



**DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1**

**GRUPO DE TRABAJO**  
**CALIDAD EN EL TURISMO, OFERTA CULTURAL, COMERCIO Y DEPORTE**

**DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1:**

**TURISMO SOSTENIBLE**

**REUNIÓN Nº 1**  
**JUNIO 2002**



**DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1**

**1. TURISMO SOSTENIBLE**

En esta mesa participan las siguientes entidades:

1. Centro de Atracción y turismo
2. Convention Bureau
3. Sección de movilidad del ayuntamiento de Donostia-San Sebastián
4. Negociado de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián

**1.1. INTRODUCCIÓN**

El turismo es una industria y como toda industria, genera unos impactos positivos y otros impactos que pueden ser negativos. Entre los impactos positivos se encontrarían la de contribuir al desarrollo económico de la población, fomentar el intercambio a nivel sociocultural y un largo etcétera. En cuanto a los efectos negativos se encontraría la contaminación, en el más amplio sentido de la palabra, inherente a toda actividad humana.

Lo que es evidente es que el turismo debe ser sostenible, es decir que exista un equilibrio entre la propia actividad humana y el impacto ecológico y social que ésta genera en su propio entorno, no solo por el beneficio que se obtiene en estas áreas sino también por el hecho de que un turismo sin control puede llevar a que nuestro municipio deje de ser interesante para ese propio turismo.

Para llegar a un turismo sostenible, es necesario previamente analizar la realidad en una zona concreta, conocer todos sus factores e incidencias y, sobre todo, tomar medidas, correctoras en el caso de que se observen consecuencias perniciosas de la propia actividad o previsoras, buscando no incurrir en errores detectados en otros lugares y adelantándose a los acontecimientos.

En ese sentido, cabría decir en un primer análisis superficial que nos encontramos en un buen momento para abordar esta temática de un modo racional y con efectos positivos. Por razones históricas, socioculturales y de otra índole, la actividad turística no deja de ser una pequeña parte, aunque importante, de la actividad económica de nuestra ciudad. Según los datos aportados por la Cámara de Gipuzkoa, en 1997 el VAB del sector turismo era en nuestra ciudad del 5,28%, algo más



**DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1**

de un punto superior al del territorio histórico de Gipuzkoa y más de dos puntos superior al de toda la Comunidad Autónoma.

La evolución desde entonces del sector turístico ha sido muy importante, con un aumento considerable en las pernoctaciones y flujos turísticos en el 98 y especialmente en el 99, progresión que, aunque en menor medida, se mantiene durante este año 2000. Quiere decir esto, que nos encontramos ante una industria turística de importancia, pero de unas dimensiones abordables, que en su desarrollo anterior no ha ocasionado impactos medioambientales irresolubles o de difícil resolución y con unas posibilidades de expansión claras pero controlables, tanto desde las instituciones públicas como de las entidades privadas.

De hecho, el interés y la preocupación por lo que hoy llamamos "turismo sostenible" surge con fuerza en la cuenca mediterránea donde tras unos años de explotación intensiva de la industria turística los impactos medioambientales y de otra índole estaban generando una degradación clara que a parte de afectar al propio entorno y a la calidad de vida, pone en peligro la propia actividad turística.

Nuestra situación es ostensiblemente mejor, puesto que, como se ha indicado anteriormente, no ha existido una explotación exhaustiva, la actividad turística se ha insertado de modo aceptable en el propio entramado sociocultural de nuestra ciudad y, con las expectativas de crecimiento futuro, podemos programar su desarrollo en clave de "turismo sostenido".

## **1.2. DIAGNÓSTICO**

### **1.2.1. Características del turismo en el municipio.**

Haciendo un repaso breve por la situación actual de la ciudad de San Sebastián, podemos decir que contábamos a finales del año 99 con 80 establecimientos hoteleros de diferentes categorías, incluidos agroturismos, albergues y camping y un total de 2.129 habitaciones y 3.898 camas en hoteles y pensiones, más 14 habitaciones en agroturismo, 96 camas en albergues y 756 plazas en el único camping existente. Todo ello, insertado en una población con un censo de 178.248 personas. Es decir, que contando con que la ocupación diaria fuese al 100% estaríamos hablando en torno a 4.000 personas más diarias en la ciudad, lo cual en principio no distorsionaría grandemente la vida diaria.



**DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1**

En cuanto a cómputos anuales la cifra toma más carácter. En 1999 ha habido en nuestra ciudad 740.262 pernотaciones (de media cada visitante realizar dos pernотaciones) frente a las 660.265 del año anterior que supuso un incremento considerable respecto al 97.

