Interreg Mediterranean

EUROPEAN UNION

MEDCYCLETOUR

EuroVelo 8 – Ruta Mediterránea

MEJORAR LA EFECTIVIDAD Y EL IMPACTO DEL CICLOTURISMO

RECOMENDACIONES

Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

8 Mediterranean Route

En el marco del proyecto “MEDCYCLETOUR”, financiado por la Unión Europea, hemos preparado estas recomendaciones que resumen algunas de las experiencias y conocimientos que han podido obtenerse a lo largo de los 40 meses de desarrollo de este proyecto, enfocado al desarrollo de la cultura sobre ciclo turismo.

MEDCYCLETOUR es un proyecto que comenzó en febrero de 2017. Se centra en una ruta ciclista de larga distancia, la EuroVelo 8, que conecta numerosos destinos turísticos muy conocidos: Cádiz, Barcelona, Mónaco, Venecia, la costa croata, Chipre - la lista es extensa. No debe ser, por tanto, una sorpresa que la ruta Mediterránea sea una de las que mayor interés despierta. Y aunque muchos de sus destinos son internacionalmente conocidos, aún quedan auténticas joyas por descubrir a lo largo del camino, como las situadas en Albania y en Montenegro.

Pese a que la región mediterránea es un destino turístico bien conocido, queda muy por detrás de otros destinos en lo que se refiere al cicloturismo, con algunas excepciones (como Mallorca o la ruta ciclista del Po). Es fácil visualizar las posibilidades que la región mediterránea (especialmente las áreas costeras) puede ofrecer para los mercados principales del turismo de bicicleta. Para tener acceso a los mercados turísticos externos a la propia región mediterránea (sobre todo en Europa del noroeste) se necesita que las diferentes regiones y países trabajen de forma coordinada, especialmente en el desarrollo de un producto y marca conjunta.

La EuroVelo 8 - ruta mediterránea - que cruza 7 Estados miembros de la Unión Europea (España, Francia, Italia, Eslovenia, Croacia, Grecia y Chipre) y 3 países candidatos a ingresar en la misma (Bosnia-Herzegovina, Montenegro y Albania) – ofrece una oportunidad única para conseguir que el desarrollo ciclo turístico sea una realidad en esta área en un futuro próximo. Los tramos ya desarrollados pueden servir para incentivar que se desarrollen otros tramos, y para que los cicloturistas que los visiten quieran conocer otras áreas del Mediterráneo.

La EuroVelo 8, la ruta mediterránea, forma parte de la red EuroVelo, la red europea de rutas ciclistas, formada por 16 rutas que permiten recorrer todo el continente europeo. Ello representa un elevado potencial para convertirse en una de las rutas de mayor éxito en Europa, atrayendo nuevos turistas y recursos adicionales, de una manera sostenible.

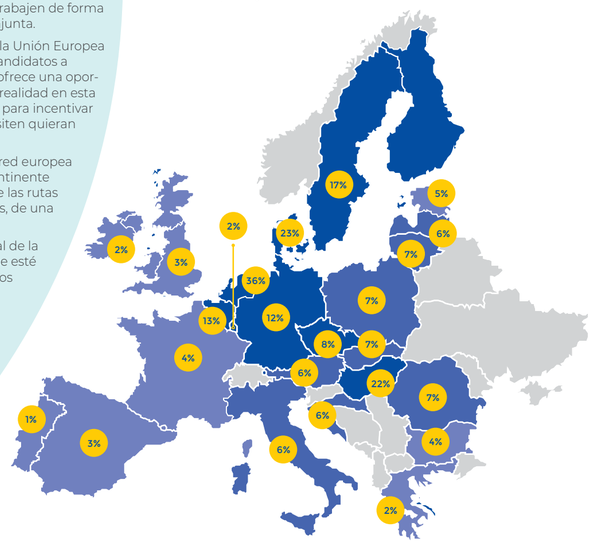
De acuerdo con un estudio del Parlamento Europeo, el impacto económico total de la red EuroVelo será de aproximadamente 7 mil millones de euros anuales una vez que esté completa, pero para aprovechar este potencial es preciso mejorar las infraestructuras y los servicios específicos para el cicloturismo.

Nuestro proyecto se centra en todos los componentes de la ruta (infraestructura, conexiones con el transporte público, señalización, servicios, promoción, etc.) para crear una ruta atractiva, segura y cómoda que satisfaga las necesidades de los principales tipos de cicloturistas. Primero hemos examinado y evaluado la situación actual de la ruta, usando estándares de certificación de rutas ciclistas de largo recorrido. Después hemos determinado las acciones necesarias, los responsables de su implementación y los recursos financieros que se requieren, resumiendo los resultados en planes de acción. Hemos recopilado buenas prácticas de diseño y ejecución de estas acciones, y además hemos realizado diversos proyectos pilotos, centrados en la combinación de bicicleta y transporte público, señalización innovadora y servicios amigables con la bicicleta.

Para mejorar la difusión de la ruta hemos desarrollado soluciones innovadoras en comunicación, como páginas web con diversas utilidades, o aplicaciones para teléfonos inteligentes. Los socios del proyecto utilizan además un diseño corporativo común, atractivo y fácilmente reconocible.

Reparto modal del ciclismo en países europeos

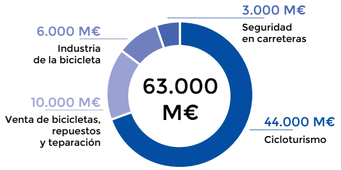
Para los países europeos, estos datos se basan en una encuesta de la Unión Europea del 2014 sobre hábitos de transporte y movilidad.



Beneficios del cicloturismo

Dimensión de los mercados relacionados con el ciclismo

Se estima que el mercado cicloturista de la UE tenía en 2012 un valor económico total de 44.000 millones de euros, pero hay que considerar que hay otros sectores relacionados, como el de la industria de la bicicleta, que también se benefician del cicloturismo.



Dimensión del mercado cicloturista

El mercado cicloturista era, por tanto, mayor que el mercado de buques de crucero en la UE, que se estimó en 38.000 millones de euros en ese momento (2012).

Creación de empleo ligado a la actividad cicloturística, y comparación con otros sectores

El turismo ligado al ciclismo genera unos 650.000 puestos de trabajo en la UE, de acuerdo con un estudio económico de 2014. En el área de los cruceros de turismo, por ejemplo, la estimación fue solo de 349.000 para el mismo año, mientras que en la industria siderúrgica esta cifra fue de 350.000 trabajadores.

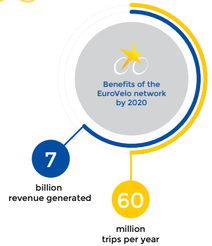
EuroVelo, la red europea de ciclistas

La red EuroVelo planificada tiene unos 90.000 km de rutas ciclistas.

Comprende dieciséis rutas de larga distancia que atraviesan un total de 38 países.

Beneficios de la red EuroVelo

El Parlamento Europeo estimó en 2012 que 60 millones de viajes generarían un total de 7.000 millones de euros de ingresos directos atribuibles a EuroVelo como resultado del ciclo turismo, una vez que EuroVelo se encuentre implementada como red de transporte y turismo.

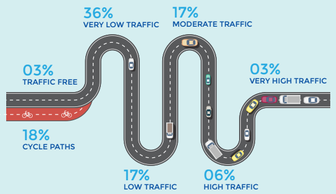


Resultados transnacionales del proyecto

Elementos de la ruta EuroVelo 8

Aproximadamente el 21% del trazado de la Ruta Mediterranea carece de tráfico, mientras que el 36% tiene un tráfico muy bajo, según el estudio realizado en el marco del proyecto MEDCYCLETOUR.

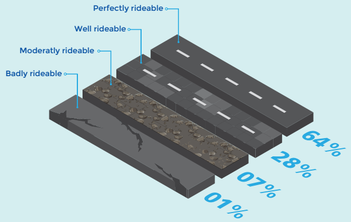
Solo un 10% del trazado tiene sin embargo un tráfico alto o muy alto.



Calidad del pavimento de la Eurovelo 8

En torno al 64% del trazado actual de la ruta tiene una superficie óptima para el tránsito de bicicletas, mientras que el 28% tienen una superficie solo adecuada, de acuerdo con el estudio.

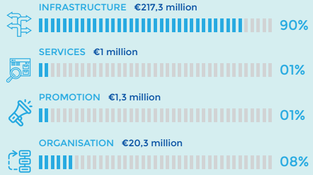
Sólo el 1% se encuentra en malas condiciones para el tránsito de bicicletas.



Planificación de acciones

El 90% de la inversión prevista se centra en infraestructuras, seguida de las medidas organizativas (8%) y de los servicios y de la promoción (1% cada uno).

Estos datos se basan en las acciones planificadas por los socios tras los estudios realizados .



Acciones previstas

España

En las dos regiones españolas participantes en el proyecto MEDCYCLETOUR se planea invertir un total de 45,7 millones de euros, destinados a acciones diseñadas para mejorar la calidad de la ruta, principalmente en infraestructuras.

LONGITUD
1217 km

ACCIONES PLANIFICADAS
155

Francia

Las regiones francesas que participan en el proyecto MEDCYCLETOUR planean invertir un total de 71 millones de euros en acciones diseñadas para mejorar la calidad de la ruta.

LONGITUD
102 km

ACCIONES PLANIFICADAS
55

Italia

En Italia la inversión prevista suma 80 millones de euros para los 391 km, necesarios principalmente para crear nueva infraestructura.

LONGITUD
391 km

ACCIONES PLANIFICADAS
162

Eslovenia

En Eslovenia se planea invertir un total de 6 millones de euros en los 35 km de longitud de la ruta.

LONGITUD
35 km

ACCIONES PLANIFICADAS
33

Croacia

Las regiones croatas que participan en el proyecto MEDCYCLETOUR planean invertir un total de 21 millones de euros en acciones diseñadas para mejorar la calidad de la ruta.

LONGITUD
1116 km

ACCIONES PLANIFICADAS
248

Grecia

Las regiones griegas que participan en el proyecto planean invertir un total de 16 millones de euros en los 283 km de longitud de la ruta.

LONGITUD
283 km

ACCIONES PLANIFICADAS
223

Chipre

La inversión prevista en Chipre es de 0,3 millones de euros, utilizando principalmente trazados existentes.

LONGITUD
234 km

ACCIONES PLANIFICADAS
64

Photo: Ivan Sardi/CNTB
Copywrite

Recomendaciones

Cada socio del proyecto ha identificado los planes y políticas que deben verse influenciadas, las herramientas y los métodos para conseguir esa influencia y las acciones concretas a desarrollar.

