

Red Colaborativa
OCPM

Autobuses turísticos en los centros históricos

Mayo de 2026



ORGANISATION DES VILLES
DU PATRIMOINE MONDIAL



Indice

1. Resumen	5
2. Introduction	6
3. Lecciones aprendidas de las ciudades miembro	7
3.1 Retos transversales.....	7
3.2 Tendencias de las acciones llevadas a cabo por las ciudades	9
4. Recomendaciones	10
4.1 Recopilación de datos	10
4.2 Gobernanza.....	10
4.3 Marco normativo y control	10
4.4 Planificación estratégica y táctica	10
4.5 Esquema de explotación: nodos, accesos y modos alternativos.....	11
4.6 Experiencia del visitante.....	11
4.7 Seguimiento.....	12
5. Conclusión	13
Redacción:	14
Agradecimientos:	14
Anexo : Estudios de caso	15
Amsterdam	16
Burdeos	20
Brujas	22
Dubrovnik	26
Estanbul	29
Ljubljana	32
Luxemburgo	35
Morelia.....	38
Puebla	42
Quebec.....	45
Estrasburgo.....	48



Al igual que otros centros históricos declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, el Viejo Quebec ocupa un lugar destacado en el paisaje urbano y cultural de Quebec. Constituye el corazón de la identidad de nuestra ciudad.

Es un entorno tan vibrante como frágil. Sus calles estrechas, fortificaciones, edificios, monumentos y comunidades residentes son testigos de un estilo de vida que visitantes de todo el mundo vienen a descubrir y a experimentar. Todos estos elementos encarnan un patrimonio vivo que buscamos preservar.

Este atractivo se ha convertido progresivamente en un importante foco de afluencia turística, lo que ha traído consigo una serie de molestias y desafíos para las personas que habitan el centro histórico en su vida cotidiana. Entre estas problemáticas, los desplazamientos en autobuses turísticos al interior de las murallas de nuestro casco antiguo forman parte de las situaciones que impactan directamente la habitabilidad y la calidad de vida de la población residente.

Por ello, la ciudad de Quebec ha decidido llevar a cabo dos iniciativas complementarias orientadas a mejorar la movilidad, la seguridad y la calidad de vida dentro de su barrio histórico.

Una de ellas es la creación, en marzo de 2026, de la *Comisión Consultiva para la Movilidad en el Viejo Quebec*, cuyo mandato es desarrollar una visión de movilidad hacia 2036, así como un plan de acción para el periodo 2026-2036 destinado al sector histórico.

La otra ha sido la puesta en marcha de una **Red Colaborativa** dedicada **la gestión del transporte turístico en autobuses en los centros históricos**, en colaboración con la Organización de Ciudades del Patrimonio Mundial (OCPM). Esta iniciativa fue impulsada por el alcalde de Quebec, Bruno Marchand, quien ejerce la presidencia de la OCPM.

El presente informe pone de manifiesto tanto la convergencia de los retos como de las orientaciones de las once ciudades que conforman esta Red Colaborativa, a pesar de sus diferencias socioculturales, climáticas y geográficas. Asimismo, da cuenta de la riqueza y diversidad de las soluciones propuestas para mejorar tanto la calidad de vida de las residentes y los residentes como la experiencia turística de las visitantes y los visitantes en los centros históricos.

Ambas iniciativas son complementarias y estoy convencida de que las recomendaciones formuladas en este informe servirán de guía para dar continuidad a los trabajos desarrollados por la Comisión Consultiva para la Movilidad en el Viejo Quebec.

Mélissa Coulombe-Leduc

Miembro del Comité Ejecutivo responsable de patrimonio, planificación urbana, turismo y calidad de vida en el Viejo Quebec

Red Colaborativa OCPM

Autobuses turísticos en los centros históricos



Tras la celebración del 17.º Congreso Mundial de la OCPM en Quebec en 2022, la Hoja de ruta de Quebec marcó el inicio de una nueva dinámica de cooperación entre las ciudades miembro. En este contexto se crearon las Redes Colaborativas: un formato de intercambio y reflexión colectiva que reúne a ciudades del Patrimonio Mundial en torno a temáticas prioritarias con el fin de compartir experiencias, retos y pistas de acción.

La ciudad de Quebec ha liderado la Red Colaborativa sobre **“la gestión del transporte turístico en autobuses en los centros históricos”**. Once ciudades —Ámsterdam, Burdeos, Brujas, Dubrovnik, Estambul, Liubiana, Luxemburgo, Morelia, Puebla, Estrasburgo y Quebec— han trabajado en una cuestión directamente relacionada con la habitabilidad de los centros

históricos.

El presente informe plasma la importante contribución de la red al fortalecimiento de las políticas, estrategias y proyectos de las ciudades miembro orientados a la habitabilidad de los centros históricos. Se inscribe en esta voluntad al proponer un formato diseñado para ir más allá de la simple recopilación de los intercambios y apoyar más directamente la acción pública. Asimismo, ilustra cómo una problemática específica puede revelar retos urbanos más amplios e interconectados, que requieren respuestas coordinadas y centradas en la habitabilidad.

Quiero dar las gracias a la ciudad de Quebec, a su alcalde, Bruno Marchand, a la Sra. Mélissa Coulombe-Leduc, concejala y responsable de patrimonio, planificación urbana, turismo y calidad de vida en el Viejo Quebec, así como al Sr. Hervé Chapon, asesor en planificación del transporte y coordinador de la Red Colaborativa, por su compromiso en la dirección de esta actividad, así como a todas las ciudades participantes.

Mickhaël de Thyse

Secretario general de la Organización de Ciudades del Patrimonio Mundial

1. Resumen

Los centros históricos se enfrentan a una presión creciente del turismo y, en particular, de los desplazamientos en autobuses turísticos, que afectan a la habitabilidad, la fluidez de la circulación y la conservación del patrimonio. Los autobuses turísticos suelen ser demasiado grandes para circular los centros históricos, pero continúan siendo uno de los principales medios de transporte utilizados por los grupos de visitantes que recorren las ciudades del Patrimonio Mundial.

El mercado de los desplazamientos en autobuses turísticos hacia o desde los centros históricos puede dividirse, en términos generales, en siete categorías: excursiones de un día, traslados de pasajeros de cruceros hacia los hoteles, transporte local de grupos, recorridos turísticos con múltiples paradas, viajes chárter turísticos en verano e invierno, servicios internacionales de autobuses y, transporte chárter asociado a festividades y eventos especiales.

Los intercambios entre las 11 ciudades miembro de la Red Colaborativa ponen de manifiesto importantes limitaciones morfológicas, climáticas y socioculturales, así como resistencias al cambio, pero también orientaciones estratégicas convergentes:

- Reducir la presencia de autobuses turísticos en el centro histórico.
- Organizar nodos de transferencia modal en la periferia de los centros históricos.
- Invertir en alternativas multimodales (movilidad a pie, transporte público, autobuses eléctricos, transporte fluvial urbano y transporte ferroviario interurbano).
- Fortalecer la toma de decisiones basada en datos, mediante sistemas de conteo de usuarios de la vía pública, visitantes y turistas, apoyados en sistemas inteligentes de transporte e inteligencia artificial.

La red pone de relieve que la habitabilidad se consolida como un objetivo central de las políticas de movilidad turística en los centros históricos: estos espacios constituyen bienes colectivos cuyo acceso debe regularse para conciliar la calidad de vida, la conservación del patrimonio y la creación de valor turístico.

Los debates evidencian la pertinencia de políticas que combinen restricciones claras, alternativas creíbles y una gestión apoyada en datos, junto con mecanismos permanentes de diálogo que favorezcan la aceptación social de las medidas implementadas.

Las soluciones alternativas pueden variar según los segmentos de visitantes y los contextos locales, por lo que su implementación requiere procesos de concertación con los actores del sector turístico.

El informe presenta 21 recomendaciones que abordan los retos relacionados con la recopilación y el uso estratégico de datos, la gobernanza, el marco normativo y su aplicación, la planificación estratégica y táctica, los esquemas operativos de movilidad - nodos, accesos y modos alternativos - la experiencia del visitante y el seguimiento de las medidas implementadas.

2. Introduction

Las Redes Colaborativas constituyen una actividad estructurante de la Hoja de ruta de Quebec, puesta en marcha por la OCPM desde 2022 con el fin de acompañar a las ciudades miembro en la resolución de retos complejos relacionados con sus centros históricos.

Basadas en el intercambio entre pares, estas redes permiten poner en diálogo distintos contextos, comparar enfoques y hacer emerger soluciones adaptadas a realidades diversas. Su objetivo es transformar las experiencias locales en aprendizajes colectivos, identificando tanto constataciones compartidas como pistas de acción concretas.

Los resultados de este trabajo contribuyen a alimentar las reflexiones del Nuevo Proyecto Urbano (NPU), especialmente en materia de gobernanza, movilidad, planificación integrada y habitabilidad de los centros históricos.

