

ESTRATÈGIA DE MOBILITAT TURÍSTICA

Sessió de treball amb entitats del Pacte per a la Mobilitat i el Consell Municipal de Turisme i Ciutat

*Acta - resum de la sessió de treball participatiu celebrada el 23 d'octubre de 2017
Sala Barcelona. Ecologia Urbana.
Ajuntament de Barcelona*



Índex

1.	Introducció	3
2.	Objectiu, ordre del dia i participants de la sessió	4
3.	Acta – resum del treball en grups	
	Grup 1: MITJANS DE TRANSPORT COL·LECTIU	6
	Grup 2: MITJANS DE TRANSPORT INDIVIDUAL	8
	Grup 3: REGULACIÓ DEMANDA TURÍSTICA – ESPAIS DE GRAN AFLUÈNCIA	10
	Grup 4: LA MOBILITAT TURÍSTICA EN EL SISTEMA DE TRANSPORT GENERAL	12
4.	Fotografies dels panells de treball.....	14

1. Introducció

En el marc de l'elaboració de l'Estratègia de Mobilitat Turística a la ciutat de Barcelona, i més concretament en la fase de definició de propostes estratègiques, el passat 23 d'octubre es va celebrar una sessió de treball participatiu amb entitats membres integrants del "Pacte per la Mobilitat" i del "Consell Municipal de Turisme i Ciutat". Aquesta sessió de treball fou concebuda com a punt de trobada dels diferents agents amb l'objectiu d'avançar cap a la validació i concreció de les propostes plantejades per l'estratègia el passat 9 d'octubre.

La sessió va arrencar amb unes paraules de benvinguda del Regidor d'Empresa i Turisme, el Sr. Agustí Colom, agraint a la gent l'assistència i participació en la jornada i destacant la importància del treball conjunt entre les diferents entitats implicades en millorar la mobilitat turística de la ciutat. També va comentar que la sessió s'havia estructurat al voltant de quatre grans temes:

A. MITJANS DE TRANSPORT COL·LECTIU

B. MITJANS DE TRANSPORT INDIVIDUAL

C. REGULACIÓ DEMANDA TURÍSTICA – ESPAIS DE GRAN AFLUÈNCIA

D. LA MOBILITAT TURÍSTICA EN EL SISTEMA DE TRANSPORT GENERAL

Seguidament, el Sr. Joan Casals, membre de l'equip de consultors **Momentum^{co}**, va explicar la metodologia de treball prevista pel desenvolupament de la sessió. Així mateix va recordar que l'objectiu plantejat per a la sessió era "Recollir idees que ajudin a concretar les propostes plantejades en el marc de l'elaboració de l'Estratègia de Mobilitat Turística".

La dinàmica de la sessió va consistir en distribuir els participants, segons les seves preferències manifestades, en quatre grups de treball, centrat, cadascun d'ells, en abordar un dels temes plantejats: Mitjans de transport col·lectiu, Mitjans de transport individual, Regulació demanda turística – espais de gran afluència, La mobilitat turística en el sistema de transport general. Cada grup comptà amb la figura d'un referent tècnic qui, com a persona experta en el tema concret de debat, inicià el treball en grup amb una petita introducció sobre l'estat de la qüestió, i amb la presència d'un membre de l'equip **Momentum^{co}** que aportà suport metodològic al treball participatiu.

La dinàmica consistí en recollir idees / comentaris / suggeriments com a resposta a dues preguntes concretes sobre el tema en qüestió. Les aportacions es van anar recollint en targetes que es col·locaren sobre els panells de treball, representant el fil del debat generat i generant diagrames d'afinitat entre idees similars.

