



Interreg 
EUROPEAN UNION
Mediterranean



MEDCYCLETOUR

EuroVelo 8 – Ruta Mediterrània

INCREMENT DE L'EFICÀCIA I L'IMPACTE DEL CICLOTURISME

RECOMANACIONS NORMATIVES



Generalitat de Catalunya
Departament d'Empresa
i Coneixement



En el marc del projecte MEDCYCLETOUTOUR, finançat per la UE, hem preparat aquestes recomanacions basant-nos en quaranta mesos d'experiència i els coneixements pràctics pel que fa a la creació de cultures de la bicicleta.

MEDCYCLETOUTOUR és un projecte de tres anys que va començar el febrer del 2017. Va anar en paral·lel a la ruta ciclista de llarga distància EuroVelo 8, que connecta molts llocs que són destinacions turístiques populars per dret propi: Cadis, Barcelona, Mònaco, Venècia, la costa croata, Xipre... i la llista continua. Per això, no és gaire sorprenent que la Ruta Mediterrània rebi més interès que qualsevol altra ruta EuroVelo. I, malgrat que moltes de les seves destinacions ja tenen fama internacional, encara queden moltes joies per descobrir al llarg del recorregut, sobretot a Albània i Montenegro.

Tot i que la regió mediterrània és una destinació coneguda per al turisme en general, lamentablement encara va molt per darrere d'altres mercats pel que fa al ciclisme (amb escasses excepcions, com ara Mallorca o la Ruta ciclista del Po). És fàcil imaginar-se les possibilitats que la regió mediterrània (especialment les zones costaneres i marítimes) ofereix als principals mercats cicloturístics. Per accedir als mercats fora de la regió mediterrània (sobretot al nord-oest d'Europa) cal treballar junts, especialment en la marca comuna i el desenvolupament del producte.

L'EuroVelo 8, la Ruta Mediterrània, que passa per set estats membres de la UE (Espanya, França, Itàlia, Eslovènia, Croàcia, Grècia i Xipre) i tres països candidats (Bòsnia i Hercegovina, Montenegro i Albània), ofereix una oportunitat única perquè una ruta emblemàtica ho aconsegueixi. Les destinacions amb més èxit poden ajudar-se mútuament i convèncer els cicloturistes de tornar a la macroregió (és més probable que les persones interessades en un país o una regió estiguin interessades en altres destinacions cicloturístiques de la Mediterrània).

Amb el nom EuroVelo 8, la Ruta Mediterrània ja forma part de l'EuroVelo, la xarxa europea de rutes ciclistes, i és una de les setze rutes ciclistes que recorren el continent. El fet de pertànyer a la xarxa EuroVelo indica que l'EuroVelo 8 es pot convertir en una de les rutes ciclistes de llarga distància més populars d'Europa i generar més turistes i ingressos d'una manera sostenible. D'acord amb l'estudi encarregat pel Parlament Europeu, l'impacte econòmic total de la xarxa de rutes ciclistes EuroVelo quan estigui acabada és d'aproximadament 7.000 milions d'euros, però per aprofitar aquest potencial hem de millorar les condicions per als cicloturistes.

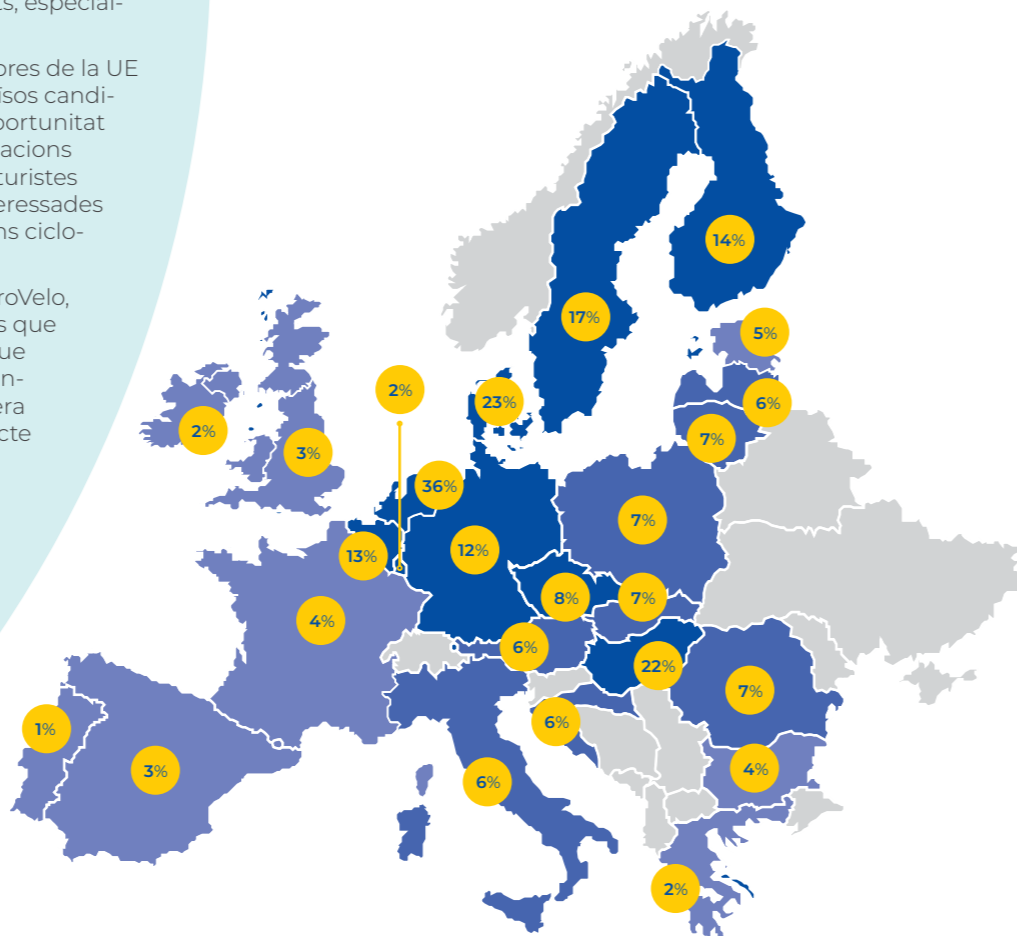
En el nostre projecte ens hem centrat en tots els elements de la ruta (és a dir, infraestructura, connexions amb el transport públic, senyalització, serveis, promoció, etc.) a fi de crear una ruta atractiva, segura i agradable que satisfaci les necessitats dels grups objectiu principals. Primer de tot hem analitzat i avaluat la situació actual de la ruta amb la norma europea de certificació de rutes ciclistes de llarga distància.

Hem definit les accions necessàries, els organismes responsables i els recursos financers per millorar les condicions i hem resumit els resultats en plans d'acció. Hem buscat bones pràctiques per dissenyar i executar aquestes accions i proposem solucions combinades de bicicleta i transport públic, senyalització innovadora i xarxes de serveis aptes per a ciclistes. A fi d'arribar als grups objectiu hem desenvolupat solucions de comunicació innovadores (per exemple, llocs web, aplicacions per a telèfons mòbils) i hem aplicat la marca comuna i el disseny corporatiu per atreure i satisfer els nostres clients.



Distribució modal de l'ús de la bicicleta als països europeus

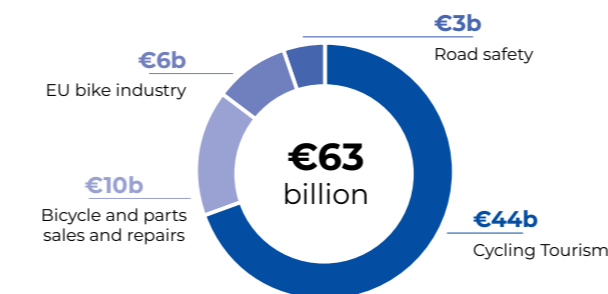
Les dades es basen en l'enquesta sobre els hàbits de transport que la UE va fer el 2014.



Beneficis del ciclisme

Dimensió dels mercats relacionats amb la bicicleta

Es calcula que el 2012 a la UE el mercat del ciclisme tenia un valor econòmic total de 44.000 milions d'euros. Altres mercats, com la indústria de la bicicleta, també es beneficien del ciclisme.



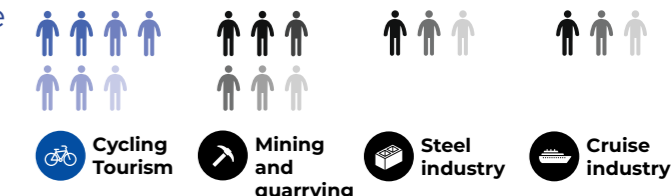
Dimensió del mercat cicloturístic

Així doncs, a la UE el mercat cicloturístic era més gran que el mercat creuerista, amb un valor estimat d'aproximadament 38.000 milions d'euros aquell mateix any (2012).



Creació d'ocupació en el ciclisme en comparació amb altres sectors

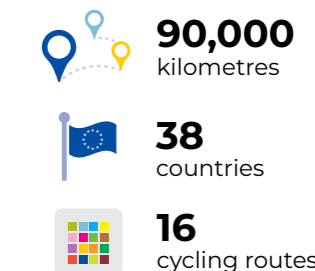
El ciclisme està connectat a uns 650.000 llocs de treball a la UE, d'acord amb un càlcul que la FEC va fer el 2014. En el sector del turisme de creuers, per exemple, aquesta xifra era de 349.000 el 2014, mentre que en el sector siderúrgic hi treballaven 350.000 persones.



EuroVelo, la xarxa europea de rutes ciclistes

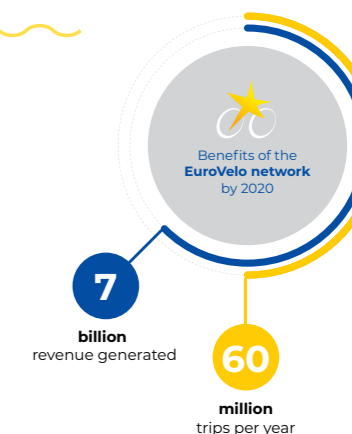
La xarxa EuroVelo cobreix uns 90.000 km de rutes ciclistes.

Hi ha setze rutes ciclistes de llarga distància que recorren un total de 38 països.



Beneficis de la xarxa EuroVelo

El 2012 el Parlament Europeu va calcular que seixanta milions de viatges generarien un total de 7.000 milions d'euros d'ingressos directes atribuïbles a la xarxa EuroVelo com a producte cicloturístic si aquesta es desenvolupa com una xarxa europea de transport i turisme.

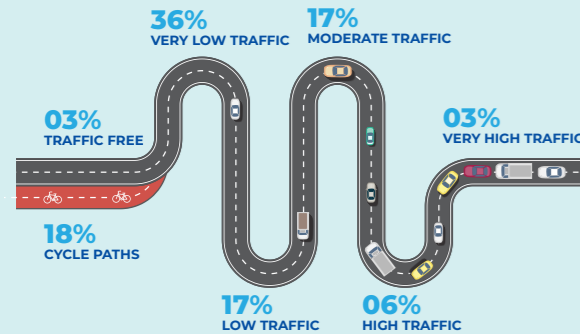


Resultats del projecte transnacional

Elements de la ruta EuroVelo 8

En aproximadament el 21 % de la Ruta Mediterrània analitzada no hi ha trànsit i en un altre 36 % n'hi ha molt poc, segons l'estudi que es va dur a terme en el marc del projecte MEDCYCLETOUTOUR.

