



full de càlcul

Turisme urbà: desafiaments i estratègies a ciutats emblemàtiques

vista prèvia >

El turisme és un dels reptes més grans que tenen les grans ciutats. Arreu hi ha debats sobre com abordar-lo, com mantenir la seva pròpia essència i com governar un sector, el turístic, que aporta externalitats positives, però també altres de negatives que són cada cop més presents —per exemple, pel que fa a l'accés a l'habitatge—. Un dels desafiaments més grans per a les ciutats en els propers anys.



Núria Guitart Calsaderrey

Professora i investigadora al Barcelona School of Tourism, Hospitality and Gastronomy (CETT-UB)

nuria.guitart@cett.cat

El turisme urbà és definit per l'Organització Mundial del Turisme com aquella activitat turística que té lloc a ciutats o espais urbans caracteritzats per una economia de base no agrícola on s'ofereixen un ventall heterogeni d'experiències i productes culturals, arquitectònics, tecnològics, socials i naturals per a l'oci i els negocis.¹

D'acord amb World Travel & Tourism Council,² el turisme urbà representa actualment el 44% dels desplaçaments internacionals i és una de les tipologies amb major creixement interanual del nombre de visitants, gràcies, en part, a la democratització dels preus dels vols i de la consolidació dels *city breaks* —escapades de curta duració.

El turisme urbà es caracteritza per una població que es desplaça amb multiplicitat de motivacions per fer-ho; que fa un ús intensiu dels equipaments i serveis urbans existents en aquestes grans ciutats, que esdevenen espais multifuncionals

que es modifiquen sovint cap a usos comercials especialitzats. Paral·lelament a aquesta realitat, el 54% de la població mundial resideix en aquests centres urbans i es preveu que el 2050 aquest nombre hagi augmentat fins al 68%, cosa que accelera i afegeix pressió sobre aquests espais en transformació constant.

En aquest context, les ciutats han de fer front al repte de gestionar el turisme fent-lo compatible amb el seu model urbà i donant resposta als desafiaments de desenvolupament sostenible de l'ONU. No obstant això, durant els darrers anys s'ha fet visible com el fort augment de la demanda turística a algunes ciutats ha generat percepcions puntuals i persistents de saturació per part de la ciutadania i dels visitants mateixos, un fet que ha contribuït a la transformació de la gestió del turisme urbà.

Així, globalment es percep una tendència comuna d'incorporació de la dimensió turística en les polítiques urbanes,³ és a dir, cap a la integració del turisme en l'estratègia urbana:

de modificació de la promoció i la gestió del turisme a la ciutat centrada en l'estructuració de productes, la comercialització de l'oferta, l'atracció de demanda i d'inversions o la gestió dels efectes del turisme.

A continuació, analitzem tres de les controvèrsies i desafiaments actuals que les destinacions turístiques afronten arreu del món i exemplifiquem, a través de breus casos d'estudi internacionals, les estratègies aplicades per tal de minimitzar els impactes de la indústria del turisme, equilibrar les funcions urbanes i garantir la qualitat de vida de la població local. Aquesta metodologia és útil per identificar i comprendre les pràctiques, les tendències i les lliçons apreses a altres destinacions.

En concret, abordarem formes de combatre la proliferació de pisos turístics, que potencien la manca de disponibilitat i l'assequibilitat d'habitatge residencial per a la població autòctona; la gestió de multituds tant a recursos turístics concrets com al centre de les ciutats, unit a problemes d'incivisme i d'inseguretat, i les alternatives proposades per reduir el volum i els impactes ambientals

1 UNWTO, «Recommendations on Urban Tourism».

2 WTTC, «Destination 2030. Global Cities' Readiness For Sustainable Tourism Growth».

3 EXCELTUR, «Monitor de competitividad turística de los destinos urbanos españoles 2022».

Els barris amb una àmplia presència d'establiments d'allotjament turístic contribueixen a alterar la dinàmica quotidiana dels residents

vinculats al transport de caràcter turístic.

Finalment, reflexionem sobre la diversitat de polítiques, instruments i enfocaments aplicables en el context de gestió turística, fent èmfasi en la necessitat de: 1) coordinar polítiques des de diferents departaments administratius i diferents nivells territorials; 2) cooperar en xarxes d'intercanvi de coneixement; 3) basar la presa de decisions en fonts d'informació innovadores, potenciant l'ús de les noves tecnologies; i 4) establir fórmules de corregulació i col·laboració entre les administracions i els agents prestadors de serveis turístics.

