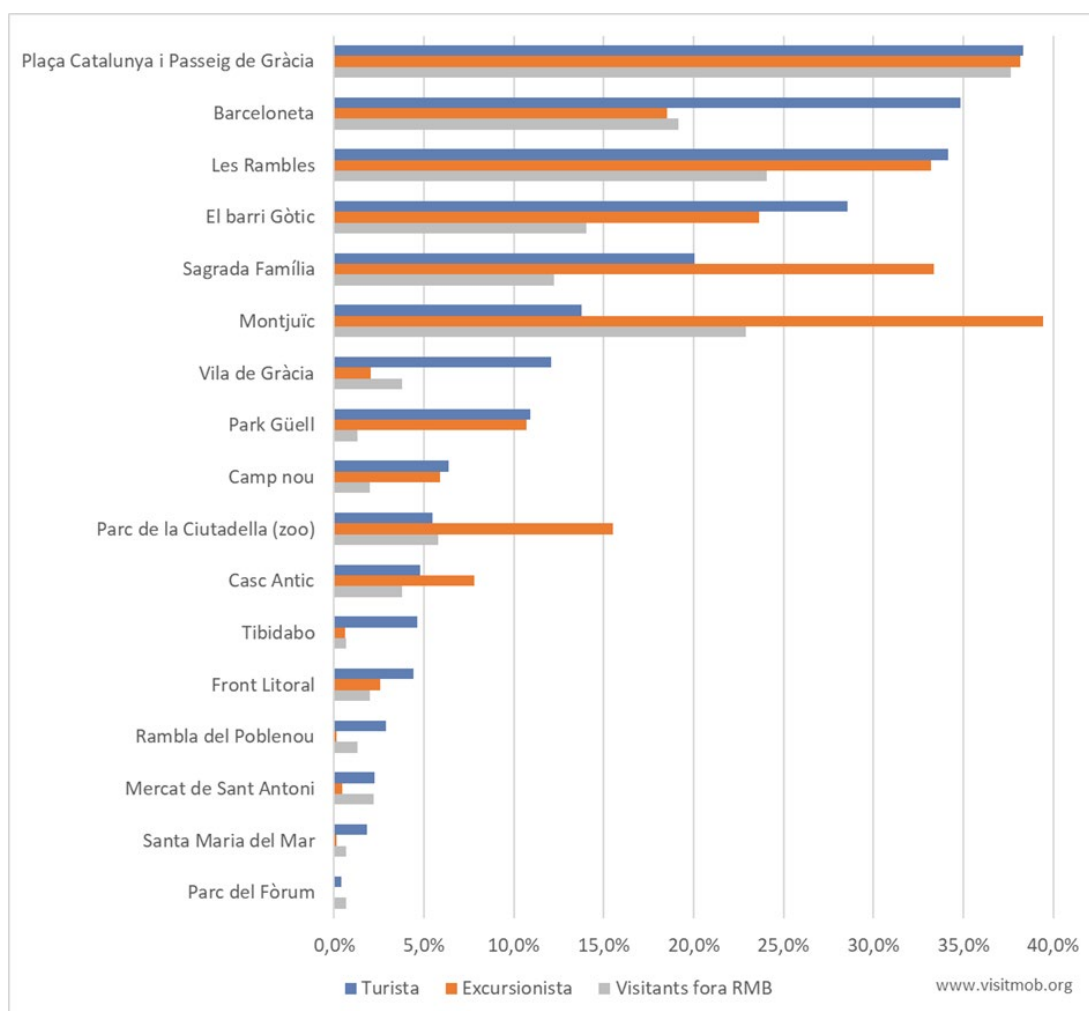
Font: www.visitmob.org

Pel que fa a la destinació dels desplaçaments dels visitants a Barcelona hi trobem pocs patrons compartits i força diferències substancials entre els diferents perfils (veure Figura 8). En primer lloc, trobem **que Plaça Catalunya i el Passeig de Gràcia és l'únic punt d'interès compartit pels tres perfils de visitants amb un total d'entre 36% i 38%**. A partir d'aquí trobem patrons diferenciats per perfils. Així mateix, **les Rambles és l'espai coincident de turistes i excursionistes amb prop del 34% però només el 23% dels visitants de dia fora RMB la visiten**. Una situació molt semblant a la visita al Barri Gòtic, on hi ha prop de 15 punts de diferència entre els turistes (27%) i els visitants fora RMB (12%). Cal remarcar que **els turistes visiten en un 35% la Barceloneta, probablement per gaudir de la platja, mentre que només ho fa el 18% d'excursionistes i visitants fora RMB**. Així mateix, hi ha altres punts com Sagrada Família, la Muntanya de Montjuïc o el Parc de la Ciutadella que són proporcionalment molt més visitats per excursionistes. En canvi, en menor percentatge, els turistes visiten espais fora de les icones globals i al·leguen haver visitat la Vila de Gràcia (possiblement fruit de la coincidència amb la Festa Major) però també a altres espais com el Tibidabo, el Front litoral, la Rambla del Poblenou o el mercat de Sant Antoni.

Nota metodològica

Cal tenir en compte que la pregunta amb la que es construeixen els resultats preguntava els desplaçaments del dia anterior en el cas dels turistes allotjats a Barcelona i si era el primer dia o si eren excursionistes o visitants fora RMB es preguntava pels desplaçaments des de la sortida de l'allotjament o l'arribada a Barcelona durant aquell dia i es preguntava sobre els desplaçaments previstos durant aquell dia.