Transcorreguts 50 minuts, es donà per conclosa la primera fase de treball en grups. En aquest moment cadascun dels participants, a excepció del relator i del consultor, va anar a un altre grup per iniciar la segona fase treballant sobre un altre dels temes plantejats, també segons les seves preferències. Un cop configurats els nous quatre grups, es va iniciar la segona seqüència de treball amb una introducció del relator i, en aquest cas, un resum de totes aquelles idees generades pel primer grup. D'aquesta manera, els segons grups partiren de les propostes elaborades pels primers, treballant així de forma acumulativa. En el cas del grup 2, només va comptar amb un grup que va poder debatre al llarg dels 90 minuts.

Transcorreguts uns 40 minuts, es va donar per conclosa la fase participativa de recollida d'idees i es va dur a terme una posada en comú en plenari, en la qual els consultors de l'equip **Momentum^{co}**, amb l'ajuda dels panells de treball, van compartir amb tots els assistents les aportacions realitzades pels diferents grups de treball generats.

El present document és l'acta-resum de la sessió celebrada el passat 23 d'octubre. Conté:

- **Ordre del dia i participants** de la sessió.
- **Síntesi de les idees** aportades en cadascun dels temes.
- **Enllaç a les fotografies dels panells** de treball elaborats al llarg de la sessió, fidel reflex literal dels debats.

2. Objectiu, ordre del dia i participants de la sessió

Objectiu de la sessió:

- Recollir idees que ajudin a concretar les propostes plantejades en el marc de l'elaboració de l'Estratègia de Mobilitat Turística.

Ordre del dia:

17:45h Arribada i inscripció dels participants en els diferents grups de treball (Llistats)

18:00h Benvinguda i explicació objectius jornada
Metodologia

18:15h 1r torn de debat en grups

19:10h 2n torn de debat en grups

19:45h Posada en comú resultats de cada grup (Momentum^{co})

20:00h Finalització

Participants:

Nom i Cognom
Aguarta, Elena (Audica)
Alonso, Maria Paz (APIT Barcelona)
Arias, Albert (Ajuntament de Barcelona)
Bardají, Cristian (Cambra de Comerç)
Barluenga, Ana (ACAVE)
Blanco, Begoña (Aguicat)
Bellot, Pilar (AEVAC)
Boada, Ester (Un Cotxe Menys - Bicycletes)
Camina, Jordi (Som Paral·lel)
Canals, Albert (FECAV)
Coll, Josep M ^a (Ajuntament Barcelona.)
de Tena, Victòria (Aena, Aeroport Barcelona)
Deulofeu, Josep M ^a (BSM)
Díaz, Angel (Advanced Leisure Services)
Flores, Sílvia Susana (Direcció de Turisme)
Gómez, Pablo (Bicitours)
Gomila, Adrià (Ajuntament de Barcelona)
González, Alejandro (Eco-union)
Ibarra, Santi (Districte Ciutat Vella)
Imbert-Bouchard, Daniel (CETT-UB)
Itxaso, Joan (AV Sagrada Família)

Nom i Cognom
Jiménez, Cristina (Barcelona Regional)
Lamsfus, Iñigo (Altran)
Malé, Adriana (Ajuntament de Barcelona)
Marí, Sergi (Ajuntament de Barcelona)
Martínez-Sanz, Borja (Associació BiciTours)
Montachini, Cristina (ALTRAN)
Navarro, Maria Jesús (Aguicat)
Oliva, Marta (ACPT)
Pasarín, Maribel (Agència de Salut Pública BCN)
Pastor, Sílvia (Apartur)
Pedret, Aina (Ajuntament de Barcelona)
Rojas, Josep Anton (Turisme de Barcelona)
Romero, Manuel (AVV Coll-Vallcarca)
Ruiz, Mireia (FECAV)
Sala, Antònia
Sangenís, Ana Maria (APIT Barcelona)
Singla, Jordi (SINOBI MOBILITAT, SL)
Tineo, Joan (PTP)
Torrella, Joan (Ajuntament de Barcelona)
Velasco, Ana (Gremi d'Hotels de Barcelona)
Villalante, Manuel (Barcelona Regional)

Secretaries tècniques:

- Carme Ruiz (Pacte de la Mobilitat)
- Sílvia Susanna Flores (Consell Municipal Turisme i Ciutat)

Equip Momentum^{co}: Joan Casals, Xavier Estivill, Irene Humet i Maria Moreno

Metodologia utilitzada: Writing Thinking Momentum^{co}

Distribució dels participants en els diferents grups de treball:

Grup 1: MITJANS DE TRANSPORT COL-LECTIU	
Manel Villalante, referent	
Xavier Estivill, consultor Momentum ^{co}	
Participants seqüència de treball 1	Participants seqüència de treball 2
Aguarta, Elena (Audica)	Alonso, Maria Paz (APIT Barcelona)
Canals, Albert (FECAV)	Bardají, Cristian (Cambra de Comerç)
Deulofeu, Josep M ^a (BSM)	Barluenga, Ana (ACAVE)
Navarro, Maria Jesús (Aguicat)	Blanco, Begoña (Aguicat)
Rojas, Josep Anton (Turisme de Barcelona)	Díaz, Angel (Advanced Leisure Services)
Ruiz, Mireia (FECAV)	de Tena, Victoria (Aena, Aeroport Barcelona)
Sangenís, Ana Maria (APIT Barcelona)	Romero, Manuel (AVV Coll-Vallcarca)
	Singla, Jordi (SINOB MOBILITAT, SL)

Grup 2: MITJANS DE TRANSPORT INDIVIDUAL	
Adriana Malé, referent	
Maria Moreno, consultora Momentum ^{co}	
Participants seqüència de treball	
Bellot, Pilar	Marí, Sergi (Ajuntament de Barcelona)
Boada, Ester (Un Cotxe Menys - Bicycles)	Martínez-Sanz, Borja (Associació BiciTours)
Gómez, Pablo (Bicitours)	Oliva, Marta (ACPT)
Imbert-Bouchard, Daniel (CETT-UB)	Pasarín, Maribel (Agència de Salut Pública BCN)

Grup 3: REGULACIÓ DEMANDA TURÍSTICA – ESPAIS DE GRAN AFLUËNCIA	
Albert Arias, referent	
Joan Casals, consultor Momentum ^{co}	
Participants seqüència de treball 1	Participants seqüència de treball 2
Alonso, Maria Paz (APIT Barcelona)	Boada, Ester (Un Cotxe Menys - Bicycles)
Barluenga, Ana (ACAVE)	Camina, Jordi (Som Paral·lel)
Blanco, Begoña (Aguicat)	Canals, Albert (FECAV)
Coll, Josep M ^a (Ajuntament Barcelona.)	Deulofeu, Josep M ^a (BSM)
Díaz, Angel (Advanced Leisure Services)	Lamsfus, Iñigo (Altran)
Gómez, Pablo (Bicitours)	Martínez-Sanz, Borja (Associació BiciTours)
González, Alejandro (Eco-union)	Montachini, Cristina (ALTRAN)
Imbert-Bouchard, Daniel (CETT-UB)	Navarro, Maria Jesús (Aguicat)
Itxaso, Joan (AV Sagrada Família)	Pasarín, Maribel (Agència de Salut Pública BCN)
Sala, Antònia	Pastor, Silvia (Apartur)
Torrella, Joan (Ajuntament de Barcelona)	Ruiz, Mireia (FECAV)
Velasco, Ana (Gremi d'Hotels de Barcelona)	Tineo, Joan (PTP)
	Torrella, Joan (Ajuntament de Barcelona)