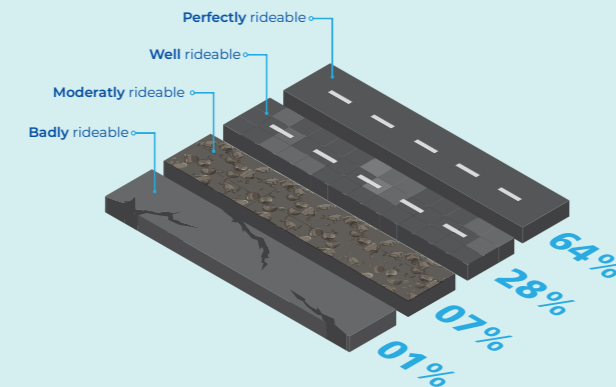
En aproximadament el 10 % de la ruta analitzada s'observa un trànsit elevat o molt elevat.



Qualitat de la superfície de l'EuroVelo 8

Aproximadament el 64 % de la Ruta Mediterrània analitzada té una superfície perfectament pedalable i un altre 28 % presenta una superfície pedalable, d'acord amb l'estudi dut a terme en el marc del projecte MEDCYCLETOUTOUR.

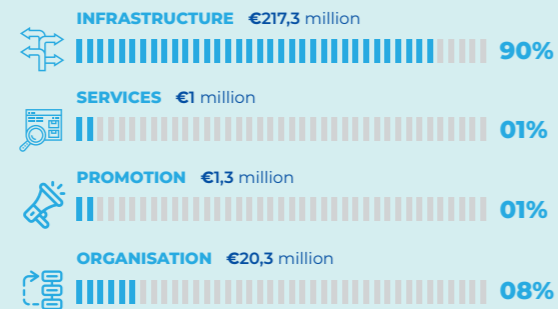
Només es pedala malament en un 1 % de la ruta.



Planificació de les accions

Les inversions previstes es destinaran a infraestructura (90 %), seguides de mesures organitzatives (8 %) i, en darrer lloc, serveis i promoció (1 % per a cadascun).

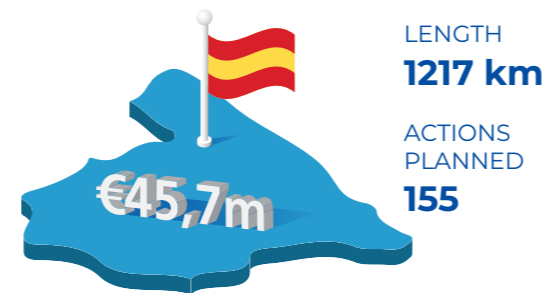
Aquestes dades es basen en les accions previstes pels participants, segons l'estudi.



Accions previstes

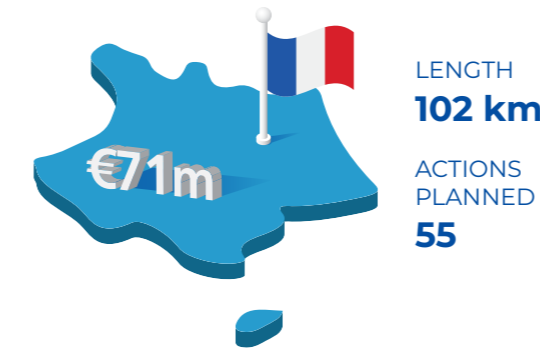
Espanya

A les regions espanyoles que participen en el projecte MEDCYCLETOUTOUR es preveu invertir un total de 45,7 milions d'euros en accions pensades per millorar la qualitat de la ruta.



França

A les regions franceses que participen en el projecte MEDCYCLETOUTOUR es preveu invertir un total de 71 milions d'euros en accions pensades per millorar la qualitat de la ruta.



Itàlia

Les inversions previstes es destinaran a infraestructura (90 %), seguides de mesures organitzatives (8 %) i, en darrer lloc, serveis i promoció (1 % per a cadascun).

Aquestes dades es basen en les accions previstes pels participants, segons l'estudi.



Eslovènia

A les regions eslovenes que participen en el projecte MEDCYCLETOUTOUR es preveu invertir un total de 6 milions d'euros en accions pensades per millorar la qualitat de la ruta.



Croàcia

A les regions croates que participen en el projecte MEDCYCLETOUTOUR es preveu invertir un total de 21 milions d'euros en accions pensades per millorar la qualitat de la ruta.



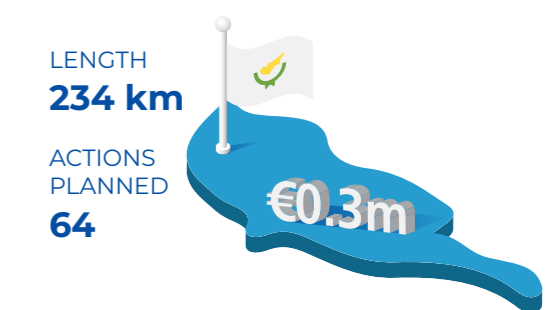
Grècia

A les regions gregues que participen en el projecte MEDCYCLETOUTOUR es preveu invertir un total de 16 milions d'euros en accions pensades per millorar la qualitat de la ruta.



Xipre

A les regions xipriotes que participen en el projecte MEDCYCLETOUTOUR es preveu invertir un total de 0,3 milions d'euros en accions pensades per millorar la qualitat de la ruta.





Recomanacions normatives

Cada participant del projecte descriu les polítiques sobre les quals s'ha d'influir, els instruments i mètodes per influir sobre les polítiques i les accions concretes.

En l'apartat Recomanacions normatives es cobreixen temes que van des de les polítiques de desenvolupament econòmic, el trànsit, l'ordenació del territori, el medi ambient, la cultura, la societat i la salut, el marc normatiu i el cicloturisme sostenible i responsable amb la protecció de la natura fins a les polítiques de digitalització, les polítiques de desenvolupament regional, la governança i la coordinació.

A la llista d'accions proposades per arribar a tenir una ruta ciclista i unes destinacions d'alta qualitat s'enumeren, entre altres, la infraestructura, la intermodalitat, la senyalització, la sincronització, la millora de la seguretat a les carreteres i l'establiment d'una cultura de la bona conducció i de la bicicleta. Després de les accions vinculades a la infraestructura, hi ha els serveis, la definició dels avantatges per als proveïdors turístics, i la millora de la seva inclusió, col·laboració i professionalització amb l'objectiu de millorar els seus serveis. El tercer pilar important és la promoció o com es pot millorar la promoció transnacional, la integració i la difusió d'informació per obtenir una informació vàlida i de qualitat.

La identificació dels instruments i mètodes de capitalització per a cada regió consisteix en una anàlisi amb la possibilitat de fer un qüestionari en línia, anàlisis DAFO bàsiques i l'intent de definir els nivells d'ús. A més, els instruments són, entre altres, els fullets acompanyats del pla de comunicació i les idees per ajudar els grups de suport i millorar la inclusió de sectors diferents. Per acabar, també fem referència a millors pràctiques, estudis de casos, resultats del projecte i accions pilot.



Índex

1. RECOMANACIONS NORMATIVES

1.1	Polítiques de desenvolupament econòmic i fiscal	..... 9
1.2	Polítiques de trànsit	..... 9
1.3	Polítiques d'ordenació del territori	..... 9
1.4	Polítiques mediambientals	..... 10
1.5	Polítiques culturals, socials, sanitàries i educatives	..... 10
1.6	Marc normatiu a escala nacional	..... 11
1.7	Cicloturisme sostenible i responsable	..... 12
1.8	Marc normatiu a escala nacional	..... 13
1.9	Polítiques de desenvolupament regional (desenvolupament regional/rural)	..... 14
1.10	Governança i coordinació a escala regional i nacional	..... 15
1.11	Harmonització de les polítiques	..... 16

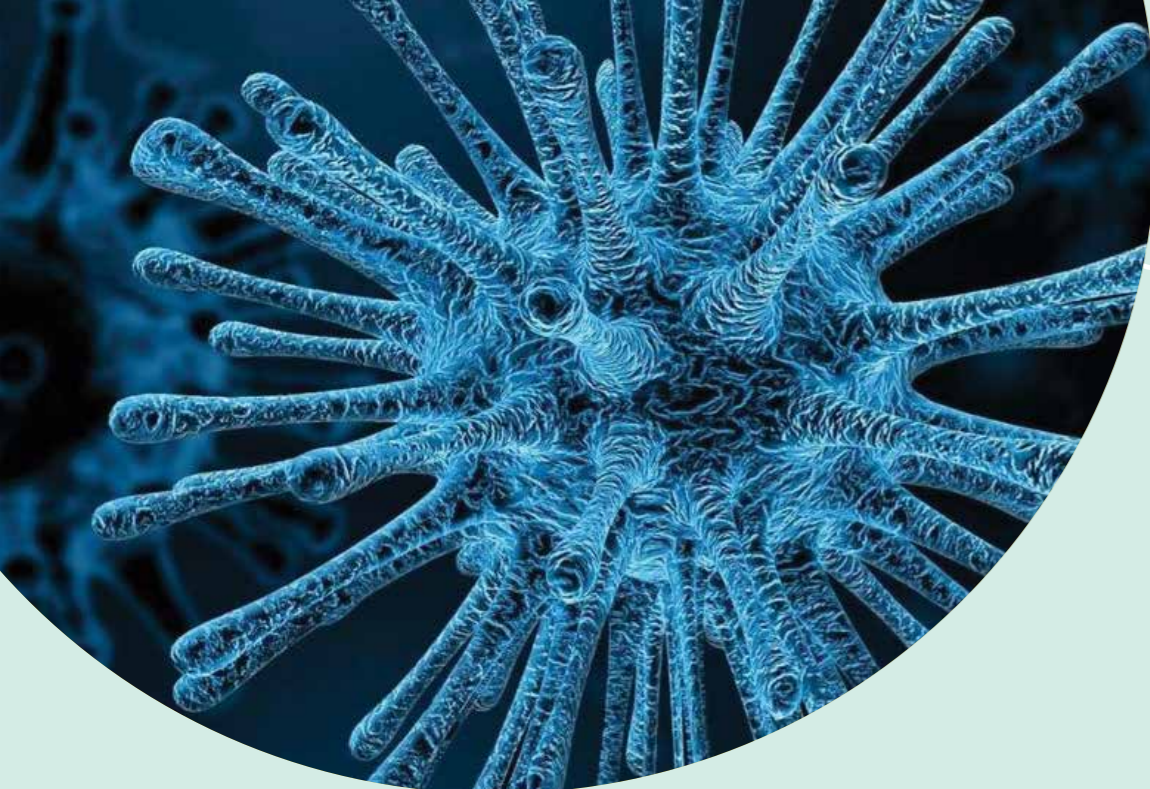
2. LLISTA D'ACCIONS NORMATIVES I OPERACIONALS PROPOSADES PER ARRIBAR A TENIR UNA RUTA CICLISTA D'ALTA QUALITAT (DESTINACIONS) (PLA DE CAPITALITZACIÓ)

2.1	Infraestructura	..... 16
2.2	Serveis	..... 19
2.3	Promoció	..... 20

3. IDENTIFICACIÓ DELS INSTRUMENTS I MÈTODES DE CAPITALITZACIÓ PER A CADA REGIÓ (PAÍS) (PLA DE CAPITALITZACIÓ)

3.1	Anàlisi	..... 21
3.2	Fullet acompanyats del pla de comunicació i la llista d'esdeveniments	..... 22
3.3	Com es pot ajudar els grups de suport i millorar la inclusió de sectors diferents?	..... 23
3.4	Llista de millors pràctiques, estudis de casos, resultats del projecte o accions pilot que s'han de comunicar	..... 23





Repensar la mobilitat:

Pedalar per una bona recuperació de la COVID-19 i més enllà

Les mesures de distància de seguretat han revelat la importància de la bicicleta com a opció de transport saludable, segura, fiable i ràpida, tant per als trajectes indispensables com per a l'exercici a l'aire lliure. Amb l'aixecament progressiu de les mesures de confinament, cada vegada més ciutats mostren un lideratge ferm a l'hora de reassignar l'espai públic a la mobilitat activa i els governs de tot Europa ofereixen incentius econòmics per fomentar l'ús de la bicicleta. Si volem que aquests canvis romanguin en el món posterior a la COVID-19, caldrà que hi hagi col·laboració, una forta voluntat política i accions concretes. La Federació Europea de Ciclistes (FEC) va difondre una sèrie de recomanacions perquè les autoritats europees, nacionals i locals fomentessin l'ús de la bicicleta: que sigui segur, que sigui fàcil, que sigui saludable, que tingui un plantejament global.