La ciudad de Quebec ha desempeñado un papel central como ciudad piloto de esta Red Colaborativa. Como territorio de experimentación y motor de la iniciativa, ha permitido estructurar los intercambios a partir de sus propios retos relacionados con la gestión de los autobuses turísticos en el Viejo Quebec, especialmente en un contexto de importantes transformaciones urbanas.

Esta posición ha favorecido un diálogo arraigado en realidades operativas concretas, al tiempo que ha integrado aportaciones externas, en particular a través de misiones de expertos e intercambios en profundidad con otras ciudades. Quebec ha desempeñado así un papel catalizador, permitiendo poner a prueba, enriquecer y poner en perspectiva enfoques transferibles al conjunto de las ciudades miembro.

La Red Colaborativa sobre **la gestión del transporte turístico en autobuses en los centros históricos** reunió a once ciudades miembro de tres continentes: Ámsterdam, Burdeos, Brujas, Dubrovnik, Estambul, Liubliana, Luxemburgo, Morelia, Puebla, Quebec y Estrasburgo.

Los trabajos se articularon en torno a una reunión inicial de contextualización y puesta en común de los retos, seguida de cuatro sesiones temáticas dedicadas a:

- la gestión de los flujos turísticos
- la circulación y el estacionamiento
- la planificación urbana y el transporte
- la intermodalidad y la multimodalidad

En este contexto, una visita de un experto del Ayuntamiento de Ámsterdam a Quebec, realizada a través del programa City2City, puso de manifiesto tanto la diversidad de las limitaciones locales como la convergencia de los enfoques estratégicos para hacerles frente. Además, una visita de representantes del Ayuntamiento de Quebec a Brujas y Ámsterdam permitió profundizar, sobre el terreno, en las medidas aplicadas por estas ciudades y extraer de ellas enseñanzas prácticas.

En Brujas y Ámsterdam, la misión permitió, en particular, comprender desde la experiencia cotidiana de residentes, urbanistas y especialistas en movilidad, el profundo efecto de las transformaciones provocadas por el exceso de turismo. También permitió comprender las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que llevaron a la elección de medidas restrictivas y soluciones alternativas en contextos socioculturales, de gobernanza y de oferta multimodal diferentes.

Este acercamiento directo a otras realidades urbanas se convirtió en una fuente de inspiración para evaluar nuevas medidas transferibles a Quebec y a otras ciudades.

Esta red se inscribe en el marco del Nuevo Proyecto Urbano (NPU) de la OCPM, contribuyendo a una reflexión colectiva destinada a regenerar los centros históricos mediante estrategias centradas en la habitabilidad, con vistas a su adopción prevista durante el 18.º Congreso Mundial de la OCPM, que se celebrará en Marrakech del 26 al 29 de octubre de 2026.

3. Lecciones aprendidas de las ciudades miembro

3.1 Retos transversales

Limitaciones de los vehículos: los autobuses turísticos son cada vez más grandes y pesados, transportan un mayor número de pasajeros y resultan cada vez más difíciles de integrar en zonas patrimoniales vulnerables.

Temporadas de alta afluencia turística: por lo general, el turismo alcanza su punto álgido durante determinadas temporadas vacacionales – verano, Navidad, vacaciones de primavera – así como con la llegada de cruceros o durante eventos de gran afluencia, según la ubicación geográfica y el patrimonio cultural de cada ciudad. Estos flujos solo pueden gestionarse de manera eficaz en coordinación con la industria turística.

Congestión y conflictos de uso: maniobras complejas en entornos urbanos restringidos, saturación de puntos de ascenso y descenso de pasajeros, conflictos con peatones y ciclistas, y deterioro de la calidad de los espacios públicos.

Restricciones patrimoniales: límites de dimensiones y peso, capacidad de carga reducida de ciertas infraestructuras – puentes y riberas –, y exigencias de reversibilidad que reducen considerablemente los márgenes de intervención física.

Marcos normativos: existencia de marcos regulatorios heterogéneos y ritmos de evolución diferenciados entre continentes, especialmente en materia de zonas de bajas emisiones (Europa) y normas medioambientales.

Datos y herramientas: necesidad de fortalecer los sistemas de conteo, reserva y análisis predictivo. Se observa todavía una integración limitada de los datos en la gestión cotidiana de los flujos turísticos.

Gobernanza multiactor: la diversidad de actores involucrados – ayuntamientos, operadores privados, autoridades portuarias y actores turísticos – requiere mecanismos de coordinación estructurada y sostenible más allá de las lógicas sectoriales.

Habitabilidad frente al turismo: presión sobre la vivienda, conflictos de uso, hiperspecialización de las tiendas de recuerdos y dulces locales que sustituyen a los comercios prácticos, riesgo de pérdida de la función residencial en favor de dinámicas predominantemente turísticas (museificación) de los centros históricos.

Intermodalidad y multimodalidad: la intermodalidad aparece como un eje central, aunque aún con un desarrollo desigual según las ciudades, que se basa en:

- **La transición hacia otros modos de transporte**, como el desplazamiento a pie y los enlaces mecánicos - funiculares y teleféricos - la bicicleta, el transporte colectivo en la red estructurante de transporte público - metro, tranvía, Metrobus - los servicios de lanzaderas eléctricas para turistas - microbuses, minitreneos turísticos, tuk-tuks - los servicios de bicicletas y vehículos compartidos, así como los servicios de transporte fluvial y marítimo, taxis y vehículos de transporte con conductor (VTC).
- **La creación de estacionamientos para autobuses en la periferia de los centros históricos**, conectados a las principales redes viales y al transporte público, idealmente conectados a la red peatonal del centro histórico y equipados con áreas de descanso para los conductores.
- **Integración de los nodos de movilidad turística con los sistemas de movilidad cotidiana de los residentes.**
- **El desarrollo de ofertas de movilidad integradas** que faciliten el uso combinado de varios modos de transporte accesibles con un solo billete, incluyendo servicios de transporte colectivo —públicos o privados— para visitas y estancias cortas, integrados en productos turísticos como paquetes vacacionales, reservas de hoteles, eventos especiales y museos.
- **El desarrollo de recorridos alternativos que favorezcan modos de desplazamiento menos impactantes en los centros históricos** “sin autobuses”, sencillos, seguros, fiables, visibles y frecuentes en el caso de los servicios de lanzaderas eléctricas.
- **La mejora de la señalización sobre el terreno y la orientación física y digital**, incluyendo información sobre tiempos y distancias de recorridos peatonales hacia los principales destinos turísticos.

3.2 Tendencias de las acciones llevadas a cabo por las ciudades

Las ciudades convergen hacia acciones estructurantes:

- **Restricción progresiva del acceso de los autobuses turísticos**, mediante paradas en la periferia y excepciones específicas, con el objetivo de recuperar los centros históricos en beneficio de los peatones (personas con movilidad reducida, escolares y clientes de hoteles para la entrega de equipaje)
- **Control de accesos mediante dispositivos automatizados**, como cámaras de lectura automática de matrículas (LAPI/ALPR), limitaciones de peso y de dimensiones, sanciones; combinando herramientas tecnológicas con presencia de agentes de control sobre el terreno.
- **Desarrollo de centros de transición**: desarrollo de estacionamientos de larga estancia, cuya calidad (accesibilidad, comodidad, información) aparece como un factor clave para la aceptación de las políticas restrictivas.
- **Implementación de mecanismos de financiamiento específicos**: establecer mecanismos de contribución asociados a los flujos turísticos —pernoctaciones, autobuses, cruceros— como herramienta para reinvertir en infraestructuras y servicios alternativos.
- **Experimentación**: recurso a medidas temporales y experimentales, utilizadas como herramientas de aprendizaje y de validación de la aceptabilidad.
- **Integración de la planificación y la operación de los sistemas de movilidad**: favoreciendo la transición progresiva de una gestión reactiva hacia enfoques más proactivos e integrados en los instrumentos de planificación urbana con la intención de suavizar los picos a lo largo del día y del año.
- **Transición modal**: mediante el desarrollo de soluciones alternativas y una tendencia creciente a priorizar vehículos de menor capacidad y modos de movilidad activa.

Los intercambios de la Red Colaborativa ponen de manifiesto que **la gestión del transporte turístico en autobuses en los centros históricos** no puede abordarse únicamente desde la perspectiva del tráfico o del turismo. Requiere enfoques integrados que consideren los retos de gobernanza, planificación, calidad del entorno urbano y capacidad de implementación.

En este sentido, las enseñanzas de la red contribuyen a enriquecer las reflexiones impulsadas en el marco del Nuevo Proyecto Urbano (NPU).

4. Recomendaciones

El informe presenta 21 recomendaciones agrupadas en siete temas que responden a los enfoques estratégicos, tácticos y operativos vinculados a la gestión integral de los desplazamientos turísticos.

4.1 Recopilación de datos

- 1 Elaborar un plan de datos que incluya un inventario de fuentes (conteo peatonal, flujos de autobuses turísticos, eventos), protocolos de intercambio de información y un cuadro de mando común (afluencia, congestión, cumplimiento), con el objetivo de pasar de la simple recopilación de datos a su uso operativo para la toma de decisiones.

