



Cofinanciado por
la Unión Europea

pr.n. 2021-1-EL02-KA220-ADU-000035147



COOL CLASSIC CARS



CURRÍCULUM PER ALS PROFESSORS



SOCIS de CONSORCI

Afinna Un Srl (Itàlia)

Coditramuntana SL (Espanya)

Aci Vallenga Balneari (Itàlia)

E-C-C Verein (Àustria)

Més info: www.coolclassiccars.info
coolclassiccarsplatform.info





ÍNDEX

1. Introducció	p.3
1.1.Qui és aquest curs apuntat a?	p.4
2. Introducció a entrenar	p.5
2.1.Algunes Maneres d'Aprenre	p.5
2.2.Alguns Conceptes damunt Comunicació	p.6
2.3.Algunes Qualitats i Funcions de l'Educador	p.7
2.4.Creant Objectius d'Aprenentatge, Tasques, i Valoracions	p.8
2.5.Algunes Consideracions en Lliçons En línia	p.9
3. 1 Taller de Dia	p.10
4. Curs estès	p.12
5. Entrenant Activitats	p.14
5.1.Turisme sostenible	p.15
5.2.Canvi de clima	p.19
5.3.Paris tractes i acords internacionals	p.21
5.4.Jontermoality	p.23
5.5. Jondustryal turisme de patrimoni	p.25
5.6.Turisme industrial	p.27
5.7.Anàlisi de LCA i economia circular	p.29
5.8.Cotxes Clàssics frescos	p.31
5.9.Per damunt turisme i turisme de massa	p.33



I. INTRODUCCIÓ

El currículum per entrenadors proporciona formats pels qui volen presentar els resultats del projecte a una audiència interessada en el contingut del projecte per diverses raons. Aquest projecte és finançat per l'Erasmus+ programa, el programa de la Unió Europea per educació, formació, joventut, i esports. L'objectiu del projecte és per desenvolupar solucions per turisme sostenible dins del marc de la conversió i realçament de patrimoni industrial per laborable en les opcions següents:

- Conceptes en desenvolupament de turisme sostenible mentre la diversificació i l'administració apuntades a la sostenibilitat de processos de turisme.
- Dissenyant intermodal mecanismes de transport que animen proximity turisme per mitigar els efectes negatius de turisme de massa i reduir les emissions van relacionar a transport, especialment viatge d'aire.
- Promovent, realçant, i llocs de treball en xarxa van relacionar al decommissioning de patrimoni industrial com a factor en la promoció econòmica i social de va deprimir àrees.
- Valoritzant verema automobile patrimoni com a conduir força per micro-entrepreneurship en el sector de turisme.

Dos tipus dels escenaris potencials amb propostes de presentació acompanyant són identificats. Naturalment, el projecte, amb les seves diverses eines, ofereix una gamma més ampla de possibilitats per aquells interessat dins promovent el seu contingut per acadèmic o entrepreneurial propòsits.



I.I QUI ÉS AQUEST CURS VA APUNTAR A?

Aquest toolkit ha estat dissenyat per proporcionar eines i suggeriments a mestres i entrenadors que utilitzaran els materials van fer disponibles per la plataforma de Cotxes Clàssica Fresca i l'homonymous projecte. Els cursos i els exercicis van proposar és usos possibles del projecte pretès per ambdós va experimentar entrenadors i mestres, així com aquells sense experiència, va apuntar a les habilitats dels usuaris en desenvolupament o facilitant la presentació de temes. Poden ser utilitzats en en línia o cara-a-cursos de cara, o en versions híbrides.

Aquest toolkit no reclama per ser exhaustiu i objectius per ser una guia pels qui es volen apropar entrenant feina. Per aquesta raó, els materials en línia seran fets disponible allò és el producte de la feina de recerca del projecte de Cotxes Clàssic Fresc. A més de les dues presentacions possibles van proposar segons l'objectiu assumit, i les 9 activitats van suggerir per facilitar la feina d'entrenadors durant les lliçons, el toolkit inclou una introducció breu a educació d'adult en general.





2. INTRODUCTION A ENTRENAR

2.1 ALGUNES MANERES D'APRENDRE

L'aproximació a ensenyament hauria de ser learner-va orientar. Enfocant en l'estudiant significa entendre per endavant quin coneixement, habilitats, competencies, i objectius l'oient posseeix. Basat en aquests factors, l'estratègia de comunicació hauria de canviar no només per fer la lliçó més eficaç però també per evitar-lo produint un efecte contrari al desitjat un.

Hi ha tipus diferents d'ensenyar i teories damunt com per fer-los eficaç. Què proposem aquí és Kolb cicle d'aprenentatge. Segons aquesta aproximació, hi ha quatre etapes que Kolb identifica tan experiential, observació reflectant, abstracte conceptualization, i experimentació activa. En el costat de l'educador, implica entendre com per identificar aprenent necessitats, com per dissenyar la lliçó, consolida ensenyar, i avaluar-lo.

Sent conscient dels diversos tipus d'aprendre que una audiència pot tenir implica adoptar estils diferents, fins i tot simultàniament, per provar per fer un és activitat com eficaç com possible. Mentre alguns són més estimulats per un tipus visual d'ensenyar, consistint de mapes i grafs, per altres, escriptura o escoltant és la manera més directa per interioritzar informació. Evidentment, aquest tipus d'elecció estilística canvia dependre en l'audiència i l'entorn en quines les lliçons té lloc, si cara-a-cara o en línia, per exemple.

És també útil d'entendre la diferència entre un mestre, educador, i facilitador: si l'anterior és responsable per transmetre coneixement, el facilitador actes com a mediator en la transmissió d'informació entre mira atentament, mentre l'educador



pot ser vist com a terra de mig entre el dos, enfocant en una aproximació psicològica i pràctica.

2.2 ALGUNS CONCEPTES DAMUNT COMUNICACIÓ

Sent eficaç en un entorn d'aprenentatge implica habilitats comunicatives segures que són essencial per un educador. Sent capaç de comunicar en termes de com per presentar un tema, sent capaç a activament escoltar i eficaçment qüestió, encompass alguns dels aspectes bàsics de comunicació. De llavors ençà l'educació és una relació que ajusta als seus oients, és també crucial de donar i rebre retroalimentació constructively.

Un ha de ser capaç d'escoltar i comunicar amb nonverbal llengua, tant de què pot ser entès en uns passis d'aula a través d'aquest tipus de llengua: gestos, moviments, el posicionament explica a l'oient el que les seves predisposicions i les dificultats són i marca netegi com el mestre pretén relacionar a una classe.

Alhora, l'ensenyament ha decidedly canviat després del COVID-19 pandemic, i un ha de saber com per utilitzar les eines apropiades quan en un entorn de feina virtual. Sovint aquí, la comunicació escrita és l'eficaç un, i les consideracions van fer sobre nonverbal la llengua ara esdevé irrellevant.

És igualment útil d'imaginar comunicació dins models de grup: de llavors ençà un de les eines més eficaces per transmetre l'ensenyament és per estimular feina de grup, on experiències, coneixement, les idees són compartides per persones diferents, sabent com per guiar el debat i la comunicació entre individus esdevé una part integral d'un educador toolkit.



2.3 ALGUNES QUALITATS I FUNCIONS DE L'EDUCADOR

A més d'habilitats comunicatives, un educador ha de posseir algunes qualitats personals. Un del més important és empatia. Entenent els sentiments i les emocions d'una és audiència és característiques fonamentals per crear un entorn d'escoltar i operacional confrontation que facilita la comprensió de temes. Especialment quan ve a avaluar o donant retroalimentació, la manera és fet implica la possibilitat per un educador per exercitar una acció activa i eficaç en la seva audiència, tan sabent com per acceptar empathetically observacions i retroalimentació damunt un ajuda de feina per organitzar un ensenyament més eficaç dins progrés.

Des d'educador pot ser una combinació d'ensenyar i activitats de facilitació, un de les funcions de l'educadora és que d'un facilitator. Aquesta qualitat és enllaçada a comprensió com per portar fora del competencies i coneixement que els individus



posseeixen. Neutralitat i imparcialitat segura, escoltant habilitats, és necessari d'actuar aquesta funció i fer possible la participació activa d'individus en un grup. Hi ha una sèrie sencera d'activitats que poden ajudar pel que fa a això, com brainstorming, activitats que trenquen gel, o que juga funció.

2.4 CREANT OBJECTIUS D'APRENTATGE. TASQUES I VALORACIONS

Mentre educadors, primer hem de tenir una comprensió clara de quin volem la nostra audiència per saber, entén, i ser capaç de fer al final de la nostra feina. Per fer aquest, inicialment hem de considerar el que aquests objectius són i com poden ser aconseguits. És necessari, per tant, per identificar les tasques més apropiades per aconseguir el va desitjar resultats, i el mètode d'eficaçment avaluant si la nostra feina ha aconseguit els.

Referint al model de cicle de l'aprenentatge, hem vist com l'ensenyament consisteix de fases diferents en quina planificació, mida, i informant és passos necessaris per feina eficaç.

Un altre indicador que pot ajudar establir objectius, tasques, i les valoracions apropiadament és el S.M.Un.R.T. Sistema (específic, mesurable, realitzable, resourced, i temps-lligat), el qual, enfocant en aspectes segurs, solucions d'ofertes per apropiadament dissenyant tot l'ensenyament necessari eines. A aquest marc, el Florir la taxonomia pot ser associada, el qual refereix a sis valors claus: coneixement, comprensió, compromís, anàlisi, síntesi, i avaluació. Tal eina pot facilitar l'escriptura d'objectius commensurate amb els nivells de l'audiència.



Fins i tot les tasques van assignar durant la feina ha de ser pensada de tan les eines útils per aconseguir objectius específics, si són valoracions o obtenint una qualificació. En qualsevol cas, haurien de ser vists com a litmus la prova d'una és feina, per això ajudant a forma un està ensenyant estratègies dins progrés.

2.4 ALGUNES CONSIDERACIONS EN LLIÇONS EN LÍNIA

L'ensenyament virtual està esdevenint cada cop més important dins del marc d'entrenar activitats. Clarament, hagi de ser reconegut que ensenyant en persona o remotely significativament canvia l'ensenyament sencer i aprenent experiència. Per això, és necessari de desenvolupar estratègies específiques en el context d'ensenyament virtual que pot fer la feina va actuar impactful i eficaç. El primer problema és que l'ús d'eines d'ordinador sovint requereix suport del mestre. No tothom és encara acostumat a utilitzar plataformes i programes específics per aquest tipus d'activitat.

Aconseguint els usuaris van acostumar a les plataformes que els usos d'educador de tant en tant, donant-los temps per entendre com per compartir una pantalla o un recurs, no és activitats òbvies i, tot i que intuïtiu, és sovint mirat cap a per els qui s'apropen aquestes metodologies massa superficially.



I DIA TALLER

Objectiu: Entrepreneurs i professionals en el sector de turisme.

