



Interreg
España - Portugal

Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional



UNIÓN EUROPEA
UNIÃO EUROPEIA



Actividad 1:

INFORME DE BUENAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA EN ESPACIOS NATURALES

0075_MOVELETUR_6_E



**OESTE
SUSTENTÁVEL**
AGÊNCIA REGIONAL DE ENERGIA
E AMBIENTE DO OESTE



PATRIMONIO NATURAL
de castilla y león



EREN
INTE REGIONAL DE LA ENERGIA
DE CASTILLA Y LEÓN



**Junta de
Castilla y León**



Instituto Politécnico
de Castelo Branco



Diputación
de **Ávila**
TURISMO, ASUNTOS
EUROPEOS Y ENERGÍA



Bragança
Município



adirba
ASSOCIAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO
INTEGRADO DA REGIÃO DO BARROSO

Datos básicos del proyecto moveletur

Localización:	Castilla y León (España), Región Tras-os-Montes e Alto Douro (Portugal) y Región de Beiras (Portugal).
Fecha de Inicio:	Junio 2017
Fecha de fin:	Diciembre 2018
Duración:	18 meses
Presupuesto total estimado:	908.829,13 €
Contribución de la U.E.:	681.621,85 €

Socios

Coordinador:	Fundación Patrimonio Natural de Castilla y León http://www.patrimonionatural.org/
Socios:	Ente Regional de la Energía de Castilla y León https://energia.jcyl.es/web/jcyl/Energia/es/Plantilla66y33/1267710822752/_/_/ Diputación de Ávila https://www.diputacionavila.es/ Cámara Municipal de Braganza http://www.cm-braganca.pt/ Asociación de Desarrollo de Alto Tâmega y Barroso https://www.facebook.com/Adirba-1741888299169260/ Instituto Politécnico de Castelo Branco http://www.ipcb.pt/ Agencia de Energía Oeste Sustentável http://oestesustentavel.pt/

Datos de contacto

Director del proyecto: Jesús Díez Vázquez

jesus.diez@patrimonionatural.org

Información web:

<http://www.patrimonionatural.org/proyectos/proyecto-moveletur>

“Este proyecto está cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Portugal (POCTEP) 2014-2020.”

Informe Benchmarking de movilidad eléctrica para uso sostenible en espacios naturales

Contenidos

1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO	4
2. METODOLOGÍA DE TRABAJO	8
2.1 Consultas realizadas	9
2.2 Criterios de elaboración de la ficha de buena práctica	15
3. BUENAS PRÁCTICAS SELECCIONADAS	16
3.1 Buena práctica 1: La metrópoli verde	16
3.2 Buena práctica 2: Clean cities: us national parks initiative	17
3.3 Buena práctica 3: Werfenweng	18
3.4 Buena práctica 4: Alpmobil	19
3.5 Buena práctica 5: Hope park	20
3.6 Buena práctica 6: Rentbike luberon	21
3.7 Buena práctica 7: Park e bike. Parques de Sintra – Monte da Lua	22
3.8 Buena práctica 8: Sistema de bicicletas eléctricas compartidas (xispas)	22
3.9 Buena práctica 9: With electric bike, I can do more	23
3.10 Buena práctica 10: Peak district	24
4. OTRAS EXPERIENCIAS IDENTIFICADAS	25
5. LECCIONES APRENDIDAS	27
5.1 Idoneidad de las áreas naturales protegidas como espacio de movilidad eléctrica	27
5.2 La movilidad eléctrica para uso turístico	28
5.3 Los promotores de la movilidad eléctrica	31
5.4 Tipología de medios de transporte eléctrico utilizada	32
5.5 Sistemas de gestión y participación en la movilidad eléctrica	35
CONCLUSIONES	37
ANEXO I: FICHA TIPO DE BUENAS PRÁCTICAS	39
BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN CONSULTADA	41



Parque Natural Lago de Sanabria y Sierras Segundera y de Porto

1. Antecedentes del Proyecto

MOVELETUR es un proyecto aprobado dentro del Programa INTERREG V A España-Portugal (POCTEP), concretamente dentro de la Prioridad de Inversión 6.C: Conservación, protección, fomento y desarrollo del patrimonio natural y cultural.

El programa pretende reforzar la colaboración transfronteriza impulsando nuevos modelos de dinamización socioeconómica basados en las necesidades detectadas en el ámbito territorial que el programa abarca.

El proyecto MOVELETUR integra acciones dentro de siete espacios naturales protegidos de la zona transfronteriza entre España y Portugal que conforman un extenso espacio rural donde se han identificado, entre otras, las siguientes características: acusada despoblación, envejecimiento de la población, predominio de actividades agrarias y tasas de actividad inferiores a las medias nacionales.

Todo ello justifica la intervención en el territorio mediante acciones orientadas a alcanzar la promoción integrada y la revalorización del patrimonio natural y cultural, tal y como contempla el Objetivo Específico OE6.C-Proteger y valorizar el patrimonio natural y cultural como soporte de base económica de la región transfronteriza.

BENEFICIARIOS DEL PROYECTO MOVELETUR

BENEFICIARIO COORDINADOR:

- Fundación Patrimonio Natural de Castilla y León.

BENEFICIARIOS ASOCIADOS:

- Ente Regional de la Energía de Castilla y León.
- Diputación de Ávila.
- Cámara Municipal de Braganza.
- Asociación de Desarrollo de Alto Tâmega y Barroso.
- Instituto Politécnico de Castelo Branco.
- Agencia de Energía Oeste Sustentável.

Tabla 1: Beneficiarios del proyecto MOVELETUR

El objetivo general del proyecto MOVELETUR es valorizar los espacios naturales de la zona fronteriza a través de nuevos servicios turísticos relacionados con la movilidad eléctrica. Como objetivos específicos, se encuentran los siguientes :

- Impulsar un modelo de turismo sostenible y limpio para los visitantes de los espacios naturales fronterizos.
- Crear una red de itinerarios turísticos “verdes” que conecten en vehículos eléctricos puntos de valor natural y cultural de los espacios naturales fronterizos.
- Capacitar a los empresarios del sector turístico y a emprendedores de los espacios naturales para ofrecer una oferta de turismo de movilidad eléctrica.

ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO MOVELETUR

País	Espacio Natural Protegido	Provincia o Región
ESPAÑA	Parque Natural del Lago de Sanabria	Zamora
	Parque Natural de Arribes de Duero	Zamora/Salamanca
	Parque Natural Batuecas Sierra de Francia	Salamanca
	Parque Regional Sierra de Gredos	Ávila
PORTUGAL	Parque Nacional Peneda Gerês-Ecomuseu de Barroso	Alto Tâmega, región norte
	Parque Natural de Montesinho	Tras-os-montes, región norte
	Reserva Natural da Serra da Malcata	Distrito de Castelo Branco, región de Beiras e Serra da Estrela

Tabla 2: Espacios Naturales Protegidos incluidos en el proyecto INTERREG V A POCTEP “MOVELETUR”

Se pretende con ello impulsar el desarrollo sostenible de los espacios naturales protegidos, que sean generadores de empleo y de crecimiento económico sin que sus valores naturales se vean amenazados. Con una oferta innovadora en la que se integran el turismo en los espacios naturales y la movilidad eléctrica, se intenta promover la imagen de los espacios naturales protegidos como destino turístico sostenible a la vez que se impulsa la movilidad eléctrica como una actividad económica que facilite la transición hacia una economía baja en carbono, más coherente, además, con la movilidad requerida en un espacio natural protegido y en línea con la Estrategia europea de Lucha Contra el Cambio Climático.

Igualmente, se desea dar respuesta al reto que supone la integración del turismo y el ocio con los usos tradicionales del territorio sin perder de vista el potencial económico que poseen los espacios naturales protegidos debido precisamente a los singulares valores naturales y culturales que presentan. Todos estos recursos patrimoniales, en ocasiones infravalorados y desaprovechados, suponen un elemento a revalorizar con el fin de atraer un turismo de calidad, respetuoso con el medio ambiente y cuyo impacto sea positivo. Para ello es importante también la participación de los actores económicos locales mediante sinergias que faciliten una oferta de turismo integrada y sostenible.

Por otra parte, el proyecto MOVELETUR se sitúa en línea con los principios horizontales que plantea el programa POCTEP, con un efecto positivo sobre el desarrollo sostenible, la igualdad entre hombres y mujeres y la igualdad de oportunidades y no discriminación; MOVELETUR ofrece una oportunidad de innovación y crecimiento económico en el ámbito del turismo mediante la conservación y revalorización del medio natural, permitiendo además la creación de nuevas oportunidades de empleo en el ámbito rural que benefician a toda la sociedad. El producto turístico planteado, pretende además facilitar el acceso a los espacios naturales para su disfrute a colectivos con movilidad reducida.

Los beneficiarios principales del proyecto serán tanto la población local como los visitantes de los espacios naturales protegidos, esperando que se incremente el número de visitantes sin que el turismo tenga un impacto negativo sobre los valores naturales y culturales del entorno.

Igualmente, se espera conseguir los siguientes resultados:

- Mejora del conocimiento de los valores naturales y culturales que poseen los espacios naturales transfronterizos para uso y disfrute de los visitantes.
- Valorización de los recursos naturales y culturales que poseen los espacios naturales del territorio transfronterizo hispano-luso para uso y disfrute de los visitantes.

- Mejora de la calidad y sostenibilidad de la oferta turística en espacios protegidos a través de una red de itinerarios en vehículo eléctrico.
- Disminución de emisiones de gases de efecto invernadero y ruido en espacios naturales de gran valor natural y cultural.
- Mejora de los servicios de movilidad eléctrica para la población local y visitantes de los espacios protegidos transfronterizos.
- Conexión y trabajo en red de los espacios naturales transfronterizos a través de un modelo de gestión conjunto de movilidad eléctrica.
- Transferencia de conocimiento de movilidad eléctrica a los espacios naturales protegidos y zonas rurales transfronterizas.
- Creación de Empleo Verde y fijación de la población a través de las acciones formativas contempladas en el proyecto para servicios de gestión y mantenimiento de vehículos y equipos asociados a la movilidad eléctrica.
- Mejora de la calidad y complemento de la oferta turística para empresas de alojamiento y restauración ubicadas en espacios protegidos o zona de influencia socioeconómica.
- Mejora de la relación entre empresarios y gestores de espacios protegidos al existir un nexo de unión e intereses comunes de mejora de la calidad turística y de conservación de los valores del espacio natural.

