

# LAST MILE

## Mobilitat sostenible per a l'última milla en regions turístiques

Intercanvi de polítiques sobre alternatives flexibles de mobilitat per a turistes i habitants



© Roman Klementschtz

## Resultats finals del projecte

Recorrem l'última milla plegats!



La transformació cap a una mobilitat neta i respectuosa amb el medi ambient és una prioritat clau per a la política austríaca de canvi climàtic dirigida a la neutralitat climàtica per a l'any 2040. Per assolir aquest objectiu cal un paquet d'actuacions dirigides a noves tecnologies, gestió intel·ligent de la mobilitat, increment del transport públic i promoció de la mobilitat activa, per tal d'oferir una oferta atractiva de sistemes de transport respectuosos amb el medi ambient,

per als ciutadans i turistes de les nostres ciutats i regions. Les solucions de mobilitat innovadores i atractives per a la primera i última milla d'un viatge són fonamentals per complementar els buits existents entre les línies principals i els punts de partida, així com les destinacions finals dels nostres viatges. Estic encantada que el projecte INTERREG EUROPE "LAST MILE", - integrat al programa Transport Health Environment Pan European Programme ,THE PEP - , hagi elaborat estratègies i solucions regionals per a la darrera milla per a sis regions rurals de sis estats membres de la UE. Com a gran bene-

fici d'aquest projecte, s'han evaluat les condicions legals, institucionals i econòmiques que constitueixen la base d'estratègies locals i regionals d'èxit per establir serveis de mobilitat "d'última milla" que responen a una demanda flexible. El projecte LAST MILE proporciona un bon model per a solucions sostenibles i respectuoses amb el medi ambient per a les primeres i últimes milles, són solucions que ens permeten fer els nostres viatges sense problemes. Vull felicitar a totes les regions, municipis i autoritats nacionals participants, per la seva contribució i compromís en aquest projecte de la UE i pels

resultats concrets obtinguts. Esperem una implementació exitosa de serveis atractius de mobilitat de primera i última milla a les nostres ciutats i regions europees que contribueixin a la mobilitat respectuosa amb el medi ambient.

**Leonore Gewessler**  
Ministre Federal Austríac de Canvi Climàtic, Medi Ambient, Energia, Mobilitat, Innovació i Tecnologia



THE PEP - Transport, Health and Environment Pan European Programme - és un marc de política intersectorial i intergovernamental únic per promoure una mobilitat i transport nets, segurs i saludables a la regió CEPE-OMS. Estem treballant en conjunt i els col·laboradors dels

objectius de les polítiques d'ordenació urbanística per tal de contrarestar l'expansió urbana. En nom de THE PEP, vull felicitar a tots els socis del projecte LAST MILE pels resultats concrets aconseguits. El projecte LAST MILE proporciona un bon model per a solucions respectuoses amb el medi ambient, per a la demanda de mobilitat orientada al turisme de les nostres regions, i especialment, per a l'última milla.



El transport i la mobilitat són els principals reptes als quals s'enfronten les regions turístiques. Tots els centres de vacances tenen com a objectiu atraure el màxim de visitants possibles. No obstant això, el nombre creixent de turistes i la seva major mobilitat estan provocant un

impacte en les zones turístiques. El turisme representa al voltant del 5% de les emissions totals de CO<sub>2</sub> del món, de les quals aproximadament el 75% estan relacionades amb el transport. Per tant, es necessiten bones solucions de mobilitat per a tot el sistema de transport per fomentar entre els turistes la utilització de mitjans de transport sostenibles. Com a part del projecte LAST MILE, l'Agència de Medi Ambient d'Àustria s'ha centrat en solucions de mobilitat per al tram final de viatges de turistes. Sembla que tancar els enllaços que falten entre els centres de transport (o estacions ferroviàries regionals) i la destinació final, així com permetre un funcionament econòmic viable dels serveis de transport en zones remotes són la millor manera de satisfer les necessitats dels turistes per a solucions flexibles i senzilles. Durant els quatre anys i mig de la implementació del projecte, sis regions europees van intercanviar les seves experiències i bones pràctiques pel que fa a sistemes de transport adaptats a la demanda. Gràcies a aquest intens intercanvi i inclusió de rellevants col·laboradors , va ser possible establir les bases per a la futura col·laboració en aquestes regions i implementar una àmplia gamma de mesures de sostenibilitat. Aquest projecte és un excel·lent exemple de com es pot assolir una situació de guany tant pel medi ambient, com pels turistes com pels ciutadans.

Estic convençut que LAST MILE i les seves conclusions aportaran una contribució important a la 5a Reunió Ministerial d'alt nivell sobre Transport Saludable i Medi Ambient que es farà el mes de novembre de l'any 2020 a Viena.

**Robert Thaler**  
President del Programa Paneuropeu de Transport, Salut i Medi Ambient, THE PEP, Cap de Divisió de Mobilitat Neta, Ministeri Federal Austríac de Canvi Climàtic, Medi Ambient, Energia, Mobilitat, Innovació i Tecnologia.

**Georg Rebernig**  
Conseller Delegat de Medi Ambient Agència Àustria (Soci Líder)

El LAST MILE ha tingut com a objectiu trobar solucions flexibles i innovadores per a sistemes de mobilitat regional sostenibles a fi de garantir que els visitants recorrin 'última milla' del seu viatge d'una manera sostenible i a fi de proporcionar als residents alternatives al cotxe en els seus desplaçaments diaris.

El projecte ha posat el focus en la problemàtica d'accessibilitat en l'últim tram d'un recorregut des de l'origen fins a la destinació (anomenat last mile) i ha aplegat i analitzat solucions per superar aquesta situació amb mitjans de transport sostenibles. També s'han tingut en compte els beneficis ambientals i l'eficiència de recursos i costos a llarg termini.

Considerant l'objectiu final del programa INTERREG EUROPE, el LAST MILE pretenia millorar la implementació de les polítiques i els programes regionals de desenvolupament, particularment els programes d'inversió, creixement i ocupació i, quan fos rellevant, els programes ETC (cooperació territorial europea), destinats a promoure una economia amb baixes emissions de carboni.

**Breu resum del contingut**

Participants en el projecte i regions..... 4-5

Sistemes de transport flexible com a solució.....6-7

Anàlisi de les condicions i dificultats del marc nacional i regional del transport flexible.....8-9

Les condicions i les dificultats del marc regional del transport flexible a les regions que participen en el projecte.....10-11

Estat de la qüestió.....12-13

Avaluació de bones pràctiques.....14-15

Exemples de bones pràctiques.....16-17

Síntesi.....18-27

Plans d'acció regionals.....30-31

Recomanacions.....40-41

Més informació.....42-43


**PARTICIPANTS EN EL PROJECTE I REGIONS**

 **Regió del Parc Natural de l'Alt Sûre a Luxemburg**

 **Parc Naturel de l'Alt Sûre**

El Parc Naturel de l'Alt Sûre s'emmarca en un conveni entre l'Estat luxemburguès i 5 municipalitats. Així, el Parc esdevé un enllaç perfecte entre els municipis afectats i els ministeris responsables del marc estratègic.

 **PARTICIPANT PRINCIPAL - Agència del Medi Ambient d'Àustria**

 **umweltbundesamt**

L'Agència del Medi Ambient d'Àustria és l'organització més important d'experts en tot tipus de qüestions ambientals. Amb el Departament de Mobilitat i Soroll, l'Agència està especialitzada, entre altres coses, en l'estimació dels efectes mediambientals que té el transport i en l'aplicació de mesures per evitar i reduir la contaminació, a més d'ocupar-se de les diferents formes de mobilitat sostenible amb objectius diversos, entre altres el turisme.

 **Regió de Catalunya a Espanya**


 **Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat**

La Generalitat de Catalunya té competència plena en el transport públic del territori, i s'ocupa de la seva planificació, implementació, supervisió i finançament. Ha desenvolupat diversos plans sectorials estratègics (per exemple, el Pla de transport de viatgers de Catalunya 2020).

 **Regió del Voivodat de Pomerània Occidental / Àrea Metropolitana de Szczecin a Polònia**

 **Voivodat de Pomerània Occidental - Departament Regional d'Ordenació del Territori del Voivodat de Pomerània Occidental**

El Departament Regional d'Ordenació del Territori a Szczecin és una autoritat regional gestionada pel Centre de Gestió Regional i representa la regió en el procés d'ordenació del territori. El Departament és responsable de la introducció del pla d'ordenació del territori i de la seva supervisió.

 **Regió de Košice a Eslovàquia**


 **Agència per al Suport al Desenvolupament Regional Košice**

L'Agència per al Suport al Desenvolupament Regional és una organització sense ànim de lucre que treballa vers les necessitats d'interès general, creada per la regió autònoma de Košice. El seu objectiu principal és donar suport als serveis públics i fomentar el desenvolupament regional sostenible i l'ocupació facilitant condicions i mecanismes.

 **Regió del Tirol Oriental a Àustria**

 **Direcció Regional del Tirol Oriental**

La Direcció Regional del Tirol Oriental és el centre que s'ocupa de problemes climàtics i d'energia a la regió. En aquest context la Direcció Regional treballa intensament en temes de mobilitat, sobretot desenvolupant petits sistemes de transport públic (o privat). En el darrer any s'han implementat diversos projectes en les comunitats del districte.

 **Regió de Varna a Bulgària**

 **Club Desenvolupament Sostenible de la Societat Civil**

El club Desenvolupament Sostenible de la Societat Civil és el coordinador nacional de mobilitat i el centre de coordinació per als plans de mobilitat sostenible (SUMP) a Bulgària. A més, gestiona la xarxa ENDURANCE (plataforma europea per a la promoció dels SUMP) al país.



La resposta als problemes emergents de l'accessibilitat del transport en zones rurals podrien ser els sistemes de transport flexible (FTS). Dins del projecte LAST MILE, s'han identificat diverses formes de funcionament d'aquests sistemes: solucions que funcionen a partir de sistemes a demanda per mitjà d'una trucada, cotxe i bicicleta multiusuari o transport de temporada.

Com que els participants en el projecte s'enfronten a un context internacional i, com a conseqüència, a escenaris regionals molt diferents pel que fa a les formes i aproximacions del transport flexible, és important entendre de manera comuna el terme serveis de transport flexible i el que implica. Això també permetrà entendre completament el resum de les condicions i les dificultats del marc.

En aquest projecte, els serveis de transport flexible es defineixen com a serveis que només funcionen a demanda. El funcionament a demanda en aquest context inclou sistemes de trucada (per exemple, demanar un taxi multiusuari), sistemes de temporada/temporals (per exemple, un autobús/tren per a un esdeveniment) i altres formes de transport a demanda, com ara vehicles compartits.

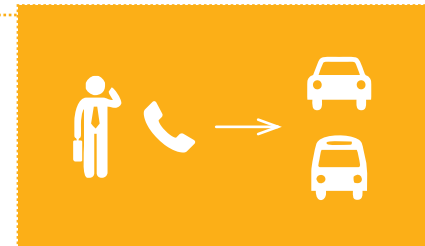
D'aquesta manera, s'inclouen serveis que es poden definir com a serveis millorats de transport públic (també serveis de transport públic flexible), com un servei de trucada de taxi multiusuari i altres serveis de transport flexible, per exemple el cotxe o la bicicleta multiusuari o el cotxe compartit, que no formen part del transport públic en el sentit més estricte.

## TIPUS DE SISTEMES DE TRANSPORT FLEXIBLE



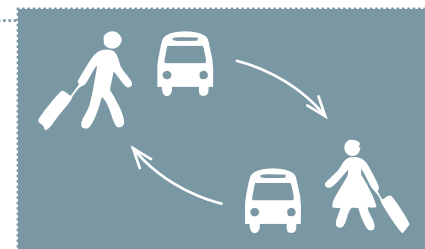
### Serveis a la demanda

El servei a la demanda només funciona quan es fa una trucada o una petició, per oposició a les línies regulars d'autobús. S'han d'establir tarifes fixes i les rutes poden estar fixades o ser flexibles. Les rutes flexibles es poden definir amb qualsevol de les aproximacions següents (Potts, F., et al. 2010): desviació de la ruta, desviació de la ruta amb parades demandades fixades, desviació del punt, connector que respongui a la demanda, segments de ruta flexible i ruta per una zona.