Els primers mesos del 2020 ens ha colpejat una emergència d'abast mundial provocada per la pandèmia de la COVID-19. Les mesures de distància de seguretat que tota la població ha de complir, també en els pròxims mesos i durant un període que ara no podem determinar, condicionaran inevitablement el turisme i el gaudi de les zones per pedalar. La seguretat i la prevenció són factors clau de la planificació dels viatges per a qualsevol turista. La seguretat es considera un estat en què el risc i el perill per a una persona són mínims. D'altra banda, la prevenció es considera una protecció activa contra les amenaces per oferir situacions sense riscos. Per als turistes, la seguretat i la prevenció són encara més importants, ja que al llarg del viatge topen amb situacions noves i desconegudes. Malgrat els grans avenços mèdics dels darrers segles, les malalties infeccioses continuen representant amenaces greus per a les societats modernes. Amb tot, l'expansió d'un virus té unes enormes repercussions econòmiques i el turisme és un dels sectors més vulnerables; actualment els efectes de la pandèmia de la COVID-19 ja s'han notat molt en el sector del turisme i fan falta polítiques noves per oferir un producte més sostenible i coherent en el futur.

Les normes per viatjar amb responsabilitat del turisme eslovè, per exemple, s'indiquen amb l'etiqueta VERD I SEGUR i milloraran les nostres pràctiques sostenibles amb una responsabilitat renovada davant les comunitats locals i els hostes. L'epidèmia mundial ha sacsejat les nostres vides quotidianes i també el turisme mundial. Per això, és més important que mai que hi hagi un compromís amb la sostenibilitat, que no es produeixin aglomeracions, que la natura estigui neta i conservada i que tant els autòctons com els visitants sentin confiança.

1.

Polítiques sobre les quals s'ha d'influir i possibles accions a escala nacional i regional

1.1 Polítiques de desenvolupament econòmic i fiscal

RECOMANACIONS

Les estratègies per al desenvolupament comunitari i econòmic impliquen un conjunt complex de factors que cal abordar per fer créixer i sostenir una economia local a un ritme i una escala viables. En alguns països, el cicloturisme pot ser una estratègia especial per catalitzar el creixement i contribuir-hi. En altres comunitats, els actius o les prioritats locals no atorguen aquest protagonisme exclusiu al cicloturisme. Per a aquestes comunitats, plantejar el cicloturisme com un element d'una estratègia més àmplia per al desenvolupament comunitari i econòmic es pot traduir en una millor adaptació per a les regions.

És important comprovar que a la regió es podria desenvolupar un sector turístic nou, sostenible i ecològic. L'impacte del desenvolupament del turisme sobre les rutes de viatge des de i cap a les destinacions genera un interès considerable. Un factor clau és que l'economia regional podria veure com augmenta el turisme a zones on el desenvolupament econòmic s'ha basat durant dècades en el turisme nacional, el sector públic i les activitats agrícoles.

Consolidar la Taula de la Bicicleta com a màxim òrgan de govern amb representació territorial d'institucions, administracions públiques, associacions d'usuaris, empreses sectorials i altres organismes que col·laboren per fomentar l'ús de la bicicleta hauria de ser un objectiu. S'hauria de permetre el finançament a organismes nous per complir millor aquestes recomanacions.

Accions com la reducció de l'IVA de les bicicletes i els seus accessoris i la modificació de les lleis sobre els equips de seguretat podrien estimular l'ús de la bicicleta. Les polítiques fiscals (com ara la reducció de l'IVA o d'altres impostos) ofereixen incentius econòmics a les empreses turístiques nacionals per crear serveis centrats en el cicloturisme (aparcaments per a bicicletes, serveis de reparació i manteniment de bicicletes, etc.). Es podrien crear sistemes tributaris favorables a l'ús de la bicicleta i examinar les opcions de desgravació fiscal o subvenció, els incentius fiscals per comprar bicicletes i bicicletes elèctriques, a més dels incentius econòmics per a les persones que decideixin anar a treballar en bicicleta.

També es podria incrementar la inversió en polítiques per a l'ús de la bicicleta a escala regional i suprarregional amb recursos propis o pressionant la Unió Europea per obtenir recursos dels fons de la UE (subvencions perquè les institucions locals construeixin vies pedalables i rutes cicloturístiques).

- Definició de programes pressupostaris específics per a les polítiques sobre l'ús de la bicicleta a totes les escales (local i regional).
- Suport a la cultura de les empreses emergents i a les formes de col·laboració públicoprivada.
- Estímul perquè els territoris acceptin acords sostenibles a llarg termini en relació amb els camins per a bicicletes.
- Desenvolupament d'una infraestructura amb fons per a la conducció segura.

1.2 Polítiques de trànsit

RECOMANACIONS

La connectivitat i la capacitat del transport públic s'han d'abordar de manera que es permeti el transport de la bicicleta als serveis de transport públic. Crear les

condicions adequades per ampliar l'ús de la bicicleta es considera una qüestió especialment important: crear i garantir zones de circulació poc agressiva, protegides del pas d'altres vehicles; separar les bicicletes de la resta de vehicles amb la construcció de carrils bici o rutes pedalables d'ús exclusiu; crear llocs per aparcar i desparcar bicicletes.

S'hauria d'afegir el logotip de la bicicleta als mapes i les aplicacions del transport públic per identificar la possibilitat de combinar transport públic i bicicleta.

Caldrà analitzar les bones pràctiques a Europa per adaptar el transport públic a l'ús de la bicicleta per trobar possibles adaptacions en períodes festius a zones amb activitat ciclista.

- Integració de les comunitats i els nuclis de població de la regió d'interès en els punts de la xarxa ciclista.
- Creació de ramificacions i rutes nacionals a la xarxa ciclista EuroVelo.
- Creació de vies de connexió de la xarxa principal amb els punts d'interès del seu recorregut.
- Afavoriment dels sistemes d'ús compartit de bicicletes a les zones urbanes.
- Transformació de les vies de tren abandonades en llargues vies pedalables.
- Inclusió en el marc institucional de l'obligació dels governs locals de promocionar les rutes per via digital.
- Promoció del ciclisme de muntanya i creació de parcs de bicicletes a les estacions d'esquí.
- Transport gratuït de bicicletes als mitjans de transport interurbans.

1.3 Polítiques d'ordenació del territori

RECOMANACIONS

- Desenvolupament estratègic de destinacions ciclistes a paisatges emblemàtics.
- Incorporació d'itineraris que afavoreixin la dispersió regional i les experiències extraordinàries.
- Ordenació estratègica de l'ús del sòl, anàlisi de viabilitat i planificació mestra.
- Desenvolupament d'un marc de prioritització per a l'establiment d'instal·lacions per a bicicletes.

- El cicloturisme és una forma de turisme lent que permet als turistes viure un territori on es preserven les dimensions mediambientals de la vida.
- Promoció dels territoris vinculant-la a les característiques mediambientals.
- La qualitat dels paisatges, l'agricultura i la sostenibilitat són els avantatges competitiu del cicloturisme, són els elements que els turistes busquen i pels quals estan disposats a pagar un preu més alt.
- Millora de la qualitat del paisatge.
- Millora de l'agricultura.
- Creació de rutes locals per a l'oci i l'esport per entrar a les rutes ciclistes de llarga distància.
- Definició i planificació de la xarxa catalana cicloturística de rutes de llarga distància per vies i camins pedalables.
- Connexió de les rutes de cicloturisme amb carreteres rurals i vies fluvials.
- Inclusió de professionals en geolocalització perquè elaborin models espacials per a l'ús de la bicicleta a la destinació.
- Atès que el nombre de ciclistes va en augment, també creixerà la demanda d'aparcaments per a bicicletes. Per satisfer aquesta necessitat, hi ha aparcaments disponibles a les estacions de trens i autobusos, als centres urbans, als llocs de treball i als edificis públics. Als barris amb una densitat de població elevada, en concret, cal proporcionar l'espai suficient per als aparcaments de bicicletes per no obstaculitzar el pas dels vianants.

1.4 Polítiques mediambientals

RECOMANACIONS

Això no obstant, avui dia la necessitat creixent de mitigar el canvi climàtic es considera el repte més difícil per al sector turístic i s'ha de gestionar d'una manera mesurable en totes les facetes del desenvolupament del turisme. Hi ha una necessitat evident de crear productes nous amb poc impacte i unes emissions reduïdes de carboni per tenir un turisme sostenible a Europa i, així, animar els mercats nous i els existents a abandonar les formes de turisme contaminants i que consumeixen recursos. El medi ambient també surt beneficiat de la

creació d'una xarxa de vies verdes i productes sostenibles. El desenvolupament del cicloturisme s'ha inspirat en els principis de la sostenibilitat mediambiental i el respecte pel medi ambient.

Les zones naturals protegides (Natura 2000, zones costaneres, etc.) podrien contribuir al desenvolupament del turisme sostenible al llarg de la ruta. Serà important garantir l'avaluació de l'impacte mediambiental del desenvolupament de la ruta a les zones protegides o d'especial interès científic. S'hauria de vetllar per la integració de les zones de la xarxa Natura 2000 a les rutes ciclistes, la selecció de rutes segures i la senyalització. Caldria promocionar l'entorn natural com el principal recurs turístic de la regió mitjançant les rutes ciclistes. Es podria protegir la biodiversitat i fomentar les formes sostenibles de desenvolupament.

Pel que fa a les emissions de CO2 i el canvi climàtic, tenir en compte l'impacte del cicloturisme és important. En relació amb l'impacte mediambiental, el cicloturisme ofereix un estalvi energètic enorme i redueix les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. En termes relatius, es tradueix en una reducció d'entre el 50 % i el 80 % per dia de viatge i aquesta última xifra es refereix a les emissions generades pel transport a les destinacions. Per norma general, els allotjaments emetran un 30 % menys que la mitjana mundial per viatge en el cas dels turistes de països desenvolupats.