Grup 4: LA MOBILITAT TURÍSTICA EN EL SISTEMA DE TRANSPORT GENERAL	
Cristina Jiménez, referent	
Irene Humet, consultora Momentum ^{co}	
Participants seqüència de treball 1	Participants seqüència de treball 2
Bardají, Cristian (Cambra de Comerç)	González, Alejandro (Eco-union)
Camina, Jordi (Som Paral·lel)	Itxaso, Joan (AV Sagrada Família)
de Tena, Victoria (Aena, Aeroport Barcelona)	Oliva, Marta (ACPT)
Lamsfus, Iñigo (Altran)	Rojas, Josep Anton (Turisme de Barcelona)
Montachini, Cristina (ALTRAN)	Velasco, Ana (Gremi d'Hotels de Barcelona)
Pastor, Silvia (Apartur)	
Romero, Manuel (AVV Coll-Vallcarca)	
Singla, Jordi (SINOB MOBILITAT, SL)	
Tineo, Joan (PTP)	

3. Acta – resum del treball en grups

Grup 1: MITJANS DE TRANSPORT COL·LECTIU

1. Com avançar en un model de regulació i millora de la mobilitat d'autocars (turístics)* a la ciutat?

* Comentari inicial: No és tracta d'Autocars Turístics. Cal parlar d'Autocars discrecionals fent serveis turístics. No són Autocars Turístics, són "Serveis Turístics en Autocar". En serveis turístics s'inclou també els escolars, seguidors esportius, ... Cal tenir present que la renovació del parc d'autocars, depèn de poder fer aquests serveis turístics

- **Cal disposar i analitzar les dades correctes.** Els problemes de mobilitat no els generen els autocars. L'any 2017 hi va haver una mitjana d'entre 200 – 300 autocars (i no 1.500 com erròniament es va dir l'any 2011).
- **Cal fomentar el transport públic,** sigui titularitat de l'Administració o no.
- **Ampliació de places de càrrega i descàrrega al centre i en zones turístiques.**
 - Cal trobar espais en punts clau: Sagrada Família, Passeig de Gràcia, Port Olímpic, Catedral, MNAC, Museu Picasso, ...
 - Retorn de la parada del Mirador de l'Alcalde
- **Donar preferència d'aparcament autocars amb guies oficials.** Sempre que sigui obligatori guia oficial.
- **Permetre circular en autocar al voltant de la Sagrada Família sense parar.** Hi ha turistes que només volen veure-la i no els hi cal desencotjar.
- **Caldria aplicar la Llei Mobilitat: qui genera demanda aparcament** (Sagrada Família casa Batlló, ...) **hauria de solucionar el tema. "Pàrquings subterranis"**
- **Incorporar serveis al voltant de les parades**
- **Cal un regulació no discriminatòria** (Bus / Autocar): Igual tracte sense distinció d'origen, nacionalitat, ...
- **No limitar moviments d'autocars ni horaris en certs itineraris** (però cal gestionar puntes)
- **Pla integral de regulació** que controli serveis diferents tipus d'oferta: punt de partida, hotels, ...
- **Controlar serveis regular que fan serveis turístics de forma il·legal**
- **Incorporar nou models (elèctrics...), tipus shuttle**
- **Es necessari la regulació per limitar l'accés turístic a punts concrets** per evitar l'expulsió dels residents als barris

2. Cal repensar el sistema de “bus turístic”?

- **Cal fer un redisseny global en base a la nova política turística**
 - Repensar rutes, parades,...
 - Evitar solapament entre les dues rutes
- **Analitzar dades actuals: 119 “busos turístics” en alta freqüència, en front els 200 altres**
- **Existeix un cert agravi comparatiu respecte altres busos** (parades més properes)

Grup 2: MITJANS DE TRANSPORT INDIVIDUAL

1. Quin paper hauria de tenir l'ús turístic de la bicicleta a Barcelona? Taxis / Motos / VMP

Minimitzar l'impacte de la bicicleta en zones d'elevada concentració / aflluència

- **Regular el número d'empreses de lloguer de bicicletes** que puguin operar a certes zones turístiques d'alta concentració / aflluència.
- **Descentralitzar els punts de la xarxa bicig** on es puguin agafar bicicletes.
- **Limitar els espais d'ús de la bicicleta en l'espai públic**, especialment en certes zones d'alta densitat d'elements, per afavorir la mobilitat de la gent gran, que actualment tenen dificultats per desplaçar-se a peu per zones molt concentrades.
- **Buscar millors alternatives** al grup en bicicleta per a visitar Barcelona.
- La grandària de grups de turistes en bicicleta que apareix a l'ordenança es considera l'adequada: no circulació en grups superiors a 9 persones als carrers amb una amplada inferior a 10 metres, i en grups de 15 a la resta de carrers.