4.2 Gobernanza

- 2 Crear un comité directivo interdepartamental (movilidad, turismo, patrimonio, policía municipal, administración portuaria) con un mandato claro y un calendario periódico de seguimiento y de arbitraje, formalizado como un mecanismo permanente de gobernanza integrada.

4.3 Marco normativo y control

- 3 Definir un marco regulatorio para el acceso a los centros históricos, especificando perímetros, horarios, dimensiones y pesos autorizados, excepciones (personas con movilidad reducida, escolares, hoteles), sanciones y procedimientos de concesión de permisos, con el fin de garantizar su claridad, coherencia y aplicabilidad.
- 4 Implementar proyectos piloto de control automatizado (LAPI/ALPR) en los puntos de accesos, complementados con controles selectivos sobre el terreno, y posteriormente implantar el sistema LAPI con el objetivo de fortalecer progresivamente la eficacia de los sistemas inteligentes de transporte existentes.

4.4 Planificación estratégica y táctica

- 5 Recurrir al urbanismo temporal en espacios existentes (plazas, andenes) para probar usos alternativos, como herramienta de experimentación y evaluación de la aceptabilidad social.
- 6 Inscrire la politique de gestion des autocars dans les documents de planification (plan d'urbanisme, plan de mobilité, plan de gestion patrimonial) afin d'en assurer la pérennité et la cohérence à long terme.
- 7 Mettre en place des mécanismes de fiscalité dédiée (taxe de séjour, autocar, croisières), afin d'aligner les modèles économiques touristiques avec les objectifs d'habitabilité et de financer les alternatives.

4.5 Esquema de explotación: nodos, accesos y modos alternativos

8. Perímetro protegido: mantener o ampliar las restricciones temporales de acceso a los autobuses turísticos durante periodos de limitaciones (obras, eventos), utilizándolas como herramientas de experimentación y aprendizaje.
9. Experimentar sistemas de reserva de franjas horarias para la bajada de autocares, con el fin de suavizar los picos de afluencia y anticipar los flujos.
10. Identificar y acondicionar nodos de transición en la periferia de los centros históricos conectados al transporte público y dotados de condiciones adecuadas de comodidad, información y seguridad.
11. Desarrollar soluciones alternativas de movilidad, incluidas las motorizadas, que conecten los centros de transición con las entradas a los centros históricos, velando por su fiabilidad, claridad y competitividad frente al autobús turístico tradicional.
12. Reforzar las redes peatonales y ciclistas desde estos puntos de conexión, mediante señalización clara e información sobre tiempos de recorrido, para mejorar la continuidad y calidad de la experiencia urbana.
13. Establecer una jerarquía de usos del espacio público - circulación, estacionamiento, zonas peatonales, zonas de tráfico calmado, entregas programadas y logística urbana de última milla - con el fin de favorecer un reequilibrio sostenible de los modos de desplazamiento.
14. Desarrollar alternativas estructurantes cuando el contexto lo permita - transporte fluvial, tranvías o funiculares - diversificando las soluciones de transferencia modal a escala territorial.

4.6 Experiencia del visitante

15. Establecer acuerdos con operadores turísticos —agencias de viajes, hoteleros y operadores de cruceros— para formalizar compromisos compartidos en materia de gestión de flujos y buenas prácticas.
16. Desarrollar herramientas de información en tiempo real, como mapas de afluencia e itinerarios recomendados, que permitan orientar los comportamientos y distribuir mejor los flujos en el espacio y el tiempo.
17. Diseñar productos turísticos que integren alternativas al autobús turístico, como recorridos peatonales y ofertas combinadas de transporte y visita, con el fin de convertir la movilidad en un componente estructurante de la experiencia turística.

4.7 Seguimiento

18. Definir indicadores de seguimiento relacionados con la seguridad, el cumplimiento normativo, la calidad del servicio y la habitabilidad, incorporando explícitamente indicadores vinculados a la calidad de vida y no únicamente al rendimiento de los flujos turísticos.
19. Desarrollar modelos predictivos basados en los datos disponibles - eventos, estacionalidad y niveles de afluencia - con el fin de avanzar de una gestión reactiva hacia una gestión anticipatoria de los flujos turísticos.
20. Crear espacios permanentes de diálogo con los actores locales - residentes, comerciantes y operadores turísticos - para garantizar la aceptación social y la adaptación progresiva de las medidas implementadas.
21. Desarrollar herramientas integradas de gestión y monitoreo de los flujos turísticos que combinen sistemas de reserva para autobuses turísticos, control automatizado, mecanismos tarifarios dinámicos y seguimiento en tiempo real, con el objetivo de fortalecer la gestión predictiva, apoyar la toma continua de decisiones y favorecer la rendición de cuentas ante la ciudadanía.

5. Conclusión

Las ciudades miembros de la OCPM se enfrentan hoy en día a un reto común: conciliar un atractivo turístico controlado, la preservación del patrimonio y la calidad de vida de los residentes. En este contexto, la habitabilidad aparece cada vez más como un objetivo central capaz de orientar la acción pública y articular estos desafíos.

Los centros históricos deben considerarse entornos de vida por derecho propio, cuyo equilibrio se basa en una regulación controlada de los usos y los flujos. Los autobuses turísticos tienen una gran presencia, son muy visibles y, en la mayoría de los casos, problemáticos en estos centros históricos.

Por todas estas razones, la gestión del transporte turístico en autobuses en los centros históricos no constituye un reto sectorial, sino una herramienta estratégica para reorganizar la movilidad, mejorar la experiencia urbana y reforzar la resiliencia de los territorios patrimoniales.

Las ciudades pueden movilizar diferentes herramientas para regular mejor el acceso a estos espacios, a través de políticas integradas que combinen regulación, alternativas creíbles y gobernanza concertada. Es en esta capacidad de definir marcos claros, coherentes y sostenibles donde reside la posibilidad de conciliar el desarrollo turístico con la calidad de vida de quienes habitan los centros históricos.

Al impulsar estrategias centradas en la habitabilidad, las ciudades crean condiciones que permiten a los actores del turismo adaptar progresivamente sus prácticas y contribuir a modelos más sostenibles y equilibrados, en beneficio tanto de los residentes como de los visitantes.

Las enseñanzas extraídas de esta red ponen de manifiesto la necesidad de enfoques más integrados y transversales para acompañar la transformación de los centros históricos, en coherencia con las reflexiones impulsadas en el marco del Nuevo Proyecto Urbano de la OCPM.

Redacción

Hervé CHAPON – Asesor en planificación del transporte y coordinador de la Red Colaborativa, Ciudad de Quebec

Berenice Vidal-Castelan – Encargada de proyectos de patrimonio urbano, OCPM

Agradecimientos

Rick Batelaan – Asesor principal en políticas, Dirección de Tráfico y Espacio Público, Ciudad de Ámsterdam

Bart Slabbinck – Coordinador del proyecto de Movilidad, Ciudad de Brujas

Andrea Díaz Muñoz – Directora de Regulación y Conservación, Oficina de Gestión del Centro Histórico de Puebla, Ciudad de Puebla

María Fernanda Núñez – Jefa del Departamento de Patrimonio Mundial y Convenciones de la UNESCO, Gestión del Centro Histórico de Morelia, Ayuntamiento de Morelia

Leopoldo Torres Barahona – Director de Movilidad Sostenible, Ayuntamiento de Morelia

Dejan Ristić – Consultor en infraestructuras turísticas, Ayuntamiento de Liubliana

Vincent de Brisson – Director de Tráfico y Aparcamiento, Burdeos Metrópolis

Anne-Laure Moniot – Jefa de Servicio, Servicio de Arquitectura y Patrimonio Urbano en Proyecto, Dirección de Urbanismo, Dirección General de Ordenación, Burdeos

Julijana Antić Brautović – Jefa del Departamento de Cultura y Turismo, Ayuntamiento de Dubrovnik

Selda YILDIRIM BURMA – Urbanista, experta en patrimonio cultural y turismo, Municipio Metropolitano de Estambul

Hakan ERDIN – Urbanista, diseñador de políticas urbanas, Municipio Metropolitano de Estambul

Sezin Karcan KAYA – Arquitecta, Departamento de Cultura, Ayuntamiento Metropolitano de Estambul

Shaaf Milani-Nia – Arquitecta, Dirección de Arquitectura, Ciudad de Luxemburgo

Joel Steffen – Teniente de alcalde responsable de comercio, Ayuntamiento de Estrasburgo

Laurie Weber – Responsable de turismo, Ayuntamiento de Estrasburgo

Anexo : Estudios de caso



1

Amsterdam



Gemeente
Amsterdam

Agenda Touringcar 2020-2025



Vastgesteld door gemeenteraad op 30 september 2020



Contexto

- Crecimiento turístico masivo, 24 millones de pernoctaciones al año en 2024 en el centro histórico de unos 10 km² habitado por 80 000 residentes
- Molestias causadas por los grandes autobuses turísticos a las infraestructuras (calles y puentes) y a los residentes, en una ciudad donde la presencia y el acceso de los automóviles ya son limitados y acuden numerosos visitantes