Proliferació de pisos turístics

Els pisos turístics o habitatges d'ús turístic són aquelles unitats d'allotjament cedides pels propietaris a arrendataris temporals per estances iguals o inferiors a 30 dies i comercialitzades, directament o a través d'intermediaris, a canvi d'una contraprestació econòmica.⁴ El seu

sorgiment com a forma alternativa d'allotjament es vincula a factors tecnològics, com l'expansió d'internet o de plataformes de reserva en línia, i socioeconòmics, per l'oportunitat dels propietaris d'optimitzar béns immobles amb un major rendiment que el lloguer de llarga durada i la possibilitat dels turistes d'accedir a oferta d'allotjament més econòmica i la creixent recerca d'experiències locals, com anuncia el famós eslògan d'Airbnb «*living like a local*».⁵ La seva consolidació també es contextualitza en un escenari polític global i europeu de liberalització de mercats i foment empresarial, cosa que permet que qualsevol persona física o jurídica pugui accedir al mercat per prestar serveis sigui de forma professional o esporàdica.

Aquesta tipologia d'allotjament, tot i el seu èxit, no substitueix a l'oferta hotelera tradicional ja extensament desenvolupada, sinó que la complementa, que condueix en alguns casos a una especialització turís-

tica excessiva dels centres urbans i genera pressió sobre la dinàmica social i cultural de la comunitat local, la modificació del teixit comercial o la manca de disponibilitat i assequibilitat de l'habitatge residencial. Unes situacions que acaben conduint al desplaçament dels residents fora del centre de les ciutats.

Entre els estudis que analitzen de forma empírica aquests impactes, Oriol Anguera-Torrell i Aurelie Cerdan⁶ demostren que els comerços orientats al turisme, com botigues de records, establiments de lloguer de cotxes o discoteques, són propensos a agrupar-se al voltant dels establiments d'allotjament, mentre que el comerç d'orientació residencial, com peixateries, carnisseries o botigues de fruita i verdura, no segueixen aquest patró. Així, es pot argumentar que els barris amb una àmplia presència d'establiments d'allotjament turístic contribueixen a alterar la dinàmica quotidiana dels residents, i els barris on els veïns tenen opinions més negatives sobre el sector són

d'habitatges d'ús turístic».

5 GURRAN, «Global home-sharing, local communities and the Airbnb debate: a planning research agenda».

6 ANGUERA-TORRELL; CERDAN, «¿Which commercial sectors coagglomerate with the accommodation industry? Evidence from Barcelona».

4 GOVERN DE CATALUNYA, «Decret 159/2012, de 20 de novembre, d'establiments d'allotjament turístic i

La ciutat de Nova York és un dels exemples més recents en relació amb l'enduriment de les mesures de reducció de l'oferta de pisos turístics

els que tenen una major concentració d'oferta comercial especialitzada.

Altres estudis interessants⁷ indiquen que, per cada 100 nous anuncis publicats a Airbnb entre el 2007 i el 2017 a la ciutat de Barcelona, els lloguers i els preus de l'habitatge van créixer de mitjana un 3,5% i un 8,5% respectivament. S'intueix, doncs, la relació entre els habitatges d'ús turístic i l'augment dels preus de lloguer i de compra a les zones de la ciutat on s'instal·len aquests allotjaments.

Davant aquest context, quatre casos d'estudi centrats als EUA reflecteixen la multiplicitat d'enfocaments adoptats per les administracions municipals i supramunicipals, des de perspectives intervencionistes que aposten per la prohibició dels lloguers de curta durada mitjançant ordenances, a incentius econòmics oferts als propietaris amb caràcter dissuasiu, passant per l'aplicació de tecnologies innovadores per facilitar les funcions d'inspecció.

7 GARCIA LÓPEZ (et al.), «Do short term rental platforms affect housing markets? Evidence from Airbnb in Barcelona».

En primer lloc, la ciutat de Nova York és un dels exemples més recents en relació amb l'enduriment de les mesures per a la reducció de l'oferta de pisos turístics, fet que ha generat molta expectativa i controvèrsia. Tot i això, la ciutat ja comptava amb criteris que regien la legalitat dels lloguers a curt termini, que prohibia als amfitrions llogar un pis sense durar menys de 30 dies, però que permetia els lloguers de llars compartides a curt termini, és a dir, lloguers on l'amfitrió s'allotja a la mateixa unitat que un màxim de dos hostes.

La nova Llei local 18,⁸ en vigència des del març de 2023, obliga els amfitrions de lloguer a curt termini —propietaris o llogaters— a registrar-se a l'Oficina d'Execució Especial de l'Alcaldia (OSE) i prohibeix a les plataformes de reserves com Airbnb de processar transaccions per pisos no registrats. Aquest registre requereix que els amfitrions facilitin un llistat de les plataformes de reserva on es publiciten i estan obligats a comunicar amb anterioritat la publicació dels immobles a nous portals.