Facilitar l'ús del bicig i del transport públic en general, potenciant la intermodalitat

- **Facilitar l'accés al servei de bicig als visitants**, a través d'obtenir una identificació per dies. Repensar la diferenciació entre turistes i ciutadans.
- **Potenciar la intermodalitat entre el col·lectiu turista a la ciutat.**
- **El vehicle de mobilitat urbana hauria de ser complementari** i no substitutiu al transport públic.
- **Creació d'aparcaments dissuasius a l'entrada de la ciutat**, a llocs on es pugui produir una connexió efectiva amb la xarxa de transport públic.

Característiques del sistema de transport del futur

- **La robustesa del sistema vindrà condicionada a partir de la major diversitat d'oferta** (número de transports, cobertura de la xarxa, diversitat en la tipologia d'oferta, ...).
- Potenciar el sistema basat en **3 xarxes de mobilitat** diferenciades:
 - vianants
 - mobilitat més lenta (bicicleta, VMP, ...)
 - xarxa bàsica de transport (cotxe)
- **L'usuari del futur a Barcelona no té vehicle en propietat.**

Aprofundir en el coneixement de l'ús turístic de la bicicleta

- **Estudiar l'ús que fan els turistes de la bicicleta** a la ciutat: mitjà de desplaçament? Mitjà per a fer turisme?
- Caldria **analitzar qui, com, i quan passa per les zones de més aflluència**, per tal de portar un millor control sobre la densitat o concentracions a aquests espais.

Evitar la competència deslleial per part de certes empreses de lloguer de bicicletes que fan un ús privatiu de l'espai públic.

Potenciar que els vehicles de mobilitat personal siguin tots elèctrics (p.e. Go Car) o de poc impacte ambiental.

2. Com podem adaptar el taxi per la demanda turística per garantir una mobilitat més sostenible?

Introduir el servei de taxi compartit com a alternativa al *carsharing* i al vehicle privat

- **Introduir el servei de taxi compartit.** Ja hi ha aplicacions mòbils que realitzen un servei similar i es veu factible.
- **Entendre el taxi com un servei alternatiu al *carsharing*** i al vehicle privat, intentant que les flotes no sumin, sinó que siguin complementaries.
- Importància especialment en zones amb menys busos o possibilitats de transport.

Avançar cap a una mobilitat més sostenible

- **Limitar l'accés a taxis poc sostenibles al centre de la ciutat**, permetent i facilitant permetre l'accés a aquells amb un menor impacte mediambiental: etiqueta emissions 0.
- Intentar que la totalitat de vehicles, incloses les motos, tinguin cada cop menor impacte ambiental (vehicles elèctrics).
- Els taxis haurien de regir-se per les mateixes restriccions / condicions, pel que fa a temes de sostenibilitat ambiental, que els vehicles privats.

Millorar la preparació del taxista, ja que el seu rol va més enllà d'un simple servei. Àrees a millorar: idiomes, coneixement de la zona, ...

Grup 3: REGULACIÓ DEMANDA TURÍSTICA – ESPAIS DE GRAN AFLUÈNCIA

1. Com gestionem la visita turística en grup en els espais de gran afluència per fer-la compatible amb la vida quotidiana? Montjuïc, Sagrada Família, Park Güell, Ciutat Vella, Franja litoral, ...