Enfoque

- Aprobación de la «Agenda Touringcar 2020-2025», que define la política y las medidas estrictas aplicadas para restringir el acceso de los autobuses turísticos y designar los itinerarios y puntos de conexión que no causen molestias según las condiciones de la ciudad
https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/1046022/touringcar_agenda_2020-2025.pdf
- Enfoque basado en una segmentación del mercado del transporte en autobús en 7 categorías:
 1. El traslado de los pasajeros de cruceros marítimos y fluviales a sus hoteles
 2. Las excursiones con salida desde el centro histórico hacia las afueras de la ciudad, con un pico de visitas en primavera al parque floral de Keukenhof
 3. Las excursiones al centro histórico únicamente mediante excursiones en barco por el canal con salida desde la terminal de cruceros en el río IJ



4. El transporte de grupos locales, en particular escolares, personas mayores o con movilidad reducida, exentos de restricciones
5. Visitas guiadas en autobús de dos pisos tipo «Hop on Hop off» fuera de la zona del Patrimonio Mundial
6. Los servicios de transporte internacional en autobús
7. El transporte chárter de turistas de verano e invierno

Política basada en una regulación estricta que combina restricciones, alternativas y concertación con los actores privados, construida de forma progresiva y con el objetivo de:

8. Minimizar la congestión y las molestias a los residentes
9. Proteger el sitio del Patrimonio Mundial y sus frágiles infraestructuras, en particular los puentes, los muelles y los muros de contención de los canales
10. Fomentar el uso de autobuses más pequeños y sin emisiones de GEI

Acciones

- Los autobuses de más de 7,5 toneladas solo pueden acceder al centro histórico si los conductores disponen de una autorización. Se han habilitado paradas para pasajeros en los puntos donde no se requiere autorización para el embarque y el desembarque, en las afueras del centro de la ciudad y en una vía designada
- Las paradas para autobuses en las estaciones de transporte público facilitan a los pasajeros el transbordo al transporte público para continuar su trayecto hacia el centro de la ciudad
- En las paradas de autobuses, los conductores solo están autorizados a subir y bajar pasajeros. La duración de la parada está limitada a un máximo de 10 minutos. A continuación, deben aparcar en garajes o aparcamientos en las plazas designadas
- Agentes de control de tráfico en las principales paradas de autobuses durante los días y horas de mayor afluencia
- Control automatizado de todos los accesos mediante LAPI/ANPR
- Coordinación periódica con los operadores turísticos (reuniones estacionales)
- Adaptación a los flujos y gestión del tráfico rodado en función de los eventos y las obras

- Reubicación de los autobuses de larga distancia, como Flixbus, en estaciones de transporte público (masivo) en las afueras de la ciudad
- Los turistas nocturnos pagan el 12,5 % de los gastos de hotel y los pasajeros de cruceros marítimos en la ciudad pagan 11 € para cubrir los costes de regulación del turismo

Resultados

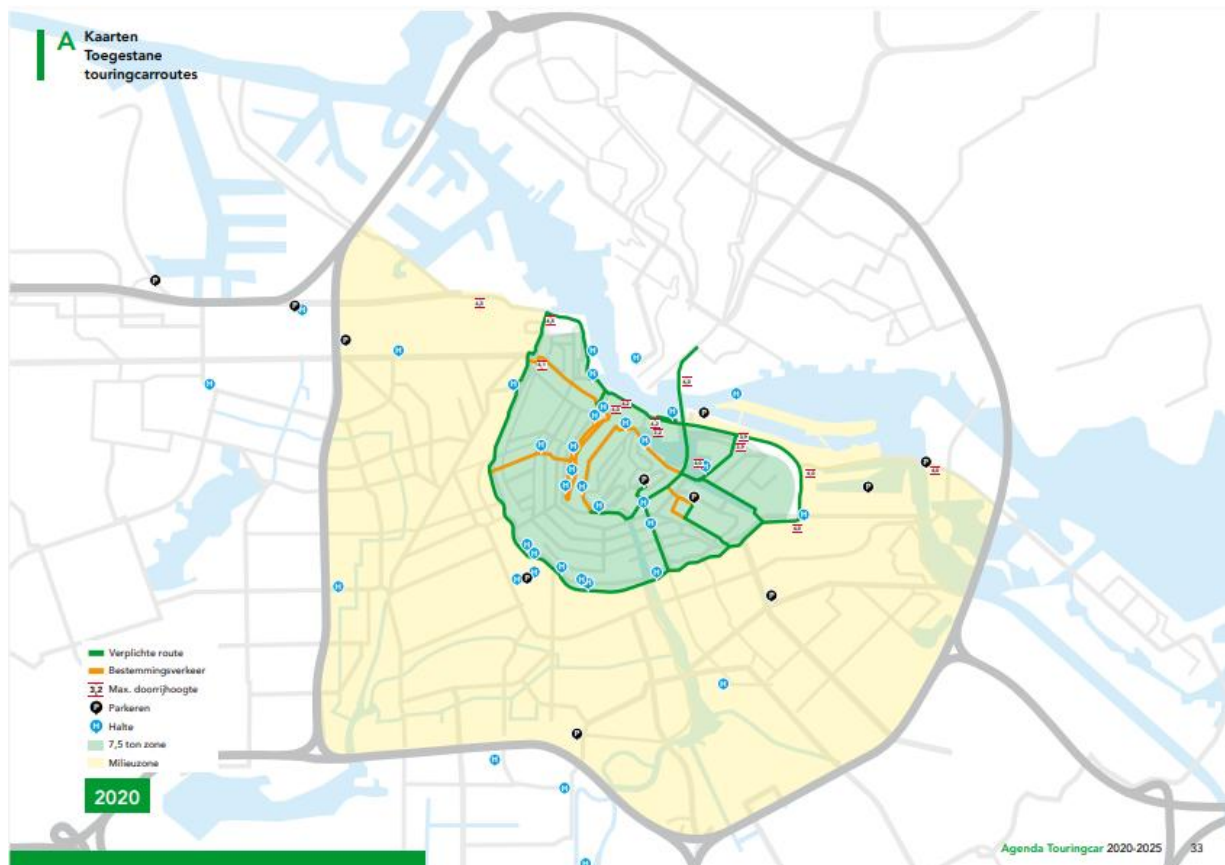
La Ciudad ha demostrado que una reducción masiva de los flujos de autobuses turísticos es posible sin comprometer la atraktividad turística.

En un año, el número de autobuses turísticos que entran en el centro histórico se redujo en un 66 % (2024).

Las salidas de excursiones que antes partían del centro histórico, como las visitas a Keukenhof, se han reubicado fuera del centro de la ciudad.

Las excursiones a través del centro histórico ahora se realizan únicamente en barco por los canales, partiendo desde la terminal de cruceros en el río IJ.

Las excursiones en autobuses de dos pisos tipo “hop-on hop-off” (Amsterdam Sightseeing) se realizan fuera del centro histórico de la ciudad.



2 Burdeos



Contexto

- Aumento del transporte en autobús tras la liberalización del mercado del transporte interurbano en autobús para desplazamientos de más de 100 km
- Integración limitada entre los servicios de movilidad y turismo; falta de datos en tiempo real sobre los flujos turísticos
- Pont de Pierre: obras de refuerzo durante varios años; reducción progresiva de la capacidad, reorganización de autobuses/tranvías/modos de movilidad activa, gestión de picos de afluencia en eventos con regulación de los flujos peatonales si es necesario

Enfoques

- Centro histórico reservado progresivamente a los peatones, con una aceleración significativa a partir de 2020
- Programa *Por una ciudad tranquila* para otros barrios de la ciudad
- Plan climático metropolitano, con el objetivo de reducir a una sexta parte la huella de carbono de la ciudad de aquí a 2050

Acciones

- Implantación de un sistema automatizado de control de accesos a la zona peatonal mediante bolardos retráctiles
- 2024: peatonalización oficial del centro histórico declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO
- Conversión temporal del Pont de Pierre en un puente reservado a peatones, ciclistas y al paso del tranvía durante el periodo de obras, que se convertirá en permanente una vez finalizadas estas
- Proyecto multimodal de una gran estación ferroviaria combinado con un proyecto de estación de autobuses, en previsión de que se duplique el número de usuarios del transporte ferroviario de aquí a 2030

Resultados

Se ha observado una reducción significativa de la contaminación (en 4 años, una reducción del 28 %), aunque aún queda por precisar la relación directa con las políticas específicas de gestión de los autobuses.