8 OSE, «Short-Term Rental Registration Law».

Adicionalment, la normativa preveu la cooperació entre l'administració i les plataformes de reserva per assegurar que aquest sistema de verificació abans de processar les reserves s'aplica correctament, i hi ha un règim sancionador que afecta tant els amfitrions com les plataformes de reserva.

El conjunt d'aquestes polítiques normatives ha suposat que aproximadament la meitat dels 43.500 habitatges de lloguer a curt termini existents hagin retirat els seus anuncis, perquè incompleixen els requisits per obtenir els permisos corresponents i per l'obligació de les plataformes de bloquejar les transaccions dels pisos no acreditats. Altres conseqüències rellevants de l'entrada en vigor de la Llei 18 són la recuperació de la característica diferencial d'Airbnb en el moment de la seva fundació, la possibilitat de viure com locals i amb locals, i la pujada dels preus mitjans per nit de la ciutat, dels 260 dòlars per nit durant l'agost del 2023 als 504 dòlars per nit el setembre del 2023.⁹

9 STATISTA, «Overnight accommodation costs in New York in 2023, by month».

De l'experiència d'aquestes ciutats i regions se'n destaca, doncs, la importància d'adoptar un enfocament equilibrat, coherent amb les necessitats de la destinació i amb una visió a llarg termini

De forma similar, i pionera, la ciutat d'Irvine —Califòrnia— va aprovar el 2018 la regulació dels lloguers vacacionals de curta durada mitjançant una ordenança de zonificació.¹⁰ Per garantir el seu compliment es va emprar un programari informàtic capaç d'identificar i localitzar lloguers il·legals, similar al sistema de *web scraping* que Barcelona fa servir des del 2016 per detectar anuncis de pisos sense llicència a diferents plataformes de reserva.¹¹ Addicionalment, tant Irvine com Barcelona disposen de webs i telèfons de denúncia de pisos turístics, mecanismes que traslladen les funcions de control i inspecció a la ciutadania.

El cas d'Irvine exemplifica els beneficis de regular els habitatges d'ús turístic per combatre la manca de disponibilitat i assequibilitat de l'habitatge residencial: ha aconseguit, en un període de dos anys, del 2018 al 2020, reduir un 3% els preus del lloguer a llarg termini, principalment

per l'increment de l'oferta.¹² A més, reflecteix l'afectació dels pisos turístics sobre el mercat de lloguer.

En tercer lloc, el Comtat de Summit —Colorado—, destacat enclavament de turisme de muntanya, compta des de 2021 amb un programa de protecció i incentiu del lloguer a llarg termini, enfocat a incrementar el parc d'habitatge residencial disponible tant per a locals com per als treballadors de temporada.¹³ El programa «*Lease to Locals*» s'orienta només a propietaris individuals i empreses professionals amb llicència per llogar habitatges a curt termini, que reben incentius d'entre 5.000 i 11.000 dòlars per contractes de mínim sis mesos i d'entre 10.000 i 22.000 dòlars per contractes de mínim un any, en funció de la grandària dels habitatges.

En el seu primer any d'implementació el programa va aconseguir reconvertir uns 70 allotjaments i 136

places, i es van estendre els incentius un any més, afegint-hi topalls al preu dels lloguers per garantir-ne preus assequibles. Fruit del seu èxit, la iniciativa s'ha estès a altres localitats amb forta estacionalitat, com Lake Tahoe —Colorado—, Nantucket —Massachusetts— o Sun Valley —Idaho.

Finalment, com a quart cas d'estudi, la ciutat d'Asheville —Carolina del Nord— destaca per la introducció el 2019 d'una moratòria d'un any de noves promocions hoteleres, un instrument normatiu que, quan es va aixecar, es va acompanyar d'una nova planificació sectorial basada en la zonificació i en l'obligatorietat de complir tres criteris.¹⁴

En primer lloc, estàndards de sostenibilitat com certificacions LED o edificis de carboni net zero. En segon lloc, incorporació de beneficis públics associats al desenvolupament hotel·ler, com contribucions econòmiques al fons d'habitatge

10 CITY OF IRVINE, «Zoning code of the City of Irvine, California».

11 AJUNTAMENT DE BARCELONA, «Barcelona desplega un pla de xoc per combatre amb contundència els habitatges d'ús turístic il·legals».

12 SEILER (et al.), «Airbnb or not Airbnb? That is the question: How Airbnb bans disrupt rental markets».

13 SUMMIT COUNTY HOUSING DEPARTMENT, «Long-term rental incentive program rules and regulations».

14 CITY OF ASHEVILLE, «Ordinance amending chapter 7 of the code of ordinances of the city of Asheville to establish new standards for hotel development»; CITY OF ASHEVILLE, «Hotel development study».

