



## 7. IDENTIFICACIÓN Y RECOPIACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

<b>2. DESCRIPCIÓN DETALLADA</b>	
<b>ORGANIZACIÓN</b>	Reserva de Biosfera Mariñas Coruñas e Terras do Mandeo

<b>PERSONA DE CONTACTO E EMAIL</b>	Diego LÓPEZ / diego.lopez@marinabetanzos.gal
<b>FOCO DE LA EVIDENCIA DE LA BUENA PRÁCTICA</b>	Con los objetivos de promover la movilidad sostenible basada en la descarbonización del destino turístico Reserva de la Biosfera y ayudar a mitigar los efectos del cambio climático, se pondrá en marcha un Plan de Movilidad Sostenible para mejorar la conectividad urbano-rural y costero-interior.
<b>BREVE RESUMEN DE LA PRÁCTICA</b>	El objetivo de SENDAS ECOTURÍSTICAS DE LA BIOSFERA es mejorar la movilidad activa del territorio de la Reserva de la Biosfera, conectando los municipios urbanos con los rurales y los territorios costeros con los del interior, a través de la recuperación de caminos tradicionales.
<b>DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA</b>	<p>Actualmente, no existe una red de senderos con preferencia para peatones y bicicletas, que permita conectar los principales nodos de atracción de los municipios.</p> <p>La actuación consiste en identificar los principales “nodos” de movilidad, diseñar caminos y señalizarlos, para fomentar su uso tanto por parte de la población local como de los visitantes, fomentando un modelo de ecoturismo en el territorio. Se llevará a cabo un proyecto “piloto” llamado Sendas ecoturísticas de la Biosfera.</p> <p>Articular un Destino Ecoturístico adaptado al nuevo escenario climático y basado en la naturaleza. Desarrollar nuevos productos basados en los recursos y la cultura local, que contribuyan a la reactivación económica, habilitando una red de caminos con garantías de seguridad para peatones y ciclistas, consensuada con la población local.</p>
<b>GRUPOS DESTINATARIOS</b>	<p>Población local y visitantes de la Reserva de la Biosfera “Mariñas Coruñesas y Terras do Mandeo”.</p> <p>La Reserva de la Biosfera “Mariñas Coruñesas y Terras do Mandeo” tiene una superficie total de 190.708 habitantes y 1.167 km<sup>2</sup> (1.139 km<sup>2</sup> de interior y 275 km<sup>2</sup> de costa), lo que representa el 14,33% de la superficie de la provincia de A Coruña, distribuida en 17 municipios: Abegondo, Aranga, Arteixo, Bergondo, Betanzos, Cambre, Carral, Coirós, Culleredo, Curtis, Irixoa, Miño, Oleiros, Oza -Cesuras, Paderne, Sada y Sobrado.</p>

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



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

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

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

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

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



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

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

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

### A.1.3 LAS BUENAS PRÁCTICAS DEL MUNICIPIO DE KARLSTAD

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Ejemplos de medidas blandas:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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





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

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



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

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



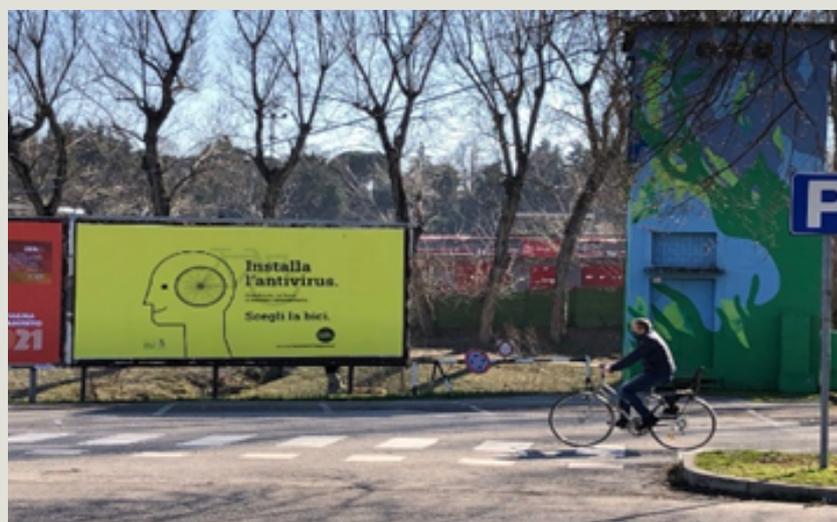
<b>DESAFÍOS ENCONTRADOS</b>	<p>No hay críticas porque la herramienta es sencilla y al alcance de todos.</p> <p>El mapa necesita ser actualizado en base al desarrollo de infraestructura y rutas para bicicletas y peatones en el área.</p>
<b>POTENCIAL DE APRENDIZAJE O TRANSFERENCIA</b>	<p>El proyecto es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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