Duració de curs: 1 dia

Els objectius de curs per presentar el contingut del projecte de Cotxes Clàssic Fresc succinctly. L'objectiu primari del projecte de Cotxes Clàssic Fresc és per explorar el potencial del mercat de cotxe de la verema en el context de desenvolupament de turisme sostenible i conscienciació dels reptes de canvi de clima. El sector de turisme, contribuint significativament a global greenhouse emissions de gas, requereix una aproximació innovadora per mitigar impactes negatius. Aquests objectius de projecte per combinar una passió per cotxes clàssics amb l'atenció als territoris va implicar dins activitats de turisme a critically turisme de massa de l'adreça i promoure alternatives que afavoreixen més proper, sostenible, i comunitat-experiències amistoses.

En aquest context, el projecte de Cotxes Clàssic Fresc focus damunt dos convergint temes: cotxes de verema com a recurs i llocs d'arqueologia industrial. Si utilitzat correctament, la verema de créixer mercat de cotxe pot contribuir a una economia circular, oferint possibilitats noves en el sector de turisme i donant suport iniciatives de mobilitat sostenible.

El curs pot enfocar al matí en turisme i clima general assumptes, adreçant els aspectes més específics del projecte relacionat a verema motorism i turisme industrial més tard. Aquests temes poden ser adreçats per referir als materials dins el recurs empaqueta 1 i 3, els quals proporcionen dada i estadística en turisme i escalfament global tendències d'indústria. Els vídeos van dissenyar per enriquir la presentació i els moments van dedicar a la reflexió pot concloure el matí abans del trencament de



dinar.

Un exercici inicial suggerit podria ser per conduir un debat en el pros i contres de turisme de massa i turisme sostenible, compromentent l'audiència per referir per dirigir experiències, parlant el tipus de viatge que els va deixar més satisfet, i, més generalment, què és considerat desitjable per en desenvolupament innovador entrepreneurial iniciatives. Això pot ser basat en l'experiència d'aquell present, en aquest cas, entrepreneurs que podria proporcionar les idees directes a pràctiques i projectes van enfocar en sostenible i eco-turisme amistós.

A la tarda, referint al recurs empaqueta 2, 4, 5, i 6, la idea de promoure cotxes de verema com eines innovadores per turisme lent, capaç de cabre al marc de reusing i realçant existint recursos, serà adreçat. Alguns de les pràctiques millors van recollir en el manual també pot ser presentat.

Un altre exercici, va guiar per l'instructor, va apuntar a crear un alternatiu itinerary per concentrar circuits de turisme i calculant la seva petjada ecològica, podria concloure el dia.

> Eina de Cotxes Clàssica fresca: 1 Curs de Dia



CURS ESTÈS

Objectiu: Estudiants i participants dins els programes de mestre d'administració del turisme o altres temes van relacionar als temes del projecte.

Duració de curs: 3 dies

Els resultats del projecte poden ser envisioned com a mòdul dins de cursos universitaris o formació més ampla damunt turisme, innovació, transport, o atenuació de canvi del clima. En aquest cas, un més llarg i més detallat exposition del material permet per una discussió estructurada i eficaç dels objectius del projecte.

Un desglossament possible de la feina podria ser:

Dia 1: Un més dins-anàlisi de profunditat dels problemes de canvi de clima i les implicacions té en el sector de turisme. Referint al recurs empaqueta 1 i 3, el curs pot ser dividit a una sessió de matí en escalfament global i una sessió de tarda en el sector de turisme. Un debat al cap del dia en massa i turisme sostenible el turisme podria introduir estudiants als temes de curs.

Dia 2: Idees a l'uropeu i el marc regulador internacional apuntat a combatre canvi de clima i un exposition de la Valoració de Cicle de la Vida (LCA) s'apropa dins avaluant l'impacte mediambiental de la transició ecològica en la indústria de transport podria ser els temes de discussió per un segon dia de feina. Entenent les eines disponibles als administradors i els negocis haurien de ser vists temes tan preparatoris per la proposta de projecte del CCC. Materials, dada, i els estudis poden ser derivats del recurs empaqueta 1, 2, i 3. Els temes d'intermodality , compartint mobilitat, i l'economia de compartir pot ser adreçada al cap del dia en la forma d'un exercici, on



participants independentment exemples de recerca d'eines innovadores que han canviat el moviment de persones de la manera en contextos urbans, com bicicleta i cotxe-compartint serveis o similar.

Dia 3: Els resultats de la recerca i el projecte de CCC seran els temes del durar dia de feina. Referint al recurs empaqueta 4, 5, 6, un intent serà fet a delve al specifics del mercat de cotxe del col·leccionista i verema motorism, destacant característiques i potencial. Subsegüentment, la definició de turisme industrial i turisme de patrimoni industrial, i connexions possibles entre els dos sectors, serà adreçat. L'estudi de pràctiques millors completarà la presentació. Per concloure, un exercici de simulacre d'alternatiu itineraries per concentrar circuits de turisme van desenvolupar a través d'alguns van proposar eines i una anàlisi de costos en els termes de petjada ecològica tancaran el dia.

> *Eina de Cotxes Clàssica fresca: 3 Dias Curs*



FORMACIÓ

ACTIVITATS



Activitat de formació 1

Turisme sostenible

El temps va requerir: 1 hr

Tema clau pertinent: Tema 1: Sostenibilitat dins turisme

Sub-Tema(s): (1.1) : apropant-se compartit programmation en touristic lloc

Context / coneixement previ:

Per learners:

- read Resource Pack modules 1 i 3.

Per l'entrenador:

- Llegit Handbook Gorra 1 *Clima i Turisme: Vacances i Reptes en la Llum de Canvi de Clima*.

- Llegir Millor Practice Manual Capítol 2: *Cap a un turisme sostenible*

Descripció de l'activitat: la funció que juga joc

- Dividir els participants a parells/de grups. Si és possible, incloure representants de tipus diferents de stakeholders en cada grup.
- Donar cada accés de grup a materials de Paquet de Recurs de mòduls 1 i 3. Prepara i introduir l'activitat. (5 mins)
- Els participants agafen en les funcions d'actors diferents en el sector de turisme (com directors d'hotel, operadors de gira, residents locals). Preguntar-los per negociar i decisions de marca que tenen en compte sostenibilitat mediambiental i social.



- Els grups presentaran les seves targetes a la classe i parlar el que els tipus de transport sostenible són imaginable en el turisme.
- Deixa 30 mins a presentació, discussió i conclusions.

Recursos:

- Resource Paquet Module 1 **educació Mediambiental**
- Paquet de recurs Module 3: **turisme Sostenible.**
- Pràctica millor Manual
- Annex 1 Estratègies i tàctica per dirigir nivells d'ús alt



Annex 1 Estratègies i tàctica per dirigir nivells d'ús alt

1. Redueix ús del sencer va protegir Àrea (PA)	<ol style="list-style-type: none">1. Número de límit de visitants a PA sencer2. Longitud de límit d'estada3. Anima ús d'altres àrees4. Requereix habilitats segures i/o equipament5. Càrrec un cost de visitant pla6. Accés de marca a PA més difícil
2. Redueix ús d'àrees de problema	<ol style="list-style-type: none">1. Informa aproximadament àrees de problema i alternativa Àrees2. Descoratja o prohibir ús d'àrees de problema3. Número de límit de visitants dins àrees de problema4. Animar/requerir un límit d'estada dins problema Àrees5. Accés de marca a les àrees més dures/més fàcil6. Eliminar atraccions/de facilitats dins problema Àrees; millorar atraccions/de facilitats dins Àrees alternatives7. Anima fora-viatge de deixant8. Estableix habilitat d'equipament/diferent Requisits9. Càrrec costos de visitant diferencial
3. Modificar la ubicació d'utilitzar dins Àrees de problema	<ol style="list-style-type: none">1. Descoratjar/prohibir activitats segures (p. ex. Càmping)2. Anima/permís activitats segures dins Va especificar àrees3. Localitzar facilitats en llocs duradors4. Concentra ús a través de disseny de facilitat o Informació5. Descoratja/prohibeix fora-viatge de deixant6. Segregate Tipus diferents de visitants
4. Modificar el cronometrant d'ús	<ol style="list-style-type: none">1. Anima l'ús exterior de períodes d'ús del cim2. Descoratja/ús de prohibició quan potencial d'impacte alt3. Costos en períodes de potencial d'impacte alt



5. Modifica tipus d'ús i visitant Comportament	<ol style="list-style-type: none">1. Descoratja/la prohibició que avaria equipament/de pràctiques2. Animar/requerir equipament/d'habilitats/del comportament3. Ensenyar un wilderness ethic4. Animar/requerir un límit de mida del partit5. Descoratjar/prohibir animals de companyia/de cavalls/a la nit ús
6. Modifica expectatives de visitant	<ol style="list-style-type: none">1. Informar visitants sobre usos de PA apropiat2. Informar sobre condicions potencials en PA
7. Augment la resistència del Recurs	<ol style="list-style-type: none">1. Escut el lloc d'impacte2. Enfortir el lloc
8. Mantenir/rehabilitar recurs	<ol style="list-style-type: none">1. Treure problemes2. Mantenir/rehabilitar impacted ubicacions

Font: Adaptat d'Àguiles, P.F.J., Haynes, C.D., McCool, S.F. (2002). "El turisme sostenible dins va protegir àrees: directrius per planejar i administració". IUCN: Glàndula. (Taula 7.1 p 88-89)



Activitat de formació 2

Canvi de clima

El temps va requerir: 30 minuts

Tema clau pertinent: Tema 1: Llegint la situació global starting de dades

Sub-Tema(s): (1.1) Dada una anàlisi

Context / coneixement previ:

Per learners:

- Llegir el Resource paquet module 1 .

Per l'entrenador:

- Llegir Handbook Gorra 1 *Clima i Turisme: Vacances i Reptes en la Llum de Canvi de Clima*.

Descripció de l'activitat: anàlisi de dada

- Donar cada accés de grup a materials de mòdul 1. Prepara i introduir l'activitat. (5 mins)
- Preguntar participants per utilitzar dada de clima real, com temperatures mitjanes, nivells de CO2 atmosfèric, o extensió de gel del mar. Preguntar-los per analitzar la dada i conclusions de sorteig aproximadament canvi de clima i les seves conseqüències potencials.



Recursos:

- Resource Paquet Module 1 **educació Mediambiental.**



Activitat de formació 3

Paris Deals i acords internacionals

El temps va requerir: 70 mins

Tema clau pertinent: Tema 1: tractes Internacionals damunt Clima

Sub-Tema(s): (1.2) Simulacre de plafons internacionals

Context / coneixement previ:

Per learners:

- Llegir Resource paquet modules 1 i 3 .

Per l'entrenador:

- Llegir Handbook Capítol 1: *Clima i turisme: vacances i reptes en la llum de canvi de clima.*

- Llegir Pràctica Millor Capítol manual 2: *Cap a turisme sostenible.*

Descripció de l'activitat: la funció que juga joc

- Dividir els participants a parells/de grups. Si és possible, incloure representants de tipus diferents de stakeholders en cada grup i assignar-los la funció de representants de països diferents o regional blocs.
- Cada grup investigarà la notícia i la informació en línia sobre el seu país i bloc en termes de desenvolupament econòmic, estratègic, polític, polítiques de clima, i recursos, amb referència particular a la història d'acords de clima (25 mins).



