



TRANSIT PROJECT

Training Paths for Adults on Sustainable Mobility

ANÁLISIS DE FONDO

Producción Intelectual IO1





Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union

El apoyo de la Comisión Europea para la elaboración de esta publicación no constituye una aprobación de los contenidos, que reflejan únicamente los puntos de vista de los autores, y la Comisión no se hace responsable del uso que pueda hacerse de la información contenida en la misma.

AUTHORS



Nombre

- Teresa Gallelli
- Giovanna Parmigiani
- Alessandro Pierantoni
- Federica Gravina
- Konstantinos Athanassopoulos, PhD
- Christiana Pirasmaki
- Carlos Ameixenda
- María del Mar Carro López
- Mikael Haster
- Magnus Lindh
- Gabriele Franzini

Socio

- Lepida
- Lepida
- Lepida
- SERN
- ECOCITY
- ECOCITY
- Abegondo Municipality
- Abegondo Municipality
- Karlstad Municipality
- University Karlstad
- UPP

e-mail

- teresa.gallelli@lepida.it
- giovanna.parmigiani@lepida.it
- alessandro.pierantoni@lepida.it
- federica.gravina@sern.eu
- kathanas.civil@gmail.com
- Christiana.pirasmaki@ecocity.gr
- carlosameijenda@gmail.com
- mar.carro@abegondo.gal
- mikael.haster@karlstad.se
- magnus.lindh@kau.se
- g.franzini@unioneppedemontana.pr.it



ÍNDICE DE CONTENIDOS

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN

1 DESCRIPCIÓN DE LOS DATOS DE LA ACTIVIDAD

1.1 FORMULARIO PARA LA RECOGIDA DE DATOS

2 DEFINICIÓN DEL FORMULARIO DE ENCUESTA

3 IMPLEMENTACIÓN DE LA HERRAMIENTA DE ENCUESTAS Y LANZAMIENTO DE LA ENCUESTA

3.1 REALIZACIÓN DE LA HERRAMIENTA DE ENCUESTAS

3.2 LANZAMIENTO DE LA ENCUESTA

4 ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 ENCUESTA EN ABEGONDO, ESPAÑA

4.1.1 Grupos objetivo

4.1.2 Características de la muestra

4.1.3 Rutina de traslados

4.1.4 Ecosistema ciclable

4.1.5 Obstáculos ciclables

4.1.6 Motivadores y estimuladores ciclables

4.1.7 Sugerencias

4.1.8 Conclusión

4.2 ENCUESTA EN KARLSTAD, SUECIA

4.2.1 Grupos objetivo

4.2.2 Características de la muestra

4.2.3 Rutina de traslados

4.2.4 Ecosistema ciclable

4.2.5 Obstáculos ciclables

4.2.6 Motivadores y estimuladores ciclables

4.2.7 Sugerencias

4.3 ENCUESTA EN UPP, ITALIA

4.3.1 Grupos objetivo

4.3.2 Características de la muestra

4.3.3 Rutina de traslados

4.3.4 Ecosistema ciclable

4.3.5 Obstáculos ciclables

4.3.6 Motivadores y estimuladores ciclables

4.3.7 Sugerencias

4.4 ENCUESTA EN EL MUNICIPIO DE IMOLA, ITALIA

4.4.1 Grupos objetivo

4.4.2 Características de la muestra

4.4.3 Rutina de traslados

4.4.4 Ecosistema ciclable

4.4.5 Obstáculos ciclables

4.4.6 Motivadores y estimuladores ciclables

4.4.7 Sugerencias

ÍNDICE DE CONTENIDOS

4.5 ENCUESTA EN ECONCITY, GRECIA

4.5.1 *Grupos objetivo*

4.5.2 *Características de la muestra*

4.5.3 *Rutina de traslados*

4.5.4 *Ecosistema ciclable*

4.5.5 *Obstáculos ciclables*

4.5.6 *Motivadores y estimuladores ciclables*

4.5.7 *Sugerencias*

5 IO1: SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

6 FORMULARIO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS

7 IDENTIFICACIÓN Y RECOPIACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS

A.1.1 BUENAS PRÁCTICAS DEL MUNICIPIO DE ABEGONDO (ESPAÑA)

A.1.2 BUENAS PRÁCTICAS DE UNIONE PEDEMONTANA PARMENSE (ITALIA)

A.1.3 BUENAS PRÁCTICAS DEL MUNICIPIO DE KARLSTAD (SUECIA)

A.1.4 BUENAS PRÁCTICAS DEL MUNICIPIO DE IMOLA - SERN (ITALIA)

A.1.5 BUENAS PRÁCTICAS DE ECOCITY ONG (GRECIA)

8 TRANSFERENCIA DE LECCIONES APRENDIDAS

8.1 INFORMACIÓN A CERCA DE LA SITUACIÓN EN EL MUNICIPIO DE ABEGONDO, ESPAÑA

8.1.1 Breve biografía

8.1.2 El contexto territorial

8.1.3 Medios de transporte e infraestructuras disponibles en el territorio

8.2 INFORMACIÓN A CERCA DE LA SITUACIÓN EN EL ÁREA MUNICIPAL DE KARLSTAD, SUECIA

8.2.1 Breve biografía

8.2.2 El contexto territorial

8.2.3 Medios de transporte e infraestructuras disponibles en el territorio

8.3 UNIÓN DE MUNICIPIOS UPP, ITALIA

8.3.1 Breve biografía

8.3.2 EL contexto territorial

8.3.3 Medios de transporte e infraestructuras disponibles en el territorio

8.4 MUNICIPIO DE ÍMOLA, ITALIA

8.4.1 Breve biografía

8.4.2 El contexto territorial

8.4.3 Medios de transporte e infraestructuras disponibles en el territorio

8.5 REGIÓN OF ATTIKI, GRECIA

8.5.1 Breve biografía

8.5.2 El contexto territorial

8.5.3 Medios de transporte e infraestructuras disponibles en el territorio

8.6 DIFERENCIAS ENTRE LOS TERRITORIOS

8.7 ASPECTOS COMUNES ENTRE LOS TERRITORIOS

8.8 DESAFÍOS EN COMÚN

9 APÉNDICE





INTRODUCCIÓN

Este documento informa sobre las actividades realizadas por los socios del consorcio en el marco del *Intelectual Output 1* (Producción Intelectual 1, en adelante IO1), relacionadas principalmente con la recopilación de datos, el lanzamiento de la encuesta en los 4 países involucrados, el análisis de los resultados, las buenas prácticas y las lecciones aprendidas en los diferentes contextos.

El Capítulo 5 proporciona algunos datos cuantitativos sobre las dos preguntas incluidas en la encuesta en relación con el seguimiento y la evaluación de IO1.

Los capítulos 6 y 7 describen la plantilla o modelo de buenas prácticas que se utilizará para presentar las iniciativas pasadas de los socios consideradas como experiencias de éxito, fáciles de replicar en un contexto diferente de aquel en el que se desarrollaron y concibieron por primera vez. Finalmente, se recopilaron las mejores prácticas con el objetivo de aumentar las actividades del siguiente objetivo/resultado a conseguir, nombrado, IO2 e IO3.

El Capítulo 8 reporta algunas reflexiones sobre los hallazgos en los territorios que ayudarán al diseño y realización de IO2 y IO3.

En el Apéndice, se exponen los enlaces a todas las plantillas de encuestas traducidas a los idiomas locales.



1. DESCRIPCIÓN DE LOS DATOS DE ACTIVIDAD (A1)

Al comienzo del proyecto, Lépidia trasladó un documento con el objetivo de desencadenar el debate sobre el análisis de antecedentes entre los socios y, en particular, sobre la recopilación de datos, con el objetivo de mapear las necesidades de los territorios del proyecto para:

- describir el ecosistema local conectado con la movilidad sostenible;
- identificar los recursos disponibles así como las iniciativas que se lleven a cabo;
- escuchar la voz de los principales protagonistas (administraciones públicas, organizaciones civiles, ciudadanos), su nivel de conciencia y de necesidades de aprendizaje;
- comenzar la copilación de buenas prácticas en la movilidad sostenible.

Con este propósito hemos trasladado una primera plantilla para iniciar la actividad de recolección de datos (IO1/A1) de los diferentes sitios y hemos debatido con los socios los temas a incluir. De esta forma hemos finalizado la plantilla preparada para ser rellenada.

En el proyecto TRANSIT hay 4 territorios incluidos: Abegondo, Athens y alrededores, - Karlstad y Unión Pedemontana Parmense (la cual cuenta con 5 municipios).

Además, hemos recopilado datos del territorio relacionado con el socio participante, el Municipio de Ímola.

1.1 FORMULARIO PARA LA RECOGIDA DE DATOS

La plantilla ha sido completada por cada territorio y ha contribuido a aprender más sobre los perfiles de contexto y recopilar los primeros datos que guiarán las actividades posteriores del proyecto. El formulario ha incluido los elementos clave, las explicaciones y las lecciones aprendidas/riesgos relacionados con el proyecto TRANSIT para abordar la movilidad sostenible.

Entre los elementos clave, se han considerado los siguientes temas:

- metas y objetivos
- partes interesadas
- beneficiarios
- contexto territorial
- medios de transporte sostenibles e infraestructuras disponibles en su territorio
- proyectos en marcha o iniciativas pasadas (recientes) de movilidad sostenible
- resultados esperados

- resultados logrados
- impacto
- oportunidades de negocio (si son relevantes)

En la tabla que sigue se definen mejor los distintos temas para guiar a los socios para la cumplimentación.



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



Template Data Collection

(Please follow the scheme and respect the length, provide links and reference if it can help)

Involved partners: _____

Key elements	Explanation	Lesson learned/Risks
Aims and objectives (500 words)	What is the main aim of the TRANSIT project in your territory? What are the sub-aims to be achieved with TRANSIT?	
Stakeholders (1000 words)	Who are the key stakeholders? How do you plan to involve them? How do you plan to engage them? What are the roles and responsibilities you expected from the stakeholders?	What kind of problems do you think it could arise related to the stakeholders' involvement and engagement? And how do you think to solve them?
Beneficiaries (700 words)	Who are the key beneficiaries? How do you plan to involve them? How do you plan to engage them? Why have you chosen them?	What kind of problems do you think it could arise related to the beneficiaries involvement and engagement? And how do you think to solve them?
The territorial context (please add data you consider relevant to address the mobility issues) (1000 words)	Examples of data <ul style="list-style-type: none"> - # inhabitants - # enterprises - Demography - morphology of the territory (plain, hill, mountainous, coastal...) 	

Key elements	Explanation	Lesson learned/Risks
	<ul style="list-style-type: none"> - Climate - urban context - ...other (specify) 	
Sustainable means of transport and infrastructures available in your territory (1000 words)	<p>Describe the situation of a sustainable public transport system in your territory, if there are bus routes, a railroad with a railway station or something else (i.e., bike or kick scooter rent/lend, point).</p> <p>Example of data:</p> <ul style="list-style-type: none"> - public transport network (bus, train) - traffic situation - availability of bike lanes (km) - availability of bike sharing services (traditional, electric) or electric scooter - ...other (specify) 	
Ongoing projects or (recent) past initiatives on sustainable mobility (2000 words)	<p>What are you doing in your territory to promote sustainable mobility? Please for each initiative provide the following information</p> <ul style="list-style-type: none"> - Title - duration (start date, end date, still ongoing) - Involved actors - link to website or other references 	<p>For each initiative please consider</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) what worked well? best practice; point of success; 2) what didn't work so well? failures; possible improvements
Outputs (400 words)	Which are the main outputs you expect to generate with TRANSIT?	
Outcomes (400 words)	Which are the main outcomes, you expect to activate with TRANSIT?	
Impacts (300 words)	Which are the main impacts, you expect to be produced at the end of the pilot/project?	
Business opportunities (200 words)	If relevant, what business opportunities can you foresee that may arise from the pilot/project?	
TOTAL 7,500 words (maximum)		

La imagen que sigue muestra la síntesis de los contextos y los principales hallazgos que hemos recogido.

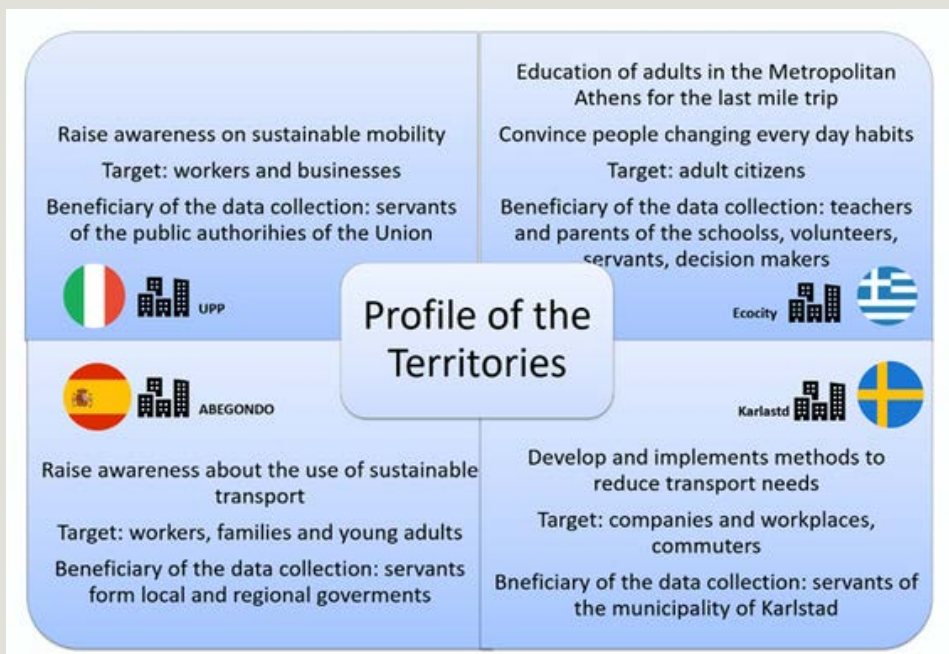


Fig. 1 – Perfil de los contextos

Durante el TPM2 los socios participantes han debatido sobre cómo comenzar el diseño de la plantilla de la encuesta (A2) para desarrollar una herramienta de encuesta (A3) y el lanzamiento de la encuesta (A4). Además, hemos utilizado la herramienta de nube de palabras para crear las imágenes relacionadas con los diferentes países y las plantillas completadas con la participación de las partes interesadas, los colegas y el trabajo de oficina.



Fig. 2 – Nubes de palabras de las plantillas de recogida de datos

El debate sobre las necesidades comunes ha derivado en los temas que se ilustran en la imagen de abajo.

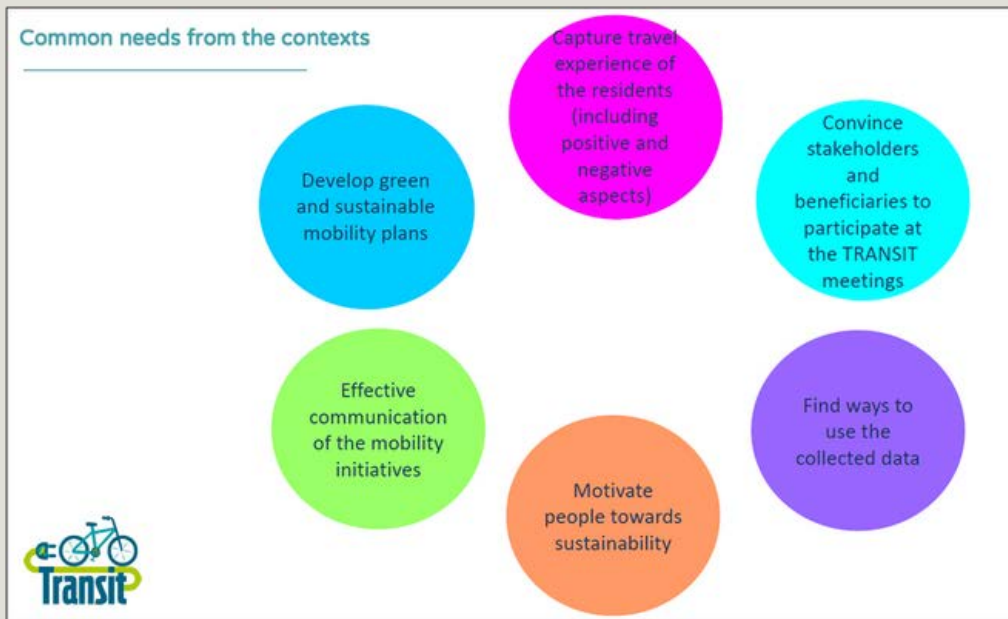


Fig. 3 – Necesidades comunes derivadas de los contextos



2. DEFINICIÓN DEL FORMULARIO DE ENCUESTA (A2)

Con el tipo de conocimiento del perfil de los territorios, los socios iniciaron el debate para el diseño del formulario de la encuesta para ser enviada a los destinatarios de la iniciativa sobre movilidad sostenible (IO1/A2).

Los socios se reunieron por primera vez durante TPM1 (*Transnational Project Meeting*) y el debate fue apoyado fuera de línea por una herramienta (ideaBoardz) a través de la cual cada socio podía expresar su visión e ideas agregando notas adhesivas en las diferentes secciones del cuestionario de la encuesta para administrar a los diferentes grupos objetivo.

Los tramos a tener en cuenta por la encuesta se han definido conjuntamente durante el TPM1 tras una propuesta de Lepida apoyada en un análisis documental sobre experiencias de encuestas sobre el mismo dominio.

Se componen de los siguientes temas:

- página de bienvenida
- información del contexto
- descripción de la experiencia de movilidad diaria
- aspectos positivos y negativos de la experiencia de movilidad
- sugerencias y mejoras



Fig. 4 – Herramienta IdeaBoardz

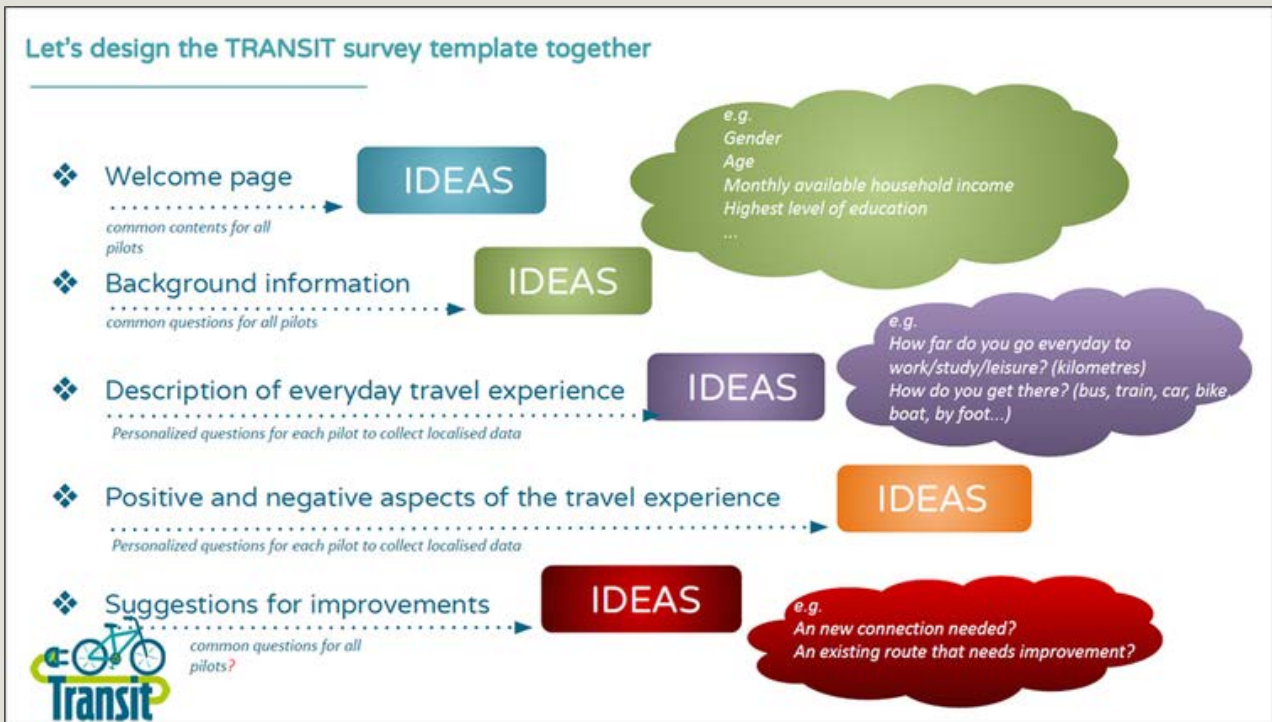


Fig. 5– Las secciones de la plantilla de la encuesta



3. IMPLEMENTACIÓN DE LA HERRAMIENTA DE ENCUESTAS Y LANZAMIENTO DE LA ENCUESTA (A3-A4)

3.1 REALIZACIÓN DE LA HERRAMIENTA DE ENCUESTAS

Como se informó anteriormente, durante el TPM1 los socios acordaron una estructura general y posibles secciones, a través de la herramienta del tablero de ideas se incluyeron la primera plantilla de la encuesta para su posterior discusión y finalización durante el TPM2.

Como aplicación de software, Lepida ha sugerido utilizar Limesurvey, un sistema avanzado de encuestas en línea de calidad, proporcionando funcionalidades útiles que se ajustan a nuestro propósito. Lepida ha brindado todo el apoyo necesario para usar esta aplicación y desarrollar un cuestionario de encuesta para cada socio.

Para la página de bienvenida se ha definido una imagen con el logo de TRANSIT y un lema **“Let’s ride a survey”** (fig. 6) seguido de una breve descripción que explica el objetivo de la encuesta.

TRANSIT es un proyecto de 3 años en el que participan siete socios de cuatro países de la UE (Italia, Suecia, España y Grecia). Inspirándose en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el objetivo 13 sobre acción climática, los socios del proyecto sienten la necesidad urgente de concienciar a los ciudadanos sobre la movilidad sostenible, estimulando cambios de comportamiento y mentalidad de los ciudadanos hacia el uso de medios de transporte sostenibles, principalmente la bicicleta, en sus actividades ordinarias diarias. Para lograr este objetivo, la asociación trabajará en conjunto para desarrollar 3 productos principales: un análisis de antecedentes sobre movilidad sostenible a nivel local, 2 módulos de aprendizaje electrónico dedicados y un conjunto de herramientas que pueden ayudar a los funcionarios públicos y otras partes interesadas en su trabajo para promover la movilidad sostenible. Le agradeceríamos que se tomara el tiempo de completar la siguiente encuesta para ayudarnos a explorar sus hábitos de movilidad, experiencia y preferencias a nivel local. No debería robarle más de 5-7 minutos de su tiempo.

Sus respuestas son voluntarias y serán confidenciales y utilizadas únicamente para el propósito del proyecto.

Sus respuestas son valiosas para nosotros.

Información a cerca del proyecto disponible en: <https://www.kau.se/en/transit>



Fig. 6 – El "motor" de la encuesta



En lo que se refiere a las cuestiones de privacidad de los encuestados, nos hemos asegurado de que la encuesta sea anónima. El registro de las respuestas de la encuesta no contiene ninguna información de identificación sobre el encuestado, a menos que una pregunta específica lo solicite explícitamente. No se ha almacenado ningún token junto con las respuestas. No hay forma de hacer coincidir los tokens de identificación con las respuestas de la encuesta.

Así, finalmente se han identificado cuatro sesiones principales (junto con la página de bienvenida) y para cada sesión se han sugerido diferentes preguntas de acuerdo con las experiencias, necesidades y conocimientos de los socios sobre el tema de la movilidad sostenible.

Lepida ha distribuido en primer lugar un enlace a una plantilla en inglés como información general, arquitectura y contenido que todos los socios han revisado y mejorado cuidadosamente al proporcionar sus comentarios y notas.

Además de las preguntas generales comunes, cada socio podía agregar preguntas personalizadas que se ajustasen mejor a su contexto y sus grupos objetivo.

Por ejemplo, UPP ha agregado una sección llamada «viajar a su lugar de trabajo» con una serie de preguntas específicas, ya que estaban interesados en saber más sobre el comportamiento de los trabajadores que han sido el principal grupo objetivo y Karlstad decidió agregar al final de el apartado de sugerencias de la encuesta, en el que informaban que estaban organizando un sorteo para regalar dos entradas de cine al azar a uno de los encuestados. Su objetivo era motivar a los estudiantes de la universidad de Karlstad a responder la encuesta.

Una vez finalizada la plantilla de la encuesta en inglés, se solicitó a cada socio que proporcionase la traducción en su idioma nacional. Una vez finalizada la parte de traducción, se ha proporcionado un enlace de Limesurvey para cada encuesta traducida con el objetivo de probar la herramienta y así ajustar posibles errores y últimas modificaciones.

BIENVENIDA

Una breve descripción que explica el objetivo de la encuesta

CONTEXTO

8 preguntas relativas a: género, edad, educación, ocupación, lugar donde se vive, ingresos, número de miembros de la familia

DESCRIPCIÓN DE LOS VIAJES DIARIOS

Información sobre el uso de la bicicleta, la frecuencia, preguntas de vehículos eléctricos, consideraciones de salidas típicas

ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS DE LOS VIAJES

Obstáculos que puede encontrarse; Aspecto positivo para compartir;

SUGERENCIAS DE MEJORA

1 pregunta sobre posibles estimuladores, 3 respuestas posibles
 1 pregunta abierta con texto libre sobre cualquier sugerencia para mejorar y comentarios
 2 preguntas finales relacionadas con el IO1 monitoreando y evaluando, hemos coincidido en incluir en la encuesta esta evaluación con el objetivo de evitar administrar muchos cuestionarios.

3.2 LANZAMIENTO DE LA ENCUESTA

Entre diciembre y enero el consorcio tiene previsto el lanzamiento de la encuesta en los 4 países. Se ha decidido que la encuesta tenga una duración de entre 1 y 2 meses y que las fechas de lanzamiento sean lo más parecidas posible estableciendo unas fechas.

Finalmente las encuestas han estado activas de febrero a abril como se muestra en la siguiente tabla.

Partner/Country	START	END	LINK	STATUS
Abegondo/Spain	14/03/2022	22/04/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/369917?lang=es	CLOSED
Karlstad/Sweden	04/03/2022	20/04/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/654374?lang=sv	CLOSED
UPP/Italy	01/02/2022	05/03/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/494569?lang=it	CLOSED
Imola/Italy	04/02/2022	04/03/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/211371?lang=it	CLOSED
Ecocity-Greece	12/02/2022	21/03/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/851138?lang=el	CLOSED

La siguiente tabla muestra los principales grupos objetivo y cómo se han comprometido a participar en la encuesta.