Dentro de las acciones del proyecto, la actividad 1 consiste en realizar un "Análisis comparado de uso de vehículos eléctricos en espacios naturales para uso turístico." Esta acción tiene por objeto la "Identificación de iniciativas y de modelos de gestión de movilidad eléctrica existentes en Espacios Naturales en la U.E." y la "Identificación de casos de éxito público-privados en movilidad eléctrica."

Es decir, se pretende identificar las buenas prácticas para poner en valor los recursos naturales y culturales en la Unión Europea mediante la creación de itinerarios integrados y el uso de vehículos eléctricos, para el disfrute de los mismos. El presente informe es la síntesis de la información recopilada en el marco de acción de la actividad 1.



*Parque Natural de
Aribes del Duero*

2 Metodología de Trabajo

Con el fin de realizar un estudio comparado de iniciativas de uso de vehículos eléctricos en espacios naturales para uso turístico, se han identificado una serie de buenas prácticas para poner en valor los recursos naturales y culturales, tanto dentro de la Unión Europea como fuera de ella, mediante la creación de itinerarios integrados y el uso de vehículos eléctricos para el disfrute de los mismos.

Las buenas prácticas identificadas mediante la metodología de “estudio de caso”, servirán para definir finalmente las acciones emprendidas en el marco del proyecto. En los casos estudiados, se ha recogido toda la información disponible sobre tipo de vehículos utilizados, modo de préstamo o utilización, características del punto de recarga, mantenimiento de los vehículos y las sinergias existentes con agentes de turismo locales.

Antes de iniciar la búsqueda de buenas prácticas de movilidad con vehículos eléctricos en espacios naturales, se hizo una puesta en común de la experiencia previa de los socios del proyecto en movilidad sostenible, creación de rutas y senderos, turismo y promoción turística. Esta información recogida sirvió, por una parte, para elaborar la proposición de candidatura, y por otra, para orientar la posterior búsqueda de información.

Los socios del proyecto MOVELETUR comenzaron así, un sistema de consulta a aquellas asociaciones a nivel nacional o europeo de las que son miembros o a entidades colaboradoras. Además, se inició un proceso de identificación de buenas prácticas mediante la consulta de información on-line, redes sociales y bibliografía especializada.

El acceso a la información se ha realizado principalmente de manera on-line, mediante documentación de libre disposición, bien por la propia página web del proyecto de acceso al público en general o bien mediante contacto directo vía correo electrónico o por teléfono para complementar la información con detalles del proyecto objeto de estudio, como por ejemplo la motivación y puesta en marcha inicial del proyecto o el éxito del mismo.

2.1 Consultas realizadas

En la fase de preparación de la candidatura se han identificado diferentes proyectos europeos sobre movilidad eléctrica que, aunque orientados principalmente a áreas urbanas, han servido para reconocer casos de éxito en movilidad eléctrica y definir líneas de actuación que se puedan trasladar y/o adaptar a medios naturales. A continuación, se recogen las principales características de los proyectos que se han tomado como referencia en la elaboración de la candidatura¹:

LIFE CONNECT

(<http://www.lifeconnect.eu/es/>)

Creación de una nueva red de tecnología para coches eléctricos que consiste en desarrollar una red piloto de puntos de recarga para vehículos eléctricos abastecidos mediante energía solar. Pretende impulsar el uso de estos vehículos gracias a sus ventajas medioambientales (menos emisiones de CO₂ y menor contaminación acústica) y a la facilidad para los usuarios de su recarga. Se ha contactado con la Fundación San Valeroⁱ para más detalles y se plantea la posibilidad de incluir en el proyecto algún punto de recarga alimentado por energía solar.

MOOVE Oeste Portugal

(<http://www.mobilidadeoeste.pt/index.php/component/k2/item/241>)

Desarrollado en el marco del Proyecto del Arco Atlántico REPUTE (Renewable Energy in Public Transportation Enterprise)ⁱⁱ, está dirigido a incentivar el uso de energías renovables en el transporte público. El proyecto piloto se ha llevado a cabo en 12 municipios de la región Oeste de Portugal a través del uso gratuito de vehículos 100% eléctricos con abastecimiento solar. Los responsables de su ejecución han sido la Comunidade Intermunicipal do Oeste (OesteCIM)ⁱⁱⁱ con el apoyo técnico de la Agência Regional de Energia e Ambiente do Oeste (OesteSustentável)^{iv}.

EVUE

(<http://urbact.eu/evue>)

Proyecto europeo del programa Urbact II finalizado en el año 2012 en el que participaron además de Madrid, las ciudades de Londres, Estocolmo, Oslo, Lisboa, Frankfurt, Beja, Suceava y Katowice. El objetivo del proyecto es desarrollar la Estrategia de Movilidad Eléctrica de las ciudades participantes y el intercambio de conocimiento a través del trabajo en red.

ⁱ FUNDACIÓN SAN VALERO: <http://www.sanvalero.es/>

ⁱⁱ Para más información, consultar <http://www.reputeproject.com/>

ⁱⁱⁱ OESTECIM: Comunidade Intermunicipal do Oeste. <http://www.oestecim.pt/>

^{iv} OESTESUSTENTÁVEL: Agência Regional de Energia e Ambiente do Oeste. Socio del proyecto MOVELETUR. <http://oestesustentavel.pt/>

MADEV

<http://www.movilidadelectricamadrid.es/m,299/proyectos-europeos>

Madrid Electric Vehicle. Se enmarca dentro del programa ELENA^v del Banco Europeo de Inversiones (BEI), para la promoción de la eficiencia energética en el transporte urbano a través del vehículo eléctrico.

También ha resultado fundamental la información aportada por diversas entidades colaboradoras de los socios del proyecto y que han supuesto un punto de partida para la posterior búsqueda on-line. Cabe destacar la participación de EUROMONTANA^{vi} y FEDARENE^{vii}. De la consulta realizada a través de estas asociaciones, se ha recogido la siguiente información:

INTERREG IV C “Move on Green”

<https://www.euromontana.org/en/project/move-on-green-2/>

El proyecto intenta mejorar la eficiencia de las políticas regionales respecto al transporte sostenible en zonas rurales y de montaña, principalmente. El desarrollo y fomento de una movilidad sostenible contribuye, por una parte, a reforzar la protección del medio ambiente en Europa a la vez que ayuda a fijar la población en zonas rurales. En el proyecto se recogen las experiencias identificadas durante los años 2012 a 2014 por los 13 socios que integran el proyecto con el objetivo de preparar un plan de acción en movilidad sostenible para implementar localmente. El proyecto recoge 51 iniciativas de movilidad sostenible, entre las que se encuentran también experiencias con vehículos eléctricos. En el marco de este proyecto, se han elaborado documentos de especial relevancia para la movilidad eléctrica en espacios naturales, como son:

- Policy guidelines for sustainable mobility in rural and mountain areas²:

Documento que reúne las líneas estratégicas para orientar las políticas relativas a la movilidad sostenible en áreas rurales y de montaña. Pretende ser la guía de referencia para la implantación de planes de movilidad sostenible por parte de los integrantes del proyecto en el ámbito rural.

- Good practices collection on sustainable mobility in rural EU³:

Informe que sintetiza las buenas prácticas recogidas durante los tres años de duración del proyecto Interreg IV C Move On Green. De dicha guía, se han seleccionado aquellas experiencias que se adaptan a las características del proyecto MOVELETUR y que sirven de ejemplo de puesta en práctica y gestión de vehículos eléctricos en espacios naturales. En concreto, se ha escogido la iniciativa “With electric bicycle I can do more”, desarrollada en la región eslovena de Gorenjska, cuyas características se describen en el apartado de “Buenas prácticas seleccionadas”.

^v Para más información, consultar https://ec.europa.eu/environment/ecoap/about-eco-innovation/policies-matters/eu/535_es

^{vi} EUROMONTANA: Asociación europea multisectorial para la cooperación y el desarrollo de los territorios de montaña. <http://www.euromontana.org/>

^{vii} FEDARENE: Federación Europea de Agencias y Regiones para la Energía y el Medio Ambiente. www.fedarene.org

INTERNATIONAL MOUNTAIN BIKING ASSOCIATION (IMBA)^{viii}, que organizó en el año 2016 el congreso "IMBA Europe Summit 2016" en la que Heiko Mittelstädt de la organización Deutsche Initiative Mountain Bike (DIMB e.V.) participó con la siguiente ponencia "Right to roam and/or purpose built mountain bike trails. Best of both worlds or conflicting interest?".

GOOD PRACTICE EXAMPLES IN EUROPE FOR SOFT MOBILITY IN TOURISM^{ix}:

Documento que reúne varios proyectos sobre "soft mobility", movilidad sostenible, en diversos espacios naturales en Europa. Elaborado por la asociación austríaca *Naturfreunde International*^{ix} con la colaboración de los ministerios austríacos de "Transporte, Innovación y Tecnología" y "Agricultura, Silvicultura, Medio Ambiente y Gestión del Agua", este informe ha servido de referencia para la elección de algunas de las iniciativas recogidas en el apartado de "Buenas prácticas seleccionadas".

Por su parte, ENERAGEN^x remitió información sobre:

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Comarcal entre los parques naturales Parc Fluvial del Túria y Parc Natural de la Serra Calderona, en la Mancomunitat del Camp de Túria:

Este proyecto pretende unir ambos espacios naturales mediante carriles bici estructurados en una malla de vías verdes y rutas ciclistas. Aunque en fases incipientes, se puede consultar el plan piloto de ordenación del territorio de la Sierra Calderona en materia de movilidad sostenible, elaborado por la Universidad Politécnica de Valencia⁵.

Como resultado de las consultas realizadas, ENERAGEN ha aportado, además, interesantes documentos que apoyan la transición hacia la electrificación del transporte por carretera como una alternativa a la utilización de los combustibles fósiles en el transporte y contribuir de esta manera a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros elementos contaminantes a la atmósfera, a la par que se reduzca la excesiva dependencia de las importaciones de petróleo⁶. Esta asociación ofrece propuestas que fomentan la movilidad eléctrica, posicionándose a favor de la Proposición de Ley 122/47⁷ y su posterior modificación en la Proposición de Ley 122/70⁸. Además, nos remite al Plan MOVEA^{xi}, Plan de Impulso a la movilidad con Vehículos de Energías Alternativas que pretende dar continuidad a los incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos.