### Serveis llançadora

Servei de transport destinat principalment a transportar passatgers d'un punt fixat a un altre. Pot ser un autobús o un autocar i normalment recorren distàncies curtes o mitjanes, de menys d'una hora. Els autobusos llançadora solen enllaçar centres de transport (per exemple, un aeroport, una estació de tren) amb diferents destinacions (per exemple, un hotel o una destinació turística concreta). Per temporades també es poden fer servir com a transport suplementari, per exemple com a bus d'esquí o bus de senderisme.

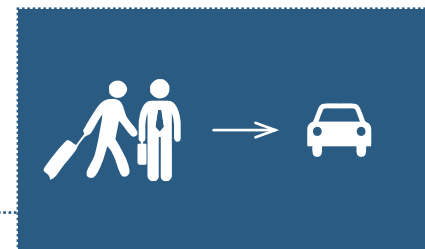
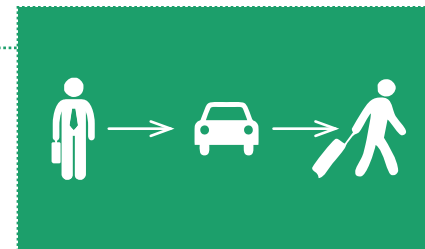


### Vehicles multiusuari

Ús col·lectiu d'un o més vehicles durant períodes limitats en el temps (hores, sobretot). El tipus més habitual és el cotxe i la bicicleta multiusuari.

El cotxe multiusuari és particularment atractiu per als usuaris que necessiten ocasionalment un cotxe. L'organització del lloguer dels cotxes pot ser una activitat comercial o bé els usuaris poden estar organitzats en una empresa, una entitat pública o una cooperativa.

La bicicleta multiusuari o bicicleta compartida és especialment útil a les estacions de transport públic, és adequada en l'arribada/sortida de turistes que passen el dia en un lloc i viatgen sense equipatge, i també és molt pertinent per a turistes que fan pernoctació en un lloc per moure's per l'àrea visitada.

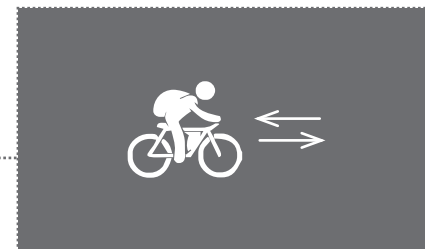


### Desplaçaments compartits

Es tracta de compartir el desplaçament que una persona té intenció de fer en cotxe, de manera que en aquest cotxe hi vagi més d'una persona. Una variant molt popular de desplaçament compartit és compartir el cotxe per anar a la feina. Una altra possibilitat és fer servir plataformes obertes en què els membres registrats poden reservar viatges en cotxe.

### Altres serveis de transport flexible

Hi ha disponibles moltes solucions i conceptes de serveis de mobilitat i serveis de transport particularment flexible.



L'anàlisi de les condicions i dificultats del marc nacional i regional ha identificat aspectes i punts de vista en el repte de la implementació i el funcionament del transport flexible. L'anàlisi s'ha basat en un qüestionari amb preguntes quantitatives i qualitatives, en què es tenien en compte elements legals, institucionals, econòmics i altres. L'anàlisi de les condicions i dificultats del marc van portar a les conclusions següents:

### Condicions i dificultats del marc legal

**1**  
Un marc legal insuficient o incomplet per al transport flexible en complica la implementació i el funcionament i no en pot regular l'activitat, l'organització ni el finançament.

**2**  
Les disposicions sobre mobilitat sostenible en estratègies regionals aprovades són sobretot recomanacions generals i no tenen un caràcter vinculant.

**3**  
Les municipalitats tenen molt poc poder decisiu en la implementació del transport flexible, particularment per a serveis o projectes transfronterers a gran escala.

### Condicions i dificultats del marc institucional

**1**  
Un obstacle important és l'absència d'un organitzador de transport integrat, que és útil en la coordinació general, l'organització, la recollida de dades i la contribució financera per oferir un transport flexible.

**2**  
A causa del fet que el transport flexible rarament està integrat als serveis d'informació del transport públic o als sistemes de transport intel·ligent (ITS), els usuaris potencials no en reben la informació pertinent.

**3**  
Hi ha una notable oposició al transport flexible per les dificultats polítiques, la seva competència o la manca de rendibilitat.

**4**  
Cal satisfer les necessitats de mobilitat dels habitants i també dels turistes.

**5**  
Les municipalitats potser tenen dificultats per oferir transport flexible per la manca d'expertesa al sector, de participació en sistemes de pagament o per les intensives càrregues de treball.

### Condicions i dificultats del marc econòmic

**1**  
Els proveïdors de servei han de treballar amb subsidis baixos i incomplets o amb la falta de models financers coherents per a la implantació del transport flexible.

**2**  
El finançament a llarg termini encara és un repte important. Per això els municipis amb pressupostos molt limitats no tenen la motivació de prendre la iniciativa en aquest sentit.

**3**  
La col·laboració entre ens privats o ens privats i públics és realista i ja funciona.

**4**  
Les municipalitats poden assumir més bé o més fàcilment moments de poc èxit que no pas els emprenedors privats, però la manca d'experiència en el camp del transport flexible és problemàtica.

### Condicions i dificultats d'altres marcs

**1**  
La difusió de la informació sobre el transport flexible no és fa de manera gaire eficient perquè arribi als grups d'interès.

**2**  
La manca de programes educatius sobre transport sostenible per als responsables polítics, els operadors i els usuaris es pot relacionar amb la falta de conscienciació sobre la importància del transport sostenible.

**3**  
La manca d'alternatives prou atractives per al transport públic és una de les raons per les quals costa de canviar aquests hàbits.

 **Regió del Parc Natural de l'Alt Sûre a Luxemburg**

La legislació nacional a Luxemburg no està pensada per al transport flexible; a la legislació actual només hi consten els sistemes temporals i estacionals. Els municipis tan sols poden implementar sistemes sense necessitat d'autorització del ministeri si funcionen dins del seu àmbit. Tot i això, l'estratègia per a una mobilitat sostenible garanteix el finançament nacional per a tot tipus de transport flexible. S'identifiquen obstacles econòmics en el funcionament a llarg termini del transport flexible a causa dels costos elevats del personal. La baixa densitat de població és tot un repte per al funcionament del transport flexible. Amb l'afluència de visitants, la massa crítica necessària a llarg termini per al transport flexible és relativament baixa.

 **Regió del Voivodat de Pomerània Occidental / Àrea Metropolitana de Szczecin a Polònia**

S'ha identificat la falta d'una legislació adequada per al transport flexible, i també és notable la resistència que hi ha respecte als sistemes de vehicles multiusuari o compartits, ja que poden ser una amenaça a la rendibilitat del taxi, sobretot per l'increment de la competència. També és un obstacle l'absència d'associacions del transport. Tampoc no hi ha una integració sistemàtica d'entitats involucrades en la política de transport. S'han començat a fer activitats adreçades a grups de diferents edats per fer créixer la conscienciació i difondre informació sobre l'ús del transport públic i de la bicicleta.

 **Regió de Košice a Eslovàquia**


La principal dificultat per a la prestació de transport flexible és la legislació regional o nacional incompleta i deficient; només els sistemes de transport ocasional estan definits legalment. Els mitjans de transport flexible no es poden finançar amb fons públics per la seva problemàtica integració en els sistemes de transport públic. El servei a demanda sovint no és atractiu econòmicament per als operadors si no hi ha una sinergia amb altres emprenedors. Un obstacle addicional en la seva implementació és la falta de serveis de plataformes informatives.

 **Regió de Varna a Bulgària**

La regió de Bulgària té una situació política tensa, cosa que constitueix un repte per a la implementació del transport flexible. La legislació nacional no preveu de cap manera els sistemes de transport flexible; només estan definits legalment els sistemes de transport estacionals o ocasionals, malgrat que sense regulacions per al seu funcionament. El govern no accepta els sistemes de cotxe multiusuari, que es consideren competència als operadors privats de taxi. A més, els proveïdors de servei privat tenen una influència considerable en els afers de mobilitat pública. En general, l'acceptació de l'ús per part de la gent es considera baixa. Això es pot atribuir, probablement, a la manca d'educació pel que fa a la mobilitat sostenible.

 **Regió de Catalunya a Espanya**

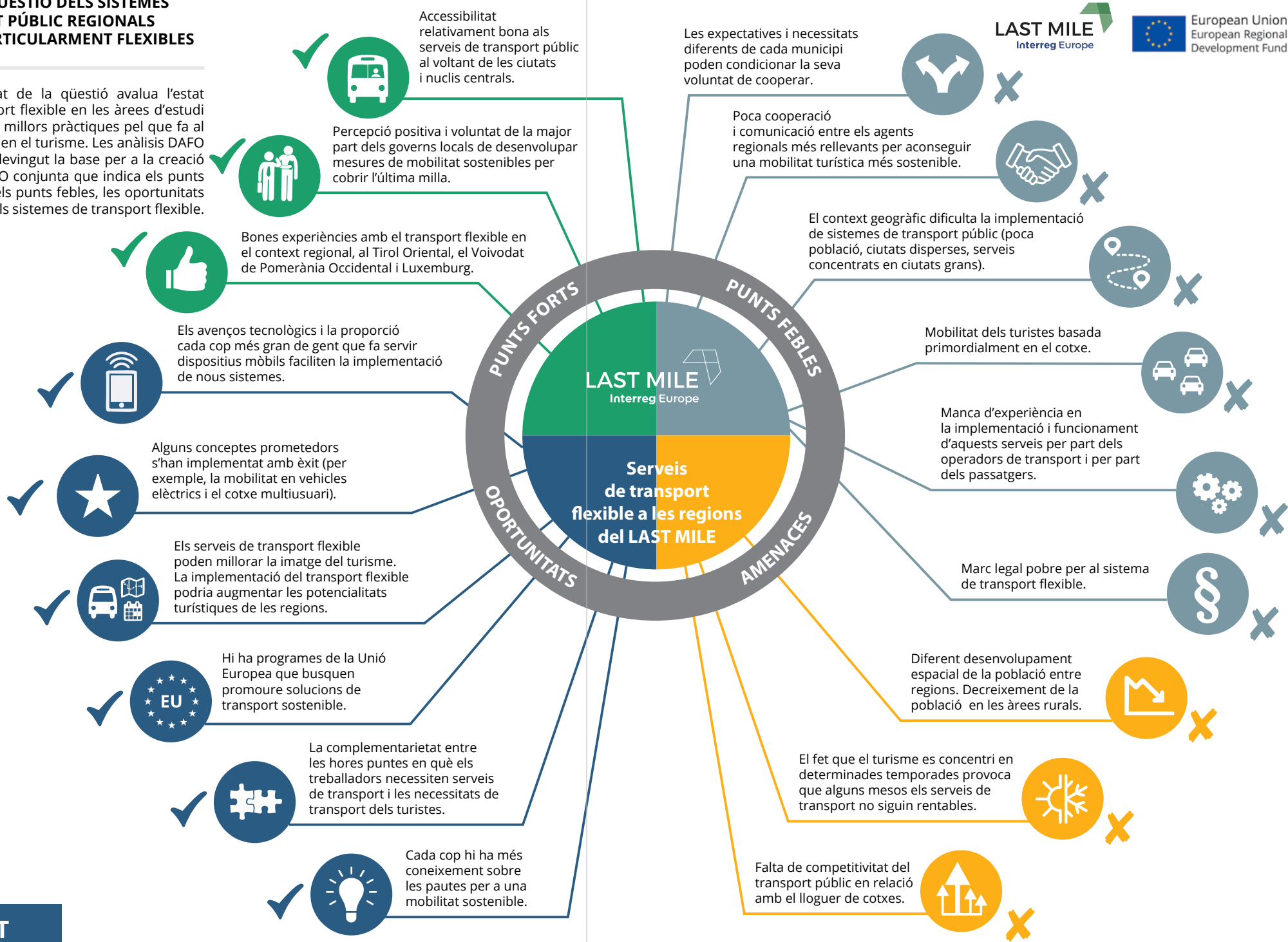
Catalunya no té una legislació nacional o regional específica per al transport flexible. Tot i així es presenten serveis de transport a la demanda en comarques de muntanya des del 2009. El pla de transport de viatgers garanteix uns estàndards mínims de transport públic per municipis de menys de 5.000 habitants. Els esquemes de finançament no faciliten el finançament dels costos d'inversió per a la seva implementació i funcionament a llarg termini. Els operadors de transport públic per carretera no tenen excessiu interès a transformar les línies convencionals d'autobús en transport flexible per les dificultats de gestió i la incertesa sobre els ingressos que tindrien.

