

Redacció de l'Estratègia de mobilitat turística de Barcelona

[EMT]



BARCELONA
REGIONAL
AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBÀ

1. Diagnosi

2. Línies estratègiques

3. Propostes d'actuació

Redacció de l'Estratègia de mobilitat turística de Barcelona

L'Ajuntament de Barcelona ha impulsat per primer cop l'Estratègia de Mobilitat Turística (EMT) de Barcelona, dirigida i redactada conjuntament entre el propi Ajuntament i Barcelona Regional, com a mesura del Pla Estratègic de Turisme 2020 (PET20).

El turisme és un dels fenòmens més rellevants per la configuració de la ciutat del futur, i Barcelona amb 23 milions de visitants anuals, s'ha convertit en una ciutat turística en temps rècord, consolidant-se com una de les principals destinacions urbanes europees amb una clara tendència al creixement. L'activitat turística és avui central en la configuració de la realitat urbana donat l'ús específic del territori, la intensitat de les seves pràctiques i els efectes en la vida quotidiana. En aquest sentit, la mobilitat és un dels aspectes més determinants en la configuració de la destinació.



Estimació de turistes i excursionistes a Barcelona.

Per què l'Estratègia de mobilitat turística de Barcelona?

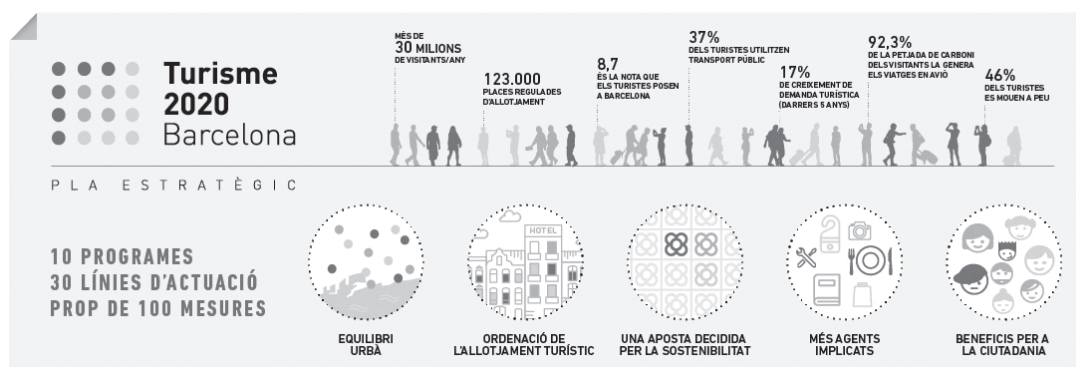
L'Estratègia de Mobilitat Turística (EMT) neix fruit de la necessitat de donar resposta als **reptes per gestionar la ciutat**, com a conseqüència de l'augment del nombre de turistes a Barcelona i la previsió de creixement a mig termini. L'EMT aprofundeix en el coneixement de la mobilitat turística per tal d'incorporar-la com una part inherent de la mobilitat urbana, deixant de tractar-la com a excepcional, incorporant com a pròpies les dinàmiques, les demandes i les pràctiques de la mobilitat turística.

Aquest és un **exercici sense precedents** a Barcelona i un exercici inèdit a les altres grans destinacions urbanes europees. Mai un document havia estructurat una anàlisi global de les pautes de mobilitat turística encaminada a dissenyar polítiques urbanes.



El marc de referència de l'Estratègia de Mobilitat Turística

L'Estratègia de Mobilitat Turística és el resultat de la integració de les polítiques de mobilitat amb les polítiques de turisme, i pretén donar resposta, de forma simultània, als requeriments del **Pla de Mobilitat de Barcelona 2013–2018 (PMU)** i als reptes i objectius del **Pla Estratègic de Turisme 2020 (PET20)**. Així doncs, l'EMT ha d'exercir de frontissa entre el PMU (2013–2018) i el PET20, assumint-ne els seus compromisos.



Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona
PMU 2013-2018



Principis rectors de l'Estratègia de Mobilitat Turística

El 4 de febrer de 2016 es van decidir els principis rectors en sessió del Pacte per la mobilitat en el marc del Pla d'Actuació Municipal 2019 PAM.