L'Acròpolis d'Atenes és un dels darrers espais arqueològics a fixar límits d'entrada, després que superés els tres milions de visites el 2022

permanent, a la construcció d'habitatge social i als fons públics per a la millora dels barris, finançant pàrquings públics o instal·lacions d'art civil. I, finalment, promoció de dissenys que preservin l'arquitectura històrica.

Aquesta ordenança introdueix, doncs, un procés de revisió dels projectes de caràcter compensatori, centrant-se en la recerca d'equilibri entre el desenvolupament comercial, la qualitat de vida dels residents i la protecció del medi.

La presentació d'aquests quatre casos mostra com diversos àmbits territorials afronten el mateix desafiament de regular el mercat de lloguer turístic i el desenvolupament de places hoteleres amb una àmplia gamma d'enfocaments. De l'experiència d'aquestes ciutats i regions se'n destaca, doncs, la importància d'adoptar un enfocament equilibrat, coherent amb les necessitats de la destinació i amb una visió a llarg termini, i de combinar marcs normatius que en restringeixin l'activitat amb mecanismes de control i incentius per reforçar el parc d'habitatge residencial.

Gestió del nombre de visitants i multituds: deteriorament, incivisme i inseguretat

La gestió del volum de visitants i multituds representa un dels desafiaments més significatius per a les ciutats turístiques contemporànies, i fa considerar la seva capacitat de càrrega a diferents nivells, ja sigui territorial, econòmica, social o psicològica.¹⁵ Aquest terme es refereix al límit màxim de visitants que una destinació pot rebre sense comprometre'n la integritat, la qualitat i la sostenibilitat.

En un context en què el turisme massiu és freqüent, les autoritats han de fer front al desafiament de preservar els recursos locals, naturals i culturals propis, així com garantir la seguretat i l'experiència del visitant o un equilibri entre la preservació de l'entorn i l'atracció de turistes. Estratègies com la regulació de l'accés, la distribució d'horaris o la promoció de destinacions alternatives poden ajudar a gestionar i diversificar aques-

tes multituds de manera equitativa i responsable, i cal aplicar-les diferent segons si són espais tensos delimitats o no delimitats.

La gestió del nombre de visitants a recintes i atractius turístics delimitats, amb recorreguts i punts d'accés preestablerts, és comunament abordada mitjançant sistemes de reserva amb franges horàries i quotes de visitants. Aquesta estratègia és present en atraccions altament freqüentades com el Museu del Louvre, el Coliseu Romà o la Sagrada Família, on és obligatori adquirir un tiquet amb dia i hora preestablerts.

L'Acròpolis d'Atenes és un dels darrers espais arqueològics a fixar límits d'entrada, després que superés els tres milions de visites el 2022 i que l'organització no governamental World Heritage Watch¹⁶ advertís la UNESCO de la falta de plans de gestió de visitants. Des del setembre del 2023, doncs, i com a part d'una prova pilot que pretén expandir-se a altres monuments de la ciutat, es limita l'entrada a 20.000 visitants diaris,

¹⁵ LÓPEZ-BONILLA, «La capacidad de carga psicológica del turista como indicador del turismo sostenible».

¹⁶ WORLD HERITAGE WATCH, «World Heritage Watch Report 2023».

L'administració municipal de Venècia ha aprovat el reglament que fixa la imposició de taxes d'accés a la ciutat històrica i les illes menors de la Llacuna Veneciana

així com el nombre d'accessos per cada franja horària. Aquesta mesura, provinent del govern grec, pretén protegir el monument dels efectes del turisme de masses, evitant els colls d'ampolla i aglomeracions concentrades entre el matí i el migdia.¹⁷ No obstant això, la seva aplicació no redueix de forma significativa el volum de visitants, ja que la mitjana diària de visita en temporada alta abans de la regulació se situava al voltant dels 23.000.

Aquesta política de restricció d'accés es veu acompanyada del recent acord del govern grec amb el Consell Arqueològic Central, pel qual s'elimina el bitllet integrat per visitar més d'un jaciment arqueològic i es preveu l'increment de l'entrada del tiquet a 30 euros, eliminant la distinció existent fins al moment entre temporada alta o baixa.

El nou sistema de política de preus i de reserva d'entrades individuals per cada recurs turístic persegueix, d'una banda, incentivar els visitants que planifiquin el viatge, cada cop

més necessari per preveure i gestionar fluxos turístics, però, d'altra banda, planteja controvèrsies respecte de la barrera d'accés a la cultura.