Com que les vacances en bicicleta generen uns ingressos bruts per sobre de la mitjana, l'ecoeficiència dels cicloturistes (és a dir, els ingressos bruts mitjans per tona de CO2 emesa) supera àmpliament la del turisme tradicional i pot ser fins i tot millor que la mitjana del conjunt de l'economia. Això significa que fomentar el cicloturisme amb la proporció elevada de transport públic i l'escurçament de les distàncies d'avui dia millorarà el medi ambient.

- Les polítiques que creïn casetes recreatives o altres instal·lacions amb contenidors per al reciclatge ajudaran els ciclistes a netejar les carreteres, ja que els proporcionaran centres per a l'eliminació de residus a zones determinades.
- Les rutes ciclistes s'han de projectar preferiblement al llarg de camins i vies pedalables separats del trànsit motoritzat i, de manera excepcional, compartits amb carreteres poc transitades i de baixa velocitat.



Es recomana aprofitar els camins existents i treballar en infraestructura nova només quan sigui necessari.

- Un bon exemple de connexió del medi ambient amb el turisme és el Pla verd de Turisme d'Eslovènia.
- S'haurien d'adaptar les polítiques de conservació de la natura a la nova realitat ciclista.

1.5 Polítiques culturals, socials, sanitàries i educatives

RECOMANACIONS

Cultura

- Canvi d'actitud: creació d'una cultura de la bicicleta positiva i col·laborativa.
- Potenciació de la percepció i la difusió de la regió com a destinació ciclista.
- Desenvolupament d'una estratègia o política de participació comunitària per fomentar i facilitar la participació.
- Millora de la qualitat de la cultura local per incrementar l'avantatge competitiu del cicloturisme.
- La riquesa cultural i el control governamental local poden ser fonamentals per al desenvolupament d'iniciatives cicloturístiques. Presència de patrimoni i atraccions culturals fortament lligades a la comunitat local.

- Promoció de campanyes de sensibilització adreçades tant als conductors com als ciclistes.
- Creació de rutes saludables de proximitat per estimular la mobilitat activa.
- Informació i sensibilització de les autoritats locals, els agents del sector i la població sobre les rutes ciclistes existents i previstes al seu territori i els beneficis socials i econòmics que aquestes comporten.
- Creació de rutes ciclistes combinades amb monuments arqueològics i atraccions històriques i culturals importants (senyalització i informació, punts de càrrega per a bicicletes a la vora d'aquests llocs).
- Incorporació de la creació de rutes ciclistes a les zones culturals en el marc institucional dels ajuntaments.
- Combinació d'esdeveniments culturals i ús de la bicicleta.

Societat

- En molts estudis s'aborda l'impacte del turisme sobre les comunitats autòctones. També hi ha recerca per ratificar la idea que les rutes ciclistes milloren la qualitat de vida d'aquestes comunitats.
- El cicloturisme afavoreix una experiència d'aprenentatge mutu entre el ciclista i el territori, una difusió dels valors arrelats en la història i les tradicions, així com la possibilitat real de protegir la biodiversitat i fomentar formes sostenibles de desenvolupament.
- Ús òptim dels recursos mediambientals i socials.
- Respecte de l'autenticitat sociocultural de les comunitats amfitriones.
- Beneficis socioeconòmics per a totes les parts.

Salut

- El ciclisme ofereix una oportunitat afegida de recrear-se físicament, millorar la salut i relaxar-se i permet que els grups d'amics i familiars gaudeixin del paisatge a la vora dels seus allotjaments.
- El ciclisme podria servir com a intervenció viable de salut mental, amb connexions amb la salut psíquica i el benestar. Es podrien crear programes innovadors en què el ciclisme s'utilitzi com a part d'un programa terapèutic per a persones que pateixin malalties mentals.

- Millora i afavoreix el benestar.
- Millora la productivitat laboral.
- S'hauria de crear una campanya de sensibilització sobre els beneficis del cicloturisme per a la salut dels turistes.
- Es podrien planificar rutes que incloguin hospitals o centres de salut per a grups específics de ciclistes.

Educació

- Disseny de campanyes de sensibilització per a conductors i ciclistes, especialment a l'escola.
- Suport als programes de formació i acreditació per dirigir i fer de guia ciclista de la comunitat ciclista.
- Identificació d'una persona responsable de la mobilitat sostenible a l'escola.
- Conscienciació de la comunitat escolar sobre l'ús de la bicicleta com un mitjà de transport pràctic, saludable i sostenible.
- Classes de conducció en bicicleta en què s'introdueixin proves en espais tancats i en circuits reals per vies públiques adaptades als nous paradigmes de mobilitat.
- Pla d'acció de les empreses per fomentar l'ús de la bicicleta.
- Inclusió del cicloturisme en els programes de pre-grau i postgrau.
- Excursió anual en bicicleta durant els estudis de primària i secundària.
- Organització d'escoles d'estiu per a cicloturistes o inclusió de paquets cicloturístics en aquestes escoles.

1.6 Marc normatiu a escala nacional

Es considera que els poders públics són el grup objectiu més important d'aquest paquet de treball:

- Els poders públics, així com els agents econòmics, seran l'objectiu del pla de capitalització, que se centrarà en com es poden mantenir els resultats del projecte.
- Les recomanacions normatives es prepararan específicament perquè les autoritats nacionals, regionals i locals en facin ús. S'hauran d'haver preparat amb aquestes autoritats perquè la possibilitat que s'adoptin sigui real.





- Establir un sistema de gestió a llarg termini implicarà els col·laboradors actuals, molts dels quals són poders públics, i s'espera que altres actors s'hi incorporin amb el pas del temps.

Les accions proposades podrien ser les següents, entre d'altres:

- Que la bicicleta s'integri de manera adequada en el sistema de transport multimodal mitjançant les accions i els programes necessaris.
- Que tots els projectes infraestructurals rellevants a escala nacional tinguin en compte l'ús de la bicicleta (per a vies noves i projectes urbans o portuaris) en la mesura possible.
- Que hi hagi un grup de treball interministerial que funcioni per als reptes intersectorials.
- Que el terratinent quedi exempt de la responsabilitat personal.
- Crear un comitè regional per coordinar la infraestructura i la seguretat per a les bicicletes.
- Elaborar un pla infraestructural per crear una xarxa interurbana i metropolitana per a les bicicletes.
- Afavorir la creació d'un equip de cicloturisme per desenvolupar una xarxa de cicloturisme amb connexions.
- Formar un bon equip per a la gestió i el manteniment dels camins cicloturístics de cada regió.

El marc regulador a escala regional i local ha d'incloure:

- Infraestructura
- Els mitjans de transport i la llibertat de pujar-hi amb bicicleta
- Allotjaments aptes per a ciclistes
- Sinergies positives
- Serveis addicionals i excursions amb guia
- Esdeveniments especials per als cicloturistes
- Normes de comercialització de la bicicleta

1.7 Cicloturisme sostenible i responsable

1.7.1 Carta del turisme sostenible i responsable a la zona MED

Expectatives:

El canvi cap a un turisme sostenible no és només el camí necessari per conservar la riquesa natural i cultural de la nostra regió i la qualitat de vida de les comunitats autòctones. La millora del marc legislatiu per executar accions i polítiques que fomentin l'ús de la bicicleta:

- Enforteix les economies locals.
- Ajuda les empreses i conserva o crea llocs de treball, gràcies als costos directes dels cicloturistes, especialment a les zones rurals que no atreuen gaires visitants ni són turístiques.
- Ofereix rutes ciclistes segures i atractives d'interès cultural, mediambiental, natural, etc.
- Millora la qualitat de vida.
- Millora la salut física i psíquica i redueix les despeses en atenció sanitària.
- Redueix la petjada de carboni

Passos:

Una Carta del turisme sostenible ha de ser tan horitzontal i integral com sigui possible per oferir desenvolupament econòmic als residents sense tornar a posar en perill el seu benestar i els elements tangibles i intangibles del seu entorn, tant naturals com culturals. Això s'ha de fer seguint els cinc passos que s'indiquen tot seguit:

- **PAS 1:** creació d'una estructura capdavantera i col·laboradora;
- **PAS 2:** anàlisi de les destinacions per avaluar-ne la situació actual en relació amb la sostenibilitat;
- **PAS 3:** desenvolupament d'una visió de conjunt amb el pressupost i el calendari corresponents;
- **PAS 4:** formulació, consulta i aprovació del Pla estratègic per al desenvolupament del turisme sostenible;
- **PAS 5:** supervisió i avaluació.

La bicicleta aporta molts beneficis, tant individuals i directes per als usuaris com col·lectius per al conjunt de la societat. La bicicleta és pràctica, millora la salut de les persones que la utilitzen i l'entorn de les nostres ciutats. És un motor econòmic, perquè l'augment de l'ús de la bicicleta és una oportunitat perquè l'economia local creixi i tingui projecció internacional. Anar en bicicleta és una activitat conscient per afavorir la conservació de la natura i la sostenibilitat. La bicicleta és molt positiva des de la perspectiva mediambiental i no fa soroll.

1.7.2 Control i gestió del flux de ciclistes

Els organismes gestors de la destinació han de treballar de costat, tot combinant els sistemes de control comprovats amb tecnologies i indicadors nous, com ara la petjada de carboni, la capacitat d'acollida de les destinacions turístiques de la costa, el turisme cultural i el turisme de creuers, les experiències culinàries, el canvi climàtic, i el consum d'aigua i els ecosistemes marins, per esmentar alguns factors crucials. Es pot implantar un sistema de control i gestió específic per controlar i detectar ciclistes.

Es pot fer servir per a la seguretat, la senyalització i el control:

- Seguretat a les cruïlles: es pot advertir els conductors de la presència de ciclistes al costat dels seus vehicles amb un senyal actiu.
- Millora de la senyalització: en algunes cruïlles controlades amb senyals de trànsit, els ciclistes es troben en una fase de senyalització diferent per detectar-los bé.
- Recompte del flux per obtenir dades del flux de ciclistes d'una manera extremadament rendible

Difusió dels resultats dels mètodes de control que ja s'han fet servir:

- Estudis per conèixer el perfil dels usuaris.
- Comptadors per conèixer la freqüència d'ús.

Possibles accions empreses després d'avaluar els resultats del control:



Photo: Ivan Sardi/CNTB Copywrite

- Millora de la senyalització d'acord amb les mancances o les expectatives identificades pels cicloturistes i altres usuaris de les vies verdes.
- Increment del nombre de comptadors o, com a mínim, trasllat d'aquests a altres punts per conèixer l'ús real de les rutes ciclistes, per part dels vianants i també dels ciclistes.
- Increment o millora de les zones de descans connectades a les rutes ciclistes per satisfer les necessitats dels usuaris.
- Diversificació i intensificació dels canals per difondre i fer publicitat de les nostres rutes cicloturístiques a fi d'incrementar el nombre d'usuaris.