Pero tras esta primera impresión ante la que podemos deducir que la actividad puramente turística no parece que impacte excesivamente en el ámbito medioambiental, debemos añadir dos factores más, que completan la radiografía del turismo en nuestra ciudad y que le dan un carácter especial.

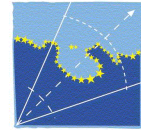
Por un lado, la importancia en San Sebastián de la vivienda secundaria utilizada para estancias vacacionales (o de fin de semana) y que, según el referido estudio de la Cámara de Comercio, se cifraba en el 97 en 20.868 plazas y arroja un montante de 3.191.389 de pernотaciones, según ese mismo estudio.

En opinión de alguna asociación ecologista, el número de segundas residencias señalado en el documento es un parámetro totalmente insostenible, debido a los perjuicios medioambientales (crecimiento urbano que conlleva a la pérdida de suelo continuo) y socioeconómicos que ello conlleva (dificultad que supone la adquisición de vivienda para personas de entre 20 y 40 años). Si además se tiene en cuenta el número de pisos desocupados que existen, el problema adquiere dimensiones considerables.

Se plantean dudas respecto a la aplicación de una ecotasa en un municipio como el nuestro. De todas formas, gravar la segunda vivienda para dificultar su adquisición y paliar el flujo de visitantes de fin de semana podría ser una buena opción.

Otro segundo factor que completa este panorama es el del excursionismo, el visitante de día. Lamentablemente, no poseemos datos precisos que evalúen la cantidad exacta de estas personas que diariamente y anualmente acuden a nuestra ciudad, pero probablemente el número sea bastante superior al del total de turistas que pernотan. Como dato reseñable, según el informe sobre el excursionismo transfronterizo realizado por el departamento de Turismo del Gobierno Vasco en 1997, pasaron por nuestra ciudad 565.185 personas, lo que nos da una idea de la importancia de este hecho dentro de la actividad turística en nuestra ciudad.

Llegado a este punto, hay que citar el turismo nocturno provocado por visitantes que tras permanecer toda la noche, parten al amanecer, con todo lo que ello conlleva: tráfico y contaminación acústica.



DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1

En relación con este problema, se propone la imposición de una tasa por automóvil privado, medida que ha llevado a cabo John Major para evitar la entrada masiva de automóviles en el centro de Londres.

**1.2.2. Impacto ambiental.**

Así las cosas, y remitiéndonos a los datos aportados anteriormente, podemos empezar a barruntar cuáles son los principales problemas con los que nos encontramos en Donostia desde el punto de vista que estamos tratando. Porque, al contrario de lo que pueda ocurrir en otros destinos turísticos, la industria turística no ha generado un impacto urbanístico de especial importancia en la piel de la ciudad, es decir en lo que se refieren al planeamiento (grandes extensiones hoteleras, etc.) La historia, la propia naturaleza de los establecimientos hosteleros y en los últimos años, las estrictas normativas tanto municipales como de otras instituciones en materia urbanística han hecho respetar la estructura propia de la ciudad, tanto en los establecimientos de nueva construcción como en las rehabilitaciones de edificios para usos turísticos.

Los principales problemas ante los que nos encontramos desde el punto de vista de un turismo sostenible, sin negar que existan otros aunque de menor trascendencia son tres:

- a) tráfico y movilidad**
- b) contaminación acústica** (especialmente nocturna)
- c) aumento de comportamientos poco cívicos** (vertido de residuos en lugares con alta concentración de actividades hosteleras y de servicios).

**a)** En la comarca de San Sebastián se registran algo más de 800.000 viajes motorizados al día, de los que el 20% se realizan en transporte público y el resto en automóvil privado. De acuerdo con batos de 1998 el 43% de los desplazamientos en San Sebastián se realizan andando, un 33% en automóvil, un 18% en transporte público y el resto, un 6%, en otros modos, motocicleta y bicicleta fundamentalmente.

Como el resto de ciudades europeas, durante los últimos años ha registrado un apreciable incremento en el número de vehículos motorizados. Entre 1988 y 1998 el parque de automóviles ha crecido un 12% y el número de motocicletas se ha duplicado ampliamente.



## **□ PEATONES**

A partir de 1993 se inicia una política decidida de conversión de calles destinadas a la circulación y estacionamiento de vehículos en espacios peatonales. Hasta entonces la política de peatonalización se había centrado casi exclusivamente en la ciudad histórica. En los últimos diez años se han acondicionado más de 75.000 m<sup>2</sup>. Al mismo tiempo, se han establecido actuaciones tendentes a mantener y potenciar el desplazamiento a pie en el conjunto de la movilidad urbana, impulsando un ambicioso plan de recuperación de espacios y ejes peatonales.