Una estratègia similar de gestió de fluxos turístics mitjançant sistemes de reserves s'ha implementat, després de diverses pròrrogues tècniques des de l'abril de 2024, a l'illa de Venècia. Amb l'objectiu de promoure el turisme responsable, preveure i gestionar l'arribada d'excursionistes —visitants que no pernocten— en dates determinades i generar recursos que permetin compensar els impactes del turisme, l'administració municipal de Venècia ha aprovat el reglament que fixa la imposició de taxes d'accés a la ciutat històrica i les illes menors de la Llacuna Veneciana.¹⁸

La taxa, en prova pilot durant la Setmana Santa i els caps de setmana entre abril i juliol de 2024, ha comportat el pagament de cinc euros per persona si s'ingressava a l'illa entre les 8:30 i les 16:00 hores

i s'associa a un sistema de reserva i pagament en línia. Com succeeix a altres ciutats amb els impostos turístics, la quota d'accés recaptada es destinarà a compensar els impactes generats pel turisme, així com alleugerir els costos que els residents locals paguen per mantenir els serveis de gestió de residus, la preservació de patrimoni o el manteniment de ponts, carrers, molls i bancs. No obstant això, els diners recaptats durant aquesta fase de prova, 2,4 milions d'euros, han finançat el sistema informàtic i el sistema d'inspecció a càrrec de les autoritats locals, que comproven a l'atzar i *in situ* si els visitants han pagat la quota corresponent.

Els primers resultats després de la implementació, representen una recaptació d'una mitjana de 1.000 entrades per cada un dels dies de prova. Tot i les veus crítiques, davant el limitat efecte dissuasiu d'aquesta política, la taxa es continuarà aplicant durant cinquanta-quatre dies entre l'abril i el juliol de 2025.

Entre els perfils exempts del pagament de la taxa s'inclouen els nascuts o residents al municipi de

17 KITSANTONIS i KWAI, «Acropolis Will limit visitor numbers as Europe tackles a tourist crush».

18 CITTA' DI VENEZIA, «Regulation for the institution and the rules governing the access fee, with or without carrier, to the historic city of the municipality of Venice and the other minor islands of the venetian lagoon».

El reglament preveu que l'import de la taxa d'accés turístic pugui elevar-se quan se superi el llindar diari de visitants, és a dir, incrementar-se en temporada alta

Venècia i els menors de catorze anys, que no requereixen cap acció per accedir a la destinació; treballadors o empresaris i estudiants en viatges educatius; propietaris o llogaters d'immobles ubicats al municipi o residents de la regió del Vènet, perfils que, tot i quedar exclosos del pagament, han de sol·licitar-ne l'exempció registrant-se al web.¹⁹ També en resten exclosos els turistes que pernocten a les diferents tipologies d'allotjaments de la ciutat que ja es troben subjectes al pagament de l'impost sobre les estades en establiments turístics, que cobra directament el gestor de cada instal·lació.

Entre les particularitats de la seva implementació, el reglament preveu que l'import de la taxa pugui elevar-se quan se superi el llindar diari de visitants, és a dir, incrementar-se en temporada alta. Quant als aspectes que susciten més dubtes sobre la mesura destaca el mètode de comprovació, que no garanteix el seu compliment per ser massa lax o el fet que la mesura no estableix un límit diari al nombre de persones autoritzades. Aquest darrer punt és

precisament la diferència clau entre els atractius turístics i les ciutats ja que, en el cas de Venècia, imposar un límit de visitants aniria en contra del dret constitucional de la lliure circulació d'Itàlia.

Aquesta iniciativa de caràcter dissuasiu és, però, difícilment aplicable a destinacions que no comptin amb punts i vies d'accés reduïdes, identificables i controlables. De fet, la dificultat de gestionar la capacitat de càrrega d'espais no delimitats, on manquen límits físics o horaris —com platges, parcs naturals o barris antics—, radica en els fluxos impredecibles de visitants.

És per això que algunes destinacions europees com Amsterdam han apostat tant per mesures que restringeixen el desplaçament de grans grups de visitants, com per enfocaments innovadors i adaptatius com les tecnologies de monitoratge en temps real que recullen dades sobre el volum, patrons de moviment i perfils de visitants o per campanyes de sensibilització als visitants sobre les normes de comportament.²⁰

En relació amb la primera mesura, Amsterdam compta des del 2020 amb una ordenança sobre l'organització de visites guiades al centre de la ciutat, enfocada a la millora de la convivència entre visitants i residents i la reducció de les molèsties dels turistes que es desplacen en grup. Segons aquesta política, les visites guiades a peu, en bicicleta o en *se-gway* no poden constar de més de 15 persones i, si sobrepassen els quatre participants, els guies han de comptar amb un permís nominal per realitzar l'activitat.²¹ La mesura inclou tant restriccions horàries, limitant l'activitat entre les 8:00 i les 22:00 i prohibint les parades informatives davant de comerços durant l'horari laboral, com territorials, prohibint la circulació de *tours* per certes zones de la ciutat.