- ➔ Assolir un **repartiment modal** de les visites més sostenible, segur, equitatiu, eficient i saludable: Es proposaran actuacions de millora generals de ciutat, millores sectorials per cada mode de transport i millores territorials a cada node turístic.
- ➔ Fomentar un mode de visita que sigui **responsable i compatible** amb la dinàmica ordinària de la mobilitat a la ciutat: Preservar i millorar la qualitat dels serveis de mobilitat dels residents, afavorint el gaudiment de la ciutat.
- ➔ Establir mecanismes de **monitorització** de la mobilitat turística: Sistematitzar la recollida de dades per fer el seguiment. Anàlisi dels fluxos d'entrada i sortida del Port/Aeroport/Estació de Sants i vincular-les a l'Observatori de l'Activitat Turística.
- ➔ Promoure una connectivitat intermodal en l'àmbit **metropolità** que contribueixi a dimensionar i afavorir la mobilitat turística de BCN en un entorn més ampli que els límits de la ciutat.

Estructura i Metodologia de l'Estratègia de Mobilitat Turística

L'Estratègia de Mobilitat Turística té el propòsit d'analitzar de forma exhaustiva les característiques de la mobilitat turística a fi de **diagnosticar** els reptes més importants, per tal de definir unes **línies estratègiques** i unes **proposes d'actuació** que fomentin un mode de visita responsable i compatible amb la mobilitat quotidiana, garanteixin l'ús racional i coherent dels sistemes de transport i donin resposta a l'estratègia de gestió de la destinació.

Metodològicament en el procés d'elaboració s'han usat **diferents eines** tals com l'anàlisi **d'estudis i estadístiques publicades** (Enquesta Activitat Turística a Barcelona, Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner—EMEF—, Caracterització dels turistes a la Costa Barcelona 2014, etc.), com les reunions amb els **grups municipals** i els **principals agents interessats** (Guàrdia Urbana, TMB, FGC, Districtes, guies, Operadors autobús discrecional, associacions relacionades amb el món del turisme o la mobilitat, etc.), i la realització d'una **enquesta ad hoc**.

Fonts primàries d'informació. Enquesta de mobilitat turística AJUNTAMENT DE BARCELONA	Activitat turística a la ciutat de Barcelona AJUNTAMENT DE BARCELONA	Estadístiques de turisme a Barcelona ciutat i entorn AJUNTAMENT DE BARCELONA, DIPUTACIÓ I TURISME DE BARCELONA	Comparativa de la gestió d'autocars i bus turístic amb altres ciutats europees AJUNTAMENT DE BARCELONA, B:SM	Informació qualitativa sobre la mobilitat turística: entrevistes DISTRICTES, OPERADORS I MEMBRES PACTE
Anàlisi dels transports col·lectius turístics (bus turístic i discrecionals) AMB, B:SM, BR, RACC	Actualització de les dades dels operadors i altres administracions AMB, B:SM, TMB, PORT, AENA, RENFE	Estudi d'Impacte Econòmic de l'Activitat de creuers del Port de Barcelona 2016 MEMBRES DEL PACTE	Anàlisis sectorials (vianants, bicis, VMP, autocars, discrecionals, taxis, vehicle de lloguer, etc) MEMBRES DEL PACTE	Estudi d'accidentalitat dels visitants TURISME, PORT DE BCN

1 Diagnosi

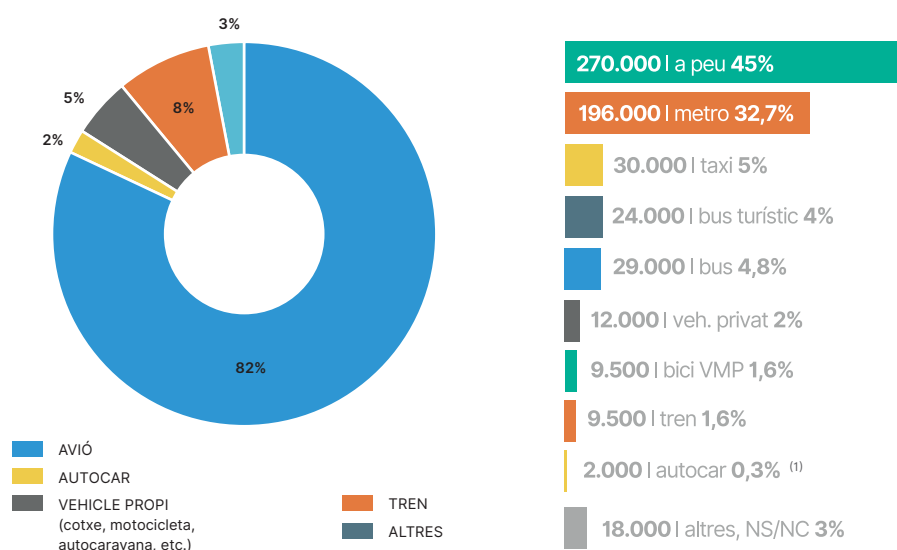
Barcelona compta amb una **bona oferta d'infraestructures i serveis de mobilitat** de caràcter general i amb uns serveis específics adreçats als turistes, que esdevenen un suport essencial pel sector turístic, establint un escenari adient per a l'estada turística i atractiu per a la configuració de la destinació.