Las recomendaciones que se proponen cubren un amplio número de temas, que van desde aspectos relacionados con el desarrollo económico hasta aquellos orientados a las políticas de desarrollo regional, gobernanza y coordinación, pasando por tráfico, planificación del espacio y del entorno, cultura, ámbitos sociales y de salud, y marcos regulatorios.

La lista de acciones propuestas para conseguir que tanto la ruta ciclista como los destinos cumplan con el nivel de calidad requerido incluye infraestructuras relacionadas con la intermodalidad, la firma de acuerdos, un trabajo coordinado, la mejora de la seguridad en carreteras y el establecimiento de una cultura de relación adecuada entre conducción y ciclismo. Se da también gran importancia a cubrir los servicios necesarios, describiendo los beneficios para los operadores de turismo, mejorando la inclusión, y mejorando el servicio a través de la especialización.

Una línea de trabajo también importante es la promoción, debiendo mejorarse la promoción transnacional, la integración y el intercambio de información, con el objetivo de proporcionar una información útil y fiable, a la vez que de calidad.

La identificación de las herramientas de capitalización y la metodología a seguir en cada región se basa en un análisis de encuestas realizadas online, un análisis DAFO básico y en una definición de los niveles de uso. Además, las herramientas incluyen folletos acompañado del plan de comunicación, ideas sobre cómo ayudar a los grupos de promoción y mejorar la inclusión de los diferentes sectores. Por último, pero no menos importante, se incluyen buenas prácticas, casos de estudio, resultados del proyecto y acciones piloto.

El objetivo es que estas recomendaciones, producto de la experiencia en el desarrollo del proyecto, puedan servir para la implementación de nuevas políticas, estrategias, planes o proyectos relacionados con el cicloturismo, en diferentes regiones o países, y particularmente para aquellas rutas o redes que involucren a diferentes regiones y países.

Indice de contenidos

1. CONJUNTO DE RECOMENDACIONES

1.1 Políticas fiscales y económicas 9
1.2 Políticas de transporte público y de infraestructuras 9
1.3 Políticas de ordenación del territorio 9
1.4 Políticas medioambientales 10
1.5 Políticas culturales, sociales, de salud y de educación 10
1.6 Marco regulatorio a nivel nacional. 11
1.7 Cicloturismo sostenible y responsable 12
1.8 Desarrollo tecnológico en la UE y a nivel nacional 13
1.9 Planes y políticas de desarrollo regional 14
1.10 Gobernanza y coordinación a nivel regional, nacional y trasnacional 15
1.11 Armonización normativa 16

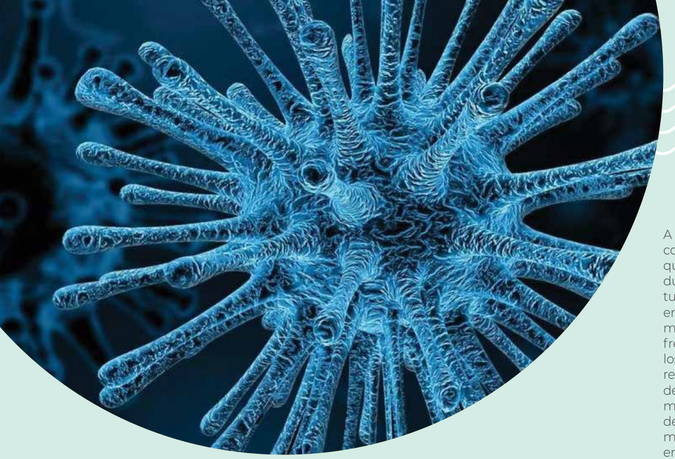
2. LISTA DE ACCIONES POLÍTICAS PROPUESTAS Y ACCIONES OPERATIVAS PARA CONSEGUIR UNA RUTA CICLISTA DE ALTA CALIDAD (DESTINOS)

2.1 Infraestructuras 16
2.2 Servicios 19
2.3 Promoción 20

3. IDENTIFICACION DE HERRAMIENTAS DE CAPITALIZACIÓN Y MÉTODOS A APLICAR EN CADA REGIÓN (PAIS)

3.1 Análisis 21
3.2 Herramientas: folletos, plan de comunicación y lista de eventos 22
3.3 ¿Cómo favorecer la cooperación interadministrativa en la promoción? Guía de Promoción. 23
3.4 Lista de buenas prácticas, casos de estudio, resultados del proyecto y acciones piloto que exponer. 23

Photo: Ivan Sardi/CNTB
Copywrite



Reconsiderando la movilidad:

El ciclismo como herramienta para una movilidad segura durante la pandemia COVID-19, y para el periodo posterior

A principios de 2020 nos vimos afectados por una emergencia sanitaria global, como consecuencia de la pandemia causada por la COVID-19. Las medidas de distancia social que se establecieron y que parcialmente permanecen para el conjunto de la población, durante un periodo que no es posible establecer, condicionarán de manera inevitable el turismo y el disfrute de las áreas ciclistas. La seguridad y la protección son aspectos claves en la planificación turística. La seguridad se refiere a que el riesgo y el peligro sean mínimos para las personas, mientras que al hablar de protección se habla de medidas activas frente a situaciones que puedan poner en riesgo la seguridad. Para el caso específico de los turistas, la seguridad y la protección pueden ser incluso más importantes que para el resto de la población, ya que se enfrentan a situaciones nuevas y desconocidas a lo largo de su viaje. A pesar de los importantes avances médicos de los últimos siglos, las enfermedades infecciosas representan aún una amenaza importante para las sociedades modernas. Además, la expansión de un virus puede tener importantes repercusiones económicas, y el turismo es uno de los sectores más vulnerables; de hecho puede afirmarse qu en la actualidad, los efectos de la pandemia están teniendo una importante repercusión en el sector turístico, siendo preciso definir una serie de nuevas políticas y acciones.

Las medidas de distancia social han puesto de manifiesto el papel que puede desempeñar el ciclismo como una opción de transporte seguro, saludable, flexible y rápido para los desplazamientos esenciales y además para realizar ejercicio físico mejorando la salud. Con el levantamiento progresivo de las medidas de confinamiento, más ciudades están manifestando su intención de reordenar el espacio público para favorecer la movilidad activa, y diferentes gobiernos europeos están ofreciendo incentivos financieros para potenciar el ciclismo. Si queremos que estos cambios sean permanentes en el escenario posterior a la pandemia, será necesario disponer de un fuerte apoyo político, con acciones concretas.

La Federación Europea de Ciclismo (ECF) emitió un conjunto de recomendaciones para que las autoridades europeas, nacionales y locales promovieran el ciclismo: hacerlo seguro, cómodo, saludable y bajo una perspectiva global.

Por citar algún ejemplo, en Eslovenia los desplazamientos turísticos que cumplan unos estándares de seguridad mínimos contarán con una etiqueta VERDE Y SEGURO y ofrecerán una mejora de las prácticas sostenibles, con una nueva responsabilidad hacia las comunidades locales y para los visitantes. La epidemia global ha alterado nuestro día a día, y también el mundo del turismo. Por esta razón, es más importante que nunca el compromiso con la sostenibilidad, el hecho de evitar las multitudes, que nuestra naturaleza esté limpia y cuidada y que tanto los habitantes locales como los visitantes se sientan seguros.

1.

Conjunto de políticas que deben verse influenciadas, y acciones potenciales a nivel nacional y regional

1.1 Políticas fiscales y económicas

RECOMENDACIONES

El desarrollo de estrategias económicas involucra a un conjunto complejo de factores, que deben orientarse al crecimiento y el sostenimiento de la economía local a un ritmo y escala sostenible. En algunos países, el cicloturismo puede suponer una estrategia útil para catalizar y favorecer dicho crecimiento. En otros sin embargo, las prioridades de desarrollo pueden poner el foco en aspectos que estén menos relacionados con el cicloturismo; pero incluso en ellas, dar relevancia al cicloturismo como elemento de una estrategia más amplia de desarrollo, puede ayudar a mejorar la integración de las regiones.

Es necesario garantizar que se puede desarrollar un nuevo sector del turismo, sostenible y compatible con la conservación de los recursos naturales. En este sentido, hay un interés importante en evaluar el impacto que puede tener el turismo en bicicleta. Un factor clave es que la economía regional puede verse beneficiada por un turismo adicional en áreas donde el desarrollo regional ha estado centrado durante décadas en turismo doméstico, en el sector público y en actividades agrícolas.

Por ello, un órgano de coordinación como una "Mesa de la Bicicleta", con representación territorial de instituciones, administraciones públicas, asociaciones de usuarios, empresas del sector y algunas otras organizaciones relacionadas, puede garantizar que se realice un trabajo conjunto que realmente ayude a la promoción de la bicicleta como medio de transporte y de movilidad turística.

Acciones como reducir el IVA de las bicicletas y de sus accesorios, y cambiar la legislación sobre los equipamientos de seguridad pueden servir como motivación para el uso de la bicicleta. Las políticas fiscales (como el IVA u otras reducciones de tasas), suponen incentivos a los negocios turísticos locales centrados en el cicloturismo (aparcamientos para bicicletas, talleres de reparación, instalaciones de mantenimiento, etc.,). Es posible crear sistemas tributarios que favorezcan el ciclismo, mediante exención de tasas o subvenciones, incentivos fiscales en la compra de bicicletas y bicicletas eléctricas y dotadas de sistemas inteligentes, junto con incentivos económicos para quienes decidan ir al trabajo en bicicleta.

También es favorable incrementar la inversion en las políticas relacionadas con la bicicleta a nivel regional y supraregional, ya sea mediante recursos propios o solicitando financiación a la Unión Europea (que mantiene diversas líneas donde se pueden financiar actuaciones de instituciones locales y regionales orientadas al transporte limpio y sostenible, como la construcción de vías ciclistas y de rutas cicloturísticas).

Otras medidas pueden ser:

- programas o planes específicos sobre la bicicleta a diferente escala (local y regional), con presupuestos y financiación, o incluirlos como parte fundamental en planes más amplios de infraestructucturas o de turismo.
- en el sector privado, apoyar las empresas innovadoras, y favorecer la colaboración público-privada.
- establecer unas condiciones que faciliten o permitan la disponibilidad de terrenos para la implantación de vías ciclistas.
- integrar las actuaciones ciclistas en los presupuestos desttinados a mejorar la seguridad vial.

1.2 Politicas de transporte público y de infraestructuras

RECOMENDACIONES

Para asegurar la conectividad con el transporte público es preciso resolver los aspectos relacionados con el transporte de la bicicleta en el servicio público. Debe ser posible transportar las bicicletas, o en su defecto existir aparcamientos seguros en las estaciones.