1.7.3 Integració de xarxes ciclistes fora d'asfalt al litoral i al rerepaís

- Millora de la gestió de l'ús de la bicicleta amb la protecció i la revaloració d'hàbitats o ecosistemes més amplis.
- Reducció de les possibles pressions sobre l'entorn gràcies a la detecció mitjançant el rastreig en línia de les bicicletes.
- Llistes de les zones naturals importants al llarg de la ruta, els conflictes potencials i els possibles projectes per millorar l'experiència ciclista en aquestes zones.
- Bàsicament només es preveu la senyalització d'una via integrada en funció del territori o la zona d'interès natural i la construcció de la infraestructura nova mínima possible.
- Control de la informació que circula entre el públic a fi de mantenir la qualitat superior de la informació i l'orientació.
- Criteris de la Carta Europea de Turisme Sostenible per crear rutes en zones protegides.
- El cicloturisme pot ser molt beneficiós per a les destinacions menys atractives de les quals els visitants passarien de llarg. En aquest sentit, el cicloturisme està relacionat amb el turisme lent (posant l'accent en l'ecogastronomia, el patrimoni i la cultura) i les sinergies entre tots dos s'han d'explorar per fer progressos en el mercat.
- Les despeses dels cicloturistes es concentren més a la zona per on passa la ruta i, en funció del caràcter

de les cadenes de subministrament, circularan cap a les economies locals durant més temps abans que s'escapin.

1.8 Polítiques de digitalització (del futur) a escala europea i nacional

La digitalització també ha arribat al sector de la bicicleta. Fa tan sols uns anys, el sector de la bicicleta estava centrat sobretot en els productes mecànics i analògics, però avui els productes són cada vegada més elèctrics i digitals. L'evolució de les bicicletes elèctriques afegeix energia (bateria recarregable) i intel·ligència (senyors, unitats de control, bus CAN) i obre noves possibilitats tècniques. En conseqüència, la mobilitat en bicicleta s'està tornant electrificada (sistema de propulsió), automatitzada (sistema de canvi de marxes, xassis, ABS) i connectada (navegació, aplicacions per a mòbil, portals en línia).

Les polítiques i els marcs normatius de què disposem avui no són eficaços ni van gaire en consonància amb els avenços de la tecnologia. Evidentment, les noves tecnologies han tingut una enorme influència sobre un gran nombre de marcs reguladors i polítiques, però encara hi ha marge de millora. Els avenços tecnològics es produeixen a una gran velocitat, mentre que els marcs reguladors són molt més lents sobretot a causa de les decisions polítiques.

L'aplicació del Reglament general de protecció de dades (RGPD) de la UE i el canvi de la normativa sobre la confidencialitat de les dades ha provocat grans canvis en el funcionament de les empreses i institucions. Fa dècades que hi ha lleis i institucions per protegir les dades personals. Això no obstant, els avenços tecnològics es «mouen» a la velocitat de la llum, les seves aplicacions es multipliquen constantment i, el que és més important, la seva expansió i penetració en la vida quotidiana de les persones és enorme. El nou reglament de protecció obligatòria omple el buit que s'ha generat, compensa les mancances de la legislació i, sobretot, complementa la protecció. Per protegir els drets i complir les obligacions de manera eficaç, calen coneixements i instruments d'execució adequats. Dit d'una altra manera, fa falta una ajuda ferma i continuada per a la implantació de les institucions noves.

L'Internet de les coses (IdC) és un paradigma emergent que permet la comunicació entre dispositius electrònics i sensors per Internet per facilitar-nos la vida. L'IdC fa servir dispositius intel·ligents i Internet per oferir solucions innovadores a diferents dificultats i problemes relacionats amb diferents sectors empresarials, governamentals i públicoprivats del món. L'IdC s'està convertint progressivament en un aspecte important de la nostra vida que es pot percebre arreu. En conjunt, l'IdC és una innovació que reuneix una gran varietat de sistemes intel·ligents, marcs i dispositius i sensors intel·ligents.

Les noves tecnologies poden tenir un paper important en la modernització de les polítiques i l'administració. En concret, poden garantir l'estalvi, reduir la desocupació, estimular l'economia i eliminar la discriminació.

Llista d'accions possibles:

- Millora de les polítiques amb l'ús de la tecnologia (computadors i dades massives disponibles).
- Suport digital per a una cultura sostenible de la bicicleta sabent que els ciclistes són «amants» dels ginyes digitals i que els agrada compartir la informació.
- Les aplicacions i plataformes digitals poden ser instruments útils perquè els ciclistes i els desenvolupadors creïn comunitats fortes.
- Creació d'un lloc web de la ruta amb la informació de totes les rutes locals i de llarga distància.
- Realització d'estudis i recopilació de dades d'usuaris sensibles a escala local i regional.
- Redacció d'un pla de capacitat del ciclista a les pistes amb una aplicació mòbil.
- Creació de nous instruments d'aplicació web amb totes les rutes cicloturístiques.

1.9 Polítiques de desenvolupament regional (desenvolupament regional/rural)

1.9.1 Plans d'acció regionals, necessaris per a l'elaboració del pla d'acció transnacional

El pla d'acció servirà de base per a la millora de la ruta a llarg termini (xarxa ciclista regional). La millora es considera necessària en relació amb els instruments

promocionals i el disseny de la infraestructura nova. La infraestructura per a bicicletes es pot millorar establint una coherència entre les rutes existents, portant la infraestructura a un nivell superior o ampliant considerablement la infraestructura. Les millores han de ser un punt de partida del pla infraestructural per a la circulació en bicicleta o s'han d'integrar en un pla d'acció infraestructural per a bicicletes, que inclourà diversos aspectes de promoció de l'ús de la bicicleta.

S'ha d'elaborar un projecte infraestructural d'abast nacional per a bicicletes a fi de millorar la xarxa ciclista i fer-la atractiva i còmoda per als ciclistes autòctons i els turistes. També s'ha de garantir que el conjunt de directrius i estratègies de planificació favorables a la promoció de la bicicleta com a objectiu s'aborda a tots els nivells dels programes i decisions marc d'abast nacional, com ara les directrius de planificació regional, els plans de desenvolupament i els plans d'àmbit local.

A més, les xarxes ciclistes s'han de desenvolupar en el marc d'uns plans més amplis de trànsit local apte per a bicicletes a totes les zones interurbanes. Les xarxes ciclistes de les zones urbanes s'han de desenvolupar de manera que compleixin les normes europees i nacionals sobre la creació de turisme circular al país. La senyalització ha d'incloure senyals de trànsit, senyals d'avertència i cartells informatius (casetes) per a les rutes.

Pel que fa al pla d'acció dut a terme en el marc del projecte MEDCYCLETOUTOUR, a continuació resumim les accions infraestructurals que s'han fet a Catalunya: preparació dels treballs de construcció; construcció d'una via o un carril pedalables o una calçada sobretot per a bicicletes; construcció d'un pont o túnel per a bicicletes; millora de la superfície de la via o el carril pedalables; tractament i reconstrucció de cruïlles; senyalització completa. A curt termini, s'està definint la senyalització de la ruta per aplicar-la. A més, es preveuen nous projectes de senyalització a altres zones amb l'objectiu de continuar fent créixer la ruta entre el 2020 i el 2025.

1.9.2 Revisió de la situació actual a les regions amb condicions per a la cooperació transnacional

La cooperació transnacional té l'objectiu d'afavorir la millora de la cooperació i el desenvolupament regional



dins de la UE amb un criteri compartit per abordar els problemes comuns. Les qüestions polítiques bàsiques a escala regional abracen molts àmbits relacionats amb la innovació, la sostenibilitat mediambiental, l'accessibilitat, les telecomunicacions, el desenvolupament urbà, la democràcia i els recursos humans, i la igualtat de gènere. Això permet que regions de diferents estats membres de la UE facin una feina valuosa en matèries com ara els corredors ciclistes, la gestió del cicloturisme, les connexions entre empreses internacionals i recerca i la creació de mercats més viables i sostenibles.

Recentment s'han elaborat diferents revisions (documents) de la situació actual de l'ús de la bicicleta a les regions eslovenes per abordar els problemes de la bicicleta a escala regional amb l'objectiu de millorar-ne la posició competitiva en la cooperació transnacional. A més, es crea la taula transfronterera Eslovènia-Itàlia. A Catalunya s'ha creat el Comitè Tècnic de la Bicicleta, que depèn de la Taula de la Bicicleta i està format pel Departament de Territori i Sostenibilitat, el Servei Català de Trànsit i representants de les principals autoritats locals de Catalunya i entitats del sector de la bicicleta. L'objectiu d'aquesta comissió és coordinar i prendre decisions sobre aspectes normatius i tècnics relacionats amb la bicicleta.

Alguns aspectes o accions generals són:

- Experiències.
- Senyalització.
- Governança (organismes transfronterers).
- Taula de la Bicicleta, organisme superior de governança amb representació del territori a tots els nivells.
- Impuls d'un grup de treball sobre cicloturisme entre administracions i institucions diferents per desplegar una xarxa cicloturística connectada.
- Cada organisme públic ha de tenir un coordinador tècnic de la bicicleta.
- Suport tècnic als ajuntaments per dissenyar, implantar i fomentar l'ús de la bicicleta.
- Creació d'un clúster de la bicicleta per a la cooperació, la competitivitat, les campanyes de promoció i la innovació.

1.9.3 Instruments de planificació regional

1.9.3.1 Instruments polítics

Intervencions en tres àmbits d'escala diferent:

- **En l'àmbit de l'ordenació urbana i la planificació del trànsit**
Implantar una ordenació urbana i una planificació del trànsit requereix la jerarquia de la xarxa de carreteres. L'objectiu principal de la jerarquia és crear i garantir zones de circulació poc agressiva, protegides del pas d'altres vehicles.
- **En l'àmbit de la xarxa principal de carreteres**
En general, a la xarxa principal de carreteres s'intenta que hi hagi separació entre les bicicletes i els vehicles, cosa que s'aconsegueix amb la construcció de carrils o corredors especials per a les bicicletes.
- **En l'àmbit dels punts de canvi de bicicleta**
Als punts de canvi de mitjà, l'objectiu principal és la creació d'aparcaments i magatzems per a bicicletes, pràctics per a les persones que recorren en bicicleta una part de la seva ruta de mitjana o llarga distància.

Altres:

- Mecanismes per mesurar el funcionament del sistema i indicadors.
- Lideratge compartit entre els sectors públic i privat.
- Millora de la gestió turística del territori i el seu creixement.

1.9.3.2 Instruments d'execució

- L'establiment de regions turístiques i el seu model de governança també pot comportar la gestió regional de la bicicleta (rutes).
- Planificació sectorial i territorial del turisme.
- Adaptació de les diferents administracions públiques a la planificació.
- Marc espacial específic per al cicloturisme a escala nacional.



1.9.3.3 Instruments específics del sector

Altres sectors i instruments a escala regional són, entre altres:

- Infraestructura pública, medi ambient i sostenibilitat
- Infraestructura verda
- Sector privat
- Gestió basada en l'ecosistema
- Instrument digital per a la captura de rutes

1.10 Governança i coordinació a escala regional i nacional

1.10.1 Governança i coordinació existents

El model de governança existent a cada regió es pot millorar a partir de l'experiència del projecte MED. Les regions han de configurar estratègies macrotemàtiques i multisectorials a escala europea i mediterrània tenint en compte tots els actors rellevants i no solament les destinacions; així, poden millorar i gestionar tots els impactes econòmics, socials i mediambientals del turisme. Per a això, han de treballar en la governança, la competitivitat, la innovació, la sostenibilitat i la inclusió. La governança del turisme sostenible ha de tenir una



2.