## **□ CICLISTAS**

Hace 10 años los ciclistas eran casi inexistentes en el paisaje urbano de nuestra ciudad. Desde entonces la situación ha cambiado. El Ayuntamiento ha establecido una serie de actuaciones para potenciar la bicicleta como medio de transporte. Se aprobó una red ciclista para conectar la mayor parte de la ciudad de la cual se han realizado ya más de 12 km. Se han establecido actuaciones paralelas con la instalación de 2.000 plazas de aparcamiento para bicicletas.

## **□ AUTOMÓVILES**

En 1985 se introdujo la regulación de aparcamiento en superficie en el área central de la ciudad. En los últimos años esta zona se ha ampliado llegando a regular 5.300 plazas en superficie. Se ha establecido una política de construcción de aparcamientos subterráneos para residentes y se han construido algunos aparcamientos de rotación en el centro urbano compensando parte de las plazas eliminadas con las actuaciones de peatonalización. En total se han construido 4.500 plazas de aparcamiento para residentes y 4.700 plazas de rotación en toda la ciudad.

Hay una cierta contradicción en la política municipal respecto al aparcamiento ya que mientras se establece y defiende que la política de aparcamiento es la herramienta clave para controlar la movilidad motorizada el Ayuntamiento incrementa el número de plazas de rotación en el centro de la ciudad para dar satisfacción a las peticiones del sector comercial y turístico del centro de la ciudad.



## □ Transporte Público

Disponemos de una flota de 80 autobuses, de los que 47 son de piso bajo, para transportar anualmente más de 27 millones de viajeros.

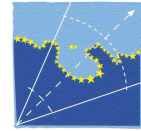
Estas serían, en esquema, las actuaciones más importantes:

- Aumento de la red de carriles reservada al transporte público hasta contar con un total de más de 4 kilómetros que van a ser ampliados próximamente.
- Incremento de un 15% de la oferta de transporte público en lo que se refiere a kilómetros recorridos por los autobuses, que corresponde tanto a las líneas existentes como a la creación de otras nuevas
- Renovación de todas las marquesinas y postes de información de la ciudad
- Implantación de un nuevo sistema de información de transporte
- Introducción de autobuses de piso bajo
- Creación de líneas de taxi bus
- Implantación de un nuevo sistema de billeteaje en los autobuses basado en una tarjeta chip con contacto emitida por las entidades financieras



## □ CONCLUSIÓN:

Entendemos que como consecuencia de todo este conjunto de actuaciones llevadas a cabo tanto directamente en el sistema de transporte público como en otros campos de la movilidad (aparcamientos, redes peatonales y ciclistas) se ha registrado un apreciable incremento del número de viajeros, en torno al 10%, que resulta más significativo si tenemos en cuenta que la media de viajes en transporte público en nuestra ciudad está en 150 viajes/año por persona, unos de los más altos de España en ciudades de este tamaño.



Hay asimismo una tendencia creciente en el uso de la bicicleta como de desplazamiento cotidiano. La movilidad a pie está en niveles altos por lo que el objetivo principal es mantener este nivel basándose en una mejora global de las condiciones de tránsito peatonales.

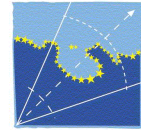
Pese al incremento del número de viajeros en transporte público y las actuaciones de promoción de los desplazamientos andando y en bicicleta, son los viajes en automóvil los que más se están incrementando en los últimos diez años. A esto contribuyen tendencias urbanísticas de localización de actividades terciarias y áreas residenciales en zonas periurbanas cuya movilidad está basada casi exclusivamente en el coche, y la continua construcción de infraestructuras viarias y aparcamientos destinados a automóviles.

La existencia de infraestructuras relacionadas con la movilidad (2º cinturón, TAV y autovía del Urumea) así como el encauzamiento del río, tienen consecuencias medioambientales: pérdida de suelo y de biodiversidad, y perjuicio a la única marisma que tiene la ciudad.

No cabe duda de que el tráfico y la movilidad ciudadana es uno de los principales problemas a los que se enfrentan las ciudades. Y en la nuestra, en la que el flujo turístico no es uniforme durante el año, sino que se produce una estacionalidad muy alta, especialmente en los meses de verano, se hace palpable el impacto del turismo, en todas sus facetas. Cabe destacar, que según los estudios realizados, algo más del 80% de los visitantes y excursionistas acuden a la ciudad en su coche propio y más de un 15% de los excursionistas lo hace en autobús, con la dificultad que conlleva el estacionamiento de estos vehículos en el centro de la ciudad.