Figura 8. Espais visitats en un dia

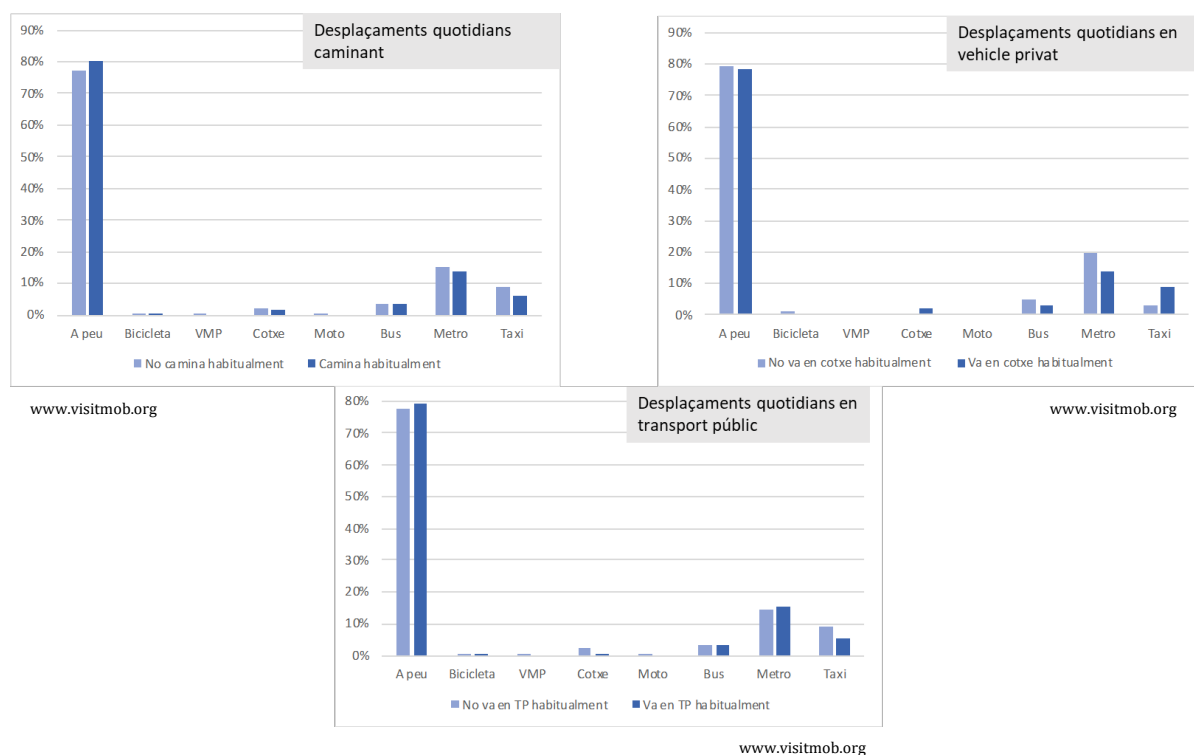


Font: www.visitmob.org

A més, **el 28,5% dels turistes allotjats a Barcelona al·leguen que han fet o tenen intenció de realitzar alguna excursió fora de la ciutat**, amb un percentatge major de resposta dels turistes que han arribat a Barcelona en vehicle privat. La principal destinació de fora de Barcelona és Sitges, amb un 11% seguit de Montserrat amb poc menys del 6%, seguit de la Costa Brava,

Andorra i Port Aventura, entre el 5% i el 4%. Girona, el Museu Dalí o la Roca Village se situen per sota del 2% de les respostes. **El mitjà de transport per dur a terme aquestes excursions realitzades o previstes són l'autocar en excursió organitzada (34,4%), el tren d'alta velocitat (23,4%), el tren convencional (20,3%) i el cotxe (13,4%).** La resta de mitjans no superen el 5% de les respostes. Les persones que han arribat a Barcelona en vehicle motoritzat són més proclius a sortir o a voler fer-ho.

Figura 9. Comparativa de patrons de mobilitat a Barcelona respecte les pautes en el lloc d'origen



Font: www.visitmob.org

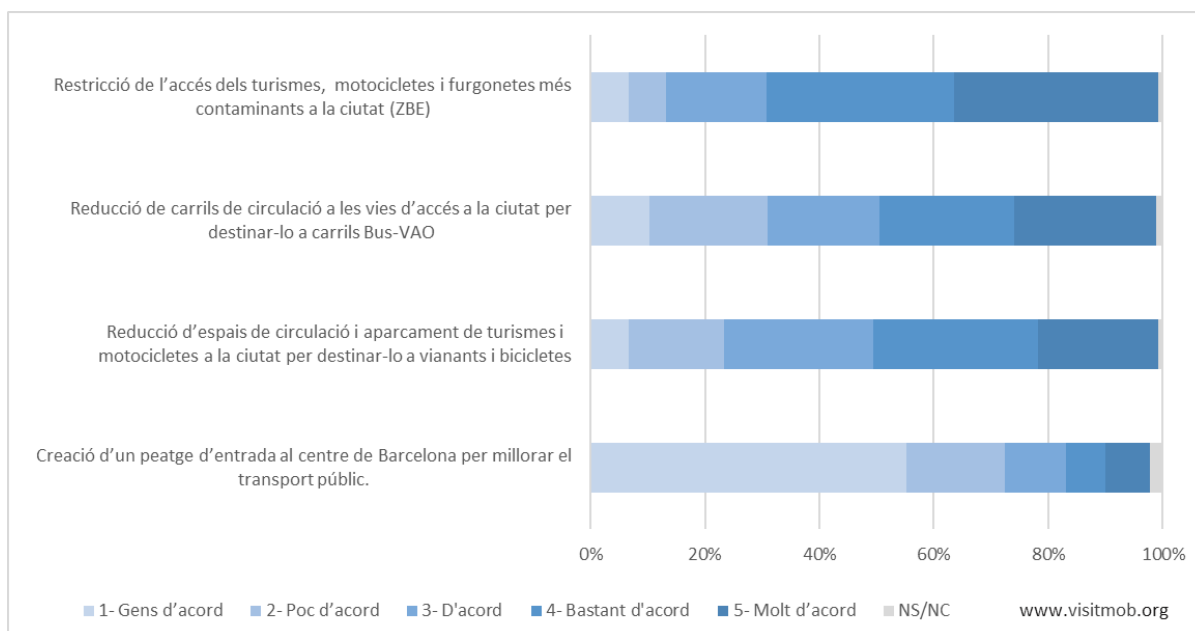
Una altra qüestió analitzada és la relació entre els patrons de mobilitat dels visitants en origen amb el comportament a la ciutat de Barcelona. Hi ha una relació clara entre ambdues pautes però amb una intensitat força baixa. Així, per exemple, **els visitants que al·leguen no caminar en els seus llocs de residència, presenten un lleuger percentatge menor de desplaçaments a peu i major en transport públic o en taxi.** La diferència més gran rau en els visitants que es mouen en cotxe en el seus llocs d'origen (aproximadament un 40% entre turistes i excursionistes). A Barcelona, aquest segment presenta un percentatge menor d'ús del transport públic i un ús molt més elevat del taxi.

Pel que fa a la percepció dels turistes, excursionistes de la qualitat de la seva visita, **més del 95% dels visitants al·leguen que és fàcil desplaçar-se per Barcelona i que el transport públic**

aporta solucions eficients per desplaçar-se per la ciutat. A més, ambdós perfils responen majoritàriament de forma afirmativa quan se'ls pregunta si han pogut visitar tot allò que volien, amb un percentatge més elevat dels turistes comparat amb els excursionistes.

Per últim, també es fan formular algunes preguntes pel que fa a la percepció dels visitants de dia de fora de la RMB a l'entorn de les polítiques de transport i mobilitat que afecten directament la població que accedeix a la ciutat en vehicle privat. En les respostes es pot veure clarament com **la restricció d'accés als vehicles més contaminants té una opinió més favorable seguit de la creació de carrils prioritaris Bus-Vao i la reducció d'espai de circulació i aparcaments en superfície a favor de l'espai dels vianants.** Tanmateix, la possible creació d'un peatge d'entrada a Barcelona per millorar-ne el transport públic compta amb una molt baixa acceptació, amb més del 55% de les respostes amb una valoració molt negativa.