L'Aeroport, el Port, les estacions ferroviàries i d'autobusos, així com tots els serveis que sobre aquesta infraestructura es configuren, defineixen les **portes d'entrada** i de sortida dels visitants que arriben a Barcelona i el seu entorn.

La mateixa naturalesa de la visita turística porta implícita el desplaçament d'un lloc a un altre i per tant la mobilitat interna dels visitants és també una de les qüestions centrals que s'han abordat. Aspectes com l'**estacionalitat i temporalitat de la visita**, la **motivació** de l'estada, la **densitat urbana**, la **concentració de visitants** en uns pocs atractius turístics, els **itineraris més freqüentats** i l'**oferta de serveis** d'infraestructures de mobilitat són paràmetres que condicionen l'**ús turístic de la ciutat**.

La dotació infraestructural i de serveis de transport és un element cabdal per garantir el bon funcionament de la ciutat i la mobilitat en general. Sobre aquesta s'hi afegeix la **pressió d'una població turística flotant**. En total, tenint en compte la variable del temps d'estada a la ciutat, no és el mateix els turistes que usen la ciutat durant un parell dies que si ho fan al llarg d'una setmana o els excursionistes que només hi passen un dia, s'estima que de mitjana hi ha 154.000 visitants diaris de caràcter turístic. Segons les enquestes, els visitants es mouen amb intensitat per la ciutat realitzant una mitjana de 3,9 desplaçaments al dia, i per tant generant de mitjana uns 600.000 desplaçaments.

La **mobilitat turística interna** de la ciutat es caracteritza per tenir un **bon repartiment modal**, amb predomini del transport públic i del mode a peu i amb baix pes dels modes privats motoritzats. Pel que fa al repartiment modal per l'**arribada i sortida de la ciutat** hi ha una gran **dependència de l'avió**.



Mitjà d'accés principal a Barcelona. Font: Enquesta de l'activitat turística a la ciutat de Barcelona 2016. Ajuntament de Barcelona.

Desplaçaments/dia (600.000 desplaçaments de mitjana) / Estimació de la mobilitat turística segons modes de transport¹. Font: Enquesta de l'Estratègia de Mobilitat Turística 2016. Ajuntament de Barcelona.

1. En el cas dels desplaçaments en autocar, aquest nombre podria estar infravalorat donat que l'enquesta realitzada no tenia en compte els excursionistes.



Diferents modes de desplaçament turístic.

La **mobilitat dels visitants té una problemàtica pròpia** més enllà del bon repartiment modal que pugui tenir. Els mitjans de transport específicament turístics com el bus turístic, els autocars discrecionals o els vehicles de lloguer (bicicletes, VMP i motocicletes), tot i que tenen un ús minoritari en el conjunt de la mobilitat turística, tenen pitjor percepció entre la ciutadania per l'impacte que generen sobre l'espai públic i la mobilitat de vianants.

El **sistema de mobilitat de la ciutat** i la seva component turística tenen a nivell general un bon funcionament, amb **tensions degudes principalment a l'alta densitat** en l'ús de la ciutat (vehicles, vianants, transport públic, etc.) i a la **forta concentració de visitants** en espais i moments determinats.

Es tracta d'un sistema que **requereix millores en la gestió**. Es compta amb recursos infraestructurals, però és necessari millorar la gestió dels serveis (des de l'aeroport fins a la xarxa d'autobusos, passant pel model tarifari).

En una ciutat tan densa com Barcelona i en la que el nombre de visitants creix any rere any, cal posar èmfasi en la **gestió dels fluxos i dels espais de gran afluència de visitants**, a fi de reduir l'impacte sobre l'espai públic i la mobilitat quotidiana. En general, la intensitat d'ús del metro, és una fortalesa del sistema, ja que permet canalitzar diàriament un volum de desplaçaments difícilment assumible per qualsevol altra alternativa de transport.