3 Bruias



Contexto

- Centro histórico de 4,4 km² con 20 000 habitantes
- Turismo en constante aumento, 8,5 millones en 2025
- «Tsunamis» turísticos cuando llegan varios autobuses a la vez con la llegada de los cruceros
- Conflictos entre los autobuses y los peatones y ciclistas

Enfoque

- Modelo pionero basado en varias décadas de planificación continua y restricción progresiva del tráfico motorizado: una de las primeras ciudades en introducir en 1972, con su «Structuur Plan», un nuevo modelo de gestión del transporte que da prioridad a los desplazamientos a pie y al control del acceso de vehículos en su centro histórico. Adopción en 1978 de un primer plan de tráfico. En 1992 se aprobó el plan de movilidad «Hart van Brugge», que incluía un nuevo plan de transporte público, un segundo plan de tráfico más estricto y la aplicación de medidas más restrictivas para los automóviles
- Una planificación urbana integrada, sistemáticamente traducida en:
 - Una planificación de la movilidad que defiende la “*movilidad amigable con la ciudad*”, es decir, que la movilidad debe adaptarse a la ciudad, tanto al tejido urbano – ADN (“la ciudad”) como a las personas – ciudadanos (“la comunidad”)
 - Una planificación turística centrada en la calidad y no en la cantidad
- La evolución de una política de seguimiento de la demanda hacia una política inteligente orientada a la oferta
- En 1990, tras una campaña SOS, la presentación de un Libro Blanco que introduce el concepto del *Triángulo de Oro*, en el que las instalaciones turísticas – museos, hoteles, restaurantes, tiendas – se concentran en una parte de la ciudad, mientras que la atención se centra en los residentes fuera del Triángulo de Oro
- En 1992, prohibición de nuevos hoteles y en 2002 prohibición de viviendas vacacionales, resaltando la necesidad de encontrar un equilibrio entre turismo y calidad de vida
- En 2019, una nueva visión estratégica y un plan de impacto turístico pusieron énfasis en la necesidad de una economía turística sólida y sostenible

Acciones

- Creación en 2002 de la estación de autobuses *Kanaaleiland*, un centro intermodal junto a la estación de tren, a la entrada de su centro histórico, compuesto por una zona de estacionamiento, un aparcamiento de larga estancia para autobuses turísticos y conectado directamente con el recorrido peatonal de los turistas en el centro histórico, y la imposición de restricciones de acceso a los autobuses turísticos en el centro histórico
- Reordenación en 2017 de 't Zand, el segundo centro multimodal del centro histórico
- En 2018:
 - Lanzamiento de un proyecto piloto de servicio de lanzaderas gratuito en su centro histórico para cubrir las carencias de la oferta de transporte público
 - Apertura de un nuevo terminal de cruceros en el puerto de Zeebrugge y limitación del número de llegadas portuarias por día
- Aprobación de un nuevo Plan de Transporte Público en el que:
 - Se ha destacado el papel de los centros de movilidad de la estación y de 't Zand
 - El modelo axial de servicio a todos los barrios vecinos se ha sustituido por un modelo central hacia los centros, lo que reduce aún más la presión del tráfico de autobuses urbanos en el centro de la ciudad
 - Introducción de autobuses eléctricos más compactos, vehículos de 9 m de longitud en lugar de 10 y, a menudo, 12 m
- En 2025, una nueva decisión del consejo municipal ajustó el código de conducta para las visitas guiadas, por ejemplo limitando el tamaño de los grupos a 20 personas e introduciendo la prohibición de detenerse en zonas tranquilas como el *Beguinage*
- 1 de enero de 2027: introducción de un impuesto de 5 euros para cada turista de crucero que desembarque en el puerto de Brujas
- 1 de enero de 2028:
 - Introducción también de un impuesto de 5 euros para cada turista que llegue en grupo en autocar para una visita de medio día o un día completo
 - El desembarque en *Kanaaleiland* se reorganizará; los autocares deberán reservar con una franja horaria fija. Las tarifas serán dinámicas

e incluirán tanto las tasas de bajada como el estacionamiento diurno cercano

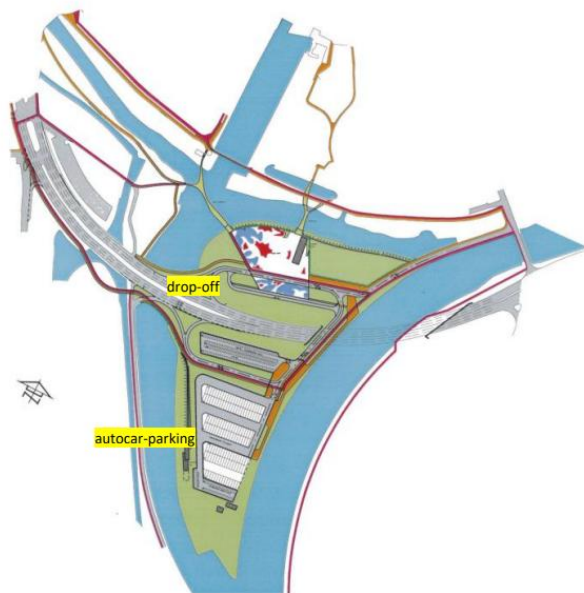
Resultados

Solo los autobuses que dejan a los turistas en sus hoteles siguen teniendo acceso al centro histórico.

Con la acogida de pago de más de 16 000 autobuses turísticos en el aparcamiento de larga estancia de *Kanaaleiland*, el operador del aparcamiento designado por el Ayuntamiento recaudó 880 000 euros (1,4 millones de CAD) en 2025.

Más de 200 000 trayectos en 2024, la mitad de ellos de turistas en microbuses eléctricos a menudo saturados; con la decisión del Ayuntamiento de cobrar el trayecto a los no residentes en Brujas en julio de 2025, el número de trayectos se redujo a la mitad.

Zoom at the 'Kanaaleiland'



Legende
plan in kassem
rijweg
terrasse
verhard
bloemenpark
netwerk

Masterplan
© West 8, 2000



Bruges 2002
European Cultural Capital

drop-off
15 – 16 autocars



autocarparking
90 autocars



tourist information
with public toilets



4 Dubrovnik

*It's not about numbers,
it's about a flow.*



Grad
Dubrovnik
City of
Dubrovnik

Julijana Antić Brautović
Head of the Department for
Culture and Tourism

[#EUTourismCapital](#)

[#EUGreenPioneer](#)



Contexto

- Desde 2017, Dubrovnik está inmersa en una transformación destinada a convertirse en un destino turístico inteligente y sostenible. Sus compromisos se inscriben en una visión a largo plazo que concilia el turismo, el patrimonio y la vida local
- Grave saturación turística, especialmente a la hora de llegada de los cruceros, y conflictos en un tejido urbano muy limitado

Enfoques

- En lugar de apostar por el crecimiento a toda costa, la ciudad apuesta por la calidad de su destino turístico
- Ha fijado un límite máximo al número de personas que pueden encontrarse simultáneamente en las calles
- La gestión turística no se basa en el número de visitantes, sino en la gestión anticipatoria de los flujos

Acciones

- Pase turístico: ventanilla única de acceso digital a las principales atracciones y al transporte en autobús local, permite un seguimiento en tiempo real de las solicitudes de los visitantes e integra herramientas de predicción de flujos y un sistema de reserva de acceso por franjas horarias para visitar las murallas y los museos, con el fin de distribuir las llegadas y gestionar la capacidad. Proporciona a las autoridades datos para la toma de decisiones
- Plataforma digital para operadores de autobuses turísticos: plataforma digital para la compra de permisos de estacionamiento y parada para autobuses turísticos de todos los tamaños por parte de los operadores de autobuses, que facilita la gestión del tráfico de autobuses en las inmediaciones del centro histórico
- El Ayuntamiento gestiona los flujos de visitantes gracias a las cámaras instaladas durante la pandemia
- La ciudad participa en el Centro de Competencia D3HUB, un proyecto europeo destinado a apoyar la transición ecológica y digital de los destinos turísticos, en particular de las pequeñas y medianas empresas (pymes). El proyecto prueba soluciones concretas para gestionar los flujos turísticos, mitigar el cambio climático y equilibrar las necesidades de los residentes y los visitantes

Resultado

La estrategia puesta en marcha permite hoy en día un reequilibrio progresivo entre la afluencia turística y la vida local, ilustrado en particular por el regreso de equipamientos cotidianos al centro histórico (apertura de la escuela en 2024).



II. COMMITMENT TO SUSTAINABLE TOURISM

SMART & SUSTAINABLE CITY

Dubrovnik Pass

- Promotes the city's cultural heritage and its self-sufficiency by generating revenue to fund restoration and support the wider cultural sector.
- Real-time visitor monitoring
- prediction tools and reservation system based on attraction capacities set to be introduced.