^{viii} IMBA: International Mountain Biking Association. <https://www.imba.com/>

^{ix} Naturfreunde: <http://www.nfi.at/>

^x ENERAGEN: Asociación de Agencias Españolas de Gestión de la Energía. www.eneragen.org

^{xi} Plan MOVEA: <http://www.minetad.gob.es/industria/es-ES/Servicios/plan-movea/Paginas/ayudas-movea.aspx>

Durante el trabajo de búsqueda on-line posterior, se han localizado otros planes, proyectos o documentación que pueden ayudar durante el desarrollo de las actividades del proyecto MOVELETUR, a la vez que han servido de orientación para especificar la información técnica de interés a recoger sobre las buenas prácticas documentadas en este informe:

GUÍA DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO PARA CASTILLA Y LEÓN. Aspectos básicos para el desarrollo e implantación del vehículo eléctrico¹⁰:

Elaborada como una de las actuaciones de la Estrategia Regional del Vehículo Eléctrico de Castilla y León (2011-2015), pretende ser el marco de referencia sobre la movilidad eléctrica en la comunidad de Castilla y León. Enmarcada a su vez en la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2015, es una guía que se sitúa en consonancia con las estrategias europeas en la lucha contra el Cambio Climático, a favor del ahorro de energía, la disminución de la contaminación, el apoyo de la innovación y la mejora de la movilidad. Recoge la mejor información técnica disponible en el momento de su publicación para fomentar el desarrollo de la movilidad eléctrica dentro de la región. En su elaboración han colaborado el EREN (Ente Regional de la Energía de Castilla y León), beneficiario del proyecto MOVELETUR, junto con la Dirección General de Industria e Innovación Tecnológica y otros organismos de la Junta de Castilla y León. En esta guía, además, se recoge el Plan Piloto para la implantación de estaciones de recarga para el vehículo eléctrico en las ciudades de Valladolid y Palencia.

ESTRATEGIA DE IMPULSO DEL VEHÍCULO CON ENERGÍAS ALTERNATIVAS (VEA) EN ESPAÑA (2014-2020)¹¹:

Esta estrategia, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo es resultado del Grupo de Trabajo interministerial que, con aportaciones de otras administraciones y entidades locales y sectoriales, pretende situar a España en la vanguardia de las energías alternativas aplicadas al transporte, entre las que se contempla como prioritaria la energía eléctrica, con el objetivo de afrontar los actuales desafíos energéticos y medioambientales.

EXPERIENCIAS ESPAÑOLAS EN MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO URBANO IDAE y Universidad Politécnica de Madrid¹²:

Selección de experiencias a modo de muestra sobre las iniciativas llevadas a cabo en diversas ciudades españolas en materia de movilidad sostenible. Los proyectos documentados se ubican principalmente en áreas urbanas, pero el estudio nos ofrece una idea general de la situación de la movilidad sostenible en España, incluyendo la utilización de vehículos eléctricos. Además, es muestra de la necesidad de implementar actuaciones de este tipo en el ámbito rural y en el medio natural.

PLAN DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD en los hábitats de interés comunitario de los espacios naturales de Punta Entinas-Sabinar y Cabo de Gata-Níjar¹³:

Este informe técnico es un ejemplo de un plan de movilidad aplicado a un espacio natural. Surge de la necesidad de regular la intensa presión turística que sufre una zona de especial valor natural. Recoge orientaciones operativas y medidas a implementar en el Plan de Gestión de movilidad de los espacios naturales de Punta Entinas-Sabinar y Cabo de Gata-Níjar con el fin de regular el acceso a estos espacios naturales.

ELECTRIC MOBILITY EUROPE¹⁴:

Iniciativa a nivel europeo para fomentar la investigación y favorecer el intercambio de políticas que ayuden a implementar y extender prácticas en movilidad eléctrica en España. Aprovecha los logros obtenidos en la iniciativa ERA-NET Plus Electromobility⁺¹⁵ para establecer el fondo ERA-NET para seguir avanzando en movilidad eléctrica en Europa.

Para alcanzar estos objetivos, Electric mobility Europe está empleando una doble estrategia a través de:

- Cofinanciación de proyectos de innovación centrados en la aplicación de la movilidad eléctrica con el objetivo final de avanzar en este tipo de movilidad en Europa.
- Cooperación transnacional: la iniciativa pretende crear una plataforma que facilite el intercambio de información y experiencias entre las administraciones de los países participantes. Sobre todo, se pretende favorecer el acceso a medidas, planificadas o ya implementadas, que orienten la introducción de inversiones que ayuden a desarrollar la movilidad eléctrica en Europa. También se pretende involucrar a las administraciones a nivel local y otras entidades de investigación e industriales para integrar los avances que se produzcan en la movilidad eléctrica, incluyendo el uso de las nuevas tecnologías.

ENEVATE (European Network of Electric Vehicles and Transferring Expertise)¹⁶:

Red de colaboración cuyo objetivo es facilitar y apoyar la introducción de la movilidad eléctrica en el noroeste de Europa a través de la cooperación transnacional estructurada entre las autoridades públicas y los representantes empresariales. Es especialmente interesante al análisis realizado sobre el uso de los vehículos eléctricos en áreas rurales¹⁷, donde se comparan los beneficios e inconvenientes de la movilidad eléctrica y se valora su influencia en el desarrollo sostenible de las áreas rurales.

LAST MILE INTERREG EUROPE¹⁸:

Proyecto Interreg Europe que pretende analizar y dar solución al problema de movilidad que se presenta a la hora de acercar al viajero a su destino final, cuando no se cuenta con ofertas de transporte público. Así, se intenta crear soluciones integradas adaptadas a las necesidades detectadas reforzando las líneas de transporte público e introduciendo vehículos de bajas emisiones y más eficientes.

ELECTRIC VEHICLES IN EUROPE¹⁹:

Informe que proporciona un resumen de la información más reciente sobre los vehículos eléctricos en Europa. Se enfoca especialmente en explicar los tipos de vehículos eléctricos que existen en el mercado, cómo funciona cada tipo y sus respectivas ventajas y desventajas. Además, describe los países europeos que usan incentivos para la implantación de los vehículos eléctricos e identifica las principales barreras a la movilidad eléctrica que existen actualmente.

OTRAS referencias on-line que pueden ser de utilidad:

- **MOVEA:**

<http://www.minetad.gob.es/industria/es-ES/Servicios/plan-movea/Paginas/ayudas-movea.aspx>

Plan de Impulso a la movilidad con Vehículos de Energías Alternativas.

- **EAFO:**

<http://www.eafo.eu/>

European Alternative Fuel Observatory.

- **ELECTROMOVILIDAD:**

<http://electromovilidad.net/acerca-de-electromovilidad/>

Portal informativo de movilidad eléctrica.

- **Proyectos de movilidad eléctrica en Madrid:**

<http://www.movilidadelectricamadrid.es/m,299/proyectos-europeos>

- **Responsible mobilities:**

<http://responsible-mobilities.info/sources/>

- **Guía de Endesa sobre el vehículo eléctrico:**

<http://endesavehiculoelectrico.com/>

2.2 Criterios de elaboración de la ficha de buena práctica

Para presentar la información de las experiencias encontradas sobre movilidad sostenible en espacios naturales, se ha decidido elaborar una “ficha tipo de buena práctica” (ver anexo I), con la intención de recoger y mostrar de una manera resumida la información más relevante de los casos objeto de estudio. En su preparación se han considerado sobre todo criterios de tipo práctico, para que la información que aparece sea concreta, concisa y adaptada a las necesidades del proyecto MOVELETUR.

Por ello, se ha realizado una revisión de las necesidades técnicas y operativas a la hora de afrontar el proyecto de Interreg V C Turismo Sostenible y Movilidad Eléctrica en Espacios Naturales, para que los datos recogidos sobre las buenas prácticas identificadas sirvan de base y apoyo en el resto de acciones que comprende el proyecto.

La información recopilada se sintetiza en diferentes apartados, atendiendo a la naturaleza de los datos que se presentan:

- Datos generales: se recoge la información básica del proyecto, como el título identificativo, quién es el promotor de la actividad, área geográfica donde se ubica y los datos de contacto.
- Datos técnicos sobre el equipamiento, que incluye las características referentes a los puntos de recarga (tipo y forma de acceso) y a los vehículos que componen el parque móvil (bicicletas, cuadriciclos, coches... especificando a su vez número de vehículos, capacidad, marca del equipamiento, etc.).
- Datos sobre el sistema de gestión: si se trata de un gestor on-line o presencial, el coste del servicio y otros detalles como el mantenimiento de los vehículos y si existe colaboración y en su caso, de qué tipo, con otros agentes de turismo locales.



*Parque Natural
Batuecas-Sierra de Francia*

3. Buenas prácticas seleccionadas

Como resultado de las consultas realizadas y del trabajo de búsqueda efectuado, se han identificado una serie de buenas prácticas de movilidad eléctrica en espacios naturales. A continuación, se muestra una selección de 10 casos de éxito en movilidad eléctrica sostenible en espacios naturales.

3.1 Buena práctica 1: la metrópoli verde

<http://lametropoliverde.com/transporte-publico/>



La Metrópoli verde se enmarca dentro del Espacio Natural Protegido de Los Montes Obarenes, en la provincia de Burgos (Castilla y León, España). La Metrópoli verde se conforma no sólo como un centro de recepción de visitantes, sino como un espacio de interacción entre el visitante y el Parque Natural que permite una experiencia de los más innovadora. El entorno está pensado y estructurado como una gran ciudad, en este caso “verde”, que cuenta con su propio transporte público: una amplia gama de bicicletas eléctricas.

Esta iniciativa, pionera en la Red de Espacios Naturales de Castilla y León, garantiza la movilidad sostenible dentro del Parque, reduciendo el impacto sobre el medio a la vez que enseña a los visitantes una alternativa a los medios de transporte alimentados por combustibles fósiles. La Casa del Parque, centro de recepción de visitantes del espacio natural, gestiona directamente el alquiler del servicio y ofrece dos rutas, de 2 y 4 horas, que se pueden disfrutar a modo de visitas guiadas o bien

organizar la visita de manera independiente para adaptarla a los deseos de cada usuario. Cuentan con un amplio material informativo para facilitar la visita libre, incluida una “guía de viaje”.

La oferta de bicicletas está pensada para adaptarse a las necesidades de cada usuario, ofreciendo desde bicicletas para niños hasta bicicletas de montaña. Por otra parte, se amplía así la oferta turística del Espacio Natural: a los recorridos a pie o a caballo se suma una nueva forma de visitar la Metrópoli de manera cómoda y sostenible.