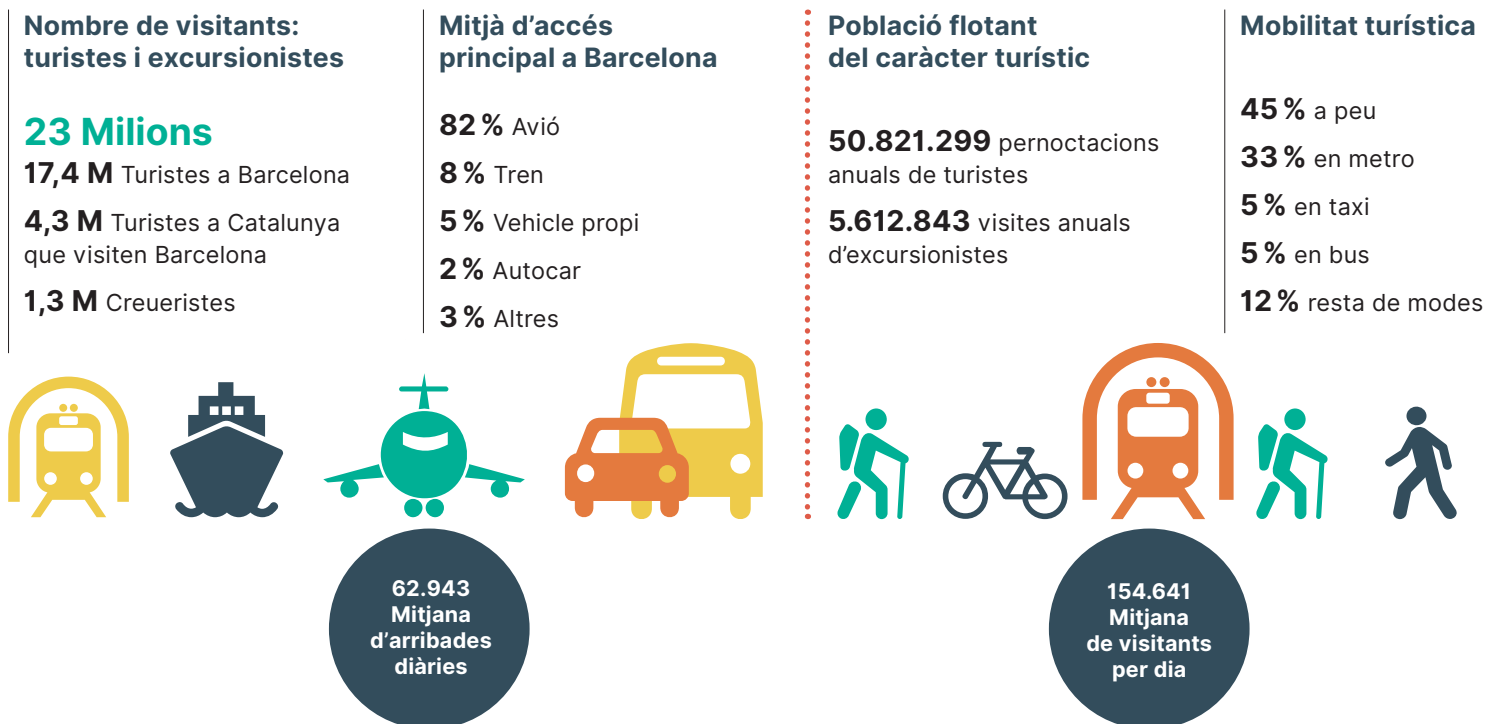
Totes aquestes infraestructures i serveis que donen suport a la mobilitat dels visitants té **uns costos no assumits íntegrament pel visitant**, i requereix importants aportacions econòmiques de les Administracions públiques.

En definitiva, la **gestió dels usos turístics de la mobilitat**, per la seva intensitat, la seva excepcionalitat o pel volum d'usuaris, requereixen **repensar, redissenyar, gestionar o regular pràctiques específiques** i fer-ho **alineades amb les directrius de la gestió de la mobilitat de la ciutat** i amb les directrius de la gestió de la visita turística, sense perdre de vista en cap moment l'**escala metropolitana** de la seva afectació.

[EMT]

Redacció de l'Estratègia de la mobilitat turística de Barcelona

Dades bàsiques de la mobilitat turística de Barcelona



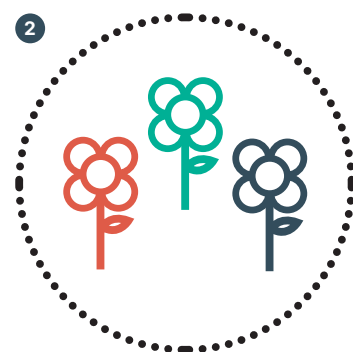
Objectiu

Fomentar un mode de visita responsable i compatible amb la mobilitat quotidiana, garantint l'ús racional i coherent dels sistemes de transport i el territori de la destinació.