Figura 10. Opinió sobre les polítiques de mobilitat envers l'accés dels vehicles motoritzats

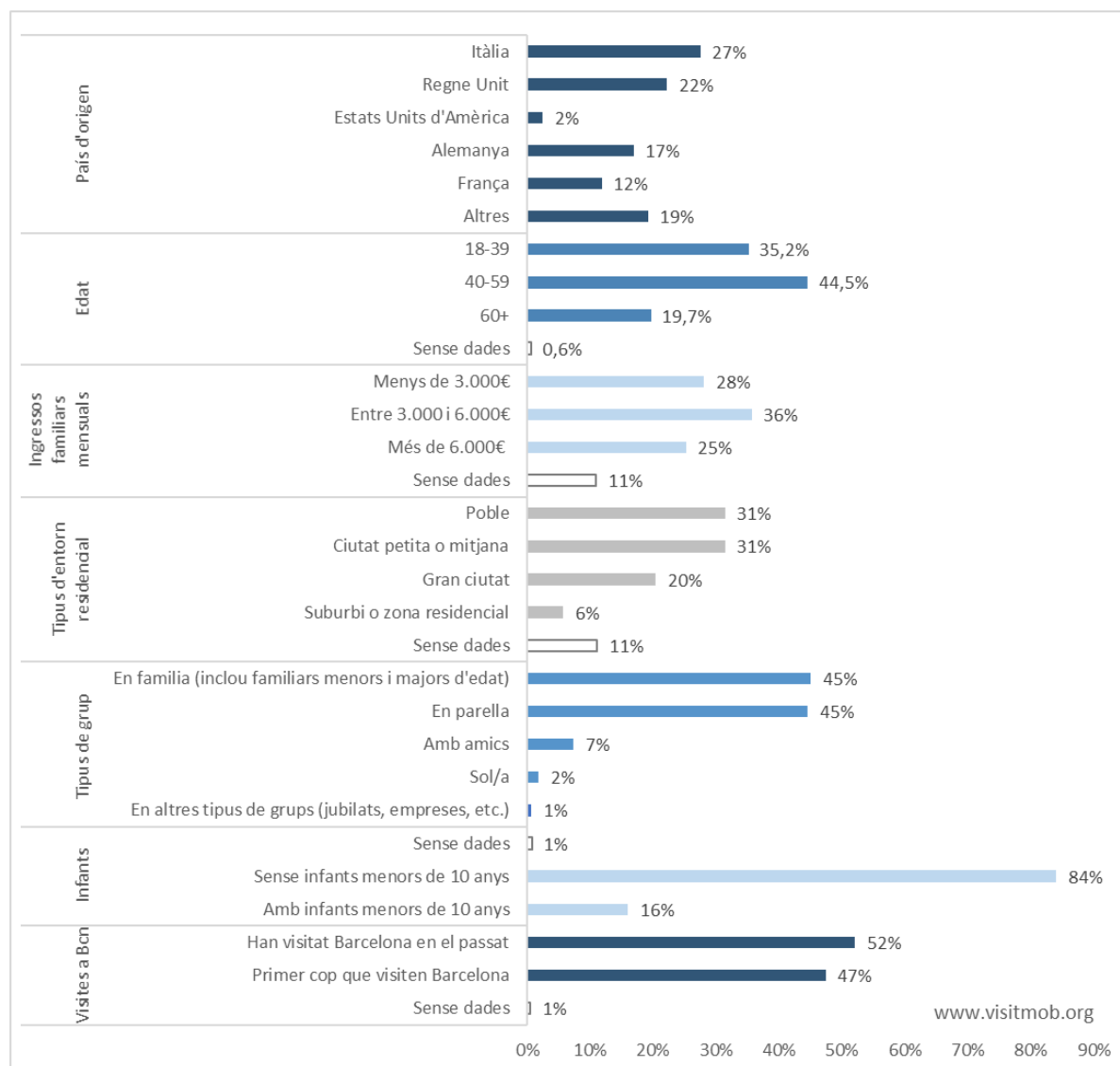


Font: www.visitmob.org

La mobilitat dels creueristes en trànsit a Barcelona

El perfil de les persones creueristes en trànsit amb enquesta i el *tracking* GPS és majoritàriament el de residents a països Europeus, menors de 60 anys que viatgen o bé en família sense infants menors de 10 anys o bé en parella, que viuen en pobles o ciutats petites i mitjanes; i amb uns ingressos per unitat familiar predominants d'entre 3.000 i 6.000 euros mensuals. Aproximadament la meitat havia ja visitat la ciutat de Barcelona.

Figura 11. Perfil dels creueristes en trànsit



Font: www.visitmob.org

El temps de visita a la ciutat de Barcelona dels creueristes és de 4 hores i 50 minuts, sumant-hi el temps de desplaçament d'anada i tornada entre la terminal i la ciutat, estimat en un total

entre 40 i 90 minuts segons el mitjà de transport. **Un 24,3% de la mostra ha passat més de 6 hores a la ciutat, un 44,6% entre 4 i 6 hores, i un 30,9% menys de 4 hores.** En el transcurs d'aquesta visita, les activitats més freqüents són **la visita a punts d'interès cultural o recreatiu** (78% de la mostra declara haver fer aquest tipus d'activitat), seguit de passejar sense destinació (46%), anar de compres (37%) i anar a un establiment de restauració (35%). Només un 7% dels enquestats declara haver descansat en un espai públic durant la seva visita, i només un 5% declara haver estat a la platja.

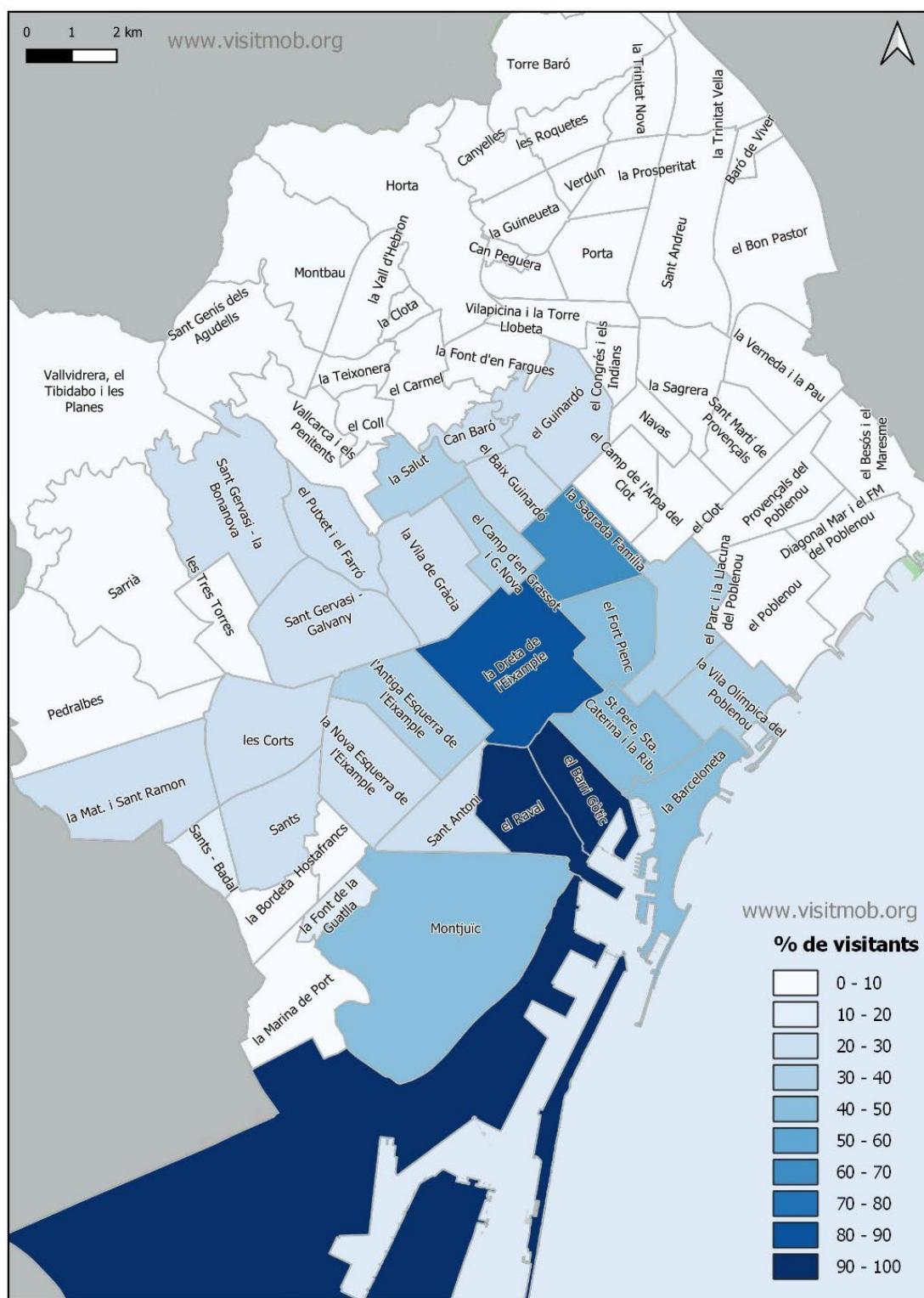
Pel que fa a la despesa, globalment els creueristes presenten **una despesa mitjana de 43€ per persona**, segons el que reporten a l'enquesta. Per nacionalitats, el estatunidencs semblen gastar per sobre la mitjana (52€), i per contra els visitants del Regne Unit ho fan significativament per sota la mitjana (35€). A nivell d'edats no s'observen grans diferències, però els creueristes majors de 60 anys declaren una despesa menor.