 **Regió del Tirol Oriental a Àustria**

La legislació nacional a Àustria només esmenta els sistemes de transport a la demanda i els temporals o estacionals. Les estratègies per a una mobilitat sostenible assenyalen la importància dels sistemes de transport flexible a les zones rurals, però no tenen un caràcter vinculant. La pràctica de la planificació ha demostrat que les polítiques nacionals i regionals, garanteixen l'establiment del transport flexible a través de plans de finançament nacionals. La manca de comunicació entre els actors rellevants també és una causa de la dificultat en la seva implementació. En general, la sensibilització respecte al transport sostenible està creixent.

# ESTAT DE LA QÜESTIÓ DELS SISTEMES DE TRANSPORT PÚBLIC REGIONALS I SISTEMES PARTICULARMENT FLEXIBLES

L'anàlisi de l'estat de la qüestió avalua l'estat actual del transport flexible en les àrees d'estudi per identificar les millors pràctiques pel que fa al transport flexible en el turisme. Les anàlisis DAFO regionals han esdevingut la base per a la creació d'una anàlisi DAFO conjunta que indica els punts forts universals, els punts febles, les oportunitats i les amenaces dels sistemes de transport flexible.



Accessibilitat relativament bona als serveis de transport públic al voltant de les ciutats i nuclis centrals.



Percepció positiva i voluntat de la major part dels governs locals de desenvolupar mesures de mobilitat sostenibles per cobrir l'última milla.



Bones experiències amb el transport flexible en el context regional, al Tírol Oriental, el Voivodat de Pomerània Occidental i Luxemburg.



Els avenços tecnològics i la proporció cada cop més gran de gent que fa servir dispositius mòbils faciliten la implementació de nous sistemes.



Alguns conceptes prometedors s'han implementat amb èxit (per exemple, la mobilitat en vehicles elèctrics i el cotxe multiusuari).



Els serveis de transport flexible poden millorar la imatge del turisme. La implementació del transport flexible podria augmentar les potencialitats turístiques de les regions.



Hi ha programes de la Unió Europea que busquen promoure solucions de transport sostenible.



La complementarietat entre les hores puntes en què els treballadors necessiten serveis de transport i les necessitats de transport dels turistes.



Cada cop hi ha més coneixement sobre les pautes per a una mobilitat sostenible.



Les expectatives i necessitats diferents de cada municipi poden condicionar la seva voluntat de cooperar.



Poca cooperació i comunicació entre els agents regionals més rellevants per aconseguir una mobilitat turística més sostenible.



El context geogràfic dificulta la implementació de sistemes de transport públic (poca població, ciutats disperses, serveis concentrats en ciutats grans).



Mobilitat dels turistes basada primordialment en el cotxe.



Manca d'experiència en la implementació i funcionament d'aquests serveis per part dels operadors de transport i per part dels passatgers.



Marc legal pobre per al sistema de transport flexible.



Diferent desenvolupament espacial de la població entre regions. Decrement de la població en les àrees rurals.



El fet que el turisme es concentri en determinades temporades provoca que alguns mesos els serveis de transport no siguin rentables.



Falta de competitivitat del transport públic en relació amb el lloguer de cotxes.



L'anàlisi de bones pràctiques sintetitza els exemples de bones pràctiques en les sis àrees regionals considerades pel projecte LAST MILE. Resumeix la informació recollida durant les visites d'estudi a les regions d'interès per analitzar les xarxes de transport sostenible i els sistemes de transport flexible que hi ha a les zones rurals de diferents països europeus. Els ensenyaments extrets s'engloben en els àmbits següents:

**Beneficis a l'àmbit social**

Hi ha molts exemples de creació de llocs de treball i d'inclusió social. Els sistemes de transport flexible són un bon exemple d'una solució àmplia al problema de l'accessibilitat i l'exclusió social per la manca de mobilitat.

**Benefici mediambiental**

En totes les regions visitades els serveis de transport flexible representen una bona notícia per al turisme verd i el medi ambient per la reducció d'emissions i soroll en zones turístiques.

**Enfocament modern de màrqueting**

L'accent està posat en el fet que l'oferta sigui atractiva: flexible, disponible, de vegades gratuïta, de vegades amb elements lúdics. Sovint s'ofereixen programes de fidelitat per a usuaris regulars.

**Bona cooperació entre tots els implicats**

S'han vist, en tots els països que s'han visitat, molts exemples de cooperació fructífera dels proveïdors de transport flexible amb municipalitats, el govern regional, el govern central, oficines de turisme, proveïdors de transport, etc.

**Enfocament global del producte turístic**

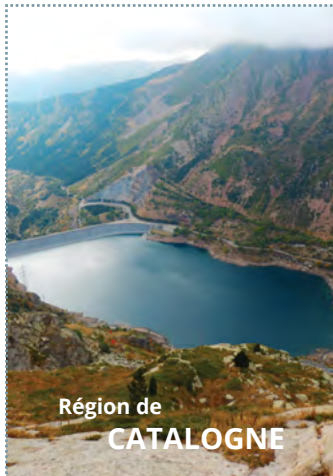
S'han identificat molts exemples d'integració del sistema de transport públic amb ofertes turístiques locals o amb la creació de nous serveis orientats al turista que inclouen solucions de mobilitat sostenible.

**Sistemes d'autofinançament**

Algunes de les bones pràctiques visitades ja s'autofinançaven, cosa que demostra l'alt nivell de planificació comercial i competitivitat dels serveis oferts.



Région du  
**TYROL DE L'EST**



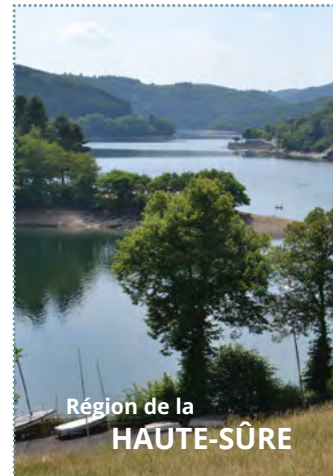
Région de  
**CATALOGNE**



Région de  
**VARNA**

**CONCLUSIONS**

- La cooperació entre els responsables (administració regional/local) i els agents implicats en matèria de turisme i transport és crucial per a la introducció i el manteniment del transport flexible. La transferibilitat de les bones pràctiques depèn sobretot d'ells, però també del marc legal nacional. Les visites fetes durant l'estudi han mostrat que allà on hi ha aquesta cooperació, si els proveïdors del servei reben el suport de l'administració, els resultats sempre són prometedors.
- El finançament no s'hauria de deixar de banda; és important no tan sols durant la implementació de les noves iniciatives sostenibles de l'última milla, sinó també durant la seva explotació. Les fonts de finançament sostenibles han d'estar disponibles durant tot el cicle de vida de les noves mesures i els càlculs econòmics s'haurien de dur a terme tenint en compte l'impacte social de les innovacions introduïdes.
- La idea de compartir transport, en lloc de tenir un vehicle privat, hauria de ser el principi fonamental de l'enfocament de l'última milla.
- Totes les bones pràctiques analitzades, contribueixen poderosament a l'ecologització del turisme. Tenen un impacte molt positiu en el medi ambient, disminueixen la contaminació ambiental, el soroll i la congestió, de manera que redueixen la petjada de carboni del transport i de les activitats d'oci.
- Per introduir amb èxit les novetats, cal una extensió de la imatge de marca a les regions turístiques amb la millora de la informació de mobilitat per als visitants com a base per incrementar el flux turístic. Els sistemes de transport flexible haurien de ser tractats com a serveis sense cotxe i sense preocupacions per a turistes (car-free & care-free).
- La integració de tecnologies avançades i les últimes tendències (e-mobilitat, sistemes de transport intel·ligent, la combinació de tots els transports públics en un sol sistema, les aplicacions de mòbil, etc.) poden ajudar en el procés d'oferir informació i atreure més visitants, la qual cosa provoca beneficis socials i econòmics molt positius per a les comunitats locals.



Région de la  
**HAUTE-SÛRE**



Région de  
**OCIDENTALE**



Région de  
**KOŠICE**





**Night Rider**



*Autobús a la demanda*

El Night Rider és un servei clàssic a demanda que rep subvencions dels ajuntaments, operat per un operador d'autobús per cobrir la manca de servei de transport públic nocturn. El servei s'adreça principalment als residents dels municipis on funciona el servei, però també el poden fer servir persones que s'estiguin temporalment a l'àrea (turistes, treballadors temporals, etc.).



**Bummelbus**



*Autobús a la demanda*

El Bummelbus és un sistema de transport a demanda. El punt fort d'aquesta bona pràctica és la combinació d'un projecte social i de mobilitat que ofereix serveis de transport flexible (autobús amb prèvia trucada). El servei és accessible a tothom però els beneficiaris principals són infants, gent gran i ciutadans sense transport públic.



**BalticBike.pl a Swinoujście**



*Bicicleta multiusuari*

El sistema de BalticBike és una iniciativa privada gestionada en part amb fons europeus. Els beneficiaris principals són els turistes que visiten l'àrea i hi passen les vacances. El grup d'interès principal són famílies amb nens.



**Seaside Narrow Gauge - Tren a Rewal**



*Transport estacional*

El tren de Seaside Narrow Gauge gaudeix amb una oferta de mobilitat turística. Coopera en l'organització de nombroses activitats culturals i esdeveniments i treballa per a la integració amb altres sistemes de transport col·lectiu.



**Cyklo Tour Spiš**



*Bicicleta multiusuari*

El Cyklo Tour Spiš és una iniciativa privada. El sistema de lloguer de bicicletes es va impulsar per afavorir que els turistes es moguessin pel parc natural. Actualment el sistema disposa de 250 bicicletes i tres punts de lloguer.



**Tren Nostàlgic a Košice**



*Transport estacional*

La iniciativa del Tren Nostàlgic s'ha implementat com una part de les activitats cíviques de l'associació històrica Children's Košice Railway, en estreta col·laboració amb la ciutat de Košice i entitats privades.



**Serveis de taxi llançadora a la Vall de Boí**



*Taxi compartit*

Es va posar en marxa el sistema de taxi llançadora multiusuari com a mesura complementària a la decisió del Parc Nacional d'Aigüestortes de prohibir completament l'entrada de cotxes privats. Del subministrament de serveis de transport se'n va encarregar l'associació municipal de taxis.



**Tren de Lleida a la Pobla de Segur**



*Tren amb parades a la demanda*

L'objectiu principal era crear una connexió ferroviària per aconseguir la màxima optimització del servei i la millor resposta a les necessitats dels passatgers. Es va establir la petició prèvia de parada a les estacions intermèdies de menor demanda per tal de minimitzar la pèrdua de velocitat comercial, sense disminuir l'accessibilitat al transport de l'àmbit.