Línies estratègiques



INTEGRAR LA DEMANDA TURÍSTICA EN LA GESTIÓ I PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT



GARANTIR LA SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

Propostes d'aplicació

1	2	3	4	5	6
Incorporar la mobilitat turística en la planificació de la mobilitat, tant d'infraestructures com de serveis de les diferents administracions i operadors	Elaborar Plans de Mobilitat específics dels espais de gran afluència	Prioritzar els desplaçaments a peu dels vianants	Fomentar un encaix més eficient de la demanda turística en el transport públic	Dissenyar solucions específiques i adaptades als problemes de congestió de la xarxa de transport públic	Revisió de la política tarifària del sistema de transport públic

Títols de transport públic utilitzats pels turistes

63 % T-10

25 % Bitllet Senzill i altres

12 % Hola BCN

Visita en bus turístic (temporada alta)

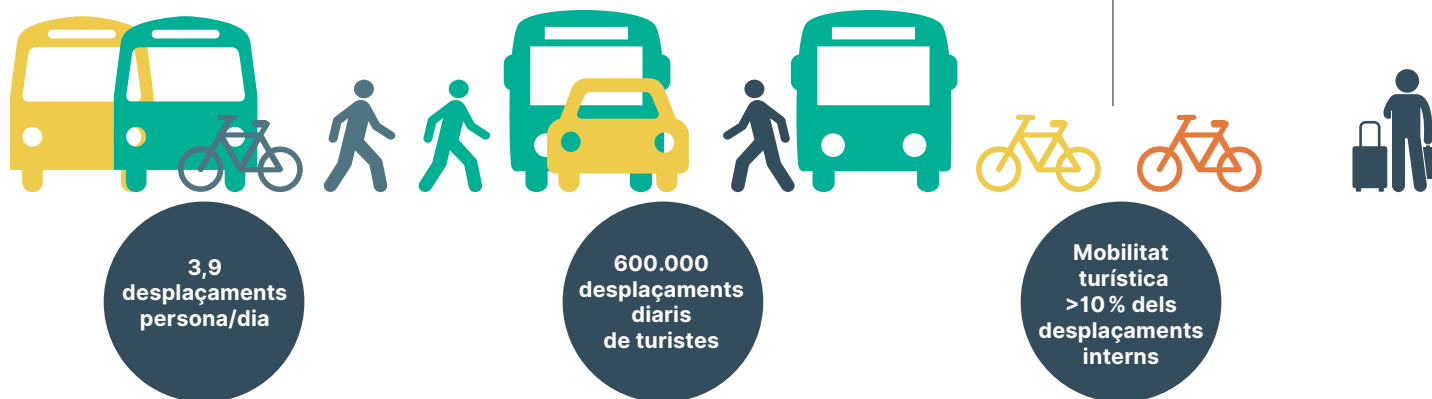
Mitjana usuaris per dia
8.000–10.000

5 Rutes de bus turístic
amb freqüència cada
5'–8'

Visita turística en autocars discrecionals

300–400 autocars
circulant en dies punta

> 200 autocars
a la Sagrada Família

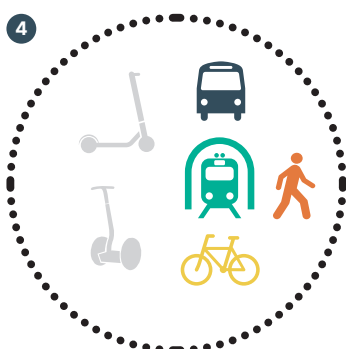


3



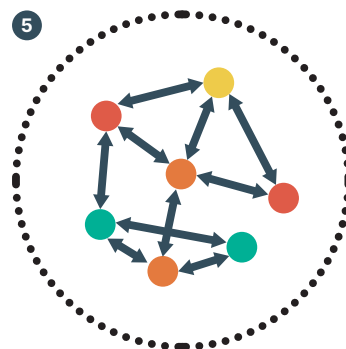
**ASSOLIR UNA MAJOR EQUITAT
EN EL REPARTIMENT DELS COSTOS
DIRECTES I SOCIALS**

4



**COMPATIBILITZAR LA MOBILITAT
TURÍSTICA AMB LA VIDA
QUOTIDIANA**

5



**DONAR RESPOSTA ALS REPTES
TERRITORIALS DE LA DESTINACIÓ**

7

Avançar en un model
de regulació i millora de
la mobilitat d'autocars
turístics a la ciutat

8

Repensar el servei
del bus turístic

9

Minimitzar els impactes
de l'ús turístic de la
bicicleta, la moto
i VMP

10

Millorar de la gestió
en xarxa del sistema
de transport d'accés
a la ciutat

11

Reforçar la qualitat
del servei de taxi en l'ús
turístic

12

Monitoritzar la mobilitat
turística i generar infor-
mació

2 Línies estratègiques

El principal objectiu de l'Estratègia de Mobilitat Turística és **fomentar un mode de visita responsable i compatible amb la mobilitat quotidiana, garantint l'ús racional i coherent dels sistemes de transport i de l'espai públic a la ciutat.**

Per assolir aquest objectiu es proposa desenvolupar les línies estratègiques següents:



Autocars a les terminals de creuers del Port de Barcelona.