En l'accés a la ciutat des del port, **el mitjà de transport més freqüent entre els creueristes és l'autobús (Crusie Bus) de les terminals del Port** amb un 70,5% dels desplaçaments, seguits pel taxi (20,2%) i a peu (7,4%).

Pel que fa als mitjans de transport utilitzats per als desplaçaments a la ciutat, les dades dels GPS ens diuen que **els creueristes dediquen 2h i 25 min de mitja a caminar per Barcelona**, això és, **el 53% del temps de la visita**. A banda de caminar, **el Bus Turístic és el mitjà de transport més utilitzat pels creueristes (32,8%)** seguit del taxi (18,7%), el metro (16,8%) i en menor mesura, l'autobús urbà (5,5%).

Pel que fa als llocs visitats, **Ciutat Vella és el districte visitat pel 100% dels creueristes amb un temps mitjà d'estada de 2 hores, de les quals 1:15h ho són caminant**. El segueix el districte de l'Eixample, visitat per un total de 85,2% dels creueristes i amb una mitjana de 1:37 hores d'estada i 0:49h caminant. La resta de districtes presenten xifres molt menors. Entorn al 40% dels creueristes visiten el districte de Gràcia amb una mitjana d'estada de 00:36 hores, unes xifres molt similars a Les Corts amb un 30% de visites i només 0:33h d'estada. Districtes com Nou Barris o Sant Andreu no van rebre cap visita de creueristes.

Figura 12. Proporció de creueristes que han visitat els barris de Barcelona



Font: www.visitmob.org

Seguint amb la distribució espacial de la visita, la concentració en les icones turístiques és un fet determinant. **Un 96,7% dels creueristes han trepitjat els voltants de les Rambles**, on hi ha

passat de mitjana 1h i 5 minuts, dels quals 48 min són caminant. El segon indret més freqüentat, amb un 73% dels creueristes, és l'entorn de Plaça Catalunya i, sobretot, el Passeig de Gràcia, amb un temps d'estada de 32 minuts de mitjana, 19 dels quals caminant **Al voltant del temple de la Sagrada Família hi passen 63,1% dels creueristes**, amb una estada aproximada de 35 minuts, dels quals 15 minuts aproximadament són caminant. Per contra, **a la zona marítima de la Barceloneta hi ha estat una quarta part de la mostra**, amb una estada **de 36 minuts de mitjana**, dels quals 23 són a peu. Al Park Güell hi ha estat només un 10,7% dels creueristes, amb una durada mitjana de 42 minuts, 19 dels quals caminant. Finalment, pròpiament a l'Estadi del F.C. Barcelona tan sols hi ha estat un 7,2% de la mostra, amb una visita mitjana de 23 minuts, 15 dels quals a peu.

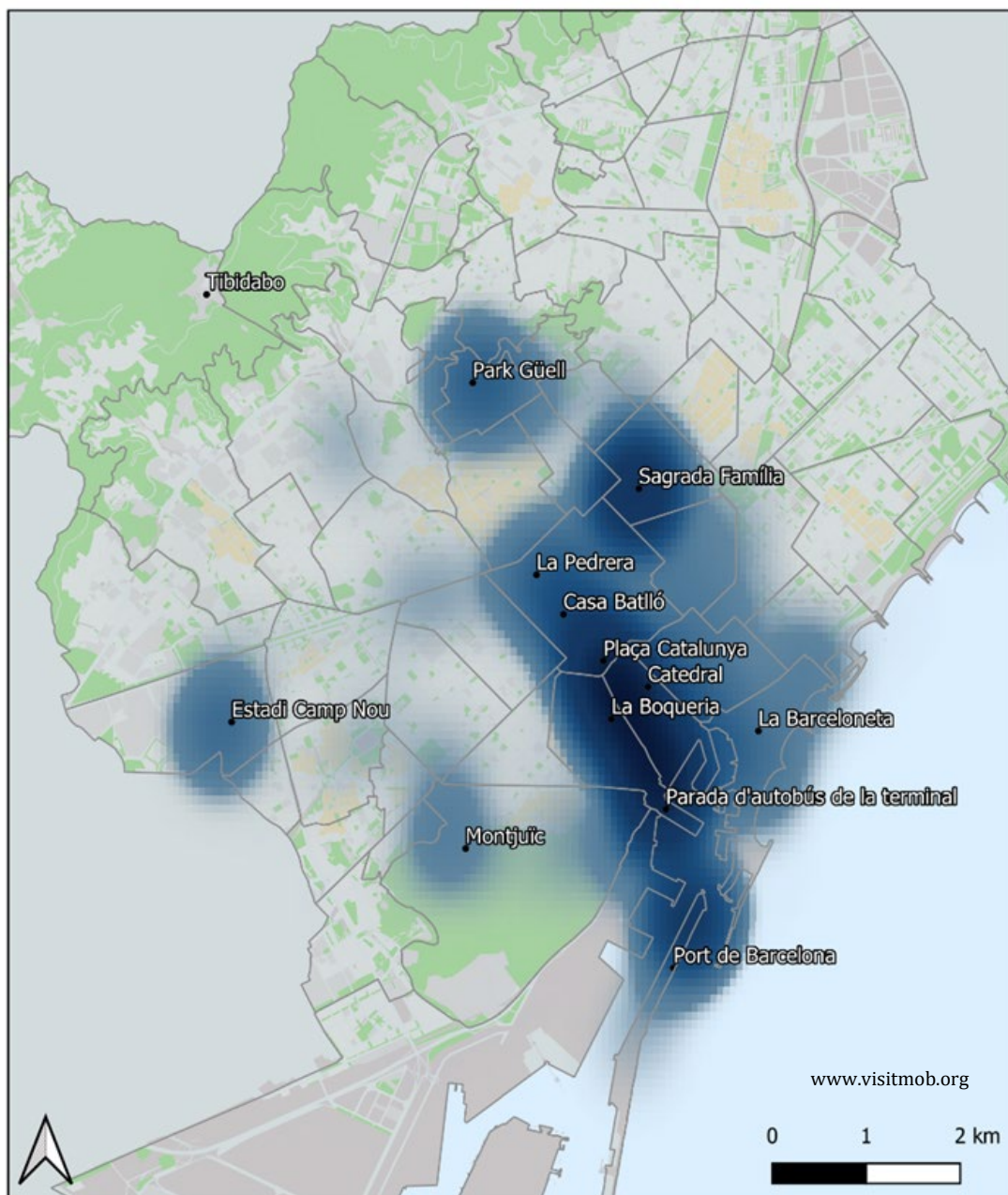
Taula 1. Punts d'interès visitats pels creueristes. Proporció de creueristes i temps mitjà de visita