- Zone of Special Traffic Regulation
- Smart Parking Dubrovnik
- Dubrovnik Visitors
- Vox Populi
- Dubrovnik Park'n Ride

Data-Driven Destination

- Through the Smart Tourism Destinations initiative and D3HUB project
- using data analytics and digital tools to enhance city planning, visitor management, and sustainable tourism



Bus Web Shop Security and Environmental Monitoring Dubrovnik Eye

#EUTourismCapital #EUGreenPioneer

6

LONG-TERM VISION FOR A RESILIENT CITY

5 **Estanbul**



Contexto

- Lugar de la península con gran riqueza patrimonial
- Gobiernos multinivel
- Aproximadamente 18,5 millones de turistas extranjeros según los datos oficiales de 2024
- Importantes obras de restauración de Ayasofya (Santa Sofía)

Enfoques

- Planificación integrada que incluye el Plan Director de Conservación de la Península Histórica y el Plan de Gestión de los Sitios de las Zonas Históricas de Estambul, que aborda el turismo sostenible, la gestión de visitantes, la mitigación de riesgos y la gobernanza participativa
- Gestión planificada de la movilidad activa (a pie y en bicicleta) y de la oferta de transporte público para turistas
- Medidas restrictivas al acceso de los autobuses turísticos
- Gestión anticipatoria de los flujos de visitantes de Ayasofya, que permanece abierta durante el día mientras se realizan las obras de restauración

Acciones

- Estrategia global de transferencia modal que combina metro, tranvía y transporte marítimo
- Proyecto piloto de zona de bajas emisiones y restricciones y recorridos designados para los autobuses turísticos en la península
- Desarrollo de una línea de tranvía específica que conecte la terminal de cruceros con la península histórica
- Datos: SIG multicapa, recuentos de peatones concentrados en torno a los núcleos (Sultanahmet, Topkapi)
- Ayasofya: gestión de colas y recorridos mediante dispositivos reversibles en función de la capacidad de carga del lugar, obras nocturnas para mantener el uso diurno

Resultados

Aunque la península histórica cuenta con un marco de planificación bien establecido tanto a nivel del gobierno central como local, también constituye una zona donde convergen los complejos desafíos de una ciudad metropolitana; en consecuencia, las medidas aún están en proceso de consolidación, pero reflejan una transición hacia

una gestión más integrada y anticipativa de los flujos turísticos en este contexto urbano complejo.

Transportation Network Map



Source: Istanbul Metropolitan Municipality

- Railway Station
- Bus Stop
- ▲ Pier
- ▭ Eurasia Tunnel
- Parking
- Bus Station Platforms
- ▭ Marine Transport Line
- ▭ Tram Line
- ▭ Light Metro Line
- ▭ Metro Line
- ▭ Suburban Train (Marmaray)

Low-Emission Pilot Area



Objectives of the Low-Emission Pilot Area:

- to reduce road traffic,
- to discourage private car users from entering the traffic,
- to increase the share of public transport and active travel modes,
- to make the city safer and healthier for pedestrians.



Tourist Coach Travel in Istanbul Historic Peninsula

- ▭ Hop on Hop off Bus Route
- Hop on Hop off Bus Stops
- ▭ Park and Ride route
- Park and Ride Stops
- ▭ Tourist Coach Route
- ▭ Densely used area characterized by persistent problems

6 Ljubljana



Contexto

- Centro histórico de más de 20 hectáreas, con una población de entre 3 000 y 5 000 habitantes, atravesado por el río Lubljana y que rodea un promontorio boscoso y su castillo medieval
- Peatonalización del centro histórico desde 2007:
 - Se permiten entregas en camión por la mañana
 - Aparcamiento para residentes en aparcamientos subterráneos designados en las inmediaciones
 - Taxis eléctricos gratuitos para personas mayores, personas con discapacidad y padres con niños pequeños

Enfoque

- Estrategia de desarrollo turístico basada en la sostenibilidad, la autenticidad, el entorno natural y la innovación; Liubliana fue designada Capital Verde de Europa en 2016:
 - Gran puesta en valor de los espacios verdes y la movilidad sostenible (zonas peatonales, bicicletas, transporte público ecológico)
 - Promoción de un turismo respetuoso con el medio ambiente y los habitantes; la ciudad es conocida como la «Bella Durmiente» por su tranquilidad y discreción, en contraposición a las concurridas capitales vecinas de Viena y Praga

Acciones

- Acceso de los autobuses turísticos al centro histórico estrictamente regulado y basado en un sistema digital de permisos electrónicos (e-permits) implantado en mayo de 2024:
 - Reserva obligatoria a través de una aplicación en línea accesible en la página web de Ljubljana Tourism
 - Las empresas de autobuses deben reservar una franja horaria de 15 minutos para el embarque y desembarque de pasajeros en 11 puntos designados alrededor del centro de la ciudad
 - Permisos gratuitos hasta 2024 y de pago a partir de 2025
 - Tras dejar a los pasajeros, se recomienda a los conductores que utilicen los estacionamientos de disuasión o que aparquen en la avenida Bratislavskaja cesta, en las afueras

- Desde 2009, vehículos eléctricos gratuitos *Kavalir*, abiertos y cerrados, disponibles para personas con dificultades para caminar, a los que se puede parar en la calle o llamar a través de una aplicación o un número local
- Los vehículos cerrados también cuentan con una plataforma de acceso baja y puertas correderas, lo que facilita la entrada y salida de personas en silla de ruedas
- Desde 2021, también disponibles en todo el recinto del Centro Hospitalario Universitario de Liubliana y del Instituto de Oncología de Liubliana
- Servicios de minitrenes eléctricos y lanzaderas fluviales destinados a los turistas
- Centro urbano diseñado para favorecer los desplazamientos a pie y en bicicleta, con aceras más anchas, calles renovadas y espacios públicos transformados en lugares de encuentro o de eventos

Resultados

El centro histórico sigue siendo habitado por todas las generaciones, y los servicios de Kavalir responden tanto a las necesidades de los turistas como de los residentes.



7

Luxemburgo



Contexto

- Ciudad con un relieve accidentado y complejo
- Calles medievales demasiado estrechas y peatonales
- Prohibidos los autobuses turísticos en las calles medievales
- 2016: inauguración del ascensor panorámico de *Pfaffenthal*, que ofrece unas vistas a 71 m de altura.
- 2017: inauguración del funicular *Pfaffenthal-Kirchberg*, junto con la parada ferroviaria de *Pfaffenthal-Kirchberg*, la nueva estación de Howald y la primera línea de tranvía de Luxemburgo

Enfoque

- Política de movilidad sostenible de la ciudad de Luxemburgo «Mobilitéitsplang 2035», destinada a fomentar el transporte público y la movilidad sostenible (bicicleta, desplazamiento a pie) para alcanzar una participación modal del 51 % de aquí a 2035, reduciendo así la cuota del uso individual del automóvil al 49 %

Acciones

- Urbanismo temporal (p. ej., Place de la Constitution) para limitar progresivamente el uso del vehículo y probar nuevos usos (programación efímera), con evaluación de la aceptabilidad
- Electrificación de la flota de autobuses urbanos de la ciudad
- La ciudad diversifica la oferta de transporte alternativo al automóvil particular en todos los frentes: transporte público gratuito, funicular y ascensores públicos gratuitos, tren gratuito en el Gran Ducado, servicios de vehículo compartido y bicicletas ofrecidos por las autoridades de transporte público, transporte en autobús a la demanda, infraestructuras para peatones y ciclistas, etc., para los ciudadanos de Luxemburgo y del Gran Ducado
- Desde 2020, gratuidad total en todos los autobuses, trenes, tranvías, ascensores y funiculares en todo el país
- Los turistas también se benefician de esta nueva oferta multimodal y de sus privilegios, concebidos para los luxemburgueses

Resultados

La participación modal del tranvía ha aumentado en un +500 % en 5 años (2019-2024).

Se han registrado diez millones de viajes en el funicular en 7 años (2024) desde su puesta en servicio.



8 Morelia



Contexto

- Gran afluencia de residentes, turistas y estudiantes; picos durante las vacaciones y los fines de semana
- Limitaciones morfológicas (vías de acceso que se estrechan, acueducto que limita el paso de vehículos de gran tamaño)

Enfoques

- Transición en curso de un modelo reactivo hacia una planificación integrada de la movilidad turística, con un mayor uso de herramientas de datos: inicio de las obras en 2026 del servicio BRT Morebus - autobuses híbridos - que conectará las principales zonas urbanas y dará servicio al centro histórico, con puesta en marcha prevista para 2027
- Proyecto orientado a promover una red ciclista y un sistema de bicicletas compartidas
- Voluntad de fomentar vehículos de menor capacidad (taxis, minibuses, microbuses)

Acciones

- Puntos de llegada (paradas) fuera del centro, prohibición de entrada durante el día; plan de gestión integral elaborado conjuntamente con hoteleros, restauradores y residentes
- Mejora de las competencias en materia de difusión de información (My Maps, Waze). Objetivo: pasar de una gestión reactiva a una predictiva (IA)
- Planificación de infraestructuras ciclistas
- Desarrollo en 2026 de un teleférico para conectar las zonas de relieve pronunciado y acercar los flujos al centro histórico, que se convertirá en una importante atracción turística fuera del centro histórico

Resultados

Esta dinámica da cuenta de un conjunto de acciones a corto plazo orientadas a regular el uso y aprovechamiento del espacio vial para todas las formas de movilidad. El centro histórico de Morelia es, por naturaleza, un territorio de usos mixtos: un espacio vivo y habitado donde conviven residentes, usuarios de sus equipamientos urbanos y visitantes.