La señalética del transporte público debe incorporar el Logo de la Bicicleta, y utilizarlo tanto en las estaciones y vehículos como en los mapas y aplicaciones de transporte público para identificar la posibilidad de combinar transporte público y bicicleta, y facilitar su correcta convivencia en las estaciones y en los vehículos.

En este sentido, es útil estudiar buenas prácticas europeas relacionadas con la adaptación del transporte público para facilitar el transporte de bicicletas, particularmente en situaciones donde el uso de las mismas es elevado en periodos concretos, como durante las vacaciones en zonas costeras o con rutas cicloturísticas.

En lo relativo a infraestructuras, es esencial disponer de vías ciclistas de una calidad que cumpla estándares equiparables a las exigidas para el resto de infraestructuras del transporte. Ello requiere construir vías ciclistas con un pavimento regular y fácilmente ciclable, separadas de las carreteras, o establecer medidas de calmado de tráfico cuando se opta por la convivencia con los coches, en vías de bajo nivel de tráfico.

En general, tanto en rutas ciclistas para la movilidad cotidiana como para rutas cicloturísticas, es necesario siempre crear zonas de aparcamiento y almacenamiento de bicicletas.

Otras medidas que pueden adoptarse son las siguientes:

- Integración de las principales poblaciones de cada región en los ejes principales de la red ciclista.
- Integración de la Red EuroVelo en la red regional y nacional de vias ciclistas.
- Crear tramos de conexión entre la red principal y los puntos de interés turístico.
- Potenciar los sistemas de bicicleta pública en aéreas urbanas.
- Transformar las líneas de ferrocarril abandonadas en vías ciclistas de largo recorrido.

- Realizar la promoción institucional de las rutas mediante herramientas digitales, como aplicaciones móviles o web.
- Apoyar el ciclismo de montaña y crear vías ciclistas en las estaciones de esquí.
- Favorecer el transporte gratuito de bicicletas en el transporte público interurbano.

1.3 Políticas de ordenación territorial

RECOMENDACIONES

Es necesario coordinar la red ciclista con la planificación o estrategias de ordenación del territorio, para lo que se pueden proponer las siguientes recomendaciones:

- Incorporar los paisajes más icónicos o representativos en los trazados de las rutas.
- La red de vías cicloturísticas debe incorporar recorridos que permitan conocer áreas poco habituales, fuera de los destinos turísticos usuales.
- Priorizar los aspectos relacionados con las instalaciones y servicios para bicicletas, y no centrarse solo en las infraestructuras.
- El cicloturismo es una forma de turismo tranquilo que permite a los usuarios disfrutar de un territorio en el que los valores ambientales y territoriales tengan un adecuado nivel de conservación.
- Promocionar los territorios poniendo el interés en la promoción de sus características ambientales.
- La calidad de los paisajes, la agricultura y la sostenibilidad son ventajas competitivas dentro del cicloturismo, ya que son elementos requeridos por ese tipo de turismo, por los que el usuario está dispuesto a pagar un precio superior.
- Utilizar la tecnología para mejorar el conocimiento de la red ciclista y su implantación territorial.
- Desarrollar rutas locales para el ocio y el deporte, adicionales a las rutas de larga distancia.
- Definir y planificar las rutas de larga distancia de la red de cicloturismo, utilizando preferentemente caminos y vías ciclistas existentes.
- Conectar las rutas de cicloturismo con carreteras rurales y vías fluviales.
- Mejorar la calidad del paisaje y del los recursos agrícolas y forestales en las áreas con rutas ciclistas.
- Cuando el número de ciclistas aumente, se producirá además un aumento de la demanda de plazas de aparcamiento. Para cubrir esta demanda, se pueden habilitar plazas de aparcamiento en estaciones de tren y de autobús, en los centros urbanos, en los centros de trabajo y en los espacios de los organismos públicos. En las zonas con alta densidad de población deberá establecerse un espacio de aparcamiento de bicicletas acorde a la demanda, que en ningún caso dificulte la circulación de los peatones.

1.4 Políticas medioambientales

RECOMENDACIONES

Los continuos requerimientos para mitigar el cambio climático son, actualmente, el mayor reto que afronta el sector del turismo, y obligan al establecimiento de indicadores de seguimiento. Hay una necesidad clara de desarrollar nuevos productos de bajo impacto, con baja huella de carbono, dentro del turismo sostenible en Europa, que puedan integrarse en los mercados de turismo existentes y en los que se encuentran en vías de crecimiento. La política ambiental de la UE también favorece la creación de redes de infraestructuras verdes y de productos sostenibles. Por ello, el desarrollo del cicloturismo debe respetar los principios relacionados con la sostenibilidad ambiental y con un comportamiento respetuoso con los recursos naturales.

La Red Europea de Espacios Protegidos (NATURA 2000, zonas costeras protegidas, etc.) puede contribuir al desarrollo del turismo sostenible a lo largo de las rutas. Pero es importante asegurar que se realiza adecuadamente una evaluación de impacto ambiental antes del desarrollo de las rutas en las áreas protegidas o de interés científico. Para ello deben estudiarse las siguientes medidas:

- Integración de las zonas de la red NATURA en las vías ciclistas, seleccionando rutas con menor impacto y adaptando la señalización a utilizar.
- Promover los recursos naturales y ambientales como el principal recurso turístico.
- Unir las actuaciones ciclistas a actividades de protección de la biodiversidad y de promoción de modelos de desarrollo sostenible.

En referencia a las emisiones de CO2 y al cambio climático, es importante considerar el impacto positivo del cicloturismo. En efecto, supone un gran ahorro de energía y de

emisiones de gases con efecto invernadero. En términos relativos, las emisiones por día para cada viaje se reducen entre un 50% y un 80%. El alojamiento tiene como media un 30% menos de emisiones, tomando como referencia las emisiones medias del turismo procedente de países en desarrollo.

Como además el cicloturismo genera unos beneficios brutos superiores a la media, su eficiencia ecológica (que es el beneficio medio por tonelada de CO2 emitida) será varias veces superior a la del turismo tradicional, y puede ser incluso mejor que la media de todos los sectores económicos. Ello significa que fomentar el cicloturismo (y sus conexiones con el transporte público) no solo mejora la movilidad, sino también contribuye a mejorar la sostenibilidad del sistema productivo a la vez que mejora el medio ambiente y contribuye a la lucha contra el cambio climático.

Algunas ideas:

- Incorporar elementos y servicios concretos, como contenedores en las instalaciones recreativas, que permitan la separación de basuras y el reciclaje, y servirá para que los ciclistas mantengan limpias las rutas e infraestructuras.
- Las rutas ciclistas deben diseñarse para que discurran, preferentemente, en caminos y vías ciclistas separadas del tráfico motorizado y, excepcionalmente, por carreteras de baja intensidad de tráfico y de velocidad reducida. Ello reduce el consumo de recursos y de espacio. Solo se deben construir nuevas infraestructuras cuando no exista otra alternativa.
- Un buen ejemplo de incorporación de criterios medioambientales es el Plan verde de turismo en Eslovenia.
- Alinear las políticas de conservación de la naturaleza con el desarrollo del sector de cicloturismo.

1.5 Políticas culturales, sociales, de sanidad y educativas

RECOMENDACIONES

Cultura

- Cambio en el comportamiento: es necesario crear una cultura favorable al ciclismo basada en la colaboración.
- Fortalecer la percepción y la imagen de la región como destino para el cicloturismo.
- Desarrollar una estrategia de participación, o una política para promover y apoyar la participación.
- Mejorar la calidad de los aspectos culturales locales para aumentar la ventaja competitiva del cicloturismo.
- La riqueza cultural puede ser esencial para el desarrollo de nuevas iniciativas relacionadas con el cicloturismo. Las autoridades municipales pueden estar interesadas en potenciar la visita de enclaves históricos y culturales que están fuertemente ligados a la comunidad local.
- Promover campañas de concienciación que favorezcan la convivencia de conductores y ciclistas.
- Desarrollo de rutas saludables de proximidad para fomentar la movilidad activa.
- Informar y concienciar a las autoridades locales, a los agentes sociales y a la población acerca de las rutas ciclistas existentes en su territorio y de las planificadas, y de los beneficios sociales y económicos que llevan asociados.
- Creación de rutas ciclistas ligadas a monumentos y áreas arqueológicas importantes, y a lugares de interés histórico y cultural (señalización e información, puntos de carga para bicicletas próximos a esos lugares).
- Incorporación al marco institucional de los ayuntamientos del desarrollo de rutas ciclistas dentro de sus espacios culturales.

Social

- Hay muchos estudios que abordan el tema del impacto del turismo en las comunidades locales. Hay además investigaciones que apoyan la idea de que las rutas ciclistas aportan calidad de vida a las comunidades locales.
- El cicloturismo proporciona una experiencia de aprendizaje mutuo entre el ciclista y las poblaciones locales, en la que se comparten valores que tienen sus raíces en la historia y en las tradiciones, además de ser una posibilidad real de protección de la biodiversidad y de promoción de formas de desarrollo sostenible.
- Optimización de uso de los recursos ambientales y sociales.
- Respeto por la identidad socio cultural de las comunidades de acogida.
- Beneficios sociales para todas las partes interesadas.

Salud

- El ciclismo aporta la posibilidad de realizar ejercicio físico y de mejorar la salud, de relajarse, y supone también una oportunidad para que los grupos de amigos o las familias disfruten de la naturaleza cerca de sus lugares de residencia.
- El ciclismo se puede utilizar como medida sanitaria, debido a su influencia en la salud mental y en el bienestar. Por ello podrían crearse programas innovadores que utilicen el ciclismo como parte del programa terapéutico para personas con problemas mentales.
- Mejora y promueve el bienestar general.
- Mejora la productividad laboral.
- Son útiles las campañas de concienciación sobre los beneficios del turismo ciclista en la salud.
- Se deben planificar rutas que incluyan hospitales o centros de salud.

Educación

- Desarrollo de campañas de sensibilización tanto para conductores de coches como para ciclistas, principalmente en las escuelas.
- Apoyar los programas de formación en el uso de la bicicleta, y crear guías ciclistas para la comunidad educativa.
- Designar a una persona como responsable de la movilidad sostenible en cada colegio.
- Concienciar a la comunidad escolar sobre el uso de la bicicleta como forma de transporte práctica, saludable y sostenible.
- Dar cursos de formación sobre la bicicleta, incluyendo pruebas en espacios cerrados y en circuitos reales en carreteras adaptadas a los nuevos paradigmas de la movilidad.
- Planes de acción en empresas para la promoción de la bicicleta.
- Organizar escuelas de verano con formación en cicloturismo.

- Inclusión de los programas de pregrado y postgraduado en el ciclotu-rismo.
- Realizar una excursión anual en bicicleta en las escuelas de primaria y secundaria.