Punts d'interès	Proporció de creueristes que hi ha estat	Temps mitjà de visita (hh:mm)*	
		General	Caminant
Les Rambles	96.7%	01:05	00:48
Plaça Catalunya	72.9%	00:19	00:10
Passeig de Gràcia	72.4%	00:32	00:19
Sagrada Família	63.1%	00:35	00:15
Barceloneta (mar)	24.5%	00:36	00:23
Park Güell	10.7%	00:42	00:19
Camp Nou	7.2%	00:23	00:15

Font: www.visitmob.org

Aquesta pauta de comportament espacial queda representada també en el següent mapa on es representa la intensitat de la visita a través del temps i la freqüència d'estada. En el mapa s'aprecia com **les Rambles, el Passeig de Gràcia, el Barri Gòtic i la Sagrada Família són els espais no només més freqüentats sinó també els que s'hi han estat més temps**. També es dibuixa clarament els altres tres pols d'atracció amb un pes relativament menor: Camp Nou, Park Güell i Montjuïc. i de les línies de Bus Turístic i els punts de parada, amb temps d'estada molt menor.

Figura 13. Mapa de la intensitat de visita dels creueristes en trànsit

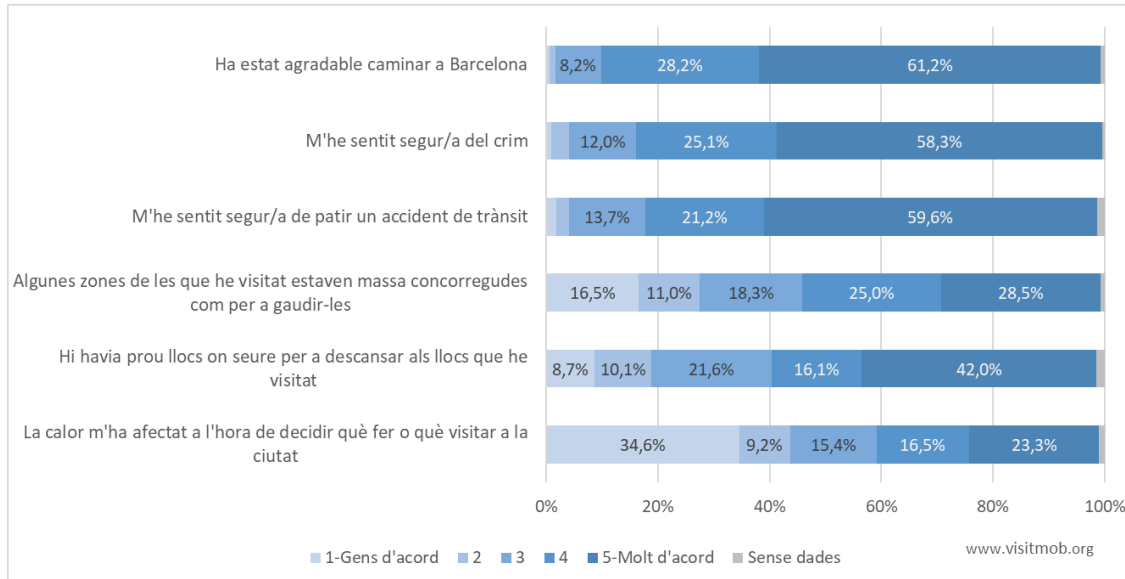


Font: www.visitmob.org

Pel que fa a la valoració de la ciutat en temes de mobilitat, **el 90% dels creueristes creuen que és agradable passejar per Barcelona i més del 80% s'ha sentit segur del crim i d'un accident de trànsit**, amb només un 4% de respostes negatives (opcions 1 i 2). En canvi, pel que fa als condicionants de la satisfacció de la visita, el 53% dels creueristes creuen que hi havia massa persones per gaudir dels llocs visitats i només el 58% creu que hi havia prou llocs on seure a

descansar durant la seva visita. Per acabar, només un 40% ha al·legat que la calor hagi estat un factor determinant pel comportament durant la seva visita.

Figura 14. Percepció de la qualitat de la visita dels creueristes



Font: www.visitmob.org

Bloc 2. Afectació de la mobilitat i l'activitat turística a la mobilitat i la qualitat de vida dels residents

El segon bloc presenta l'anàlisi de l'afectació de la mobilitat i l'activitat turística a la mobilitat quotidiana i la qualitat de vida de la població resident. Consta de dos apartats. El primer realitza una mirada pel conjunt de la ciutat i analitza la percepció dels residents de l'afectació de l'activitat turística a la mobilitat general de la ciutat Barcelona però també l'afectació a títol personal en els desplaçaments diaris per diversos motius. Així mateix, l'anàlisi posa el focus en la seva percepció de l'afectació de la l'activitat turística en el benestar emocional i la qualitat de vida segons el lloc de residència. Per altra banda, el segon apartat recull l'anàlisi de la veu directa dels residents a quatre barris de Barcelona que han estat seleccionats com a casos d'estudi - la Barceloneta, el Barri Gòtic, Sagrada Família i Sant Antoni – posant èmfasi en l'afectació quotidiana en l'espai públic i els sistema de transport, en l'escenari post-COVID-19; i específicament, en les persones a cura d'infants i la gent gran.

Nota metodològica del Bloc 2

Els resultats de l'**enquesta telefònica CATI a 2.000 persones residents a Barcelona** realitzada durant el mes **d'octubre i novembre de 2022** ens permet copsar l'afectació de la mobilitat dels visitants en la qualitat de vida i el benestar emocional de la població resident. Una mostra segmentada segons les tres zones definides pel Pla Especial Urbanístic d'Allotjament Turístic (PEUAT) que ens permet així diferenciar, a priori, les diferents intensitats d'afectació segons el lloc de residència.