1. **Integrar la demanda turística en la gestió i planificació de la mobilitat.**
 - ➔ Apostar per la normalització dels usos turístics de la mobilitat significa **deixar de tractar-la com si fos excepcional** i incorporar els usos, dinàmiques, les demandes i les pràctiques com a pròpies de la ciutat.
 - ➔ La mobilitat de la població flotant és avui en dia un element estructurador del sistema de mobilitat de la ciutat. En total, són més de 154.000 persones de mitjana al dia a Barcelona que tenen un comportament específic ja sigui pels mitjans de transport utilitzat, els trajectes recurrents, llocs freqüentats, ritmes i temporalitats, etc.
2. **Garantir la sostenibilitat ambiental.**
 - ➔ El volum i creixement de mobilitat turística experimentat a la ciutat obliga a apostar de manera ineludible per un model que prioritzi la mobilitat sostenible, tal com es fa en els desplaçaments realitzats per la població resident de la ciutat.
 - ➔ Per fer-ho, caldria prioritzar els fluxos turístics a peu i en els sistemes de transport públic de gran capacitat (ferrocarril) i baixes emissions en detriment de modes motoritzats privats, no col·lectius o de gran impacte a l'espai urbà.
3. **Assolir una major equitat en el repartiment dels costos directes i socials.**
 - ➔ L'augment de la mobilitat turística obliga als territoris que volen ser competitius a disposar d'una dotació de més i millors infraestructures i serveis de mobilitat.
 - ➔ Als costos directes s'hi afegeixen unes externalitats negatives dels sistemes associats a una demanda de mobilitat turística creixent i d'elevada concentració que competeix amb els residents per uns recursos i béns públics limitats.
 - ➔ Cal, per tant, plantejar-se una anàlisi per **comptabilitzar els costos totals de la mobilitat turística i apostar per un sistema que reparteixi aquests costos d'una manera més equitativa entre els visitants i els residents** i que garanteixi la viabilitat econòmica del sistema a través del sistema de tarifació general o de la taxació específica d'algunes pràctiques.
4. **Compatibilitzar la mobilitat turística amb la vida quotidiana.**
 - ➔ A escala global, la ciutat de Barcelona disposa d'unes infraestructures i serveis de mobilitat potents i de qualitat, però cal tenir present que la resposta davant els creixements continus de demanda turística pot arribar a suposar **un repte per garantir la vida quotidiana a la ciutat**.
 - ➔ Cal plantejar-se que la resposta més adequada davant la saturació de determinats serveis o indrets, no és sempre un problema de la capacitat del sistema, sinó també de **gestió i regulació de la demanda turística**. Una gestió de la demanda que és evidentment complexa, i que ens obligarà a tenir dades concretes i actualitzades de les pautes de mobilitat dels diferents perfils de visitants de la ciutat.
5. **Donar resposta als reptes territorials de la destinació**
 - ➔ Al gran volum de demanda turística, s'hi afegeix una **l'elevada concentració generada per les seves pautes de mobilitat**, una situació que genera conflictes i externalitats negatives a nivell local que poden fins i tot revertir els beneficis aportats pel sector turístic.
 - ➔ La gestió de la mobilitat turística ha d'ajudar a minimitzar la saturació de l'espai públic i els atractius de visita a través d'una estratègia global que combini diversos instruments de planificació, fiscalitat i comunicació.
 - ➔ D'altra banda, que cal afavorir estratègies de diversificació territorial aprofitant que la destinació Barcelona depassa amb escreix els seus límits administratius. Per fer-ho, és imprescindible comptar amb un bon sistema de transport que connecti amb Barcelona i cal fer-ho a través dels nodes de transport interurbans ja existents.