- Preguntar-los per negociar i redactar un acord de clima internacional, considerant les diverses posicions, interessos, i prioritats dels actors diferents (20 mins).
- Els grups presentaran els seus acords en un document de resum, i dificultats i conclusions sobre la conducta de l'exercici serà parlada (15 mins).

Recursos:

- Resource Paquet Mod 1: **educació Mediambiental.**
- Resource Paquet Mod 3: **turisme Sostenible.**



Activitat de formació 4

Intermodality

El temps va requerir: 1 hr

Tema clau pertinent: Tema 1: Explicant intermodality

Context / coneixement previ:

Per learners:

- Llegit Resource paquet modules 1 i 3.

Per l'entrenador:

- Llegir handbook Capítol 1 *Clima i Turisme: Vacances i Reptes en la Llum de Canvi de Clima*.

- Llegir pràctica Millor Capítol manual 2: *Cap a un turisme sostenible*

Descripció de l'activitat:

- Dividir els participants a parells/de grups. Si és possible, incloure representants de tipus diferents de stakeholders en cada grup.
- Donar cada accés de grup a materials de mòdul 3 i mòdul 1. Prepara i introduir l'activitat. (5 mins)
- Preguntar els grups per utilitzar 20-25 mins per identificar els punts on un intermodal l'aproximació facilita la transició a un sistema de turisme sostenible.
- Els grups presentaran les seves targetes a la classe i parlar el que els tipus de transport sostenible són imaginable en el sector de turisme.



Permet 30 minuts per presentació, discussió, i conclusions.

Recursos:

- Paquet de recurs Mod 1: **educació Mediambiental.**
- Paquet de recurs Mod 3: **turisme Sostenible.**
- Manual de Pràctica millor



Activitat de formació 5

Turisme de patrimoni industrial

El temps va requerir: 45 mins

Tema clau pertinent: Tema 1: Explicació de quin és turisme de patrimoni Industrial

Sub-Tema(s): (1.2) Imaginant conversions i usos possibles de llocs industrials abandonats

Context / coneixement previ:

Per learners:

- Llegit Resource paquet modules 4 i 5 .

Per l'entrenador:

- Llegit Handbook Capítol 3 *Turisme Sostenible: Passos Concrets Cap a un més Verd, Conscient, i Enjoyable Turisme*; Capítol 4 *De passat a futur: turisme de patrimoni Industrial com a solució sostenible*.

- Llegir pràctica Millor Capítol manual 2 :*Cap a turisme sostenible*; Capítol 4: *turisme de patrimoni Industrial: rediscovering un passat proper*.

Descripció de l'activitat:

- Donar cada accés de grup a materials de mòduls 4 i 5. Proporcionar còpies del manual de Pràctica Millor. Prepara i introduir l'activitat. (5 mins)
- Proporcionar participants amb una sèrie d'imatges o descripcions de



famós industrial archaeological llocs. Preguntar-los per examinar les característiques de cada lloc i parlar la seva importància històrica, impacte mediambiental, i oportunitats i reptes potencials dins promovent turisme sostenible en aquells llocs. (Del manual de Pràctica Millor, als llocs industrials abandonats van investigar en línia i possiblement relacionat a la ubicació on la presentació té lloc)

Recursos:

- Resource Paquet Mod 4: **patrimoni Industrial.**
- Resource Paquet Mod 5 : **turisme de patrimoni Industrial**
- Manual de Pràctica millor



Activitat de formació 6

Turisme industrial

El temps va requerir: 30 mins

Tema clau pertinent: Tema 1: anàlisi de llocs de turisme industrial

Sub-Tema(s): (1.1) Funció de museu i multiserveis centres.

Sub-Tema(s): (1.2) Ruta europea d'estudi de Patrimoni Industrial

Context / coneixement previ:

Per learners:

- Llegit Resource paquet modules 4 i 5.

Per l'entrenador:

- Llegit Handbook Chapter 3 *Turisme Sostenible: Passos Concrets Cap a un més Verd, Conscient, i Enjoyable Turisme*; Capítol 4: *De passat a futur: turisme de patrimoni Industrial com a solució sostenible*.

- Llegir pràctica Millor Capítol manual 2: *Cap a turisme sostenible*; Capítol 4: *turisme de patrimoni Industrial: rediscovering un passat proper*.

Descripció de l'activitat:

- Donar cada accés de participant a materials de Mòdul 4 i Mòdul 5. Proporcionar còpies del manual de Pràctica Millor. Prepara i introduir l'activitat. (5 mins)
- Escollir en [la Ruta de Patrimoni Industrial estudia](#) qualsevol museu o llocs culturals.



- Preguntar participants per examinar la funció de museus i centres d'interpretació dins promovent conscienciació i agraïment d'industrial archaeological patrimoni. Poden parlar pràctiques millors per presentar informació, interactivity, i educació de visitant.

Recursos:

- Resource Paquet Mod 4: **patrimoni Industrial.**
- Resource Paquet Mod 5: **turisme de patrimoni Industrial.**
- Manual de Pràctica millor



Activitat de formació 7

Lca Anàlisi

El temps va requerir: 30 mins

Tema clau pertinent: Tema 1: anàlisi de LCA

Sub-Tema(s): (1.2) Utilitzant producte programaris de petjada ecològica

Context / coneixement previ:

Per learners:

- Llegit Resource paquet modules 1 i 2.

Per l'entrenador:

- Llegit Handbook Capítol 1: *Clima i Turisme: Vacances i Reptes en la Llum de Canvi de Clima*

- Llegir pràctica Millor Capítol manual 2: *Cap a turisme sostenible*

- Descarregar un del programari [OpenLCA.org](https://openlca.org) or [Petjada Calc.org](https://petjada.org)

Descripció de l'activitat:

- Els participants seran convidats per participar dins conduint una Valoració de Cicle de la Vida (LCA) en els productes van relacionar al mercat de treball que utilitza un dels programes de programari recomanables en l'aula.
- Després de l'exercici, un debat i reflexió en el tema de cicles de vida del producte i el seu impacte mediambiental seran proposats.



Recursos:

- Paquet de recurs Module 2: **Cotxes Clàssics Frescos**
- Resource Paquet Module 1: **educació Mediambiental.**



Activitat de formació 8

Cotxes Clàssics frescos

El temps va requerir: 40 mins

Tema clau pertinent: Tema 1: el món de col·leccionistes de cotxes clàssics i amants

Sub-Tema(s): (1.1) Fent una investigació en un marc de mercat

Context / coneixement previ:

Per learners:

- Llegit Resource paquet Modules 2 i 6.

Per l'entrenador:

- Llegit Handbook Capítol 5: *El mercat de cotxe de la verema i el potencial de turisme industrial.*

- Llegir Millor Practice Capítol manual 3: *cotxes clàssics Frescos: el patrimoni de l'historic parc de cotxe com un avantatge per ser explotat en el context de turisme sostenible.*

Descripció de l'activitat:

- Dividir participants a parells/de grups.
- Donar cada accés de grup a materials de Mòdul 3 i Mòdul 1. Prepara i introduir l'activitat. (5 mins)
- Anima recerca activa en la internet i mitjans de comunicació socials



sobre entusiastes d'un o gèneres més específics de cotxes de verema (com Fiat 500, Mini Menor, Citroen C4, etc.), analitzant el número de "grups de club del propietari, tipus de va promoure esdeveniments, dada disponible en l'estès i afiliació en registres de vehicle històric, etc.

- Preguntar els grups per gastar 20-25 mins identificant els aspectes més significatius i interessants d'una perspectiva de recerca del mercat.
- Els grups presentaran els seus descobriments a la classe. Permet 20 minuts per presentació, discussió, i conclusions.

Recursos:

- Resource Paquet Mod 2: **Cotxes Clàssics Frescos**
- Resource Paquet Mod. 6: **proposta de cotxes clàssica Fresca**
- Manual de Pràctica millor



Activitat de formació 9

Per damunt Turisme i turisme de massa

El temps va requerir: 40 mins

Tema clau pertinent: Tema 1: Imaginant destinacions i rutes alternatiu de concentrar turisme

Sub-Tema(s): (1.1) Calculant un viatge petjada ecològica

Context / coneixement previ:

Per learners:

- Llegit Resource paquet Modules 1 i 3.

Per l'entrenador:

- Llegit Handbook Capítol 1: *Clima i Turisme: Vacances i Reptes en la Llum de Canvi de Clima*.

- Llegir Millor Practice Capítol manual 2: *Cap a un turisme sostenible*

Descripció de l'activitat: dissenyant un viatge sostenible

- Dividir participants a parells/de grups.
- Donar cada accés de grup a materials de Mòdul 3 i Mòdul 1. Prepara i introduir l'activitat. (5 mins)
- Utilitzant pàgines web com Expedia, Reservant, o altres, viatges de pla a altament destinacions turístiques atractives com capitals, seaside recursos, o recursos d'esquí van localitzar exteriors d'un és país propi. Calcular el cost per un cap de setmana per dues persones.



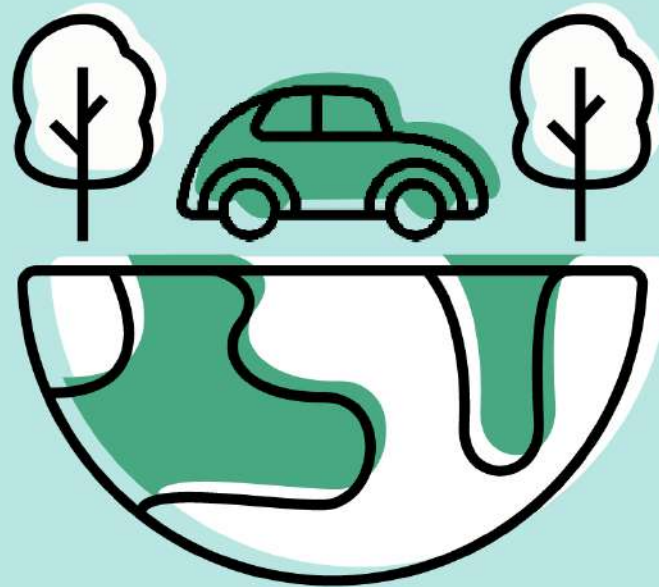
- El pla ensopega en línia a les destinacions exteriors de destinacions de turisme de la massa i reachable sense viatge d'aire, buscant, on sigui possible, eco-allotjaments amistosos. Calcular el cost per un cap de setmana per dues persones.
- Utilitzant a eines els agrada [calculadora de petjada del carboni](#) calcula l'impacte mediambiental d'ambdós viatges per persona.

Recursos:

- Resource Paquet Mod 1 **educació Mediambiental**
- Resource Paquet Mod 3 **turisme Sostenible.**
- Manual de Pràctica millor



COOL CLASSIC CARS



Currículum per als professors

TALLER DE 1 DÍA

PLAN

- 9:00 - presentacions
- 9.30 - clima i turisme
- 11:00 - break
- 11.15 - debat sobre turisme de masses i turisme sostenible
- 12.30 - dinar
- 13.30 – El mercat de cotxes antics
- 14.45 - coffeebreak
- 15.00 – turisme industrial
- 16.00 – activitat
- 16.30 - conclusions i comiats

Presentació

El tema del projecte Cool Classic Cars, finançat pel programa Erasmus+, està dedicat a la intersecció relativament inexplorada encara entre els cotxes clàssics, el turisme sostenible i la conscienciació sobre el patrimoni industrial. Aquest curs té com a objectiu crear consciència sobre les connexions crucials entre les tecnologies emergents i el coneixement necessari per adoptar pràctiques recreatives sostenibles i promoure un turisme respectuós amb el medi ambient.