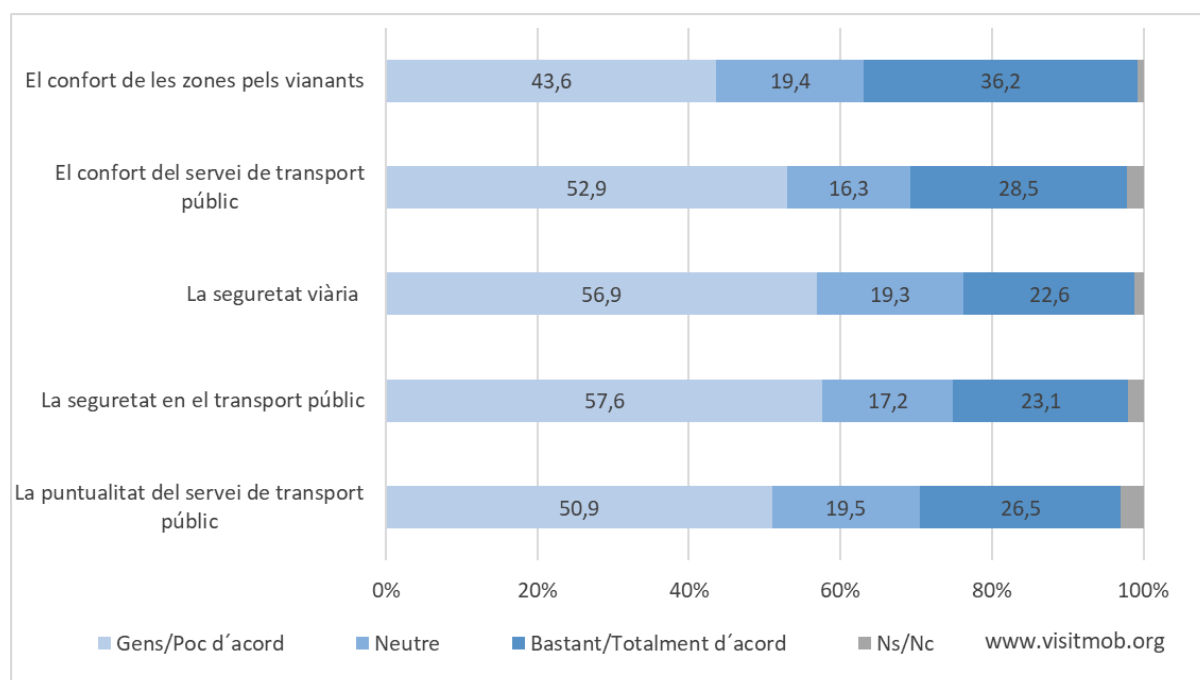
Les **58 entrevistes en format walk-along realitzades entre els mesos de juny i agost de 2022** serviren per poder explorar l'afectació més encarnada de la mobilitat turística en la vida quotidiana directament a través de la veu dels residents de **quatre barris de Barcelona: la Barceloneta i el Gòtic al districte de Ciutat Vella; i Sagrada Família i Sant Antoni al districte de l'Eixample**. El mètode *walk-along* consisteix en entrevistar als veïns i veïnes caminant pels carrers i places del barri per poder preguntar "in situ" aquelles qüestions vinculades a la mobilitat i l'activitat turística que els afecten en els seus trajectes quotidians. A més de l'enregistrament de la veu i la seva posterior transcripció, es registra també el traçat de la passejada amb tecnologia GPS i es fan fotografies dels punts clau de l'entrevista per tal de tenir un registre per la seva anàlisi. Totes les entrevistes han estat codificades i analitzades mitjançant el programari Atlas-ti.

Afectació de l'activitat dels visitants en la mobilitat personal i general dels residents de Barcelona

La primera constatació és que a la tardor del 2022 **la percepció sobre l'afectació de l'activitat turística a la seva mobilitat era molt similar a la d'abans de la pandèmia**. Al voltant d'un 15% de les persones residents perceben que la seva mobilitat quotidiana quedava més afectada per la mobilitat turística després de la COVID-19, especialment homes i les persones residents majors de 65 anys que viuen en els barris turístics. Un 15% al·lega que l'afectació és menor a l'escenari pre pandèmic.

Pel que fa a la valoració dels residents respecte l'impacte de l'activitat turística en la mobilitat general de la ciutat, **l'afectació negativa més gran percebuda ho és relació al confort en les zones de vianants, això és; vinculada a la massificació de l'espai públic, amb un 36,2% de les respostes**. El segueixen qüestions com el confort en el servei de transport públic amb un 28,5% de les respostes i la puntualitat del servei del transport públic amb un 25,6%. La qüestió de la seguretat tant en la circulació viària com en l'ús del transport públic baixa fins al 22,6% i el 23,1%.

Figura 15. Valoració de l'afectació de l'activitat turística en la mobilitat general de Barcelona

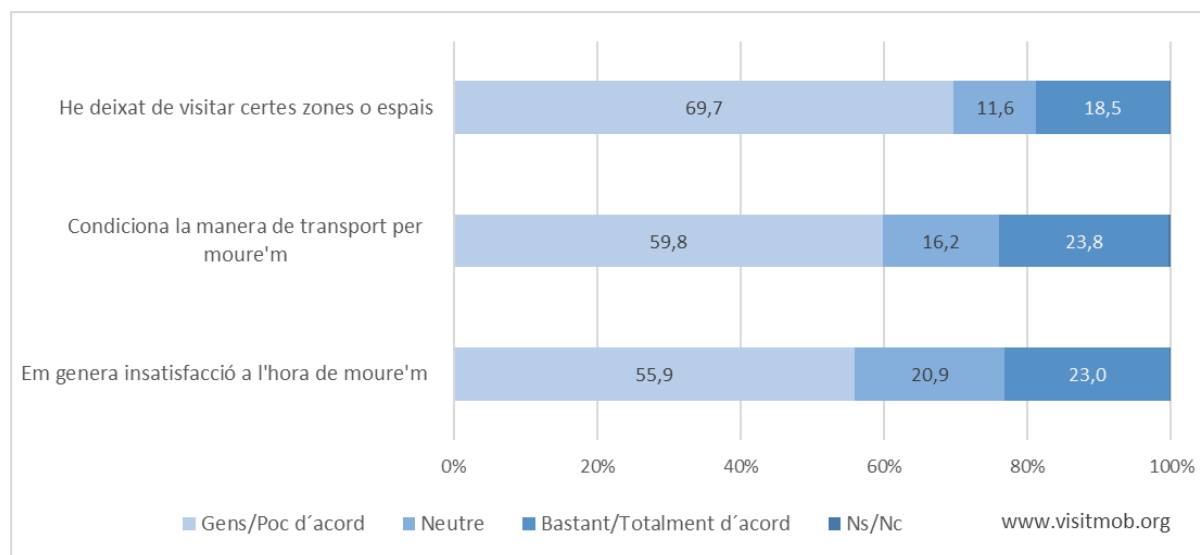


Font: www.visitmob.org

Tanmateix, existeix una diferència en la resposta segons el lloc de residència. **Els residents dels barris turístics al·leguen una major afectació pel que fa al confort a les zones de vianants,**

el confort, la seguretat i la puntualitat del servei de transport públic (entre 8 i 10 punts de diferència). En canvi, la seguretat viària presenta una diferència de només 5 punts a favor dels residents dels barris turístics. Aquesta afectació és percebuda amb una diferència major per part de les dones i dels residents amb el nivell socioeconòmic més alt.

Figura 16. Valoració de l'afectació de l'activitat turística en la mobilitat personal



Font: www.visitmob.org

Pel que fa a l'afectació de la presència de turistes a la mobilitat personal, **la presència de turistes genera insatisfacció a un 23% dels residents a l'hora de moure's, a un 23,8% els condiciona el mitjà de transport per moure's per la ciutat, i un 18,5% han deixat de visitar espais específics de la ciutat**, especialment els homes, les persones més grans, les de nivells socioeconòmic més alt i més baix i les persones residents en els barris turístics.

Pel que fa a la percepció d'aquelles persones residents que al·leguen trobar-se visitants en els seus desplaçaments quotidians, hi ha lleugeres diferències segons la motivació. Així, **entre el 30 i el 20% de les persones enquestades han al·legat que el turisme afecta negativament els desplaçaments per anar a treballar/estudiar i per tenir cura d'alguna altra persona, pel que fa la comoditat i la durada del seu desplaçament** i, en menor mesura, també envers la seguretat o el canvi de trajectòria. Aquesta diferència és major en els residents dels barris turístics. En canvi, pel que fa les motivacions d'oci i de compra presenten una menor afectació i la diferència segons el lloc de residència.