1.6 Marco regulatorio

Las autoridades públicas son el objetivo más importante:

- Las autoridades públicas, junto con los agentes económicos, serán el objetivo principal del plan de capitalización, que se centrará en el modo de financiar las medidas derivadas del desarrollo del proyecto.
- Las recomendaciones estarán específicamente preparadas para su uso por las autoridades nacionales, regionales y locales. Deben haberse preparado con la participación de estas autoridades, por lo que hay opciones reales para su adopción.
- Es necesario establecer un sistema de gestión a largo plazo que involucre a los agentes actuales, muchos de los cuales son autoridades públicas, con la posibilidad de que se vayan uniendo otros a lo largo del tiempo.

Las acciones propuestas incluyen:

- El ciclismo debe integrarse de forma apropiada en un sistema de transporte multimodal, a través de las acciones y de los programas necesarios.
- Cada infraestructura local importante debe tener en cuenta el ciclismo (para nuevas carreteras, desarrollo de zonas de urbanización o proyectos de puertos, por ejemplo) en la medida de lo posible.
- Es necesaria la colaboración interadministrativa, para abordar los desafíos intersectoriales.
- Regulación normativa que evite la responsabilidad patrimonial de los propietarios por donde transcurren vías ciclistas.
- Crear una comisión regional para coordinar el desarrollo y mantenimiento de las infraestructuras y las medidas que garanticen la seguridad ciclista.
- Desarrollar un plan de infraestructuras para el establecimiento de redes ciclistas interurbanas y metropolitanas.
- Crear grupos de trabajo que participen en el diseño de la red cicloturista.
- Crear un equipo adecuado para gestionar y mantener las rutas de cada región.

El marco regulatorio a nivel regional y local debe incidir en los siguientes elementos:

- Infraestructuras
- Regulación favorable al transporte de bicicletas en el transporte público.
- Alojamientos con servicios específicos para ciclistas.
- Sinergias positivas con otras normativas regulatorias, como las de movilidad.
- Servicios adicionales y visitas guiadas para el cicloturismo.
- Eventos especiales relacionados con cicloturismo.
- Normas de comercialización de productos cicloturísticos.

1.7 Cicloturismo responsable y sostenible

1.7.1 Declaración de turismo sostenible y responsable en el área MED

Expectativas:

La promoción de un turismo sostenible debe ser el camino a seguir para conservar los valores naturales y culturales de cada región y la calidad de vida de las comunidades. Y ello requiere mejorar el marco legislativo que facilite las acciones y políticas relacionadas con el fomento del uso de la bicicleta en el turismo, basándose en las evidentes ventajas que supone:

- Fortalece las economías locales.
- Sirve como apoyo a los negocios existentes, y contribuye a la conservación y a la creación de nuevo empleo, gracias a los ingresos directos que genera el cicloturismo, especialmente en áreas rurales no turísticas.
- Proporciona rutas ciclistas atractivas y seguras, relacionadas con puntos de interés cultural, ambiental, etc.
- Mejora la calidad de vida.
- Mejora la salud física y mental y reduce el gasto sanitario.
- Reduce la huella de carbono.

Pasos a seguir:

Una carta (declaración o compromiso) de turismo sostenible debe ser tan horizontal e integrada como sea posible, con objeto de conseguir el desarrollo económico de los residentes sin poner en riesgo su bienestar y los elementos tangibles e intangibles de su entorno, tanto naturales como culturales. Ello requiere seguir los siguientes pasos:

- **PASO 1:** Establecer una estructura de dirección y colaboración;
- **PASO 2:** Realizar una valoración de los posibles destinos para evaluar su situación en lo referente a sostenibilidad;
- **PASO 3:** Desarrollar una visión global, que incluya el presupuesto y el marco temporal;
- **PASO 4:** Redacción, periodo de consultas y aprobación de un Plan Estratégico de Turismo Sostenible;
- **PASO 5:** Monitorización y evaluación.

La bicicleta aporta muchos beneficios, tanto individuales, para los usuarios directos, como colectivos, para la sociedad en su conjunto. La bicicleta es eficaz como medio de transporte, mejora la salud de sus usuarios y el medio ambiente de nuestras ciudades. Es un engranaje económico que da la oportunidad de ligar crecimiento económico local y proyección internacional. El ciclismo es una actividad que fácilmente se puede ligar a las estrategias de promoción de la conservación de la naturaleza y de la sostenibilidad, con un efecto ambiental positivo y una emisión de ruidos muy reducida.

1.7.2 Gestión y seguimiento del uso ciclista

Las organizaciones u organismos gestores del turismo deben trabajar de forma conjunta, combinando sistemas tradicionales de monitorización con nuevas tecnologías e indicadores, como la determinación de la huella de carbono, la capacidad de carga de los destinos costeros, del turismo cultural y del turismo de crucero, el cambio climático, el consumo de agua, la afección a ecosistemas marinos y una lista de aspectos que se consideren básicos.

Es posible crear un sistema de gestión y monitorización específico para la detección y el seguimiento de los ciclistas, basado en las nuevas tecnologías.

Photo: Ivan Sardi/CNTB Copywrite

Las siguientes indicaciones pueden ser útiles para mejorar la gestión y seguimiento:

- Seguridad en los cruces: es posible alertar a los conductores de la presencia de ciclistas en la trayectoria de sus vehículos mediante una señalización dinámica.
- Mejoras de señalización: en algunas intersecciones controladas por señales de tráfico, los ciclistas tienen fases de señalización independientes que detectan de forma precisa a los ciclistas.
- La instalación de contadores para la obtener datos sobre el flujo ciclista es una medida extraordinariamente eficiente, que permite optimizar gastos.

Monitorización y comunicación de resultados:

- Realización de encuestas para conocer el perfil de los usuarios.
- Recopilación de los datos captados por los contadores y publicación en web.

Posibles acciones a llevar a cabo tras la evaluación de los resultados:

- Mejorar la señalización en línea con las carencias o sugerencias transmitidas por los cicloturistas y otros usuarios de las rutas.
- Incrementar el número de contadores o, al menos, desplazarlos a otras ubicaciones, con objeto de conocer el uso real de las rutas, tanto por ciclistas como por peatones.
- Crear nuevas zonas de descanso o mejorar las existentes, para satisfacer adecuadamente las necesidades de los usuarios.
- Diversificar y mejorar los canales de comunicación sobre vías ciclistas para incentivar su uso.

1.7.3 Integración de las redes ciclistas en zonas costeras y en el interior

- Mejorar la gestión del ciclismo en lo referente a la protección y a la mejora de los hábitats y de los ecosistemas.
- Reducir la afección potencial al entorno mediante un seguimiento realizado con datos obtenidos on line (aplicaciones móviles).
- Considerar todas las áreas naturales más importantes presentes a lo largo de la ruta, para detectar problemas potenciales y posibles medidas que mejoren la experiencia ciclista en esas áreas sin generar impactos negativos.
- En principio, solo se contempla la colocación de una señalización vertical integrada, en línea con las características del territorio o del área natural, reduciendo en la medida de lo posible la construcción de nuevas infraestructuras.
- Controlar la información que se aporta, para mantener la calidad de las indicaciones y de los datos que se ofrecen al ciclista.
- Seguir los criterios de la Carta Europea de Ciclismo Sostenible en el desarrollo de rutas en áreas protegidas.
- El cicloturismo puede ser muy beneficioso para destinos que en principio pueden parecer poco atractivos, por los que los visitantes irían tan sólo de paso. A este respecto, el cicloturismo está ligado a un tipo de viaje tranquilo (centrado en la gastronomía, en el patrimonio y en la cultura) y las sinergias que se crean pueden contribuir al desarrollo de nuevos mercados a lo largo de la ruta.
- El gasto cicloturista se centra en las áreas por la que transcurre la ruta y, dependiendo de las características de los establecimientos locales, puede quedar, en gran parte, dentro de la economía local.

1.8 Desarrollo tecnológico en la UE y a nivel nacional

La digitalización ha llegado también a la industria de la bicicleta. Mientras que hasta hace pocos años la industria de la bicicleta se centraba sobre todo en el estudio de materiales y en lo relacionado con ellos, actualmente se trabaja en los aspectos eléctricos y digitales. El desarrollo de la bicicleta eléctrica incorpora la energía (baterías recargables), la inteligencia (sensores, unidades de control) y abre un abanico de nuevas posibilidades técnicas. Como resultado, la movilidad en bicicleta se está volviendo electrificada (sistema de accionamiento), automatizada (sistemas de cambio de marcha, chasis, ABS) y conectada (navegación, aplicaciones para teléfonos inteligentes, portales online).

La política y el marco regulatorio que tenemos en la actualidad no son eficientes y en muchos casos no están en línea con el progreso tecnológico. Obviamente, las nuevas tecnologías se encuentran fuertemente influenciadas por los diferentes marcos regulatorios y políticos, pero hay un amplio margen de mejora. El desarrollo de la tecnología es muy rápido, mientras que la actualización del marco

normativo es mucho más lento, sobre todo debido a que depende de decisiones políticas.

La implementación de la Norma General de Protección de Datos de la UE y el cambio en la regulación de la privacidad de los datos que conlleva ha dado lugar a cambios importantes en la forma de trabajar de los negocios y organizaciones. La legislación y las instituciones para la protección de datos llevan décadas operando. Sin embargo, los desarrollos tecnológicos avanzan a la velocidad de la luz, sus aplicaciones se multiplican constantemente y, lo que es más importante, su difusión e integración en el día a día de las personas es enorme. La nueva legislación de protección se crea para que cubra el vacío existente en la legislación, para resolver las deficiencias detectadas y, sobre todo, para asegurar la protección. Para la protección de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones, hacen falta conocimientos técnicos y herramientas de implementación. En otras palabras, se precisa de un apoyo importante de cara a la implementación de la tecnología.

El "Internet de las cosas" (en inglés, Internet of things, abreviado IoT; IdC, por sus siglas en español) es un paradigma emergente que permite la comunicación entre dispositivos electrónicos y sensores a través de internet, con objeto de facilitar la gestión y el control en el día a día. El IdC usa dispositivos inteligentes e internet para aportar soluciones innovadores a retos y aspectos de diversa índole de diversos negocios gubernamentales e industrias públicas y privadas en todo el mundo.

El IdC se ha convertido progresivamente en un aspecto importante de nuestra vida, que se encuentra en todos los ámbitos. Es una innovación que permite la integración de una gran variedad de sistemas inteligentes, marcos de trabajo, dispositivos inteligentes y sensores.