**DefMobil a Deferegggen**



*Taxi compartit*

El sistema de taxi multiusuari DefMobil funciona des de fa uns quants anys. El sistema l'utilitzen principalment els habitants de la vall de Deferegggen (gent gran, gent sense permís de conduir o sense cotxe, nens que van a la llar d'infants) però està obert a visitants (turisme senderista).



**FLUGS a Lienz**



*Cotxe multiusuari*

El sistema FLUGS funciona a Lienz des del 2015 i és una solució basada en el servei del cotxe multiusuari. Es va crear com a part de la implementació de projectes socials presentats i triats pels residents. És un complement a l'oferta actual de transport públic.



**Autobús de temporada núm. 209 a Varna**



*Transport estacional*

El 2016, la municipalitat de Varna va decidir oferir una nova connexió turística ràpida mitjançant la línia d'autobús núm. 209 que connecta el centre de la ciutat amb punts turístics situats a la propera costa del Mar Negre. El fan servir tant els turistes com els empleats del sector turístic.

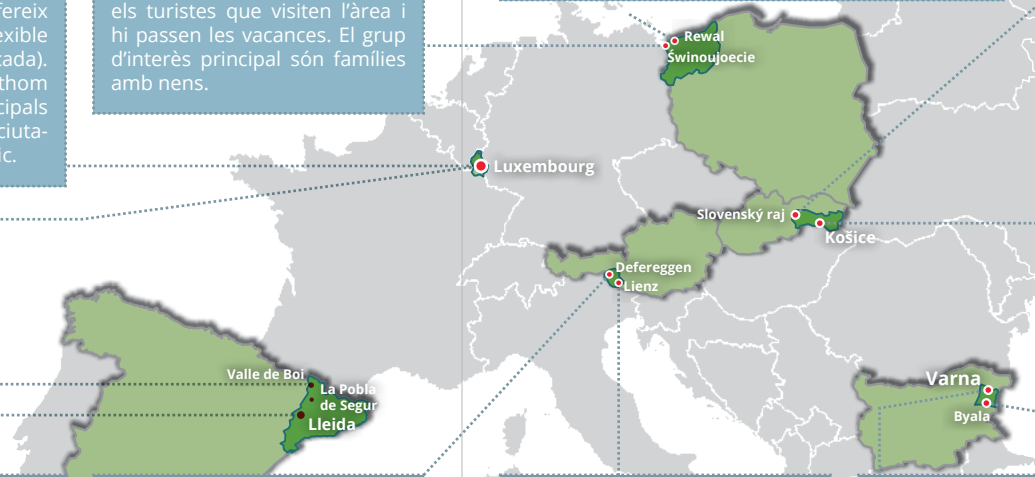


**Bus de temporada i faetons a Byala**



*Transport estacional*

El 2014 l'administració de Byala va deixar que propietaris privats oferissin serveis de carruatge conduïts per cavalls (faetons). Com a alternativa, es va posar en marxa un minibus elèctric per portar turistes des del centre de la ciutat fins a les atraccions turístiques.



L'informe de síntesi resumeix les conclusions i experiències generals dels tres informes internacionals preparats pels participants del projecte LAST MILE, a partir de l'Anàlisi del marc de condicions i dificultats del transport flexible en l'àmbit nacional i regional, de l'Anàlisi de l'estat de la qüestió dels sistemes de transport públic regional i en particular dels sistemes flexibles i de l'Avaluació de bones pràctiques.

- 1** Una de les conclusions principals que es desprenen de l'estudi és la possibilitat d'introduir diverses formes de sistemes de transport flexible a la major part de les regions participants. Tanmateix, sovint aquestes iniciatives requereixen d'amplis compromisos entre les parts implicades degut a una regulació insuficient i a la manca de suport organitzatiu i financer.
- 2** Els operadors de transport sovint no tenen experiència implementant sistemes de transport públic flexible. A més, tenen por de les càrregues financeres. A les zones turístiques, les solucions de transport flexible adreçades als turistes les implementen sobretot entitats comercials.
- 3** L'organització i la implementació del transport flexible requereix un coneixement adequat dels sistemes de transport flexible en funcionament, la cooperació entre múltiples participants i l'habilitat de coordinar operacions conjuntes. La multidimensionalitat de la cooperació es basa en aspectes tècnics, econòmics i socials. En aquestes àrees, cal un nivell adequat de conscienciació i coneixement per diagnosticar els problemes i preparar-ne solucions apropiades.
- 4** La implementació del transport flexible és un procés complex, però el seu èxit contribueix a millorar la qualitat de vida dels residents i proporciona opcions de mobilitat alternativa per als turistes. La possibilitat de fer servir sistemes de transport flexible que funcionin com a serveis de transport públic redueix l'exclusió pel que fa al transport, evita, entre altres coses, la despoblació de l'àrea, i contribueix a reduir l'estacionalitat a les zones turístiques.
- 5** En la major part dels casos, els documents estratègics aplicables no inclouen els sistemes de transport flexible en les seves disposicions. A més, sovint se centren en l'accessibilitat al transport tenint en compte la infraestructura i sense considerar la qualitat i l'accessibilitat de l'oferta de transport públic. No és habitual que combinin les particularitats del turisme amb la política de transport.
- 6** Els documents estratègics sobre polítiques de transport relacionades amb el transport sostenible (inclouent-hi els sistemes de transport flexible) només tenen un impacte real si estan relacionats directament amb instruments financers. Sinó, només són eines per incrementar la conscienciació general.
- 7** Els plans de mobilitat urbana sostenible, que han demostrat funcionar bé en zones urbanes, s'haurien de transferir a les zones rurals i turístiques. Aquests plans poden afavorir la implementació de polítiques de mobilitat d'una manera estratègica, consistent i a llarg termini.
- 8** Perquè una iniciativa tingui èxit, cal disposar d'una base legal i una planificació sòlides, proveir finançament i garantir un bon nivell de coneixement de l'especificitat i les oportunitats que ofereixen els serveis de transport flexible.
- 9** El principal nivell administratiu responsable de la implementació de polítiques relacionades amb el transport flexible hauria de ser el regional. Les autoritats regionals disposen d'un ampli ventall d'eines per garantir un suport coordinat i sistemàtic al transport flexible local, com els Programes Operatius Regionals i suport substancial d'experts.

Cadascuna de les bones pràctiques identificades i avaluades en el projecte LAST MILE s'ha analitzat en termes dels elements clau que més han contribuït en la seva creació i implementació efectiva.

Els elements clau poden ser de diferent tipologia, des de regulacions i disposicions jurídiques adequades o suport d'instruments financers fins a estructures adequades de gestió.

Els elements clau definits s'han assignat a camps d'acció específics (àrees de síntesi). Això ha permès determinar com les activitats a diferents nivells i en diferents àmbits poden influir de forma efectiva en el desenvolupament de sistemes de transport flexible, a més d'identificar àrees d'activitats particularment importants independentment del tipus del sistema implementat (mesures universals).

La taula resum següent permet identificar els elements clau que han fet possible l'èxit de cada bona pràctica analitzada:

Bones pràctiques regionals		Defmobilitat	Flugs	Tren des de la Pobla	Taxis a la Vall de Boí	Línia 209 de temporada	Transport flexible a Byala	Night Rider	Bummelbus	Tren de Narrow Gauge	BalitrBike	Tren Nostàlgic	Cyκλο Tour Spiš
§	Normativa nacional i regional pel que fa als sistemes de transport flexible			+	+		+						
FTS	Sistemes de transport flexible en documents estratègics												
👤	Gestió i organització de sistemes de transport flexible	+		+		+				+			
🤝	Cooperació i coordinació a escala individual	+	+	+				+		+	+	+	+
💰	Instruments de finançament i programes de suport al transport flexible (fons inicials)	+					+	+	+		+		
🔄	Instruments de finançament a llarg termini i finançament operatiu del transport flexible	+	+		+			+	+	+	+		+
🎓	Increment de la conscienciació i política d'informació respecte al transport flexible	+		+									
👥	Identificació de les necessitats, la participació social i la utilitat del transport flexible	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+



## REGULACIONS NACIONALS I REGIONALS PEL QUE FA ALS SISTEMES DE TRANSPORT FLEXIBLE

- La manca de regulació nacional no sempre és un obstacle per posar en marxa serveis de transport flexible. Si s'aporten algunes normes generals per a la organització del transport i certa flexibilitat en la implementació de solucions innovadores, és possible crear solucions d'aquesta mena.
- L'existència de normativa específica pot, tanmateix, ajudar considerablement en el procés d'implementació del servei de transport flexible, especialment si l'objectiu és que el transport flexible s'integri en el sistema de transport públic.
- En la majoria dels casos que s'han analitzat, els documents legals no defineixen explícitament els sistemes de transport flexible i no indiquen la possibilitat del seu ús en el transport públic.
- La definició no ambigua dels serveis de transport flexible i la seva referència en disposicions legislatives — relacionades amb el transport públic que especifiquin, entre d'altres, normes i formes de funcionament, drets i obligacions de l'operador i dels passatgers, assegurança de responsabilitat i indemnització, acords financers i controls, etc.— en facilita la implementació permanent i redueix l'abast de possibles conflictes.
- Els operadors del transport públic tenen capacitat per identificar les necessitats de transport. La normativa no hauria de limitar la seva autonomia a l'hora d'escollir la millor manera d'implementar els serveis de transport públic (sistema regular o flexible).
- Els governs locals disposen d'eines parcials i instruments reguladors per implementar polítiques de transport a les seves àrees.

### ELEMENTS CLAU D'UNA BONA PRÀCTICA

Serveis de taxi llançadora a la Vall de Boi



El sistema del taxi llançadora multiusuari a demanda es va posar en marxa com a resposta a la decisió del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici i la Generalitat de Catalunya de prohibir completament l'entrada dels cotxes privats al Parc Nacional. Les restriccions introduïdes van fer que calgués oferir una solució de transport alternatiu. Va caldre implementar una solució que fos prou eficient per cobrir les necessitats del trànsit turístic, però al mateix temps es va haver d'establir un cert grau de control en l'accés a l'àrea protegida.

Es va introduir una solució en forma del sistema de taxi multiusuari a la demanda, i es va confiar el subministrament de serveis a l'associació taxistes. Se'ls va garantir l'accés exclusiu a l'àrea del parc a canvi de complir certs requisits (per exemple, una tarifa fixada) i de mantenir un estàndard adequat de serveis.



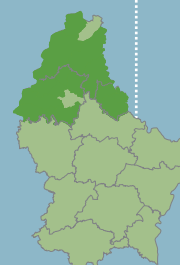
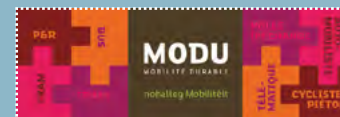
**Assegurar l'exclusivitat per al servei de transport a la zona indicada incrementa l'estabilitat de la solució; els operadors del servei de transport poden preveure el desenvolupament del servei per a un període llarg de temps.**



## SISTEMES DE TRANSPORT FLEXIBLE EN DOCUMENTS ESTRATÈGICS

- En la majoria de casos, els documents estratègics aplicables no inclouen els sistemes de transport flexible en les seves disposicions. A més, no és habitual que combinin polítiques de turisme i transport.
- Aquests documents estratègics rarament tenen poder executiu. Si es dona més viabilitat/pes legal a les disposicions dels documents estratègics hi hauria més possibilitats que es traduïssin en accions reals per part de les administracions locals o dels operadors de transport públic.
- Els exemples analitzats mostren que per fer créixer el paper dels documents estratègics cal combinar-los, en tant que sigui possible de manera directa, amb instruments de finançament que permetin obtenir els objectius establerts.
- Un bon exemple d'això són els plans de mobilitat urbana sostenible, que ben sovint estan connectats amb Programes Operacionals Regionals. L'enfocament dels plans de mobilitat urbana sostenible també pot ser una solució molt efectiva per al seu ús en àrees turístiques i perifèriques i pot permetre la implementació de polítiques de mobilitat d'una manera estratègica, consistent i a llarg termini.
- En el context de les polítiques de transport, els documents tot sovint se centren en l'accessibilitat al transport amb relació a la infraestructura (disponibilitat i qualitat de la xarxa de carreteres i ferroviària, parades, estacions, nodes intermodals). Un element igual i paral·lel a analitzar hauria de ser l'accés a l'oferta de transport i la demanda real dels residents dels serveis de transport en una àrea concreta (incloent-hi sistemes de transport públic, sistemes privats i diverses solucions de mobilitat). Això permetrà un millor diagnòstic de la zona amb el reconeixement de les llacunes del transport, incloent-hi les de l'última milla.