Regular l'activitat de guiatge al carrer i vetllar pel compliment de la legalitat

- **Assegurar el compliment de la legalitat en el guiatge de grups turístics** (habilitacions / permisos dins de béns d'interès cultural). Actualment falten mitjans
- **Buscar forma jurídica per regular pràctica del guiatge.** Establir un mecanisme de permisos (licències) per poder exercir de guia turístic al carrer.
- Mentre no es disposa del mecanisme / fórmula jurídica adient...
 1. **Elaborar un repositori d'operadors** que realitzen activitats de guiatge en l'espai públic
 2. **Potenciar l'ús de les bones pràctiques en el guiatge al carrer.**
 3. **Recolzar associacions de guiatge que desenvolupen activitat basada en bones pràctiques**

Establir mecanismes per minimitzar les concentracions temporals de grans nombres de visites turístiques en certs espais

- **Integrar informació sobre les reserves de grups per a guiatge** a certs espais de la ciutat per a, eventualment, poder prendre decisions.
- **Establir màxims de grups organitzats / dia en certs espais**, en funció del seu tamany i l'impacte que la concentració de visitants pot generar. El problema no és tant la quantitat de visitants, com la concentració dels mateixos en un espai concret de temps en un lloc determinat).
 - Cal treballar en col·laboració amb altres Departaments de l'Ajuntament
 - Cal tenir en compte èpoques d'alta densitat / baixa densitat
 - Abordatge diferenciat en funció dels espais
- **Disposar d'espais de càrrega / descàrrega d'autocars propers a les icones turístiques** per tal de facilitar la mobilitat a peu i disminuir la concentració. Caldria analitzar on es poden col·locar els autocars, que sumen un volum diari d'uns 200.
- **Incentivar l'afluència turística a hores on hi ha menys intensitat de visites**, a través, per exemple d'un sistema de tarificacions
- **Millorar la gestió de cues a les icones turístiques**

2. Com podem minimitzar l'impacte de la mobilitat turística al voltant del EGA?

Reforçar el transport públic i modificar-ne la ubicació de certes infraestructures

- **Reforçar les infraestructures de transport públic** (més boques de metro, ...).
- **Repensar la ubicació de certes "infraestructures"**, p.e. parades d'autobusos / bus turístic.
- **Ampliar accessos de transport públic** prop de les icones turístiques.

Avançar cap a un planificació urbanística i una gestió integral dels EGA

- **Els EGA han de convertir-se en entitats de gestió integral de l'espai.**
 - Pla urbanístic integral per a cada EGA.
 - El disseny urbà pot facilitar la mobilitat
- **Estudis detallats en zones concretes per millorar la mobilitat, cercant un equilibri** entre espais d'estada i la facilitació de la mobilitat.
 - p.e a l'avinguda Gaudí la disposició espacial dels elements urbans dificulten la mobilitat directa entre el recinte de Sant Pau i la sagrada Família.

Promocionar i comunicar altres espais turístics. Essent conscients que es tracta d'una estratègia a llarg termini. Per a que fos exitosa caldria:

1. **Facilitar accés als "nous" espais turístics**, entre d'altres, incidint en els itineraris del bus turístic.
2. **Ajudar a la preparació de nous espais turístics**, per part de l'Ajuntament, per tal que pugui florir la iniciativa privada.

Utilitzar la cartografia, la senyalètica i l'acollida com a elements que poden utilitzar-se, de forma passiva, per millorar la mobilitat turística en els EGA. En concret, la senyalètica pot facilitar la distribució entre turistes i ciutadans, p.e. a la sortida del metro.

Establir àrees d'aturada per a grups de bici-tours al voltant icones turístiques, per tal que la seva aturada per contemplar la icona no afecti a la mobilitat en el carril bici, però tampoc molesti als vianants.