Llista d'accions normatives i operacionals proposades per arribar a tenir una ruta ciclista d'alta qualitat (destinacions) (Pla de capitalització)

2.1 Infraestructura

2.1.1 Pla operatiu d'inversions en cas d'infraestructura lineal i infraestructura in situ. Els projectes infraestructurals rellevants han de tenir en compte l'ús de la bicicleta en la mesura possible.

La infraestructura per a bicicletes es construeix, es gestiona, es fomenta i es manté a diferents nivells administratius seguint una mena de piràmide que inclou les escales local, regional, nacional, europea i transnacional.

Hi ha un nombre limitat de rutes ciclistes europees (per exemple, EuroVelo) que formen un eix de la infraestructura europea per a la bicicleta i poden actuar com un projecte «insígnia» als països on la infraestructura per a la bicicleta és limitada. A més, a molts països no hi ha una definició clara de les normes relatives a la infraestructura per a la bicicleta, per la qual cosa aquesta infraestructura pot acabar ubicada en «espais sobers». Això no reflectirà les necessitats dels ciclistes ni garanteix que la xarxa sigui uniforme, coherent o

evolució paral·lela, en un context capaç d'anar més enllà de l'esfera política immediata del turisme. Com que és un sistema complex, el turisme pot ser especialment vulnerable a la inestabilitat, la volatilitat i els impactes externs, la qual cosa n'accentua considerablement la complexitat. Per tant, és necessari tenir un coneixement profund i específic per al context dels sistemes turístics i la seva governança. També s'han de tenir en compte les relacions de poder, les contrapartides i els acords específics que la governança del turisme comporta.

Encara no hi ha un model de governança únic per a les rutes cicloturístiques i les vies pedalables. En el cas de les rutes promocionades pel govern regional, coexisteixen dos models possibles: d'una banda, el govern regional construeix la ruta i després la gestiona, cosa que significa fer un manteniment de la senyalització i també promocionar la ruta; de l'altra, el govern regional construeix la ruta i després transfereix la propietat tant de la infraestructura com de la senyalització a les autoritats locals perquè aquestes en puguin fer una gestió més eficient.

A més, s'han creat institucions com el Consorci de Vies Verdes de Girona per projectar, construir, mantenir i promocionar rutes cicloturístiques en una zona determinada, en aquest cas concret a Girona. Es tracta d'un model exemplar que seria interessant extrapolar a la resta del territori. En conclusió, la definició d'un model de governança eficient i global per a tot Catalunya és un repte i un objectiu molt important que cal assumir i millorar tenint en compte les experiències anteriors amb els seus avantatges i els seus inconvenients.

1.10.2 AGLT: activitats que s'han d'incloure en un acord de gestió a llarg termini (AGLT)

Les activitats que s'han d'incloure en un acord de gestió a llarg termini (AGLT), amb l'objectiu de garantir que les parts continuen col·laborant, són:

- Elaborar (o actualitzar) i executar un pla transnacional per a l'ús de la bicicleta.
- Crear «grups de treball de la bicicleta» forts i designar un responsable transnacional de l'ús de la bicicleta.
- Crear un centre de coneixement transnacional o una «acadèmia de la bicicleta» per a la formació de professionals i el perfeccionament.

- Millorar el marc normatiu per a l'ús de la bicicleta.
- Integrar la normativa per fomentar l'ús de la bicicleta i incrementar la seguretat de les bicicletes als codis de circulació nacionals.
- Oferir unes condicions de circulació respectuoses amb les bicicletes amb la introducció de límits de velocitat.
- Millorar i harmonitzar les especificacions dels vehicles i els equips.
- Proporcionar una infraestructura adequada per a les bicicletes.
- Incorporar la bicicleta en tota la planificació infraestructural.
- Fomentar el cicloturisme.
- Utilitzar les dades intel·ligents per millorar les condicions per a la circulació en bicicleta.

1.11 Harmonització de les polítiques

El paper de l'escala supranacional en la circulació transfronterera en bicicleta (impactes). Propostes d'adaptació per als països veïns.

El paper de l'escala supranacional en la circulació transfronterera en bicicleta és fonamental, perquè garanteix l'eficàcia de la cooperació. Els països veïns adapten les seves polítiques a l'estratègia de la xarxa transnacional i, així, creen una xarxa que fomenta un ús de la bicicleta acceptable per a tothom. Al llarg d'aquest procés, es formen noves identitats frontereres amb un grau de permeabilitat en què les polítiques estatals en matèria de seguretat actuen com a factor bàsic de les relacions internacionals. Al límit de la frontera supranacional i nacional, els actors fan servir les xarxes, que estan connectades a escala tant local com regional, per generar la cooperació transfronterera en diferents aspectes. Les xarxes ciclistes es troben a escala nacional, regional i local, però sovint falten connexions a causa de la falta de coordinació entre les diferents escales. En conseqüència, cal una planificació estratègica per interconnectar els nivells diferents de les xarxes. Aquest és el paper de l'escala supranacional en la circulació transfronterera en bicicleta.

atractiva. Així doncs, l'objectiu és proporcionar una xarxa que segueixi una estructura uniforme que vinculi una ruta amb l'altra. Cada nivell de la piràmide compleix un objectiu diferent i, per tant, ha de seguir una lògica diferent i satisfer una necessitat diferent. Les rutes ciclistes transnacionals s'han de projectar tenint al cap unes connexions més àmplies. Les rutes nacionals han de constituir l'eix de la xarxa, mentre que les rutes regionals i locals, idealment, han de formar artèries perquè les comunitats autòctones abordin la seva vida quotidiana. Evidentment, aquests objectius s'encavalquen i alguns trams de la ruta satisfan diverses necessitats.

L'establiment d'una metodologia comuna per teixir una xarxa uniforme de rutes ciclistes ajuda a definir les necessitats i serveix de pauta per a les autoritats nacionals, regionals i locals. Cada nivell de la infraestructura per a la bicicleta requereix més gestió, promoció, supervisió i manteniment. El resultat serà més seguretat, més comoditat i més orientació per als ciclistes i, per tant, farà créixer la satisfacció dels ciclistes existents i animarà grups nous de persones a anar en bicicleta.

Oferir una infraestructura adequada per a les bicicletes:

- Definir i elaborar una metodologia i supervisar la implantació d'una xarxa ciclista transeuropea.
- Crear i mantenir xarxes de rutes ciclistes transnacionals, nacionals, regionals i locals.
- Establir normes nacionals per a la infraestructura per a les bicicletes.

Lineal:

- Vies pedalables a zones urbanes o interurbanes
- Ruta per a bicicletes o vianants
- Ruta amb un ús mixt de vehicles i bicicletes
- Vies pedalables en entorns naturals (camins)
- Rutes cicloturístiques de llarga distància

In situ:

- Aparcaments, zones d'aparcament segures a estacions de transport públic
- Ús compartit o lloguer de bicicletes, sobretot a estacions de transport públic
- Àrees de descans (restaurants, etc.)
- Àrees de servei

- Zones multimodals
- Zones escolars i d'oci

2.1.2 Intermodalitat

L'objectiu és fer créixer l'oferta intermodal al llarg de la ruta. Per això, l'ús de la bicicleta s'ha d'integrar bé en el sistema de transport multimodal, amb sistemes de transport intel·ligent i duent a terme la integració de la bicicleta i el transport públic. En millorar la intermodalitat, també es millora la proporció modal de la bicicleta.

La intermodalitat és el futur intel·ligent de la mobilitat urbana. Les ciutats cada vegada reben més pressions per oferir opcions de mobilitat pública que combinin diversos mitjans de transport a fi de reduir l'ús de vehicles privats. El transport mundial representa gairebé una quarta part de les emissions de diòxid de carboni relacionades amb l'energia i el percentatge va en augment. A Europa, tot i que «les emissions s'han reduït considerablement al llarg de les últimes dècades, les concentracions de contaminants atmosfèrics continuen sent massa elevades», d'acord amb l'Agència Europea del Medi Ambient.

La xarxa transfronterera ha d'incloure en les seves polítiques el següent:

- Fomentar un increment de l'ús de les bicicletes en el flux circulatori nacional.
- Repensar els fluxos circulatoris i reforçar els carrils bici.
- Les bicicletes no es poden considerar una solució aïllada i s'han d'integrar en una xarxa de transport intermodal.
- Ús ininterromput de mitjans de transport diferents en un sol trajecte.
- Crear una eina intel·ligent que uneixi les xarxes de transport i les organitzacions i promogui activament la intermodalitat entre el transport regional i urbà, més enllà de la dimensió única de la ciutat.
- Les rutes ciclistes han d'estar connectades amb la xarxa de transport públic i ser accessibles des d'aquesta.



Augment de les places d'aparcament per a bicicletes a les zones públiques:

- Incrementar el nombre de places d'aparcament segures per a bicicletes.
- Tenir en compte les bones pràctiques europees.
- Posar en pràctica solucions amb bicicletes públiques o d'ús compartit als principals nodes del transport públic, especialment per connectar les zones industrials.

2.1.3 Senyalització: impacte de les normes de la FEC sobre els nivells més baixos de la xarxa ciclista (al llarg del projecte, integració)

La xarxa la gestiona la Federació Europea de Ciclistes (FEC) que treballa per garantir que totes les rutes ofereixen un disseny, una senyalització i una promoció d'alta qualitat a tot Europa..

- Uniformitzar els diferents senyals de trànsit i de perill al llarg de tota la ruta.
- Senyalització coherent a tot el territori: senyalitzar les rutes ciclistes amb els mateixos criteris a tot el territori significa normalitzar les polítiques de senyalització a escala nacional. Cal aplicar manuals per als senyals d'orientació a les rutes ciclistes i les vies pedalables.
- Conèixer la repercussió de les experiències de senyalització de la ruta en el marc del projecte també a altres regions i compartir les bones pràctiques entre els participants.
- Possibles diferències per a les zones urbanes i no urbanes.
- Senyals informatius (a escala local).
- Crear una plataforma per planificar les rutes que inclogui totes les rutes locals i de llarga distància.



Photo: Ivan Sardià/CNTB Copywrite



2.1.4 Sincronització (numeració, disseny) dels diferents nivells de la xarxa ciclista. Connexió de la ruta de llarga distància amb altres zones per pedalar al llarg del seu recorregut.

RECOMANACIONS

- Els coneixements sobre l'ús de la bicicleta estan repartits entre nivells i institucions diferents. Per això, cal reunir tots els experts i actors rellevants dels nivells i els àmbits polítics rellevants per treballar conjuntament en la promoció de l'ús de la bicicleta. Les reunions regulars contribueixen a l'intercanvi d'idees, l'anàlisi dels reptes, etc. Uns grups de treball eficaços formats per experts (diferents actors dels sectors del transport, la salut, el medi ambient, l'economia, etc.) permeten conèixer millor les diferents necessitats i exigències i unir forces.
- Designar un organisme responsable que s'encarregui de liderar la gestió i la coordinació de la xarxa ciclista.
- Identificar els actors rellevants a diferents escales, així com la seva voluntat i el seu compromís per participar en una «xarxa ciclista» global (grup de treball) ●

2.1.5 Millora de la seguretat a les carreteres i bona cultura de la conducció, educació (on la destinació ciclista comença de debò, canvi d'actitud)

RECOMANACIONS

Les polítiques que defensen les rutes ciclistes de llarga distància han de presentar un nivell més alt de seguretat, comoditat i atractiu perquè els ciclistes compleixin el criteri fonamental de la seguretat a les carreteres, que impedeix que se'ls faci anar per carreteres molt transitades i sense serveis especials per a bicicletes.