### ESTRATÈGIA GLOBAL PER A UNA MOBILITAT SOSTENIBLE – MODU



Luxemburg

L'anàlisi indica la reduïda influència de la majoria dels documents estratègics regionals actuals en la creació i desenvolupament del transport flexible.

Tot i això, independentment del grau d'impacte directe en la implementació de les polítiques de transport, el pes dels documents estratègics no s'hauria d'infravalorar ja que freqüentment aquests documents estan relacionats amb instruments financers, incloent-hi els programes operacionals regionals. En aquest context, paga la pena assenyalar l'efectivitat dels plans de mobilitat urbana, que han funcionat bé en zones urbanes. El seu enfocament s'hauria de transferir i adaptar a les regions rurals i turístiques.

Un exemple de document estratègic efectiu identificat en el projecte LAST MILE és l'estratègia global per a una mobilitat sostenible (MODU), que és l'element principal de la política de transport a l'àrea de Luxemburg. La implementació d'aquesta estratègia està estretament vinculada amb finançament proveït des de l'àmbit nacional.



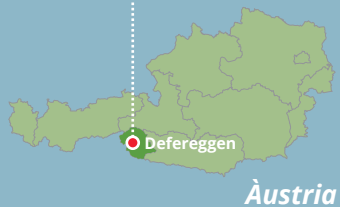


## GESTIÓ I ORGANITZACIÓ DELS SISTEMES DE TRANSPORT FLEXIBLE

- La implementació dels serveis de transport flexible en les estructures d'organització de transport existents optimitza i facilita el procés significativament.
- Els municipis (els organitzadors municipals del transport) en molts casos no es comprometen a implementar serveis de transport flexible a causa de l'ampli ventall de noves responsabilitats i de la manca de coneixement i experiència adequats. Tot sovint no disposen de les estructures apropiades (en les seves pròpies unitats o entitats assignades) responsables de la implementació de polítiques de transport, especialment per a l'organització i gestió (incloent-hi els sistemes de transport flexible).
- En cas que es creïn noves estructures per posar en marxa el transport flexible, és necessari garantir un ventall ampli de competències i autonomia.
- El proveïment d'un suport adequat per part d'òrgans superiors (per exemple, regionals) que coordinin la implementació de polítiques de transport, anima els municipis a comprometre's en tasques més rellevants destinades a posar en marxa serveis de transport flexible.

### ELEMENTS CLAU D'UNA BONA PRÀCTICA

DefeMobil a Deferegggen



Les municipalitats austríaques reben el suport de gestors de transport regionals (associacions de transport) en el procés de la implementació del transport flexible. L'associació de transport regional que funciona a l'àrea del Tirol Oriental (Verkehrsverbund Tirol – VVT) dona suport econòmic per a la implementació d'aquest tipus de solucions, a més coordina els sistemes de transport i garanteix unes polítiques d'informació coherents.

Si la solució prospera i els usuaris l'accepten, l'associació de transport podria encarregar-se de la gestió i el finançament posterior del servei i alliberaria la municipalitat de l'obligació. Aquest tipus de suport anima els municipis a fer esforços per implementar solucions sostenibles de transport públic.



*L'associació de transport es podria encarregar de la responsabilitat de gestió i finançament de la solució implementada si aquest sistema resulta efectiu.*



## COOPERACIÓ I COORDINACIÓ A ESCALA INDIVIDUAL

- La cooperació i la coordinació són alguns dels elements més importants en el procés de crear i mantenir el servei de transport flexible. Caldria promoure la cooperació entre els governs locals, les associacions de transport, els socis comercials, altres gestors i operadors de transport que ja són presents al mercat i els usuaris.
- Un dels objectius de la cooperació de les entitats involucrades hauria de ser la possible eliminació de barreres i limitacions relacionades amb l'usuari final del sistema (per exemple, bitllets senzills / unificació de la tarifa).
- Quan sigui possible per raons legals i organitzatives, s'hauria d'incloure la cooperació amb entitats privades; també sota la forma de col·laboracions públicoprivades. L'experiència de les entitats comercials pot proporcionar un suport adequat i garantir l'adopció de responsabilitats econòmiques adequades.
- És aconsellable que el transport públic destinat també a turistes, es gestioni i s'implementi en estreta cooperació amb el sector turístic. Això permetrà un millor encaix del servei, i incrementarà el potencial del seu ús turístic i l'accessibilitat a les atraccions. Alhora pot permetre compartir els costos d'implementació i manteniment de la inversió.
- Independentment del grau d'autonomia del servei de transport flexible, caldria que estigués coordinat amb altres serveis de transport i els seus sistemes d'informació (planificadors de viatge, horaris) per garantir un ús més eficient dels recursos públics.
- És possible desenvolupar acords de cooperació entre entitats potencialment competidores al mercat.

### ELEMENTS CLAU D'UNA BONA PRÀCTICA

BalticBike.pl a Świnoujście



Els sistemes de BalticBike.pl coopera activament amb l'empresa alemanya UsedomRad, que és l'operadora de la xarxa de lloguer de bicis automatitzada (i que no necessita manteniment) de la banda alemanya. Aquestes empreses, tot i el seu perfil similar, no competeixen entre elles, sinó que miren de combinar la seva oferta. Gràcies a aquest fet, per exemple, les bicicletes del sistema de UsedomRad es poden retornar als aparcaments de BalticBike, mentre que el sistema de BalticBike ofereix bicicletes elèctriques de UsedomRad a la banda polonesa per provar la possibilitat de la seva implementació a l'àrea.

El sistema també coopera amb allotjaments turístics i operadors turístics que promocionen l'oferta. Alhora, la cooperació amb la ciutat i les seves unitats de gestió, ajuda en la negociació per fer possible la instal·lació sense cost d'un aparcament de bicicletes.



*És possible desenvolupar un model de cooperació fins i tot entre entitats que tenen un perfil d'activitat similar (i que competeixen potencialment) que proporcionin beneficis a totes les parts.*



## INSTRUMENTS DE FINANÇAMENT I PROGRAMES DE SUPORT AL TRANSPORT FLEXIBLE (FINANÇAMENT INICIAL)

- En molts casos els municipis no disposen de fons propis disponibles per implementar noves iniciatives de transport, incloent-hi solucions de transport flexible.
- El suport extern disponible en forma de programes a escala regional, nacional o europea sovint és un element motivador per als ajuntaments per la implementació de sistemes de transport flexible.
- Una part important dels programes actuals de finançament extern no estan destinats directament a iniciatives de transport flexible. Tot i això, hi ha un gran nombre de programes externs que conceben el transport flexible dins de la mobilitat amb un enfocament de servei (programes relacionats amb la inclusió de grups socials exclosos, electromobilitat, etc.), i a través dels quals es poden rebre ajuts econòmics.
- En el camp del transport, els programes de finançament externs tot sovint se centren en activitats en àrees urbanes i denses, sobretot les relacionades amb grans fluxos de passatgers. Hi ha pocs instruments de finançament per a les necessitats de transport en zones rurals, en zones perifèriques o en les zones que s'enfronten a un trànsit estacional molt elevat.
- Actualment hi ha la possibilitat de rebre un ampli suport, no financer, a través de nombrosos programes i iniciatives de la Unió Europea que poden promoure de manera important el desenvolupament del transport flexible en una àrea determinada. Així i tot, cal assenyalar que els municipis i les entitats responsables sovint no són conscients de la seva existència o no saben com en poden fer ús.

### ELEMENTS CLAU D'UNA BONA PRÀCTICA

*Autobús de temporada i faetons a Byala*



Bulgària



*El suport financer permanent permet crear una solució estable i la possibilitat de planejar un desenvolupament del servei. També anima a introduir-hi canvis i elements innovadors.*

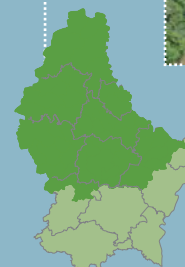


## INSTRUMENTS DE FINANÇAMENT A LLARG TERMINI I FINANÇAMENT OPERATIU PEL TRANSPORT FLEXIBLE

- Els serveis de transport públic en àrees amb una baixa densitat de població o amb poc atractiu turístic són generalment poc rendibles i suposen una càrrega important per l'administració responsable. En aquestes àrees, els sistemes de transport flexible són més econòmics que els sistemes regulars de transport públic, ja que tenen una eficiència més gran per la seva millor ràtio de cost-benefici.
- En el cas d'administracions que gestionen serveis de transport públic deficitaris, la introducció d'un sistema nou i desconegut de transport és un gran risc. Aconseguir fons per posar en marxa i mantenir la iniciativa (sobretot en els primers anys de l'operació) permet una adquisició gradual de passatgers, ofereix un temps d'adaptació per optimitzar el servei i permet fer activitats promocionals.
- Un anàlisi acurat dels costos i l'esforç per minimitzar aquests costos, sobretot durant el període inicial, permet una implementació plàcida y efectiva del sistema. Tot i que els sistemes de transport flexible sovint poden ser econòmics més eficients en comparació amb els sistemes regulars tradicionals, les administracions sovint no estan motivades per desenvolupar anàlisis en aquest àmbit degut als costos addicionals.
- La manca d'un model de finançament a llarg termini, pot tenir com a resultat que les administracions no posin en pràctica iniciatives d'implementació de transport flexible tot i tenir accés a programes de finançament que permetrien l'establiment inicial del servei (compra de vehicles, sistemes, implementacions d'inversions).

### ELEMENTS CLAU D'UNA BONA PRÀCTICA

*Bummelbus*



Luxemburg



*El suport financer permanent permet crear una solució estable i la possibilitat de planejar un desenvolupament del servei. També anima a introduir-hi canvis i elements innovadors.*

## SENSIBILITZACIÓ I POLÍTIQUES D'INFORMACIÓ EN RELACIÓ AMB ELS SISTEMES DE TRANSPORT FLEXIBLE

- És evident la baixa conscienciació social que hi ha encara pel que fa als sistemes de mobilitat sostenible (sobretot pel que fa als sistemes de transport flexible). Malgrat això, si els sistemes són coneguts i fàcils de reconèixer la seva percepció normalment és positiva.
- La promoció i les activitats educatives incrementen la popularitat i reforcen la implantació del funcionament del transport flexible, especialment quan està clarament associat a la regió (perquè es tracta la solució com a "pròpia").
- Les accions per sensibilització poden tenir diversos graus i presentar diferents formes. Tanmateix, és crucial adreçar-les al grup d'interès adequat.
- La informació sobre l'oferta dels sistemes de transport flexibles en àrees turístiques hauria d'estar estretament relacionada amb la informació sobre les atraccions turístiques disponibles per tal de minimitzar la necessitat de fer servir un transport individual.
- Els programes de sensibilització i les activitats relacionades amb el transport sostenible s'adrecen principalment als nens i als joves (potencials usuaris futurs). No hi ha, però, campanyes professionals i entenedores destinades a les persones que prenen les decisions i a les persones responsables indirectament de la implementació de les polítiques de transport.
- Els sistemes dispersos i inefectius per difondre informació sobre l'oferta de transport flexible haurien de ser substituïts per plataformes unificades que assegurin l'accés a la informació sobre l'oferta de transport a tots els usuaris. Atesa la complexitat d'aquesta acció, aquestes plataformes s'haurien de crear a escala regional.
- Si la solució de mobilitat sostenible implementada cobreix les necessitats de residents i turistes, el nivell d'acceptació i conscienciació pública creix d'una manera ràpida.