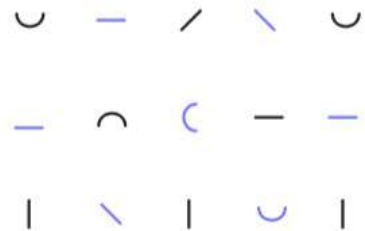
El principal objectiu del projecte Cool Classic Cars és explorar el potencial del mercat de cotxes clàssics en el context del desenvolupament turístic sostenible i abordar els reptes del canvi climàtic. El sector turístic, que contribueix significativament a les emissions globals de gasos amb efecte d'hivernacle, requereix un enfocament innovador per mitigar els impactes negatius. Aquest projecte vol combinar la passió pels cotxes antics amb l'atenció als territoris afectats pel turisme de masses, impulsant alternatives que afavoreixin experiències més properes, sostenibles i respectuoses amb la comunitat.

En aquest context, el projecte Cool Classic Cars se centra en dos temes convergents: els cotxes antics com a recurs i els jaciments d'arqueologia industrial. Si s'utilitza correctament, el creixent mercat d'automòbils clàssics pot contribuir a una economia circular, oferint noves possibilitats al sector turístic i donant suport a iniciatives de mobilitat sostenible.

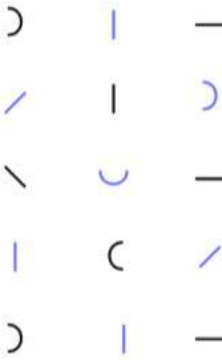
CLIMA I TURISME

Què volen els clients?

Segons una investigació realitzada per l'agència de viatges Expedia el 2022, els consumidors, de 11 països diferents, semblen estar més preocupats pel seu impacte en el medi ambient mentre viatgen que en els últims anys, i la tendència va més en la direcció de la fira.



15





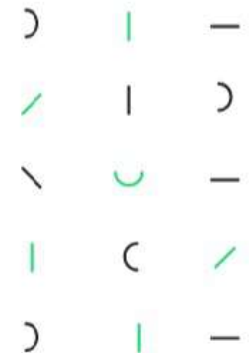
5-8 %

La contribució dels negocis de viatges i turisme a les emissions globals de
GEI

Segons la UNWTO, els objectius per assolir la sostenibilitat

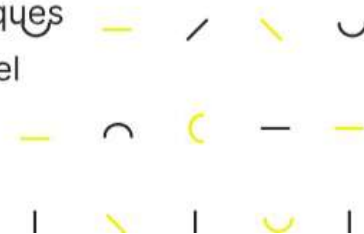
04

-  Fer un ús òptim dels recursos ambientals que constitueixen un element clau en el desenvolupament turístic, mantenint els processos ecològics essencials i ajudant a conservar el patrimoni natural i la biodiversitat.
-  Respectar l'autenticitat sociocultural de les comunitats amfitriones, conservar el seu patrimoni cultural construït i viu i els seus valors tradicionals, i contribuir a la comprensió i la tolerància interculturals.
-  Garantir operacions econòmiques viables a llarg termini, que ofereixin beneficis socioeconòmics a totes les parts interessades distribuïts de manera justa, incloses oportunitats d'ocupació estable i generació d'ingressos i serveis socials per a les comunitats amfitriones, contribuint al alleujament de la pobresa.



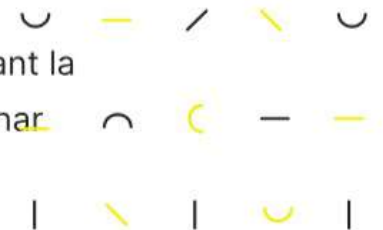
Passos pràctics per a un turisme més verd

- > **Ús sostenible dels recursos.** La conservació i sostenibilitat dels recursos (naturals, socials i culturals) és crucial i té sentit empresarial a llarg termini.
- > **Reduir el consum excessiu i el malbaratament.** La reducció del consum excessiu i el malbaratament evita els costos de restaurar el dany ambiental a llarg termini i contribueix al turisme de qualitat.
- > **Manteniment de la biodiversitat.** Mantener i promoure la diversitat natural, social i cultural és essencial per al turisme a llarg termini i crea una base resilient per a la indústria.
- > **Integrar el turisme en la planificació.** El desenvolupament turístic que s'integra en el marc de planificació estratègica nacional i local i que realitza avaluacions d'impacte ambiental augmenta la viabilitat a llarg termini del turisme.
- > **Suport a les economies locals.** El turisme que recolza una àmplia gamma d'activitats econòmiques locals i que té en compte els costos i valors ambientals, protegeix aquestes economies i evita el dany ambiental.



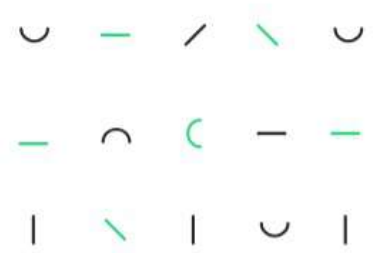
Passos pràctics per a un turisme més verd

- > **Involucrar a les comunitats locals.** La participació plena de les comunitats locals en el sector turístic no només els beneficia a elles i al medi ambient en general, sinó que també millora la qualitat de l'experiència turística.
- > **Consultar les parts interessades i el públic.** La consulta entre la indústria del turisme i les comunitats, organitzacions i institucions locals és essencial si es vol que treballin junts i resolguin possibles conflictes d'interessos.
- > **Formació del personal.** La formació del personal que integra el turisme sostenible en les pràctiques laborals, juntament amb la contractació de personal a tots els nivells, millora la qualitat del producte turístic.
- > **Comercialitzar el turisme de manera responsable.** El màrqueting que proporciona als turistes informació completa i responsable augmenta el respecte pels entorns naturals, socials i culturals de les àrees de destinació i millora la satisfacció del client.
- > **Realitzar investigacions.** La investigació i el seguiment continuats per part de la indústria mitjançant la recopilació i l'anàlisi de dades efectius són essencials per ajudar a resoldre problemes i proporcionar beneficis als destins, la indústria i els consumidors.



BREAK

Els 3 punts clau de la sostenibilitat



Comunitat

Respectar i potenciar les comunitats d'acollida



Medi ambient

Preservar els recursos i els hàbitats dels éssers vius.



Economia

Fortalecer les economies locals, involucrant tots els actors

05



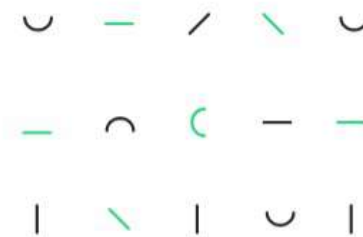
Comunitat

La comunitat que acull ha de participar i la seva cultura i història han de ser preservades pels turistes i les institucions.

Alguns exemples:



Els cotxes típics de finals dels anys 50 a Cuba s'han convertit en una de les experiències més atractives de l'illa, segons els propietaris, una oportunitat de negoci que realça el seu patrimoni i dóna una feina justa a moltes persones.



06



Medi ambient

La biodiversitat i els recursos naturals han de ser cuidats pels qui viatgen.

Alguns exemples:



Durant molts anys, els turistes assaltaven les platges de Sardenya per recollir records fets per ells mateixos de la seva sorra. La Llei Regional 16/2017 prohibeix la recollida de sorra, petxines, pedres i còdols de les platges i el mar de Sardenya. Aquesta infracció preveu una multa administrativa que oscil·la entre els 500 i els 3.000 euros.



07



Economia

Involucrar les empreses de la població local per augmentar la participació de la riquesa en les comunitats amfitriones, suportar salaris i mà d'obra justos.

Alguns exemples:



Transitar cap a una economia més verda, també en el sector turístic, dona lloc a un creixement més sostenible per a totes les comunitats.

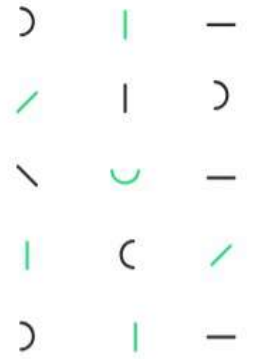
08

Les noves tendències per a un viatge sostenible

En el camí de la sostenibilitat, algunes tendències estan marcant la consciència del consumidor:



Són algunes de les formes en què els viatgers i les organitzacions estan oferint la possibilitat d'una forma de viatjar més sostenible, significativa i rica.



CLIMA I TURISME

Recursos

- [overtourism](#)
- [mass tourism](#)
- [ecoturism](#)
- [sustainable tourism](#)

Debat

La classe es dividirà en tres grups: un que en ressaltarà els avantatges, un altre que aborda els temes relacionats amb el turisme de masses i el tercer que actuarà com a grup d'avaluació de la discussió. Cada grup desenvoluparà els seus arguments en un període de 15 minuts.

Els propers 15 minuts estaran dedicats a la presentació d'arguments i debat.

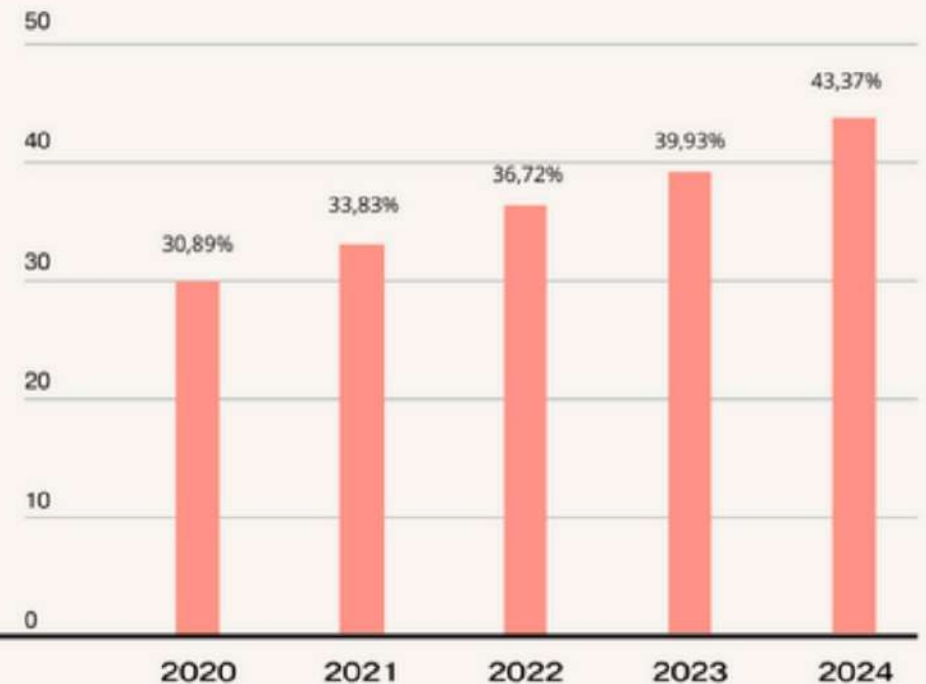
L'equip d'avaluació decidirà quin grup va presentar els arguments més convincents.