3 Propostes d'actuació

- 1. Incorporar la mobilitat turística en la planificació de la mobilitat urbana metropolitana, tant d'infraestructures com de serveis de les diferents administracions i operadors.**
 - Promoure la concurrència entre les estratègies de la gestió del turisme i les de mobilitat.
 - Integrar la mobilitat turística i la gestió de la demanda turística en la revisió dels plans de planificació de la mobilitat urbana i metropolitana.
 - Considerar la demanda turística en els plans de serveis del transport públic, actuant sobre la predeterminació dels recorreguts turístics per part dels operadors.
 - Assegurar les inversions en manteniment i millora de la xarxa de transport públic.
- 2. Elaborar plans de mobilitat específics pels espais de gran afluència.**
 - Elaborar plans de gestió integrada dels espais de gran afluència (EGAs).
 - Minimitzar els impactes negatius en col·laboració amb els agents privats i comunitaris.
 - Crear espais formals de participació i treball amb presència turística i gestors dels PICs per tal de compartir propostes i iniciatives entre els diferents agents dels EGAs.
 - Implicar els operadors turístics per tal d'integrar els diferents ritmes, estacions i temporalitats en la gestió dels espais més freqüentats.
 - Millorar la convivència entre mobilitat turística i residencial.
 - Gestionar la mobilitat de grups de visitants per a reduir l'impacte en l'espai públic i les infraestructures.
 - Gestionar els fluxos de visitants a partir senyalística, parades de transport, gestió de cues o reserves anticipades.
 - Incidir en l'ús de l'espai públic a partir del disseny de l'espai urbà, el mobiliari, les lliçons d'activitat comercial, de vetlladors, etc.
- 3. Prioritzar els desplaçaments a peu dels visitants.**
 - Facilitar i promoure els desplaçaments a peu dels visitants.
 - Garantir l'accessibilitat universal.
 - Reduir l'accidentalitat amb implicació de visitants i vianants.
 - Garantir convivència amb altres modes.
 - Guiar els vianants en els desplaçaments entre PIC i transport públic pel millor itinerari des del punt de vista de ciutat.
- 4. Fomentar un encaix més eficient de la demanda turística en el transport públic.**
 - Fomentar l'ús del transport públic per part dels visitants turístics.
 - Prioritzar la mobilitat dels visitants en ferrocarril enfront d'altres modes.
 - Aplanar la demanda turística al llarg del dia.
 - Potenciar ofertes turístiques en transport públic en hores vall.
 - Garantir la qualitat del transport per a la mobilitat quotidiana a les hores punta.
 - Facilitar l'orientació dels visitants per promoure un ús eficient i sostenible del transport públic.
 - Encaminar els visitants pels itineraris amb menor impacte en l'entorn, preferiblement en metro.
- 5. Dissenyar solucions específiques als problemes de gestió de la xarxa d'autobús urbà.**
 - Disseny de les infraestructures i espai públic: parades, línies, etc.
 - Augment/racionalització de l'oferta de transport d'acord amb la demanda.
 - Regular l'ús del transport públic per part de grups turístics amb guiatge.

6. Revisar la política tarifària del sistema de transport públic.

- Cal revisar la política tarifària del transport públic amb l'objectiu que l'usuari no recurrent (turista) aboni íntegrament mitjançant tarifa el preu de la seva mobilitat.
- La implantació T-Mobilitat ha de facilitar el canvi de model tarifari i la discriminació entre usuaris recurrent i no recurrents.
- Fer més atractiva i desitjable la Hola BCNI, ampliant oferta associada.

7. Avançar en un model de regulació i millora del transport discrecional de serveis turístics.

- Desenvolupar un sistema de monitorització dels autocars.
- Segmentar la demanda segons el tipus de servei: excursions provinents de les costes, dels terminals de creuers, de la ciutat, serveis internacionals, de visites des de Barcelona, o es tractin de serveis escolars o d'altres.
- Desestacionalitzar la demanda, aplanant els pics i fent compatible l'arribada d'autocars provinents de les costes amb els que parteixen del Port de Barcelona i de la pròpia ciutat.
- Reduir la contaminació acústica i atmosfèrica.
- Definir i establir criteris per la gestió i ordenació de la demanda.

8. Repensar el servei dels busos turístics de la ciutat.

- Revisar les actuals rutes de bus turístic evitant la superposició entre línies, amb creació de punts d'intercanvi entre línies.
- Fomentar la intermodalitat dels visitants. Connectar de cada ruta amb alguns dels HUB d'autocars (Park&Ride), les principals estacions (de tren, de bus i de creuers), o d'altres punts d'intercanvi modal.
- Contribuir a la desconcentració turística, facilitant l'accés a diversos PIC de la ciutat més enllà dels més icònics.
- Revisar els criteris d'ubicació de parades amb criteris de disminució de l'impacte sobre l'entorn (aglomeracions, fluxos de visitants, soroll, acordions d'autobusos, etc.).
- Prioritzar la circulació pels eixos viaris bàsics.
- Regulació flexible de la parada dels espais sobresaturats.
- Disposar de dades de demanda de forma específica i periòdica.