Adicionalment, l'ordenança aplicada per la ciutat és pionera en la regulació dels *free tours* —visites guiades sense preu fix que permeten al client pagar segons el seu grau de satisfacció mitjançant propines—, ja que

strategies for protecting the sense of place through public space management in historic cities: A case study of Amsterdam».

21 CITY OF AMSTERDAM, «Rules and exemptions for guided tours in the city centre».

19 CITTA' DI VENEZIA, «Venice Access Fee».

20 POURBAHADOR I BRINKHUIJSEN, «Municipal

Les dades massives recollides permeten a l'Ajuntament treballar amb models predictius, poder regular els serveis de seguretat i neteja segons la necessitat

prohibeix reclutar participants en llocs públics. Així doncs, s'estableixen mesures restrictives per disminuir la quantitat de participants, prevenir l'intrusisme professional en el món del guiatge i reduir l'impacte acústic i visual associat a aquesta forma de descobrir la destinació. Les accions emprades en referència a la segona mesura duta a terme a la ciutat des del 2015 es concreten en sistemes de monitoratge en temps real per conèixer la densitat d'ocupació de zones conflictives del centre i prendre mesures per dispersar les multituds. Aquests sistemes funcionen gràcies a la instal·lació de sensors 3D i WiFi així com càmeres de comptatge que emmagatzemen de forma anònima les dades sobre les tendències i freqüències de visita a cada espai.²² Les dades massives recollides permeten a l'Ajuntament treballar amb models predictius, poder regular els serveis de seguretat i neteja segons la necessitat i fins i tot informar en temps real, a través de l'aplicació o l'oficina de turisme, sobre l'ocupació dels principals atractius.

En tercer lloc, la ciutat ha apostat per instruments de comunicació amb l'objectiu de dissuadir els visitants motivats per la imatge de llibertinatge que va situar Amsterdam en el mapa turístic a la dècada de 1990.²³ La campanya «Stay Away» informa sobre el conjunt de mesures de civisme i seguretat aprovades recentment per l'Ajuntament i les multes i conseqüències en cas d'incompliment. Entre aquestes mesures s'inclouen nous horaris de tancament anticipats de prostíbuls i bars, la restricció de la venda d'alcohol al barri vermell i la prohibició de fumar cànnabis en espais públics.

Aquests exemples il·lustren la combinació necessària d'instruments normatius i de millora del coneixement i de la comunicació per la importància de conèixer i evitar sobrepassar la capacitat de càrrega d'atractius i destinacions turístiques davant la recuperació del turisme després de la pandèmia de la Covid-19.

Danys ambientals vinculats a l'arribada de creuers i vols

Els impactes ambientals associats amb els mitjans de transport, especialment els creuers i els vols, han suscitat preocupacions significatives entre els experts i les comunitats locals, vinculades a l'emissió de gasos contaminants, la pertorbació dels ecosistemes o la degradació de l'entorn local.²⁴

En aquest context, i donat que les competències més rellevants en l'àmbit del transport i del turisme solen estar distribuïdes en diferents nivells d'intervenció pública, les principals polítiques aplicades adopten enfocaments integrals cap al desenvolupament sostenible, més enllà de les implicacions turístiques, que es vinculen amb la promoció de tecnologies més netes, la regulació de les emissions d'aviació o la inversió en transport ferroviari alternatiu.

No obstant això, existeixen diversos exemples de polítiques de caràcter turístic proposades des dels diver-

22 WRAY, «Why the City of Amsterdam developed its own crowd monitoring technology».

23 PINKSTER; BOTERMAN, «When the spell is broken: gentrification, urban tourism and privileged discontent in the Amsterdam canal district».

24 KETZ (et al.), «Managing the impacts of cruise ship tourism».

La limitació de creuers de grans dimensions és una realitat a destinacions com Dubrovnik, Mallorca o Venècia després de dècades de campanyes de moviments socials

sos ministeris de Transport o Medi Ambient que pretenen prohibir o limitar de forma dràstica l'arribada de creuers i vols.

La limitació de creuers de grans dimensions és una realitat a destinacions com Dubrovnik, Mallorca o Venècia, després de dècades de campanyes de moviments socials per la salvaguarda del medi ambient i la lluita contra la turisticació tant de les ciutats com de la identitat local. Tot i que els enfocaments adoptats presenten diferències —Dubrovnik i Mallorca han establert un límit al nombre i al volum dels creuers diaris, mentre que Venècia ha prohibit el pas de les naus de més de 25.000 tones per davant de San Marco i el Palau Ducal— cap de les dues perspectives s'ha vist acceptada ni per la població local²⁵ ni pels gremis empresarials vinculats a l'activitat,²⁶ per la difícil aplicació.