El mercat dels cotxes antics i el potencial del turisme industrial

MERCAT DE COCHES CLÀSSICS

Mida del projecte del mercat mundial de cotxes clàssics entre 2020 i 2024



Data Source: Statista

ALGUNES DADES COMPARATIVES

A Europa Amb un volum total de 429.000 milions d'euros el 2021, el mercat de cotxes usats a Europa és similar al dels cotxes nous. El 2021 es van vendre 32 milions de cotxes usats a Europa.

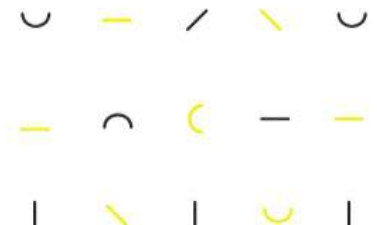
A Espanya

El mercat espanyol d'automòbils usats es va valorar en 37.060 milions de dòlars el 2021, i s'espera que arribi als 58.740 milions de dòlars el 2027. El febrer del 2020, les matriculacions de cotxes a Espanya van disminuir un 4,8% respecte al 2021. No obstant això, hi va haver un augment del 17% demanda de vehicles de més de 20 anys.

QUAN MÉS VERD ÉS UN COTXE VERD? 🚗 🌱 ?

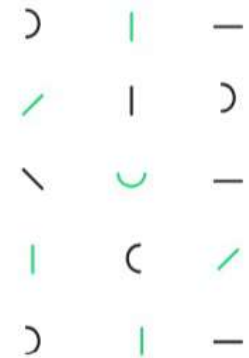
12

El creixement de la producció automobilística global en les últimes dècades ha provocat increments bruscos en les emissions que han afectat tant a la població com als sectors industrials a nivell mundial. Les emissions de CO2 de la UE representen aproximadament el 8% de les emissions globals de CO2. Segons les dades de l'Agència Europea de Medi Ambient (EEA), el sector del transport és responsable d'aproximadament una quart part de les emissions totals de CO2 a Europa, del qual més de la meitat (60,6%) és atribuïble als cotxes. Per tant, el transport per carretera és responsable d'aproximadament una cinquena part de les emissions totals a la UE, sent els cotxes el mitjà de transport més contaminant.



Què fem amb tots aquests cotxes vells?

Amb un percentatge de gairebé un quart dels vehicles en circulació, els cotxes antics representen una part significativa del capital general de diversos països. La desinversió o renovació d'aquesta part és un gran problema i cal pensar en un desembaràs útil i gradual. Tot i que els vehicles de motor híbrid i de bateria encara representen un percentatge mínim del parc automobilístic global, els cotxes clàssics i històrics han de ser considerats un patrimoni a valorar.



BREAK

TURISME INDUSTRIAL

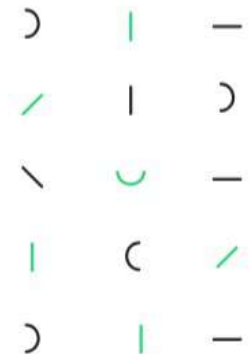
03

Algunes definicions

Normalment no tendim a associar les activitats industrials amb les d'oci, imaginem que són dos mons completament oposats que no tenen res en comú.

No obstant això, no sempre és així: les indústries (i el patrimoni tècnic-industrial en general) atrauen persones interessades en objectes tècnics (màquines), arquitectura moderna, tècniques de producció més o menys espectaculars (per exemple, en la siderúrgia) o productes finals específics, pel seu valor estètic (per exemple, el vidre) o culinari (per exemple, la cervesa). Centenars de milers de visitants d'Europa testimonien l'atractiu d'aquests objectes en el context d'activitats educatives o recreatives. El mateix passa amb els vestigis d'antigues activitats industrials, ja siguin monuments industrials ben conservats o simples runes d'edificis i maquinària.

Aquest tipus d'activitats, per a les quals es proposa el terme "turisme industrial", presenten un interès considerable per a la promoció dels fluxos turístics menys tradicionals i dels llocs menys sotmesos al turisme de masses.

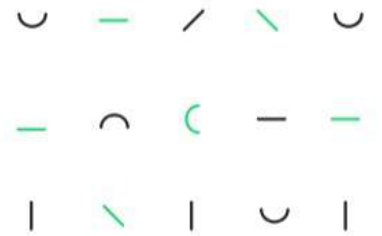


Algunes definicions

El turisme industrial encara no és un concepte molt ben definit, però analitzarem les conceptualitzacions més importants.

Dietrich Soyez, vicepresident de la Unió Geogràfica Internacional, defineix el turisme industrial com "qualsevol tipus de desplaçament realitzat per visitants externs atrets per paisatges industrials on hi ha una fàbrica en funcionament o fins i tot en desús".
(Soyez Dietrich, "Industrietourismus", Erdkunde, vol. 40, n. 2, 1986)

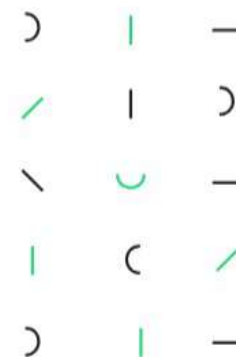
Per a Soyez, de fet, el concepte d'"industrietourismus" no hauria de centrar-se tant en un tipus concret d'atracció industrial, sinó més aviat en la raó que impulsa els turistes a visitar-la, és a dir, l'interès pel món industrial (ja sigui passat o present).



Algunes definicions

Una altra definició important és la proporcionada per l'acadèmica australiana **Ann Frew**, que defineix el turisme industrial com "les visites de turistes a llocs d'explotació on l'activitat principal del lloc no està orientada al turisme".

El terme indústria, en aquest cas, no s'ha de entendre com a "indústria manufacturera", sinó com a un sector de l'economia. S'amplia així el tipus d'empreses que poden obrir les seves portes als visitants, amb l'excepció dels negocis que produeixen béns destinats exclusivament als turistes.



I ARA? UN MERCAT EN CREIXEMENT

2021

La mida del mercat mundial del turisme industrial el 2021 va ser de 986 milions de dòlars,

2023

el 2023 arribaria als 1.663,6 milions de dòlars

2033

i superaria els 18.739 milions de dòlars el 2033



Font www.futuremarketinsights.com

⌋ | —

↗ | ⌋

↘ ⌋ —

| ⌋ ↗

⌋ |

Activitat

Imagineu ofertes de destinacions alternatives als principals centres turístics i operadors per arribar-hi utilitzant el [mapa de turisme industrial europeu](#) i calculeu [l'empremta ecològica](#) del vostre viatge.

Compara els resultats amb un viatge a les principals capitals europees amb avió.

Bona feina!

Gràcies i adéu



Per saber més : www.coolclassicars.info

COOL CLASSIC CARS



Curriculum per als professors

Curs estès

PLAN

dia 1 CLIMA I TURISME

- 9:00 - presentació
- 09.30 – escenaris de crisi climàtica
- 11:00 - break
- 11.15 -no només la contaminació de l'aire
- 12.30 - dinar
- 13.30 – clima i turisme
- 14.45 - coffebreak
- 15.00 – debat sobre turisme de masses i turisme sostenible
- 16.00 - conclusions

dia 2 ACV I LEGISLACIÓ

- 9.30 - De Kyoto a París: la COP i els acords climàtics internacionals
- 10.15 – Programes europeus: llibre blanc sobre transport
- 11:00 - break
- 11.15 - debat 30 anys de lluita contra el canvi climàtic
- 12.30 - dinar
- 13.30 – Anàlisi ACV: un enfocament saludable per a la transició
- 14.45 - coffebreak
- 15.00 - debat: sharing economy i sharing mobility
- 16.00 - conclusions

dia 3 COTXES ANTICS I TURISME INDUSTRIAL

- 09.30 – Cotxes clàssics: un mercat en expansió
- 11:00 - break
- 11.15 – tendències del turisme
- 12.30 - dinar
- 13.30 – turisme industrial i turisme del patrimoni industrial
- 14.45 - coffebreak
- 15.00 - millors pràctiques
- 15.30 – activitat: quant contamina un viatge en un cotxe antic?
- 16.30 - conclusions

Presentació

El tema del projecte Cool Classic Cars, finançat pel programa Erasmus+, està dedicat a la intersecció relativament inexplorada encara entre els cotxes clàssics, el turisme sostenible i la conscienciació sobre el patrimoni industrial. Aquest curs té com a objectiu crear consciència sobre les connexions crucials entre les tecnologies emergents i el coneixement necessari per adoptar pràctiques recreatives sostenibles i promoure un turisme respectuós amb el medi ambient.

El principal objectiu del projecte Cool Classic Cars és explorar el potencial del mercat de cotxes clàssics en el context del desenvolupament turístic sostenible i abordar els reptes del canvi climàtic. El sector turístic, que contribueix significativament a les emissions globals de gasos amb efecte d'hivernacle, requereix un enfocament innovador per mitigar els impactes negatius. Aquest projecte vol combinar la passió pels cotxes antics amb l'atenció als territoris afectats pel turisme de masses, impulsant alternatives que afavoreixin experiències més properes, sostenibles i respectuoses amb la comunitat.

En aquest context, el projecte Cool Classic Cars se centra en dos temes convergents: els cotxes antics com a recurs i els jaciments d'arqueologia industrial. Si s'utilitza correctament, el creixent mercat d'automòbils clàssics pot contribuir a una economia circular, oferint noves possibilitats al sector turístic i donant suport a iniciatives de mobilitat sostenible.

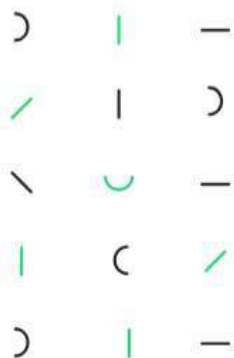


dia 1
CLIMA I TURISME

El problema de l'Escalfament Global

L'escalfament global és l'augment inusualment ràpid de la temperatura mitjana de la superfície de la Terra durant el segle passat, principalment degut als gasos d'efecte hivernacle alliberats per les persones que cremen combustibles fòssils.