Este proyecto ha contado con una importante acogida que, aún sin contar con sinergias directas con otros agentes turísticos de la zona, ha supuesto un revulsivo a la economía local siendo además referenciado en diversos medios como una actividad de interés.

3.2 Buena práctica 2: clean cities: us national parks initiative

<https://cleancities.energy.gov/national-parks/>

Clean cities es un programa del Departamento de Energía de Estados Unidos que desde 1993 impulsa iniciativas para ayudar a reducir el uso del petróleo en el transporte. El programa apoya la creación de coaliciones y redes entre entidades públicas y privadas además de ofrecer asistencia técnica para aquellos proyectos que quieren implementar el uso de vehículos que funcionen con combustibles renovables.



Uno de los proyectos llevados a cabo por Clean cities a nivel estatal es la “National Parks Initiative”, en colaboración con el Servicio Nacional de Parques. Desde 2010 trabajan conjuntamente para mejorar la eficiencia de los vehículos utilizados en los parques con un claro enfoque de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y dos objetivos principales: disminuir el consumo de petróleo y servir de ejemplo para la concienciación ambiental al respecto. Se han llevado a cabo 35 proyectos en todo el territorio nacional sustituyendo la flota de vehículos existentes para el personal de los parques y colocando puntos de recarga de vehículos eléctricos de uso público. Para complementar el proyecto, se han elaborado una serie de documentos de educación ambiental tanto para el personal de los parques como para el público en general.

Ejemplo: Zion National Park: <https://www.nps.gov/zion/index.htm>

Zion National Park trabaja desde el año 2000 en reducir el impacto que tiene sobre el entorno la gran afluencia de visitantes. De esta manera, intentando gestionar el flujo de visitantes, cuentan con una red de transporte público que facilita la movilidad sostenible de los usuarios; a ello hay que añadir

desde el año 2014 la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos de uso público previo pago. Asimismo, la flota de vehículos del parque, para el uso de los trabajadores, se ha renovado con vehículos híbridos o eléctricos que sustituyen a los coches alimentados por combustibles fósiles.

3.3 Buena práctica 3: Werfenweng

<http://www.werfenweng.eu/EN/>
<https://www.alpine-pearls.com/>

Werfenweng es un municipio del estado de Salzburgo. Conscientes de su situación privilegiada, en plenos Alpes austríacos, están plenamente comprometidos con la conservación de las características de su entorno, que es a su vez, su mayor atractivo turístico. Por ello, apuestan por promover un tipo de turismo respetuoso con el medio ambiente y sostenible.



Werfenweng forma parte de la asociación Alpine Pearls, que aglutina las iniciativas de 24 municipios de los 6 países alpinos, y cuyo objetivo es proteger el medio ambiente y disminuir el impacto del turismo en el clima. De esta manera, el transporte sostenible se convierte en el foco principal de sus acciones.

Es en este contexto en el que surge el concepto “samo” (sanft mobile o soft mobility), que apuesta por una movilidad “amable” y respetuosa. Se promueve la utilización del tren como medio de acceso al municipio, ofreciendo lanzaderas que unen el centro de la ciudad con la estación y para quien se acerca a Werfenweng en coche, se le invita a dejar las llaves de su coche en el hotel. Pero, sobre todo, se fomenta el uso de los vehículos eléctricos disponibles para que el turista se mueva durante su estancia.

Se dispone de una amplia flota de vehículos, aptos para todas las edades y para moverse tanto en el entorno urbano como para explorar el entorno natural. Incluso hay disponible un servicio de eco-taxis para quien no quiera conducir.

Esta iniciativa es un ejemplo de cómo un concepto global de movilidad sostenible se puede convertir, junto con la belleza del entorno, en el atractivo turístico principal. Es muy interesante porque la asociación turística Alpine Pearls es capaz de implicar a diferentes municipios de seis países diferentes y dentro de cada municipio, tanto la administración local como los agentes turísticos se unen con un objetivo común: garantizar la movilidad sostenible en su entorno.

3.4 Buena práctica 4: Alpmobil

<http://www.alpmobil.ch>

<http://www.energieregiongoms.ch/>



Alpmobil es una plataforma de movilidad sostenible que trabaja para ofrecer una alternativa al transporte convencional en la región de los Alpes suizos. La iniciativa surge de la idea de promover el transporte sostenible en la zona del Paso de San Gotardo. Permite disfrutar de una movilidad sostenible para el uso recreativo y turístico, con un enfoque que engloba todas las posibilidades de una movilidad ambientalmente respetuosa.

La red se estructura en ciertos puntos seleccionados (movePOINT´s) que, aprovechando los caminos tradicionales de paso, ofrece la estructura adecuada para convertir la movilidad en una experiencia única y respetuosa con el medioambiente. Esta red de puntos de recarga, permite unir toda la región.

La fase piloto en electromovilidad, se inició en el año 2010 con el alquiler de coches para turistas y otros interesados en movilidad eléctrica en el paso de Grimse.

Tras el éxito inicial, con una muy buena valoración de los usuarios, se fue desarrollando la iniciativa en las diferentes regiones de la zona, hasta abarcar en la actualidad a las regiones de Goms, Brig Belalp Simplon, Andermatt, Disentis/Sedrun, Berner Oberland, Alto Ticino, Locamese y contar con una flota total de 60 coches eléctricos que la plataforma Alpmobil alquila a diferentes organizaciones turísticas. Tras esa primera fase, se pretende dar estabilidad temporal al proyecto en el medio-largo plazo, ampliando la zona de acción; aunque el número de coches se mantiene constante, tienen intención de aumentar la oferta también con bicicletas eléctricas.

3.5 Buena práctica 5: Hope Park

<http://hopeleisure.com/hire-a-twizy>

<http://www.co-wheels.org.uk/>

Co-wheels Car Club es una iniciativa de emprendimiento social cuyo principal objetivo es mejorar la sociedad y el medio ambiente mediante la provisión de vehículos de alquiler como alternativa a la propiedad privada con vehículos eficientes y respetuosos con el medio ambiente. Con una amplia red de localizaciones (más de sesenta en todo el territorio británico) y una variada gama de vehículos (coches híbridos, coches eléctricos, bicicletas eléctricas...), ofrecen sus servicios de alquiler tanto a particulares como a empresas privadas o al sector público. Apuestan por la innovación y la sinergia con otros operadores de transporte para facilitar la integración de los servicios que ofrece, así como una apuesta continua por la sostenibilidad en el transporte y facilitar la accesibilidad para toda la población.



El sistema de gestión es sencillo: sólo es necesario pagar una cuota de inscripción, porque se entrega una smartcard, la cual va a permitir el acceso al vehículo, previa reserva. Existe una tarifa mínima mensual, aunque las tarifas de alquiler varían según el vehículo y el tiempo de utilización (http://www.cowheels.org.uk/2017_pricing_review); incluyen siempre un seguro y se requiere un permiso de conducir vigente.

Es especialmente significativa la amplia gama de vehículos eléctricos de la que dispone, tanto de coches (Citroen C-Zero, Nissan LEAF, Peugeot i-On, Renault ZOE) (http://www.co-wheels.org.uk/electric_vehicles), como de furgonetas o bicicletas eléctricas (éstas, en exclusiva para el personal de los ayuntamientos de Bristol y de Gateshead: (<http://www.co-wheels.org.uk/ebikes>). En todas las estaciones de recogida de vehículos (el vehículo se debe recoger y dejar en el mismo lugar), existen puntos de recarga semi-rápida. Sin embargo, también se puede acceder a la red de Ecotricity (<https://www.ecotricity.co.uk/for-the-road>), que ofrece una serie de puntos de recarga rápida que se pueden encontrar en todo el país.

Dentro de la oferta de vehículos eléctricos, cabe destacar la iniciativa llevada a cabo en el Lake District, que cuenta con una pequeña flota de 10 coches eléctricos tipo Renault Twizy para facilitar la movilidad sostenible dentro del Parque Nacional del Lake District. Los vehículos han sido decorados de una original manera representando las ovejas típicas de la zona, conformando así "el rebaño de Twizys". Los puntos de recogida y recarga de los vehículos están situados en establecimientos

hosteleros o centros culturales de la zona, integrándose perfectamente en la oferta turística y cultural del entorno. Así lo demuestra el ejemplo del Hope Park, situado en la ciudad de Keswick, que cuenta con dos vehículos tipo Twizy para disfrutar del Lake District de una manera sostenible. Para el alquiler es necesario un registro previo en Co-wheels, y la reserva en el Hope Cafe, que actúa como gestor en la zona. Este proyecto está integrado en el Programa See More Cumbria and the Lake District (<http://www.lakedistrict.gov.uk/aboutus/news/projects/seemore>) y apoyado por Nurture Lakeland (<https://nurturelakeland.org/>), que promueven el turismo sostenible.

Este proyecto resulta muy interesante por la colaboración entre el emprendimiento social (Co-Wheels Club), los agentes locales y los centros turísticos privados; mientras los primeros aportan los vehículos en alquiler, garantizando puntos de recarga en los centros de recogida de los vehículos, los agentes locales y los centros privados facilitan el acceso al público de estos vehículos. Además, se integran en una red nacional de puntos de recarga.

3.6 Buena práctica 6: Rentbike Luberon

<http://www.rentbikescooterluberon.com/>
<http://rent-bike-luberon.fr/>

El Parque Natural Regional de Luberon está situado en el sur de Francia, cerca de Marsella. Es un macizo montañoso poco elevado. Además, cuenta con dos figuras de protección de la UNESCO: Geoparque y Reserva de la Biosfera. El hecho de que el relieve, a pesar de ser accidentado, sea suave por ser una reserva ecológica, permite la existencia de un potencial de turismo de naturaleza (ecoturismo) elevado. En una primera fase del programa gubernamental "La Transition Énergétique pour la Croissance Vert (en action)", existe una financiación gubernamental a las instituciones para que utilicen la movilidad eléctrica, facilitando el acceso de iniciativas de carácter privado a esta financiación. Este es un buen camino para estimular la movilidad eléctrica en el parque y la región, creando condiciones para que surjan iniciativas privadas que aprovechen ese estímulo (existen, por lo menos, cuatro empresas que alquilan bicicletas eléctricas).



Así, la tipología de alquiler de bicicletas eléctricas propiciada por el caso en estudio, se beneficia de una red de itinerarios ciclistas ya existentes, así como de una guía específica de información e interpretación de los recursos existentes próximos a esos itinerarios. Además, las bicicletas alquiladas son el resultado de tres años de investigación por la empresa para conseguir encontrar la mejor solución para el lugar y su propia producción. Se espera el desarrollo del alquiler para scooter eléctricos.