Survey context	Which were you target groups?	What kind of channels you have used to inform them about the survey?	Brief description of the engagement activity
ABEGONDO	Abegondo's population in general. Especially children with families and civil servants.	Municipality web site, FB, Twitter, Instagram, letter to the students	The Municipality web site and its social media have been used to inform the citizens of the chance to participate in this survey. A presentation letter has been delivered to about 530 the students through the school
KJURLSTAD	Student and a local bicycle council. We also have a survey for Karlstad from 2020 with roughly the same questions. The response rate was about 300 people. The target group was Karlstad residents with recruitment to a web panel	Mailing; Student web page	Quite low interest so far. We will supplement our answers from the previously conducted survey.
UPP	Workers	Virtual meetings, mailing	We explained Transit project to mayors who identified a group of big companies to involve and first step was to contact them with a virtual meeting in which we presented the project and the survey. Then we wrote an email to be sent to all the workers, signed by the President of the UPP Daniele Friggeri. Every company was free to add other information about its engagement in the project. The first email was sent to workers on 1th February, the starting day of the survey and we propose to send a "recall mail" a week before the closing date. The survey was closed on 5th March. Then we send another mail to thank the companies for their partnership, telling them how many workers has answered and explaining them the next steps. After the start of the survey, we issued a press release about the starting of the survey and the companies involved.
MUNICIPALITY OF IMOLA	Workers, commuters	F2F meetings	The Municipality of Imola engaged the interested groups by 2 ways: at first the environmental deputy contacted the Mobility Managers of the local business companies to present the project and the survey. She subsequently asked to the Mobility managers to disseminate the survey to all the workers working in their own business companies. To promote the Survey, the Municipality prepared FB posts and press releases, local newspaper articles.
ECOCITY	civil servants, members of citizens societies, cycling group members, school teachers	Mailing, follow up by phone	Brief description of the project and its scopes was mailed directly to stakeholders of the project along with the link to the questionnaire. A reminder - message and link was sent 10 days after. Follow up by phone to societies leaders in order to promote the utility of the survey. briefing of municipalitie authorities of Attica region participating in the project, briefing and empower stakeholders as citizens and cycling societies leaders as well as school teachers from private and public schools.



4 ANÁLISIS DE RESULTADOS (A5)

El Capítulo 4 proporciona un análisis de los resultados recopilados a través de la aplicación de la encuesta TRANSIT en los 5 contextos de Abegondo, Karlstad, UPP, Municipio de Imola y Ecocity.

Lepida ha proporcionado a cada socio la respectiva extracción de los datos de la encuesta de Limesurvey. Para ayudar a los socios en el análisis, se han agrupado los datos según las diferentes preguntas y se han creado gráficos para visualizar fácilmente el porcentaje de los encuestados con el fin de comparar mejor las respuestas, analizarlas y obtener información útil para promover iniciativas vinculadas a la movilidad sostenible. y al siguiente IO2 e IO3.

Las siguientes tablas muestran una imagen general del número total de encuestados en los 5 contextos de la encuesta en términos de número de participantes, género, edad, educación y ocupación.

	# Participants	Female	Male	Other	Prefer not to say
Abegondo	33	13 (40%)	20 (60%)		
Karlstad	30	17 (57%)	13 (43%)		
Ecocity	554	279 (50,36%)	267 (48,19%)	4	4
Imola	1166	460 (39,45%)	692 (59,35%)	1	13
Upp	849	349 (41,11%)	493 (58,07%)	2	5
TOTAL	2632	1118	1485	7	22

AGE GROUPS	0-20	20-40	40-65	Over 65
Abegondo	2	4 (12%)	26 (80%)	1
Karlstad		21 (70%)	4	5
Ecocity	20 (3,6%)	90 (16,24%)	415 (75%)	29 (5,23%)
Imola	0	356 (30,53%)	807 (69,21%)	3
Upp	1	236 (27,8%)	611 (17,97%)	2
TOTAL	21	591	1833	34

EDUCATION	Primary Education	Lower secondary education	Upper secondary education	Tertiary education (univ&higher edu)
Abegondo	1	1	19 (training professional)	12
Karlstad		14 (46%)	2	14
Ecocity	1	13 (2,35%)	105 (18,95)	435 (78,52%)
Imola	1	61 (5,23%)	653 (56%)	451 (38,68%)
Upp	1	40 (4,71%)	440 (51,83%)	368 (43,35%)
TOTAL	3	114	1198	1254

Occupation	Student	Unemployed	Temporary	Odd jobs	Seasonal
Abegondo	2	2	3	3	1
Karlstad	18 (60%)	1			
Ecocity	33 (5,96%)	27 (4,87%)	13 (2,35%)	7 (1,26%)	2
Imola	/	/	98 (8,4%)	/	1
Upp	2	/	51 (6,01%)	/	/
TOTAL	35	27	162	7	3

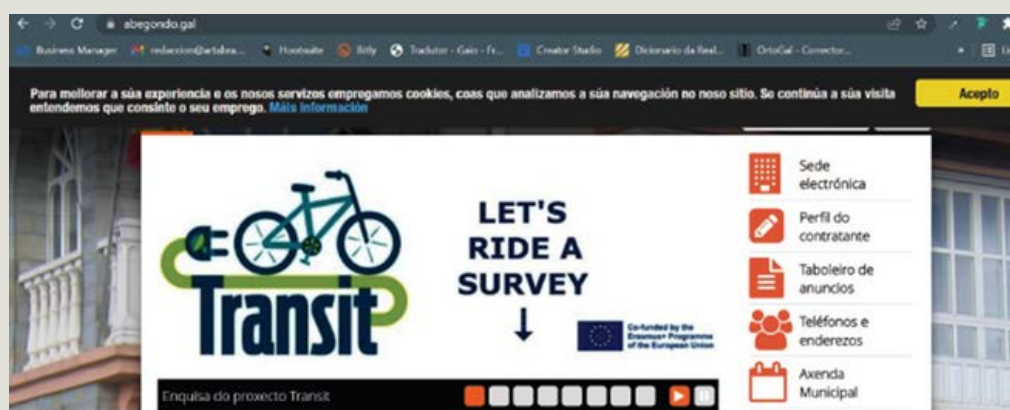
Occupation	Private employes	Public servants	Teacher	Consultant	Entrepreneur	Retired
Abegondo	12	9	1			
Karlstad	6 (20%)					5 (17%)
Ecocity	171 (30,87%)	122 (22,02)	70 (12,64%)	26 (4,69%)	55 (9,93%)	28 (5,05%)
Imola	932 (79,93%)	129 (11,06%)	/	3	2	1
Upp	662 (77,97%)	124 (14,61%)	2	2	5	1
TOTAL	1765	375	72	31	62	2

Los capítulos desde el 4.1 al 4.5 brindan un análisis de los grupos objetivo que han participado en la encuesta en términos de género, edad, educación y ocupación, su rutina de viaje (tipo de transporte utilizado, uso de vehículos eléctricos, servicios disponibles, cómo llegar, el lugar de trabajo...), su entorno ciclista (estado de las Infraestructuras, seguridad), los principales obstáculos del ciclo reportados. En lo que respecta a los motivadores y estimuladores del ciclismo, se proporciona un análisis de los principales estimuladores que los encuestados han elegido y las principales razones de debate. Finalmente, repasamos las sugerencias que hemos recopilado y destacamos las más significativas.

4.1 ENCUESTA EN ABEGONDO, ESPAÑA

4.1.1 Grupos objetivo

La encuesta en Abegondo se dirigió a la totalidad de la población, compuesta por 5.494 habitantes, a través de la página web del municipio, accesible desde el 14 de marzo al 22 de abril de 2022.



El enlace de acceso fue publicado en Facebook, Twitter e Instagram al menos 5 veces durante el tiempo que la encuesta estuvo disponible. De acuerdo con la actividad de los seguidores de las redes sociales del ayuntamiento, se puede afirmar que unos 3.400 habitantes tuvieron la posibilidad de recibir información sobre la encuesta TRANSIT.

1 Familias con niños. Se elaboró una carta de presentación con un enlace a la encuesta para llegar a los hogares a través de los estudiantes. De esta forma, se repartieron 530 ejemplares, equivalentes al número de familias con hijos de Abegondo, en los dos colegios existentes en el municipio: primaria (CEIP San Marcos) y secundaria (IES Viós).

Dado que en el cuestionario no se había incluido ninguna pregunta sobre la existencia de hijos, se supuso que las familias con tres o más miembros eran familias con hijos. En la siguiente tabla se muestran las respuestas de este grupo objetivo a la pregunta "Composición familiar".

Composición familiar	Familias con hijos	Resto de la población
ENCUESTAS COMPLETAS	29	4
INCOMPLETAS	13	6
TOTAL	42 (82%)	10 (18%)

El 82% de los participantes eran miembros de familias con niños (42 de 52). Además, la participación en la encuesta de este grupo objetivo fue del 8% del total (42 de 530).

2 Funcionarios. Se compartió un enlace a la encuesta en el grupo de trabajo de WhatsApp del municipio de Abegondo, integrado por 45 trabajadores. En la siguiente tabla, se muestran las respuestas de este grupo objetivo a la pregunta "Trabajo".

Trabajo	Funcionarios	Resto de la población
ENCUESTAS COMPLETAS	9	4
INCOMPLETAS	4	15
TOTAL	13 (25%)	39 (75%)

El 25 % de las encuestas fueron respondidas por funcionarios (13 de 52). Además, la participación de este grupo objetivo fue del 29% del total (13 de 45).

4.1.2 Características de la muestra

En total se han registrado 52 encuestas, 19 de ellas sin completar. Según el número de habitantes, se concluye que algo más del 1% de la población de Abegondo ha respondido a la encuesta de Transit.

Entre las respuestas completas, el 60% son hombres y el 40% mujeres, la mayoría en el grupo de edad de 40 a 65 años. En lo que respecta a la educación, más de la mitad posee formación profesional, el resto tiene estudios universitarios. El 82% de los participantes eran familias con al menos 2 hijos y un tercio empleados permanentes.

4.1.3 Rutina de traslados

Casi la totalidad de los encuestados utiliza su coche para ir al trabajo, ocio y compras. El 22% no utiliza nunca una bicicleta y el 85% no accede a ningún tipo de vehículo eléctrico.

La distancia media recorrida diariamente es de entre 21 y 30 kilómetros.

4.1.4 Ecosistema ciclable

A pesar de que los encuestados consideran muy atractivo el paisaje de Abegondo para el uso de la bicicleta, opinan que las sendas ciclables no son accesibles, el pavimento es inadecuado y no hay disponibilidad de aparcamientos para bicicletas. No obstante, consideran que las señales de tráfico y la iluminación son adecuadas. Por otra parte, el 65% de los encuestados indican que la climatología no influye en su rutina de traslados.

En general, los encuestados opinan que el municipio tiene cierto potencial para la práctica del ciclismo, pero las vías ciclistas todavía no son adecuadas. A pesar de ello, la mitad de los encuestados recomendaría Abegondo para ir en bicicleta.

4.1.5 Obstáculos ciclables

Más de la mitad de los encuestados opina que las sendas ciclables presentan obstáculos relacionados con la situación de tráfico inseguro, la excesiva distancia al punto de destino, la imposibilidad de llevar la bicicleta en el transporte público y la sensación de inseguridad sobre todo para los niños y los más jóvenes. Estos hechos explican que actualmente en Abegondo exista muy poco uso de la bicicleta.

4.1.6 Motivadores y estimuladores ciclables

En cuanto a los posibles estímulos para motivar un cambio de hábitos en la movilidad, los encuestados en Abegondo han escogido los siguientes: (1) red con infraestructura ciclable densa, (2) rutas ciclables seguras en la actual red de carreteras y (3) hermoso entorno físico a lo largo de la ruta.

4.1.7 Sugerencias

4.1.7.1 Ciclismo

- “El municipio de Abegondo es un lugar ideal para recorrer en bicicleta desde el punto de vista medioambiental. Sin embargo, no es una opción factible debido a la falta de una infraestructura vial segura para adultos y niños, así como la imposibilidad de combinar este medio de transporte con otros de uso público a lugares más distantes”.
- “Hay que hacer caminos seguros para la bicicleta. El problema aquí es que en primer lugar no hay servicio de bus público suficiente para la gente, no es atractivo ir a la terminal de buses en bicicleta porque no es útil. Por eso va toda la gente en coche. Es la única forma”.
- “Abegondo es un gran municipio para disfrutar de la bicicleta (BTT o carretera), pero no es muy adecuado para utilizarlo como medio de transporte”.
- “Con carriles bici comunicando los núcleos de población todo sería más fácil”.
- “Instalar vías ciclistas, que eviten la utilización de la carretera”.
- “Adecuar las carreteras para poder andar en bicicleta sin peligro es poder disfrutar”.
- “Arcenes limpios, están sucios y con piedras y vidrios. No hay espacio para andar en bicicleta con mis hijos, es una pena”.
- “El ayuntamiento debe facilitar el préstamo de bicicletas eléctricas”
- “Bicicletas eléctricas subvencionadas”

4.1.7.2 Transporte público (bus)

- “El transporte público a lugares como A Coruña ya no es apetecible, no se puede ir en bus al trabajo por el tiempo excesivo de desplazamiento. Estamos a poca distancia de A Coruña y parece que pasamos de los 50 km. Es una pena”.

- “En Abegondo el transporte público colectivo para comunicarse con otras localidades y entre puntos del ayuntamiento es residual y totalmente insuficiente por lo que se hace imposible no depender del coche privado”.



4.1.7.3 Buena práctica: “biciestras” (proyecto piloto)

Ha tenido muy buena acogida entre los usuarios el proyecto “biciestras”, que tiene por objetivo fomentar el uso de medios de transporte sostenibles en los desplazamientos intramunicipales, mediante la creación de ciclo calles que unan el centro de Abegondo con los principales puntos de destino: centros educativos y área recreativa: 11 km de vías municipales convenientemente señalizadas para calmar el tráfico motorizado, de modo que se priorice el acceso seguro de ciclistas y peatones.

4.1.8 Conclusión

Si bien el nivel de participación en la encuesta es suficientemente representativo, **los habitantes de Abegondo no han mostrado un especial interés en debatir sobre medios de movilidad alternativos.** De este modo, se puede inferir que el sentir de la ciudadanía es que actualmente **no se dan las condiciones para que la bicicleta suponga un medio de transporte viable para los desplazamientos diarios.**

Los principales motivos que explican la afirmación anterior, se enumeran a continuación:

- 1. Morfología del territorio: pendientes moderadas.** Abegondo se encuentra en el golfo Ártabro, un gran anfiteatro sobre el mar, que sale a tierra a través de un conjunto de colinas, de hasta 600 m de altitud, sobre las que se asientan una serie de valles que ascienden, en algunos casos abruptamente, con pendientes superiores al 20%.
- 2. Clima: frecuentes lluvias.** El clima es oceánico, con abundantes y persistentes lluvias durante gran parte del año, y temperaturas en ningún caso extremas, aunque presenta degradación de carácter continental en las zonas más meridionales por encima de los 400 m de altitud, las menos pobladas (sur de Abegondo).
- 3. Contexto urbano, infraestructuras y población: elevada dispersión, moderada distancia a los centros de destino y transporte público escaso.** El municipio carece de tejido empresarial y comercial relevante, por lo que la mayor parte de la población se desplaza diariamente fuera para ir a trabajar, al comercio y ocio. Las comunicaciones con el exterior del municipio se establecen fundamentalmente por carretera ya que el uso del ferrocarril es nulo, debido a la inexistencia de apeaderos. En cuanto a los viajes intramunicipales, la mayoría son para ir a los centros educativos y de salud, farmacia, banco y ayuntamiento. También se registran desplazamientos a zonas recreativas próximas a los dos embalses existentes: Beche y Abegondo-Cecebre.

La marcada dispersión de la población es el principal motivo que explica la ausencia de autobús intramunicipal, por lo que la movilidad pública se reduce al transporte metropolitano de A Coruña- Ferrol, que circula diariamente por el ayuntamiento. Sin embargo, encuestas anteriores indican un uso limitado debido a la baja frecuencia de los autobuses públicos: el 70% de los habitantes dice que casi nunca lo utilizan. Estas carencias se compensan parcialmente con una oferta adecuada y suficiente de taxis, subvencionados por el ayuntamiento para personas con menos recursos. Otro factor a tener en cuenta es la importancia de la segunda residencia dentro del municipio, ya que cerca de una cuarta parte de las viviendas se encuadran en esta tipología. En este caso, la mayoría de sus propietarios viven en la ciudad y las ocupan durante los meses de verano, buscando una buena comunicación en coche con la costa y los núcleos urbanos cercanos.

La red viaria municipal no dispone de carriles ciclables separados del tráfico motorizado.

Estas carreteras y caminos son, en la mayoría de los casos, sinuosos y carecen de arcén y de señalización adecuada para advertir de la presencia de ciclistas.

La red de aceras es limitada y discontinua, por lo que, en muchos casos, los peatones deben compartir la calzada con los automóviles en condiciones inseguras.

Los hechos anteriores unidos a un transporte público insuficiente, justifican que la mayoría de los vecinos de Abegondo utilicen el coche particular a diario, observándose un aumento del parque de automóviles privados en los últimos años. Así, tal y como confirman los resultados de la encuesta, se puede colegir que **actualmente no existe alternativa viable al coche privado para los desplazamiento diarios**.

En conclusión, el cambio de hábitos de la población hacia modelos de movilidad sostenible requiere de la **adopción de medidas que incrementen la seguridad vial para peatones y ciclistas y el acceso a vehículos eléctricos** (coches y bicicletas).

Para avanzar en la solución, el proyecto "**bicicistradas**" ha sido favorablemente acogido por el órgano gestor de la Reserva de la Biosfera Mariñas Coruñesas e terras do Mandeo, que lo llevará a cabo por medio de la **creación de las Sendas Ecoturísticas de la Biosfera**, gracias a los fondos Next Generation.

4.2 ENCUESTA EN KARLSTAD, SUECIA

4.2.1 Grupos objetivo

La encuesta Transit se dirigió a los estudiantes y los empleados del consejo local de bicicletas. Además, se emplearon los datos de otra encuesta de 2020 con aproximadamente las mismas preguntas que el TRANSIT. Así, la participación total fue de unas 300 personas (N=297). El grupo objetivo fueron los residentes de Karlstad adheridos al panel web del municipio. También se analizaron los resultados del "Cyclist Velometer", donde existen preguntas similares.

El *Cyclist Velometer*, perteneciente a la organización "Promoción ciclista", es una encuesta de satisfacción a nivel nacional entre las personas que practican ciclismo. El objetivo principal de la encuesta es averiguar los problemas relacionados con el ciclismo, de forma que se facilite su evaluación a nivel municipal. Las respuestas se han obtenido de una encuesta en línea anónima difundida principalmente por Cykelfrämjandet a los municipios interesados.

4.2.2 Características de la muestra

- **Transit:** 57% mujeres y 43% hombres. La mayoría de los encuestados tiene entre 20 y 40 años, el 4% tiene entre 40 y 65 años y el 5 % tiene más de 65 años. Aproximadamente la mitad de los encuestados tiene un título académico, el resto tiene un diploma de escuela secundaria o una escuela secundaria popular. La mayoría de los encuestados son estudiantes, al rededor del 60 %, o trabajadores y jubilados, en tonro al 20 %.
- **Cyclist Velometer:** 59% mujeres y 39% hombres. La mayoría de los encuestados tienen entre 26 y 45 años.

4.2.3 Rutina de traslados

Aproximadamente la mitad de los encuestados en el Transit afirman que nunca usan la bicicleta. Alrededor del 40% emplea la bicicleta, al menos una vez a la semana.

Para obtener una imagen más amplia de la frecuencia con la que los residentes de Karlstad van en bicicleta, también hemos analizado una pregunta similar del *Cyclist Velometer*.

Hábitos ciclistas	Todos los días	Repetidamente /semana	Alguna vez/semana	Alguna vez/mes	Poco	Nunca
HACIA Y DESDE EL TRABAJO/ESCUELA/UNIVERSIDAD DURANTE EL VERANO	46%	25%	8%	5%	3%	13%
DESDE Y HACIA ACTIVIDADES DE OCIO/NEGOCIOS/AMIGOS DURANTE EL VERANO	25%	43%	17%	9%	4%	1%
PARA EL EJERCICIO, EL ENTRENAMIENTO, LA RECREACIÓN Y EL BIENESTAR DURANTE EL VERANO	11%	37%	24	13%	10%	5%
HACIA Y DESDE EL TRABAJO/ESCUELA/UNIVERSIDAD DURANTE LOS MESES DE INVIERNO	27%	26%	10%	5%	14%	18%
HACIA Y DESDE ACTIVIDADES DE OCIO/NEGOCIOS/AMIGOS DURANTE LOS MESES DE INVIERNO	11%	25%	26%	12%	18%	8%
PARA EJERCICIO, ENTRENAMIENTO, RECREACIÓN Y BIENESTAR DURANTE LOS MESES DE INVIERNO	4%	17%	18%	16%	27%	18%

Más del 70 % utiliza regularmente la bicicleta todas las semanas durante el verano, disminuyendo en el invierno hasta aproximadamente el 50 %. Esta tendencia ya ha sido observada en otras encuestas de hábitos de viaje, y en puntos de medición en tiempo real en Karlstad. Así, se concluye que invierno el ciclismo disminuye y se sustituye por otros medios de transporte o actividades de ocio.

La mayoría de los encuestados no utilizan un vehículo eléctrico. De los que utilizan vehículos eléctricos, se trata principalmente de bicicletas eléctricas.

4.2.4 Ecosistema ciclable

Karlstad es una buena ciudad ciclable. Tanto en la encuesta del Transit como en la del *Cyclist Velometer* la mayoría (más del 80%) está de acuerdo o completamente de acuerdo con esa afirmación. Ante la pregunta de si es seguro para los niños y jóvenes andar en bicicleta en el municipio, las respuestas difieren un poco. Así, únicamente el 50% está de acuerdo, por lo tanto, los ciudadanos perciben el ciclismo como un poco más inseguro para los niños. Respecto a los carriles bici, la mayoría de la gente está de acuerdo con su accesibilidad. Por último, en la pregunta de qué le impide andar más en bicicleta, el principal motivo es el clima y, el segundo, la distancia. El *Cyclist Velometer* también destaca un entorno de tráfico inseguro y que tienen mucho que transportar.

4.2.5 Obstáculos ciclables

La oferta de ciclovías es percibida como alta. En otras encuestas, se ha advertido como problema los llamados "eslabones perdidos" (*missing links*), carriles bici que desaparecen. Que las ciclovías sean lo suficientemente anchas es una cuestión que comparten la mitad de los encuestados. En el *Cyclist Velometer*, las respuestas son similares.

También es destacable el hecho de que los ciclistas a menudo terminen en conflicto, tanto con los peatones como con otros ciclistas en los carriles de mucho tráfico, debido a que existe competencia por el espacio.

En el *Cyclist Velometer*, casi el 50% piensa que ciclistas y automovilistas acaban en conflicto y más del 60% entre ciclistas y peatones.

Ante si las ciclovías están libres de obstáculos, la mitad opina que están bien. Sin embargo, anotan falta de señalización y accesibilidad para peatones y ciclistas en lugares en obras.

4.2.6 Motivadores ciclables

Los motivadores destacados son: distancias cortas a destino, el ciclismo como algo saludable y la existencia de una infraestructura ciclista coherente. La salud y el ejercicio es algo que también se destaca en otras encuestas, especialmente cuando se trata de desplazamientos al trabajo.

Una infraestructura ciclista rápida y eficiente es un requisito previo para que más personas utilicen la bicicleta, independientemente del grupo objetivo. Por lo tanto, es importante que la infraestructura esté conectada hasta el destino, también, aumentar la seguridad para que los niños puedan andar en bicicleta, siendo un requisito previo para que la bicicleta sea adoptada rápidamente.

Las distancias cortas suelen destacarse como motivador cuando se pregunta a los residentes, sin embargo el 50% de los viajes se realizan en coche en desplazamientos de hasta 5 km. Conseguir que más personas utilicen la bicicleta es un tarea a largo plazo y requiere medidas que hagan más fácil, seguro y atractivo el uso de la bicicleta, pero al mismo tiempo debe ser más complicado conducir un automóvil, así como introducir tarifas de estacionamiento.

4.2.7 Sugerencias

Cruces prioritarios de bicicleta en pasos de nivel. Separación entre peatones y ciclistas en las principales ciclovías. Áreas residenciales completamente libres de automóviles.

Se critica que la nueva infraestructura de tráfico degrada al ciclismo a favor de los automóviles, eliminando los cruces de bicicletas, dejándoles menos espacio en las rotondas, que cuentan con más carriles para automóviles, de modo que el ciclista debe permanecer en el extremo más alejado.



4.3 Encuesta en UPP, Italia

4.3.1 Grupos objetivo

El grupo objetivo de la encuesta fue a trabajadores de ocho importantes empresas privadas con sede en los cinco municipios de Unione Pedemontana Parmense y la propia UPP. Las ocho empresas privadas eran: Agugiaro & Figna Molini, Casappa Spa, Fornovo GasSpa, Compressori alternativi, Frigomeccanica Spa, Mutti, Parmalat (Gruppo Lactalis en Italia), Parmais y Procomac GEA Group. La encuesta se envió por correo electrónico a un número potencial de 2.639 personas.

4.3.2 Características de la muestra

La encuesta fue respondida por 849 trabajadores (33%), 58% hombres y 42% mujeres. El 28% tiene entre 20 y 40 años, el 72% tiene entre 40 y 65 años. En cuanto al nivel educativo, el 43,3% es graduado, el 51,8% tiene bachillerato y el 4,7% estudios primarios. El 78% son empleados privados, mientras que el 22% son trabajadores públicos.

4.3.3 Rutina de traslados

El 91,5 % se desplaza al trabajo en coche, el 2,94% a pie, el 2,59% en bicicleta (eléctrica y no) y el 2,12 % se desplaza en medios públicos (autobús o tren). El 47,35% de los automóviles son diésel, el 22,38% gasolina, el 10,13% con gas natural y el 9,89% con gas líquido (GPL). Solo el 1,77% de los vehículos son eléctricos. En cuanto a los medios de transporte público disponibles, Collecchio tiene un servicio de autobús y una estación de tren. En los demás territorios de la UPP solo hay servicio de bus. Sin embargo, todas las líneas de autobús salen de Parma y no hay conexiones directas entre los cinco municipios. Las paradas de autobús suelen estar demasiado lejos de las zonas industriales y los horarios de los autobuses no se adaptan a las horas de trabajo. En la UPP no hay servicios de alquiler de bicicletas o scooters. El 47,50 % de las personas que respondieron la encuesta están dispuestas a empezar a trasladarse al trabajo en bicicleta, mientras que el 63,8 % no tiene intención de tomar un autobús o un tren. Esto se debe principalmente a la falta de líneas directas desde el hogar al lugar de trabajo (15%), a que viajar en medios públicos llevaría demasiado tiempo (13,9%), a la falta de libertad

4.3.4 Ecosistema ciclable

Las respuestas muestran que las ciclovías no son suficientes ni seguras: el 55% exige más, el 35% dice que no son seguras. Los trabajadores denuncian la falta de conexiones, los horarios no adaptados al horario de trabajo y la distancia entre las paradas de autobús y las empresas. También indican que existe mucha distancia para viajar en bicicleta entre el hogar y el lugar de trabajo.