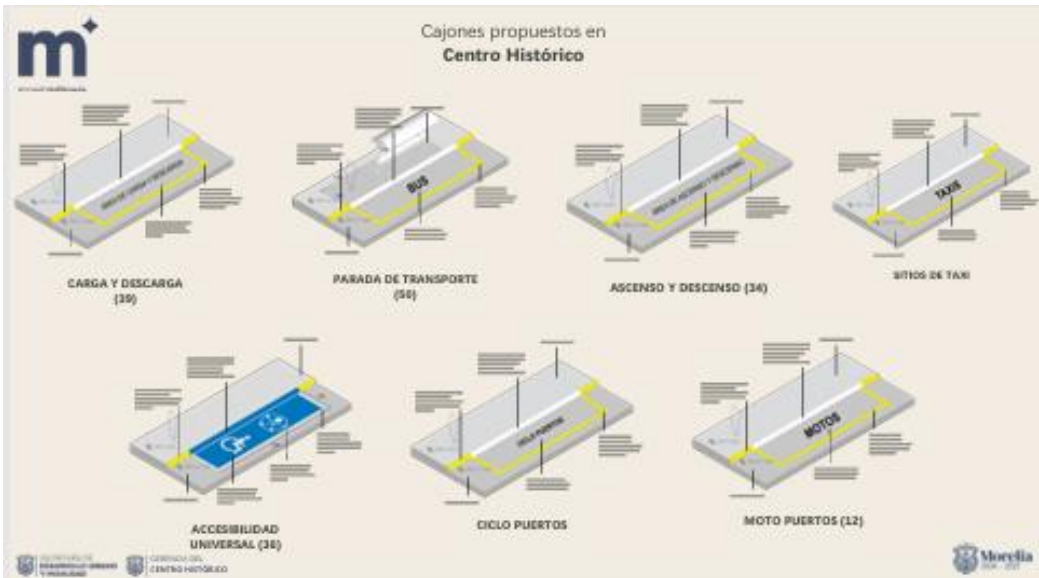
En este contexto, la infraestructura peatonal ha sido y sigue siendo el eje central de las intervenciones urbanas; durante años se han realizado acciones sostenidas para mejorarla, reconociendo que caminar es la forma de movilidad más democrática y

compatible con la escala y el valor patrimonial del centro histórico. Sin embargo, la movilidad es un sistema, y atender solo una de sus dimensiones resulta insuficiente.

Por ello, la apuesta por una movilidad verdaderamente sustentable exige actuar de manera simultánea en varios frentes.

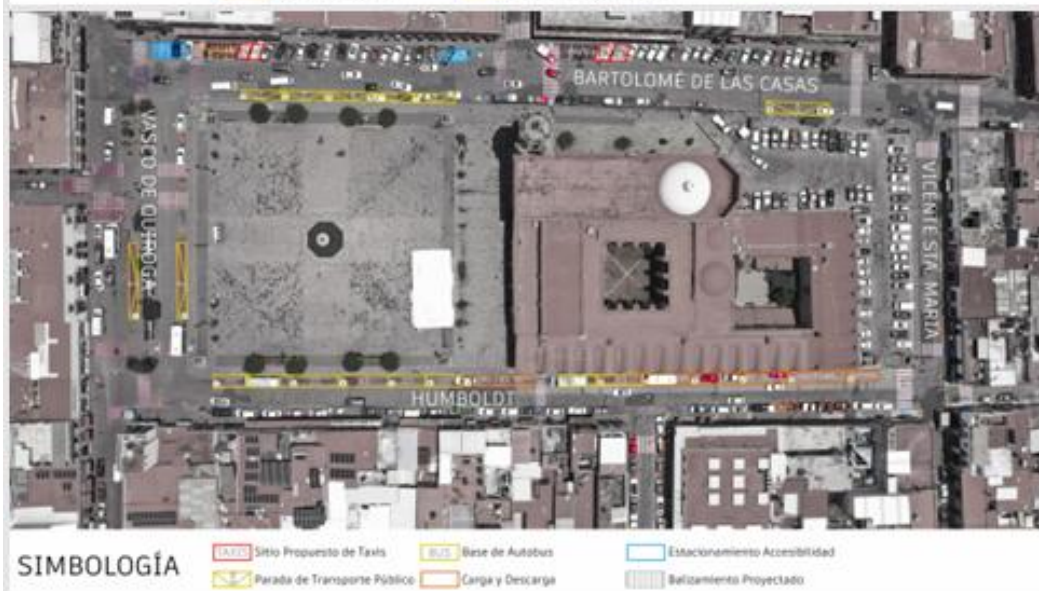
En paralelo a la llegada de nuevos sistemas de transporte masivo, ya se trabaja en la regulación del espacio destinado al estacionamiento mediante una distribución equilibrada del carril por calle, asignando áreas específicas para sitios de taxis, ascenso y descenso de transporte público, estacionamiento de bicicletas, cajones para residentes y espacios reservados para vehículos de emergencia.

Este reordenamiento busca que cada forma de movilidad cuente con un lugar definido, reduciendo la competencia por el espacio vial. De manera complementaria, se analiza el futuro de la movilidad ciclista, reconociendo su papel como componente indispensable del ecosistema de desplazamientos sostenibles que el centro histórico demanda.



SIMBOLOGÍA

Sitio Propuesto de Taxis	Estacionamiento Accesibilidad	Octopuertos
Ascenso y Descenso	Estacionamiento de Motos	



SIMBOLOGÍA

Sitio Propuesto de Taxis	Base de Autobus	Estacionamiento Accesibilidad
Parada de Transporte Público	Carga y Descarga	Balizamiento Projectado

9 Puebla



Contexto

- Centro Histórico de Puebla, conservado íntegramente conservado gracias a su mantenimiento y su normativa vigente para regular las intervenciones en el sitio
- En materia urbana, es un gran referente por su trazado renacentista original en forma de damero. Se conforma por varios edificios religiosos importantes barrocos de los siglos XVI al XVIII
- Deterioro general y falta de mantenimiento regular del parque inmobiliario
- Las unidades económicas enfocadas al turismo representan el 25% de las 10,000 de la zona
- Dentro del Centro converge el transporte de 40 municipios al ser un nodo metropolitano

Enfoques

- Voluntad de convertir el centro histórico en una zona peatonal mediante la creación de nuevos espacios públicos y zonas de estancia, y reforzando su carácter residencial
- Desarrollo progresivo de la intermodalidad, especialmente mediante la caminabilidad
- Fomento de los circuitos turísticos a pie, facilitados por la configuración urbana mediante corredores peatonales y la unión de circuitos pacificados
- Reflexión a largo plazo para reducir la dependencia de los vehículos motorizados y crear un entorno de movilidad calmada

Acciones

- Peatonalización de la calle del 16 de septiembre y consolidación del corredor 5 de mayo
- Desarrollo de tres líneas de autobús rápido (BRT), de las cuales 2 cruzan por la zona histórica
- Creación de un entorno seguro en torno a las estaciones de transporte público y su ordenamiento mediante corredores específicos de paso

Resultados

Las medidas emprendidas se encuentran aún en fase de consolidación, en un contexto en el que la oferta alternativa sigue siendo insuficiente para sustituir por completo a los autobuses turísticos, ya que se cuentan con 15 derroteros turísticos por 4 compañías locales de transporte turística, mismo que asciende y ancla en el Zócalo del Centro Histórico de Puebla.

Sin embargo, dentro de la oferta, en los últimos 5 años posterior a la pandemia, incrementó la presencia de recorridos turísticos a pie llamadas *Callejoneadas*.

Reforzando este punto, en los últimos 4 años, por parte del Ayuntamiento de Puebla se ha implementado un programa de préstamo de bicicletas a más de 250 hoteles ubicados en la zona.



Rutas con demanda

transporte turístico local
Centro Histórico de Puebla

Cantidad de usuarios transporte turístico local

Entre semana *Jueves 18-07-19*

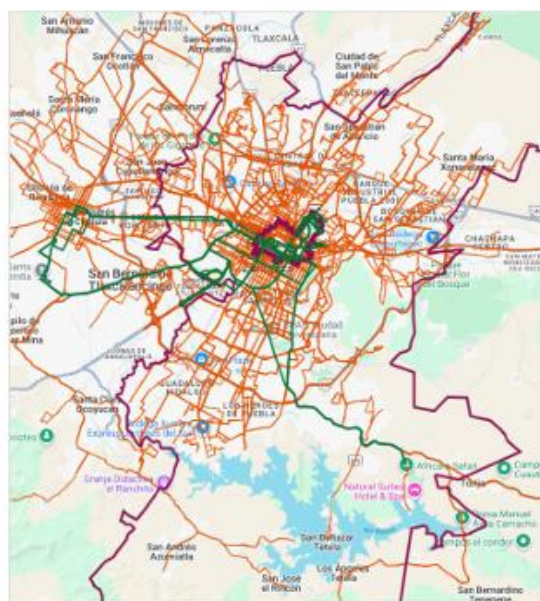


Año base 2019	Año 2025
1,780 u/d	1,692 u/d

Fin de semana *Sábado 20-07-19*



Año base 2019	Año 2025
3,710 u/d	3,527 u/d



10 Quebec



Contexto

- 4,5 millones de visitantes al año en 2025 para 4600 residentes en un territorio de 1 km²
- Cubierta de nieve en invierno, calles estrechas, relieve pronunciado (Ciudad Alta y Ciudad Baja)
- Varias obras importantes en (infraestructuras subterráneas, de contención y de edificios) y alrededor del centro histórico (proyecto de tranvía)
- 50 años de planificación para el Viejo Quebec