3.7 Buena práctica 7: park e bike.

Parques de Sintra – Monte da Lua

<http://www.parkebike.com/>

<https://www.parquesdesintra.pt/planear-a-sua-visita/park-e-bike/>

El servicio de “Park e Bike” disponible mediante Cycling Rentals, ofrece a los visitantes la posibilidad de pasear por la sierra en bicicleta eléctrica sin un gran esfuerzo físico. La asociación con los Parques de Sintra permite que el alquiler de la bicicleta pueda ser combinado con billetes para los parques y monumentos.



Este servicio “promueve el transporte con cero emisiones y ofrece una forma fácil y divertida de explorar los bellos parques de Sintra sin necesidad de un vehículo a motor”. Por un lado, la bicicleta permite acceder a lugares a los que no es posible llegar con otros vehículos, mientras que el hecho de utilizar bicicletas eléctricas aporta la asistencia necesaria para recorrer el entorno natural sin un gran esfuerzo físico. De esta manera, se facilita el acceso a un mayor número de usuarios.

El servicio ofrece la opción del alquiler individual de la bicicleta eléctrica o bien la posibilidad de realizar tours guiados.

3.8 Buena práctica 8: Sistema de bicicletas eléctricas compartidas (xispas)

<http://www.cm-braganca.pt>

http://www.cm-braganca.pt/frontoffice/pages/596?news_id=1352

El proyecto, ejecutado por el municipio de Braganza, incluye la instalación de 20 bicicletas eléctricas situadas en lugares estratégicos como la estación de autobuses, la plaza de la Catedral y el Instituto Politécnico de Braganza y pueden ser utilizados por cualquier persona. Para ello, basta con registrarse



y solicitar la tarjeta en el One-Stop-Shop de Bragança City Hall o la Oficina de Turismo.

Braganza es una ciudad amiga del medio ambiente que recibe muchos turistas y ahora puede ir por toda la ciudad en una “Xispa”. Así, el sistema de bicicletas

eléctricas compartidas facilita la circulación de los ciudadanos en el centro histórico, para revitalizar esta zona de la ciudad. Este sistema también permite intensificar el uso de carriles bici, la rehabilitación de espacios urbanos existentes y contribuye a la mejora de la relación entre el transporte público y las instalaciones comunitarias existentes en el centro histórico que, debido al perfil de sus vías de acceso, no permite la circulación de los autobuses.

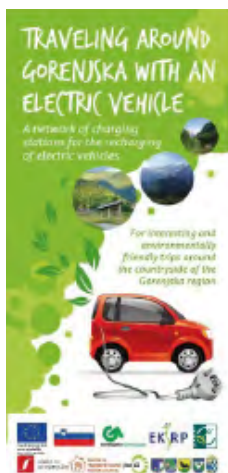
La ciudad de Braganza es la puerta al Parque Natural de Montesinho, que cuenta con una rica biodiversidad con numerosas especies endémicas, además de presentar un fabuloso mosaico de paisajes gracias a sus montes y ríos.

3.9 Buena práctica 9: With Electric Bike, I Can Do More

www.ctrp-kranj.si

La buena práctica detectada tiene por objetivo la promoción de la movilidad verde y socialmente responsable a través del uso de bicicletas eléctricas en zonas rurales.

En concreto la región seleccionada tiene más del 40% de su territorio dentro de espacio Red Natura 2000 o bajo diferentes figuras de protección. Geográficamente está localizada en una zona



alpina muy turística con un numeroso parque de establecimientos rurales. Se trata de una zona de especial belleza y bien preservada, que cuenta con un gran atractivo para su recorrido en bicicleta. Además, en general, esta forma de movilidad sostenible está ganando adeptos debido a sus beneficios en cuanto a cuestiones de salud y también por cuestiones de protección y preservación del espacio natural. La buena práctica se puso en marcha en el año 2012.

Las instituciones involucradas han sido las siguientes: el grupo de acción local Gorenjska Kosarica, el municipio de Preddvor, la Asociación Regional de Jubilados de Gorenjska y el Centro Rural de Desarrollo Sostenible de Kranj.

Las acciones en las que se concretó esta acción son las siguientes:

- Definición de cinco rutas circulares para hacer en bicicletas eléctricas a lo largo de la región.
- Puesta en marcha de dos info-point para llevar a cabo el alquiler de las bicicletas eléctricas. En concreto seis bicicletas eléctricas en cada uno de ellos. Total 12 bicicletas eléctricas para alquiler en la zona.

- Diseño y producción de un folleto promocional de la actividad de alquiler de bicicletas eléctricas en tres idiomas: esloveno, inglés y alemán.
- Organización de jornadas y seminarios con los actores del territorio y miembros de grupos de trabajo para presentar las bicicletas eléctricas y las nuevas oportunidades de este producto para trabajar en un turismo más sostenible.
- Preparación y producción de artículos sobre el proyecto para su utilización en páginas Web de los actores locales.
- Elaboración de unos mapas con las rutas circulares alrededor de toda la región.
- Equipamiento de todos los puntos de información turística en colaboración con los ayuntamientos con la información necesaria sobre las bicicletas eléctricas y sus posibilidades de alquiler.

3.10 Buena práctica 10: Peak District

<http://www.peakdistrict.gov.uk/visiting/cycle/cycle-hirecentres/cyclesforhire>

El Parque Nacional Peak District, situado en el Reino Unido, ofrece un variado número de actividades para poder disfrutar de la naturaleza de una manera responsable. La dirección del espacio natural, comprometida con el desarrollo sostenible de Peak District, trata de mejorar la calidad de vida de la población local sin sobreexplotar el medio, por lo que creen que la labor educativa puede ayudar a que los visitantes del parque exploren y disfruten de las cualidades del parque, sensibilizando a su vez sobre la importancia de conservar el medio.



Entre las actividades que se proponen destaca especialmente el de recorrer el parque en bicicleta. La bicicleta se considera una forma saludable y respetuosa con el medio de conocer el entorno y disfrutar de la naturaleza. El acceso de los coches al parque es limitado, invitando a los visitantes a acercarse al parque en autobús y alquilar una bicicleta, disfrutando así de un "auténtico día libre de tráfico". Los centros de alquiler se encuentran situados cerca de las paradas de autobús para facilitar la movilidad sostenible. Las bicicletas eléctricas que ofrecen en alquiler, suponen además una oportunidad de disfrutar de un paseo en bicicleta para aquellas personas que necesiten algo de ayuda, gracias a la asistencia al pedaleo que permite el motor eléctrico. Por otra parte, también ofertan en venta aquellas bicicletas que ya no se alquilan.



*Parque Nacional Peneda-
Gerês-Ecomuseu de Barroso*

4. Otras experiencias identificadas

• INTERREG IV C “Move on Green”.

Este proyecto recoge 51 iniciativas de movilidad sostenible, entre las que se encuentran también experiencias con vehículos eléctricos. Una de ellas está entre las buenas prácticas seleccionadas, pero es interesante también consultar:

- Trial of electric bikes in Latvia during mobility week 2012; consulta on-line:
<https://www.euromontana.org/wp-content/uploads/2014/07/3.4-trial-of-electric-bikes-in-latvia.pdf>
Jornadas realizadas para mostrar las ventajas y beneficios del uso de la bicicleta eléctrica en Letonia.
- With electric bicycle I can do more; iniciativa detallada en las buenas prácticas seleccionadas; consulta on-line:
<https://www.euromontana.org/wp-content/uploads/2014/07/3.6-with-electric-bicycle-i-can-do-more.pdf>
- Travelling around Gorenjska with an electric vehicle (Gorenjska electric route); consulta on-line:
<https://www.euromontana.org/wp-content/uploads/2014/07/4.2-travelling-around-gorenjska-with-an-electric-vehicle.pdf>
<http://www.ctrp-kranj.si/>
Rutas en coche eléctrico en Eslovenia.
- Electric vehicle charging infrastructure around Lake Balaton; consulta on-line:
<https://www.euromontana.org/wp-content/uploads/2014/07/4.3-electric-vehicle-charging-infrastructure-around-lake-balaton.pdf>
Infraestructura de cargadores de vehículos eléctricos. Región de Transdanubio, Hungría.

- **Krka National Park; consulta on-line:**

<http://www.np-krka.hr/clanci/Zelenalinijaelektri%C4%8Dni-automobili-punionicainfrastruktura/252/en.html>
<http://balkangreenenergynews.com/advanced-charger-for-electric-carsinstalled-at-krka/>

El Ministerio de Medio Ambiente croata, junto con la Environmental Protection and Energy Efficiency Fund (FZOEU), lanzaron el programa The Green Line destinado a apoyar financieramente a las instituciones públicas que gestionan áreas protegidas. Dentro de esta línea, el Public Institute of Krka National Park, que dirige la gestión del Parque Nacional Krka, ha optado por impulsar la movilidad eléctrica con el fin de ser ejemplo y reducir las emisiones contaminantes de los vehículos de combustión interna.

Este proyecto resulta destacable por ser la primera área natural protegida en instalar cargadores multiformato para vehículos eléctricos en Europa. Situado en la región de Šibenik- Knin County, en Croacia, este Parque Nacional ha optado por invertir tanto en una pequeña flota de vehículos eléctricos como en la instalación de nuevos puntos de recarga más rápidos. De esta manera, cuenta con un total de cinco vehículos eléctricos e híbridos y de dos estaciones de recarga (en Lozovac y Laškovica).

- **FrankenWald Natur Park; consulta on-line:**

<http://www.frankenwaldtourismus.de/de/poi/detail/58120085975ab67de473dcf7>

Gestión de rutas en bicicleta eléctrica en el parque natural de FrankenWald, Baviera, Alemania.