### ELEMENTS CLAU D'UNA BONA PRÀCTICA

Tren de Lleida a la Pobla de Segur



La implementació del tren de Lleida a la Pobla de Segur amb parades a la demanda, operat per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, es va vincular amb una sèrie d'iniciatives promocionals i campanyes adreçades a usuaris potencials. En general es basaven en la seva connexió amb el context regional, com en el cas de la campanya #LoTrenDeTots# (en què es va canviar la identificació visual del tren perquè s'associés més amb el territori).

Les activitats d'informació van estar centrades a emfasitzar que el nou servei s'havia creat per als residents i la seva posada en marxa va fer créixer el potencial de la regió. Això va influir en el fet que hi hagués un increment de l'acceptació de la solució implementada i el sentit de la seva pertinença al territori.

Les accions de promoció de la solució de transport en connexió amb la promoció de la regió poden fer créixer el nivell d'acceptació local de la solució implementada.



Espagne

## IDENTIFICACIÓ DE LES NECESSITATS, PARTICIPACIÓ SOCIAL I UTILITAT DEL TRANSPORT FLEXIBLE

- L'element més important de l'èxit de l'operació de sistemes flexibles és un diagnòstic adequat de les condicions i l'adaptació a les expectatives i necessitats d'un grup social determinat. Els sistemes de transport flexible no s'han de centrar en el compliment de totes les expectatives socials. Les petites solucions que encaixen amb necessitats específiques i ben definides funcionen de manera efectiva.
- El transport flexible sovint està relacionat amb l'aspecte social de la mobilitat i l'accessibilitat. Permet crear nous llocs de treball "verds" i garanteix un dels drets humans principals d'acord amb la definició de MaaR (la mobilitat com un dret).
- El diàleg amb l'usuari és la base per a una implementació efectiva del sistema. S'hauria de gestionar de manera que es permetés una participació social activa tant en l'etapa de planificació i creació del sistema com durant el seu funcionament i avaluació.
- A causa de l'especificitat del transport flexible, en molts casos el seu funcionament efectiu es basa sobretot en les noves tecnologies digitals de comunicació. Malgrat això, cal garantir una disponibilitat adequada per evitar l'exclusió digital.
- El grau de complexitat i cost dels sistemes de la tecnologia de la informació que permeten un bon funcionament de molts dels serveis de transport flexible dissuadeixen els organitzadors i operadors de transport de fer-los servir.
- Les entitats responsables de dur a terme el procés de participació sovint no estan prou preparades per a complir aquesta tasca (manca d'experiència i d'accés a suport expert).
- L'èxit dels sistemes de transport flexible destinats als turistes no està determinat només per una solució de transport eficient. És igual d'important el potencial turístic de l'àrea, que ha d'estar ben connectada, i la possibilitat d'accés als principals punts d'atracció a través del sistema.

### ELEMENTS CLAU D'UNA BONA PRÀCTICA

Tren Nostàlgic a Košice



La iniciativa del Tren Nostàlgic està implementada com una part de les activitats cíviques de l'associació històrica Children's Košice Railway (Košická detská historická železnica- KDHŽ), que, en estreta cooperació amb la ciutat de Košice i entitats privades, vol revitalitzar la infraestructura ferroviària històrica i el material rodant històric preservat. L'associació KDHŽ organitza excursions relacionades amb programes i projectes que s'adrecen a infants i joves (Dia de la Ciutat de Košice, rutes històriques, tallers de ceràmica) i esdeveniments culturals connectats amb la iniciativa del Tren Nostàlgic.

Actualment, dins de la KDHŽ, els viatges es duen a terme fent servir, entre d'altres, la locomotora de vapor 36.003 Katka construïda el 1884 i el vagó D / u841 construït el 1886. Tant la locomotora com el vagó són actualment el material rodant en funcionament més vell d'Eslovàquia.

El sistema funciona basant-se en una bona identificació del potencial de l'àrea, fent servir de la millor manera les condicions d'infraestructura existents.



Eslovàquia







Regió de la Pomerània  
Occidental / Àrea Metropolitana  
de Szczecin, Polònia

1. Implementació de sistemes de transport flexibles al Pla d'ordenació urbanística de Pomerània Occidental (millora de l'instrument de política).
2. Accions per incloure sistemes de transport flexibles a la legislació nacional.
3. Establiment d'un Coordinador de transport per als municipis de Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin.
4. La posada en marxa d'un sistema de transport flexible Seaside Bus per als municipis de Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin.
5. Joc educatiu per a la promoció del transport públic a l'Àrea Metropolitana de Szczecin i municipis costaners.



Regió del Parc Natural  
de Upper Sûre, Luxemburg

1. Millorar el transport públic flexible.
2. Millorar les condicions per fer en bicicleta l'última milla.
3. Introduir el Carsharing i el Carpooling a les zones rurals.
4. Sensibilització per al transport sostenible.
5. Gestió de la mobilitat dels sectors amb trànsit intens estacional a les àrees rurals sensibles.



Regió de Catalunya, Espanya

1. Introducció del transport flexible i la reducció de CO<sub>2</sub> al Programa Operatiu Fons Europeu de Desenvolupament Regional per a Catalunya.
2. Ampliació dels serveis de transport a demanda a les regions de l'APIA. Implementació del sistema Bici bus "bicicletes en autobusos" (intermodalitat bus-bicicleta).
3. Implementació d'una ruta cicloturística Lleida - La Pobla de Segur (intermodalitat tren-bicicleta).
4. Ampliació del recorregut del servei d'autobús al Parc Nacional d'Aigüestortes.
5. Nou servei d'autobusos (La Pobla de Segur - Telefèric de Cabdella) (intermodalitat-tren - bus - telefèric).
6. Difusió dels actuals i nous serveis de transport entre la població local i els turistes.



Regió de Košice, Eslovàquia

1. Suport per integrar les activitats del pla d'acció a la llista de projectes RITS.
2. Construcció de terminals de transport públic intermodal amb sistemes d'informació.
3. Pla urbanístic de la zona Slovak Paradise.
4. Sistema d'informació del sistema de transport integrat.
5. Ampliar el recompte turístic mitjançant la recollida d'informació sobre el seu comportament en referència a la mobilitat.
6. Línia d'autobús ràpid Spišská Nová Ves - Podlesok - Kopanec - Stratená.



Regió de Varna, Bulgària

1. Canviar el Pla Regional per al Desenvolupament de la Regió Nord-est 2014 - 2020 (regió NUTS 2) afegint nou text sobre la mobilitat.
2. Suport de nous projectes relacionats amb l'elaboració de plans de mobilitat urbana i regional sostenibles i la implementació de mesures rellevants en regions remotes.
3. Formació i sensibilització en mobilitat sostenible.



Regió del Tirol Oriental, Àustria

1. Sensibilitzar sobre l'instrument de política Programa Operatiu Fons Europeu de Desenvolupament Regional als comitès corresponents.
2. Adaptació de l'Estratègia de Desenvolupament Local del Tirol Oriental - Plantejament de CLLD.
3. Integració d'un sistema d'informació essencial per als modes de transport sostenible a les eines de comunicació de l'Organització Turística del Tirol Oriental.
4. Sistemes de transport públic flexibles a petita escala.
5. Subministrament de transport flexible amb autobusos comunitaris i conductors voluntaris que realitzin l'última milla als municipis.
6. Ampliació de l'e-carsharing al Tirol Oriental.
7. Formació en la gestió de la mobilitat per a empreses turístiques tant per als treballadors com per als turistes.



## Catalunya, Espanya



### 1. RUTA CICLABLE DELS LLACS (ACCIÓ 4: INTERMODALITAT BICI / TREN)

El Departament de Territori i Sostenibilitat treballa actualment en el procés de configuració de la "Ruta dels llacs" per tal d'oferir un nou itinerari en bicicleta. Això posarà en valor el territori de tres comarques: Segrià, Noguera i Pallars Jussà, i funcionarà en combinació amb el ferrocarril de la línia Lleida - La Pobla de Segur.

En total, el recorregut comprèn 125 quilòmetres, dels quals 98 km s'han configurat com a transitables amb bicicleta i els 27 km restants per recórrer amb tren. Els dos itineraris principals són:

1ª Lleida - Balaguer - Sant Llorenç de Montgai (52 km)

2n Cellers- Llimiana - Tremp - Salàs de Pallàs - la Pobla de Segur (46 km)



La ruta també connectarà amb la ruta cicloturística InterCatalunya.

Durant el 2019, els primers trams del recorregut entre Lleida i Balaguer (1r tram) i entre Salàs de Pallars i la Pobla de Segur (2n tram) van ser completament equipats amb senyalització.

### 2. AMPLIACIÓ DEL RECORREGUT DEL SERVEI D'AUTOBÚS DEL PARC NACIONAL AIGÜESTORTES. NOVA CONNEXIÓ (ACCIÓ 5)

Entre el 21 de juny i el 30 de setembre del 2019, el Departament de Territori i Sostenibilitat va millorar el servei d'autobús al Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici. Inicialment, el servei d'autobús del parc cobria la corona nord del parc, con-

nectant i fent parades a diferents poblacions, sortint des d'Espot.

De juny a setembre 2019, aquest servei es va ampliar fins arribar a La Pobla de Segur. A l'any 2020 s'acabarà el tancament de la ruta del Bus del Parc pel costat sud i els usuaris podran fer tota la volta al parc en autobús.



### 3. IMPLANTACIÓ D'UN SERVEI DE AUTOBÚS ENTRE LA POBLA DE SEGUR I LA TORRE DE CAPDELLA (ACCIÓ 6: INTERMODALITAT VEHICLE PRIVAT - TREN - BUS - TELEFÈRIC)

El Departament de Territori i Sostenibilitat va crear l'any 2019 un nou servei d'autobús que funcionarà cada any del 29 de juny al 29 de setembre. Aquest nou servei arriba al telefèric de la Vall Fosca i es coordina amb el tren que connecta Lleida amb la Pobla de Segur. Els horaris del bus estan coordinats amb les arribades i sortides del tren, oferint dos viatges: un que surt al matí per agafar el telefèric de les 11h, i un segon, a la tarda, per recollir els viatgers del matí o altres que vinguin de fer una travessa des d'un altre punt del Parc.



### 4. DIFUSIÓ DELS ACTUALS I NOUS SERVEIS DE TRANSPORT TANT A LA POBLACIÓ LOCAL I COM ALS TURISTES (ACCIÓ 7)

Per promoure els dos nous serveis, es van desenvolupar diferents materials. Això inclou:

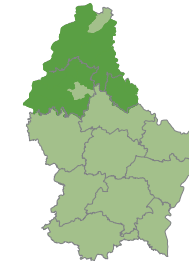
- 24.000 fullets / 560 pòsters / 700 correus electrònics
- Difusió a través de xarxes socials.
- Tota la informació turística es pot seguir a les xarxes socials.



Totes les accions implementades han estat possibles gràcies als col·laboradors locals, el Parc Nacional d'Aigüestortes, la Vall Fosca i els diferents municipis de la zona.