[www.imolabiketowork.it](http://www.imolabiketowork.it)



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

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

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



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

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



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

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

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

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



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

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



	<p>Se invitó a especialistas a presentar, hablar y debatir en una conferencia cada enfoque temático por la tarde, seguida de un diálogo público abierto a la mañana siguiente. Se respondió a las preguntas, se debatieron las limitaciones de los ciudadanos y se presentaron como requisitos previos a la propuesta presentada a las autoridades públicas y a la gobernanza. Durante el mismo periodo, se llevaron a cabo acciones paralelas para lograr percepciones de influencia cruzada. Se formó a estudiantes de escuelas de voluntariado para que buscaran y comunicaran los conocimientos e ideas de los ciudadanos sobre los temas que se iban a debatir en la conferencia y en el diálogo abierto. Los resultados se presentaron en carteles en la conferencia. Además, los alumnos participaron en acciones creativas relacionadas con los temas mencionados decorando la zona escolar. Asimismo, el equipo de la Universidad de Ática Occidental organizó un seminario de dos días sobre formación medioambiental para educadores que trabajan en Astypalea y las islas vecinas.</p>
<p><b>DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA PRÁCTICA</b></p>	<p>El concepto del evento y todas las acciones mencionadas, junto con la amplia publicidad, pretendían -y consiguieron- ser el tema central para el gobierno griego, los ciudadanos y los medios de comunicación sobre las prácticas llevadas a cabo para establecer la participación de los ciudadanos en el proceso de toma de decisiones en septiembre y octubre de 2020 y en adelante. Los cambios no siempre son bien recibidos por la sociedad, especialmente cuando son impuestos. Las autoridades y el Gobierno deben mostrar respeto por las opiniones e ideas de los ciudadanos. Para debatir y lograr la aceptación de decisiones importantes es necesario informar y concienciar. Esto es lo que demostró y consiguió el proyecto Astypalea: una nueva era en los métodos de acercamiento a la sociedad de las pequeñas islas para cambiar actitudes y comportamientos y crear un plan modelo para lograr un diálogo social eficaz. Astypalea es una pequeña isla de 97 km<sup>2</sup> de superficie y 1.200 habitantes, bastante aislada entre los complejos de las islas Cícladas y el Dodecaneso. La economía local se basa en la agricultura, la ganadería extensiva y la apicultura. El turismo es un sector en desarrollo centrado en las opciones medioambientales y agrotécnicas de los visitantes. Se planteó una fuerte actitud adversa cuando el gobierno decidió instalar un gran número de molinos de aire en la isla sin ninguna preparación ni documentación previa. Los concejales del municipio solicitaron una consulta. ECOCITY propuso, diseñó y puso en marcha una campaña de dos o tres meses de duración (preparación, acción y seguimiento) para ofrecer a los ciudadanos explicaciones e información sobre cuestiones cruciales como los molinos de aire, las fuentes de energía renovables, la economía circular, el reciclaje, el turismo ecológico y la movilidad sostenible, o la electromovilidad.</p>

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



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

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



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