- **Iniciativa para recorrer el Parque Natural Fragas do Eume:**

<http://tour-ebike.com/lugares/ver/as-fragas-do-eume>

- Desde el patronato de turismo de Tarragona, ofrecen la **posibilidad de realizar cicloturismo por espacios naturales con bicicletas eléctricas:**

<https://terresdelebre.travel/es/que-fer/turisme-actiu/via-verda>

Trabaja en consonancia con empresas de turismo y hostelería de la zona. Un ejemplo de recorrido es el de la vía verde que permite recorrer el Parque Natural dels Ports y el Baix Ebre:

<http://www.estaciodebenifallet.com/es/via-verda/ebikes/>

- Se han detectado también **iniciativas privadas de turismo rural que fomentan el uso de vehículos eléctricos como forma respetuosa de recorrer espacios naturales:**

<http://vallesecreto.es/alquiler-de-bicicletas-electricas/rutabarruecos/>

<http://www.larutadelagarnacha.es/ficha.php?SG=16&ID=147>



*Parque Regional
Sierra de Gredos*

5. Lecciones aprendidas

5.1 Idoneidad de las áreas naturales protegidas como espacio de movilidad eléctrica

Las áreas rurales, y especialmente las áreas naturales protegidas, ofrecen un espacio apropiado para la implementación de la movilidad eléctrica, la cual se puede convertir en un elemento clave para la transición a un desarrollo más sostenible del medio rural.

En particular, las buenas prácticas identificadas en el marco de la actividad 1 del proyecto MOVELETUR, muestran cómo la movilidad eléctrica supone un medio de transporte respetuoso con el medio ambiente que lo convierte en un valor añadido para su uso en los espacios naturales, tanto para la población local como para los visitantes de estos espacios.

Para llegar a esta conclusión, en el proceso de búsqueda e identificación de experiencias y buenas prácticas, se puso el foco especialmente en aquellas experiencias dirigidas a fomentar un turismo responsable y respetuoso con el medio ambiente que usa la movilidad eléctrica en espacios naturales como elemento diferenciador.

A través de las buenas prácticas identificadas se ha podido valorar que, además de ofrecer ventajas medioambientales, la movilidad eléctrica ofrece otro tipo de beneficios económicos y sociales. El desarrollo de infraestructuras que faciliten una transición a la electrificación del transporte

puede suponer un impulso a la economía rural, aportando nuevos nichos de mercado entre los que se encuentra el turismo sostenible; o los servicios de reparación y mantenimiento de estos equipos eléctricos.

Además, la oferta de vehículos eléctricos resulta novedosa para muchos visitantes que se pueden ver atraídos por esta posibilidad, generando un valor añadido al destino turístico y adicionalmente una posición ventajosa a la hora de la toma de decisiones sobre la elección de destino de ocio por los turistas.

Por otra parte, los vehículos eléctricos tienen la ventaja de que facilitan la accesibilidad a los espacios naturales de colectivos con necesidades especiales de movilidad favoreciendo la igualdad de oportunidades de disfrute de los entornos protegidos.

Finalmente, entre los puntos débiles detectados, hay que mencionar la escasa dotación de puntos de recarga de baterías existentes en las zonas rurales, lo que afecta a los vehículos, pero no así a las bicicletas, que pueden cargarse en cualquier lugar en una toma eléctrica convencional.

En el caso de las zonas de montaña, un factor limitante que condiciona el uso de la movilidad eléctrica es la existencia de fuertes pendientes, que incrementan el consumo de las baterías y reducen la autonomía de los vehículos. Las temperaturas frías también inciden en la duración de las baterías, tanto en su ciclo de vida útil, como en su uso diario. Este factor puede resolverse aumentando la dotación de puntos de recarga, con distancias más cortas entre los mismos. Los vehículos eléctricos seleccionados en las experiencias analizadas disponían de poca autonomía, lo que los hacía efectivos para desplazamientos cortos en rutas específicas.

5.2 La movilidad eléctrica para uso turístico

Pese al denominador común de las iniciativas, que es la utilización de vehículos eléctricos y que el empleo de los mismos se desarrolle en espacios naturales, al estudiar detenidamente cada caso, en un análisis más exhaustivo, se pueden discernir diferentes planteamientos.

Una primera opción del uso de la movilidad eléctrica en las áreas naturales protegidas, es la de su utilización por el personal de gestión de dichos espacios (vigilancia, educación ambiental e información, etc).

Hasta el momento, no se han identificado muchas iniciativas en este sentido, no disponiéndose de flotas eléctricas por las Administraciones Públicas o entidades responsables de dicha gestión, a pesar de que el uso de estos medios de transporte eléctricos en los espacios naturales, transmitirían a los visitantes y a la población local una visión de compromiso con la sostenibilidad, incentivando la transición hacia la movilidad eléctrica e al mismo tiempo, incentivando a los agentes turísticos que trabajan en el territorio de cada área natural protegida a incorporar estos medios de transporte a su oferta turística.

Se ha encontrado una iniciativa en la que el uso de vehículos eléctricos es exclusivamente para el personal que trabaja dentro de los espacios. Este es el caso de la National Parks Initiative (B.P.^{xii} 2), en Estados Unidos, ejecutada a nivel nacional. Se ha seleccionado esta práctica por suponer un modelo de una experiencia a nivel nacional, donde además de actuar como ejemplo de movilidad sostenible en espacios naturales y ser, por tanto, un elemento de educación en movilidad eléctrica, se ha creado una infraestructura de puntos de recarga para facilitar a los usuarios el acceso a los espacios naturales con sus propios vehículos eléctricos.

La segunda opción, y a la que responde el resto de prácticas identificadas en el marco del presente estudio, corresponden a proyectos para uso turístico de vehículos eléctricos. El tipo de vehículo es determinante para delimitar el alcance de la iniciativa y a la hora de especificar el tipo de oferta turística que se realiza. Pero también es fundamental el grado de implicación de los agentes turísticos de la zona: alojamiento, restauración y otros negocios locales.

Encontramos casos en los que la movilidad eléctrica se suma a las posibilidades ya existentes para poder recorrer el espacio natural; sin embargo, los vehículos eléctricos aportan experiencias diferentes y novedosas de interacción con el medio convirtiéndose en el principal atractivo de algunos de los espacios analizados. Este es el caso, por ejemplo, de La Metrópoli Verde (B.P.1), donde las visitas están estructuradas comparando el espacio natural a una ciudad en la que la bicicleta eléctrica sea el transporte público “El transporte público de la metrópoli verde: La E-Bike, la bicicleta eléctrica”.

En zonas de altos valores naturales y paisajísticos, conservar el medio ambiente se convierte en una prioridad, por lo que la movilidad eléctrica se ha convertido en uno de los principales atractivos turísticos de la zona al integrarse perfectamente en el concepto de un turismo más respetuoso con el medio ambiente. Así, se ha podido comprobar cómo en algunas de las experiencias identificadas



Ilustración 1 :
Logo de Werfenweng.
Fuente: <http://www.werfenweng.eu/EN/>

hacen de ello su mayor reclamo, como en la B.P.3 de Wergfenweng, cuyo eslogan principal es “*Mobility for you*” e incluso “invitan” a dejar descansar los vehículos de combustión interna. También es el caso de de la B.P. 4, de Alpmobil, donde confían en la movilidad eléctrica como la movilidad de futuro: “*Enjoy an outing with the Alpmobil... and experience the mobility of tomorrow!*”

También se han podido identificar experiencias en las que se ha adaptado el modelo de movilidad eléctrica a las tradiciones del lugar lo que ayuda a integrarlo en la comunidad donde se lleva a cabo la práctica. Por

^{xii} B.P.: Buena Práctica.

ejemplo, en la B.P.4, las rutas utilizadas como oferta turística para los vehículos eléctricos son los caminos tradicionales ya existentes en el paso de San Gotardo (Suiza). En el caso de la B.P.5, de Lake



Ilustración 2: Lake District y su "rebaño" de Twizys.
Fuente: <https://gas2.org/>

District, los vehículos se han decorado como las tradicionales ovejas de la zona, conformando un auténtico "rebaño" (*"Meet the Flock"*). Incluso existen iniciativas como la B.P.9 de Gorensjska en las que el proyecto turístico desarrollado ha implicado a varios grupos sociales, para concienciar a la población local y a los visitantes de lo que anuncian en su eslogan *"With electric bike I can do more!"*.

En general, todos los casos ofrecen información detallada de los servicios prestados a través de sus páginas web, pero cabe destacar la aplicación móvil que posee la iniciativa de Park e-bike, que permite una cómoda planificación de las visitas. Todas las iniciativas consultadas que ofrecen vehículos eléctricos para alquiler turístico, permiten las visitas libres, pero hay algunos casos en los que también ofertan visitas guiadas, especialmente en la oferta de bicicletas eléctricas (La Metrópoli Verde, Park ebike).

Otro de los aspectos fundamentales a tener en cuenta en este tipo de proyectos es el de la responsabilidad legal del uso de los vehículos. En todos los casos estudiados, se informa a los usuarios de las condiciones y existe algún tipo de documento que garantice un uso responsable de los vehículos.

5.3 Los promotores de la movilidad eléctrica

Se puede deducir que para el éxito de este tipo de prácticas es fundamental una estrecha colaboración entre las entidades públicas y privadas. Hay casos en los que el promotor de las prácticas son las instituciones públicas (BB.PP. 1, 2, 8), siendo los gestores directamente. En otras ocasiones, son las iniciativas privadas las que fomentan las buenas prácticas en entornos naturales (BB.PP. 6 y 7). Pero por lo general es la asociación entre entidades públicas y privadas la que ofrece los mejores resultados y un mayor dinamismo en el funcionamiento a largo plazo de los proyectos de movilidad eléctrica (BB.PP. 3, 4, 5, 9, 10).

La administración pública juega un papel primordial en la regulación del uso que se puede hacer de vehículos, en este caso eléctricos, dentro de los espacios naturales. Pero lo que resulta determinante por parte de las instituciones públicas es su apoyo en materia de financiación.

Se ha detectado que, lo más frecuente, es que existan medidas de financiación pública para la adquisición de vehículos eléctricos canalizadas a través de programas dependientes de agencias de energía (B.P. 2) o mediante asociaciones que promueven la movilidad eléctrica (BB.PP. 3, 4, 5, 9, 10).

Sin embargo, al estudiar los diferentes casos descritos, se observa que el peso de la gestión y desarrollo de las infraestructuras que dan soporte a los vehículos eléctricos (estaciones de recarga, de mantenimiento, gestores de alquiler...) recae principalmente sobre las entidades privadas y asociaciones público-privadas, careciendo de la suficiente financiación pública.

Muchos de los puntos de recarga que conforman redes de estacionamiento dependen de comercios locales, lo que por una parte implica que su involucración es necesaria para el éxito de las iniciativas de movilidad eléctrica, aunque, por otra parte, los negocios locales se ven beneficiados puesto que la oferta de puntos de recarga puede ser un reclamo para fomentar el desarrollo de la economía local.