A nadie se le escapa la situación problemática que se vivió el pasado año durante los meses de verano: atascos en el centro de la ciudad, dificultades para moverse por la ciudad, imposibilidad de aparcar, etc. Y éste es el mejor ejemplo del concepto de sostenibilidad en el turismo, ya que siendo la nuestra una ciudad donde el visitante es acogido con agrado, se empezaron a oír las primeras voces de protesta achacando al turismo la situación problemática.

El problema no es de fácil resolución y los propios responsables de tráfico son conscientes del mismo y fruto de esta reflexión es la política de movilidad que se está planteando desde instancias municipales y que periódicamente salta a los medios de comunicación, como el ensayo de cortar al tráfico la Concha durante los domingos, la creación de bidegorris, etc. . En la propia comisión de turismo de la agenda XXI de la que he hablado anteriormente éste es uno de los temas más importante



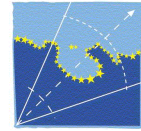
a debate y una de las acciones a poner en marcha de inmediato es la cuantificación del flujo de vehículos de visitantes en las entradas y salidas de la ciudad y un análisis de su movilidad, para poder detectar su impacto en la configuración de la red viaria de la ciudad y buscar soluciones válidas. El turista quiere acercarse al centro de la ciudad en su vehículo pero la propia saturación de éstos produce un rechazo hacia el destino. Como dato representativo, si del 1 al 100 el grado de satisfacción del visitante en temas como la gastronomía es de 87, la amabilidad de la gente el 86, el alojamiento el 80, o la opinión de las playas en torno al 76, la nota que se da al acceso de vehículos es del 51 y 48 en el caso de los visitantes de día (que en breve espacio de tiempo sufren en sus carnes los problemas del tráfico). Ésta es la nota más baja de más de treinta variables que se incluyen en la encuesta, de la que la valoración global de la experiencia alcanza la cifra de 86.

Además de este primer paso de estudio de la realidad, se han planteado una serie de medidas a tomar, como facilitar el acceso y uso de los servicios públicos (tema del bonobus), parkings disuasorios, etc. que conjuguen las dos variables apuntadas.

**b)** El segundo punto importante es la contaminación acústica (una forma de llamarlo) que produce la saturación de establecimientos de hostelería. En San Sebastián, el año pasado, existían 309 restaurantes y 951 bares, una buena parte de ellos concentrados en zonas concretas, como la Parte Vieja, San Bartolomé, etc. De nuevo nos encontramos con un problema de doble cara. Porque si bien es cierto que esta propia concentración de servicios junto con la innegable calidad de los mismos, hacen de la oferta, si cabe, aún más atractiva, su saturación conlleva unos problemas claros para los residentes en la zona (ruidos nocturnos, acumulación de residuos, etc.) como hemos podido comprobar en las protestas de los vecinos de algunas zonas de la ciudad.

En ese sentido, cabe destacar las medidas que desde instancias municipales se están considerando y se tiene previsto poner en práctica para amortiguar el impacto que estas actividades de ocio pueden tener en la comunidad en las que se insertan. Pero de nuevo, cabe una reflexión sobre los diferentes aspectos a tener en cuenta a la hora de tomar medidas. En lo que a nosotros nos corresponde, tendremos que conjugar el atractivo turístico que supone con el impacto medioambiental que provoca, para llegar de nuevo al equilibrio del turismo sostenido.

Por último, algunos de los resultados de un trabajo encargado por el CAT a la Cámara de Comercio sobre el turismo en nuestra ciudad, en el que en una compara-



**DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 1**

tiva con diferentes ciudades eminentemente turísticas como Barcelona, Madrid, París, Granada o Santander, además de defendernos muy bien en la mayor parte de los parámetros, estamos en primer lugar en cuanto a gastronomía (no es nuevo), limpieza, seguridad ciudadana y atención al turista.

Asimismo, hay que destacar la buena gestión medioambiental llevada a cabo en nuestras playas, ya que recientemente han obtenido el certificado de la Norma UNE-EN-ISO 14000.

**c)** Asimismo, es de señalar el interés demostrado por la asociación de hosteleros con respecto al desarrollo de acciones destinadas a la mejora del medio ambiente enmarcadas en su ámbito de actuación.

Se observa en los últimos años un aumento en la concienciación ecológica en este sector de manera que cada vez son menos los locales que sacan sus residuos fuera del horario establecido o fuera también de los contenedores establecidos al efecto. También se constata una mayor tasa de reciclaje de los cartones y vidrios procedentes de este sector y una voluntad de ahorro en el consumo de agua o energía.

Con relación a la sensibilidad del sector, los datos difieren de la opinión de los vecinos. Es probable que la concienciación ecológica avance lentamente, aunque vamos por el buen camino.