Las nuevas tecnologías pueden jugar un papel importante en las políticas de modernización y en la gestión de costes. En especial, pueden ayudar a optimizar soluciones, a reducir el desempleo, a estimular la economía y a eliminar la discriminación.

Lista de posibles acciones:

- Mejorar las políticas mediante el uso de la tecnología (contadores y desarrollo de "big data").
- Apoyo digital para la cultura del ciclismo sostenible, teniendo en cuenta que los ciclistas hacen un amplio uso de los dispositivos digitales y que les gusta compartir información.
- Aplicaciones y plataformas digitales que puedan ser herramientas útiles para que los ciclistas y los desarrolladores puedan construir comunidades fuertes y útiles.
- Crear un sistema de rutas con la información referente a todos los destinos locales y de larga distancia.
- Llevar a cabo encuestas y recopilar información de los usuarios más sensibles a nivel local y regional.
- Preparar un plan de nivel de uso de vías ciclistas usando aplicaciones móviles.
- Desarrollar nuevas aplicaciones Web con todas las rutas ciclistas de contenido turístico.

1.9 Políticas de desarrollo regional

1.9.1 Planes de acción regionales, necesarios para el desarrollo del Plan de Acción nacional y transnacional

Los Planes de Acción han de servir como base para la mejora de la ruta EuroVelo 8 a largo plazo (y también de la red ciclista regional). Las actuaciones deben incluir tanto las herramientas de promoción como el diseño de las nuevas infraestructuras que puedan ser precisas. El diseño de la red debe partir del inventario de vías ciclistas existentes, para después abordar acciones tales como la mejora de la conectividad entre estas vías, la mejora de calidad de las mismas o su ampliación cuando sea preciso. Las mejoras en la infraestructura deben ser el punto de partida en un plan de infraestructuras para el uso de la bicicleta, o integrarse en un plan de acción sectorial ya existente, pero siempre se deben incluir otras medidas específicas tanto en lo relativo a servicios, como conectividad con otros medios de transporte o la promoción.

Es útil elaborar una guía de cómo redactar proyectos de infraestructuras ciclistas, con objeto de mejorar la red ciclista y de hacerla atractiva y de fácil uso, siendo útil tanto para el ciclismo local y como para el turístico, y con criterios coherentes en todo el territorio. De manera adicional, es importante asegurar que las directrices y estrategias de planificación que apoyan el desarrollo del ciclismo se incluyen tanto en programas nacionales como en planes regionales sectoriales de infraestructuras y planes locales, y de forma coherente y coordinada.

Así, las redes ciclistas deben desarrollarse como parte de un sistema que sea compatible con los planes locales de desarrollo del ciclismo en todas las zonas interurbanas. Las redes ciclistas en zonas rurales también tienen que

desarrollarse de acuerdo con los estándares europeos y nacionales para el desarrollo del cicloturismo. La señalización deberá incluir señales de guiado, de advertencia y de información, e incluir también paneles informativos.

En lo que se refiere al plan de acción llevado a cabo en el marco del proyecto Medcycletour, este es el resumen de las acciones relacionadas con las infraestructuras en el caso de Andalucía: preparación de los trabajos de construcción, construcción de nuevas vías ciclistas, adaptación de caminos o calzadas para uso preferente por ciclistas, construcción de puentes o túneles, mejora de la capa de rodadura de vías y caminos ciclistas, estudio y reordenación de cruces, señalización vertical completa. Se ha diseñado además una señalización específica para la EuroVelo8, y se han señalizado dos tramos con un total de 170 km.

1.9.2 Cooperación transnacional entre regiones.

La cooperación transnacional tiene como objetivo favorecer que las regiones trabajen de forma coordinada y bajo principios comunes dentro de la Unión Europea. Los aspectos políticos regionales de mayor interés en el ámbito de la cooperación son, fundamentalmente, los siguientes: innovación, sostenibilidad ambiental, accesibilidad, telecomunicaciones, desarrollo urbano, democracia y recursos humanos e igualdad de género. Esta cooperación permite actualmente que las regiones de la UE avancen de forma considerable en lo referente a aspectos como el estudio y planificación de rutas ciclistas, la gestión del cicloturismo, los negocios internacionales y los aspectos comunes de investigación, y el desarrollo de mercados más viables y sostenibles.

Recientemente se ha realizado un estudio sobre el estado actual del ciclismo en las regiones eslovenas, para mejorar su posición competitiva de cara a la cooperación transnacional. Además, se está trabajando en la zona de frontera entre Eslovenia e Italia.

Con proyectos europeos de cooperación, las regiones españolas están trabajando de forma conjunta en planes de acción para el desarrollo de las rutas EuroVelo 1 y 8.

Algunos aspectos a considerar:

- Experiencias previas
- Señalización.
- Gestión (en zonas fronterizas)
- Mesas de la Bicicleta, organización de máximo nivel de gestión, con representantes locales y de todos los niveles.
- Promoción de grupos de trabajo sobre cicloturismo con representantes de diferentes administraciones e instituciones, para asegurar un desarrollo coordinado de la red y su promoción..
- Cada organismo público debería tener un coordinador técnico para los aspectos relacionados con la bicicleta.
- Apoyo técnico a los municipios en el diseño, implementación y promoción de la bicicleta.
- Creación de un clúster de la bicicleta para potenciar la cooperación, con objeto de mejorar así la competitividad y aumentar el alcance de las campañas de promoción e innovación.

1.9.3 Instrumentos de planificación regional

1.9.3.1 Instrumentos políticos

Tres niveles o escalas:

- **A nivel de planificación urbana y de tráfico.**
  Hay que considerar el esquema general de movilidad a escala urbana, haciendo compatible el uso ciclista y cicloturístico con la jerarquía de los viarios establecidos en la planificación urbana. Ello puede permitir crear zonas tranquilas y seguras, protegidas del flujo principal.
- **A nivel de la red principal de carreteras**
  En la red principal de carreteras, es necesaria una separación física entre las bicicletas y los coches. Esto se consigue con la construcción de vías o corredores ciclistas específicos, o ampliando las plataformas pero colocando barreras seguras.
- **A nivel de los puntos de conexión con otros medios.**
  En los puntos en los que se puedan producir cambios en el medio de transporte, el principal objetivo es la creación de aparcamientos y de zonas de almacenamiento seguro para bicicletas. Estas instalaciones serán de utilidad para aquellos que deciden realizar sólo parte de la ruta de media o larga distancia en bicicleta, y continuar en otro medio de transporte.

De forma adicional:

- Sistemas de seguimiento de las acciones implementadas, e indicadores
- Liderazgo compartido entre el sector público y el privado.
- Mejora en la gestión y en el desarrollo del turismo en el territorio.

1.9.3.2 Herramientas de planificación y gestión.

- La Planificación territorial y sectorial del turismo puede incluir al cicloturismo.
- Las diferentes administraciones públicas regionales pueden y deben colaborar en lo referente a la planificación del cicloturismo.
- En las regiones turísticas, su modelo de gestión del turismo puede también incorporar la gestión de las rutas ciclistas a nivel regional.
- Debe establecerse Marco regulatorio específico para el cicloturismo a nivel regional, coherente con el que se establezca a nivel nacional.

1.9.3.3 Instrumentos específicos del sector

Algunos otros sectores e instrumentos a nivel regional a considerar en el desarrollo del cicloturismo:

- Infraestructuras públicas, medio ambiente y sostenibilidad.
- Infraestructuras verdes.
- Sector privado.
- Gestión de ecosistemas.
- Herramientas digitales para la captura de datos de las rutas.

1.10 Gobernanza y coordinación a nivel regional, nacional y trasnacional

1.10.1 Gobernanza y coordinación actual.

El modelo de gestión actual en las diferentes regiones se puede mejorar tomando como referencia los resultados del proyecto MedCyCleTour. Las regiones deben establecer un marco de colaboración con estrategias multisectoriales europeas y mediterráneas, teniendo en cuenta a todos los actores relevantes, y no solo los destinos, para poder así mejorar y gestionar de forma adecuada los aspectos económicos, los sociales y el impacto ambiental del turismo. Para conseguir este objetivo, es necesario trabajar en la gobernanza, la competitividad, la sostenibilidad y la inclusión. La gobernanza del

turismo sostenible necesita evolucionar en paralelo, dentro de un marco que permita su avance dentro del ámbito del turismo.

Debido a su complejidad, el turismo puede ser especialmente vulnerable a la inestabilidad, a la volatilidad y al impacto que producen los agentes externos, como muestra los efectos que sobre el mismo tiene la pandemia del COVID-19. Por este motivo, es necesario entender en profundidad y en su contexto específico el sector turístico y su gestión. Es necesario, además, considerar los aspectos de gestión administrativa y política, y los compromisos asociados a la gestión del turismo.

No hay un modelo único de gobernanza o gestión para las rutas cicloturistas y para las vías ciclistas. En referencia a las rutas que dependen de gobiernos regionales, hay una coexistencia de dos posibles modelos: por un lado, el gobierno regional puede encargarse de la construcción de la ruta y también de su explotación posterior, lo que implica que debe encargarse del mantenimiento de la infraestructura, la señalización y la promoción de la ruta; por otro lado, el gobierno regional puede asumir la construcción de las rutas y después transferir la propiedad tanto de las infraestructuras como de la señalización a los organismos locales, que finalmente van a ser los principales beneficiados. En ocasiones, es posible un modelo mixto de colaboración en ambas cuestiones.

Pueden crearse Consorcios, donde se unan administración local y regional, creados para planificar, construir, mantener y promocionar las rutas en áreas determinadas. Este es un modelo que puede ser interesante extender, aunque puede ser difícil de gestionar y exige un compromiso elevado de todas las partes . Como conclusión, la definición de un sistema de gestión eficiente y global es un reto y una meta importante que debe ser asumida, y que puede optimizarse teniendo en cuenta las experiencias existentes, con sus ventajas y sus inconvenientes.

1.10.2 Acuerdos de Gestión a Largo Plazo-Long Term Management Agreement (LTMA)

Las actividades a incluir en un Acuerdo de Gestión a Largo Plazo, encaminadas a conseguir que el partenariado de un proyecto siga trabajando de forma conjunta, son:

- Desarrollo(y/o actualización) e implementación de un plan ciclista transnacional
- Creación de "grupos de trabajo sobre ciclismo" con actores relevantes, y nombramiento de un Responsable de Ciclismo Transnacional
- Establecimiento de un Centro de Conocimiento Transnacional para la formación de los profesionales y la mejora de las competencias profesionales
- Mejora del marco regulatorio del ciclismo
- Integración de los reglamentos para la promoción del ciclismo y mejora de los aspectos relacionados con la seguridad ciclista dentro de la normativa de carreteras
- Conseguir que las condiciones de tráfico sean compatibles con el ciclismo, limitando la velocidad
- Ofrecer al usuario una infraestructura ciclista apropiada
- Incorporar el ciclismo en todos procesos de planificación de infraestructuras
- Promoción del cicloturismo
- Uso de datos inteligentes para mejorar las condiciones del ciclismo

1.11 Armonización normativa

El papel del nivel supranacional en el ciclismo transfronterizo. Propuestas de armonización para países.