5.4 Tipología de medios de transporte eléctrico utilizada



Ilustración 3: Bicicleta eléctrica en Parc Natural Regional du Luberon. Fuente: <https://www.provence-cycling.co.uk/>

El medio de transporte eléctrico más extendido, en casi todos los casos analizados es el de bicicletas eléctricas, especialmente MTB. Este modo de transporte se ha generalizado en muchas zonas turísticas de montaña y áreas naturales protegidas en buena parte del continente europeo, especialmente la zona central de los Alpes. No obstante, en la península ibérica y en el territorio de actuación del proyecto MOVELETUR, salvo en entornos urbanos, en smart cities, no existen todavía muchas experiencias, lo que hace especialmente necesario el desarrollo de iniciativas como las que promueve MOVELETUR.

En el ámbito de la movilidad turística en bicicleta eléctrica, se han identificado varias iniciativas con un alcance local, como La Metrópoli Verde (B.P. 1), en España, Rentbike Luberon (B.P. 6), en Francia, Park e-bike (B.P. 7), en Portugal, Sistema de bicicletas eléctricas compartidas Xispas, en Braganza, Portugal (B.P. 8), With Electric bikes I can do more (B.P. 9) en Eslovenia y Peak District (B.P. 10) en Reino Unido.



*Ilustración 4:
La Metrópoli Verde, San Zadornil.
Fuente: <http://la-metropoliverde.com/>*

La bicicleta eléctrica está pensada para personas de todas las edades, es de uso individual y facilita los desplazamientos a personas con algún tipo de limitación física. Es el medio de transporte idóneo para recorrer el espacio natural de una manera cercana y poder interaccionar con el medio.



Ilustración 5: Uso de vehículos eléctricos para el personal de National Parks de EE.UU.
Fuente: <https://cleancities.energy.gov/>

Los coches eléctricos también son uno de los tipos de vehículos de elección en las prácticas identificadas. Permiten una mayor autonomía y desplazamientos de largo recorrido siempre que se cuente con una red de puntos de recarga suficiente. El uso de los coches eléctricos requiere la posesión de carnet o licencia de conducir y permite el transporte

simultáneo de varias personas dependiendo del tipo de vehículo.

En general, las flotas de las que disponen las prácticas identificadas no son muy amplias, lo que limita la disponibilidad y hace necesario un buen sistema de gestión para su alquiler. En algunos casos se cuenta también con modelos híbridos, como por ejemplo en los Parques Nacionales de Estados Unidos (B.P.2), donde tanto los modelos híbridos (2) como los coches eléctricos (1) son utilizados para los desplazamientos del personal de los espacios naturales.

Se han identificado tres experiencias donde el uso de coches eléctricos se utiliza para alquiler turístico. Este es el caso del Lake District National Park (B.P.5), que cuenta con diez coches eléctricos biplaza (Renault Twizy), repartidos entre distintos puntos del Parque Nacional o el caso de la Buena Práctica 4, que cuenta con un total de 60 coches repartidos por diferentes regiones de los Alpes



Ilustración 6: Twizy en Lake District
Fuente: <https://www.carplusbikeplus.org.uk/>



Ilustración 7: Coche eléctrico en Werfenweng
Fuente: <http://www.werfenweng.eu/EN/>

suizos. La experiencia identificada como B.P.5, en Werfenweng es la que ofrece una mayor variedad de vehículos eléctricos en general y de coches en particular, con un total de once coches de tres modelos diferentes con una capacidad total para 47 personas; los coches varían desde aquellos con capacidad para 2 (Smart), 4 (Peugeot iOn) o 5 (Renault Zoe) personas, contando además de con estos coches, con un Renault Twizy para 2 personas.

En el caso de Werfenweng se ofertan al público también otro tipo de vehículos que han denominado "fun vehicles" como triciclos, motocicletas y diferentes vehículos como se muestran a continuación:



Ilustración 10: Bigá en Werfenweng.
 Fuente: <http://www.werfenweng.eu/EN/>



Ilustración 8: The Arrow en Werfenweng.
 Fuente: <http://www.werfenweng.eu/EN/>



Ilustración 9: Evolution car en Werfenweng.
 Fuente: <http://www.werfenweng.eu/EN/>

Entre este tipo de vehículos encontramos algunos que no requieren carnet de conducir y pueden ser utilizados por todos los públicos tomando las medidas de seguridad indicadas, pero también existen otros que sí exigen carnet de conducir (motocicletas). En la Buena Práctica 2, también se ha detectado que utilizan otros vehículos eléctricos: los Electric campground carts.

5.5 Sistemas de gestión y participación en la movilidad eléctrica

En estos casos de estudio, la oferta de bicicletas eléctricas se plantea para un entorno muy delimitado y permite ampliar la oferta turística del espacio natural para dichas zonas. El alquiler suele ser por horas o días, pues en la mayoría de casos es necesario devolverlos al centro de alquiler para su recarga; en algún caso también se facilita la continuidad de los trayectos con itinerarios que ofrecen puntos de recarga. En algunos de estos proyectos son empresas locales las que se encargan de la gestión del alquiler y el mantenimiento de las bicicletas.

En el caso de las bicicletas, el alquiler suele ser por horas y en algunos casos por días, con un precio que pueden variar según la temporada del año o el tiempo de alquiler (si se alquilan por más tiempo, se hacen descuentos). Los precios de los alquileres son similares. Haciendo una comparativa por ejemplo del alquiler de un día, vemos que los precios son similares en las Buenas Prácticas 6, 7 y 10, entre 30 y 34€, siendo el precio inferior en el caso de la B.P.1 que en temporada alta el alquiler de un día es de 20€.

El alquiler se suele realizar directamente en los lugares físicos donde se encuentran las bicicletas, mediante un gestor en mano. La posibilidad de que las bicicletas se puedan cargar en un enchufe convencional facilita su alquiler por días, aunque en todas las prácticas descritas la devolución debe efectuarse en el lugar de alquiler. En Los Parques de Sintra, además ofrecen una batería externa para aumentar la autonomía de los ciclistas. En este caso, además, existe la posibilidad de que lleven la bicicleta al lugar de alojamiento del visitante si está cerca del centro de gestión.

Por otra parte, los proyectos que ofrecen coches eléctricos para uso turístico (u otros vehículos eléctricos que no sean bicicletas – hacer un apartado específico para otros vehículos), corresponden a iniciativas más ambiciosas en las que generalmente están involucradas asociaciones que facilitan la conectividad y apuestan por una oferta de turismo más completa implicando activamente a otros agentes de turismo, desde las propias administraciones locales, hasta centros de alojamiento turístico. Estos son los casos de Werfenweng (B.P. 3), Alpmobil (B.P. 4), Hope Park (B.P. 5), en los que se puede comprobar cómo se integra la movilidad eléctrica en un concepto más amplio de turismo respetuoso con el medio ambiente.

El paquete turístico que ofrecen en estos casos ayuda a incluir la movilidad eléctrica en el turismo sostenible. Los vehículos eléctricos permiten dar continuidad al transporte público para permitir a los visitantes una movilidad verdaderamente sostenible dentro de los espacios naturales, además de permitirles una mayor autonomía a la hora de organizar sus visitas. Para ello es fundamental que cerca de las estaciones de tren o autobús se pueda recoger el vehículo eléctrico en alquiler.

En este sentido, resulta muy interesante el proyecto de Werfenweng, que representa de manera ejemplarizante el concepto global de turismo sostenible gracias a la tarjeta “samo”, una tarjeta turística que, entre otros, ofrece descuentos para los alquileres de los vehículos eléctricos ofertados. Aparte de los vehículos eléctricos existentes, Werfenweng cuenta con coches eléctricos en la flota de taxis de la zona.

Cuando se trata de coches eléctricos, en los casos de estudio, se realiza también por horas o por días, aunque en este caso los precios son muy variables. En la B.P.3, Werfenweng, con la tarjeta “samo” (que cuesta 10 €), se puede acceder a los coches de manera gratuita. En los otros casos el precio varía desde los 26€ aproximadamente, que cuesta el alquiler de un coche eléctrico en la B.P.4 hasta los cerca de 54€ que cuesta en la B.P.5.

CONCLUSIONES

La variabilidad en los casos estudiados depende fundamentalmente del tipo de vehículo utilizado, puesto que las bicicletas eléctricas están orientadas a zonas más específicas con alquileres por horas o excepcionalmente días para rutas más largas. La inclusión de coches eléctricos permite ampliar el área de influencia de los vehículos eléctricos permitiendo ampliar la oferta turística y sobre todo la inclusión de otros actores de turismo local aparte del promotor de la iniciativa.

En todos los casos parece fundamental la asociación entre entidades, asociaciones y negocios locales garantiza el desarrollo a largo plazo de los proyectos, siendo su influencia bidireccional: facilita una oferta turística más completa y amplia y promueve el desarrollo de nuevos modelos de negocio. Es también primordial el apoyo y la colaboración entre agentes públicos y locales.

Además, las buenas prácticas identificadas muestran cómo la movilidad eléctrica ayuda a la transición hacia otro tipo de turismo más respetuoso con el medio ambiente.

INICIATIVA	ESPACIO NATURAL	PÚBLICO	PRIVADO	BICICLETAS	COCHES	OTROS VEHÍCULOS	PUNTOS DE RECARGA USO PÚBLICO	PRODUCTO TURÍSTICO
LA METRÓPOLI VERDE	Montes Obarenes-San Zadornil (Burgos, España)	Sí Fundación Patrimonio Natural		Sí				Alquiler libre o con rutas guiadas
CLEAN CITIES: US NATIONAL PARKS INITIATIVE	Parques nacionales de Estados Unidos	Sí Programa Clean Cities del Departamento de Energía de EE.UU.			Sí Para el uso del personal	Sí Electric carts	Sí	
WERFEN-GEN-ALPINE PEARLS	Municipios de 6 países alpinos; en concreto Werfengen	Sí Promueve el ayuntamiento que forma parte de la Asociación de Turismo Alpine Pearls		Sí	Sí	Sí Gran variedad de vehículos	Sí	Concepto SAMO: Soft Mobility, facilita el acceso a una movilidad sostenible. Colaboración entre el ayuntamiento y otros agentes turísticos.
ALPMOBIL	Alpes suizos	Sí Ayuntamientos locales región San Gotardo	Sí Plataforma que une varias asociaciones (Energiregion-GOMS + Touring Club Suisse + KWO Grimselstrom)	Sí	Sí		Sí	Plataforma que ofrece los vehículos eléctricos a los diferentes promotores turísticos interesados.