4.3.5 Obstáculos ciclables

El 35% de los trabajadores respondieron que no pueden viajar en bicicleta, porque sus casas están muy lejos de su lugar de trabajo. Pero el 31% que estaría dispuesto a viajar en bicicleta pidió ciclovías más seguras y cómodas. Además, un 8,48% de los trabajadores estaría dispuesto a montar en bicicleta si su empresa pública o privada les otorgara un incentivo económico en función de los kilómetros recorridos.

4.3.6 Motivadores ciclables

La gente iría en bicicleta al trabajo si hubiera más ciclovías (32%), si fueran más cómodas (22%) y si fueran más seguras (55%) . Otro 18% iría en bicicleta si fuera posible ducharse en el vestuario de la empresa.

4.3.7 Sugerencias

Más incentivos económicos, más ciclovías cómodas y más seguras, medios públicos más accesibles. En cuanto a conexión, reducir tiempos de desplazamiento, paradas y frecuencias adecuadas a la jornada laboral.

4.4 Encuesta en Imola, Italia

4.4.1 Grupos objetivo

El grupo objetivo identificado por el Municipio de Imola está representado por trabajadores que están empleados en las empresas comerciales locales ubicadas en el distrito industrial municipal. Las empresas son las siguientes: Teapak, Hera, Cooperativa Cerámica, Industria Romagnola Conduuttori Elettrici (IRCE), Cefla , Sacmí. La encuesta ha sido enviada por correo electrónico por los Gestores de Movilidad de cada empresa privada implicada.

4.4.2 Características de la muestra

La encuesta fue respondida por 1.166 encuestados. Entre estos hay un 59% de hombres y un 39% de mujeres, 13 personas (1%) no han querido responder al género y 1 persona (0,09%) ha elegido otro. La mayoría de los encuestados tienen entre 20 y 65 años. La mayoría de los encuestados tiene un título de secundaria superior (56%) y el 39% poseen títulos universitarios o un título de otra educación superior. El 80% trabaja en el sector privado, el 11% en el sector público y el 8% con contrato de trabajo fijo.

4.4.3 Rutina de traslados

Los encuestados son vecinos de todo el municipio; El 19% viaja desde el distrito de Pedagna, el 9% desde el distrito central y cerca del 36% desde otro municipio. El 76% trabaja en la zona industrial, el 12% en otro municipio y el 6% en el centro. En cuanto a la frecuencia de uso de bicicleta el 25% usa la bicicleta varias veces a la semana, el 20% una vez a la semana, el 22% una vez al mes, el 14% una vez al año y el 19% nunca la usan porque no la tienen. Además, el 75% nunca usa la bicicleta para ir y volver del trabajo. El 83% no utiliza ningún tipo de vehículo eléctrico y el 82% no tiene acceso a vehículos eléctricos donde vive.

La mayoría de los encuestados tienen una distancia entre 6-10 o 11-20 km para trabajar. El medio de transporte más utilizado en una jornada típica de trabajo son los automóviles, con una tasa del 90% de los encuestados. Respecto a las pocas personas que viajan en autobús/tren/barco al trabajo, la forma más popular de viajar a la estación de autobús/tren/barco es en bicicleta. Cuando se trata de transporte en el tiempo libre, el medio más popular es el automóvil (64 %) o la bicicleta (18 %), además, el automóvil es el medio de transporte más popular para ir de compras, con un 84% . El 44 % tarda entre 11 y 20 minutos en llegar al trabajo. El medio de transporte más utilizado para ir y volver del trabajo es el coche (88%) y el combustible más habitual es el gasóleo (45%). El 69% no hace paradas y el 31% informa que sí hace (niños, compras). El 64% no usan transporte público y el 36% sí. El problema es el horario. El 18% no puede depender del transporte público, el 15% no se ajusta a su jornada laboral y el 12% afirma que usar el transporte público requiere demasiado tiempo. El 70% afirma que no utiliza bicicletas o patinetes eléctricos frente al 30% que afirman que sí. Los encuestados afirmaron que la distancia es la principal razón por la que no usan bicicletas eléctricas o scooters. Además, los encuestados afirman que la razón principal por la que les motivaría a utilizar bicicletas eléctricas y patinetes son las ciclovías cómodas y seguras.



4.4.4 Medio ciclable

La mayoría de los encuestados (48%) responde que está algo de acuerdo con que el municipio es un lugar favorable con las bicicletas y el 45 % está algo de acuerdo con que recomendaría a otros ir en bicicleta. El 47% también afirma que es seguro andar en bicicleta en el municipio y el 44% afirma que también es seguro para los jóvenes y niños andar en bicicleta en el municipio.

Con respecto a la infraestructura del entorno ciclista, se pidió a los encuestados posicionarse en varias preguntas. El 41% está algo de acuerdo en que hay estacionamiento para bicicletas disponible, el 22% está totalmente de acuerdo y el 19% no está seguro. El 32% respondió que no está seguro de si los semáforos están bien ajustados para los ciclistas y el 28% respondió que están algo ajustados para los ciclistas. El 42% respondió que está bastante de acuerdo en que se cuenta con ciclovías libres de obstáculos en el municipio y el 48% respondió que está bastante de acuerdo en que existe un buen estado de las ciclovías.

En cuanto a la posibilidad de llevar la bicicleta consigo en el transporte público, la mayoría afirma que existe escasa posibilidad de hacerlo, en detalle; el 24% respondió que no hay posibilidad, el 27% respondió que no está muy de acuerdo con que exista la posibilidad de llevar una bicicleta y el 36% respondió que no sabe. El 48% afirma que está bastante de acuerdo con la afirmación de que disfruta andar en bicicleta en el municipio. En cuanto al conocimiento de la red de ciclo rutas hubo un 43% que manifestó que no tiene un buen conocimiento de las ciclovías y un 57% manifestó que sí tiene un buen conocimiento.

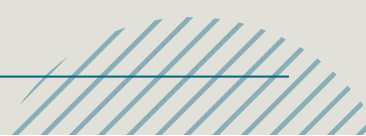
Además, se pidió a los encuestados que respondieran algunas preguntas sobre su cambio de hábitos durante y después de la pandemia de covid-19. El 78% informa que la pandemia de covid-19 no ha cambiado sus hábitos sobre la movilidad. Del 22% que afirmó que la pandemia de hecho ha cambiado sus hábitos de movilidad, la razón más común detrás del cambio se debe a la posibilidad de trabajar desde casa. El 73% de los encuestados también afirmó que volvería a sus viejos hábitos de movilidad después de la pandemia.

El 57% afirma que tiene disposición para empezar a andar en bicicleta y el 43% afirma lo contrario. La principal razón por la que los encuestados se han referido a por qué no quieren empezar a andar en bicicleta es que viven demasiado lejos.

Por otro lado, las dos principales razones que aducen que motivaron a los encuestados a iniciarse en la bicicleta son las buenas vías ciclistas (31%) y otras razones (43%).

En cuanto a los elementos que estimularían más el uso de la bicicleta, las respuestas se distribuyen en varios aspectos: el 44 % afirma que vías ciclistas más seguras harían que usaran más la bicicleta, el 36 % dice que andar en bicicleta es una forma de mantenerse saludable y hacer ejercicio, lo que los estimula a andar más en bicicleta, el 30% afirma que una mayor disponibilidad de ciclovías después de sus necesidades también lo haría, el 29% afirma que las ventajas económicas como los descuentos en las compras estimularían más el uso de bicicletas y el 20% respondió que las intersecciones de movilidad de automóviles más seguras y fluidas estimularían más el uso de bicicletas.

La mayoría (45%) respondió 3 en una escala de 1 a 5 si cree que los temas tratados en la encuesta pueden estimular un cambio de hábitos hacia una movilidad sostenible.



4.4.5 Obstáculos ciclables

Al responder a la pregunta de qué impide andar en bicicleta en el municipio las respuestas se distribuyen principalmente en 6 razones; la mayoría (42%) respondió que la distancia es demasiado larga, el 39% respondió que no quiere andar en bicicleta en condiciones climáticas adversas, el 34% mencionó problemas de seguridad vial como motivo, el 20% respondió que porque necesita llevar trabajo herramientas y otros bienes con ellos, el 12% indicó que no andan en bicicleta porque no quieren sudar y el 12% indicó otro motivo. Además, el 68% afirmó que su comportamiento de movilidad no cambia según el clima. Entre los encuestados que respondieron que su comportamiento de movilidad depende del clima, el 19% afirma que usan el automóvil 5 veces a la semana durante los meses de octubre a marzo.

4.4.6 Motivadores ciclables

Las principales motivaciones para estimular el uso de la bicicleta son la disponibilidad para acceder a ciclovías buenas y seguras, intersecciones más seguras y tener una mayor disponibilidad de ciclovías que se ajusten a las necesidades. Las ventajas económicas, como los descuentos y el uso de la bicicleta para mantenerse saludable y hacer ejercicio, también motivarían a los encuestados a andar en bicicleta. Al mismo tiempo, las respuestas de la encuesta muestran que las principales razones por las que los encuestados no andan en bicicleta es por la distancia o porque no tienen bicicleta. Algo que podría solucionar el reto de la distancia sería la posibilidad de llevar la bici en los transportes públicos. Una sección de la encuesta examinó la disponibilidad percibida para hacer esto y las respuestas mostraron que existe una escasa posibilidad de llevar la bicicleta con ellos o que los encuestados no saben si pueden. Dado que las respuestas también mostraron que algunos encuestados no poseen una bicicleta, podría haber una oportunidad de brindar descuentos y otras ventajas económicas para motivar a estos encuestados a comenzar a andar en bicicleta y de esa manera tratar de enfrentar el desafío. Esta medida también fue destacada como algo que estimularía más ciclismo por parte de los encuestados.

4.4.7 Sugerencias

Los 277 de los encuestados retroalimentan el sistema de movilidad del municipio de Imola. Las principales sugerencias son las siguientes:

- 1.** Quejas por la falta de infraestructura ciclista segura que conecte las principales arterias de la ciudad con los distritos industriales. Este es el principal elemento disuasorio para que los ciudadanos no utilicen la bicicleta en sus desplazamientos casa-trabajo. Se sugiere mejorar la seguridad de las ciclovías, a menudo interrumpidas con autos que pasan, así como por el alumbrado que dificulta la vuelta a casa en bicicleta de manera segura. Además, la falta de aparcamientos seguros para bicicletas debido a los frecuentes robos de bicicletas que se producen principalmente en la estación de tren.
- 2.** El segundo elemento de preferir el coche a la bicicleta para ir al trabajo es la falta de transporte público local. Según los encuestados, el transporte público local por autobús y tren es deficiente. Esto no permite a los ciudadanos recorrer grandes distancias en transporte público y utilizarlo en combinación con la bicicleta. Además, los encuestados se quejan de la escasa combinación del transporte público, la reducción de horarios y puntualidad del transporte público así como la dificultad de encontrar soluciones cómodas y rentables que permitan el transporte de bicicletas a bordo.
- 3.** Otro aspecto que los encuestados consideran un estímulo fundamental para el uso de la bicicleta para ir al trabajo es la introducción de incentivos para los empleados en forma de:



- Descuentos e incentivos económicos no sólo para el uso de bicicletas por km, si no también para coches eléctricos.
 - Incentivos a la compra de bicicletas o patinetes eléctricos.
 - Tarifas bajas para viajeros en transporte público y alquiler de bicicletas.
 - Alquiler anual de bicicletas/ scooters eléctricos con contrato municipal/empresa para dividir el costo en tres partes.
 - Servicio de compartir coche organizado a nivel de empresa/municipio a través de una aplicación móvil.
4. Finalmente, los encuestados creen que se debe mejorar la comunicación en torno a las rutas ciclistas disponibles (Plan Bicicleta) entre trabajadores y ciudadanos. También piensan que las iniciativas favorables con la bicicleta (organizadas por el Municipio o las Empresas Comerciales locales) deberían promoverse más. También creen que debería aumentar el número de proyectos intermunicipales que promuevan la movilidad sostenible transmitiendo el mensaje de que la bicicleta es una forma de contribuir al bienestar de uno'.

4.5 Encuesta en Ecocity, Grecia

4.5.1 Grupos objetivo

El objetivo de la encuesta realizada en el área metropolitana de Atenas fue recopilar la opinión de las personas con posibilidad de influenciar a otras, para así identificar vías informales de transferencia de conocimiento sobre temas de movilidad urbana. Los grupos destinatarios eran padres, profesores y funcionarios públicos. Las respuestas de padres, maestros y funcionarios públicos se obtuvieron a través de las autoridades locales.

El área metropolitana de Atenas se divide en municipios que tienen la responsabilidad de construir instalaciones ciclistas locales y escuelas. La intención era recopilar la opinión de padres, profesores y funcionarios que trabajan o viven en los municipios de Atenas que han invertido en la construcción de una infraestructura ciclista local. Se eligieron los municipios de Vrilissia, Agia Paraskevi y Zografou, donde existen las redes ciclistas locales más densas por kilómetro cuadrado de área urbana del municipio. En Vrilissia las redes cubren casi toda el área del municipio, en Agia Paraskevi y Zografou la red cubre algunos barrios dejando partes importantes del área urbana descubierta. Desafortunadamente, el municipio de Zografou no envió el cuestionario electrónico y se recogieron muy pocas respuestas. Para cubrir la brecha, el municipio de Egaleo fue elegido y contactado por Ecocity. El municipio de Egaleo ha construido una red ciclista alrededor de un parque urbano ubicado en centro del municipio y ha implementado una extensión piloto de la infraestructura durante la Semana Europea de la Movilidad 2021. La existencia de una red ciclista local se valoró para ponerse en contacto con un municipio porque mejora la fiabilidad de las respuestas recopiladas: los encuestados tienen una idea clara de lo que están valorando. Además de invitar a los municipios con instalaciones ciclistas implementadas, la difusión del cuestionario electrónico entre las comunidades ciclistas de Atenas también ayudó a recopilar respuestas de personas con experiencia en temas de movilidad sostenible que podrían brindar evaluaciones confiables y comentarios útiles: por lo tanto, la mayoría de las respuestas fueron dadas por padres, maestros y funcionarios que residen o trabajan en áreas metropolitanas de Atenas con una red de infraestructura ciclista implementada o ciclistas regulares.

4.5.2 Características de la muestra

La encuesta fue respondida por 554 personas, 48% hombres y 50% mujeres. Las edades más jóvenes y altas parecen estar subrepresentadas en la muestra, ya que el 75 % tiene entre 40 y 65 años, solo el 5 % es mayor y el 16 % tiene entre 20 y 40 años. También las personas con un título universitario están sobrerrepresentadas. El 79 % tiene una licenciatura o un diploma universitario. Las características de la muestra están en consonancia con los grupos objetivo elegidos, ya que los docentes y funcionarios suelen ser de mediana edad y tener una titulación universitaria.

En la muestra final, el 22 % de los encuestados declararon ser funcionarios, el 13 % docentes. Otras ocupaciones declaradas incluyen: estudiante (6%), desempleado (5%), trabajadores privados (30%), empresario (10%), consultor (5%), jubilado (5 %) y trabajadores a tiempo parcial (4%) .

4.5.3 Rutina de traslados

En la muestra los ciclistas están sobre representados ya que el cuestionario se compartió a través de correo electrónico y redes sociales entre ciclistas. El 14 % el día anterior a la encuesta habían utilizado principalmente una bicicleta para llegar a sus destinos, lo que está en consonancia con la proporción de encuestados (13%) andan en bicicleta casi a diario (más de 3 veces por semana) para su trabajo. El 29% pedalea más de una vez a la semana. Más de lo normal son también el número de peatones entre los encuestados. El 16 % principalmente caminó el día anterior a la encuesta. En el área metropolitana, los niveles de participación modal a pie y en bicicleta son bajos. Así pues, la muestra es representativa de toda la población urbana: el cuestionario fue respondido más por personas con cultura y conocimientos de movilidad sostenible. Solo el 45% informó que había conducido principalmente un automóvil y el 19% que había utilizado un autobús o un tren para sus viajes el día anterior a la encuesta. El 5% había montado en motocicleta y solo el 1% en scooter o bicicleta eléctrica, lo que demuestra que en Grecia la distribución modal de la electro movilidad aún no ha alcanzado un nivel satisfactorio. Aunque el 19% respondieron afirmativamente cuando se les preguntó si tienen un sistema de vehículos eléctricos compartidos cerca de su lugar de residencia (e-scooter o e-bike o e-car sistema de compartir coche), el 91% nunca ha usado un vehículo eléctrico. Además, el 12% no viaja para ir al trabajo, el 28 % viaja menos de 5 km y el 20% entre 6 y 10 km para llegar a su lugar de trabajo y regresar a su hogar, lo que significa que muchos de los encuestados podrían ir en bicicleta fácilmente. El 60% no cambia de hábitos dependiendo del clima.

Por último, el 24% rara vez o nunca ha conducido un coche, el 53% nunca o rara vez ha utilizado el transporte público y el 52% nunca o rara vez ha montado en bicicleta. Si nos centramos en los viajes de ocio, el reparto modal del transporte público desciende significativamente y se registran más viajes en coche, bicicleta o a pie. Otro resultado importante de las respuestas es que la participación en bicicleta cae significativamente si la atención se centra en los viajes de compras. Se indican más viajes a pie y en automóvil con fines comerciales.

Finalmente, un resultado de las respuestas es que comúnmente (alrededor del 70-80%) las personas combinan el uso del transporte público con caminar, sin embargo, hay una proporción de usuarios del transporte público que llegan a la estación usando su automóvil. Solo el 4% de los usuarios del transporte público utilizan la bicicleta para llegar a la estación o parada de autobús (bicicleta y paseo). Debido al denso entorno urbano de Atenas, el acceso a las instalaciones de estacionamiento y paseo es escaso. Por lo tanto, los usuarios del transporte público principalmente aquellos que pueden llegar a las estaciones de transporte público a pie. Promover el uso de la bicicleta para acceder a las estaciones de transporte público podría hacer que las instalaciones de tránsito sean accesibles para más residentes de Atenas

4.5.4 Ecosistema ciclable

Aunque la mayoría de los encuestados (68%) vivían en municipios del área metropolitana de Atenas con infraestructuras ciclistas, el “ciclismo” en su área se valoraba como bajo. Solo el 24% de los encuestados considera que su municipio es favorable a las bicicletas y la mayoría de los encuestados considera ineficientes las infraestructuras ciclistas construidas. Más específicamente, el 56% preferiría un pavimento más suave, el 64% piensa que la mayoría de las instalaciones tienen obstáculos que dificultan su uso efectivo y el 69% de los encuestados preferiría carriles bici más anchos.



La mayoría de las personas (83%) no caracterizan el entorno ciclista como seguro y el 86% no considera que los niños anden en bicicleta en condiciones de seguridad, lo que demuestra que la mayoría de los municipios deberían de hacer mucho más para mejorar la sensación de seguridad, expandir la infraestructura existente y restringir la velocidad y el uso de los automóviles. También es muy alta (60 %) la proporción de encuestados que valoran como difícil transportar su bicicleta a un vehículo de transporte público, lo que demuestra que la cooperación entre las instalaciones de transporte público y el uso de la bicicleta también podría mejorarse.

4.5.5 Obstáculos ciclables

Como se mencionó anteriormente, el principal obstáculo para el uso de la bicicleta es la falta de seguridad subjetiva. La mayoría de las personas (77%) afirmó que están frustrados por la falta de seguridad en la red de calles y eso les impide andar en bicicleta. Alta es la proporción de personas (35%) que afirmaron que un obstáculo importante para el ciclismo es la falta de aparcamientos para bicicletas. Como se mencionó anteriormente, algunos ciclistas evitan usar su bicicleta para visitar las áreas comerciales y, de hecho, muchos (29%) informaron que el peso de las bolsas de compras es un obstáculo importante. Finalmente, muchos demuestran ser ciclistas de “buen tiempo”, ya que el 23% de los encuestados afirmó que el clima es un obstáculo importante.

4.5.6 Motivadores ciclables

El análisis de las respuestas de la encuesta de Atenas demuestra que los motivadores y estimuladores ciclables más importantes son aquellos que ayudan a superar algunos de los obstáculos ciclistas presentados anteriormente. La mayoría de los encuestados (46%) piensa que más personas irían en bicicleta si el municipio mejorara la densidad de la infraestructura ciclista. El mismo número de encuestados (44%) pensaría que la construcción de aparcamientos para bicicletas también motivaría a la gente a andar en bicicleta. Muchos encuestados (38%) piensan que las personas solo tienen que explorar rutas ciclistas atractivas y seguras para motivarse a andar en bicicleta. Finalmente, un número significativo de encuestados (23%) piensa que la mejora de la calidad de la infraestructura ciclista podría actuar como un motivador ciclable.

4.5.7 Sugerencias

116 de 554 encuestados (21 %) no solo completaron el cuestionario, sino que compartieron sus comentarios e ideas sobre cómo mejorar el uso de la bicicleta. Sus sugerencias señalan que además de las respuestas preformadas del cuestionario analizado anteriormente, los políticos también podrían promover el ciclismo si:

1. Impuesto sobre el uso: incentivos para ciclistas
2. Conectar la infraestructura ciclable de los diferentes municipios del área metropolitana de Atenas, actualmente fragmentada.
3. La infraestructura ciclable debería ser planificada en base a la intermodalidad, para conectar las estaciones de tren y autobús con las ciudades y los vecindarios, mejorando la sostenibilidad del transporte.
4. Facilitar el transporte de bicicletas dentro de los vehículos de uso público y construir instalaciones para bicicletas y paseos para facilitar la cooperación entre el uso de bicicletas y el transporte público.
5. Mejorar la seguridad de los ciclistas a través de campañas de concienciación para ciclistas
6. Educar a niños y adultos sobre la importancia de la promoción del ciclismo
7. Promover un ciclismo más seguro mediante la restricción del estacionamiento de automóviles y la pacificación del tráfico.
8. Infraestructura ciclista existente protegida del estacionamiento ilegal
9. Autorizar a los ciclistas a utilizar los carriles bus



5. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Los socios del consorcio acordaron incluir en la encuesta dos preguntas relacionadas con las actividades de seguimiento y evaluación de IO1 con el objetivo de evaluar si la encuesta abordaba bien el tema de la movilidad sostenible y solicitar a los participantes que brinden su comprensión sobre la claridad y exhaustividad de las preguntas. El nivel de satisfacción de los encuestados se ha especificado mediante una escala tipo Likert de 5 puntos, siendo 1 el más bajo y 5 el más alto.

En cuanto a la pregunta “¿En qué medida los temas tratados en esta encuesta satisfacen la necesidad de un cambio de movilidad en el lugar donde vives?”, el 27% del total de encuestados está satisfecho y el 9% está muy satisfecho.

To what extent do you find the topics covered in this survey meet the need for a change in mobility in the place you live in?

	1	2	3	4	5
Abegondo	3 (9%)	7(21%)	4(12%)	14 (43%)	5 (15%)
Karlstad		4 (13%)	9(30%)	12(40%)	5(17%)
Ecocity	15 (2,71%)	62 (11,19%)	161 (29,06%)	241 (43,5%)	75 (13,54%)
Imola	122 (10,46%)	286 (24,53%)	406 (34,82%)	271 (23,24%)	81 (6,95%)
Upp	117 (13,78%)	237 (27,92%)	288 (33,92%)	149 (17,55%)	58 (6,83%)
Total	257 (10%)	534(20%)	868 (34%)	687 (27%)	224 (9%)

En cuanto a la pregunta “¿Cree que las preguntas fueron claras y exhaustivas?”, ambos porcentajes de los encuestados están entre satisfechos y muy satisfechos, 41% y 23% respectivamente.

Do you think the questions were clear and exhaustive?

	1	2	3	4	5
Abegondo	0	6(18%)	6(18%)	15(46%)	6 (18%)
Karlstad		2(7%)	10(33%)	10(33%)	8(27%)
Ecocity	4	43 (7,76%)	135 (24,37%)	226 (40,79%)	146 (26,35%)
Imola	27 (2,32%)	111 (9,52%)	282 (24,19%)	485 (41,6%)	261 (22,38%)
Upp	22 (2,59%)	78 (9,19%)	233(27,44%)	338 (39,41%)	178 (20,97%)
Total	53 (2%)	240 (9%)	666 (25%)	1074 (41%)	599 (23%)



6. FORMULARIO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS

En la fase 1 del proyecto TRANSIT los socios del proyecto trabajaron en la identificación de necesidades de aprendizaje y en la definición del Perfil de País. Después de recopilar datos sobre movilidad sostenible a nivel local y desarrollar la encuesta, los socios del proyecto optaron por presentar sus iniciativas pasadas consideradas como historias de éxito que son fáciles de replicar en un contexto diferente de aquel en el que se desarrollaron y concibieron por primera vez. Así, para identificar y recopilar las buenas prácticas implementadas en los territorios de las organizaciones socias del proyecto TRANSIT, se elaboró una herramienta de recopilación denominada Plantilla de Buenas Prácticas (GPT). El objetivo del GPT es recopilar y sistematizar las experiencias previas de las organizaciones participantes con respecto al tema de promoción de la movilidad sostenible.

El grupo de trabajo que se propuso articular el GPT estuvo compuesto por representantes de la SERN, la Universidad de Karlstad y Lepida. De hecho, la herramienta fue preparada en borrador por la SERN y luego presentada al grupo de trabajo para su perfeccionamiento. Posteriormente, el borrador de GPT fue enviado a los demás socios del proyecto, quienes presentaron sus puntos de vista sobre la herramienta identificada e hicieron comentarios constructivos destinados a mejorarla. El GPT utilizado para describir sintéticamente las prácticas relacionadas con el tema de la promoción de la movilidad sostenible, identifica una serie de elementos que los socios del proyecto creen que son esenciales para la eventual replicación de la práctica misma en un contexto diferente, con todos los pasos a seguir para ponerlo en práctica. La plantilla de buenas prácticas está en inglés y se puede descargar aquí. En un futuro próximo estaría disponible en el sitio web del proyecto.




TRANSIT PROJECT
ERASMUS+ KA2
GOOD PRACTICE TEMPLATE

Description of the Good Practice Collection Activity in the TRANSIT Project

The need behind the production of IC1 is to understand how much has been done so far by the partner organizations around the issue and what has been the impact and effectiveness of the past efforts/initiatives on mobility habits of local citizens. In addition, this output will provide a clear-out definition of the resources available in terms of infrastructures and mobility solutions already realized or ideated by partners at local level.

Related activities on the project workplan:


IC1/A6: Elaboration of a Template to collect the good practices on promoting sustainable mobility for changing the habits of locals, already implemented by each partner organization.
IC1/A7: Identification and Collection of the Good Practices already implemented at local level.

Please, describe below two past initiatives on promotion of Sustainable Mobility that you have already implemented at local and regional level that you would like to share with the other TRANSIT Project Partners.


Co-funded by the Erasmus Programme of the European Union 

The European Commission's support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents, which reflect the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

En la primera sección del documento, una parte introductoria contextualiza el GPT, su uso dentro del proyecto TRANSIT y el alcance principal de la Herramienta para las organizaciones socias del proyecto. Esta sección se adapta específicamente a las actividades del proyecto TRANSIT.




Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



1. Detailed description	
Leading Organization	
Contact person and email	
Focus of good practice evidence	<i>Please, define the type of the practice in one sentence (for example, economic incentives, awareness raising activity, citizens engagement, improvement of sustainable mobility service)</i>
Short summary of the practice	<i>This text works as a preview for the good practice and it will be used for dissemination purposes (up to 200 words)</i>
Detailed description on the practice	<p><i>Please provide information on the practice itself. In particular: (up to 1000 words)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>What is the problem addressed and the context which triggered the introduction of the practice?</i> - <i>How does the practice reach its objectives and how it is implemented?</i>

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



The European Commission's support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents, which reflect the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

La segunda sección estuvo dedicada a la descripción de la Organización líder de la práctica (también llamada Propietario de la práctica), y la persona de contacto (por si el usuario quisiera saber más sobre la implementación de la práctica), sigue la tipología y un breve resumen de la práctica que resume el contenido con fines de difusión. La sección central del GPT está representada por la sección de descripción detallada donde el representante de la organización socia explicó el problema que desencadena la idea de la práctica y que quería abordar a través de su implementación. También define los objetivos a alcanzar. Además, el GPT indica los Grupos Objetivo que se ven directamente afectados por la implementación de la práctica y el mensaje que se les transmitirá. Además, en la GPT están claramente definidos los Pasos a seguir para la implementación de la práctica, proporcionando un horario específico para el usuario.



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



Target Groups	<i>Please, indicate which the target groups of the practice implemented (up to 500 words).</i>
Message conveyed to the target groups	<i>Please, indicate the message conveyed to the target groups (up to 500 words)</i>
Steps to implement the action (please, define also time required – sequence of the action)	<i>Please, indicate which are the steps to implement the action (up to 1000 words)</i>
Role and Responsibilities of the actors involved in the implementation and stakeholders	<i>Please, indicate which are roles and responsibilities assigned to each actor involved in the good practice implementation (up to 700 words)</i>


Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



The European Commission's support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents, which reflect the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

También se subrayan los roles y responsabilidades de los actores que colaboran en la fase de implementación (¿quién hace qué?), así como las herramientas/estrategia de comunicación adoptadas para difundir información sobre la buena práctica.



Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union 

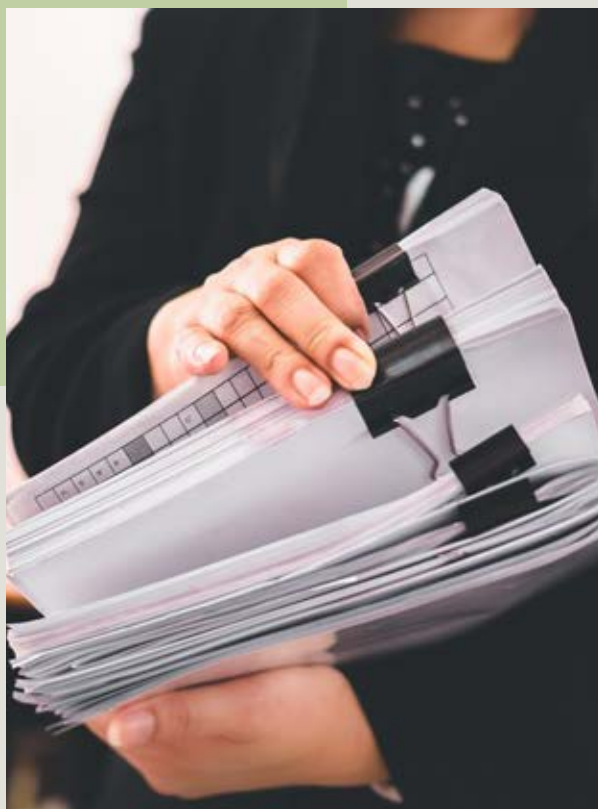
Communication methods and tools: media, printed... (explain which type of communication tool you adopted ...)	
Remarks (issues to pay attention to when implementing the activity)	
Resources needed to implement the practice	Please specify the <u>amount</u> of funding/financial resources used and/or the human resources required to set up and to run the practice (300 words)
Timescale (start/end date)	e.g. June 2012 – May 2014/ongoing
Materials to be used	
Evidence of success (results achieved)	Why is this practice considered as good? Please provide factual evidence that demonstrates its success or failure (e.g. measurable results/indicators of success) Up to 600 words.
Challenges encountered (optional)	Please specify any challenges encountered/lessons learned during the implementation of the practice (up to 1000 words).
Potential for learning or transfer	Please explain why you consider this practice (or some aspects of this practice) as being potentially interesting for other partners to learn from. This can be done e.g. through information on key success factors for a transfer or on factors that can hamper a transfer. Information on transfer(s) that already took place can also be provided
Further information	Link to where further information on the good practice can be found
Keywords related to your practice	
Upload image, links, or other communication materials	

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union  The European Commission's support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents, which reflect the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

Los aspectos técnicos relacionados con la implementación de buenas prácticas también han sido incluidos por el grupo de trabajo en la plantilla, como el calendario con la indicación de la fecha de inicio y finalización de la práctica, los recursos humanos, materiales y económicos necesarios para su puesta en práctica.

Finalmente, las secciones más interesantes son las relacionadas con la dimensión de aprendizaje que siguió a la implementación de la práctica por parte del Propietario: en este sentido, es crucial subrayar los problemas a los que se debe prestar atención al implementar la práctica (Observaciones) - los desafíos encontrados por el Titular y las eventuales soluciones ideadas para solucionarlos; la evidencia del éxito, es decir, la prueba de que la práctica se puede considerar buena para ser transferida a un contexto diferente y los aspectos de las prácticas interesantes para que otros socios aprendan.

Por lo tanto, la última parte de este documento contiene información que está claramente ahogada por la experiencia directa del Titular de la práctica, siguiendo el enfoque de aprender por la experiencia que podría ser un factor invaluable para la transferencia en un contexto europeo diferente.



7. IDENTIFICACIÓN Y RECOPIACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS

Para la identificación de las Buenas Prácticas, el Socio Principal (Universidad de Karlstad) pidió a cada uno de ellos que compartiera 2 ó 3 iniciativas que ya habían sido implementadas localmente por los Socios del Proyecto TRANSIT sobre el tema de la promoción de Movilidad sostenible. Los socios seleccionaron las iniciativas antes mencionadas considerando como elementos principales la evidencia de éxito y el potencial de transferibilidad. Esta necesidad se deriva del hecho de que pocos de los socios involucrados en el proyecto tienen la intención de probar al menos una práctica promovida por los otros colegas europeos del proyecto TRANSIT, por el apoyo político recibido y los recursos a los que pueden acceder individualmente.

De esta manera, comprenderán efectivamente si podría ser fácilmente transferible y adaptable para enfrentar rápidamente sus desafíos locales sobre movilidad sostenible, independientemente de su diversidad social, ambiental y política.

En las siguientes páginas se presentarán dos Buenas Prácticas por cada organización socia.

A.1.1 BUENAS PRÁCTICAS DEL MUNICIPIO DE ABEGONDO (ESPAÑA)

El Ayuntamiento de Abegondo presentó dos prácticas para promover la movilidad sostenible:

- **Taxi compartido de uso libre:** el municipio ofrece el servicio de taxi gratuito bajo demanda como solución de movilidad intramunicipal para personas mayores sin acceso a vehículos.

1. DESCRIPCIÓN DETALLADA	
ORGANIZACIÓN	Ayuntamiento de Abegondo
PERSONA DE CONTACTO	ISABEL MANTEIGA / isabel.manteiga@abegondo.gal
FOCO DE LA EVIDENCIA DE LA BUENA PRÁCTICA	Mejora de los servicios de movilidad sostenible: COMPARTIR TAXI GRATUITO
DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA	El municipio ofrece el servicio de taxi gratuito bajo demanda como solución de movilidad intramunicipal para personas mayores sin vehículo.



<p>DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA</p>	<p>En Abegondo, el servicio de autobús público intramunicipal es antieconómico debido a la fuerte dispersión de la población. Como alternativa, el municipio ofrece el servicio gratuito de taxi compartido bajo demanda a las personas mayores sin vehículo particular, para ir al centro de salud, farmacia, banco, tiendas y ayuntamiento.</p> <p>El ciudadano llama al ayuntamiento solicitando un taxi, el trabajador de servicios sociales traslada la petición al taxista disponible, según los turnos establecidos. El servicio se ofrece dos días a la semana: lunes y miércoles, coincidiendo con el análisis del centro de salud. La hora de recogida es a las 8:15 de la mañana en la parada más cercana al domicilio y la vuelta a las 11:30 en el centro de salud.</p>
<p>GRUPOS DESTINATARIOS</p>	<p>Personas mayores:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.659 personas, el 30 por ciento de la población de Abegondo, son mayores de 65 años. • 308 ciudadanos de Abegondo mayores de 65 años viven solos.
<p>MENSAJE TRANSMITIDO A LOS GRUPOS DESTINATARIOS</p>	<p>Si tienes más de 65 años y no dispones de vehículo, ahora puedes utilizar el servicio de taxi compartido para tus visitas al médico y realizar compras en Abegondo</p>
<p>MÉTODOS Y HERRAMIENTAS DE COMUNICACIÓN: MEDIOS, IMPRESOS... (EXPLIQUE QUÉ TIPO DE HERRAMIENTA DE COMUNICACIÓN ADOPTÓ...)</p>	<p>Edicto municipal anunciando el servicio</p>

OBSERVACIONES (TEMAS A LOS QUE PRESTAR ATENCIÓN AL IMPLEMENTAR LA ACTIVIDAD)	--
RECURSOS NECESARIOS PARA IMPLEMENTAR LA PRÁCTICA	El municipio cuenta con 5 licencias de taxi que se turnan ofreciendo 2 autos a la semana.
ESCALA DE TIEMPO (FECHA DE INICIO/FINALIZACIÓN)	Fecha de inicio: Abril 2017, todavía en funcionamiento.
MATERIALES A USAR	--
EVIDENCIA DE ÉXITO (RESULTADOS OBTENIDOS)	Actualmente, un total de 77 familias se han adherido al servicio. La demanda mensual promedio es de 10 viajes de ida y vuelta.
POTENCIAL DE APRENDIZAJE O TRANSFERENCIA	Esta pequeña experiencia es un buen ejemplo de como ayudar a resolver las necesidades de movilidad de las personas mayores con un bajo presupuesto, evitando el coste de medios de transporte más caros y contaminantes
PALABRAS CLAVE RELACIONADAS CON SU PRÁCTICA	Personas mayores - Taxi compartido

- La segunda práctica es **SENDAS ECOTURÍSTICAS DE LA BIOSFERA**, que tiene como objetivo mejorar la movilidad activa calmando el tráfico en las redes viarias municipales.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA	
ORGANIZACIÓN	Reserva de Biosfera Mariñas Coruñesas e Terras do Mandeo

PERSONA DE CONTACTO E EMAIL	Diego LÓPEZ / diego.lopez@marinabetanzos.gal
FOCO DE LA EVIDENCIA DE LA BUENA PRÁCTICA	Con los objetivos de promover la movilidad sostenible basada en la descarbonización del destino turístico Reserva de la Biosfera y ayudar a mitigar los efectos del cambio climático, se pondrá en marcha un Plan de Movilidad Sostenible para mejorar la conectividad urbano-rural y costero-interior.
BREVE RESUMEN DE LA PRÁCTICA	El objetivo de SENDAS ECOTURÍSTICAS DE LA BIOSFERA es mejorar la movilidad activa del territorio de la Reserva de la Biosfera, conectando los municipios urbanos con los rurales y los territorios costeros con los del interior, a través de la recuperación de caminos tradicionales.
DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA	<p>Actualmente, no existe una red de senderos con preferencia para peatones y bicicletas, que permita conectar los principales nodos de atracción de los municipios.</p> <p>La actuación consiste en identificar los principales “nodos” de movilidad, diseñar caminos y señalizarlos, para fomentar su uso tanto por parte de la población local como de los visitantes, fomentando un modelo de ecoturismo en el territorio. Se llevará a cabo un proyecto “piloto” llamado Sendas ecoturísticas de la Biosfera.</p> <p>Articular un Destino Ecoturístico adaptado al nuevo escenario climático y basado en la naturaleza. Desarrollar nuevos productos basados en los recursos y la cultura local, que contribuyan a la reactivación económica, habilitando una red de caminos con garantías de seguridad para peatones y ciclistas, consensuada con la población local.</p>
GRUPOS DESTINATARIOS	<p>Población local y visitantes de la Reserva de la Biosfera “Mariñas Coruñesas y Terras do Mandeo”.</p> <p>La Reserva de la Biosfera “Mariñas Coruñesas y Terras do Mandeo” tiene una superficie total de 190.708 habitantes y 1.167 km² (1.139 km² de interior y 275 km² de costa), lo que representa el 14,33% de la superficie de la provincia de A Coruña, distribuida en 17 municipios: Abegondo, Aranga, Arteixo, Bergondo, Betanzos, Cambre, Carral, Coirós, Culleredo, Curtis, Irixoa, Miño, Oleiros, Oza -Cesuras, Paderne, Sada y Sobrado.</p>

MENSAJE TRANSMITIDO A LOS GRUPOS DESTINATARIOS	<p>Con el fin de aumentar la sostenibilidad del transporte alrededor de la reserva y reducir el uso de vehículos motorizados privados, se promoverá el uso de las sendas entre la población local y los visitantes.</p>
PASOS PARA IMPLEMENTAR LA ACCIÓN (POR FAVOR, DEFINA TAMBIÉN EL TIEMPO REQUERIDO – SECUENCIA DE LA ACCIÓN)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar caminos para mejorar la movilidad turística y promover un modelo de Ecoturismo en municipios de la Reserva de la Biosfera de Mariñas Coruñesas. 2. Ejecutar el proyecto piloto “Sendas Ecoturísticas de la Biosfera”.
ROL Y RESPONSABILIDADES DE LOS ACTORES INVOLUCRADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN Y PARTES INTERESADAS	<p>ADR Mariñas-Betanzos, como entidad gestora del Plan de Sostenibilidad y como actores implicados: ayuntamientos de la Reserva de la Biosfera, diputación provincial (Deputación da Coruña) y gobierno regional (Xunta de Galicia).</p>
MÉTODOS Y HERRAMIENTAS DE COMUNICACIÓN: MEDIOS, IMPRESOS... (EXPLIQUE QUÉ TIPO DE HERRAMIENTA DE COMUNICACIÓN ADOPTÓ...)	<p>Se decidirán en una etapa posterior</p>
OBSERVACIONES (TEMAS A LOS QUE PRESTAR ATENCIÓN AL IMPLEMENTAR LA ACTIVIDAD)	<ul style="list-style-type: none"> • Definición de itinerarios (asistencia técnica). • Encuestas, para definir los puntos de interés de la población y su receptividad a la propuesta. • Audiencias públicas ambientales de puesta en común con los vecinos y órganos competentes. • Señalización vial: vertical y horizontal. • Mejora del pavimento (sólo en casos justificados) • Difusión de las Sendas Ecoturísticas de la Biosfera entre la población.
RECURSOS NECESARIOS PARA IMPLEMENTAR LA PRÁCTICA	<p>Ministerio de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno de España, a través de los fondos Next Generation de la UE.</p>
ESCALA DE TIEMPO (FECHA DE INICIO/FINALIZACIÓN)	<p>Inicio: Octubre 2022 – Fecha de finalización: Octubre 2024</p>



EVIDENCIA DE ÉXITO (RESULTADOS OBTENIDOS)	Indicadores para la evaluación: 1. Identificación de las principales rutas ecoturísticas a promover y que constituyen auténticos “nodos” para favorecer la movilidad sostenible. 2. Distancia (en km) de senderos adaptados y señalizados. 3. Documentos de diagnóstico e identificación de necesidades de movilidad sostenible.
DESAFÍOS ENCONTRADOS (OPCIONAL)	Receptividad de los vecinos a la restricción de vehículos motorizados en los Caminos Ecoturísticos de la Biosfera
POTENCIAL DE APRENDIZAJE O TRANSFERENCIA	La marcada dispersión poblacional del territorio de la Reserva de la Biosfera ha motivado la existencia de una extensa red viaria, que permite diseñar itinerarios seguros para fomentar la movilidad activa, sin necesidad de crear nuevas infraestructuras.
MÁS INFORMACIÓN	https://www.marinabetanzos.gal/
PALABRAS CLAVE RELACIONADAS CON SU PRÁCTICA	Ecoturismo / Sendas / Biosfera / Fondos Next Generation / Caminos con preferencia para peatones y bicicletas
CARGAR IMÁGENES, ENLACES U OTROS MATERIALES DE COMUNICACIÓN	https://youtu.be/mAFIKRh8pMY

A.1.2 BUENAS PRÁCTICAS DE UNIONE PEDEMONTANA PARMENSE (ITALIA)

- La Unione Pedemontana Parmense presentó una buena práctica para promover la movilidad sostenible y es la siguiente. Piedibús: voluntarios llevan a los niños de ida y de vuelta al colegio a pie, a través de caminos seguros.

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA	
ORGANIZACIÓN	Unione Pedemontana Parmense
PERSONA DE CONTACTO Y EMAIL	Giovanna Ravanetti – +39 0521 344 543 g.ravanetti@unionepedemontana.pr.it

FOCO DE LA EVIDENCIA DE LA BUENA PRÁCTICA	--
BREVE RESUMEN DE LA PRÁCTICA	<p>Los voluntarios llevan a los niños de ida y vuelta al colegio a pie, a través de caminos seguros, Piedibús puede considerarse también “smart”. Los niños van provistos de un dispositivo Bluetooth que grava la distancia y una aplicación la transforma en un viaje virtual.</p>
DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA	<p>Todos los días viajan muchos autos para llevar a los niños a la escuela. Producen atascos y contaminación. Además, las calles alrededor de las escuelas a menudo se vuelven inseguras. Piedibús reduce el número de coches y por tanto las emisiones, disminuye el tráfico aumentando la seguridad. Educar a los niños para que respeten el medio ambiente; fomentar la socialización, ayudando a prevenir el bullying; Combatir la obesidad infantil gracias al ejercicio.</p> <p>Los voluntarios llevan a los niños a la escuela y regresan de ella a pie, siguiendo caminos peatonales predeterminados y seguros. Los caminos están divididos en diferentes “líneas de Piedibús”, identificadas por diferentes colores (Amarillo, rojo, etc.) con paradas en todas las áreas desde donde es posible ir a la escuela caminando una distancia razonable. Los “pasajeros” llevan un dorsal con el color de su línea. Algunos niños, llevados por los padres, salen de la parada de la primera línea, mientras que otros se “suben” al Piedibús a lo largo del camino. Cada línea es conducida por lo menos por dos voluntarios: uno la dirige, el otro la cierra.</p>
GRUPOS OBJETIVO	Estudiantes de la escuela elemental y sus familias.
MENSAJE TRANSMITIDO A LOS GRUPOS OBJETIVO	Piedibús es la mejor manera de ir a la escuela. Caminar es bueno para tu salud. Puedes hacer amigos y viajar virtualmente por el mundo con los km registrados.
PASOS PARA IMPLEMENTAR LA ACCIÓN (PORFAVOR, DEFINA TAMBIÉN EL TIEMPO REQUERIDO –SECUENCIA DE LA ACCIÓN)	Cada municipio promueve el servicio entre las familias, con un plan de comunicación y eventos para homenajear a los voluntarios y niños que viajan en Piedibús. Proporciona dorsales, seguros para los voluntarios, gadgets y premios para los alumnos (por ejemplo, lápices, bolígrafos, cuadernos de ejercicios y rotuladores). Los voluntarios, en su mayoría jubilados o abuelos de los alumnos, tienen que seguir un breve curso de formación para aprender líneas y cómo “conducir un Piedibús”



ROL Y RESPONSABILIDADES DE LOS ACTORES INVOLUCRADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN Y PARTES INTERESADAS	<p>Los municipios establecen líneas, el plan de comunicación para familias y alumnos, involucran asociaciones y ofrecen cursos de capacitación para voluntarios. Los voluntarios y las asociaciones tienen que cuidar a los niños y llevarlos a la escuela de forma segura. Las familias deben sumarse al proyecto llenando un formulario de inscripción y llevar a sus hijos a las paradas de Piedibús.</p>
--	--

MÉTODOS Y HERRAMIENTAS DE COMUNICACIÓN: MEDIOS, IMPRESOS... (EXPLIQUE QUÉ TIPO DE HERRAMIENTA DE COMUNICACIÓN ADOPTÓ...)	<p>Piedibús es promovido por los municipios con la ayuda de testimonios (por ejemplo, campeones deportivos famosos). Los municipios también realizan folletos, y los distribuyen entre los alumnos y sus familias, eventos, gadgets, fundas de cuadernos para niños, para invitar a subir al Piedibús o premiar a quienes ya viajan en él.</p>
OBSERVACIONES (TEMAS A LOS QUE PRESTAR ATENCIÓN AL IMPLEMENTAR LA ACTIVIDAD)	<p>Lo más importante es comunicar muy bien el proyecto a los padres, para garantizarles la seguridad, y es muy importante seleccionar y capacitar al voluntario. También es importante premiar a los "pasajeros".</p>
RECURSOS NECESARIOS PARA IMPLEMENTAR LA PRÁCTICA	<p>Piedibús es totalmente gratuito para las familias y los voluntarios, no tienen salario. Cada municipio invierte desde 1.500 € hasta 3.500 € al año, dependiendo del número y tipo de eventos, artilugios, premios y planes de comunicación (volantes, carteles, etc.).</p>
ESCALA DE TIEMPO (FECHA DE INICIO/FINALIZACIÓN)	<p>Septiembre 2005 - En marcha</p>
MATERIALES A USAR	<p>Flyer, carteles para identificar las paradas de Piedibús, dorsales y, para "Piedibús smart", smartphone para utilizar app y dispositivos bluetooth para registrar la distancia recorrida.</p>

EVIDENCIA DE ÉXITO (RESULTADOS OBTENIDOS)	Cuando Piedibús estaba disponible en todos los municipios de las UPP, había alrededor de 180 pasajeros diarios. En la actualidad son, más o menos, 80.
DESAFÍOS ENCONTRADOS (OPCIONAL)	Cada año, el principal desafío es encontrar voluntarios suficientes y en quien confiar.
POTENCIAL DE APRENDIZAJE O TRANSFERENCIA	Piedibús es simple, barato y se puede realizar siempre que haya caminos pedestres seguros para ir al colegio.
PALABRAS CLAVE RELACIONADAS CON LA PRÁCTICA	Sostenible, amigo del medio ambiente, divertido, socializador, sano, simple, barato

A.1.3 LAS BUENAS PRÁCTICAS DEL MUNICIPIO DE KARLSTAD

El municipio de Karlstad presentó dos prácticas para promover la movilidad sostenible y son las siguientes::

- **Gobernanza y estrategias para aumentar el ciclismo:** cómo trabaja el municipio de Karlstad con el control y las estrategias para aumentar el ciclismo y los principios de planificación física que son importantes para aumentar el ciclismo.

4. DESCRIPCIÓN DETALLADA	
ORGANIZACIÓN	Karlstad Municipality
PERSONA DE CONTACTO Y EMAIL	Mikael Haster, Mikael.haster@karlstad.se
FOCO DE LA EVIDENCIA DE LA BUENA PRÁCTICA	Gobernanza y estrategias para promover el ciclismo
BREVE RESUMEN DE LA PRÁCTICA	Esta plantilla describe cómo trabaja el municipio de Karlstad en el control y las estrategias para aumentar el uso de bicicletas y los principios de planificación física que son importantes para alcanzar dicha meta. El municipio de Karlstad está clasificado como una de las mejores ciudades ciclables de Suecia, como demuestra el premio otorga durante 3 años consecutivos entre 2018 y 2020.



	<p>Esto no habría sido posible sin un trabajo estratégico orientado a objetivos a largo plazo para reducir las emisiones climáticas, pero también aumentar la proporción de viajes sostenibles en Karlstad. Desde mediados de la década de 1990, el Municipio de Karlstad ha trabajado con estrategias decididas políticamente, como el plan de tráfico ambientalmente adaptado (1995), la estrategia ambiental y climática (2006) y el Plan de Tráfico y Bicicleta (2014) enfocados en el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. La encuesta de hábitos de viaje recurrentes entre 2014 y 2020 muestra que el ciclismo en el área urbana de Karlstad tiene una participación de aproximadamente el 20% de la proporción total de viajes. El tráfico de automóviles representa entre el 55% y el 60% del total de viajes. El ciclismo en Karlstad ha aumentado principalmente a estos niveles desde mediados de la década de 1990 hasta 2010, cuando se realizaron importantes inversiones en infraestructura ciclista. Sin embargo, en los últimos 8 años se han producido cambios muy pequeños. Por lo tanto, se necesitan más medidas para conseguir un sistema de transporte sostenible y funcional.</p>
<p>DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA</p>	<p>La columna vertebral es lo primero (calificaciones para un sistema de transporte sostenible). Se trata de crear estructuras seguras que estimulen a más personas a caminar y andar en bicicleta, especialmente dentro del área urbana. También se trata de crear un sistema de transporte público atractivo con intercambios bien planificados que estimulen los desplazamientos laborales con medios de transporte sostenibles y favorezcan el tren o el autobús como opción para viajes más largos. Las estructuras de edificios densas y mixtas con proximidad al servicio y otras funciones del hogar son una parte importante para la reducción de las necesidades de viaje.</p> <p>Agregar en lugar de dispersar. Tanto en la ciudad como en el campo, se requiere una forma diferente de planificar y construir para crear entornos atractivos en nuestras áreas urbanas y distritos. Reunir los edificios en lugar de diseminarlos ayuda a reducir las necesidades de desplazamiento entre el hogar y el trabajo o entre la vivienda y las actividades de ocio, posibilitando comunidades más vibrantes, al tiempo que fortalece la base para el transporte público y los nodos de servicio.</p> <p>Reducción de la necesidad de viajar. Minimizar las necesidades de transporte y viajes es una parte importante de una ciudad climáticamente inteligente. Al ubicar las operaciones de tráfico intensivo cerca de las rutas de tráfico nacionales y regionales, se crean estructuras logísticas más eficientes, lo que también significa menos perturbaciones.</p>

En las zonas rurales, deben densificarse los lugares de servicio y ocio, de modo que sea posible caminar y andar en bicicleta en las actividades cotidianas. De la misma manera, la densificación alrededor de las estaciones y paradas posibilita los desplazamientos en transporte público.

Facilidad para caminar y andar en bicicleta. Los trayectos cortos deben realizarse con medios de transporte sostenibles. La posibilidad de andar en bicicleta o a pie es mayor si la distancia desde el punto de partida hasta el de llegada no supera los 1,5-2 km. Esto sólo puede conseguirse a gran escala, si la estructura urbana es densa y concentrada, de modo que más personas puedan escoger la bicicleta para sus desplazamientos dentro de los límites de la ciudad.