El papel del nivel supranacional en el ciclismo transfronterizo es determinante para asegurar la efectividad de la cooperación. Los países vecinos deben armonizar sus políticas con la estrategia de la red transnacional, para, de este modo, crear una red aceptada por todas las partes. A través de este proceso, se forman nuevas identidades fronterizas con un nivel de permeabilidad en el que las políticas de seguridad vial de cada estado son el aspecto básico en las relaciones internacionales. A lo largo de las fronteras, los usuarios usan redes que deben estar conectadas tanto a nivel local como regional, lo que obliga a abordar diferentes aspectos de cooperación transfronteriza entre regiones y países. De hecho, a menudo existen redes ciclistas nacionales, regionales y locales, que no están conectadas debido a la falta de coordinación entre los diferentes niveles. En consecuencia, es necesario un planeamiento estratégico que facilite la interconexión de los diferentes niveles de la red.

2.

Propuesta de acciones políticas y operacionales para la obtención de grandes rutas ciclistas de alta calidad (destinos)

2.1 Infraestructura

2.1.1 Plan operativo de inversiones en el caso de infraestructuras lineales e infraestructuras existentes. Cada proyecto de infraestructuras relevante debería tener en cuenta el ciclismo en la medida de lo posible.

Las infraestructuras ciclistas se construyen, gestionan, promueven y mantienen a diferentes niveles de administración: local, regional, nacional, europeo y transnacional.

Hay un número limitado de rutas ciclistas europeas (como, por ejemplo, las de la red Euro Velo) que conforman la columna vertebral de la infraestructura ciclista europea y pueden actuar como elementos icónicos para el desarrollo en países con una infraestructura ciclista reducida. Además, en muchos países no hay unas normas establecidas para el diseño de las infraestructuras ciclistas, lo que hace que se releguen a los espacios residuales. En esos casos, en realidad no se cubren las necesidades mínimas de los ciclistas y no se puede garantizar que la red sea uniforme, coherente o atractiva.

El objetivo, por tanto, es proporcionar una red que tenga una estructura consistente, y que esté relacionada con las redes de otros niveles. Cada nivel de la pirámide tiene un objetivo diferente y, por tanto, tiene diferentes características y cubre unas necesidades distintas.

Las rutas ciclistas transnacionales deben planificarse de modo que se tengan en cuenta las posibles conexiones. Las rutas nacionales deberían ser la espina dorsal de la red, mientras que las rutas regionales y locales deberían actuar también como arterias que facilitan los desplazamientos del día a día. Obviamente, muchos usos se solapan, y hay tramos concretos que cubren necesidades múltiples.

La propuesta de una metodología común para desarrollar una red de rutas ciclistas coherente puede ayudar a detectar las necesidades y servir como guía a las autoridades nacionales, regionales y locales. Cada nivel de infraestructura ciclista necesita determinadas medidas de gestión, monitorización y mantenimiento. El resultado será una mayor seguridad y fiabilidad, una red más adecuada y orientada hacia el ciclismo, lo que llevará a una mayor satisfacción por parte de los ciclistas existentes, además de actuar como motivación para que nuevos grupos y colectivos la utilicen.

Obtención de una infraestructura ciclista apropiada:

- Establecer una metodología y supervisar la implementación de una red ciclista transeuropea.
- Crear y mantener las rutas ciclistas transnacionales, nacionales, regionales y locales.
- Establecer estándares nacionales para la infraestructura ciclista.

Elementos lineales de la red:

- Vías ciclistas en áreas urbanas o interurbanas
- Rutas ciclistas o peatonales
- Rutas con uso mixto para coches y ciclistas
- Vías ciclistas en entornos naturales (senderos y pavimentos de tierra)
- Rutas ciclistas turísticas de larga distancia

Instalaciones y servicios en rutat:

- Plazas de aparcamiento, aparcamientos seguros en estaciones de transporte público
- Sistemas de bicicleta compartida o de alquiler, sobre todo es estaciones de transporte público
- Áreas de descanso (restaurantes, etc.)
- Áreas de servicio
- Áreas multimodales
- Áreas educacionales y de entretenimiento

2.1.2 Intermodalidad

El objetivo es aumentar la oferta de transporte intermodal a lo largo de la ruta. El ciclismo debe estar integrado en la red de transporte multimodal, usando sistemas de transporte inteligente e implementando la integración del transporte en bicicleta pública. Al mejorar la intermodalidad se mejora también el reparto modal correspondiente al ciclismo.

La intermodalidad es el objetivo inteligente de la movilidad urbana. Las ciudades se encuentran bajo una presión creciente para mejorar la oferta de opciones de movilidad pública, que permitan combinar diferentes modos de transporte, con objeto de reducir el uso del vehículo privado. El transporte es el causante de casi un cuarto de las emisiones totales de dióxido de carbono en la UE. Según la Agencia Europea de la Energía, aunque en Europa las emisiones se han reducido sustancialmente en las pasadas décadas, la contaminación ambiental es aún demasiado elevada.

El diseño y gestión de la red transfronteriza debe incluir:

- Promover un uso más amplio de la bicicleta dentro del flujo de tráfico nacional.
- Rediseñar el flujo de tráfico y mejorar y potenciar las vías ciclistas.
- La bicicleta no puede ser vista como una solución aislada, y necesita integrarse en la red de transporte intermodal.
- La integración del uso de distintos modos de transporte en un mismo desplazamiento.
- La creación de una herramienta inteligente que unifique la información sobre las redes de transporte y las organizaciones que las gestionan servirá para promover de forma activa la intermodalidad entre transporte urbano y regional, y permitirá ir más allá del entorno urbano.
- Las rutas ciclistas deben estar conectadas con la red de transporte público, y deben ser accesibles al mismo.

Aumentar las opciones de aparcamiento para bicicletas en zonas públicas:

- Aumentar el número de plazas de aparcamiento seguras para bicicletas.
- Tener en cuenta las buenas prácticas europeas.
- Implementar sistemas de bicicleta compartida o de alquiler de bicicletas en los principales nodos del transporte público, en especial para la conexión de zonas industriales.

2.1.3 Señalización: Impacto de los estándares de la Federación Europea de Ciclismo (European Cyclists' Federation (ECF)) en los niveles inferiores de la red ciclistas.

La Federación Europea de Ciclismo (European Cyclists' Federation (ECF)) está a cargo de la gestión de la red ciclista europea (EUROVELO), y trabaja para conseguir que todas las rutas tengan altos estándares de diseño, señalización y promoción en toda Europa.

- Uniformizar señales de tráfico y de peligro a lo largo de la ruta completa.
- Señalización coherente: Señalizar todas las rutas ciclistas con los mismos criterios implica una estandarización de la señalización a nivel nacional. Uso de manuales de señalización orientativa en rutas y vías ciclistas.
- Implicación de las experiencias de señalización de la ruta dentro del proyecto, también en otras regiones, y exposición de buenas prácticas entre los socios.
- Posible diferenciación entre aéreas urbanas y no urbanas.
- Señalización informativa (a nivel local).
- Desarrollo de una plataforma de planificación de rutas, que incluya tanto las rutas locales como las de larga distancia.

2.1.4 Homogeneidad en los diferentes niveles de la red ciclista. Conexión de rutas de larga distancia con otras redes ciclistas a lo largo del trayecto.

RECOMENDACIONES

- La información sobre experiencia ciclista en los diferentes niveles e instituciones se encuentra dispersa. Por este motivo, es necesario unir a todos los expertos y a las partes implicadas para que puedan trabajar en la promoción del ciclismo. Las reuniones periódicas favorecen el intercambio de ideas, la discusión sobre los retos que se plantean, etc. Los grupos de trabajo efectivos (stakeholders del transporte, de la salud, del medioambiente, económicos y de otros aspectos que puedan guardar relación) facilitan la detección de las necesidades y requisitos, y sirven para unificar los esfuerzos.
- Establecer una organización que actúe como líder en la gestión y coordinación de la red ciclista.
- Identificación de stakeholders relevantes a los distintos niveles, y de su voluntad e implicación de cara a participar en un grupo de trabajo general sobre la "Red ciclista". ●

SITUACIÓN

- En algunos destinos dentro del recorrido de la EV8, la homogeneidad de los diferentes niveles de la red ciclista es escasa, y hay un amplio margen de mejora. La cooperación transnacional servirá para estimular el trabajo conjunto y la aplicación de criterios comunes, y conectará rutas ciclistas de larga distancia con otras rutas ciclistas a lo largo de todo el camino.
- El proyecto MED es útil para impulsar la creación de redes locales y regionales alrededor de la EuroVelo, y el desarrollo de rutas regionales que se apoyen en la ruta EV8. Un ejemplo pueden ser la red y las plataformas www.bike-alpeadria.com y www.bike-alpeadria.eu. ●

2.1.5 Mejora de la seguridad en carretera y de la cultura de conducción, educación (cambio de actitud en los nuevos destinos sin tradición ciclista)

RECOMENDACIONES

Las políticas de desarrollo y promoción de las rutas ciclistas de larga distancia deben asegurar un buen nivel de seguridad, comodidad y atracción para los ciclistas. Con ello se evita que estos opten por otras rutas, con tráfico pesado y falta de servicios específicos para ciclistas.

Las políticas deben servir para proporcionar rutas:

- aptas para el uso de las familias, para que los niños puedan usarlas de forma sencilla y segura;
- ser suficientemente anchas para permitir los adelantamientos y la circulación en ambos sentidos sin peligro;
- que puedan recorrerse en su totalidad;
- que se basen, en la medida de lo posible, en recorridos por las zonas más atractivas de cada entorno, y que ofrezcan al ciclista vistas de interés turístico;
- que aseguren las mejores conexiones con un sistema de transporte público que permita el transporte de bicicletas; Esto en particular implica que deberían existir mejores opciones que las actuales para el transporte de bicicletas en autobuses de zonas rurales.
- Señalización adicional en carreteras.
- Establecimiento de políticas claras y consensuadas respecto al equipamiento de seguridad que es preciso llevar
- Creación de una comisión Técnica inter-administrativa para las infraestructuras del ciclismo y la seguridad.
- Informe anual de seguimiento de accidentes ciclistas y recomendaciones para su reducción.
- Infraestructuras espaciosas, claramente distinguibles y bien iluminadas, con capacidad para satisfacer posibles aumentos en la demanda.
- Infraestructuras seguras para la bicicleta, de diseño "Cerc accidentes" en zonas urbanas.
- Campañas de concienciación para conductores de vehículos y ciclistas.
- El colegio es la principal plataforma de promoción del ciclismo y de la conducción segura. ●

SITUACIÓN

Ejemplo. Por primera vez, se ha definido la ruta EuroVelo 8 en la región del oeste de Grecia. La ruta discurre por la red de carreteras existente. Las carreteras son públicas, se encuentran asfaltadas y en general están en buenas condiciones, proporcionando una capa de rodadura buena, e incluso muy buena. La infraestructura existente está conformada por carreteras públicas de ancho suficiente.