9. Reduir l'impacte de l'ús turístic de la bicicleta, la moto i els VMP.

- Regular l'activitat i l'aparcament de les flotes de bicicletes i motos compartides.
- Regular l'aparcament de bicicletes pertanyents a activitat econòmica en les proximitats dels EGAs.



Grup de turistes amb bicicleta al barri de la Barceloneta.



Barcelona bus turístic.

- Regular la ubicació d'establiments de lloguer de bicicletes en carrers amb prou capacitat i connectats a la xarxa de carrils bici.
 - Flexibilitzar horaris en temporada alta i durant els grans esdeveniments.
 - Limitar i reduir l'intrusisme i erradicar la mala praxi en el sector del taxi.
 - Seguir reforçant la formació en idiomes als conductors de taxi.
 - Promoció del taxi com a servei alternatiu al vehicle privat.
 - Renovació progressiva de la flota per vehicles de menor impacte.
- 10. Millorar la gestió en xarxa del sistema de transport d'accés a la ciutat.**
- Crear i coordinar taules de mobilitat Port—Aeroport—Ciutat per traçar estratègies i cercar solucions conjuntes als reptes de l'accés a la ciutat.
 - Reforçar el sistema ferroviari com a porta d'entrada i sortida a la ciutat.
 - Potenciar la promoció d'excursions a l'entorn de Barcelona que siguin accessibles amb transport ferroviari.
 - Centralitzar els diferents moviments d'entrada i sortida de la ciutat per motius turístics en un sol espai connectat amb la xarxa de transport urbà de gran capacitat.
- 12. Millorar la informació i implementar sistemes de monitorització de la mobilitat turística.**
- Pla de Monitorització de la demanda dels visitants a Barcelona.
 - Pla Millora de la informació sobre mobilitat turística.

11. Reforçar la qualitat del servei de taxi en l'ús turístic.

- Enfortir la capacitat d'adaptació del servei de taxi davant l'augment de serveis globals de mobilitat privada (VTC).
- Modernitzar i universalitzar la intermediació digital.
- Promoure l'ús d'aplicacions mòbils que minimitzin els trajectes en buit.
- Introduir el servei de taxi compartit.



Grup de turistes amb segway.

DIRECCIÓ

Albert Arias. Director del Pla Estratègic de Turisme 2020. Ajuntament de Barcelona, Direcció de Turisme.

Manel Valdés. Gerent Adjunt de Mobilitat i Infraestructures, Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat, Ajuntament de Barcelona

Manel Villalante. Enginyer industrial / Director de l'Àrea de Mobilitat i d'Infraestructures del Transport

COORDINACIÓ

Adrià Gomila. Director de Serveis de Mobilitat, Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat. Ajuntament de Barcelona

Cristina Jiménez. Cap de Mobilitat de l'Àrea de Mobilitat i Infraestructures de Transport. Barcelona Regional (BR)

Joan Torrella. Director de Turisme i Esdeveniments. Ajuntament de Barcelona

EQUIP TÈCNIC

Ivan Balmanyà. Ajuntament de Barcelona

Joana Llinàs. Barcelona Regional

Adriana Malé. Ajuntament de Barcelona

Mariona Mauri. SinOB Mobilitat, SL.

Adrià Ortiz. Barcelona Regional

Aina Pedret. Ajuntament de Barcelona

Jordi Singla. SinOB Mobilitat, SL.

Joan Oriol Torras. SinOB Mobilitat, SL.

I el suport tècnic i administratiu de Barcelona Regional

Document V1,
Setembre 2019.

© IMATGES
© TEXTS

BR-Barcelona Regional

Cap part d'aquesta publicació, incloent-hi el disseny general i la coberta, no pot ser copiada, reproduïda, distribuïda, transformada, emmagatzemada o transmesa de cap manera ni per cap mitjà, tant si és elèctric com químic, mecànic, òptic, de gravació, de fotocòpia o per altres mètodes, sense l'autorització prèvia per escrit dels titulars de la seva propietat intel·lectual.



**BARCELONA
REGIONAL**

Carrer 60, 25–27
Edifici Z. 2a planta
Sector A. Zona Franca
08040 Barcelona

T (+34) 932 237 400
F (+34) 932 237 414
br@bcnregional.com
www.bcnregional.com

MOBILITAT
I INFRASTRUCTURES