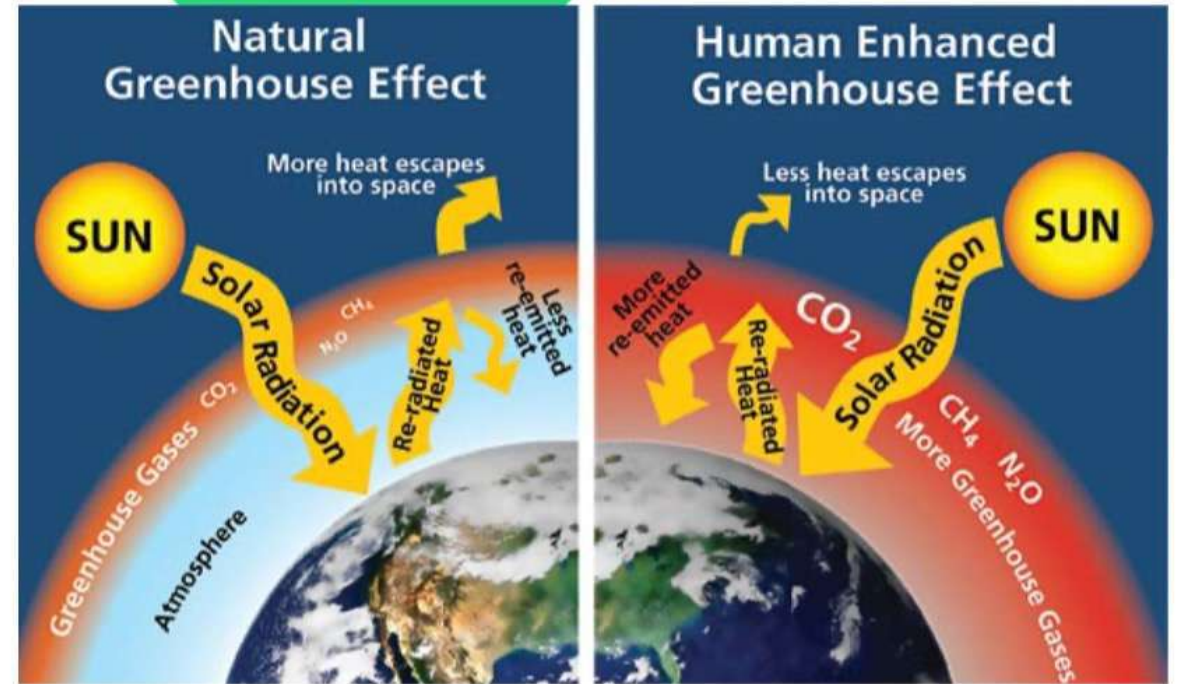
En la història de la Terra abans de la Revolució Industrial, el clima de la Terra va canviar a causa de causes naturals no relacionades amb l'activitat humana. Aquestes causes naturals encara estan en joc avui en dia, però la seva influència és massa petita o es produeixen amb massa lentitud per explicar l'escalfament ràpid observat en les darreres dècades.



L'efecte hivernacle

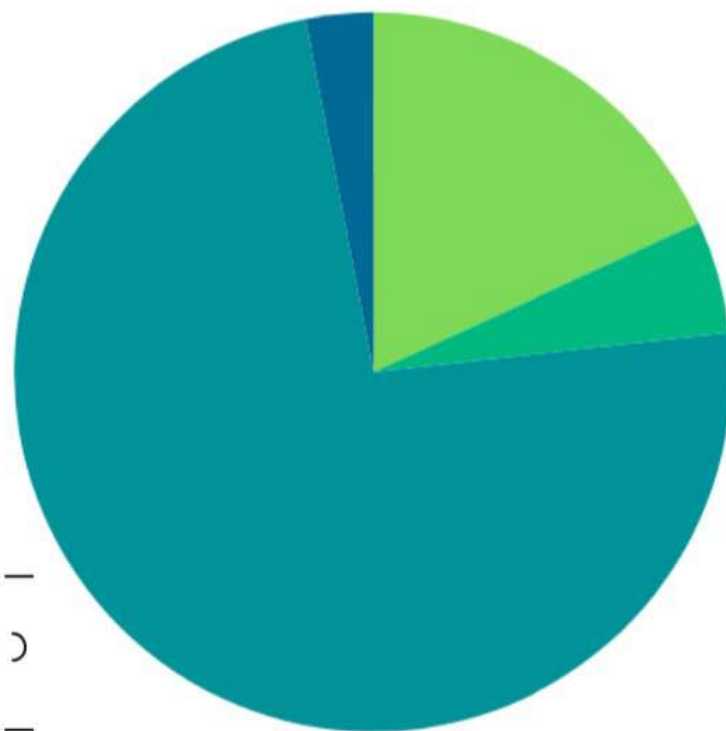
L'efecte hivernacle és un procés que ocorre quan els gasos en l'atmosfera de la Terra atrapen la calor del Sol. Aquest procés fa que la Terra sigui molt més càlida del que seria sense una atmosfera. L'efecte hivernacle és una de les coses que fa de la Terra un lloc còmode per viure.

L'efecte hivernacle natural de la Terra fa possible la vida tal com la coneixem i el diòxid de carboni juga un paper important en la provisió de la temperatura relativament alta a la Terra.

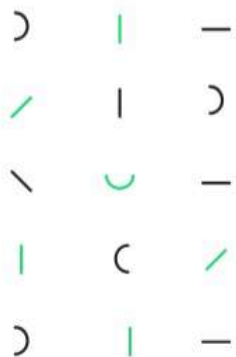


2016

EMISSIONS MUNDIALS DE GASOS D'EFECTE HIVERNACLE PER SECTOR



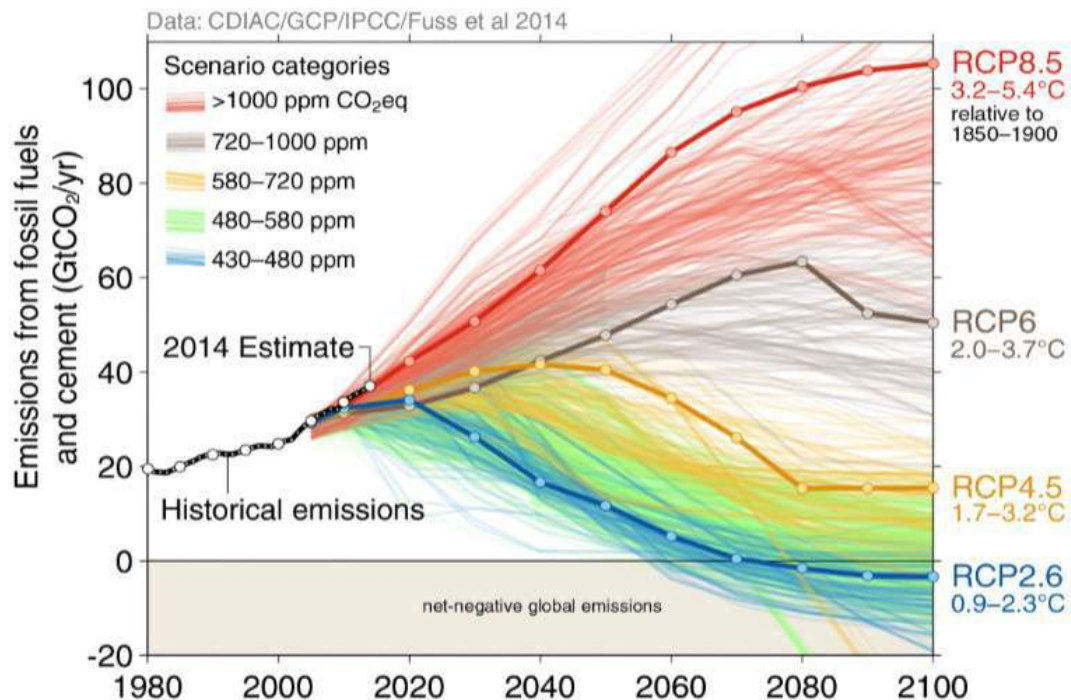
- Agricultura, silvicultura i ús de la terra.
- Indústria
- Desperdicar
- Energia
transport, construcció



Font: Ourworldindata

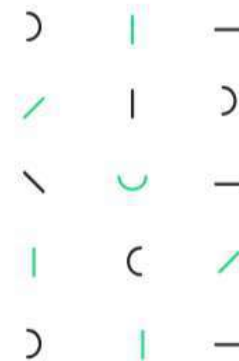
ELS ESCENARIS D'EMISSIONS DE GEH

09



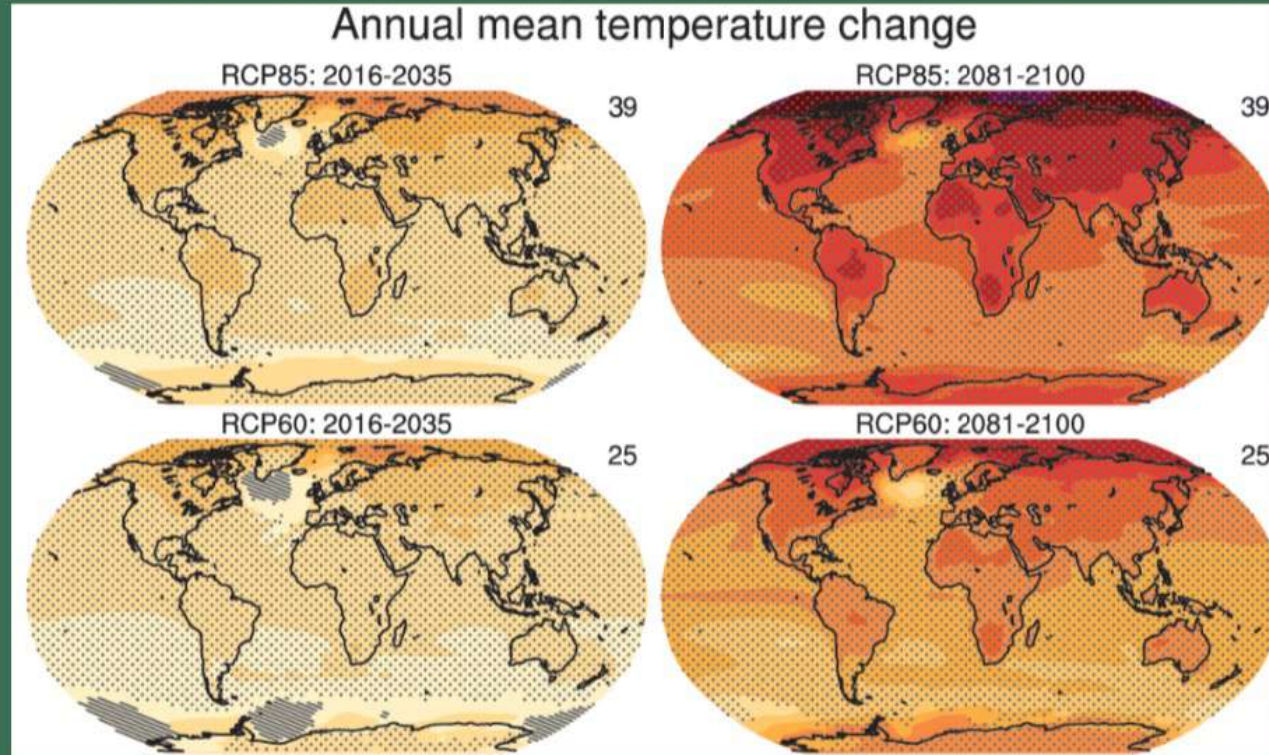
L'IPCC ha estudiat diversos escenaris en relació amb les emissions de GEH i el conseqüent escalfament global del planeta.

Cal saber que fins i tot l'acord mínim assolit en els acords internacionals implica alguns canvis que impactaran fortament en el nostre entorn.