- Desde el año 2000, restricciones de circulación y estacionamiento que solo permiten dejar pasajeros en paradas designadas, para el embarque y desembarque de clientes de hoteles y para las visitas guiadas al Viejo Quebec.
- A raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, el número de autobuses que entraban en el Viejo Quebec pasó de 50 834 a 21 038 entre 2000 y 2004. Desde entonces, ha vuelto a aumentar

Enfoques

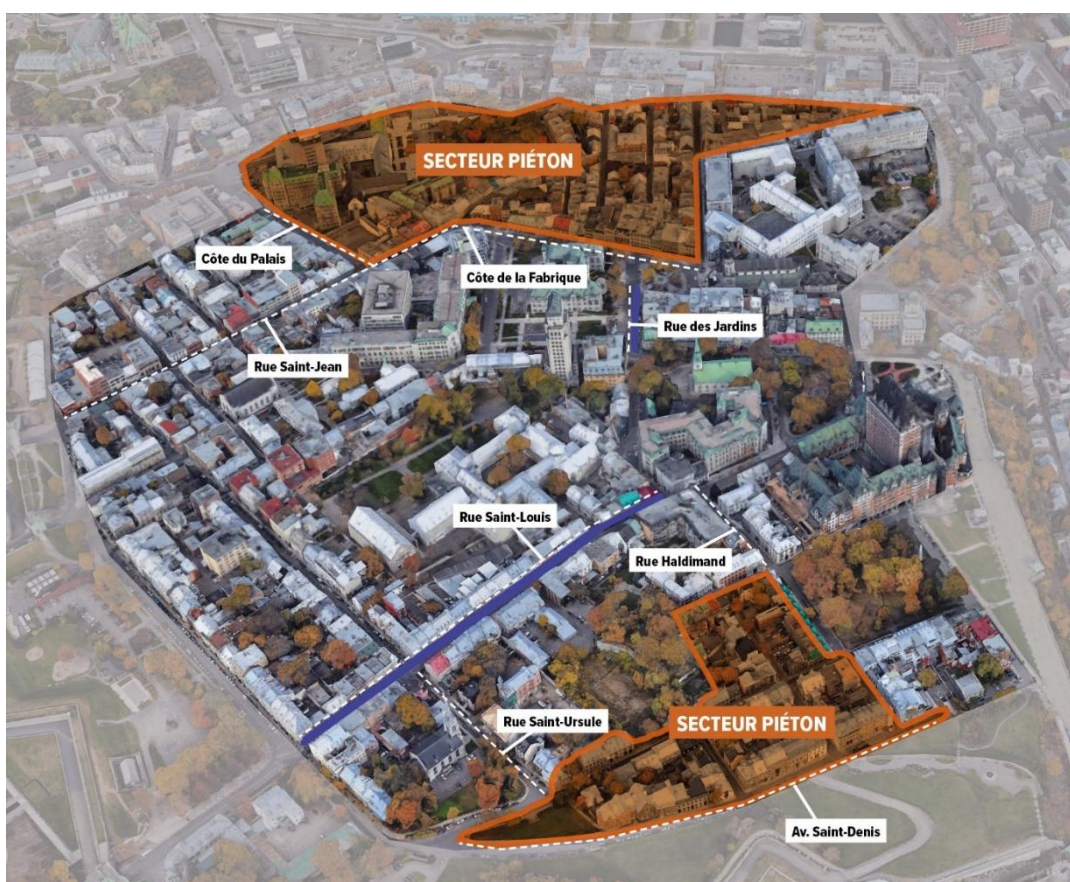
- 1999: el Grupo de Trabajo sobre Autobuses Turísticos establece una Visión y nueve condiciones para su aplicación; la que prevé la prohibición estacional de la entrada de autobuses en el centro histórico no logra consenso y no se aplica
- 2008-2014: Puesta en marcha del Plan de gestión integrada del transporte en el centro histórico de Quebec, que incluye la puesta en marcha de un proyecto piloto de una línea gratuita de microbuses eléctricos *Écolobus*.
- 2026: Enfoque táctico de intervención temporal debido a las importantes obras en el centro histórico y a las obras del tranvía en los alrededores del centro histórico.

Acciones:

- Ventana de oportunidad 2026: restricciones temporales de acceso a los autobuses (Porte Saint-Louis) respaldadas por una normativa, puesto de control, brigada de 15 controladores para supervisar las paradas y las zonas de tráfico calmado
- Creación de una Comisión Consultiva para la Movilidad en el Viejo Quebec, cuyo mandato es definir una visión y un Plan de Movilidad del Viejo Quebec 2026-2036
- Límite de capacidad portuaria fijado por la Administración Portuaria de Quebec (APQ) en 15 000 cruceristas al año para garantizar una acogida de calidad

Resultados

Estas acciones constituyen un laboratorio de experimentación para transformaciones más sostenibles, con un gran potencial de transferibilidad a otras ciudades.



11 Estrasburgo



Contexto

- Una de las tres capitales históricas de la Unión Europea, junto con Bruselas y Luxemburgo
- El centro histórico medieval está formado por la Grande-Île y está rodeado por un río, el Ill
- La Grande-Île, cuya red viaria está compuesta en su gran mayoría por estrechas calles medievales reservadas exclusivamente a los peatones
- Durante el Mercado de Navidad, todo el centro histórico es 100 % peatonal
- El acceso de los autobuses turísticos al centro histórico está muy restringido desde 1974, hace 52 años

Enfoques

- *¡Estrasburgo se visita a pie!* es el eslogan de bienvenida de la Oficina de Turismo
- Desde 2022 se han establecido varias zonas de bajas emisiones, y su implantación continúa por fases hasta 2028
- Continúa la ampliación de su red de tranvías y la habilitación de estacionamientos de disuasión en la periferia
- Transporte público gratuito para menores de 18 años
- Red exprés metropolitana sobre la red ferroviaria existente; las antiguas estaciones se están reconvirtiendo en centros multimodales
- La Estrategia de Movilidad de Estrasburgo tiene como objetivo desarrollar de forma masiva la movilidad activa

Acciones

- Hay una zona de bajada de pasajeros en las inmediaciones del centro histórico, en el «Parc de l'Étoile», accesible en todo momento
- Otras dos zonas están sujetas a la obtención de un permiso y a que los autobuses vayan acompañados de un guía turístico
- Se ha habilitado un aparcamiento de larga estancia de pago cerca de un nudo de autopistas y de una parada de tranvía
- Hay una plataforma de reserva de permisos en línea disponible para los grupos que hayan obtenido una autorización previa y para los grupos acompañados por un guía turístico

- Los barcos turísticos «Batorama» funcionan como lanzaderas fluviales y permiten a los viajeros desplazarse a su hotel o realizar un recorrido turístico desde el Parc de l'Étoile

Resultados

Este modelo ilustra una gestión madura e integrada de la movilidad turística en un centro histórico con importantes limitaciones.

STRASBOURG

PLAN D'ACCÈS

DES CARS DE TOURISME



Bienvenue à Strasbourg. Merci de lire attentivement ce document qui facilitera votre séjour à Strasbourg.

<p>DÉPOSE-REPRISE PRINCIPALE</p> <p>1A PARC DE L'ÉTOILE 12pl.*</p>	<p>Accessible sans autorisation préalable A proximité du centre ville, ouvert 7j/7, 24h/24 Réf. GPS du Parc de l'Étoile : Latitude 48.5750 - Longitude 7.7535</p>	<p>PARKING</p> <p>2 P+R ELSAU 80 pl.*</p>
<p>DÉPOSE-REPRISE RÉGLEMENTÉE</p> <p>1B QUAI STURM (RÉPUBLIQUE) 4pl.*</p>	<p>Accessible aux groupes qui ont obtenu une autorisation préalable et aux groupes accompagnés d'un guide conférencier.</p>	<p>Fonctionnement : - Parking clôturé - Ouvert 7j/7, 24h/24 Tarifs (à régler sur place en euros ou carte de crédit) : 18,60 €** comprend : - Droit de stationnement - Ticket aller-retour tram pour le(s) conducteur(s) jusqu'à 7 tickets aller/retour 34 €*** comprend : - Droit de stationnement - Ticket aller-retour tram pour 80 personnes maximum (conducteurs compris)</p>
<p>1C RUE GUSTAVE ADOLPHE HIRN 5pl.*</p>	<p>Cette demande est à effectuer en ligne au plus tard 3 jours ouvrés avant votre venue via le lien suivant : demarches.strasbourg.eu/transports/zone-depose</p>	<p>Le parking est accessible gratuitement pendant 30 minutes.</p> <p>Réf. GPS du P+R Elsau : Latitude 48.56829 - Longitude 7.73038</p>
<p> Conformément aux exigences réglementaires, le stationnement des cars de tourisme est strictement interdit en dehors des emplacements réservés.</p> <p> Merci de couper votre moteur ! Nous vous recommandons de respecter les consignes en vigueur. La police sera particulièrement vigilante quant au respect de ces instructions.</p>		