Otro tema es el atractivo de las vías para peatones y bicicletas, tanto visual como funcionalmente y de que manera son percibidas en términos de seguridad. La densificación alrededor de las rutas de tráfico aumenta la percepción de seguridad, pero al mismo tiempo se requieren esfuerzos adicionales en la dotación de pasos de peatones y bicicletas. Los túneles y puentes suelen ser angostos y muy descuidados, lo que significa que se perciben como inseguros, especialmente por la noche. Este hecho puede provocar la renuncia a caminar y andar en bicicleta en dichos tramos. Los carriles rápidos para bicicletas deben actualizarse para que sea posible circular sin conflictos con los peatones.

Nodos de movilidad cualitativa. La movilidad debe diversificarse, debe ser fácil elegir el medio de transporte adecuado para el viaje correcto y cambiar de medio de transporte. Mediante la creación de centros de movilidad que faciliten cambios de hábito climáticamente inteligentes, la congestión en las partes centrales de Karlstad puede reducirse. Al mismo tiempo, si se aumenta la accesibilidad para elegir modos de transporte flexible y respetuosos con el medio ambiente, se posibilita una vida sin necesidad de coche.

Lo nodos de movilidad cualitativos, a los que sea fácil llegar a pie y en bicicleta, serán importantes en el futuro paisaje urbano, facilitando la vida cotidiana y los desplazamientos en transporte público. Para que los nodos de movilidad se perciban como accesibles y seguros, independientemente de la hora del día, es bueno que se ubiquen junto con otros edificios de servicios, empresas, o viviendas.

Estacionamiento. El estacionamiento como medio de control es una herramienta importante que puede afectar al uso del automóvil particular. Se necesita un buen equilibrio en el que nosotros, como municipio, ofrezcamos suficiente estacionamiento residencial, aunque quizás no justo al lado de la casa, pero no más de lo necesario para que aquellos que realmente no necesitan un automóvil pueden considerar optar por no hacerlo.

Para mejorar la posibilidad de que los residentes en áreas rurales se desplacen colectivamente, debería de haber aparcamientos de cercanías alrededor del municipio. Sin embargo, con la densificación de viviendas y negocios en las áreas urbanas más céntricas puede ser difícil de justificar dedicar el uso del suelo a estacionamiento de pasajeros. Por ello, generalmente se considera una ubicación más adecuada en las afueras de las áreas urbanas, en conexión directa con las paradas existentes.

El estacionamiento de bicicletas es necesario para satisfacer la necesidades de los ciclistas, pero también para permitir un entorno urbano ordenado y funcional. La norma de estacionamiento requiere que los propietarios de las viviendas organicen el estacionamiento de bicicletas en relación con los permisos de construcción y el municipio, por su parte, dote al centro urbano de plazas en centros en paradas de transporte público. Además del número adecuado de plazas de aparcamiento, la ubicación es fundamental para que los espacios sean aprovechados y útiles. Cada vez existen más tipos diferentes de bicicletas (bicicletas de carga, bicicletas eléctricas, carritos de bicicletas, etc.), por lo que es importante diseñar estacionamientos que también puedan manejar esta diversidad de manera satisfactoria.

Plan de tráfico, plan de bicicletas, plan de movilidad.

En Karlstad, existe un plan de tráfico y un plan de bicicletas adoptados políticamente desde 2014. Para analizar más claramente sobre cómo viajamos y cómo podemos aumentar los viajes sostenibles, se desarrollará un plan de movilidad en 2023, brindando las condiciones de trabajo a largo plazo para aumentar el uso de bicicletas en nuestra región y ciudad. El plan puede funcionar como una estrategia o plan de acción con medidas que describen lo que se debe hacer para alcanzar las metas a largo plazo para el desarrollo sostenible del tráfico en el área.

Con la ayuda de un plan de tráfico, plan de bicicletas y el plan de movilidad, el municipio puede lograr lo siguiente:

- El plan de tráfico describe cómo debe ser el sistema de tráfico y propone medidas para lograr los objetivos adoptados. En esencia, aumentar la proporción de personas que caminan, andan en bicicleta y viajan en transporte público y conseguir que el tráfico de automóviles no aumente al mismo ritmo que hasta ahora.
- Identificar el desarrollo futuro de la red de ciclovías
- Cómo debería ser la financiación de las medidas de las nuevas infraestructuras
- Medidas blandas en movilidad que promoverán la transición hacia un mayor número de viajes sostenibles

<p>GRUPOS DESTINATARIOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gobierno: La política establece el marco y la dirección de un municipio y, por lo tanto, debe ser un órgano de toma de decisiones con respecto a las metas y medidas en torno a cómo se desarrollará el sistema de transporte y cómo se describen en los planes y programas. • Técnicos municipales: los funcionarios elaboran las bases necesarias para que la política pueda tomar decisiones sobre metas y medidas. Luego se instruye a los funcionarios para que implementen las medidas decididas por la política. • Nacional: afectado de diferente manera por lo que se decide y como usuario del sistema de transporte. • Empresas y asociaciones: también se ven afectadas por las decisiones que se toman y como usuarios del sistema de transporte.
<p>ESCALA DE TIEMPO (FECHA DE INICIO/FINALIZACIÓN)</p>	<p>Inicio junio 2012 – mayo 2014/ en marcha</p>

- **Medidas blandas para aumentar el uso de la bicicleta:** a continuación se describen brevemente los pasos para la implementación de proyectos de gestión de la movilidad (en adelante MM), también conocidos como medidas blandas. Al llevar a cabo proyectos de MM, es importante realizar un seguimiento del grupo objetivo y sus condiciones en el tráfico. A través del seguimiento y la evaluación se crea un aprendizaje a lo largo del proceso. Finalmente, se describen varios proyectos de MM en Karlstad.

5. DESCRIPCIÓN DETALLADA	
ORGANIZACIÓN	Karlstad Municipality
PERSONA DE CONTACTO Y EMAIL	Mikael Haster, Mikael.haster@karlstad.se
FOCO DE LA EVIDENCIA DE LA BUENA PRÁCTICA	Medidas blandas para aumentar el uso de la bicicleta
BREVE RESUMEN DE LA PRÁCTICA	A continuación, se presenta una breve descripción de los pasos para la implementación de proyectos de gestión de la movilidad (MM), también llamados medidas blandas.
DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA	<p>Sobre M.M (medidas blandas). La gestión de la movilidad (MM) es un concepto para promover el transporte sostenible e influir en el uso del automóvil cambiando las actitudes y comportamientos de los viajeros. Medidas "blandas" como la información, la comunicación, la organización de servicios y la coordinación de actividades son fundamentales para la gestión de la movilidad . Las medidas blandas a menudo mejoran la eficacia de las medidas "duras", por ejemplo, nuevas líneas de tranvía, parking de bicicletas o ciclovías.</p> <p>Estructura y análisis de grupos objetivo. Un análisis estructural proporciona las condiciones de los diferentes tipos de tráfico, como la infraestructura para bicicletas y el transporte público. Pero también debe considerar el acceso al estacionamiento y sus tarifas, la diferencia en la relación de tiempo de viaje entre diferentes tipos de tráfico, etc. Un análisis del grupo objetivo proporciona una imagen actual de los hábitos de viaje o el potencial para viajar de manera sostenible. Un análisis de grupo objetivo generalmente se limita a un lugar de trabajo o distrito. Un análisis completo de la estructura y del grupo objetivo proporciona tanto las condiciones como la situación actual para un proyecto de movilidad.</p>

La combinación de medidas suaves y duras da un mejor efecto (a largo plazo). En general, las medidas de información y marketing por sí solas tienen un efecto relativamente pequeño en los viajes. El mayor beneficio se obtiene si una medida de gestión de la movilidad se implementa en paquetes con otras medidas. Combinando varias medidas, tanto medidas de gestión de la movilidad como medidas físicas, el efecto general puede fortalecerse en comparación con si las medidas se hubieran implementado por separado. Las medidas de marketing tienen un mayor efecto en aquellas condiciones en las que los comportamientos que desea cambiar se ven facilitados por buenas condiciones físicas, por ejemplo, caminar y andar en bicicleta. Hay sinergias al combinar medidas, pero las señales para los usuarios también se fortalecen cuando queda claro que se está realizando una inversión clara. La evaluación de los llamados planes de movilidad (planes con una combinación de medidas) ha dado como resultado reducciones en el tráfico de automóviles de un 10 a un 30 %, en algunos casos más del 40 %, según las medidas incluidas y las condiciones que se hayan establecido. El mayor cambio se logra si se implementan conjuntamente instrumentos financieros, mejoras en infraestructuras y medidas de gestión de la movilidad.

Evaluar y dar seguimiento (sistema para la evaluación de proyectos de movilidad, SUMO). El seguimiento y la evaluación son una parte importante de las iniciativas para aumentar los viajes sostenibles, para poder ver si las actividades y medidas han tenido efecto y dónde se deben realizar más esfuerzos. El seguimiento continuo de actividades específicas se puede realizar con la ayuda de la herramienta SUMO, desarrollada por Trivector Traffic AB para el Departamento de Tráfico.

Grupo objetivo: un grupo objetivo directo en SUMO está formado por aquellos que cambiarán su comportamiento de viaje. Por ejemplo, los grupos objetivo directos en el subproyecto de viajes de negocios sostenibles fueron las empresas y los empleados en los lugares de trabajo participantes e incluyen los viajes de desplazamiento que realizan hacia y desde el lugar de trabajo, así como los viajes realizados en el desempeño del servicio. El grupo objetivo indirecto son otros grupos necesarios para proporcionar las condiciones del trabajo, principalmente el grupo de gestión de la empresa utilizado para llegar a los empleados, el grupo de dirección del proyecto y otros responsables de la toma de decisiones.

Propósito: al medir, documentar, dar seguimiento y evaluar el proyecto, aumenta el conocimiento sobre los efectos y las conexiones que tienen en el cambio de comportamiento. A largo plazo, esto brinda oportunidades significativamente mayores para producir relaciones de efectos seguros, que se pueden usar para calcular los efectos esperados de varias medidas. Evaluar es describir y explicar por qué se ha producido un cambio y sacar conclusiones sobre causa y efecto.

Durante un seguimiento, se recopilan datos de forma sistemática, que describen lo que ha sucedido y qué efecto se produjo, que es la base para la evaluación. A corto plazo, el beneficio de la evaluación es principalmente mostrar y comprender los efectos del proyecto individual. A más largo plazo, es muy beneficioso recopilar experiencia de una serie de evaluaciones de proyectos individuales para obtener una base para las relaciones de efecto.

Ejemplos de medidas blandas:

Campaña "ir en bici al colegio". Los objetivos de esta campaña es animar a más niños a ir y volver del colegio andando o en bicicleta, promover la salud de los niños y jóvenes y contribuir a un mejor entorno y seguridad vial en los barrios de los estudiantes. La campaña es prioritaria en las áreas escolares donde ya se han realizado mejoras en la seguridad vial, aunque todos los estudiantes desde preescolar hasta sexto año en Karlstad tienen la oportunidad de participar.

El desafío debe ser simple y divertido de conseguir. La participación estuvo motivada por premios, sorteos entre los participantes. El proyecto no tiene un objetivo específico para el número de participantes, sin embargo, el efecto sobre el desafío se evalúa sobre la base del número de viajes en automóvil eliminados a corto plazo durante el desafío, pero también a largo plazo. También es importante analizar cómo contribuye el proyecto a la reducción de emisiones y un entorno escolar más seguro.

La evaluación según SUMO muestra que 100 automóviles por día han sido reemplazados por viajes a pie y en bicicleta a la escuela durante la campaña. Esto significa menos emisiones, niños más sanos y kilómetros más seguros. Se espera que el efecto logrado sea duradero cuando la campaña se implemente en otras escuelas pendientes de las mejoras físicas.

Sistema de bicicletas compartidas de Karlstads. Las bicicletas prestadas a través de la aplicación MOQO es un proyecto piloto que se extiende hasta el cambio de año 2022/23, que prueba nuevas formas combinadas de viajar. El grupo objetivo del proyecto son los viajeros de los municipios de Karlstad y Arvika y el propósito es probar si la combinación de viajar en transporte público y bicicleta en el trabajo es atractiva para los ciudadanos. En 2019, se llevó a cabo un estudio de viabilidad en el que se investigó el papel del municipio y la región en los sistemas de bicicletas compartidas y qué grupos objetivo potenciales existen.

El estudio propuso un sistema estacionario dirigido a puntos de destino más lejanos, para los desplazamientos al trabajo. Hay un total de 10 bicicletas en la estación de tren de Karlstad y 5 bicicletas en Arvika. El gobierno regional, responsable del transporte público, ha adquirido las bicicletas y los sistemas de reserva, los municipios, por su parte, son responsables de la operación y mantenimiento de las bicicletas, el estacionamiento de bicicletas y el marketing local.

Las valoraciones realizadas han demostrado que el sistema ha facilitado los desplazamientos de los usuarios, al poder combinar el uso de las bicicletas compartidas con el transporte público.

Winter cyklists. "Ciclistas de invierno" es un proyecto que tiene como objetivo animar a más personas a elegir la bicicleta, incluso durante los meses de invierno. En el análisis estructural y de grupos objetivo se han priorizado los usuarios de la conexión Viken para los desplazamientos laborales. Aquí hay buenas condiciones tanto para la bicicleta como para el transporte público en los desplazamientos laborales, a pesar de ello, alrededor del 50% de los trayectos cortos se realizan en coche y es ahí donde se encuentra el grupo objetivo de los ciclistas de invierno: 97 conductores habituales con punto de salida o llegada en Viken reclutados para la campaña de este año, con el objetivo de ir en bicicleta al trabajo al menos tres días a la semana entre diciembre y marzo.

Para facilitar la práctica del ciclismo de invierno, a cada participante se le han ofrecido neumáticos con clavos, ajuste de neumáticos y servicio de bicicletas de forma gratuita.

Cuando se comparan los hábitos de viaje de los participantes antes y después del proyecto, se estima que la conexión Viken reemplazará algo más de 17.000 viajes en automóvil en los desplazamientos al trabajo, principalmente con bicicleta. Esto corresponde a una reducción de unos 700 viajes en coche por semana. La mayoría de los participantes han descubierto durante el proyecto que, independientemente de si se trata de finanzas, tiempo de viaje, salud o medio ambiente, la bicicleta gana al automóvil. En lugar de acostumbrarse al coche, se ha producido un cambio de actitud hacia una forma de pensar más flexible a la hora de elegir un viaje.

Vägbanarna (Calzadas). El propósito de Vägbanarna es aumentar la proporción de viajes realizados de manera climáticamente inteligente. El proyecto busca conductores regulares que viajen en automóvil hacia y desde el trabajo al menos tres días a la semana. El proyecto se está llevando a cabo junto con el transporte público de la región de Värmland y tendrá una duración de un año. La puesta en marcha es en otoño de 2022 y el último día para solicitar la incorporación es el 22 de mayo.



	<p>Narración y comunicación a través de las redes sociales ("queremos que viva en el municipio de Karlstad o viaje diariamente al municipio de Karlstad y pueda participar en una reunión de proyecto una noche al mes. Debe estar dispuesto a compartir "su viaje" en fotos y texto en su cuenta abierta de Instagram o Facebook de forma continua, para inspirar y ser un modelo a seguir para los demás"): cada mes, los participantes se reúnen con los líderes del proyecto para obtener inspiración, conocimiento y reflexionar sobre un tema. Cada tema también está vinculado a un desafío o una tarea. Los participantes documentan el progreso y las dificultades en su cuenta de Instagram o Facebook para que otros puedan seguir cómo va e inspirarse para viajar de manera más inteligente con el clima.</p>
<p>GRUPOS OBJETIVO</p>	<p>Grupo objetivo principal: funcionarios y gerentes de proyectos de movilidad o ambientales.</p> <p>Grupos objetivos secundario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • los equipos de gobierno y los políticos que necesitan dotar de recursos a las medidas de MM y comprender qué efectos puede tener en el entorno del tráfico para la salud humana y el clima. • Ciudadanos que participan en los proyectos.
<p>ESCALA DE TIEMPO(FECHA DE INICIO/FINALIZACIÓN)</p>	<p>Inicio Junio 2012 – Mayo 2014/en funcionamiento</p>

A.1.4 LAS BUENAS PRÁCTICAS DEL MUNICIPIO DE IMOLA - SERN (ITALIA)

SERN presentó como buenas prácticas tres iniciativas que han sido implementadas por el municipio de Imola, miembro activo de la Red SERN así como socio asociado del proyecto TRANSIT:

- El '**Imola Verde**' (Mapa Imola Verde), es un mapa que indica 46 espacios verdes de titularidad municipal, unidos por más de 90 km de vías ciclistas y peatonales, siempre utilizables en todas las épocas del año. Muestra la riqueza y diversidad de los espacios verdes del municipio, desde los grandes parques históricos hasta los pequeños jardines, el parque ribereño, los bosques y luego nuevamente, las áreas deportivas, huertas, centros comunitarios y ciclovías, destacando cómo todo este ecosistema está a poca distancia a pie y en bicicleta. El mapa también describe qué actividades pueden realizar los ciudadanos en los espacios públicos verdes, como actividades para estimular la movilidad activa.





6. DESCRIPCIÓN DETALLADA	
ORGANIZACIÓN	Municipio de Ímola
PERSONA DE CONTACTO Y EMAIL	Elisa Spada – Environmental Councillor elisa.spada@comune.imola.bo.it
FOCO DE LA BUENA PRÁCTICA	
BREVE RESUMEN DE LA PRÁCTICA	<p>El 'Imola Verde' (Mapa Imola Verde), es un mapa que indica 46 espacios verdes de titularidad municipal, unidos por más de 90 km de vías ciclables y peatonales, siempre utilizables en todas las épocas del año. Muestra la riqueza y diversidad de los espacios verdes del municipio, desde los grandes parques históricos hasta los pequeños jardines, el parque ribereño, los bosques y luego nuevamente, las áreas deportivas, huertas, centros comunitarios y ciclovías, destacando cómo todo este ecosistema está a poca distancia a pie y en bicicleta. El mapa también describe qué actividades pueden realizar los ciudadanos en los espacios públicos verdes, como actividades para estimular la movilidad activa.</p>
DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA	<ul style="list-style-type: none"> • El punto de partida de esta buena práctica fue la falta de conocimiento por parte de los ciudadanos sobre la infraestructura de movilidad sostenible, como la infraestructura de ciclovías disponible en el Municipio de Imola. Se suma también el desconocimiento de los espacios verdes públicos, como jardines públicos, reservas naturales y bosques ubicados en el término municipal, y todo lo que se puede hacer en esos espacios, como actividades para estimular la movilidad activa (jogging, observación de animales en la reserva natural, visitando jardines públicos). Esto se tradujo en el mal uso e infrutilización de las vías ciclistas por parte de los ciudadanos, que prefieren optar por soluciones menos sostenibles, como el uso de vehículos privados contaminantes, con un grave impacto negativo en la calidad del aire y el medio ambiente del Municipio. De hecho, sólo el 10% de la Población Municipal conoce y utiliza los 90km de ciclovías y peatones. Además, la red de carriles bici y peatones del Municipio de Imola forma parte de la bicipolitana que conecta la ciudad metropolitana de Bolonia con los demás municipios circundantes mediante carriles bici, encerrando a Imola en un contexto territorial más amplio. Los principales objetivos de la buena práctica son: <ul style="list-style-type: none"> • hacer entender a la gente que se puede llegar a todos los espacios verdes por carriles bici;

	<p>. Destacar todo lo que un ciudadano puede hacer en los espacios verdes, para estimular la movilidad activa (correr, ver animales en la reserva, ir a ver jardines públicos).El elemento innovador de la práctica es que combina el mapa de movilidad sostenible (vías para peatones/bicicletas) con el mapa de espacios verdes públicos en un solo lugar, no por separado.</p>
GRUPOS OBJETIVO	<p>Los destinatarios de esta práctica son todos los ciudadanos, especialmente los colegios y asociaciones culturales que organizan actividades en bicicleta.</p>
MENSAJE TRANSMITIDO A LOS GRUPOS OBJETIVO	<p>El mensaje que se quiere comunicar a los ciudadanos es la disponibilidad de infraestructura confiable para ciclistas y peatones que conecte todos los espacios verdes de la ciudad.</p>
PASOS PARA IMPLEMENTAR LA ACCIÓN (POR FAVOR, DEFINA TAMBIÉN EL TIEMPO REQUERIDO - SECUENCIA DE LA ACCIÓN	<p>Para implementar la práctica, el Municipio de Imola ha tomado las siguientes medidas: Paso 1: La Oficina de Desarrollo Sostenible/Medio Ambiente colabora con la Oficina de Movilidad del Municipio para obtener un mapa actualizado y preciso de toda la infraestructura para ciclistas y peatones en el Municipio. Paso 2: La Oficina de Desarrollo Sostenible/Medio Ambiente trabaja con la Oficina Verde Pública para obtener un mapa preciso de todas las áreas verdes (parques, reservas naturales, etc.) en el Municipio. Paso 3: Los mapas se entregan al ilustrador, quien recibe el encargo del municipio para que se encargue del diseño del mapa. Paso 4: Aprobación del mapa e impresión/carga en la web Municipal para hacerlo accesible a todos los ciudadanos y asociaciones locales.</p>
ROL Y RESPONSABILIDADES DE LOS ACTORES INVOLUCRADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN Y PARTES INTERESADAS	<p>Este tipo de mapa fue creado por el Departamento de Medio Ambiente del Municipio de Imola junto con el CEAS - Centro Intermunicipal de Educación para la Sostenibilidad. Los actores involucrados en la implementación y partes interesadas en el diseño y definición del Mapa Verde son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ayuntamiento de Imola: Oficina de Movilidad, Oficina Verde Pública, Oficina de Desarrollo Sostenible y Participación, que definió los contenidos del mapa 2.CEAS Centro de Educación en Sostenibilidad Ambiental que colaboró en la elaboración del mapa 3.Ilustrador externo que diseñó el mapa y su diseño.En cambio, los actores locales que colaboraron con el Ayuntamiento de Imola en la difusión y distribución del mapa son:



	<ul style="list-style-type: none"> • Autoridades Escolares Locales que distribuyeron el Mapa Verde entre escolares, docentes y familiares. • Asociaciones que promuevan la movilidad activa y la iniciación deportiva que distribuyan el mapa entre sus miembros. • Asociaciones deportivas o culturales que elaboren circuitos deportivos, partiendo de las zonas identificadas por el Mapa Verde. • CAI: Club Alpino Italiano
<p>MÉTODOS Y HERRAMIENTAS DE COMUNICACIÓN: MEDIOS, IMPRESOS</p>	<p>La difusión del mapa se realizó en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • escuelas de todos los tipos y grados. • Asociaciones implicadas en la promoción de la movilidad activa y la iniciación deportiva. • El mapa está impreso y también en la web del municipio descargable en pdf el digital siempre es el más actualizado • La versión descargable de alta definición puede ser descargada por todos. <p>La campaña de Comunicación Mapa Verde preveía las siguientes actividades: (1) Presentación del mapa en eventos locales, (2) Presentación del mapa y su usabilidad en las escuelas locales a los estudiantes, (3) Campaña de redes sociales de organizaciones sin fines de lucro: la Municipalidad solicitó a las asociaciones locales que hicieran una publicación con la imagen del mapa en las redes sociales para que también pudiera circular en línea. Esta iniciativa fue totalmente gratuita, pero la asociación local ganó más visibilidad. (4) Mención en revistas online de Movilidad Sostenible y Ciclismo que trabajan por la promoción de la movilidad sostenible a nivel nacional. (5) El Mapa también se incluyó como una buena práctica en el sitio web de la Asociación Nacional de Municipios Italianos</p>
<p>OBSERVACIONES</p>	<p>Las ilustraciones del mapa deben ser fácilmente legibles y comprensibles para todos, deben ser transversales y las ilustraciones no deben ser demasiado infantiles. El mapa debe contener hitos de la ciudad (autódromo, río, estación, etc.) y dejar claro que nada más llegar a la ciudad podemos desplazarnos en bicicleta (intramodalidad). Finalmente, el Mapa debe dar información precisa basada en la geografía del área que representa.</p>
<p>RECURSOS NECESARIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA PRÁCTICA</p>	<p>El requisito previo para la realización de dicho mapa es tener una buena infraestructura para bicicletas y peatones que llegue a todos los espacios verdes de la ciudad.</p>

	<p>Los recursos que debe poner en marcha una autoridad pública para realizar un mapa como el mapa verde de Imola son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Horas de trabajo de las oficinas municipales involucradas - Costos relacionados con la Asignación del Ilustrador - Gastos relacionados con la Impresión del Mapa
ESCALA DE TIEMPO (INICIO-FIN)	<p>Alrededor de 2 meses preparar el mapa, ligado a los plazos de la burocracia local de un municipio.</p>
EVIDENCIA DE ÉXITO	<p>Este mapa obtuvo muchos impactos positivos en el territorio como los siguientes: (1) Librería independiente organiza un evento llamado Bicircle, es decir, un club de lectura en los parques de la ciudad (espacio verde) es un paseo en bicicleta por las ciclovías y parques de Imola, un encuentro con autores, una charla sobre sus libros. Una oportunidad única para conocer a un autor y hablar de sus libros, descubriendo también los carriles bici y los parques de Imola. Más información aquí: https://www.ilmosaicocooperativa.com/eventi/bicircolo. (2) Reunión con ASL para organizar actividades relacionadas con la prevención de enfermedades: uso del mapa para resaltar todas las actividades de prevención de enfermedades: la Agencia también solicitó una mayor implementación al incluir gimnasios al aire libre ubicados en los parques públicos para estimular la movilidad activa de los ciudadanos. (3) Proyecto Bicibus experimental con el Instituto de Imola: el proyecto consiste en fomentar el uso de la bicicleta en los trayectos escuela/casa de los niños. Además, las actividades del proyecto son variadas e incluyen tanto la definición de rutas específicas casa/escuela que los niños pueden utilizar para ir al colegio, obviamente acompañados y en grupo, como actividades de enseñanza del uso de la bicicleta para ir al colegio. (4) Los comercios públicos frecuentados por familias, turistas y jóvenes han pedido potenciar el mapa y difundirlo entre sus clientes. (5) Asociaciones deportivas y de senderismo que han desarrollado circuitos de entrenamiento específicos basados en el mapa. (6) Dado que el Mapa también se incluyó como una buena práctica en el sitio web de la Asociación Nacional de Municipios Italianos, muchos municipios italianos solicitaron el asesoramiento de Imola para transferirlo a sus contextos locales. (7) Bike Italia - red ciclista que promueve buenas prácticas de movilidad sostenible ha publicado el mapa en su sitio web.</p>



DESAFÍOS ENCONTRADOS	<p>No hay críticas porque la herramienta es sencilla y al alcance de todos.</p> <p>El mapa necesita ser actualizado en base al desarrollo de infraestructura y rutas para bicicletas y peatones en el área.</p>
POTENCIAL DE APRENDIZAJE O TRANSFERENCIA	<p>El proyecto es muy sencillo porque se basa en la elaboración del mapa y cada municipio puede modularlo según sus necesidades, el contexto, el territorio.</p>
MÁS INFORMACIÓN	<p>It may take about 2 months to prepare the map. It is linked to the time of the local bureaucracy of a Municipality.</p>
PALABRAS CLAVE RELACIONADAS CON LA PRÁCTICA	<p>#Mobilitàà #attività #verdepubblico #outdoor</p>
SUBIR IMÁGENES, LINKS U OTORS MATERIALES DE COMUNICACIÓN	<p>https://www.bikeitalia.it/2022/02/22/imola-verde-il-connubio-vincente-tra-mobilita-attiva-e-uso-degli-spazi-ricreativi/</p> <p>https://www.comune.imola.bo.it/aree-tematiche/territorio/notizie-comunicati/imola-verde-mappa-della-ricchezza-e-la-diversita-degli-spazi-verdi-della-citta https://www.comune.imola.bo.it/scuola-formazione/notizie/al-via-imola-ciclabile-bicibus</p>

- La campaña de sensibilización **Andrà tutto in bici** adoptada por el Ayuntamiento de Imola utiliza vallas publicitarias en la calle para estimular a los ciudadanos a adoptar la bicicleta como medio de transporte sostenible para sus actividades diarias.