## Regió del Parc Natural de Upper Sûre, Luxemburg



1. Sovint es produeixen problemes estacionals amb una gran quantitat de cotxes al voltant del llac Upper Sûre. Per disminuir aquest trànsit es necessiten alternatives al vehicle privat. Les dues línies d'autobús que solen circular durant la setmana també ho fan els diumenges. Des de l'any 2019, la línia sud funciona cada hora i la línia nord cada dues hores. Tot i això, les obres en la carretera a la línia nord han obligat a desviar el bus, cosa que l'ha fet poc atractiu per als visitants, mentre que la línia sud està sent utilitzada amb normalitat. Les obres en la carretera duraran fins a final de la temporada 2020, per la qual cosa no s'espera un nombre d'usuaris més elevat abans del 2021.
2. L'any 2020 s'introduirà un servei de connexió que transportarà turistes a l'entorn del llac Upper Sûre. La gent tindrà la possibilitat de viatjar per tot el llac sense utilitzar el cotxe. El servei de connexió serà molt útil pels habitants de la regió, els turistes allotjats als pobles dels voltants del llac i les persones que viatgen per una de les dues línies d'autobús. També es podran fer excursions a peu per etapes, les quals són especialment atractives per les pistes de llarg recorregut.
3. El Parc natural Upper Sûre va establir un pla per a una xarxa regional de bicicletes i que va ser aprovat per tots els municipis. Com a conseqüència, es va aprovar un pressupost especial a nivell del Parc Natural per finançar la senyalització i els treballs més petits a l'any 2020. La majoria de pobles del Parc Natural del Upper Sûre es poden vincular i ser accessibles amb bicicletes. A més, al nostre Parc Natural s'han fet obres similars, de manera que es poden enllaçar ambdues xarxes, amb la qual cosa es potenciarà la seva atracció.







## Regió del Tírol Oriental, Àustria



### MILLORA DELS INSTRUMENTS DE POLÍTICA REGIONALS (ACCIÓ 2: ADAPTACIÓ D'INSTRUMENTS DE POLÍTICA LOCAL)

S'han produït millores en les polítiques i instruments com a resultat de l'experiència. Els resultats del projecte LAST MILE s'han inclòs en l'estratègia de desenvolupament regional del Tírol Oriental (enfocament de desenvolupament local dirigit per la comunitat). Així doncs, es demostren que les solucions innovadores de mobilitat poden impulsar el desenvolupament de projectes a les zones rurals.



### COTXES ELÈCTRICS MULTIFUNCIONALS PER A L'ÚLTIMA MILLA (ACCIÓ 5: AUTOBUSOS COMUNITARIS I CONDUCTORS VOLUNTARIS)

Sis municipis han vinculat la darrera milla amb els autobusos porta a porta: els nous serveis de mobilitat per als residents s'anomenen "e-defmobil 2.0", "PRÀmobil" o "KALSmobil". Cada municipi ha



instal·lat un cotxe elèctric que actua com un taxi a la demanda compartit amb conductors voluntaris. Més de 120 conductors voluntaris participen en aquest servei de taxi sense ànim de lucre, que és una part important del teixit social de l'àrea. El servei tanca la bretxa de mobilitat entre parades d'autobús, botigues, metges i instal·lacions recreatives, i pot substituir un segon o tercer cotxe privat per a famílies. Aquest cotxe addicional és sovint essencial a causa de l'insuficient transport públic i dels assentaments dispersos. Un altre element destacat és que els cotxes elèctrics formen part del sistema regional e-carsharing i es poden utilitzar els caps de setmana.

### E-CARSHARING "VARIANTS" (ACCIÓ 6: AMPLIACIÓ DE E-CARSHARING AL TIROL EST)

La cooperació entre el proveïdor regional de carsharing, els municipis i la Gestora Regional del Tírol Oriental ha establert nou nous llocs d'e-carsharing. Aquesta mobilitat flexible atrau tant als usuaris privats com empreses a utilitzar els cotxes elèctrics compartits. Tot i això, també permet als turistes utilitzar l'opció de mobilitat flexible durant la seva estada al Tírol Oriental.

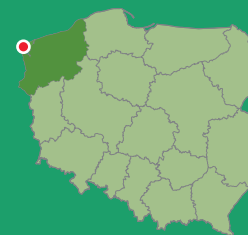


### SEGUIMENT DEL PROJECTE LAST MILE (ACCIÓ 7: GESTIÓ DE LA MOBILITAT PER A EMPRESES DE TURISME I TURISTES)

El seguiment del projecte ha impulsat la mobilitat sostenible a les regions rurals. El projecte Interreg Central Europe SMACKER permet el desenvolupament i la implementació d'altres enfocaments per enllaçar l'última milla i sensibilitzar sobre l'ús de la mobilitat sostenible en lloc dels cotxes. En particular, l'acció en matèria de formació de sensibilització i mobilitat tant pels treballadors de la indústria turística com pels convidats és gràcies a aquest projecte.



## Regió de la Pomerània Occidental / Àrea Metropolitana de Szczecin, Polònia



L'ús d'un joc combina l'aspecte educatiu, promouent mètodes de viatge alternatius i el potencial turístic de la regió amb una interessant i dinàmica mecànica de joc. Durant el joc, es poden conèixer els avantatges de viatjar en tren, autobús o bicicleta i conèixer més sobre les atraccions turístiques de l'àrea metropolitana de Szczecin. Els personatges principals del joc són una família de bisons (auroch) i cada membre de la família representa i promou un tipus de transport o mesura de mobilitat diferent.

El joc també presenta sistemes específics de transport i solucions de mobilitat que ja s'estan implementant o que actualment s'estan desenvolupant a l'Àrea Metropolitana de Szczecin (és a dir, el ferrocarril metropolità de Szczecin, la City Bike de la ciutat de Szczecin o el concepte de la xarxa de ruteciclistes de la Pomerània Occidental) i els utilitza com a elements del joc.

Una de les mesures desenvolupades i implementades en el marc del pla d'acció regional a la Regió de la Pomerània Occidental ha estat la creació d'un joc de taula educatiu relacionat amb la promoció de la mobilitat sostenible, especialment en el context del turisme.



La principal font d'inspiració va ser l'enfocament de l'experiència de Luxemburg en matèria de política d'informació i les diverses maneres d'augmentar la consciència social en relació amb els problemes de mobilitat sostenible i transport públic.

En la segona fase del projecte LAST MILE, l'Oficina Regional d'Ordenació del Territori de Voivodat de Pomerània Occidental va crear un joc de taula educatiu anomenat "Mobiliada - The Mobilki Family travels". Aquest joc promou l'ús de solucions de transport i mobilitat sostenibles durant els viatges turístics i d'esbarjo a l'Àrea Metropolitana de Szczecin i als municipis costaners.

El joc es va presentar oficialment al públic durant la Setmana Europea de la Mobilitat al setembre de l'any 2019 i va ser rebut amb molta il·lusió per part de jugadors que eren molt feliços d'iniciar una partida amb la Família Mobilki per descobrir i explorar les atraccions de l'Àrea Metropolitana de Szczecin.

El joc ja està a l'abast de tothom. Tots els elements del joc es poden descarregar gratuïtament al lloc web de rbgp.pl (versió pdf).



## Region of Varna, Bulgaria



CSDCS va organitzar una sèrie d'esdeveniments educatius i divulgatius. Al novembre de l'any 2018 es va organitzar i realitzar amb èxit la formació SUMP per a experts municipals amb formadors de la UE. Al novembre de 2019 es va celebrar una Conferència sobre Mobilitat a Varna juntament amb la Universitat de Varna "T.Hrabar" i la Universitat de Ruse "A.Kanchev".

Els esforços del CSDCS i de l'equip de Varna han estat molt apreciats pel Governador de la CE, Sr. Pashev, i el president del CSDCS, el professor Ilieva, els quals van ser oficialment designats com a ambaixadors del SUMP (Pla de Mobilitat Urbana Sostenible) per a Bulgària. El programa INTERREG EUROPE va seleccionar Varna per realitzar un vídeo que mostrés l'èxit del projecte.

(<https://stories.interregeurope.eu/#greener-trips-for-tourists>). Varna va ser una de les guanyadores del programa EC IUC i es va emparellar amb Santa Mònica, Califòrnia, per intercanviar experiències referents a la mobilitat (<http://www.iuc.eu/city-pairings/>).

L'èxit més important de CSDCS (Club "Desenvolupament sostenible de la societat civil") ha estat el canvi a l'instrument principal de política oficial: el Pla Regional per al Desenvolupament de la Regió del Nord-Est 2014 - 2020 (regió NUTS 2) afegint nou text sobre la mobilitat. Inspirats en el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya, l'ONG búlgara va decidir definir les mesures relatives al subministrament de serveis de mobilitat a la Regió de Varna i la gestió de tot el sistema de transport i proposar-les al govern regional. En estreta col·laboració amb el Governador de Varna i representants de tots els grups d'interès, els canvis van ser aprovats per la 2a Assemblea de NE de Balchik al juny de l'any 2018. L'aprovació definitiva dels canvis en el Pla Regional del Ministeri de Desenvolupament Regional es va fer al mes de juliol de l'any 2018.

El projecte LAST MILE ha provocat canvis molts positius a la regió. A Varna s'ha implementat una nova i avançada política d'aparcament i una àmplia zona per a vianants. A diversos municipis han aparegut centres d'informació sobre Mobilitat i noves fórmules de lloguer de bicicletes. Pas a pas, el turisme s'ha relacionat amb el transport a través de les noves línies de transport públic que connecten amb les principals atraccions turístiques. S'han implementat moltes mesures preliminars del Pla de Mobilitat Urbana (nova zona blava i aplicació mòbil amb programari específic, més 18 cotxes elèctrics, 60 nous e-autobusos, disseny de xarxa de recàrrega elèctric, etc.). Actualment s'està treballant en l'estratègia ciclista per a Varna.



## Region of Košice, Slovakia



Un dels èxits aconseguits en el projecte LAST MILE ha estat la modificació de la legislació sobre transport per carretera (Llei núm. 56/2012 Coll. Sobre transport per carretera) que ha fet possible el cofinançament de modes de transport flexible (serveis de transport turístic) amb fons públics. La Regió Autònoma de Košice és un important grup d'interès i també va iniciar una modificació al Decret del Ministeri de Transports per definir el terme "dial-a-bus" (un tipus de sistema de transport flexible) a la legislació nacional des de l'abril de l'any 2019. La Regió de Košice ha introduït el "dial-a-bus" en el nou quadre horari a partir del 15 de desembre de l'any 2019. El projecte LAST MILE ha suposat un canvi positiu en el sistema de transport a la Regió de Kosice, ja que no hi havia exemples de sistemes de transport flexible o a la demanda al començament del projecte.

Una forma de fer més atractiu el transport públic per als turistes és tenir una infraestructura de bona qualitat on el transport públic pugui operar en bones condicions. La carretera de Kopanecka és un element important de la infraestructura turística del Parc Nacional del Paradise Slovak i millora l'accessibilitat dels complexos turístics al sud del parc nacional. L'any 2018, es va reconstruir la carretera i així es va permetre que el transport públic passés pel Parc Nacional del Paradise Slovak. Això és coherent amb la introducció d'una línia de bus ràpid de temporada a la carretera de Kopanecka (acció 2 del Pla d'acció regional). Aquesta línia connecta la part nord i sud

del Parc Nacional del Paradise Slovak i redueix el temps de viatge. Durant l'any 2018, l'organització de Gestió de Destinacions del Paradís Slovak i el proveïdor de transport públic van introduir un servei de transport a la carretera de Kopanecka en minibus per obtenir dades estadístiques. Les estadístiques de les 2 temporades d'estiu mostren la seva importància pels turistes: el nombre de passatgers va passar de 1284 a l'any 2018 a 1658 a l'any 2019. En general, l'interès per viatjar d'aquesta manera és raonable, tot i que el nombre de passatgers depèn força del temps. Aquesta línia inclourà la possibilitat de transportar bicicletes amb un remolc de bici en el futur per arribar a un públic més ampli.



Les lliçons apreses resumeixen les conclusions i experiències de gairebé un any i mig d'implementació dels plans d'acció a les regions del soci implicats en el projecte LAST MILE.



### Oficina Regional d'Ordenació del Territori de Voivodat de Pomerània Occidental, Polònia



L'experiència més important obtinguda amb el projecte és l'enfocament holístic, especialment per a projectes relacionats amb la mobilitat sostenible. Cada activitat s'hauria d'aplicar al major nombre possible de llocs i basar-se en el més ampli equip possible de grups d'interès. Això no només permetrà una implementació efectiva dels projectes desenvolupats, sinó que també estimularà noves sinèrgiques. També és important que la qualitat i la forma final previstes del projecte siguin clares i llegibles. Gràcies a això, la idea no es perdrà ni tan sols en el cas que les accions es facin per fases.