La mayor parte de la ruta estudiada se caracteriza por tener un tráfico con límites de velocidad medios. La señalización cumple con los estándares nacionales, pero actualmente no hay señalización específica de Euro Velo.

La señalización de Euro Velo es un área que claramente precisa de mejoras. Los altos volúmenes de tráfico, especialmente durante el periodo estival, deberían ser analizados. Los defectos de la capa de rodadura de las carreteras, los aspectos relacionados con la señalización y los cruces peligrosos están muy limitados, y en la actualidad no son críticos.

En el conjunto de la ruta hay un nivel de tráfico moderado. Hay que mencionar que esta estimación se basa en el tráfico pico durante el periodo turístico de verano. Durante el resto del año, el tráfico esperado es muy inferior. ●

2.1.6 Promoción de la movilidad activa en la población (¿Cómo incrementar el ciclismo?)

El desarrollo del turismo puede aumentar la popularidad de los lugares de interés cultural y generar unos ingresos importantes a través de la venta de entradas y el consumo de bienes, pero también puede tener efectos negativos si un número importante de visitantes optan por el vehículo privado como modo de transporte. Por este motivo, y con objeto de preservar el patrimonio, es importante encontrar modos efectivos de influir en la elección del medio de transporte por parte del viajero.

Las políticas que promueven el uso de la bicicleta como medio de transporte a los lugares de interés cultural son una buena forma de reducir el impacto de los viajes de ocio. El hecho de que más turistas opten por la bicicleta resuelve los problemas de aparcamiento, reduce la contaminación y mejora el entorno de los enclaves culturales y arqueológicos.

Es importante contar, en cada de región de cada país, con un mecanismo que permita a las comunidades establecer cómo quieren desarrollar el turismo en la ruta, considerando tanto las ventajas derivadas de los beneficios económicos como los inconvenientes que pueden causar aspectos como el ruido, el aumento de tráfico, etc.

- Centrar el estudio en el ciclista y en su interacción con el tráfico y con el entorno natural, en espacios compartidos de zonas urbanas o en sendas que discurran por espacios naturales.
- Implementar soluciones de bicicleta compartida o de alquiler en los principales nodos de transporte público.
- Incluir el logo de la bicicleta en los mapas de transporte público.
- Promover la creación de paquetes cicloturísticos para grupos específicos: escuelas, familias, personas con necesidades especiales, etc.

2.2 Servicios

2.2.1 Beneficios para los proveedores del turismo derivados del desarrollo de un producto transnacional.

Una buena oferta de servicios es esencial. La existencia de aparcamientos seguros y de servicios adecuados para los ciclistas ayudan a atraer cicloturistas, reduciendo la reticencia de los viajeros a optar por la bici en sus visitas. También es preciso contar con una señalización uniforme. Una escasa preocupación de las autoridades locales o regionales en estos condicionantes puede ser un gran obstáculo para atraer cicloturistas.

El objetivo de la señalización es permitir que el usuario pueda seguir la ruta hacia su destino y establecer su posición, además de conocer puntos de interés o el acceso a servicios. Además, también es útil para publicitar e impulsar el ciclismo, debido a su visibilidad. Por ese motivo, los países y regiones tienen que mejorar la señalización ciclista en los próximos años, procurando además que sea específica y de calidad.

Las experiencias piloto pueden convertir a algunas regiones en ejemplos de buenas prácticas. En algunos casos se han abordado con éxito cuestiones esenciales como la creación de una autoridad coordinadora y la definición de estándares o guías, que han tenido un impacto positivo, constatable sobre el terreno y en el uso y apreciación de los usuarios.

Los beneficios que se generan gracias a las rutas transnacionales se pueden usar para defender y justificar un desarrollo más amplio de políticas turísticas a nivel nacional y regional:

- Posibilidad de atraer ciclistas de otras regiones y países
- Nuevos segmentos de ciclismo estimulan nuevos negocios y servicios
- Reducción de la estacionalidad, muy habitual en destinos turísticos de playa
- Creación de productos turísticos ligados al ciclismo que muestran el patrimonio de ciudades de interior.
- Cicloturismo y gastronomía.

2.2.2 Inclusión, colaboración y profesionalización de los operadores de turismo (solución transnacional) para la mejora del servicio. ¿Cómo ayudar a los agentes a mejorar la venta del producto?

RECOMENDACIONES

- Es preciso desarrollar medidas que ayuden a las agencias locales de viajes.
- Ofrecer una oferta ciclista coordinada con hoteles locales o con compañías de alquiler de alojamientos locales.
- Labor de promoción coordinada (tarifas, trabajo en red, viajes promocionales, etc.)
- Integración de la oferta ciclista en la oferta turística global a todos los niveles.
- Mejora de las políticas turísticas nacionales y de los estándares para los operadores ciclistas.
- Fomentar la colaboración publico-privada, como clave para mejorar la calidad de los destinos y de los servicios.
- Acelerar la profesionalización de los operadores turísticos utilizando el conocimiento y los resultados del proyecto.

SITUACIÓN

Ejemplo. GRECIA: los sistemas inteligentes de transporte (ITS) permiten la coordinación de los operadores de la mayor parte de las rutas de larga distancia (barcos, aviones, operadores ferroviarios, compañías de autobuses, etc.) uniendo los principales nodos de la red de operadores y conectándolos con las redes regionales de distribución. Organismos y operadores desarrollan e implementan de forma conjunta la plataforma web y la aplicación móvil para la planificación y adaptación de rutas en tiempo real, en comunicación con las agencias nacionales de información, facilitando así información de calidad al usuario final.

La creación de plataformas integradas (GIFT y EA SEA WAY) que proporcionan información para viajar entre Grecia e Italia, financiada por proyectos europeos, tienen también conexiones con los operadores del sector turístico, y aportará un valor al conectar el sector de la movilidad y el transporte con el turístico, y será una herramienta útil tanto para los stakeholders como para el público en general.

Ello supondrá una mejora competitiva para las agencias y operadores de turismo.

2.2.3 Las compañías innovadoras desarrollan las últimas tecnologías y los avances en estas áreas (incluyendo las bicicletas inteligentes)

- Alternativas innovadoras al uso de cadenas y correas en las bicicletas.
- Pedales magnéticos: uso inteligente de los imanes para mantener el pie del ciclista en el pedal.
- Plegado de la estructura de las bicicletas: aunque actualmente hay numerosos tipos y sistemas para bicicletas plegables, aún hay mucho margen de mejora en el plegado de las ruedas.
- Bombas de pie: suficientemente pequeñas como para poder transportarse en el cuadro de la bicicleta, se colocan en el suelo y se fijan al sistema de válvula del neumático mediante el tubo que va incluido, tras lo cual el ciclista presiona con el pie.
- Sistemas de transporte de bicicletas: los elementos para el transporte de bicicletas son muy útiles para su traslado a las zonas de inicio de las rutas, pero causan muchos daños.
- Sistema de cambio de rodadura: consiste en una cubierta avanzada sobre la que se colocan diferentes capas de rodadura tratadas (denominadas "pieles") que se montan utilizando unas cremalleras que van integradas a ambos lados.
- Nuevos dispositivos de iluminación para la niebla: El faro contiene tres bombillas led separadas de 600 lúmenes.
- Sistemas de control de la presión de las ruedas. Las lecturas se transmiten al ordenador de la bicicleta o a una aplicación de iOS/Android de otro dispositivo inteligente. Los usuarios reciben las posibles alertas.
- Bicicletas eléctricas con doble configuración: de carga y normal.

2.3 Promoción

2.3.1 Mejorar la promoción transnacional (diseño, comunicación e imagen de marca). Integración en la oferta nacional y regional. Aspectos específicos para cada área.

Se ha de adoptar una visión transnacional, con el objetivo de posicionar los diferentes destinos a lo largo de una ruta de larga distancia en un mercado global. Por otra parte, cada destino puede contribuir de forma específica a la imagen de marca de la ruta, con sus características locales y regionales.

El ciclismo y las rutas ciclistas necesitan de un sistema eficaz que los publicite y promocione adecuadamente, con un mayor impacto en toda Europa. A modo de ejemplo, en los países con menor desarrollo del cicloturismo, la implementación de guías de rutas y ofrecer información completa de las mismas (app o web) serían acciones prioritarias. Los beneficios relacionados con la reducción de las emisiones de CO2 y con la mejora de la salud pueden servir además como motivación al ciudadano, y dar lugar a un aumento en el número de ciclistas.

Acciones como la publicación de folletos, las publicaciones en medios sociales, las campañas y eventos de promoción, las visitas de estudio, el diseño y distribución de mapas de turismo sostenible y responsable dentro del área MED, la organización de seminarios entre profesionales para difundir el conocimiento, la participación/contribución a eventos nacionales e internacionales y la organización de jornadas de trabajo, pueden contribuir a dar un gran impulso al desarrollo del ciclo turismo a nivel regional.

2.3.2 Intercambio de información (comparación, estandarización y soluciones transnacionales) con objeto de conseguir información fiable y de calidad. Plataformas online con destinos y rutas de larga distancia

RECOMENDACIONES

Una adecuada promoción del cicloturismo a diferentes escalas requiere del uso de herramientas avanzadas que permitan ofrecer la información con el detalle que sea requerido por el usuario.

Las web sobre cicloturismo no pueden consistir en texto e imágenes, sino que han de permitir accder a información de las diferentes rutas y niveles (rutas de gran recorrido, rutas en espacios naturales, redes ciclistas regionales, redes urbanas...), y descargar los tracks.

Han de ofrecer además información de servicios, recursos turísticos, información práctica, y su situación exacta en la ruta.

Es útil que además los usuarios puedan compartir su experiencia, y compartir fotos o información sobre el estado de la ruta o via ciclista.

Las diversas plataformas de información sobre cicloturismo deberían compartir algunos estándares y criterios comunes, con objeto de que la información ofrecida sea clara y coherente entre ellas.