En el cas de Venècia, donada la prohibició prevista al decret de l'abril

de 2021, els creuers s'han desviat de forma temporal al port industrial de Marghera, situat encara dins de la llacuna i mantenint els impactes ecològics sobre l'entorn natural.²⁷ Tot i que les previsions de la legislació comptaven amb el desviament de les naus al port de Fusina, al costat continental de la llacuna, tres anys després encara no hi ha un pla definitiu. Mentrestant, algunes companyies han desistit de fer parada a l'illa i atraquen a ports com Ravenna, cosa que ha suposat que el govern hagi hagut de pagar compensacions de més de 20 milions d'euros a l'operadora de la terminal de Venècia i empreses navilieres vinculades.

La darrera destinació en apostar per una «prohibició» d'aquest mitjà de transport recreatiu és Amsterdam, on el juliol de 2023 es va aprovar una recomanació municipal per prohibir que els creuers atraquessin al centre de la capital dels Països Baixos. Tot i l'impacte internacional de la notícia, la realitat és que encara no existeixen ni plans ni cronograma d'execució definits o aprovats per fer

efectiva aquesta decisió. De fet, no és el primer cop que s'intenta deslocalitzar l'activitat creuerista, ja que el 2016 es van iniciar discussions per reubicar el port fora del centre de la ciutat. A més, els moviments socials reivindiquen la superfluïtat de la proposta per combatre el volum de visitants, ja que el port de IJmuiden es troba a menys de 30 quilòmetres de distància i el de Rotterdam a menys d'una hora en bus.

Pel que fa a mesures per reduir l'impacte generat per la indústria aèria, destaca també la iniciativa del Ministeri de Transport dels Països Baixos, que el setembre del 2023 va proposar la imposició d'un límit anual de 460.000 vols a l'Aeroport de Schiphol a partir de l'estiu de 2024, el que suposaria una limitació del 9,5% de les operacions actuals. Amb l'objectiu de reduir la contaminació ambiental i acústica, més que restringir el volum de visitants que accedeixen al país a través de l'aeroport, la iniciativa va ser immediatament rebutjada per la indústria aèria i, darrerament²⁸ per la Comissió Europea, que va alertar que

25 EURO NEWS, «Why are cruise ships still stopping here when they've been banned?».

26 DIARI DE MALLORCA, «Los comerciantes piden que lleguen más cruceros a Palma».

27 ARAYA, «Venice without cruise ships: hard facts or fake news».

28 NL TIMES, «Number of flights at Schiphol should not be reduced without EU approval».

aquesta «regulació experimental» contravenia les regles de desenvolupament de la UE.

A partir de l'anàlisi d'aquests casos d'estudi, es constata el paper destacat de les empreses de transport a l'hora de limitar i fer menys ambicioses les polítiques reguladores del turisme de masses, juntament amb la visió desfavorable de la UE, que entre els seus objectius turístics inclou el ser la destinació turística número u del món.²⁹ Només amb el cas de Mallorca es demostra la possibilitat d'arribar a acords amb els representants del sector dels creuers per aplicar mesures de caràcter flexible, que no limiten la totalitat de l'activitat i suposen una afectació continguda per a la rendibilitat de les operadores. ■

■ Bibliografia

AJUNTAMENT DE BARCELONA. «Barcelona desplega un pla de xoc per combatre amb contundència els habitatges d'ús turístic il·legals» [en línia]. A *Dossier de premsa*, de 28 de juny de 2016. Disponible a: <www.ajuntament.barcelona.cat>.

ANGUERA-TORRELL, Oriol; CERDAN, Aurelie. «¿Which commercial sectors coagglomerate with the accommodation industry? Evidence from Barcelona». A *Cities*, núm. 112, pàg. 103-112, 2021.

ARAYA, Alexander. «Venice without cruise ships: hard facts or fake news». A *Shima*, núm. 16, pàg. 256, 2022.

CITTA' DI VENEZIA. «Regulation for the institution and the rules governing the access fee, with or without carrier, to the historic city of the municipality of Venice and the other minor islands of the venetian lagoon» [en línia]. A *Citta' di Venecia*, de 21 de desembre de 2023. Disponible a: <www.cda.veneziaunica.it>.

CITTA' DI VENEZIA. «Venice Access Fee» [en línia]. Disponible a: <www.cda.veneziaunica.it>.

CITY OF AMSTERDAM. «Rules and exemptions for guided tours in the city centre» [en línia]. A *City of Amsterdam*, d'11 de març de 2024. Disponible a: <www.amsterdam.nl>.

CITY OF ASHEVILLE. «Ordinance amending chapter 7 of the code of ordinances of the city of Asheville to stablish new standards for hotel development». A *City of Ashville*, d'11 de març de 2024.