Maciej Łapko



### Parc Natural Upper Sûre, Luxemburg



La implementació de les accions comença ja amb la seva elaboració. Un gran nombre d'interessats rellevants haurien d'estar implicats en el procés d'elaboració. Això permet la discussió i la integració de noves idees en les accions. A causa d'aquest procés, les parts interessades mostren una identificació més gran amb les mesures, cosa que simplifica la seva implementació.

Anita Lanners



### Direcció General de Transports i Mobilitat. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya, Espanya.



Les pràctiques implementades en el Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici són d'interès per altres regions. En particular, han deixat d'entrar els vehicles particulars al Parc Nacional, protegint així la zona de la contaminació atmosfèrica i acústica, oferint una alternativa sostenible amb un vehicle de fins a 8 places. Aquesta pràctica no requereix finançament i l'associació de taxis comparteixen els guanys de les tarifes de bitllets entre els seus membres.

Cristina Pou Fonollà



### Agència de Suport al Desenvolupament Regional Kosice, Eslovàquia



La primera implementació ha demostrat que establir contacte amb els grups d'interès rellevants des del principi és important per proposar activitats que reflecteixin les necessitats dels turistes i de la població local. A més, les activitats de sensibilització sobre el transport sostenible i la cooperació amb els socis rellevants són essencials per implementar amb èxit les activitats. Finalment, el pressupost s'ha de destinar a les mesures en les primeres etapes perquè les activitats es puguin dur a terme amb facilitat.

Henrieta Kiral'vargová



### Club de Desenvolupament Sostenible de la Societat Civil, Bulgària



La implementació del projecte ha proporcionat un enfocament global del producte turístic incloent solucions de mobilitat toves. Hi ha molts exemples d'integració del sistema de transport públic amb opcions per a turistes i creació de nous serveis orientats al turisme. El projecte ha demostrat la importància de la cooperació a tots els nivells (estatal, regional, local, privada) i dels beneficis en els àmbits social i ambiental. El modern enfocament de màrqueting ha destacat l'atractiu de les noves opcions de mobilitat en el turisme: assequibles, flexibles, disponibles, de vegades amb elements lúdics o gratuïts.

Prof. Lucia Ilieva



### Gestió Regional del Tirol Oriental, Àustria



A més de la implementació, LAST MILE ofereix a les zones rurals la viabilitat financera a llarg termini de la política de transport regional per animar els municipis i les institucions. Sobretot, és important el desenvolupament de solucions de mobilitat noves i innovadores. L'experiència ha demostrat que el treball de les relacions públiques i la implicació dels usuaris potencials i les institucions locals durant el procés d'establiment poden ser molt beneficiosos per l'èxit del projecte.

Nicole Suntinger



## RECOMANACIONS

Les recomanacions sorgeixen directament de les experiències analitzades en el projecte LAST MILE. Es basen en els resultats dels anàlisis regionals de condicions de contorn, barreres i bones pràctiques. Experiències recents mentre s'implementen les primeres mesures dels plans d'acció regional complementen les recomanacions.

### ÀMBIT DE LA UNIÓ EUROPEA

#### Recomanacions



Èmfasi en la integració dels sistemes de transport flexible en les directrius de transport i mobilitat sostenibles (llibre blanc, plans de mobilitat urbana sostenible, plans de mobilitat regional sostenible).



Promoció d'activitats per a la conscienciació dels beneficis dels sistemes de transport flexible (per exemple, definint un tema de la Setmana de Mobilitat Sostenible Europea que estigui en estreta relació amb el transport flexible en zones rurals i turístiques).

#### Grup objectiu

➤ Comissió Europea, Consell de la Unió Europea

➤ Comissió Europea

### ÀMBIT NACIONAL

#### Recomanacions



Preparació de definicions no ambigües de formes flexibles de transport i disposicions legals en lleis nacionals que permetin el funcionament dels serveis de transport flexible dins del sistema de transport públic.



Introducció de normativa que obligui als gestors de transport públic a coordinar tots els mitjans de transport dins la seva àrea operativa.



Creació de les condicions òptimes per a la implementació i el finançament dels serveis de transport flexible mitjançant els instruments de finançament nacionals i regionals.

#### Grup objectiu

➤ Govern / legislador, ministeris rellevants

➤ Autoritats nacionals o regionals i unitats subordinades

➤ Autoritats nacionals o regionals i unitats subordinades

### ÀMBIT REGIONAL

#### Recomanacions



Desenvolupament de plans de mobilitat regional que incloguin l'ús del transport flexible i que tinguin en compte de manera igualitària àrees metropolitanes i llocs remots en situació de desavantatge.



Les estratègies de desenvolupament regional sempre han de tenir en compte aspectes tant en matèria de transport com turístiques. Però també, per a polítiques temàtiques i plans de transport i mobilitat, és important que reflexionin sobre el desenvolupament turístic sostenible i viceversa.



Coordinació i integració de la política d'informació sobre l'oferta de transport que inclogui solucions de transport flexible. Implementació d'una plataforma regional unificada d'informació.



La inclusió de la implementació i el finançament de transport flexible en programes operatius regionals.

#### Grup objectiu

➤ Administracions regionals

➤ Administracions regionals, el Departament de Transport i Turisme

➤ Administracions regionals i les seves unitats

➤ Administracions regionals i les seves unitats

### ÀMBIT LOCAL

#### Recomanacions



Desenvolupament i implementació de plans per a un transport públic sostenible i una mobilitat sostenible que inclogui solucions de sistemes de transport flexible.



Formació, reunions i viatges d'estudi per a les persones responsables i les parts interessades de l'àmbit local per donar suport al procés d'aprenentatge sobre els serveis de transport flexible.



Anàlisi i avaluació contínua de les necessitats de transport dels passatgers (residents i turistes) i actualització de les polítiques de transport.

#### Grup objectiu

➤ Administracions regionals i les seves unitats

➤ Administracions regionals i les seves unitats

➤ Administracions regionals i les seves unitats

La versió completa de l'anàlisi conjunta, els estudis regionals, les fitxes i els plans d'acció regionals estan disponibles a:

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

**ANÀLISI CONJUNTA 1**

**"LES CONDICIONS MARC I LES DIFICULTATS REGIONALS DEL TRANSPORT FLEXIBLE A LES REGIONS QUE PARTICIPEN EN EL PROJECTE"**

Editor: 



**ANÀLISI CONJUNTA 2**

**"ESTAT DE LA QÜESTIÓ DELS SISTEMES DE TRANSPORT PÚBLIC REGIONALS I PARTICULARMENT DELS SISTEMES FLEXIBLES"**

Editor: 



**MOBILITAT SOSTENIBLE PER A L'ULTIMA MILLA A LES REGIONS TURÍSTIQUES**

El turisme representa al voltant d'un 8% de les emissions mundials de gasos d'efecte hivernacle, sent el transport un dels principals responsables. A més de l'aviació, els cotxes encara dominen la mobilitat turística. Un dels factors que determinen l'elecció del transport és la disponibilitat de mobilitat sostenible per a l'últim tram d'un viatge, és a dir, des dels centres de transport / estacions de ferrocarril regionals fins a la destinació final ("l'última milla").

El projecte LAST MILE té com a objectiu trobar solucions innovadores i flexibles per a una mobilitat regional sostenible com ara sistemes a demanda mitjançant trucades telefòniques, compartir cotxes i bicicletes o transport de temporada. Dirigits per l'Agència de Medi Ambient d'Àustria, socis de sis països europeus han intercanviat experiències en matèria de transport flexible i han elaborat plans d'acció regional amb recomanacions normatives.

**ANÀLISI CONJUNTA 3**

**"AVALUACIÓ DE BONES PRÀCTIQUES"**

Editor: 



Totes les regions associades han mostrat bons exemples de solucions de mobilitat flexible amb èxit en l'última milla. Molts han estat el resultat d'iniciatives de baix a dalt, ajustant els models operatius a les necessitats i expectatives dels residents i d'altres grups objectius. No obstant això, sovint es necessiten grans compromisos a causa de les regulacions insuficients i la manca de suport organitzatiu i financer. Els organitzadors del transport no solen tenir experiència en la integració de la flexibilitat en els sistemes de transport públic.

Per implementar la flexibilitat, calen marcs legislatius i financers adequats. També cal tenir en compte els serveis flexibles als documents estratègics a nivell regional i local, per exemple SUMP's (Plans de mobilitat urbana sostenible). La sensibilització i la participació dels grups d'interès són essencials per tenir èxit.

**SÍNTESI**

**"LAST MILE - MOBILITAT SOSTENIBLE PER A L'ULTIMA MILLA EN REGIONS TURÍSTIQUES. SÍNTESI"**

Editor: 



**Més informació sobre LAST MILE: [www.interregeurope.eu/lastmile](http://www.interregeurope.eu/lastmile)**

## Editorial

Agència per al Suport al Desenvolupament Regional Košice,  
Stojárenská, 3, 040-01 Košice, Eslovàquia

**Equip editorial:** Agency for the Support of Regional Development Košice, Environment Agency Austria, komobile w7, Naturpark Öewersauer, Regional Office for Spatial Planning of Westpomeranian Voivodeship (RBGPWZ)

## Disseny gràfic i edició electrònica:

RBGPWZ, Tonio, s.r.o.

**Nombre de còpies:** 75

*Copyright © LAST MILE, tots els drets reservats.*

## Febrer 2020

Aquest fulletó només reflecteix la visió dels autors i les autoritats del programa Interreg Europe no són responsables de cap ús que es pugui fer de la informació continguda.

El projecte LAST MILE es finança mitjançant el programa INTERREG EUROPE.

**Pressupost total del projecte:** 1.607.720 €

**Contribució del FEDER (INTERREG EUROPE):** 1.346.442 €

**Durada del projecte:** Fase 1 04/2016 a 09/2018, Fase 2 10/2018 a 09/2020

## Crèdits de les imatges:

**Portada, Pàgines 14, 15, 17, 27:**

© Roman Klementschtiz

**Pàgina 2:** © BMNT/William Tadros, BKA/Andy Wenzel

**Pàgina 3:** © Umweltbundesamt/Ringhofer

**Pàgina 6:** © Unsplash

**Pàgines 7, 14, 16, 17, 20, 22, 23, 26, 35:** © RBGPWZ

**Pàgina 21:** © Ministry for Sustainable Development (Luxembourg)

**Pàgines 24, 36:** © CSDCS

**Pàgina 25:** © Naturpark Öewersauer

**Pàgina 32:** © The Catalan Ministry of Territory and Sustainability

**Pàgina 33:** free licence

**Pàgina 34:** © Regionsmanagement East Tyrol, Verkehrsverbund Tirol, 2018

**Pàgina 37:** © Gejza Legen

**Pàgina 38:** © Cristina Pou Fonollà, RBGPWZ, Caroline Martin

**Pàgina 39:** © Henrieta Kiral'vargová, Lucia Ilieva, Nicole Suntinger

**Pàgines 42-43:** © Project Partnership  
Totes les imatges tenen copyright i són propietat dels seus respectius autors.

Participants en el projecte LAST MILE:



Cada regió coopera, a més, amb un grup d'actors locals involucrats en l'intercanvi interregional.



The project was initiated and supported by the Austrian Ministry for Climate Action

**Federal Ministry Republic of Austria**  
Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology

## Lead Partner

Environment Agency Austria

Agnes Kurzweil, DI

T +43-(0)1-313 04-5554

E agnes.kurzweil@umweltbundesamt.at

## Project Management

komobile w7

Christine Zehetgruber, DI

T +43-(0)1-89 00 681 - 51

E lastmile@komobile.at