SITUACIÓN

ESPAÑA: la información sobre cicloturismo está muy dispersa, y no mantiene unos estándares comunes. Generalmente el formato y el nivel de información que ofrecen las webs obedecen a los intereses o competencias de quién la gestiona, y se limita a informar sobre determinados tipos de rutas (Vias Verdes, BTT...) o sobre determinados ámbitos territoriales, generalmente con interés turístico.

Por lo general se trata de herramientas poco interactivas, que no permiten su visionado en smartphones, o la descarga de trazados.

Tampoco se suele aportar información complementaria, como servicios o recursos de interés.

En general:

- Diferentes diseños para los sitios Web
- Diferentes sistemas para proporcionar información fiable sobre rutas y productos
- Diferentes segmentos del ciclismo

3. Identificación de herramientas de capitalización y métodos en cada región (pais)

3.1 Análisis

3.1.1 Encuestas online (entre los usuarios)

Definir el tipo de información que habría que obtener desde la perspectiva ciclista, y preparar un cuestionario básico que pueda rellenarse online.

- ¿Con cuánta frecuencia visitan la región?
- ¿Cómo la descubrieron y por qué decidieron visitarla?
- ¿Cuál es su nivel de satisfacción sobre la información, infraestructura, etc.?
- ¿Cómo ha sido su experiencia?
- ¿Qué han echado de menos?
- Definir los diferentes tipos de ciclistas (personas)

3.1.2 Análisis DAFO (basado en estrategias de desarrollo regional; los instrumentos políticos como enlace entre la formulación de las políticas y su implementación)

Formulación e implementación de instrumentos políticos que potencien las fortalezas regionales y saquen partido de las oportunidades locales.

1. Definir fortalezas locales y regionales.
2. Definir herramientas (estándares, normativa, incentivos) para conseguir los objetivos.

Centrase en las particularidades de cada región/organización, como diversidad, ubicación estratégica o comunidades locales de ciclismo. Conectarlo con lo indicado en el capítulo 2 y tomar como base o apoyo los documentos de desarrollo regional existentes.

Formulación e implementación de instrumentos políticos que ayuden a superar las debilidades regionales por medio de un mayor aprovechamiento de las oportunidades regionales.

1. Definir debilidades y oportunidades a nivel regional.
2. Definir herramientas (estándares, normativa, incentivos) para superar los problemas y conseguir los objetivos.

Ejemplo: ¿Cómo resolver un problema de falta de coordinación regional usando un nuevo incentivo del proyecto MED? Se puede acceder al capítulo 2 y tomar como referencia los documentos de desarrollo regional existentes.

Formulación e implementación de instrumentos políticos que utilicen fortalezas regionales con objeto de prevenir amenazas para futuros desarrollos regionales.

1. Intentar definirlas las fortalezas regionales y las amenazas para desarrollos regionales futuros.
2. Intentar definir las herramientas (estándares, normativa, incentivos) para resolver los problemas y conseguir los objetivos.

Centrarse en las oportunidades derivadas de las tendencias ciclistas en materia ambiental, para evitar amenazas sobre otros desarrollos regionales. Conectarlo con lo indicado en el capítulo 2 y tomar como base o apoyo los documentos de desarrollo regional existentes.

Formulación e implementación de instrumentos políticos encaminados a la reducción de debilidades y de amenazas regionales.

1. Intentar definir las debilidades y las amenazas regionales para futuros desarrollos regionales...
2. Intentar definir las herramientas (estándares, normativa, incentivos) para resolver los problemas y conseguir los objetivos.

Conectarlo con el capítulo 2 y tomar como base los documentos de desarrollo regional existentes, con objeto de reducir las debilidades internas y las amenazas externas.

3.1.3 Definir niveles de uso (movilidad diaria, tiempo libre, turismo) como la base para el análisis de coste-beneficio. Se pueden definir niveles de beneficio en diferentes campos: sanidad, economía (turismo), movilidad, medio ambiente, cambio climático, calidad de vida...

Medir el porcentaje de cada tipo de uso con objeto de explicar bien a los decisores políticos como y porque ha de invertirse y que beneficios pueden esperarse. Según cada tipo de uso, variará la inversión a realizar, y serán diferentes los beneficios en parámetros como la salud, medio ambiente o la economía local.

En el caso de la movilidad diaria, las inversiones públicas pueden orientarse a:

- Vehículos adaptados
- Plataformas de información integrada
- Aparcamientos e instalaciones de almacenamiento de bicicletas
- Bicicletas públicas de alquiler
- Sistemas de tarjetas inteligentes
- Zonas de parada y servicios adicionales

Movilidad diaria

En el caso de la movilidad diaria, el análisis se centra en los desplazamientos locales al trabajo, estudio, compras, o a visitar a los amigos, etc. En muchas ciudades y ámbitos, aún no está realmente implementado a nivel cultural el uso sistemático de la bicicleta para estos desplazamientos. Es un reto cultural que hay que superar, y los avances en las infraestructuras, la tecnología y la regulación normativa no serán suficientes. Beneficios:

- Reducción del riesgo de accidentes de tráfico
- Reducción del tiempo de viaje
- Bienestar y salud
- Reducción de los costes externos del transporte por carretera
- Reducción en los costes de aparcamiento
- Protección del medio ambiente
- Menor uso del espacio urbano

Tiempo libre

Este punto se centra en el ciclismo que se realiza en el tiempo libre, como actividad deportiva ocasional o periódica. En esta actividad ciclista, el usuario local toma a menudo rutas no permitidas o poco adecuadas. Beneficios:

- Estilo de vida más saludable
- Ahorro de dinero
- Bienestar

Turismo

El cicloturismo puede tener características y objetivos muy diferentes, que es necesario analizar. A veces se utiliza solo como un medio de desplazamiento para conocer diferentes puntos de interés, y en otros el desplazamiento en bicicleta es el principal o único objetivo. Beneficios:

- Desarrollo sostenible
- Estímulo para la economía local y nacional
- Reducción de accidentes/mejora de la seguridad
- Alargamiento de la temporada turista.
- Evitar la habitual congestión del tráfico en localidades turísticas durante la época estival

3.2 Herramientas: folletos, plan de comunicación y lista de eventos

Folletos para difundir los planes de acción

- Que información han de proporcionar para que sean de fácil comprensión y uso?
- ¿Qué tomar del Plan de Acción para su inclusión en trípticos de fácil comprensión y uso?
- ¿Cómo distribuirlos?
- Diferentes formatos (impreso, digital, ...)

Plan de comunicación

Ha de definir:

- Objetivos
- Herramientas / formatos / canales de comunicación
- Público objetivo.
- Esquema temporal / frecuencia
- Presupuesto

Lista de eventos

Lista de todos los eventos potenciales en los que se puede presentar el proyecto (resultados, objetivos...).

- Eventos públicos (conferencias, eventos deportivos)
- Preparación de cuestionarios
- Jornadas informativas
- Reuniones de trabajo/talleres

Lista de la red de contactos y de los grupos de interés

Es necesario establecer cómo se quiere mantener la comunicación con todos los contactos establecidos durante el proyecto.

- Definir el modo: jornadas informativas, reuniones online, boletines informativos, etc.
- Definir la frecuencia: Cada tres meses, al principio y al final de cada estación, etc.
- Contenido: Videos cortos, trabajo con personas influyentes, etc.

Ideas para el seguimiento del proyecto y para la transmisión

- Medir el impacto y el desarrollo futuro del las ideas del proyecto y de su comunicación
- Actualizar la información en línea
- Mantener la comunicación con los grupos de interés
- Comunicación con los usuarios y con la comunidad utilizando los medios sociales
- Difundir la información sobre el modo de implementación a nivel regional mediante reuniones informativas y sesiones técnicas vía internet
- Seguimiento de proyectos en desarrollo, como la construcción de rutas locales
- Gestores de movilidad

3.3 ¿Cómo favorecer la cooperación interadministrativa en la promoción? Guía de Promoción.

Potenciar la capacidad específica de los miembros de los grupos interadministrativos es la base para una promoción más efectiva y de mayor alcance. **Debe elaborarse una guía de promoción que desarrolle el contenido de ocho áreas básicas:**

- Fiabilidad
- Aptitudes
- Coordinación y liderazgo
- Capacidad para generar y comunicar información relevante
- Capacidad para valorar los riesgos
- Capacidad para trabajar en colaboración con diferentes sectores
- Los partenariados a largo plazo pueden tener más capacidad de cara a la promoción
- Recursos suficientes

Recomendaciones específicas:

- Incluirla de forma periódica en las comunicaciones que se puedan realizar.
- Incluirla en proyectos futuros.
- Distribuir la documentación obtenida en el proyecto y mejorarla involucrando a más grupos y sectores de promoción

La guía de promoción debe incluir:

- Plan de estrategia de promoción
- Acciones sobre las que se quiere influir y cambios políticos a realizar
- Estrategia de comunicación
- Recopilación de información por sectores
- Plan de acción

3.4 Lista de buenas prácticas / casos de estudio / resultados del proyecto / acciones piloto para comunicar (ECF)

Del desarrollo del Proyecto Medcycletour pueden destacarse acciones que son buenas prácticas para otros proyectos.

- Nueva señalización específica para las rutas.
- Mejora de la superficie de las vías ciclistas
- Reconstrucción de puentes
- Construcción de vías para ciclistas y peatones
- Estudios de viabilidad
- Nuevas conexiones diarias con el transporte público
- Folletos promocionales del nuevo sistema de transporte de bicicletas EV8
- Talleres de trabajo y viajes de estudio y promoción.
- Instalación de contadores automáticos y de medidas de calmado de tráfico
- Eliminación de barreras físicas para el ciclismo
- Página web de la red EuroVelo8. EuroVelo 8 website
- Página web con las rutas transnacionales y folletos y trípticos promocionales
- Proyectos piloto de señalización
- Isletas peatonales para mejorar la seguridad
- Promover la creación de grupos que se encarguen del desarrollo de las rutas y la señalización con el logo de la red EuroVelo
- Inclusión de actividades derivadas del desarrollo del proyecto en los paquetes turísticos
- Colaboración y red de trabajo con proyectos de naturaleza similar.
- Lista de hoteles y establecimientos amigables con la bicicleta
- Visitas a nuevas infraestructuras en construcción.

Project co-financed by the European Regional Development Fund.

Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

CROATIA Full of life

CYPRUS TOURISM ORGANISATION

Generalitat de Catalunya
Government of Catalonia

KOPER RRC

DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

REGION OF WESTERN GREECE
Full of contrast!

CEDRA
CLUSTER FOR ECO-SOCIAL INNOVATION AND DEVELOPMENT CEDRA HR

ECF
EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Consorzio Oltrepò Mantovano