7. DESCRIPCIÓN DETALLADA	
ORGANIZACIÓN	Consulta della Bicicletta di Bologna (Consejo de la Bicicleta de Bolonia) - lugar para actividades de participación para promover el uso de la bicicleta en la ciudad.
PERSONA DE CONTACTO Y EMAIL	Concejala de Medio Ambiente – Imola Municipality Elisa Spada email: elisa.spada@comune.imola.bo.it
FOCO DE LA EVIDENCIA DE LA BUENA PRÁCTICA	La buena práctica se centra en promover la movilidad sostenible a través de mensajes llamativos en vallas publicitarias incluidas en la campaña Andrà tutto en bici
BREVE RESUMEN DE LA PRÁCTICA	A través de la campaña de sensibilización Andrà tutto in bici desarrollada por el Consejo de la Bicicleta de Bolonia, el Ayuntamiento de Imola utilizó vallas publicitarias en las calles para estimular a los ciudadanos a adoptar la bicicleta como medio de transporte sostenible para sus actividades diarias
DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA	La práctica consiste en la elaboración de carteles para ser difundidos en todos los rincones de la ciudad, especialmente en las inmediaciones de las vías ciclo-peatonales para estimular de forma atractiva a los ciudadanos a utilizar la bicicleta
GRUPOS OBJETIVO	Los carteles están dirigidos principalmente a jóvenes y adultos que pueden interpretar mejor las imágenes evocadoras de los carteles.
MENSAJE TRANSMITIDO A LOS GRUPOS OBJETIVO	Los mensajes transmitidos por la campaña pueden diferir en cuanto al tema, pero en general cada mensaje está relacionado con las ventajas para las personas y el medio ambiente del uso de la bicicleta para cubrir las distancias urbanas cotidianas.
PASOS PARA IMPLEMENTAR LA ACCIÓN	El primer paso es ponerse en contacto con la Consulta della Bicicletta a través de su sitio web y descargar las imágenes que le gustaría utilizar en su campaña de sensibilización entre las disponibles. Entonces debes donar a la Consulta della bicicletta una pequeña cantidad de dinero que será utilizada por la organización para financiar nuevas iniciativas a favor de la forma sostenible de vivir y moverse.



	<p>El tercer paso sería enviar las fotos a la imprenta y tenerlas impresas en un par de semanas. El último paso será la difusión de todos los carteles por toda la ciudad, en los espacios disponibles para las campañas de sensibilización Municipal.</p>
ROL Y RESPONSABILIDADES DE LOS ACTORES INVOLUCRADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN Y PARTES INTERESADAS	<p>El municipio recibe los carteles de la Consulta della Bicicletta que organizó la campaña publicitaria, los imprime en una imprenta local y los cuelga por toda la ciudad.</p>
MÉTODOS Y HERRAMIENTAS DE COMUNICACIÓN: MEDIOS, IMPRESOS...	<p>Las actividades de comunicación consisten en la impresión de carteles, acompañados de notas de prensa y promoción en redes sociales.</p>
OBSERVACIONES (TEMAS A LOS QUE PRESTAR ATENCIÓN AL IMPLEMENTAR LA ACTIVIDAD)	<p>Elija bien el mensaje a transmitir y debe estar vinculado a las actividades que se están implementando a nivel municipal. Por ejemplo, el Municipio de Imola ha vinculado el tema de las actividades de movilidad al tema de la salud personal de los ciudadanos.</p>
RECURSOS NECESARIOS PARA IMPLEMENTAR LA PRÁCTICA	<p>Coste del espacio del cartel (puede ser gratuito para los organismos públicos) Coste de impresión de carteles (aprox. 1000 €) Coste vinculado a una donación voluntaria para apoyar las actividades de sensibilización de Consulta della Bicicletta: el dinero se reinvierte en actividades para promover el ciclismo.</p>
ESCALA DE TIEMPO (INICIO-FIN)	<p>El tiempo de entrega es muy corto (de una semana a un mes). Depende del tiempo que requiera el Municipio para preparar la cartelera, tener esta campaña aprobada por el ayuntamiento y difundirla a nivel local.</p>
MATERIALES	
EVIDENCIA DE ÉXITO (RESULTADOS OBTENIDOS)	<p>El éxito está demostrado por la adhesión masiva de los municipios italianos a la campaña. La campaña ha viajado extensamente en las redes sociales a través de otros que toman fotos y luego las publican en las redes sociales para difundir el mensaje.</p>
DESAFÍOS ENCONTRADOS	

<p>POTENCIAL DE APRENDIZAJE O TRANSFERENCIA</p>	<p>Dada la inmediatez, eficacia y sencillez de los mensajes propuestos, basados fundamentalmente en las imágenes muy sugerentes de los carteles, esta campaña también podría ser adoptada en otro país. La posibilidad de traducir los mensajes al idioma local debe consultarse con la Consulta della Bicicletta.</p>
<p>MÁS INFORMACIÓN</p>	<p>Diffondi - andratuttinbici (andratuttinbici.it)</p>
<p>PALABRAS CLAVE RELACIONADAS CON LA PRÁCTICA</p>	<p>#raisingawarenesscampaign #smartmobility #stayhealthybybike #andratuttinbici</p>



- A través de la Buena práctica **Bici Para Trabajar** el Ayuntamiento de Imola facilita a las empresas que hayan entregado los planes de desplazamiento casa-trabajo la posibilidad de acceder a una app que los trabajadores deberán descargar indicando su domicilio, el domicilio del trabajo y la empresa para la que trabaja. La app realiza un seguimiento de los desplazamientos trabajo-casa de los trabajadores, calculando los kilómetros reales y el CO2 no producido y cada 3 meses realiza una transferencia a la cuenta bancaria del trabajador.

8. DESCRIPCIÓN DETALLADA	
ORGANIZACIÓN	Municipio de Imola
PERSONA DE CONTACTO Y EMAIL	Concejala de Medio Ambiente – Imola Municipality Elisa Spada email: elisa.spada@comune.imola.bo.it
FOCO DE LA EVIDENCIA DE BUENA PRÁCTICA	Dar un incentivo económico a los trabajadores que opten por ir en bicicleta al trabajo. El incentivo se calcula en base a los kilómetros reales recorridos en los trayectos casa-trabajo y se rastrea a través de una app georreferenciada. Esta buena práctica es promovida y financiada por la Región de Emilia Romagna a través de los Municipios que, con financiamiento, deben definir cómo lograrlo.
BREVE RESUMEN DE LA PRÁCTICA	El Ayuntamiento de Imola pone a disposición de las empresas que hayan entregado los planes de viaje casa-trabajo la posibilidad de acceder a una app que los trabajadores deberán descargar indicando su domicilio, dirección del trabajo y la empresa para la que trabaja. La app realiza un seguimiento de los desplazamientos trabajo-casa de los trabajadores, calculando los kilómetros reales y el CO2 no producido y cada 3 meses realiza una transferencia a la cuenta bancaria del trabajador
DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA	La práctica del incentivo del kilometraje pretende romper los hábitos relacionados con los viajes casa-trabajo a través de una palanca que es la del incentivo económico. Los trabajadores se descargan una app con la que se traza el recorrido real casa-trabajo y se verifican los kilómetros que se hacen en bicicleta. Cada tres meses la app reconoce el valor económico del trabajador en relación a los kilómetros realizados. Cada trabajador puede ser reconocido hasta un máximo de 50 euros al mes. Esta buena práctica, que es promovida por la Región de Emilia Romagna como parte de la estrategia Bike to Work e implementada a través del Municipio, es una de las sugerencias que los trabajadores dieron en el cuestionario.
GRUPOS OBJETIVO	La buena práctica está abierta a trabajadores de empresas del ámbito Municipal que hayan entregado el plan de desplazamiento casa-trabajo al Municipio

MENSAJE TRANSMITIDO A LOS GRUPOS OBJETIVO	<p>El mensaje que transmite es: El Ayuntamiento de Imola promueve el ciclismo en bicicleta. Con el proyecto Imola Bike to Work hasta 50 euros al mes para los que van al trabajo en bici. Es una invitación a adoptar un estilo de vida saludable, que sea bueno para toda la comunidad. Esta es una oportunidad para conocer la red de vías ciclistas de nuestra ciudad</p>
PASOS PARA IMPLEMENTAR LA ACCIÓN	<p>Los pasos para implementar la práctica son los siguientes: (1) Llevar a cabo el proyecto de comunicación coordinado, 1 mes. (2) Crear el sitio y videos tutoriales, 2 meses. (3) Elige y compra la aplicación, 2 meses. (4) Crear la mesa de gestores de movilidad, 1 mes + reuniones periódicas cada 3 meses. (5) Lanzamiento de buenas prácticas (rueda de prensa, redes sociales, campaña de comunicación), 2 semanas y (6) Monitorear buenas prácticas, cada mes</p>
ROL Y RESPONSABILIDADES DE LOS ACTORES	<p>La Región de Emilia Romagna: ha definido la estrategia de ir en bicicleta al trabajo y ha proporcionado los recursos para financiar las buenas prácticas. El Ayuntamiento de Imola: coordina las buenas prácticas en colaboración con el sector de la movilidad y la comunicación. El Municipio ha creado la mesa de Gestores de Movilidad de empresas locales que junto con el gestor de movilidad del Municipio comparte estrategias de mobiliario sostenible, y a través de los gestores de movilidad de empresa promueve la participación de los trabajadores</p>
MÉTODOS Y HERRAMIENTAS DE COMUNICACIÓN: MEDIOS, IMPRESOS	<p>Creación de un proyecto de comunicación coordinado con logo que haga claramente identificable el proyecto Imola bike to work. Creación de un sitio web www.imolabiketowork.it que contiene toda la información relacionada con el proyecto, con: 1. presentación del proyecto y razones por las que es preferible elegir la bicicleta para los desplazamientos diarios 2. Plano del bikeplan de la ciudad con itinerarios que facilitan las conexiones entre los diferentes puntos de la ciudad para dar a conocer la red de ciclovías 3. Vídeos de los itinerarios 4. Vídeos de sensibilización sobre el uso de la bicicleta 5. Información sobre los trabajos en curso para mejorar la red de vías ciclistas 6. Acerca de las aplicaciones app</p>
OBSERVACIONES	<p>Es fundamental trabajar mucho la comunicación en sinergia con los gestores de movilidad de empresa</p>

RECURSOS NECESARIOS PARA IMPLEMENTAR LA PRÁCTICA	Dar continuidad a la financiación de la práctica a través de la Región Emilia Romagna. Extender la mesa de gestores de movilidad al mayor número de empresas posible.
ESCALA DE TIEMPO (INICIO-FIN)	Octubre 2022/Diciembre 2023
MATERIALES UTILIZADOS	Web, periódicos
EVIDENCIA DE ÉXITO (RESULTADOS OBTENIDOS)	Número de trabajadores que usan la aplicación Número de kilómetros recorridos.
DESAFÍOS ENCONTRADOS	Cuida muy bien la comunicación. Organice reuniones periódicas con la mesa de gerentes de movilidad para monitorear el progreso y comprender los problemas potenciales y críticos. Dotar a los gestores de movilidad de herramientas para facilitar la comunicación dentro de la empresa. Dotar a los trabajadores de herramientas para conocer la red de ciclovías.
POTENCIAL DE APRENDIZAJE O TRANSFERENCIA	Es interesante para los socios que ya tienen una red ciclista extendida y necesitan encontrar un mecanismo que desencadene el cambio. El interés de los trabajadores es muy alto y también de las empresas. La app es muy sencilla y permite realizar un seguimiento preciso de los movimientos, cuantificar los kilómetros realizados y realizar los pagos directamente. Estas características son factores importantes para que las empresas se unan.
MÁS INFORMACIÓN	Ahora seguimos trabajando en la comunicación, y también nos gustaría crear paseos en bicicleta/eventos colectivos que estimulen a la gente a participar.
PALABRAS CLAVE RELACIONADAS CON LA PRÁCTICA	Bicicleta, trabajo, incentivo de kilometraje, app, gestor de movilidad, comunicación
SUBIR IMÁGENES ,LINKS U OTROS MATERIALES DE COMUNICACIÓN	https://imolabiketowork.it/



**Pedala per Imola.
Lascia la macchina a casa.**

Imola Bike To Work è una delle azioni più importanti per rendersi protagonisti del cambiamento. Un po' di organizzazione, qualche informazione, qualche incentivo ed un pizzico di entusiasmo per partecipare a questo passaggio: l'inizio di un cambiamento sempre più vicino, per tutti.

Scegli di usare la bici per i percorsi da casa verso il lavoro:
il Comune ti premia, l'azienda ti premia,
la Regione ti plaude, tutta la comunità ti ringrazia.
Respiriamo volentieri il tuo entusiasmo,
non i tuoi gas di scarico.

www.imolabiketowork.it



A.1.5 LAS BUENAS PRÁCTICAS DE LA ONG ECOCITY (GRECIA)

ECOCITY presentó dos buenas prácticas con la intención de promover la movilidad sostenible, una actividad escolar anual que cubre todas las regiones de Grecia y un evento local en la isla de Astypalea en el grupo de islas del Dodecaneso en la región sureste del Mar Egeo.

- ECOMOBILITY es una campaña de sensibilización que ha animado a más de 4.600 estudiantes de educación secundaria en cientos de ciudades de toda Grecia a desarrollar iniciativas sobre prácticas de movilidad sostenible principalmente a nivel local. Los estudiantes de la escuela están motivados para aprender sobre las políticas de movilidad sostenible y su impacto en el medio ambiente a nivel local y global. Se les pide que desarrollen una campaña con el objetivo de influir y cambiar el comportamiento y las prácticas de movilidad urbana entre jóvenes y adultos en su municipio. Al mismo tiempo, los estudiantes desarrollan sus habilidades de presentación, su capacidad para interactuar con diferentes grupos de la sociedad y con las autoridades locales y regionales

8. DESCRIPCIÓN DETALLADA	
ORGANIZACIÓN	ONG ECOCITY
PERSONA DE CONTACTO Y EMAIL	Christiana Pirasmaki – Vice President Christiana.Pirasmaki@ecocity.gr
FOCO DE LA EVIDENCIA DE LA BUENA PRÁCTICA	Educar a los adolescentes y sensibilizar a las comunidades locales sobre la movilidad sostenible a través de la actividad escolar voluntaria.
BREVE RESUMEN DE LA PRÁCTICA	<p>Las zonas urbanas de Grecia están densamente pobladas y sus núcleos urbanos sufren atascos de tráfico y aparcamientos ilegales como consecuencia de una infraestructura vial deficiente que no es capaz de acomodar eficazmente el flujo de tráfico y el aparcamiento, así como del comportamiento descuidado de los conductores. El espacio público urbano está casi totalmente ocupado por coches aparcados legal o ilegalmente, lo que provoca una degradación medioambiental que amenaza el crecimiento económico sostenible y dificulta la movilidad de los usuarios más vulnerables, como peatones, ciclistas y grupos sociales especiales como niños, personas en silla de ruedas y ancianos. La única forma de superar estos problemas es fomentar la presencia humana en la carretera protegiendo y estimulando el uso social tradicional del espacio público, es decir, remodelando las infraestructuras viarias en favor del transporte activo como los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. Por otro lado, a la gente no le gustan los cambios radicales y las políticas de movilidad sostenible tienen que superar el conservadurismo político. La campaña/concurso ECOMOVILIDAD es un programa de aprendizaje voluntario, aprobado por el Ministerio de Educación y muy distinguido entre los programas escolares medioambientales. Se lleva a cabo bajo los auspicios del Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Transportes e Infraestructuras, el Ministerio del Interior y Gobernación y el Ministerio de Sanidad. El apoyo científico corre a cargo del Laboratorio de Movilidad Sostenible de la Universidad Politécnica Nacional y el Comité de Evaluación está formado por representantes de 40 asociaciones y organismos colaboradores relacionados con el concepto y el contenido del programa. ECOMOVILIDAD incluye tres acciones: Proyectos de ecomovilidad realizados por alumnos de Educación Secundaria, Proyectos de Freemobility llevados a cabo por alumnos de Escuelas Especiales y proyectos de Eco2mobility llevados a cabo por adultos que asisten a Escuelas de Segunda Oportunidad. Los equipos escolares participantes están formados por 8 alumnos de secundaria cada uno, coordinados por uno o dos profesores.</p>

	<p>Su tarea consiste en completar un estudio sobre la movilidad sostenible en su municipio presentando formas de fomentar las opciones de movilidad respetuosas con el medio ambiente por parte de los residentes locales. Los organizadores informan a los responsables de las autoridades locales sobre las tareas de los estudiantes y les invitan a facilitar su trabajo y a celebrar un acto local una vez finalizado. Durante los actos finales se presentan los proyectos y sugerencias de los estudiantes. Se invita a los responsables locales de la ciudad y la región a fomentar el debate comparando la visión de los estudiantes con la realidad, estimulando así la conciencia política y el activismo de los estudiantes. Representantes de organizaciones científicas, organismos civiles y autoridades locales ofrecen su valiosa ayuda durante los procesos de preparación y evaluación de los proyectos escolares. Se utilizan 20 criterios diferentes para seleccionar los mejores proyectos de todas las escuelas participantes de Grecia. El primer premio para los proyectos de Ecomovilidad es un viaje educativo al Parlamento Europeo en Bruselas, para los proyectos de Eco2movilidad un viaje a zonas urbanas caracterizadas como "Smart Cities" y para los proyectos de Freemobility una visita de un día a una playa accesible para sillas de ruedas. Además, cuatro equipos escolares que utilizan su creatividad e imaginación presentando excelentes trabajos artísticos ganan cuatro viajes a ECOCAMPS. Todos estos viajes tienen lugar en verano. La ceremonia de entrega de premios tiene lugar en Atenas, la capital de Grecia, en primavera o a través de una plataforma en Internet. Entre los asistentes a la ceremonia de entrega de premios se encuentran representantes de diversas autoridades políticas y locales, así como de institutos medioambientales, educativos y científicos. Además, se celebra un seminario virtual al principio del periodo de la campaña con el fin de iniciar y avanzar en la información y el conocimiento sobre el cambio climático y los problemas de las emisiones, la movilidad sostenible y los elementos del transporte a nivel local-regional-nacional-europeo-global y las posibles interacciones. Los estudiantes y los profesores comprenden y se enfrentan al reto de ver cómo la imagen pequeña y grande de los mismos problemas reflejan e influyen en la calidad de vida humana a todos los niveles.</p>
<p>GRUPOS OBJETIVO</p>	<p>Adolescentes y los profesores, fomentando el activismo político a favor de la movilidad sostenible. A los actos asisten los padres de los estudiantes, que también pertenecen al grupo objetivo de primera línea. A través de los ojos de sus hijos se pueden cambiar actitudes. También asisten a los actos responsables políticos a nivel local, regional y nacional, que escuchan la visión de los más jóvenes, cuyo punto de vista no suele tenerse en cuenta en los procesos políticos. Por último, se contacta con periodistas que cubren los actos para ampliar la audiencia entre todos los residentes.</p>



<p>MENSAJE TRANSMITIDO A LOS GRUPOS OBJETIVO</p>	<p>Los adolescentes (comunidad escolar de segundo curso) aprenden que el entorno urbano no es estático y que su realidad cotidiana podría cambiar radicalmente si se aplicara una agenda política más progresista en favor de los usuarios vulnerables de la vía pública.</p> <p>Los padres son informados por sus hijos sobre el impacto medioambiental y social de su comportamiento cotidiano en materia de movilidad y aprenden cómo podrían reducir su huella medioambiental y social.</p> <p>Los estudiantes estimulan a los responsables de la toma de decisiones para que actúen de forma más radical en la aplicación de políticas de movilidad sostenible, y los residentes toman conciencia de la necesidad de cambiar los hábitos cotidianos y las prioridades de la planificación urbana y del transporte.</p>
<p>PASOS A IMPLEMENTAR EN LA ACCIÓN</p>	<p>Para llevar a cabo la campaña cada año, la ONG ECOCITY sigue los siguientes pasos:</p> <p>Paso 1: Difusión escolar. Se contacta con los institutos (Gimnasios) y se les informa sobre la campaña. Se da un plazo para que el equipo de estudiantes interesados presente su candidatura. Duración: 2 meses</p> <p>Paso 2: Orientación escolar. Voluntarios de la ONG ECOCITY y terceros que colaboran en la campaña ofrecen orientación sobre el proceso a los equipos escolares interesados. Duración: 2 meses (paralelo al paso 3).</p> <p>Paso 3 Implementación local. Se crea un Comité de Organización formado por miembros de la ONG ECOCITY y terceros que colaboran en la campaña. Se contacta con los responsables locales y los patrocinadores de cada municipio que acoge a las escuelas que participan en la campaña para que ayuden a organizar los actos locales. Duración: 3 meses (en paralelo con el paso 2).</p> <p>Paso 4: Evaluación de los proyectos. Se reúne un Comité de Evaluación formado por miembros de la ONG ECOCITY y terceros que colaboran en la campaña. Se evalúan todos los proyectos y se seleccionan los equipos escolares premiados. Duración: 1 mes.</p> <p>Paso 5: Organización del evento final. El Comité Organizador se pone en contacto con los responsables de la toma de decisiones a nivel nacional y con periodistas para que participen en el acto final y organiza el acto final. Duración: 1 mes:</p>
<p>ROL Y RESPONSABILIDADES DE LOS ACTORES INVOLUCRADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN AND RESPONSIBILITIES OF THE ACTORS INVOLVED IN THE IMPLEMENTATION Y PARTES INTERESADAS</p>	<p>Los estudiantes se centran en detectar cuestiones de movilidad sostenible, en los problemas de transporte de su zona o ciudad, y se espera de ellos que propongan soluciones realistas en beneficio de la sociedad local y más en general. A los miembros de los equipos de estudiantes de ECOMOVILIDAD se les ofrece la oportunidad de cultivar su cooperación, sus habilidades creativas y artísticas, desarrollar su sentido de la responsabilidad y tomar iniciativas hacia la sociedad.</p>

	<p>A menudo, los estudiantes invitan a los órganos sociales de sus ciudades a participar en el proyecto. Los responsables locales apoyan el proyecto de los estudiantes presentando y explicando el plan cuatrienal de la ciudad y la interacción de los requisitos previos en el diálogo público y la toma de decisiones. También ayudan a organizar los actos locales y ofrecen a los jóvenes adolescentes una voz política. Poner en práctica la visión y las ideas de los estudiantes sería la acción más influyente de los responsables locales, pero rara vez ocurre. Los periodistas tienen la responsabilidad de cubrir los actos y sensibilizar a todos los ciudadanos interesados en mejorar el entorno urbano.</p>
MÉTODOS DE COMUNICACIÓN Y HERRAMIENTAS: MEDIOS, IMPRESOS	<p>Los equipos de estudiantes presentan durante los actos locales el estudio documentado y los datos de su investigación sobre los diversos problemas de movilidad de su zona de estudio y su punto de vista mediante presentaciones de diapositivas. Los equipos de estudiantes también son muy activos en la conexión e interacción con otros participantes a través de páginas de FB, la producción de multitud de videoclips en Youtube, entrevistas con líderes de opinión y responsables de la toma de decisiones. También se anima a los estudiantes a utilizar la comunicación artística durante los eventos locales, como canciones, poemas, carteles, dibujos en 3D, cómics, gráficos, juegos, dramatizaciones. ECOCITY lleva a cabo una campaña de comunicación multimedia a escala nacional, principalmente a través de patrocinadores de comunicación. Periódicos, revistas, emisoras de radio, blogs y medios de internet responden al material de prensa distribuido constantemente. El anuncio de televisión es aprobado por la organización de referencia y obtiene tiempo gratuito en antena durante 3-5 meses. La moto apoyada y ampliamente comunicada es Los estudiantes investigan, las ciudades se informan, la sociedad se sensibiliza - sobre movilidad sostenible</p>
OBSERVACIONES	<p>La campaña es el resultado de la cooperación de líderes escolares, profesores, estudiantes de secundaria, responsables políticos, organizaciones medioambientales, instituciones sociales, universidades, centros de investigación y patrocinadores. Se necesita un Comité Organizador con habilidades comunicativas para respaldar las numerosas llamadas telefónicas y visitas necesarias para organizar los eventos y proporcionar a los estudiantes los incentivos y la ayuda para participar en la campaña.</p>
RECURSOS NECESARIOS PARA IMPLEMENTAR LA PRÁCTICA	<p>Voluntarios de ECOCITY y otras organizaciones (300.000 horas de trabajo). Los patrocinadores de comunicación promueven la campaña durante el periodo de preparación y ejecución, el sector privado cubren los gastos y un diputado europeo acoge en Bruselas al equipo de estudiantes ganador del primer premio.</p>

ESCALA DE TIEMPO (INICIO-FIN)	<p>La campaña puede durar unos 7 meses (de octubre a abril). Las acciones incluyen visitas a los centros escolares durante el otoño y el invierno para ayudar a los alumnos a preparar su proyecto y numerosas llamadas telefónicas durante este periodo para organizar los actos locales y el acto final en Atenas, invitar a los responsables de todos los niveles de gobierno a prestar ayuda y a las organizaciones colaboradoras a participar. De hecho, la preparación y los informes finales requieren de 3 a 5 meses de antelación y de 2 a 5 meses una vez finalizados.</p>
MATERIALES	<p>Se imprimen carteles, invitaciones, programas, pegatinas, tie- ins y material de marca para los actos y el evento final con el fin de fomentar la asistencia. También son esenciales una escenografía teatral y equipos de audio y vídeo para la presentación del proyecto de los estudiantes en cada acto. Se producen anuncios de televisión y radio, así como banners digitales, para apoyar la campaña de comunicación. Se entregan diplomas de participación y placas de premios a las partes interesadas y a las cooperativas.</p>
EVIDENCIA DE ÉXITO	<p>ECOMOVILIDAD se inició en 2003 y desde entonces se realiza anualmente a nivel nacional. 35 ciudades de toda Grecia estuvieron representadas por centros escolares en el curso 2018-19 y más de 12.500 profesores, estudiantes y miembros de sociedades locales fueron informados directamente sobre los temas y asuntos de movilidad sostenible presentados por los estudiantes. Se organizaron y desarrollaron 65 iniciativas y se dedicaron más de 400.000 horas de trabajo voluntario.</p> <p>2019-20 Aunque se logró una participación y preparación similares, la campaña se interrumpió debido a COVID-19.</p> <p>2020-21 Se introdujo y probó la versión ECOMOBILITY HYBRID con todas las acciones y presentaciones llevadas a cabo principalmente a distancia con 14 colegios participando con proyectos virtuales.</p> <p>Durante los últimos años, el objetivo último de los proyectos escolares ha sido la formulación de sugerencias sobre medidas relacionadas con la reducción de las emisiones de dióxido de carbono y contaminantes, la lucha contra el cambio climático y el uso extendido de bicicletas y vehículos eléctricos. Cabe destacar que las autoridades locales han tenido en cuenta muchas de las sugerencias y soluciones de los alumnos en materia de movilidad y las han puesto en práctica, reconociéndolas como mejoras inspiradas y útiles para las prácticas de movilidad tangibles.</p>
DESAFÍOS ENCONTRADOS	<p>La ambición para el futuro es motivar a un mayor número de escuelas y animar a más ciudades a participar en la Campaña ECOMOBILITY, para que un mayor número de ciudadanos tome conciencia de las prácticas de movilidad sostenible.</p>

POTENCIAL DE APRENDIZAJE O TRANSFERENCIA	La campaña podría aplicarse en todos los países, regiones o ciudades de Europa.
MÁS INFORMACIÓN	www.ecomobility.gr/wp-content/uploads/ecomobility_web_2021.pdf
PALABRAS CLAVE RELACIONADAS CON LA PRÁCTICA	Métodos informales de aprendizaje, movilidad sostenible, participación ciudadana.
SUBIR IMÁGENES, LINKS U OTROS MATERIALES DE COMUNICACIÓN	https://www.ecomobility.gr/



- Evento ecológico de 3 días en la Isla de Astypalea 2020 "**la voz de los ciudadanos en marcha**". El Municipio de la Isla de Astypalea fue desafiado a iniciar un diálogo público entre los ciudadanos sobre temas ambientales críticos como: Las fuentes de energía renovables y la instalación de Molinos de Aire, la Economía Circular relacionada con el Turismo verde y los principios de movilidad sostenible que influyen en los proyectos piloto de electromovilidad. ECOCITY diseñó un evento multilateral de 3 días - un día para cada enfoque temático con el objetivo de informar, sensibilizar e influir positivamente en el comportamiento de los ciudadanos hacia las tecnologías verdes y la sostenibilidad.