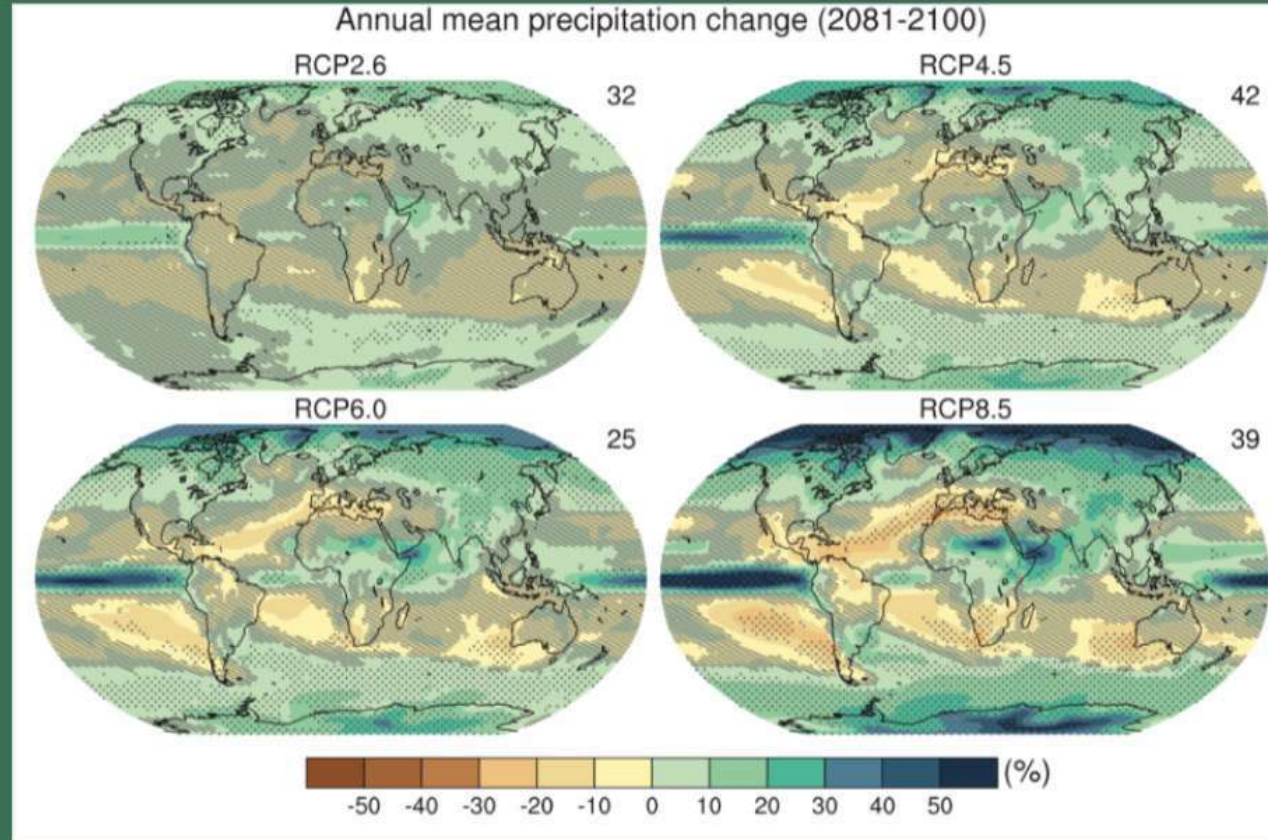


TEMPERATURA DE LA SUPERFÍCIE



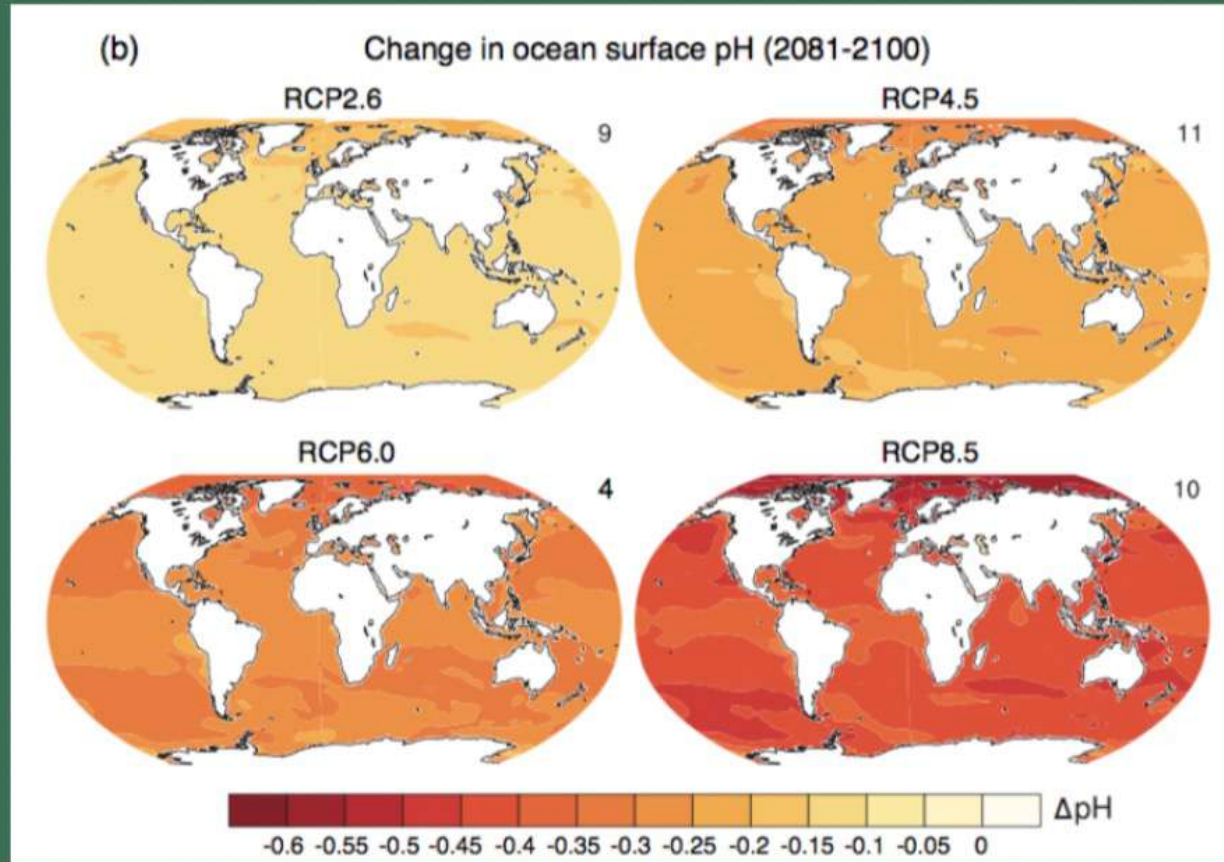


PRECIPITACIÓ MITJA



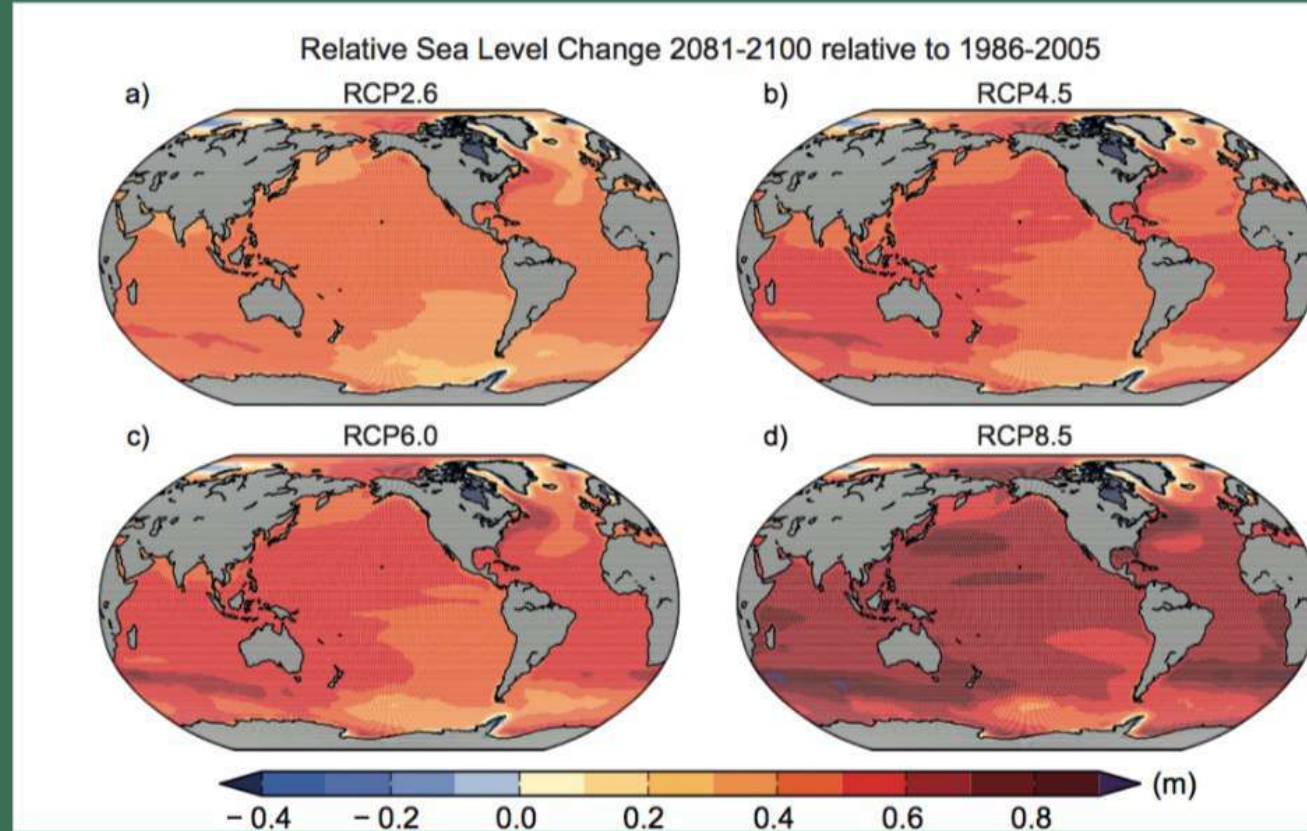


PH OCEANS

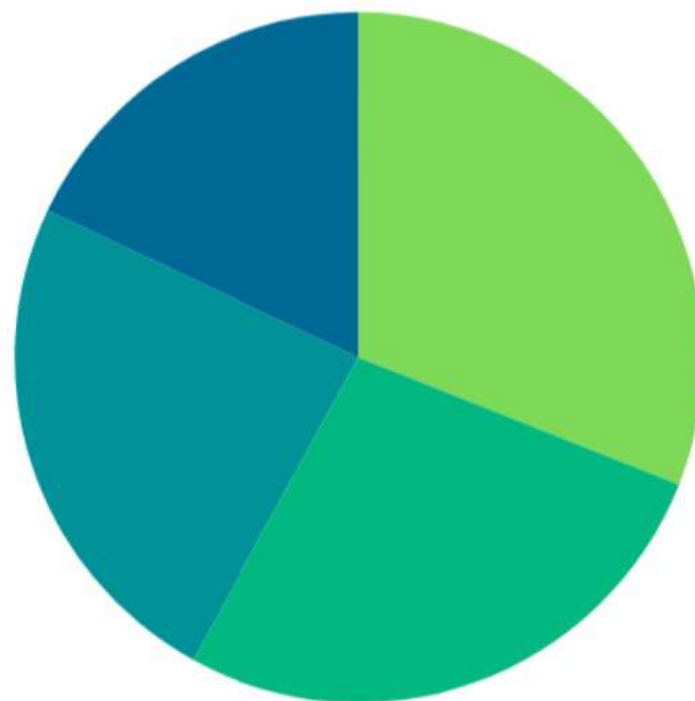




NIVELL DEL MAR

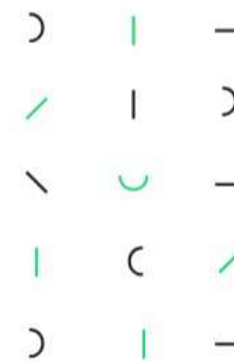


EMISSIONS MUNDIALS DE GASOS D'EFECTE HIVERNACLE RESULTANTS DE LA PRODUCCIÓ D'ALIMENTS



- Ramaderia i pesca 31%
- Producció agrícola 27%
- Cadena de subministrament 18%
- Ús de terra 24%