La meitat de les persones residents participants valoren bé o molt bé la seva qualitat de vida i benestar emocional general, només un 7% la valoren malament o molt malament. No s'observen

diferències entre la percepció en la qualitat de vida i benestar emocional entre homes i dones però, en canvi, **existeix una major proporció de residents menors de 30 anys mostren la pitjor percepció de qualitat de vida i benestar emocional, i mostren nivells més alts d'estat d'ansietat.** Amb tot, **la presència de turistes té un efecte negatiu en el benestar emocional i la qualitat de vida per un 17% dels residents, amb un patró similar per sexe i grups d'edat.** Per últim, el 17% de les persones residents perceben que la presència de turistes afecta negativament a la seva qualitat de vida, amb una diferència de 6 punts per sobre entre els residents dels barris turístics. L'impacte pel que fa a l'estat emocional s'ubica entre el 8 i el 10% i no s'observen diferències rellevants entre les tres Zones PEUAT.

Percepció dels impactes de la mobilitat turística en la vida quotidiana dels residents

En primer lloc, destaca **l'afectació de l'activitat turística a la mobilitat quotidiana tant als desplaçaments a peu com als desplaçaments en diferents mitjans de transport públic o privat.** En aquesta dimensió, destaquen **els efectes negatius de la massificació per poder reproduir la vida quotidiana, causant alhora un greuge diari però també una sensació de pèrdua del sentiment de pertinença del lloc.** Aquest sentiment de desarrelament s'accentua en la gent gran, més sensibles als canvis que s'han produït tan intensament en els darrers 20 anys. Val a dir que **gran part d'aquests canvis i transformacions ja no es perceben com una excepcionalitat de la temporada estival sinó que la massificació s'assumeix de forma cronificada al llarg de l'any** com és al barri Gòtic i Sagrada Família. La platja o el passeig marítim amb un ús més intensiu de caràcter estacional, durant els mesos de primavera i estiu. Per les persones entrevistades, la massificació suposa, entre altres, **un canvi en els patrons de mobilitat, canvi d'itineraris i també a través de prioritzar horaris de baixa afluència per tal d'evitar la fricció amb els visitants i turistes.** La massificació dels espais fruit de la forta afluència de turistes veu intensificat els efectes negatius en **les pràctiques vinculades a la cura, sobretot dels infants, que no poden gaudir d'autonomia ni d'espai lliure suficient sense ocupar.** La **manca d'espais de trobada, esbarjo o lleure infantil** és un dels elements centrals de les entrevistes a mares i pares; que també apunten als riscos elevats derivats de les deixalles derivat de l'oci nocturn - especialment vidres i restes de botellots - però també de la intensitat del trànsit de vehicles motoritzats, bicicletes i VMP en carrers de plataforma única però també a les voreres d'aquests dos últims.

Una altra qüestió central que han fet emergir les entrevistes són **les transformacions als barris que tenen a veure amb el procés de turistificació dels darrers anys.** En especial, es posa

èmfasi en els canvis dels usos comercials en planta baixa, dels usos turístics d'edificis d'habitatge, que **afebleixen el teixit residencial i les xarxes comunitàries del territori**. També té una especial rellevància pel que fa a l'afectació en la qualitat de la vida quotidiana com és **la cronificació de problemes en aquells nodes de transport fortament utilitzat pels turistes com són algunes línies regulars d'autobús, les parades de bus turístic o les zones d'encotxament i desencotxament d'autocars**. Per últim, un dels efectes negatius percebuts són **les externalitats ambientals derivades del turisme i l'economia del visitant com són el soroll, els residus o l'excés de brutícia**; a més de la qüestió de la inseguretat associada a l'oci nocturn o la delinqüència generada per la presència de visitants i turistes.

Pel que fa a l'afectació de **la COVID-19 a la vida quotidiana dels barris analitzats, podem destacar tres períodes clau**. En primer lloc, l'etapa del confinament, entre febrer 2020 i maig 2020, en la que **imperava la immobilitat, la por al contagi per part dels residents i un sentiment d'inseguretat fruit de la manca de presència d'activitat, vida quotidiana i mobilitat als carrers i places**. El període de post-confinament, entre juny 2020 i maig 2021, coincideix amb una obertura progressiva al turisme però també amb un sentiment de **reapropiació de la ciutat per part dels residents, destacant la vida quotidiana i la descoberta o el retrobament amb la comunitat veïnal en espais turistificats** com els entorns del Temple de la Sagrada Família, les Rambles, Plaça Reial, Plaça Nova, o el passeig marítim i les platges. Aquest moment excepcional comportà un redescobriments de la ciutat i també **un canvi d'hàbits en la mobilitat en gran part degut a l'absència de mobilitat dels visitants, amb un increment dels desplaçaments a peu o en bicicleta**. Així mateix, també és un període afectat pel xoc econòmic derivat de la pandèmia. Per una banda, va aflorar **una oferta de pisos en lloguer de llarga durada a preus més assequibles ja que va desaparèixer la demanda turística però també el lloguer de temporada**, fet que va permetre certa mobilitat residencial en temps de pandèmia. Per altra banda, però, fou una època afectada per l'aturada de molts sectors econòmics, el tancament d'alguns comerços i la **conseqüent reducció de la capacitat adquisitiva de la població, sobretot d'aquella dependent de l'economia del visitant**. Per últim, el període de represa de l'activitat, a partir de maig 2021 genera un sentiment de resignació per haver tornat a la situació de partida on es reproduïen tots els efectes i externalitats negatives del turisme, sobretot per part de les persones que viuen al barri des de fa més temps; una percepció molt menys intensa per part de les persones estrangeres o novingudes a aquests barris. Alhora, **destaca com a llegat el canvi d'usos més saludables de la mobilitat - a peu i en bicicleta, sobretot - i el reforç dels llaços veïnals**, sobretot pel que fa a les famílies amb criatures, que se sostenen en gran part a través de xarxes d'ajuda mútua que van poder teixir durant la post-pandèmia.

Bloc 3. Reptes de la mobilitat turística

En aquest tercer i darrer bloc, es recullen els principals reptes pel que fa a la gestió de la mobilitat dels visitants a Barcelona recollits llarg del procés de recerca del projecte Visitmob. Uns reptes constituïts a través de diverses fonts amb l'objectiu de contribuir al debat envers una gestió socialment i ambientalment més sostenible de la mobilitat urbana de Barcelona.

Nota metodològica del Bloc 3

Els reptes que es presenten a continuació han estat redactats a partir de l'anàlisi de la informació generada en el marc del projecte VISITMOB i complementats i debatuts a través de tres processos metodològics. En primer lloc, **dues sessions de discussió en grup amb agents veïnals i comercials dels quatre barris turístics**: la Barceloneta, el Barri Gòtic, Sagrada Família i Sant Antoni. Aquestes sessions dutes a terme al mes de setembre van recollir de forma sistemàtica els reptes vinculats a la mobilitat turística per als districtes de Ciutat Vella i l'Eixample.

En segon lloc, es van dur a terme **dues sessions de treball a mode de tallers participatius al mes de març on hi van participar més de vint representants d'entitats i institucions públiques així com també d'associacions privades i comunitàries** a l'entorn de la mobilitat turística amb a objectiu general recollir idees i debatre sobre els principals reptes que afronta la mobilitat turística a la ciutat de Barcelona per tal de minimitzar al seu impacte social i mediambiental. Durant la sessió es van **identificar de forma participada els principals reptes** per minimitzar els impactes mediambientals i socials de la mobilitat turística a la ciutat de Barcelona; així com també es van **recollir idees d'actuacions o projectes** per tal de fer front als reptes identificats.