Les polítiques han de proporcionar rutes:

- que siguin aptes per a famílies, perquè els infants també les puguin recórrer de manera fàcil i segura;
- que siguin prou amples perquè els ciclistes puguin pedalar de costat i es puguin avançar, en què es pugui pedalar en ambdues direccions sense perill;
- la distància total de les quals es pugui recórrer;
- que es basin, en la mesura possible, en llocs atractius de la zona i portin els ciclistes fins a paisatges d'interès per als turistes;

SITUACIÓ

- En algunes destinacions del recorregut, la sincronització dels diferents nivells de la xarxa ciclista és escassa, però hi ha molt marge de millora. La cooperació transnacional estimularà tots els nivells de sincronització i connectarà la ruta de llarga distància amb altres zones per pedalar al llarg del seu recorregut.
- El projecte servirà per crear xarxes regionals i locals al seu voltant i ampliar els sistemes regionals de rutes ciclistes basant-se en la ruta de llarga distància del MED. Un exemple podria ser la xarxa i les plataformes www.bike-alpeadria.com i www.bike-alpeadria.eu ●



SITUACIÓ

La ruta EuroVelo 8 s'ha definit per primera vegada a la regió de la Grècia occidental. La infraestructura viària existent segueix tota la ruta. La via és pública, és d'asfalt i en general està en bones condicions, és a dir, ofereix una superfície força (o fins i tot perfectament) pedalable. La infraestructura viària existent està formada per vies públiques amb una amplada suficient.

Gran part de la ruta analitzada es caracteritza per tenir un trànsit moderat amb límits de velocitat mitjans. La senyalització compleix la normativa nacional, però ara mateix no hi ha senyalització de l'EuroVelo disponible.

La senyalització de l'EuroVelo és, sens dubte, un àmbit que necessita accions de millora. S'ha d'abordar el gran volum de trànsit, especialment durant l'estiu. Els defectes a la superfície de les vies, els problemes de senyalització i les cruïlles perilloses es consideren limitats i, de fet, no són crítics.

- que garanteixin les millors connexions possibles amb els sistemes de transport públic on es permet el transport de bicicletes.

Això significa, en concret, que hi ha d'haver opcions millorades per al transport de bicicletes als autobusos de les zones rurals.

- Senyalització addicional a les carreteres.
- Debat sobre polítiques més estrictes sobre l'ús d'equips de seguretat quan hi hagi trànsit.
- Creació d'un comitè tècnic interadministratiu per a la infraestructura i la seguretat per a les bicicletes.
- Informe anual en què s'avaluïn els accidents dels ciclistes i es facin recomanacions per millorar.
- Infraestructures espaioses, atractives, ben delimitades i ben il·luminades, amb capacitat per respondre als possibles increments de la demanda.
- Cap accident urbà amb el disseny d'una infraestructura segura per a la bicicleta.
- Campanyes de sensibilització sobre la conducta per als conductors de vehicles i els ciclistes.
- L'escola és la plataforma inicial per fomentar l'ús de la bicicleta i formar sobre la seguretat a les carreteres. ●

2.1.6 Foment de la mobilitat activa entre la població (Com es pot promoure la cultura de la bicicleta?)

El creixement del cicloturisme pot incrementar la popularitat de les visites al patrimoni cultural i generar uns ingressos considerables gràcies als preus de les entrades i les vendes de records, però també pot tenir uns efectes perjudicials, sobretot si un nombre significatiu de visitants hi arriba en vehicle privat. A fi de conservar el nostre patrimoni, és important trobar maneres eficaces de canviar els comportaments dels visitants a l'hora de viatjar.

Les polítiques que fomenten l'ús de la bicicleta per visitar el patrimoni cultural són una bona manera de reduir l'impacte dels viatges d'oci. Si hi ha més turistes que es moguin en bicicleta, es resolen els problemes d'aparcament, es redueix dràsticament la contaminació i es millora la situació dels llocs culturals i arqueològics.



A gran part de la ruta el volum de trànsit és moderat. S'ha d'assenyalar que aquest càlcul es basa en el volum màxim de trànsit durant el període turístic de l'estiu. Durant la resta de l'any, el trànsit previst és molt inferior. ●



A cada regió de cada país, és important disposar d'un mecanisme que permeti a les comunitats autòctones reflexionar sobre com poden millorar el potencial turístic de la ruta, comparant els beneficis econòmics que poden obtenir amb els impactes com ara el soroll, les excursions d'un dia, etc.

- Orientar-se als ciclistes al trànsit, l'entorn natural, els espais compartits de les zones urbanes o els camins a la natura.
- Posar en pràctica solucions amb bicicletes públiques o d'ús compartit als principals nodes del transport públic.
- Afegir el logotip de la bicicleta als mapes del transport públic.

- Promoure la creació de paquets cicloturístics per a grups concrets: escoles, pensionistes, famílies, persones amb necessitats especials o discapacitats, etc.

2.2 Serveis

2.2.1 Beneficis de crear un producte transnacional per als proveïdors turístics locals

Els aparcaments segurs i els serveis ajuden a fer que l'ús de la bicicleta sigui més agradable i que la gent sigui menys reticent a anar en bicicleta i viatjar. A més, cal una senyalització uniforme per als ciclistes. Això és un reflex de l'escassa preocupació de les autoritats locals perquè la falta d'aparcament i d'altres serveis per a les bicicletes sigui un obstacle per als ciclistes.

L'objectiu de la senyalització per als ciclistes és permetre'ls trobar el camí cap a la seva destinació i saber on es troben. A més, actua com a propaganda per a l'ús de la bicicleta. Els districtes i les regions han d'incrementar la senyalització per als ciclistes en els pròxims anys.

Les accions pilot poden convertir els districtes i les regions en exemples de bones pràctiques per abordar el problema com a autoritat coordinadora i definir les normes que han tingut un impacte positiu.

Els beneficis generats per la ruta transnacional es poden fer servir per defensar la formulació de més polítiques turístiques a cada regió:

- Turistes nous i desitjats;
- Nous segments de ciclistes que estimulin nivells de servei nous;
- Reducció de l'alta estacionalitat;
- etc.



2.2.2 Inclusió, col·laboració, professionalització dels proveïdors turístics (com a solució transnacional) per a la millora dels serveis. Com es pot ajudar a incrementar les vendes del producte per part de les agències?

RECOMANACIONS

- Formulació de polítiques per impulsar les agències de viatges nacionals.
- Oferta de cicloturisme en col·laboració amb hotels o altres empreses de lloguer d'allotjaments del país.
- Promoció (fires, treball en xarxa, sortides promocionals, etc.).
- Vendes a través d'agències.
- Integració de l'oferta ciclista en l'oferta turística general a tots els nivells.
- Millora de les polítiques i les normes nacionals sobre turisme per als proveïdors del sector de la bicicleta.
- Col·laboració com a factor clau per millorar la qualitat de la destinació o el producte ciclista.
- Acceleració de la professionalització dels proveïdors turístics aprofitant els coneixements i els resultats del projecte. ●

SITUACIÓ

GRÈCIA: coordinació dels principals operadors de transport de llarga distància (vaixells, avions, operadors de ferrocarrils, empreses d'autobusos, etc.), connexió dels centres principals mitjançant la xarxa d'operadors de transport i connexió d'aquests amb les xarxes regionals. El participant en el projecte en conjunt crearà i executarà la plataforma. Aplicació dels serveis adreçats als usuaris finals per a la planificació de les rutes i la reconfiguració de les rutes adaptables segons les actualitzacions a temps real vinculades a les agències d'informació nacionals; joc d'eines per modelar la governança informativa i les capacitats operatives; noves oportunitats laborals gràcies a la formació professional i el màster internacional; conjunt de serveis que facilitin els processos d'ajuda per a la presa de decisions. La creació d'una plataforma integrada per a la planificació de viatges entre Grècia i Itàlia té a veure amb les aspiracions i els objectius del projecte EA SEA WAY i la seva futura plataforma pilot. La plataforma GIFT, gràcies a la seva connexió amb els actors del transport de mercaderies i el sector turístic, aportarà un valor afegit valuós als transports combinats i el sector turístic serà un instrument útil per als actors i el públic. L'arrel integrada de la plataforma GIFT 2.0 pot combinar-se amb la plataforma EA SEA WAY i crear una gran ruta multinacional integrada. ●

2.2.3 Empreses innovadores i productes nous que volen mostrar les tecnologies i els avenços més recents en aquests àmbits (incloses les bicicletes elèctriques)

- Transmissió Cardan, una alternativa a les cadenes i les corretges.
- Més pedals magnètics: fan servir hàbilment una sèrie d'imants perquè els peus del ciclista es mantinguin als pedals.

- Quadres de bicicleta plegables: malgrat que hi ha tota mena de quadres de bicicleta plegables, les rodes continuen sent un problema.
- Manxes de peu: són prou petites com per portar-les al quadre, es col·loquen a terra i es connecten a la tija de la vàlvula Presta o Schrader del pneumàtic amb un tub que va inclòs i després els ciclistes les trepitgen.
- Remolc: els remolcs per a bicicletes són ideals per portar càrrega amunt i avall, però trontollen.
- AeroPod: el nou AeroPod de Velocomp, que es munta a la barra, els dona la xifra que volen saber.
- Sistema reTyre: consta d'un pneumàtic base que es col·loca sobre la llanda i diferents tipus de bandes de rodolament (anomenades pells) que es poden col·locar sobre el pneumàtic amb unes cremalleres integrades a ambdós costats.
- Llum per a bicicleta Hydra 3 de Mystic Devices: el far consta de tres bombetes LED de 600 lúmens.
- TyreWiz: TyreWiz, de Quarq, s'enrosca a la tija de la vàlvula Presta del pneumàtic i, a partir d'aquí, un sensor integrat mesura constantment la pressió del pneumàtic. Després les dades es transmeten per ANT+ o Bluetooth Low Energy a un ordinador de bicicleta o una aplicació iOS/Android instal·lada en un telèfon mòbil connectat. Els usuaris rebran avisos.
- Bicicleta elèctrica Convercycle: alterna les configuracions normal i per a càrrega.

2.3 Promoció

2.3.1 Millora de la promoció (transnacional) (disseny, comunicació, imatge de marca). Integració en l'oferta nacional/regional. Diferències i característiques principals de la vostra zona participant en el projecte

S'ha d'aprofitar la imatge transnacional més àmplia per posicionar la destinació de la ruta en un mercat mundial. D'altra banda, cada destinació pot fer la seva aportació a la imatge de la marca amb les seves especialitats locals i regionals.