INICIATIVA	ESPACIO NATURAL	PÚBLICO	PRIVADO	BICICLETAS	COCHES	OTROS VEHÍCULOS	PUNTOS DE RECARGA USO PÚBLICO	PRODUCTO TURÍSTICO
HOPE PARK	Lake District National Park (Keswick, Reino Unido)	Colaboración del espacio natural y administración regional	Sí Co-Wheels Club (emprendimiento social) y centros Turismo.		Sí		Sí Integrado en red nacional de puntos de recarga	Colaboración entre empresas turísticas, Co-Wheels Club (proporciona los vehículos) y administración regional.
RENTBIKE LUBERON	Parque Natural Regional de Luberon (Provenza, Francia)	Sí Impulso financiación pública	Sí Empresa promotora	Sí				Ofertan sólo el alquiler de las bicicletas. Colaboración con asociaciones turísticas.
PARK e-BIKE	Monte da Lua (Sintra, Portugal)	Colaboración con el espacio natural	Sí Empresa promotora	Sí				Colaboración con distintas entidades públicas y privadas. Muy interesante la aplicación móvil. Ofertan visitas guiadas.
SISTEMA DE BICICLETAS ELÉCTRICAS COMPARTIDAS (XISPAS).	Parque Natural de Montesinho (Braganza, Portugal)	Sí Municipio de Braganza		Sí			NO	Las oficinas de turismo municipales incentivan su uso entre los turistas.
WITH ELECTRIC BIKE I CAN DO MORE	Región de Gorenjska (Eslovenia)	Sí		Sí				
PEAK DISTRICT	Peak District National Park (Reino Unido)	Sí	Sí Empresa que aporta las bicicletas	Sí				Colaboración entre el Parque Nacional y la empresa que aporta las bicicletas

Tabla 3: Comparativa entre las buenas prácticas seleccionadas.

ANEXO I: FICHA TIPO DE BUENAS PRÁCTICAS

Se muestra aquí la ficha tipo elaborada para recoger la información de las buenas prácticas identificadas.

Título identificativo de la experiencia

Promotor:

Área geográfica:

Contacto:

- Correo electrónico:

- Teléfono:

Página web:

EQUIPAMIENTO			
Puntos de recarga	Tipo	Lenta	
		Semi-rápida	
		Rápida	
	Acceso	Público	
		Privado	
Parque móvil	Bicicletas		
	Número		
	Marca del equipamiento		
	Capacidad (nº de personas)		
	Carné de conducir requerido		
	Otros detalles		
	Triciclos-Cuadriciclos		
	Número		
	Marca del equipamiento		
	Capacidad (nº de personas)		
	Carné de conducir requerido		
	Otros detalles		
	Coches		
	Número		
	Marca del equipamiento		
	Capacidad (nº de personas)		
	Carné de conducir requerido		
	Otros detalles		
	Otros: especificar		
	Número		
	Marca del equipamiento		

SISTEMA DE GESTIÓN				
Acceso a los vehículos	Automático (On-line)			
	Entrega en mano (gestor)			
Coste	Gratuito			
	Pago	Por recarga de baterías		
		Por uso de vehículos		
		Tarifas	Temporada alta (especificar)	L-V:
				S-D/festivos:
			Temporada baja (especificar)	L-V:
				S-D/festivos:
		Descuentos		
Otros (especificar):				
Mantenimiento de los vehículos				
Sinergias con agentes de turismo de la zona				

Mensaje/ “eslogan” verde dirigido a los usuarios:

Documentación:

Imágenes (2 máximo):

BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN CONSULTADA

¹ Formulario de Candidatura

² Proyecto Interreg IV C - Move On Green Partnership. Policy guidelines for sustainable mobility in rural and mountain areas. 2014. Disponible on-line:

https://www.euromontana.org/wp-content/uploads/2014/06/Policy_Guidelines_Final_with_layout.pdf

³ Proyecto Interreg IV C - Move On Green Partnership. Good practices collection on sustainable mobility in rural EU. Duración del Proyecto: 2012-2014. Disponible on-line:

https://www.euromontana.org/wp-content/uploads/2014/07/mog_good_practices_collection.pdf

⁴ Naturefriends International. Good Practice Examples in Europe for Soft Mobility in Tourism. Disponible on-line:

http://www.umwelt.naturfreunde.at/files/uploads/2011/07/Good_Practice_Soft_Mobility_in_Europe.pdf

⁵ Plan piloto de ordenación del territorio de la Sierra Calderona en materia de movilidad sostenible, elaborado por la Universidad Politécnica de Valencia (págs. 421-430):

http://tusierracalderona.es/wp-content/uploads/2012/11/PTE_F3_Completo.pdf

⁶ ENERAGEN. Nuestra visión y propuestas sobre la movilidad eléctrica. Marzo de 2017. Disponible on-line:

<http://www.eneragen.org/es/documentos-de-posicion/>

⁷ Proposición de Ley 122/47 del 25 de noviembre de 2016 sobre medidas de fomento para la electrificación del transporte por carretera, para fomentar la movilidad con energía eléctrica. Disponible on-line:

http://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/BOCG/B/BOCG-12-B-61-1.PDF

⁸ Proposición de Ley 122/70 del 17 de febrero de 2017 sobre medidas de fomento para la electrificación del transporte por carretera, para fomentar la movilidad con energía eléctrica. Disponible on-line:

http://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/BOCG/B/BOCG-12-B-89-1.PDF

⁹ R.D. 617/2017, de 16 de junio, por el que se regula la concesión directa de ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas, y para la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en 2017 (Plan MOVEA 2017). Disponible on-line:

https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-7165

¹⁰ Junta de Castilla y León. Guía del vehículo eléctrico para Castilla y León. Aspectos básicos para el desarrollo e implantación del vehículo eléctrico. 2013. Disponible on-line:

<http://www.vehiculoelectrico.jcyl.es/>

¹¹ Ministerio de Industria, Energía y Turismo; Gobierno de España. Estrategia de Impulso del vehículo con energías alternativas (VEA) en España (2014-2020). 2015. Disponible on-line:

<http://www.minetad.gob.es/industria/es-ES/Servicios/estrategia-impulso-vehiculo-energias-alternativas/Paginas/estrategia-vea.aspx>

¹² IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía) y Universidad Politécnica de Madrid. Experiencias españolas en movilidad sostenible y espacio urbano. 2010. Disponible on-line:

<http://habitat.aq.upm.es/bpes/mseu/a-libroweb.pdf>

¹³ Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, Agencia de Medio Ambiente y Agua, Junta de Andalucía. Plan de gestión de la movilidad en los hábitats de interés comunitario de los espacios naturales de Punta Entinas-Sabinar y Cabo de Gata-Níjar. Informe preliminar. Separata Cabo de Gata. 2012. Disponible on-line:

<http://www.doblefila.org/wp-content/uploads/2012/12/Plan-de-Movilidad.pdf>

¹⁴ ERA-NET Cofund Electric Mobility Europe 2016-2021. Promoting electric mobility through transnational collaboration. Consulta on-line:

http://electromobility-plus.eu/wp-content/uploads/Electric_Mobility_Europe_-2016-10.pdf

Página web de la iniciativa:

<https://www.electricmobilityeurope.eu/>

¹⁵ ERA-NET Plus Electromobility +. Consulta on-line:

<http://electromobility-plus.eu/>

¹⁶ ENEVATE (European Network of Electric Vehicles and Transferring Expertise). Consulta on-line:

<http://www.enevate.eu/?Edition=en>

¹⁷ ENEVATE, E-Vehicles: A Green Revolution for Urban or Rural Areas? Consulta on-line:

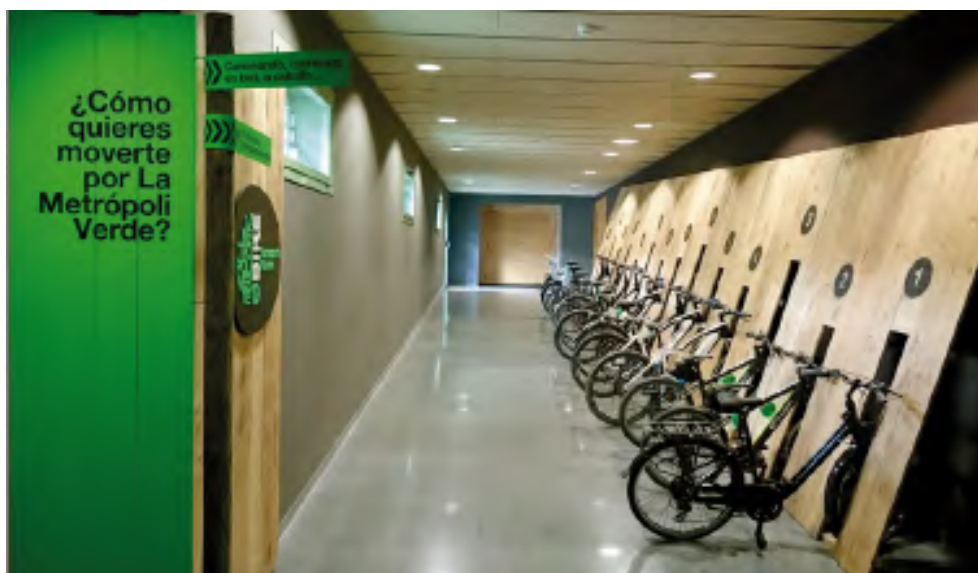
<http://www.enevate.eu/27144373-7ab9-457a-f5c4-a1070cfc1905?Edition=en>

¹⁸ LAST MILE Interreg Europe. Consulta on-line del proyecto:

<https://www.interregeurope.eu/lastmile/>

¹⁹ European Environment Agency, Electric vehicles in Europe, 2016. Consulta on-line:

<https://www.eea.europa.eu/publications/electric-vehicles-in-europe>



Interreg
España - Portugal

Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional



UNIÓN EUROPEA
UNIÃO EUROPEIA



OESTE SUSTENTÁVEL
AGÊNCIA REGIONAL DE ENERGIA
E AMBIENTE DO OESTE



património natural
de castilla y león



EREN
INTE REGIONAL DE LA ENERGÍA
DE CASTILLA Y LEÓN



Junta de
Castilla y León



Instituto Politécnico
de Castelo Branco



Diputación
de **Ávila**
TURISMO, ASUNTOS
EUROPEOS Y ENERGÍA



Bragança
Município



adirba
ASSOCIAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO
INTEGRADO DA REGIÃO DO BARROSO