Grup 4: LA MOBILITAT TURÍSTICA EN EL SISTEMA DE TRANSPORT GENERAL

1. Quines mesures poden fomentar un encaix més eficient de la mobilitat turística en el transport públic?

- **Ampliar el transport públic en horari nocturn des de l'aeroport cap al centre de la ciutat (Aerobus, metros, rodalies Renfe, ...).** Malgrat que hi ha una franja horària amb menys trànsit aeri no implica que no hi hagi persones que s'hagin de desplaçar a la ciutat: treballadors de l'aeroport, turistes que arriben en horari nocturn, ... Cal estudiar la sostenibilitat d'aquesta ampliació dels transports.
- **Reforçar segons necessitats tant el transport públic com el transport privat.**
 - Identificar les hores de més necessitat en els punts més congestionats de la ciutat i posar cert reforç, tal i com es fa amb les línies que passen prop d'escoles, en les que s'augmenta la freqüència en hores punta d'entrada i sortida escolar.
 - Preveure un reforç de transport públic en la celebració de grans esdeveniments, independentment de l'hora en que succeeixin.
- **Incloure el foment del transport públic en l'estratègia comercial de la marca Barcelona.** Fomentar el transport públic de la ciutat en les activitats de promoció de la marca "Barcelona", aprofitant que els operadors turístics solen planificar viatges amb força antelació.
- **Monitoritzar les dades d'ús del transport públic** per tal de poder prendre decisions orientades a fomentar la integració de les persones turistes a la ciutat.
- **Reflexions al voltant de la tarificació**
 - **Augmentar la tarifa d'accés Aeroport – Ciutat.** La comparativa amb altres ciutats europees demostra que el preu del viatge de l'aeroport al centre de la ciutat és molt econòmic a Barcelona. Existeix la possibilitat d'augmentar-lo. Cal tenir en compte aquelles persones que vagin a l'aeroport de "visita"...
 - **Sistema tarifari integrat basat en el sistema "pay as you use",** que es caracteritza per un increment de preu per a l'usuari esporàdic i per l'abaratiment del preu de l'usuari periòdic.
- **Fomentar una descentralització territorial** per les poblacions properes a l'aeroport. P.e. potenciar l'estació del Prat de Llobregat.
- **Concretar la decisió respecte a un eventual "Park & Ride"** d'autocars que van a la Sagrada Família. En cas que es faci, fomentar el transport intermodal, des del "Park & Ride" fins a l'icona monumental.

2. Quins elements de gestió caldria aplicar per descongestionar certs punts del sistema de transport públic?

- **Readaptació de les necessitats de la xarxa de transport públic a la situació actual de fort creixement turístic**
 - Creació d'un òrgan que actuï de coordinador entre tots els implicats, per a poder assumir aquest canvis.
 - Celeritat en la gestió per adaptar-se de forma més àgil als canvis que es vagin produint ja que el transport públic no sempre ha sabut adaptar-se als canvis de forma prou àgil.
- **Accions de senyalització en l'accés a icones turístiques**, per tal de "dirigir" a les persones que volen visitar-la per un recorregut que no sigui el més concorregut pels ciutadans que es desplacen de manera quotidiana.
- **Pactar horaris d'obertura amb museus i icones turístiques** per tal que no coincideixin amb les hores puntes dels desplaçaments habituals de la ciutat.
- **Crear línies de transport diferents (directes i semidirectes)** pensant en els diferents usos del transport públic que pot fer-ne un ciutadà i un turista, en funció d'hores vall i punta.
- **Potenciar estacions properes a zones d'alta congestió**, fomentant una desconcentració territorial (p.e. en el cas de l'aeroport, potenciar l'ús de l'estació del Prat de Llobregat i facilitar el seu accés per a persones que vulguin anar a platges, ...)
- **Potenciar la connexió directa Port – Aeroport**. Actualment ja s'està duent a terme des de les empreses de creuers, que ofereixen opcions de trasllats directes, tant a aeroport com a hotels, ...

4. Fotografies dels panells de treball

https://www.dropbox.com/s/p1jnaq5ru7ezx3i/Annex%20I_Fotografies%20panells.pdf?dl=0