9. DESCRIPCIÓN DETALLADA	
ORGANIZACIÓN	ONG ECOCITY
PERSONA DE CONTACTO Y EMAIL	Christiana Pirasmaki – Vice President Christiana.Pirasmaki@ecocity.gr
FOCO DE LA EVIDENCIA DE LA BUENA PRÁCTICA	Defensa y participación de los ciudadanos en la toma de decisiones, formación medioambiental de los educadores que trabajan en las islas vecinas, voluntariado de jóvenes estudiantes e implicación en el proceso de elaboración de políticas, amplia publicidad diaria de la que informan periodistas invitados y alojados.
BREVE RESUMEN DE LA PRÁCTICA	ECOCITY diseñó y llevó a cabo un evento multilateral de 3 días -un día por cada enfoque temático- con el objetivo de informar, concienciar e influir positivamente en el comportamiento de los ciudadanos hacia las tecnologías verdes y la sostenibilidad.



	<p>Se invitó a especialistas a presentar, hablar y debatir en una conferencia cada enfoque temático por la tarde, seguida de un diálogo público abierto a la mañana siguiente. Se respondió a las preguntas, se debatieron las limitaciones de los ciudadanos y se presentaron como requisitos previos a la propuesta presentada a las autoridades públicas y a la gobernanza. Durante el mismo periodo, se llevaron a cabo acciones paralelas para lograr percepciones de influencia cruzada. Se formó a estudiantes de escuelas de voluntariado para que buscaran y comunicaran los conocimientos e ideas de los ciudadanos sobre los temas que se iban a debatir en la conferencia y en el diálogo abierto. Los resultados se presentaron en carteles en la conferencia. Además, los alumnos participaron en acciones creativas relacionadas con los temas mencionados decorando la zona escolar. Asimismo, el equipo de la Universidad de Ática Occidental organizó un seminario de dos días sobre formación medioambiental para educadores que trabajan en Astypalea y las islas vecinas.</p>
<p>DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA</p>	<p>El concepto del evento y todas las acciones mencionadas, junto con la amplia publicidad, pretendían -y consiguieron- ser el tema central para el gobierno griego, los ciudadanos y los medios de comunicación sobre las prácticas llevadas a cabo para establecer la participación de los ciudadanos en el proceso de toma de decisiones en septiembre y octubre de 2020 y en adelante. Los cambios no siempre son bien recibidos por la sociedad, especialmente cuando son impuestos. Las autoridades y el Gobierno deben mostrar respeto por las opiniones e ideas de los ciudadanos. Para debatir y lograr la aceptación de decisiones importantes es necesario informar y concienciar. Esto es lo que demostró y consiguió el proyecto Astypalea: una nueva era en los métodos de acercamiento a la sociedad de las pequeñas islas para cambiar actitudes y comportamientos y crear un plan modelo para lograr un diálogo social eficaz. Astypalea es una pequeña isla de 97 km² de superficie y 1.200 habitantes, bastante aislada entre los complejos de las islas Cícladas y el Dodecaneso. La economía local se basa en la agricultura, la ganadería extensiva y la apicultura. El turismo es un sector en desarrollo centrado en las opciones medioambientales y agrotemáticas de los visitantes. Se planteó una fuerte actitud adversa cuando el gobierno decidió instalar un gran número de molinos de aire en la isla sin ninguna preparación ni documentación previa. Los concejales del municipio solicitaron una consulta. ECOCITY propuso, diseñó y puso en marcha una campaña de dos o tres meses de duración (preparación, acción y seguimiento) para ofrecer a los ciudadanos explicaciones e información sobre cuestiones cruciales como los molinos de aire, las fuentes de energía renovables, la economía circular, el reciclaje, el turismo ecológico y la movilidad sostenible, o la electromovilidad.</p>

	<p>El día anterior a la conferencia se informó, formó e implicó directamente a estudiantes para que encuestaran sobre actitudes y conocimientos sociales. Se invitó a representantes de asociaciones profesionales y líderes de opinión a expresar públicamente sus limitaciones y a participar en mesas/sesiones de diálogo público. Se formó a profesores de las islas vecinas en teoría y práctica de la educación medioambiental. Gobierno central, autoridades regionales y locales, diputados del Parlamento Europeo y ONG participaron activamente con presencia o a distancia. El último día se realizaron pruebas de conducción de bicicletas eléctricas. Los periodistas de los medios de comunicación nacionales y regionales informaron diariamente de todas las acciones y actividades. La eficacia de los resultados queda demostrada por las cifras alcanzadas y los comentarios de calidad que se presentan en la sección "pruebas del éxito" más adelante. El núcleo del plan y de toda la iniciativa fue la interacción y el solapamiento de objetivos según un calendario diseñado con precisión.</p>
<p>GRUPOS DESTINATARIOS</p>	<p>Principales destinatarios: 1. Ciudadanos de Astypalea - adultos representados principalmente por asociaciones profesionales y sociales 2. Líderes de opinión como funcionarios de los servicios públicos, alcalde, ex alcalde, jefe de la oposición municipal, escritor famoso, etc. 2. Líderes de opinión como funcionarios de los servicios públicos, alcalde, ex alcalde, jefe de la oposición municipal, escritor famoso, etc. 3. Jóvenes escolares 3. Jóvenes estudiantes 4. Educadores de Astypalea y de las islas vecinas. 5. Periodistas de medios de comunicación nacionales. Todos los destinatarios actúan como multiplicadores e influyentes en un lienzo transversal con las autoridades y los ciudadanos de las islas del Dodecaneso.</p>
<p>MENSAJE TRANSMITIDO A LOS GRUPOS DESTINATARIOS</p>	<p>La concienciación de los ciudadanos y la información vital facilitada por especialistas es un punto fuerte innegociable. La participación de los ciudadanos en el proceso de toma de decisiones es necesaria y beneficiosa para la sociedad si se desarrolla adecuadamente. Todos los segmentos de la sociedad local están capacitados para participar y aprender formal e informalmente con el fin de participar en el proceso de toma de decisiones. La defensa de los ciudadanos forma parte del derecho a estar plena y responsablemente informado.</p>
<p>PAPEL Y RESPONSABILIDADES DE LOS AGENTES IMPLICADOS EN LA APLICACIÓN Y DE LAS PARTES INTERESADAS</p>	<p>El comité organizador de ECOCITY diseñó y coordinó todo el proyecto. El vicealcalde del municipio de Astypalea y asesor del alcalde, así como el coordinador de bienestar social, apoyaron el plan de ejecución sobre el terreno.</p>



	<p>Los facilitadores del diálogo tuvieron que ajustar los métodos oficiales sobre el terreno para poder proceder y ganarse la confianza y la aceptación (enfrentándose a la oposición y a ciudadanos mal informados)</p> <p>Los funcionarios estatales y gubernamentales presentaron sus posiciones pero tuvieron que escuchar las limitaciones de los ciudadanos.</p> <p>Las autoridades regionales y locales se dieron cuenta de los beneficios que reportaba el diálogo público con los ciudadanos llevado a cabo con métodos democráticos y apropiados.</p> <p>Los periodistas actuaron como multiplicadores de los principales mensajes de la conferencia (se despertó un interés similar en otras islas) y también como "jueces" de las palabras y posturas responsables de los creadores de opinión.</p> <p>Los educadores adquirieron nuevas competencias en métodos de formación, nuevos conocimientos sobre cuestiones medioambientales y enriquecieron su papel en la misión educativa.</p> <p>Los profesionales de la isla y del turismo se mostraron impresionados, ya que se mostraron aspectos alternativos relativos al desarrollo económico y social de la isla.</p>
<p>MÉTODOS Y HERRAMIENTAS DE COMUNICACIÓN: MEDIOS DE COMUNICACIÓN, IMPRESOS...</p>	<p>Se han diseñado y producido materiales impresos, virtuales y audiovisuales.</p> <p>Se creó el logotipo, se produjeron y distribuyeron carteles, el programa de la conferencia y de las sesiones de diálogo, carpetas para periodistas, ponentes y Vips, tie-in Memorable</p> <p>Retransmisión en directo de las sesiones de la conferencia</p> <p>Se utilizó un canal de YouTube para subir las sesiones de la conferencia con discursos, presentaciones y debates.</p> <p>Se llevó a cabo un plan de medios integrado antes, durante y después del evento para todas las categorías de medios de comunicación, con el pleno apoyo de los periodistas alojados y la agencia de reportajes activada.</p>
<p>OBSERVACIONES</p>	<p>Los mensajes deben ser transmitidos por especialistas en un lenguaje sencillo. Los agentes de influencia deben estar bien preparados y actuar a tiempo. Se debe invitar a expresar y debatir públicamente opiniones contrarias con los especialistas implicados. El calendario y la secuencia de las acciones son muy importantes.</p>
<p>RECURSOS NECESARIOS PARA IMPLEMENTAR LA PRÁCTICA</p>	<p>El municipio invita y consigue patrocinadores para financiar el presupuesto. Profesores para implicar y formar a los alumnos. Las relaciones con los medios de comunicación y el plan de medios de comunicación deben aplicarse con precisión.</p>

<p>CALENDARIO (INICIO-FINAL)</p>	<p>Organización: la preparación requiere de 2 a 3 meses. Parte de la preparación es también el tiempo real de la campaña. Los actos deben celebrarse en secuencia y con un calendario apretado.</p> <p>Es mejor ponerlos en marcha antes de que se produzcan reacciones y actitudes negativas en la sociedad.</p> <p>Briefing, diseños, redacción de textos, selección de colaboradores, equipo de trabajo completado y tareas delegadas - un mes (tres meses antes - junio 2020)</p> <p>Informar e invitar a expertos, funcionarios, representantes de la sociedad local, periodistas y otras partes interesadas explicando el alcance de la iniciativa, la necesidad y su papel, el beneficio social esperado. Dos meses antes (julio de 2020)</p> <p>Comunicados de prensa anunciando la iniciativa, posts y entrevistas (junio-octubre 2020)</p> <p>Evento de 3 días 27,28,29 de septiembre de 2020</p> <p>Sesiones de conferencia 27,28,29 de septiembre por la tarde</p> <p>Sesiones de diálogo público 28,29,30 de septiembre por la mañana</p> <p>Encuesta realizada por estudiantes 27 de septiembre por la mañana - presentación de los resultados en cada sesión de la conferencia por la tarde</p> <p>Seminario de educación medioambiental 27,28 por la mañana - participación en las sesiones de la conferencia y en las sesiones de diálogo público en días y horas equivalentes</p>
<p>MATERIALES</p>	<p>Se imprimieron pósteres, invitaciones, programas y material de marca y firma. Se produjo material visual y un vídeo introductorio para hacer hincapié en el problema de cada día de la conferencia.</p>
<p>EVIDENCIA DE ÉXITO</p>	<p>670 ciudadanos participaron en las sesiones de la conferencia para informarse sobre los temas del orden del día. Se plantearon preguntas, que fueron respondidas y constituyeron el orden del día de las sesiones de diálogo público. 633 personas siguieron la conferencia a distancia durante toda su duración (participantes de 12 países). 3817 telespectadores, principalmente por Face Book</p> <p>110 ciudadanos participaron en las sesiones de diálogo público. Las propuestas, requisitos previos y limitaciones de los ciudadanos fueron comunicadas y entregadas al Alcalde y al Consejo Municipal. Pidieron que se repitieran estas sesiones en el futuro. 31 profesores de las islas de Kos, Kalymnos, Leros y Astypalea participaron en el seminario de dos días sobre educación medioambiental (por la tarde asistieron a las sesiones de la conferencia). También crearon 3 dibujos que ofrecieron a las escuelas de Astypalea como recuerdo del papel de la isla en su progreso. Entre ellos, 12 profesores se matricularon en estudios de postgrado.</p>



EVIDENCIA DE ÉXITO	<p>17 alumnos de secundaria participaron voluntariamente en la encuesta (voluntariamente significa que los padres han firmado el permiso). Informaron y presentaron los resultados de 110 cuestionarios (¡el 10% de la población de las islas!). Los alumnos también desarrollaron trabajos creativos experimentales relacionados con los temas tratados en las sesiones de la conferencia y en la encuesta 140 reportajes y apariciones en los medios de comunicación (incluidas 3 emisiones)</p>
DESAFÍOS ENCONTRADOS (OPCIONAL)	<p>Se instalarán molinos de aire de nueva tecnología en zonas aceptadas por los ciudadanos y de número equivalente a las necesidades de la isla</p> <p>Los profesionales del turismo vieron y aceptaron los aspectos del turismo verde y la economía circular como herramientas de desarrollo</p> <p>El proyecto piloto de electromovilidad fue perfectamente respaldado por la necesidad de movilidad sostenible y las políticas que deben aprobar las autoridades locales.</p> <p>A nivel nacional, el diálogo público de Astypalea con los ciudadanos se convirtió en un caso de éxito entre los funcionarios y los consejos municipales (hoy, dos años después, se considera uno de los proyectos de cambio de comportamiento de los ciudadanos de mayor éxito realizados a nivel local).</p>
POTENCIAL DE APRENDIZAJE O TRANSFERENCIA	<p>Todos los municipios del país (Grecia) y de otras ciudades europeas pueden organizar y aplicar metodologías iguales o similares para aumentar el interés y la participación de los ciudadanos en la toma de decisiones, con el fin de lograr su aceptación y minimizar su oposición.</p>
MÁS INFORMACIÓN	<p>ECOCITY Secretariat (info@ecocity.gr) - Astypalea municipality authority</p>
PALABRAS CLAVE RELACIONADAS CON LA PRÁCTICA	<p>Defensa de los ciudadanos, diálogo público y participación en la toma de decisiones, métodos informales de aprendizaje, educación medioambiental, métodos informales - experimentados de aprendizaje.</p>





8. TRANSFERENCIA DE LECCIONES APRENDIDAS

Este capítulo proporciona un análisis de los contextos territoriales junto con una breve descripción de los socios que han realizado la recopilación de datos y encuestas.

El objetivo es sistematizar la información sobre la situación de cada región, las diferencias, y los desafíos comunes que enfrentan estas regiones.

Estos hallazgos brindan una lección aprendida útil que ayudará en el diseño y la realización de los productos IO2 e IO3.

8.1 INFORMACIÓN A CERCA DE LA SITUACIÓN EN EL MUNICIPIO DE ABEGONDO, ESPAÑA

8.1.1 Breve bio



El municipio de Abegondo está situado en la región de Galicia, al noroeste de España, 23 km al sur de A Coruña. A pesar de su proximidad a esta ciudad, Abegondo ha conservado su marcado carácter rural y sus valores naturales, por ello fue distinguida como parte de la Reserva de la Biosfera "Mariñas Coruñesas y Terras do Mandeo" adoptada por la UNESCO.

Transit Project es el primer paso del municipio para cambiar el comportamiento de los ciudadanos hacia la movilidad sostenible.

8.1.2 Contexto territorial

ABEGONDO EN CIFRAS	
HABITANTES (2020)	5,398 (LA POBLACION DECRECE LENTAMENTE)
EMPRESAS (2019)	357 (PRINCIPALMENTE EMPRESAS DE SERVICIO)
DEMOGRAFÍA (2020):	<ul style="list-style-type: none"> 0-15 AÑOS: 596 16-64 AÑOS: 3,146 +65 AÑOS: 1,659

En Abegondo la edad media de la población supera los 50 años. Este hecho restringe al ocio los hábitos de movilidad activa, centrados en el paseo diario a pie, y, en menor medida, en bicicleta.

Para los desplazamiento diarios, el uso del coche privado es abrumador.

Morfología del territorio: Abegondo (83,9 km²) se encuentra en el Golfo de Ártabro, un gran anfiteatro sobre el mar, que se eleva a tierra desde el interior a través de un conjunto de colinas, de hasta 600 m, sobre los que asientan una serie de valles que ascienden, en algunos casos abruptamente, con pendientes de hasta el 20%. De este modo, se puede afirmar que el relieve no es favorable para la movilidad con bicicletas tradicionales.

Clima: el clima es típicamente oceánico, con abundantes y persistentes lluvias que dificultan las actividades al aire libre durante gran parte del año. La precipitación promedia 1.000 mm. y su distribución estacional es típicamente atlántica: noviembre, diciembre y marzo son los meses más lluviosos, y junio, julio y agosto, presentan déficit pluviométrico de entre 100 y 400 mm. Sin embargo, las temperaturas en ningún caso extremas, aunque presenta degradación de carácter continental en las zonas más meridionales por encima de los 400 m de altitud, las menos pobladas. La temperatura media es de 13,2 °C.

En definitiva, y a pesar de la lluvia, el clima es muy acogedor, debido a la situación abrigada de los vientos predominantes húmedos del sureste y los fríos y secos del noreste.

Contexto urbano: Abegondo es un municipio de transición entre una zona urbana costera y una zona rural de interior. Se divide en dos áreas:

- Noroeste, con influencia del área metropolitana de A Coruña, donde se ubican las urbanizaciones por las conexiones con la autovía A6, que aumentan la accesibilidad y acortan la distancia a la ciudad en coche.
- Sureste, con asentamientos de marcado acento rural asociado al medio físico, que presentan condiciones de movilidad reducida asociadas a vías regionales de menor capacidad.

8.1.3 Medios de transporte e infraestructuras disponibles

Las comunicaciones de Abegondo con el exterior se establecen fundamentalmente por carretera ya que el uso del ferrocarril es nulo, debido a la inexistencia de apeaderos en el municipio. Abegondo carece de tejido empresarial y comercial relevante, por lo que la mayor parte de la población se desplaza diariamente fuera del municipio para ir a trabajar, así como para el comercio y ocio. En cuanto a los viajes intramunicipales, la mayoría son para ir a los centros educativos y de salud, farmacia, banco y ayuntamiento. También se registran desplazamientos a zonas de ocio próximas a los dos embalses existentes.

La marcada dispersión de la población (132 núcleos de población con una media de 43 personas/cada uno) es el principal motivo que explica la ausencia de autobús intramunicipal, por lo que la movilidad pública se reduce al transporte metropolitano de A Coruña- Ferrol que circula diariamente por la ayuntamiento. Sin embargo, las encuestas indican un uso limitado debido a su baja frecuencia: el 70% de los habitantes dice que casi nunca lo utilizan. Estas carencias se compensan parcialmente con una oferta adecuada y suficiente de taxis.

Otro factor a tener en cuenta es la importancia de la segunda residencia dentro del municipio, ya que cerca de una cuarta parte de las viviendas se encuadran en esta tipología, y la mayoría de sus propietarios viven en la ciudad y las ocupan durante los meses de verano, buscando una buena comunicación en coche con la costa y núcleos urbanos cercanos.

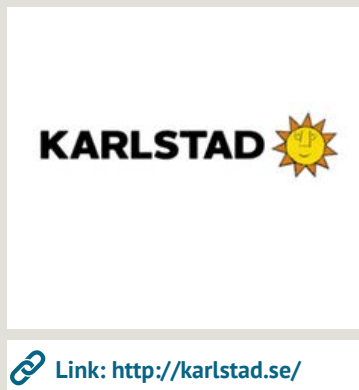
Respecto a las infraestructuras ciclables disponibles, cabe destacar el “Paseo del río Mero” (9,1 km) que une Abegondo con la ciudad de A Coruña y su reciente ampliación a la Zona de Especial Conservación Abegondo – Embalse de Cecebre” (31,9 km). Sin embargo, a pesar de estas iniciativas, la mayor parte de la extensa red viaria todavía no está adaptada a medios de movilidad activa. Tampoco hay disponibilidad de servicios de bicicletas compartidas (tradicionales o eléctricas).

Por los motivos expuestos, la práctica totalidad de las familias de Abegondo utilizan el coche para sus desplazamientos diarios y, en consecuencia, el parque de vehículos particulares no ha dejado de aumentar en los últimos años.



8.2 INFORMACIÓN A CERCA DE LA SITUACIÓN EN EL ÁREA MUNICIPAL DE KARLSTAD, SUECIA

8.2.1 BREVE BIO



Karlstad es una ciudad llana y apta para bicicletas, la mayor parte de la cual se encuentra a menos de cinco kilómetros de la plaza principal. Existe una amplia red de vías ciclistas que conectan los distritos de la ciudad tanto con el centro como entre sí. En total, el municipio cuenta con unos 25 kilómetros de vías ciclistas. Karlstad se encuentra rodeada de agua y varios de nuestros carriles para bicicletas se encuentran naturalmente a lo largo de las ramales del río Klarälven. Andar en bicicleta es una excelente manera de desplazarse a lo largo de la ciudad, para aquellos que viven o visitan Karlstad. Con el uso de la bicicleta, se promueve tanto el medio ambiente, el clima y la salud pública. También contribuye a que Karlstad cuente con menos congestión, menos ruido de tráfico y mejor calidad del aire.

El ciclismo está aumentando en Karlstad, trabajamos sin descanso para que sea aún mejor, más seguro y más suave subirse a una bicicleta, ¡sin importar la temporada!

8.2.2 Contexto territorial

KARLSTAD EN CIFRAS
<ul style="list-style-type: none"> • 95.000 HABITANTES EN KARLSTAD • 140.000 EN LA REGIÓN DE KARLSTAD • 280 000 HABITANTES DE VARMLAND COUNTY, LA MITAD VIVEN A 25 KM DESDE EL CENTRO DE KARLSTAD
<ul style="list-style-type: none"> • 16.000 ESTUDIANTES
<ul style="list-style-type: none"> • 30.000 VIVIENDAS NUEVAS EN 2050 EN KARLSTAD
<ul style="list-style-type: none"> • EL COCHE COMPARTIDO EN 2014 FUE DEL 59%

Karlstad se encuentra en el delta del río Klarälvens en la orilla norte del lago Vänern, entre Estocolmo y Oslo. El municipio de Karlstad tiene más de 94.000 habitantes y más de 140.000 personas viven en la región de Karlstad. Karlstad es la ciudad capital del condado de Värmland y hay servicios para toda la región de Karlstad que consta de Karlstad y los cuatro municipios de la corona: Forshaga, Grums, Hammarö y Kil. Juntos somos poco más de 140.000 habitantes.

La ciudad regional

La mitad de la población del condado vive en un radio de 25 kilómetros del centro de Karlstad. La densidad de población en la región de Karlstad está a la par con las medidas de Europa central. Para desarrollar el mercado regional con Karlstad como centro, el transporte seguro y eficiente de pasajeros y mercancías es un requisito previo importante. Los desplazamientos locales y regionales se realizan principalmente a Karlstad como ciudad central del condado. Durante los últimos diez años, el total de desplazamientos dentro del condado ha aumentado en un 15 por ciento. Este desarrollo impone una mayor demanda de infraestructura, así como una gama de soluciones atractivas de desplazamiento.

Aumenta el tráfico: aproximadamente el 72% de las emisiones de gases de efecto invernadero en Karlstad provienen del transporte. Es el sector que genera más emisiones dentro de los límites geográficos. El transporte de turismos representa el 64 % de estas emisiones, mientras que los autobuses y camiones en conjunto representan el 31 %.

Desde 2010, la conducción total de automóviles en Karlstad ha aumentado un 10,3% a pesar de una disminución en la conducción de automóviles por persona. La razón principal de esto es que la tasa de crecimiento del número de automóviles ha sido más rápida que el desarrollo de la población, mientras que el kilometraje por persona no ha disminuido lo suficiente. El aumento del tráfico es contraproducente para la creación de hábitats urbanos y atractivos y, a medida que crecen los atascos, la accesibilidad se deteriora no solo para los automovilistas sino también para otros usuarios de la vía. Para que se logren los objetivos climáticos y que el municipio de Karlstad crezca, se debe de intensificar aún más el trabajo de sostenibilidad en el área de tráfico, con un sistema de tráfico más equilibrado donde la proporción de personas que caminan, andan en bicicleta y viajan en transporte público está aumentando y el tráfico de automóviles no está aumentando al mismo ritmo que lo ha hecho hasta ahora.

Densificación y nueva infraestructura: Karlstad es una región de rápido crecimiento, pero el área del municipio es limitada y para 2050 necesitamos crear espacio para 20.000 - 30.000 nuevas viviendas. En las partes centrales al sur de la estación central de Karlstad, se están llevando a cabo varios proyectos de densificación en los que se están desarrollando aproximadamente 2000 nuevas viviendas en terrenos existentes. Aquí ya hay viviendas, servicios y centros de trabajo. Hoy en día, más de 10.000 personas trabajan en el sector del comercio, la salud y los servicios y habrá más en poco tiempo.