CITY OF ASHEVILLE. «Hotel development study» [en línia]. A *City of Ashville*, d'11 de març de 2024. Disponible a: <www.ashevillenc.gov>.

CITY OF IRVINE. «Zoning code of the City of Irvine, California» [en línia]. A *City of Irvine*, d'11 de març de 2024. Disponible a: <www.library.municode.com>.

COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT. «Europe, the world's No 1 tourist destination» [en línia]. A *EUR-Lex*, de 30 de juny de 2010. Disponible a: <www.eur-lex.europa.eu>.

DIARIO DE MALLORCA. «Los comerciantes piden que lleguen más cruceros a Palma» [en línia]. A *Diario de Mallorca*, de 22 de gener de 2024. Disponible a: <www.diariodemallorca.es>.

EXCELTUR. «Monitor de competitividad turística de los destinos urbanos españoles 2022» [en línia]. Disponible a: <www.exceltur.org>.

EURONEWS. «Why are cruise ships still stopping here when they've been banned?» [en línia]. A *Euronews*, de 13 de maig de 2023. Disponible a: <www.euronews.com>.

GARCÍA LÓPEZ, Miquel Àngel (et al.). «Do short term rental platforms affect housing markets? Evidence from Airbnb in Barcelona». A *Journal of Urban Economics*, núm. 119, 2020.

GOVERN DE CATALUNYA. «Decret 159/2012, de 20 de novembre, d'establiments

29 COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT. «Europe, the world's No 1 tourist destination».

d'allotjament turístic i d'habitatges d'ús turístic» [en línia]. A *DOGC*, de 20 de novembre de 2012. Disponible a: <www.portaljuridic.gencat.cat>.

GURRAN, Nicole. «Global home-sharing, local communities and the Airbnb debate: a planning research agenda». A *Planning Theory & Practice*, núm. 19, pàg. 298-304, 2020.

KETZ, David (et al.). «Managing the impacts of cruise ship tourism» [en línia]. A *106Group*, de març del 2019. Disponible a: <www.106group.com>.

KITSANTONIS, Nieli; KWAI, Isabella. «Acropolis Will limit visitor numbers as Europe tackles a tourist crush» [en línia]. A *The New York Times*, de 4 d'agost de 2023. Disponible a: <www.nytimes.com>.

LÓPEZ-BONILLA, Jesús Manuel. «La capacidad de carga psicológica del turista como indicador del turismo sostenible». A *Boletín Económico de ICE*, núm. 2911, pàg. 25-35, 2007.

NL TIMES. «Number of flights at Schiphol should not be reduced without EU approval» [en línia]. A *NL Times*, de 7 d'abril de 2024. Disponible a <www.nltimes.nl>.

OSE. «Short-Term Rental Registration Law» [en línia]. A *Office of Special Enforcement*, de 9 de gener de 2022. Disponible a: <www.nyc.gov>.

PINKSTER, Fenne M.; BOTERMAN, Willien Rogier. «When the spell is broken: gentrification, urban tourism and privileged

discontent in the Amsterdam canal district». A *Cultural Geographies*, núm. 24, pàg. 457 - 472, 2017.

POURBAHADOR, Poupak; BRINKHUIJSEN, Marlies. «Municipal strategies for protecting the sense of place through public space management in historic cities: A case study of Amsterdam». A *Cities*, núm. 136, 2023.

SEILER, Michael (et al.). «Airbnb or not Airbnb? That is the question: How Airbnb bans disrupt rental markets». A *Real Estate Economics*, núm. 52, pàg. 239-270, 2023.

STATISTA. «Overnight accommodation costs in New York in 2023, by month» [en línia]. A *Statista Research Department*, de 15 de setembre de 2023. Disponible a: <www.statista.com>.

SUMMIT COUNTY HOUSING DEPARTMENT. «Long-term rental incentive program rules and regulations» [en línia]. A *Summit County*, d'1 d'abril de 2023. Disponible a: <www.summitcountyco.gov>.

UNWTO. «Recommendations on Urban Tourism» [en línia]. A *World Tourism Organization*, d'11 de març de 2023. Disponible a: <www.e-unwto.org/world-heritage-watch.org>.

WORLD HERITAGE WATCH. «World Heritage Watch Report 2023» [en línia]. Disponible a: <world-heritage-watch.org>.

WRAY. «Why the City of Amsterdam developed its own crowd monitoring technology» [en línia]. A *Cities Today*, de 25 de setembre de 2023. Disponible a: <www.cities-today.com>.

WTTC. «Destination 2030. Global Cities' Readiness For Sustainable Tourism Growth» [en línia]. Disponible a: <www.wttc.org>.