Per últim, en tercer lloc, **s'han analitzat els documents de planificació que conformen l'agenda política per gestionar la mobilitat turística**. Parlem de documents com l'Estratègia de Mobilitat Turística (2017), el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana, el PMU de Barcelona, el PMU de Ciutat Vella així com també les mesures de govern i plans d'actuació que incideixen en la mobilitat turística.

1. Concentració de fluxos de visitants a l'espai públic

Una de les qüestions més clares que s'han pogut constatar a través de les diverses fases de l'estudi és la gran concentració territorial de l'activitat turística a la ciutat. Espais com el Barri Gòtic el Front Marítim o la part central l'Eixample són també les àrees amb una elevada oferta de

l'economia comercial i de restauració així com també l'oferta d'allotjament. Aquesta concentració l'hem vist tant pel que fa als turistes i excursionistes però especialment en el cas dels creueristes. Així doncs, un dels principals reptes és gestionar l'escenari on la concentració territorial, el gran volum de fluxos i la major intensitat genera massificació i un conseqüent fort impacte en la vida dels residents dels barris més visitats. Una concentració que és també temporal, amb una intensitat major en determinades franges del dia, que varia els usos de l'espai al llarg del dia, però també dels dies de la setmana i, en alguns barris, també en mesos de l'any depenent no només de la temporada alta dels visitants sinó també dels atractius (platja i front marítim, Fonts de Montjuïc, Tibidabo, etc.).

2. La major fricció dels grups grans

Una de les principals pràctiques turístiques que generen més fricció, recollit en tots els processos metodològics de caire qualitatiu són els grups grans de visitants, amb guiatge o a través de modalitats *free-tours*. El volum però també el tipus de comportament - més passiu i menys atent a eventualitats a l'espai públic - així com l'impacte que causen els ancoratges d'aquestes mobilitats - sobretot els punts d'encotxament i desencotxament d'autocars - són les principals característiques d'aquesta modalitat.

3. Congestió de determinades infraestructures i serveis de mobilitat

Aquesta aflluència concentrada en certs punts suposa també una major freqüentació a determinats serveis de mobilitat. Una demanda que sovint no està prevista en els plans de gestió, basats la majoria en demandes de la mobilitat quotidiana en dies feiners per part de la població resident. Serien les línies i parades de metro i bus que connecten els principals punts de visita, però també els horaris valls i nocturns o caps de setmana. La consideració d'aquest volum gens menyspreable de demanda hauria d'integrar-se de forma clara en els càlculs de l'oferta de la mobilitat urbana, metropolitana i regional. La congestió de certes infraestructures i serveis suposa, per una banda, una major fricció i malestar de la població resident que veu col·lapsat, en alguns moments, els serveis de transport públic.

4. El finançament dels serveis del transport públic

Per altra banda, l'estructura tarifària, malgrat els canvis recents amb els nous títols, no acaben de resoldre les necessitats d'ingressos dels usuaris esporàdics, que continuen fent servir tarifes fortament subvencionades. El cost que té la mobilitat extra necessària per fer front a necessitats concretes de reforç de línies d'autobús o de metro és una externalitat negativa que idealment hauria de fer-se'n càrrec el propi visitant esporàdic, sobretot aquell que no contribueix directament al seu finançament a través dels mecanismes fiscals del país. D'altra banda, s'ha

comprovat com la T-Casual segueix sent el títol més usat i que la T-Familiar s'utilitza per usos també esporàdics d'un dia. El títol Hola BCN! no sembla suficientment competitiu o atractiu pels visitants, siguin turistes o creueristes.

5. Disrupció derivada de Vehicles de Mobilitat Personal i ús turístic de la bicicleta

Malgrat el repartiment modal de la bicicleta o els Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) és molt baix considerant tots els desplaçaments analitzats (menys de l'1 % per tots els perfils) i malgrat ser una de les activitats més regulades pel que fa a les condicions del lloguer per hores de giny i bicicletes i als serveis compartits en mode *free floating*, l'ús de la bicicleta i el VMP és una qüestió central en la discussió de la gestió de la mobilitat dels visitants. Una de les qüestions detectades és la manca d'adequació entre les necessitats d'aquesta mobilitat i les infraestructures. I més concretament, quan l'ús de la bicicleta o VMP esdevé en espais amb una gran afluença de vianants, doncs generen una forta fricció que acaba suposant un risc per als darrers. També s'apunta a la qüestió no només de la capacitat de la infraestructura ciclista – carrils bici, sobretot – sinó també al seu disseny, que sovint genera situacions de fricció. S'apunten també qüestions d'hàbits relacionats amb la conducció, el coneixement tàcit i explícit de les normatives de circulació o les pautes de comportament associades al caràcter recreatiu, sobretot en els grups.

6. Efectes induïts dels fluxos turístics en la vida quotidiana

Un altre dels reptes identificats són els efectes indirectes i induïts per les característiques dels fluxos de la mobilitat turística en la vida quotidiana. Es tracta, en primer lloc, de la congestió d'infraestructures de transport públic per part dels visitants i la seva afectació a l'ús quotidià imprescindible per garantir el benestar dels residents. En segon lloc, hem constatat que aquesta congestió pot derivar en canvis forçats d'hàbits de mobilitat i pràctica de l'espai públic. Evitar certs carrers, adaptar horaris i ritmes, tàctiques per superar els espais col·lapsats, etc. A més, hi ha una qüestió gens menyspreable que és el canvi en els usos de planta baixa i ocupació d'activitats econòmiques – sobretot terrasses – en l'espai públic. Parlem dels canvis en el paisatge comercial dels barris més freqüentats, una especialització que es retroalimenta a través dels fluxos dels visitants, que són alhora objectiu i promotors. Aquestes pràctiques tenen també un impacte en la salut i benestar de la ciutadania derivada de les pràctiques turístiques i la seva mobilitat. El fet que un 20% dels residents del barri turístic es vegin afectats en la seva salut emocional per l'impacte del turisme a la ciutat, per la pressió que suposa la sobreocupació de la via pública, per la contaminació acústica derivada de l'activitat recreativa; pot acabar tenint un important impacte psicològic sobre els residents

7. Repartiment modal més sostenible pel que fa a l'excursionisme

Si bé, tal i com hem vist, el repartiment modal dels visitants turistes està fortament marcada per la majoria de desplaçaments a peu (a l'entorn del 80%), l'excursionisme té marge de millora sobretot pel que fa a l'accés a Barcelona, amb un percentatge d'accés en vehicle propi, que ocupa encara un percentatge relativament elevat (un 35%). Aquest repte deixa palesa la necessitat també de millorar la cobertura a mobilitat interurbana amb transport públic col·lectiu per accedir a Barcelona, especialment pel que fa a les destinacions de la costa del Maresme, del Garraf, Costa Daurada i Costa Brava.

Per citar els continguts d'aquest informe:

Arias-Sans, A. & Gutiérrez, A. (Coord.) (2023) *Visitmob. Mobilitat dels visitants a la ciutat de Barcelona després de la Covid-19. Informe de resultats. Juny 2023*. Universitat Rovira i Virgili.