Con el fin de mejorar los flujos de tráfico y condiciones para traslados sostenibles, durante el período 2020-2025 se construirá la conexión Viken para aliviar el tráfico del centro de la ciudad, con nuevas conexiones a las autopistas estatales. Las nuevas soluciones de tráfico resuelven algunos de los desafíos que tenemos hoy, pero si continuamos trasladándonos de la misma manera en el futuro, el sistema de tráfico no funcionará y la disponibilidad de todas las maneras de desplazarse disminuirá. Necesitamos encontrar formas más inteligentes de traslado tanto en distancias largas como cortas, y más personas han de elegir trenes, autobuses, bicicletas y caminar. Un tercio de todos los viajes cortos en Karlstad, hasta tres kilómetros, se realizan en coche. Y más de la mitad de todos los viajes de tres a cinco kilómetros también se hacen en coche. Si conseguimos que sea más fácil andar en bicicleta, caminar o viajar en autobús, podremos reducir la cantidad de viajes cortos en automóvil. Lo que significa que habrá más espacio en nuestras carreteras para aquellos que realmente necesite trasladarse en coche. La última encuesta de movilidad para Karlstad se realizó en 2014. Entonces pudimos ver que la conducción en Karlstad disminuyó del 65 al 59 % de la participación del total de viajes entre 2004 y 2014. Durante el mismo período, el uso de la bicicleta aumentó del 18% al 24% y los traslados en autobús aumentaron del 7% al 9% dentro del área geográfica del municipio.

Objetivos generales del plan estratégico del municipio de Karlstad: Karlstad debería ser un municipio libre de combustibles fósiles y climáticamente inteligente. Para contribuir a lograr los objetivos climáticos globales, Karlstad trabajará para convertirse en un municipio libre de fósiles dentro de unas pocas décadas. Karlstad también será un municipio innovador y utilizará soluciones inteligentes para limitar el impacto climático.

Links:

- Plan estratégico: <https://karlstad.se/Kommun-och-politik/Kommunens-organisation/Kommunens-styrdokument/Strategisk-plan/>
- Vikenförbindelsen(Vikenconnection):<https://karlstad.se/karlstadvaxer/projekt/vikenforbindelsen---forbattrad-framkomlighet/>



8.2.3 Medios de transporte e infraestructuras disponibles

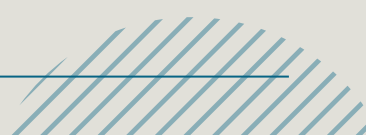
Bicicleta: Karlstad es una ciudad llana y apta para bicicletas, donde la mayor parte está a menos de cinco kilómetros de la plaza principal. Existe una gran red de vías ciclistas que conectan los distritos de la ciudad tanto con el centro de la ciudad como entre sí. En total, hay unos 250 km de vías ciclistas en todo el municipio. Karlstad está ubicado en el delta de un río con mucha agua y varios de nuestros carriles para bicicletas están ubicados pintorescamente a lo largo de las ramas del río Klarälven. Karlstad fue nombrada la mejor ciudad ciclista de Suecia en 2018, 2019 y 2020.

Transporte público: el transporte público consta de un sistema con ocho líneas base con alta frecuencia y tres líneas centrales que tienen un propósito más orientado al servicio. Además, hay siete líneas especiales que incluyen principalmente tráfico escolar y cuatro líneas de hockey que circulan en horarios y rutas de acuerdo con las necesidades especiales en relación con los partidos en casa del Färjestad BK. La frecuencia de referencia varía de un tráfico de 10 a 20 minutos, con una frecuencia menor en las noches y los fines de semana. En Karlstad, los servicios de autobús en barco también se realizan durante los meses de verano en el río, así como hacia los municipios vecinos. La vía del tren Värmlandsbanan también tiene un alto tráfico de trenes. A través del proyecto en curso "Trains on time" (Trenes a tiempo), se están construyendo nuevas plataformas en la estación central con vías de conexión en Karlstad, así como una nueva estación central entre 2020-2025.

Karlstadstråket - BRT (sistema de autobús de tránsito rápido): a medida que la ciudad se desarrolla, se le da prioridad a los peatones, a los ciclistas y al transporte público. Una línea de autobús rápida a través de la ciudad contribuye a un traslado más sostenible y al desarrollo urbano en curso. Además de facilitar los desplazamientos en transporte público, con, por ejemplo, recorridos más densos, los trayectos serán aún mejores con los autobuses eléctricos que operarán en la ruta. Los buses eléctricos también hacen más agradable el ambiente urbano porque son mucho más silenciosos. Planificamos el tráfico basándonos en el principio de "el autobús tiene prioridad" para que el autobús sea competitivo en relación con el automóvil. Las encuestas muestran que muchas personas ya eligen tomar un autobús al centro de la ciudad de Karlstad, pero puede haber más. El tiempo es un factor importante para muchos y se debe dar más prioridad y flexibilidad al transporte público en las vías. Otro reto es que la línea de vía rápida se amplíe gradualmente para que eventualmente se extienda desde la Universidad del Este hasta el centro comercial Bergvik en el oeste. Viajes compartidos comerciales: el municipio de Karlstad está trabajando para mejorar las condiciones de los operadores de vehículos compartidos. Sobre todo, se trata de alquilar plazas de aparcamiento a empresas de coche compartido. Actualmente hay dos servicios de movilidad comercial que ofrecen traslados compartidos.

Solacykeln (La bicicleta del sol) - en verano: Karlstad tiene desde hace muchos años un sistema gratuito de alquiler/préstamo de bicicletas con una estación de alquiler con personal en la Biblioteca de Karlstad – Solacykeln. Debido a la ubicación de la estación de alquiler, las bicicletas no pueden verse como un complemento del transporte público que se pueda continuar en bicicleta. Al mismo tiempo, el proyecto cumple una función de servicio para los turistas que quieren descubrir Karlstad en bicicleta.

Scooters eléctricos: a partir del verano de 2021, una empresa comercial ofrece scooters eléctricos en alquiler en el centro de Karlstad.



Desarrollo de sistema de bicicletas compartidas: durante el otoño de 2021 y 2022, el municipio de Karlstad, junto con la región de Värmland y el municipio de Arvika, ha planeado llevar a cabo un proyecto piloto para un sistema de bicicletas compartidas junto a las estaciones de tren en cada ubicación. El plan fue financiado por el proyecto de la UE Stronger Combined. El objetivo fue facilitar la posibilidad de completar las rutas de los trayectos deseados y así hacer más atractivo y útil el transporte público.

8.3 INFORMACIÓN DE LA UNIÓN DE MUNICIPIOS UPP, ITALIA

8.3.1 Breve bio



www.unionepedemontana.pr.it

UPP se encuentra en el norte de Italia y está compuesta por 5 municipios pertenecientes a la provincia de Parma: Collecchio, Felino, Montechiarugolo, Sala Baganza y Traversetolo. Se extiende sobre un área de 230 km² donde viven más de 50.000 habitantes. También está en el corazón del llamado “Valle de la Comida”, famoso en todo el mundo por productos gastronómicos como el Jamón de Parma, el Queso Parmigiano Reggiano y el Salami Felino. Cada municipio promueve la movilidad sostenible a través de la implantación y mantenimiento de vías ciclopeatonales e infraestructuras de recarga eléctrica.

La UPP juega un papel de coordinación también a través de la promoción de proyectos piloto, dirigidos especialmente a los trabajadores para los desplazamientos desde su casa al trabajo y entre los funcionarios proporcionando bicicletas eléctricas para su uso en tareas laborales.

8.3.2 Contexto territorial

UPP EN CIFRAS	
HABITANTES	54.637
COMPAÑIAS	4.400

La economía se basa principalmente en pequeñas y medianas actividades artesanales e industriales del sector agroalimentario. De hecho, la UPP está ubicada en el distrito agroalimentario llamado Food Valley, lugar de producción de productos típicos como el Prosciutto di Parma y el Parmigiano Reggiano.

El número de empresas activas en el sector de la construcción es importante, así como en el sector manufacturero. La agricultura representa el tercer sector económico más grande.

DEMOGRAFÍA	
DENSIDAD MEDIA DE POBLACION	213 HAB/KM2
EDAD MEDIA	45,2
LAS FAMILIAS ESTAN FORMADAS	2,29 PERSONAS

La población fue aumentando, debido al saldo migratorio y por las personas que se desplazan desde Parma (principal ciudad de la zona), por la mejor calidad de vida que en la ciudad.

Morfología del territorio

El territorio de la UPP está ubicado al sur de la ciudad de Parma, entre colinas y llanuras, y las áreas rurales representan la mayor parte del territorio.



Clima

El clima de la zona es continental, caracterizado por veranos calurosos e inviernos rigurosos. Las lluvias se distribuyen a lo largo del año, con valores altos de precipitación diaria en los meses de junio y octubre, mientras que los valores más bajos se encuentran entre enero-febrero y septiembre-octubre. Las temperaturas máximas (+33°C) se dan en Julio-Agosto, mientras que las temperaturas mínimas (-10°C) se dan en Enero, con variaciones térmicas muy marcadas a lo largo del año.

Contexto urbano

El territorio de la UPP se extiende 230 km² al sur de la capital, Parma, y se divide en 5 municipios: Collecchio, Sala Baganza, Felino, Traversetolo y Montechiarugolo. Cada municipio está dividido en muchos pueblos.

8.3.3 Medios de transporte e infraestructuras disponibles en el territorio

Red de transporte público (autobús, tren)

Los 5 Municipios están conectados a Parma por líneas de autobús de transporte público. Representa solo el 20% del transporte total y los usuarios son en su mayoría estudiantes que van a Parma, donde se encuentran la mayoría de las escuelas secundarias.

Este transporte público por carretera está gestionado por una empresa privada, TEP Spa, con diferentes frecuencias diarias entre semana y festivos. Hay estación de tren solamente en Collecchio (con una segunda parada una vez al día en el pueblo de Ozzano) y conecta principalmente la ciudad con Parma.

Situación del tráfico

UPP se ve afectada por importantes volúmenes de tráfico, concentrados en su mayoría en las 2 circunvalaciones. Viajar por trabajo es la principal motivación.

Disponibilidad de carriles bici

En el territorio de la Unión existen unos 50 km de vías ciclistas, que se desarrollan principalmente en la zona urbanizada. Otros 10 km están en construcción o planificación. Solo los municipios de Sala Baganza y Felino están conectados directamente por una vía ciclista. Se está construyendo una nueva pista que conectará Sala B. y Collecchio. Las conexiones entre los diversos pueblos del territorio también se implementarán en un futuro próximo (por ejemplo, en Felino y Montechiarugolo).

No hay servicios de bicicletas compartidas (tradicionales, eléctricas) o scooters eléctricos disponibles.

Está prevista la instalación de puntos de recarga eléctrica para vehículos en varios puntos del territorio.

8.4 INFORMACIÓN DEL MUNICIPIO DE IMOLA, ITALIA

8.4.1 Breve bio



[Rete civica del comune di Imola - Comune di Imola](#)

A lo largo de los años, el Ayuntamiento de Imola ha creado una red de 100 km de vías ciclistas que conectan todos los distritos entre sí y con el centro histórico, convirtiéndose así en una ciudad de 15 minutos. En los últimos dos años se ha desarrollado una estrategia urbana de gran envergadura que se centra en las ciclovías y las áreas verdes, ya sean parques urbanos, hileras de árboles, áreas de reforestación o áreas resultantes del sistema vial para definir una infraestructura verde urbana continua capaz de realizar funciones ecológicas, paisajísticas, de adaptación climática y de conexión urbana.

En los últimos años se han abordado dos temas sobre los que se va a desarrollar la movilidad sostenible: las rutas casa-trabajo y casa-escuela. Para ello, se decidió activar caminos participativos que pusieran en el epicentro a los gestores de movilidad de empresa, para los primeros, y a las escuelas, asociaciones y la Ausl (Agencia Local de Salud) para los segundos. Ambas áreas cuentan con el apoyo de proyectos específicos de comunicación.

8.4.2 Contexto territorial

Imola es una localidad de 69.885 habitantes repartidos en una superficie de 205,02Km². Es el municipio más grande por extensión de la Ciudad Metropolitana de Bolonia y el segundo por habitantes, después de Bolonia. Es la sede administrativa del Nuevo Distrito de Imola que une 10 municipios desde el llano hasta las colinas. Imola se encuentra en Romagna, a lo largo de la Via Emilia, en el punto donde el valle de los Apeninos del río Santerno desemboca en el valle del Po. El territorio municipal es mayoritariamente llano, a excepción de una franja montañosa en la parte sur.

Es una ciudad caracterizada por una fuerte presencia de áreas verdes públicas. La Universidad de Bolonia cuenta con el Máster de Movilidad Sostenible y el Autodromo Enzo e Dino Ferrari, con los que, a través del Imola Living Lab, están desarrollando estrategias relacionadas con la movilidad sostenible.

8.4.3 Medios de transporte e infraestructuras disponibles en el territorio

El Municipio de Imola tiene una red de 100 km de carriles bici, con ciclovías, tanto internas a la ciudad como externas, para conectar fracciones del municipio con el centro de la ciudad y entre los municipios. En concreto, la Ruta Ciclista Santerno, forma parte de la "Bicipolitana" de la Ciudad Metropolitana de Bolonia, que tiene una longitud de 44 km y conecta 6 municipios desde la parte llana hasta la colina.

El municipio dispone de una estación ferroviaria bien comunicada con la red ciclista, que en los últimos años ha servido cada vez más como nudo intermodal.

La red de transporte público cuenta con 4 líneas que dan servicio tanto a las zonas de barrio residencial como a la zona industrial.

El Municipio está dotado de:

- un servicio de bike sharing (compartir bicicletas) de 150 bicicletas, 100 de pedaleo musculoso y 50 de pedaleo asistido.
- Un servicio de car sharing (compartir coche) eléctrico de 10 coches también presente en Bolonia y que por tanto te permite llegar al aeropuerto de Bolonia.

8.5 Información Ecocity de la Region de Attiki, Grecia

8.5.1 Breve bio



[Rete civica del comune di Imola - Comune di Imola](#)

Ecocity es una organización no gubernamental sin fines de lucro centrada en el entorno urbano, dirigida por sus miembros y voluntarios de las áreas de ciencia, negocios, medios. Fundada en Atenas en 2004 y opera también en Salónica y Patras. Se rige por el Consejo de Administración y consultado por el Comité Científico.

Su principal actividad son las campañas y eventos anuales, diálogos públicos, proyectos-programas, financiados por la UE, foros y congresos relacionados con todos los aspectos de la sostenibilidad urbana, relacionados con el aire (contaminación del aire y salud), agua, construcción (desarrollo y urbanismo), energía, transporte (movilidad sostenible), gestión de residuos, Economía Circular y Emergencias de Cambio Climático

Es miembro activo de las 6 ONG más grandes de Europa y de redes internacionales: EEB, T&E, PAN EUROPE, EKO ENERGY, ECOS, MIO/ECSDE.

8.5.2 Contexto territorial

ATTIKA EN CIFRAS	
HABITANTES	APROX. 3,8 MILLONES
AREA	3.800 KM ²

El área metropolitana de Atenas (Región de Attiki) incluye el área urbana Atenas – Pireo, compuesta por estas dos ciudades, sus densas expansiones y la zona de desplazamiento escasamente poblada, la cual comprende la península de Attica al oeste del Mar Egeo y algunas islas en el golfo Sarónico entre Ática y Peloponeso.

La región de Attiki se divide en 8 subregiones:

- Unidad Regional de Atenas Central, abarca el núcleo urbano histórico de Atenas que ha estado densamente poblado desde el período de entreguerras. Actualmente, 1 millón de personas viven en esta Unidad Regional, que es una de las áreas más densamente pobladas de Europa (12.000 habitantes por kilómetro cuadrado).
- Unidad Regional del Pireo que abarca el núcleo urbano histórico del Pireo. Medio millón de personas viven en esta Unidad Regional, que también es muy densamente poblada (8.900 habitantes por kilómetro cuadrado)
- Unidad Regional del Norte de Atenas, Unidad Regional del Oeste de Atenas y Unidad Regional del Sur de Atenas. Estas 3 Subregiones cubren las expansiones densamente pobladas del núcleo histórico durante el siglo XX. La densidad de población oscila entre 4200 y 7600 hab/km²). En esas 3 Unidades Regionales viven aprox. 1,5 millones de personas. Las 5 Unidades Regionales anteriores forman la "ciudad" densamente poblada de la Gran Atenas con una población de 3 millones de personas en un área de 414,6 km².
- Unidad Regional de East Attiki (Ática este) y Unidad Regional de West Attiki (Ática oeste). Estas 2 Unidades Regionales abarcan la zona interior escasamente poblada del área metropolitana de Atenas (0,7 millones de personas viven en esas 2 áreas)
- Unidad Regional de las Islas. Incluye islas cercanas a Atenas que pertenecen a la zona de cercanías de la Gran Atenas (Salamina, Aigina, Agistri) con una población total de aprox. 50.000 y algunas islas distantes con muy poca población.

Las unidades regionales se dividen a su vez en municipios. El área metropolitana de Atenas se divide en 60 municipios.

La región de Attiki es famosa por su clima sano y seco con una duración media anual de la luz del sol de 7 horas al día (entre los años 2000 y 2020). Esto hace que andar en bicicleta sea agradable durante el invierno, el otoño y la primavera, pero es bastante difícil andar en bicicleta entre las 09:00 h. y las 18:00 h. durante el verano debido a las altas temperaturas.

8.5.3 Medios de transporte e infraestructuras disponibles

Las áreas densamente pobladas de la ciudad de Greater Athens y algunos suburbios densamente poblados alrededor del núcleo urbano que pertenecen a la Unidad Regional de East and West Attiki cuentan con un sistema de transporte público bien dotado basado principalmente en un servicio de autobús que cubre casi todas las áreas. El sistema de transporte público ferroviario incluye 3 líneas de metro, que conectan el centro de la ciudad de Atenas con el Pireo y el oeste, norte y sur de Atenas. La longitud total de la red de metro dentro del área de la Gran Atenas es de 67 km. En la Unidad Regional del Sur de Atenas se ha construido una red de tranvías complementaria de 24 km que conecta la Unidad Regional con el centro de la ciudad de Atenas y el Pireo. Finalmente, en las zonas densamente pobladas de Atenas se ha construido una red ferroviaria suburbana de 25 km. Eso significa que dentro del área densamente poblada la longitud total de la red ferroviaria (metro + tranvía + cercanías) es de 116 km dentro de un área de 415 km², lo que significa una densidad de 0,28 km de red ferroviaria cada km². Si consideramos un área de cobertura de unos 500 metros alrededor de cada vía férrea, eso significa que aproximadamente solo el 28% de la zona densamente poblada está cubierta por un sistema de tránsito rápido basado en el ferrocarril que ofrece un servicio de transporte público competitivo para el uso del automóvil. Ante la presión de las comunidades ciclistas se ha permitido la entrada de bicicletas en el metro y cercanías. Los ciclistas tienen derecho a subir hasta dos bicicletas en el último vagón de pasajeros de cada sistema de transporte ferroviario (metro, tranvía, cercanías). Dado que la velocidad en bicicleta es tres veces mayor que la velocidad a pie, se podrían cubrir tres veces más áreas si, en lugar de caminar, las personas utilizaran bicicletas para llegar a las estaciones de transporte público. Eso significa que casi todas las áreas de la ciudad densamente construida de Atenas con 3 millones de habitantes, es decir, $3 \times 28 \% = 84 \%$ del área de Atenas, se encuentran en la zona de amortiguamiento accesible en bicicleta de las estaciones de transporte público basado en trenes. Debido a las densidades extremadamente altas de edificios y viviendas, las carreteras del área metropolitana de Atenas sufren congestión y los conductores de automóviles y pasajeros de autobuses a menudo deben enfrentarse a retrasos significativos para llegar a su destino final. Los sistemas de transporte público ofrecen confiabilidad y velocidad y llegan más rápido al centro de la ciudad, donde se encuentran la mayoría de los lugares de trabajo. El inconveniente es que aún no son lo suficientemente densos para cubrir todas las áreas residenciales. Mucha gente usa una motocicleta para llegar al centro de la ciudad y Atenas tiene una distribución modal de motocicletas extremadamente alta. La bicicleta podría ampliar el área cubierta por el tránsito ferroviario y ofrecer así una alternativa fiable, rápida y sostenible para moverse en el área urbana densamente poblada de Gran Atenas. Las Unidades Regionales de East Attiki y West Attiki son unidades administrativas de las afueras de Atenas. De hecho, los suburbios de estas Unidades Regionales que están cerca de las áreas densamente construidas, por ejemplo, los municipios de Fyli, Acharnes, Pallini y Var-Voula-Vouligameni, tienen hoy en día las mismas densidades que sus Unidades Regionales vecinas porque desde 1990 la expansión urbana ha provocado una rápida transformación de esos suburbios en áreas urbanas densamente pobladas. Estos suburbios están cubiertos principalmente por el sistema de cercanías, la línea 3 de metro y la línea de tranvía. También cuentan con una densa red de autobuses que conecta cada barrio con la red principal de transporte público. No obstante, en el área metropolitana de Atenas no se permiten bicicletas dentro del autobús. Los suburbios en las afueras de Attiki tienen un sistema de transporte público poco desarrollado basado en una empresa de autobuses privados que los conecta con el centro de la ciudad de Atenas.



El área de 2.500 kilómetros cuadrados de West y East Attiki cuenta con cuatro líneas de ferrocarril suburbano. Eso significa que en las Unidades Regionales de West y East Attiki no siempre es fácil ir en bicicleta a una estación de transporte público en tren.

En el área metropolitana de Atenas operan dos empresas de bicicletas compartidas que han instalado sistemas en los municipios de Marathona, Vari-Voula-Vouliagmeni, Marousi, Atenas, Palaio Faliro, Kallithea, Moschato-Tavros, Alimos, Nea Smirni, Glyfada y Drapetsona-Keratsini en las Unidades Regionales de East Attiki, North Athens, Central Athens South Athens y Pireo. Debido a que no existe supervisión regional central, los usuarios no pueden llevar una bicicleta en un municipio y dejarla en otro. Además, en la mayoría de los municipios hay muy pocas estaciones de bicicletas compartidas. Tales fragmentaciones inutilizan el sistema y la mitad de los ya instalados han sido abandonados por bajo uso.

Las altas densidades residenciales causan presión de estacionamiento a lo largo de la mayoría de las vías del núcleo urbano. A menudo, la vigilancia muestra tolerancia hacia el estacionamiento ilegal. La presión de estacionamiento es una amenaza importante que dificulta la construcción de infraestructura ciclista.

En la región de Attiki, los municipios han construido 86 km de infraestructura para bicicletas sin supervisión regional central, con la excepción de la ruta Faliro - Atenas que conecta la costa urbana de Atenas con el centro de la ciudad construida por la Autoridad Regional. La fragmentación también es el problema de la infraestructura ciclista. Las instalaciones de un municipio no continúan en el municipio vecino. En la región de Attiki existe un rompecabezas de redes ciclistas locales que atienden las necesidades locales.

8.6 Diferencias entre territorios

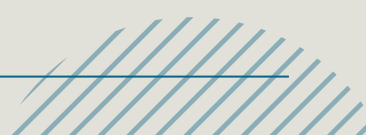
Los contextos son muy diferentes en lo que se refiere:

- El número de habitantes (población total), va desde el pequeño pueblo de Abegondo (unos 5.000 habitantes hasta la región de Attika de 3,8 millones de habitantes). En el medio están Karlstad (alrededor de 95.000 habitantes), Imola (alrededor de 70.000 habitantes) y la región UPP (alrededor de 55.000 habitantes).
- En cuanto a la densidad de población, está la alta densidad de la zona central de Atenas frente a la baja densidad de Abegondo.
- El tamaño del territorio: muy extenso en Atenas y Abegondo comparándolo con el número de habitantes, estarían en un término medio los demás participantes.
- El clima y el tiempo. En Abegondo el clima es típicamente oceánico, con abundantes y persistentes lluvias durante gran parte del año, con una temperatura media de 13,2°. En Karlstad, hace mucho frío, la temperatura media del mes más frío (Enero) es de -2,7 °C (27,2 °F), la del mes más cálido (Julio) es de 16,8 °C (62,2 °F). Mientras que en UPP e Imola, el clima es continental y se caracteriza por veranos calurosos e inviernos rigurosos. En la región de Attika es sano y seco excepto en la temporada de verano caracterizada por altas temperaturas.
- Otra diferencia es la etapa de implementación de las políticas, estrategias y acciones concretas correspondientes de los planes de movilidad sostenible.

8.7 Aspectos comunes entre territorios

En cuanto a los aspectos comunes de los territorios, a continuación se enumeran los más evidentes:

- Baja disponibilidad de servicio de alquiler de bicicletas y vehículos eléctricos
- Poca facilidad de uso de bicicletas en el área considerada
- Las infraestructuras ciclistas no son eficientes y se perciben como inseguras
- El clima y la distancia dificultan andar en bicicleta



- Larga distancia al lugar de trabajo
- Competencia y problemas en carreteras compartidas con diferentes modos de transporte

8.8 Retos comunes

Gracias a los datos recopilados durante las encuestas territoriales y datos anteriores provenientes de experiencias locales (como en Karlstad), pero también a las entrevistas que los socios han realizado con las partes interesadas relevantes y durante el LTTA (encuentro de aprendizaje) en UPP, presentamos una lista de desafíos y visiones comunes cara a una mejor movilidad sostenible:

- Construcción de una red completa de infraestructura para bicicletas
- Garantizar la calidad de la red ciclista
- Reducción de las distancias de viaje a través de la planificación urbana y de movilidad
- Proporcionar incentivos económicos o funcionales para bicicletas y vehículos eléctricos.
- Hacer que el transporte público conviva y facilite el uso de las bicicletas
- Organizar campañas de concienciación y educación sobre ciclismo
- Evaluación de la seguridad de los tramos de carretera e intersecciones para ciclistas
- Elegir rutas atractivas
- Garantizar la continuidad de la red ciclista entre fronteras administrativas
- Proporcionar instalaciones seguras de estacionamiento de bicicletas
- Proporcionar incentivos económicos o funcionales para el uso de bicicletas.
- Utilizar los medios de comunicación para concienciar a un público más amplio.
- Educar a niños y adultos sobre la importancia de la promoción del ciclismo
- Proporcionar incentivos económicos para los usuarios de vehículos eléctricos
- Garantizar el acceso a las instalaciones de carga en todos los vecindarios
- Realizar buenas prácticas en los países europeos con un alto porcentaje de uso de la bicicleta.

9. Apéndice

Modelo de encuesta en el municipio de Abegondo, España

Modelo de encuesta en Karlstad, Suecia

Modelo de encuesta en UPP, Italia

Modelo de encuesta en el municipio de Imola, Italia

Modelo de encuesta en Ecocity, Grecia

Todas las plantillas de encuestas han sido impresas desde LimeSurvey y están disponibles en este [LINK](#)

https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1uCLElQnYqP6tggnbJ7WXt9jTJF_yZwnm

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



PROYECTO TRANSIT

Itinerarios Formativos para Adultos en Movilidad Sostenible



UNIONE
PEDEMONTANA
PARMENSE

lepida