El transport en bicicleta i les rutes ciclistes, com a acció, necessiten una publicitat i una promoció millors a tot Europa. Per exemple, implantar unes directrius per als

països amb unes estratègies cicloturístiques menys desenvolupades i afegir informació sobre el transport en bicicleta per al turisme són dues prioritats clau. Els beneficis de reduir el CO2 i els beneficis de la bicicleta per a la salut poden motivar els ciutadans i provocaran un augment del nombre de ciclistes.

Accions com els fullets promocionals, les publicacions i campanyes a les xarxes socials, els esdeveniments promocionals, l'organització de viatges d'estudis, el disseny i la distribució d'un mapa del turisme cultural sostenible i responsable a l'àrea MED, l'organització de seminaris d'intercanvi de coneixements per a professionals, la participació/contribució a esdeveniments nacionals i internacionals i l'organització de tallers són un bon impuls per al desenvolupament regional del cicloturisme.

2.3.2 Difusió d'informació (comparació, normalització com a solució transnacional) per obtenir una informació vàlida i de qualitat. Plataformes en línia de les destinacions i les rutes de llarga distància amb el desenvolupament de màrqueting d'entrada / de continguts («subscripció al canal»)

RECOMANACIONS

S'ha d'elaborar un projecte infraestructural d'abast nacional per a bicicletes a fi de millorar la xarxa ciclista i fer-la atractiva i còmoda per als ciclistes autòctons i els turistes.

També s'ha de garantir que el conjunt de directrius i estratègies de planificació favorables a la promoció de la bicicleta com a objectiu s'aborda a tots els nivells dels programes i decisions marc d'abast nacional, com ara les directrius de planificació regional, els plans de desenvolupament i els plans d'àmbit local.

A més, les xarxes ciclistes s'han de desenvolupar en el marc d'uns plans més àmplis de trànsit local apte per a bicicletes a totes les zones interurbanes.

Les xarxes ciclistes de les zones rurals s'han de desenvolupar de manera que compleixin les normes europees i nacionals sobre la creació de turisme circular a diferents països. La senyalització ha d'incloure senyals de trànsit, senyals d'avertència i cartells informatius (casetes) per a les rutes.

Cal aplicar les mateixes normes, aconseguir una connectivitat més elevada (enllaços, connexions) i abordar el segment ciclista adequat. ●



3.

Identificació dels instruments i mètodes de capitalització per a cada regió (país)

3.1 Anàlisi

3.1.1 Qüestionari en línia (entre usuaris)

Cal definir quin tipus d'informació es vol obtenir des de la perspectiva dels ciclistes i formular un qüestionari bàsic que es pugui fer servir en línia.

- Amb quina freqüència visiten la vostra regió?
- Com l'han descoberta i per què l'han escollida?
- La seva satisfacció amb la informació, la infraestructura, etc.
- Com ha estat la seva experiència?
- Què han trobat a faltar?
- Definició dels diferents tipus de ciclistes (individus)

3.1.2 Anàlisi DAFO (basades en les estratègies de desenvolupament regional; instruments polítics com a vincle entre la formulació de polítiques i la seva aplicació)

Formulació i aplicació d'instruments polítics basats en els punts forts de la regió i que aprofiten les oportunitats locals

1. Definició dels punts forts de la regió i les oportunitats locals.
2. Definició dels instruments (normes, regulació, incentius) per assolir els objectius.

Focalització en els atributs de la vostra regió/organització com la diversitat, la ubicació estratègica o la comunitat ciclista local. Els podeu connectar amb el capítol 2 i recórrer als documents existents sobre el desenvolupament regional.

Formulació i aplicació d'instruments polítics que utilitzin els punts forts de la regió per evitar les amenaces per als projectes regionals del futur

1. Intent de definir els punts forts de la regió i les amenaces per als projectes regionals del futur.
2. Intent de definir instruments (normes, regulació, incentius) per superar els problemes i assolir els objectius.

Focalització en les oportunitats procedents de l'entorn, com ara les tendències ciclistes, per evitar les amenaces per a alguns projectes regionals del futur. Els podeu connectar amb el capítol 2 i recórrer als documents existents sobre el desenvolupament regional.

3.1.3 Definició dels nivells d'ús (mobilitat diària, temps lliure, turisme) com a base per a l'anàlisi de la rendibilitat. Es poden definir els beneficis en els àmbits de la salut, l'economia (turisme), la mobilitat, el medi ambient, el canvi climàtic i la qualitat de vida

S'ha de mesurar el percentatge de cada ús per explicar «el perquè» als responsables polítics respecte a les seves inversions i tots els beneficis potencials.

Formulació i aplicació d'instruments polítics que pretenen afrontar els punts febles de la regió aprofitant millor les oportunitats regionals

1. Definició dels punts febles de la regió i les oportunitats regionals.
2. Definició dels instruments (normes, regulació, incentius) per superar els problemes i assolir els objectius.

Exemple: com es pot resoldre la falta de coordinació a escala regional mitjançant un nou incentiu del projecte MED? Els podeu connectar amb el capítol 2 i recórrer als documents existents sobre el desenvolupament regional.

Formulació i aplicació d'instruments polítics amb l'objectiu de minimitzar els punts febles de la regió i eliminar les amenaces

1. Intent de definir els punts febles de la regió i les amenaces per als projectes regionals del futur.
2. Intent de definir instruments (normes, regulació, incentius) per superar els problemes i assolir els objectius.

Els podeu connectar amb el capítol 2 i recórrer als documents existents sobre el desenvolupament regional per reduir els punts febles interns i les amenaces externes.

Les inversions en el servei públic relacionades amb la mobilitat diària podrien ser les següents:

- Vehicles o plataformes adaptats per a la transgressió
- Sistema d'informació integral
- Serveis de seguretat (caseta per a bicicletes)
- Lloguer de bicicletes i xarxa de lloguer de bicicletes
- Sistema de targeta intel·ligent
- Parades molt cuidades i altres serveis

Mobilitat diària

En el cas de la mobilitat diària ens centrem en les persones autòctones que es desplacen cap a la feina i altres empreses o visiten amistosats. En molts casos això encara no està ben arrelat en la cultura. És un repte cultural per al qual els avenços infraestructurals i tecnològics i la regulació política no seran suficients. Beneficis:

- Reducció del risc d'accidents de trànsit
- Reducció de la durada del trajecte
- Benestar
- Reducció dels costos externs del transport per carretera
- Reducció de les despeses d'aparcament
- Protecció del medi ambient

Temps lliure

Focalització en les persones autòctones que practiquen el ciclisme com a activitat esportiva en el seu temps lliure. Si es tracta d'una activitat de lleure, els autòctons sovint també agafen rutes «il·legals». Beneficis:

- Una vida més saludable
- Estalvi de diners
- Benestar

Turisme

Focalització en els turistes que visiten la vostra regió, dividint-los en grups en funció de si la bicicleta és un motiu principal o secundari de la seva visita, i definició dels diferents tipus de cicloturistes. Beneficis:

- Desenvolupament sostenible
- Estímul de l'economia local i nacional
- Reducció dels accidents, millora de la seguretat
- Allargament de la temporada turística

3.2 Fullets acompanyats del pla de comunicació i la llista d'esdeveniments

Fullet, pla d'acció

- Què podem agafar d'aquesta plantilla per aplicar-ho als fullets senzills per als usuaris?
- Què podem agafar del pla d'acció per aplicar-ho als fullets senzills per als usuaris?

- Com els podem distribuir?
- Formats (imprès, digital, etc.)

Pla de comunicació

S'han de redefinir:

- Objectius
- Instruments / format / canals de comunicació
- Públic
- Calendari / freqüència
- Pressupost

Llista d'esdeveniments

Llista de tots els esdeveniments possibles on podeu presentar el vostre projecte (resultats, objectius, etc.):

- Actes públics (conferències, actes esportius)
- Predisposició de qüestionaris
- Vetllades informatives (part dels esdeveniments promocionals de la destinació)
- Tallers

Llistes de contactes i xarxa de grups d'interès

S'ha de definir com serà el futur immediat de la comunicació amb tots els contactes aconseguits al llarg del projecte.

- Definició del tipus: vetllades informatives, trobades 1:1 en línia (grup), butlletí informatiu, etc.
- Definició de la freqüència: cada trimestre, al principi i al final de la temporada, etc.
- Continguts: vídeos breus, treball amb influenciadors, etc.

Ides d'activitats de seguiment del projecte i per a la transferència de coneixements

- Càlcul de l'impacte i l'evolució de les idees del projecte i la seva comunicació.
- Actualització de la informació en línia.
- Comunicació amb les parts interessades.
- Comunicació amb els usuaris i la comunitat per les xarxes socials.
- Transferència de coneixements dins de la vostra regió mitjançant reunions informatives i seminaris web.

- Seguiment de l'evolució de projectes, començant, per exemple, per la creació de rutes locals.
- Designació de gestors de la mobilitat.

3.3 Com es pot ajudar els grups de suport i millorar la inclusió de sectors diferents? Grups interministerials

La generació de capacitats sòlides dins dels grups interministerials és la base per a una promoció eficaç i de llarg abast.

S'ha de crear un joc d'eines promocional que inclogui vuit àrees fonamentals per a una promoció més sòlida:

- Credibilitat.
- Aptituds.
- Coordinació i lideratge intragrups.
- Capacitat de generar i comunicar proves rellevants.
- Capacitat de valorar els riscos.
- Capacitat de treball dels diferents sectors.
- Col·laboracions a llarg termini que puguin construir una base àmplia per a la promoció.
- Recursos suficients.

Cal donar-los veu regularment en les vostres comunicacions. Cal incloure'ls en els vostres projectes futurs. Distribució dels documents previstos en el projecte i millora d'aquests documents amb la participació de més grups de suport i sectors.

El joc d'eines promocional pot incloure, entre altres:

- Pla estratègic de suport
- Accions per influir sobre les polítiques i canviar-les
- Estratègia de comunicació
- Recopilació d'informació dels sectors
- Pla d'acció

3.4 Llista de millors pràctiques, estudis de casos, resultats del projecte o accions pilot que s'han de comunicar (ECF)

- Senyals de confirmació de direccions noves i construcció de vies pedalables.
- Milliores a les superfícies de les vies pedalables.
- Reconstrucció de ponts.
- Estudis de viabilitat.
- Noves connexions del transport públic en trams diaris.
- Fulls promocionals del nou servei de llançadora per a bicicletes de l'EuroVelo 8.
- Construcció de vies per a bicicletes i vianants.
- Tallers i viatges d'estudis.
- Instal·lació de comptadors automàtics i pacificació del trànsit.
- Eliminació de barreres.
- Lloc web de l'EuroVelo 8.
- Senyalització pilot i creació d'illes de vianants per millorar la seguretat.
- Equip directiu per a la creació de rutes i la senyalització amb el logotip de l'EuroVelo.
- Lloc web de la ruta transnacional i fullets i fulls de mà promocionals.
- Inclusió de les activitats del projecte en paquets turístics.
- Col·laboració i treball en xarxa amb projectes similars com ara CI-NOVATEC.
- Llista d'hotels «aptes per a ciclistes».
- Participació en esdeveniments per a la «construcció de pistes».



Project co-financed by the European Regional Development Fund.



Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA



CYPRUS TOURISM ORGANISATION



Generalitat de Catalunya
Government of Catalonia

DÉPARTEMENT
DES ALPES-MARITIMES



REGION
OF WESTERN
GREECE
Full of contrast!



ECF
EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