Font: ourworldindata



BREAK

No sols la contaminació de l'aire



CONTAMINACIÓ DEL SÒL

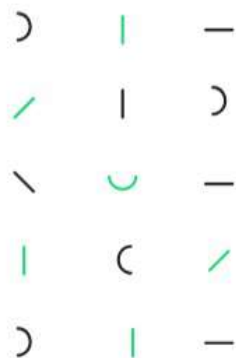
L'augment de compostos tòxics (metalls pesants, pesticides, etc.) en els sòls afecta la salut humana i danya l'ecosistema del sòl. Les tres vies principals per a la contaminació difusa del sòl són l'agricultura, la deposició atmosfèrica i les inundacions. La contaminació del sòl pot reduir la seguretat alimentària disminuint el rendiment dels cultius i fent que els cultius no siguin segurs per al consum.



ACIDIFICACIÓ DEL SÒL

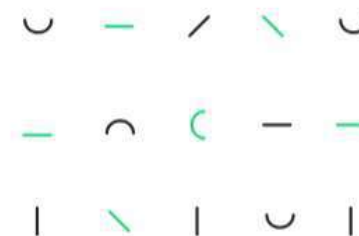
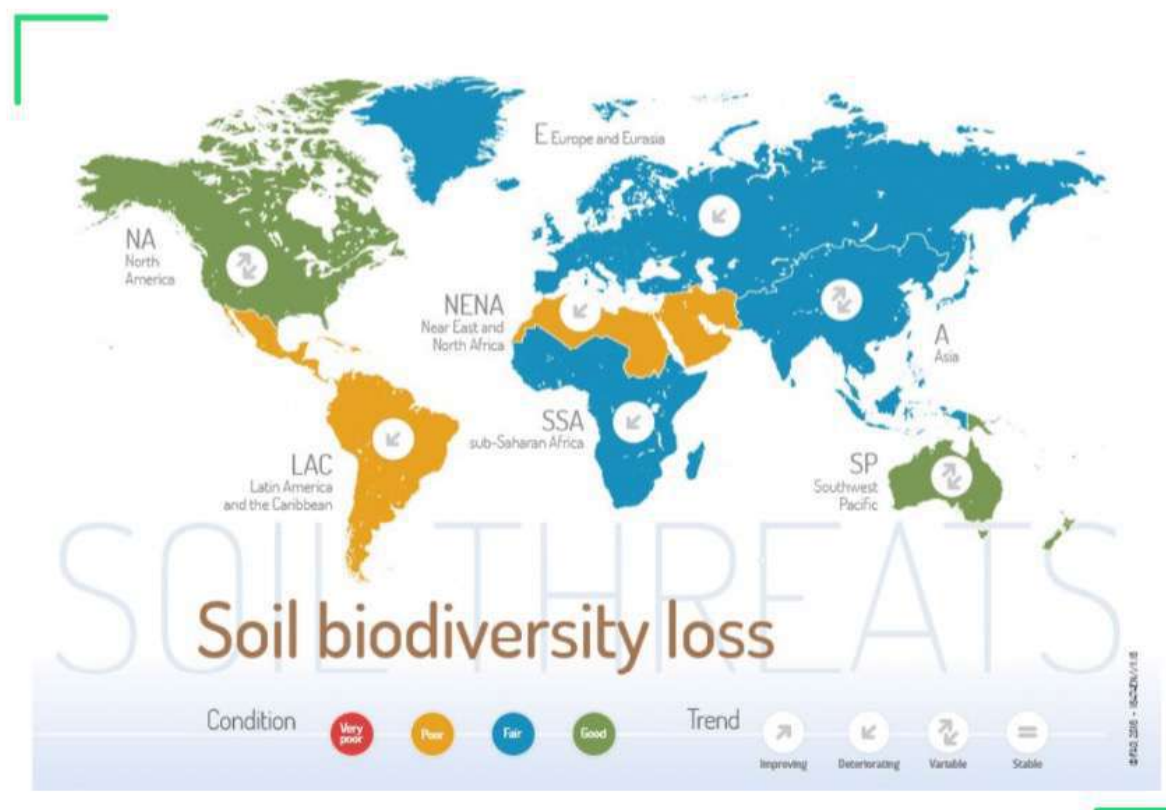
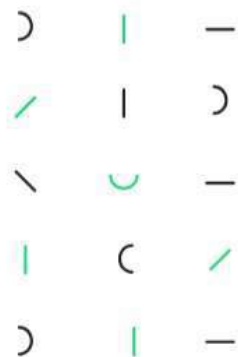
El mapa explica que l'acidificació del sòl és un procés de disminució del pH del sòl causat per l'acumulació de ions H^+ i Al^{3+} en el sòl i la lixiviació de cations bàsics com Ca^{2+} , Mg^{2+} , K^+ i Na^+ .

El mapa explica a més les principals causes de l'acidificació del sòl: pluges prolongades, drenatge de sòls de sulfat potencialment àcids, deposició àcida, aplicació excessiva de fertilitzants a base d'amoni, desforestació i pràctiques d'ús de la terra que eliminen tots els materials collits.

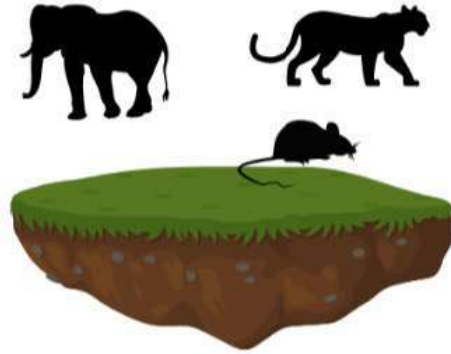


PÈRDUA DE BIODIVERSITAT DEL SÒL

És un fet àmpliament conegut que aproximadament una quarta part de la biodiversitat del nostre planeta es troba en els sòls. Per tant, la disminució de la diversitat d'organismes presents en el sòl afecta múltiples funcions dels ecosistemes, inclosa la diversitat de plantes, la descomposició, la retenció i el cicle de nutrients, la salut de les plantes i els animals, el segrest de carboni del sòl i les emissions de gasos d'efecte hivernacle. Per tant, preservar la biodiversitat del sòl és important per millorar la salut del sòl.

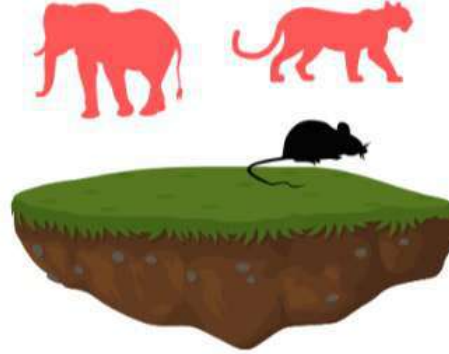


L'ERA DE GEL



Durant l'Edat del Gel, molts mamífers grans vagaren per la Terra, omplint les branques profundes de l'arbre de la vida dels mamífers.

EL PRESENT

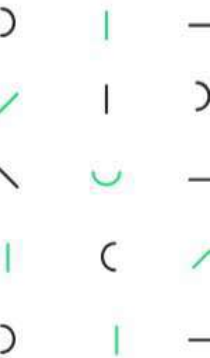


Des de llavors, totes les espècies més grans han estat eliminades de l'arbre dels mamífers a causa de l'extinció.

EL FUTUR?



Les espècies supervivents s'hauran de diversificar durant milions d'anys per restaurar aquesta història evolutiva perduda i fer créixer l'arbre de la vida.





5-8 %

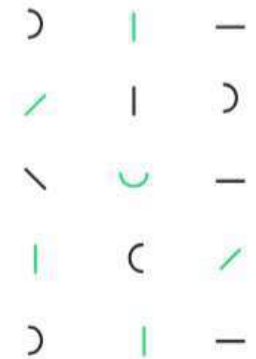
La contribució dels negocis de viatges i turisme a les emissions globals de
GEI



Segons la UNWTO, els objectius per assolir la sostenibilitat

04

-  Fer un ús òptim dels recursos ambientals que constitueixen un element clau en el desenvolupament turístic, mantenint els processos ecològics essencials i ajudant a conservar el patrimoni natural i la biodiversitat.
-  Respectar l'autenticitat sociocultural de les comunitats amfitriones, conservar el seu patrimoni cultural construït i viu i els seus valors tradicionals, i contribuir a la comprensió i la tolerància interculturals.
-  Garantir operacions econòmiques viables a llarg termini, que ofereixin beneficis socioeconòmics a totes les parts interessades distribuïts de manera justa, incloses oportunitats d'ocupació estable i generació d'ingressos i serveis socials per a les comunitats amfitriones, contribuint al alleujament de la pobresa.



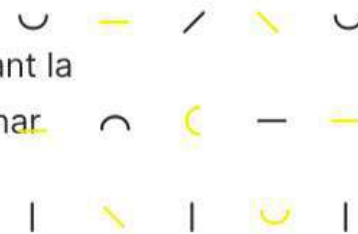
Passos pràctics per a un turisme més verd

- > **Ús sostenible dels recursos.** La conservació i sostenibilitat dels recursos (naturals, socials i culturals) és crucial i té sentit empresarial a llarg termini.
- > **Reduir el consum excessiu i el malbaratament.** La reducció del consum excessiu i el malbaratament evita els costos de restaurar el dany ambiental a llarg termini i contribueix al turisme de qualitat.
- > **Manteniment de la biodiversitat.** Mantenir i promoure la diversitat natural, social i cultural és essencial per al turisme a llarg termini i crea una base resilient per a la indústria.
- > **Integrar el turisme en la planificació.** El desenvolupament turístic que s'integra en el marc de planificació estratègica nacional i local i que realitza avaluacions d'impacte ambiental augmenta la viabilitat a llarg termini del turisme.
- > **Suport a les economies locals.** El turisme que recolza una àmplia gamma d'activitats econòmiques locals i que té en compte els costos i valors ambientals, protegeix aquestes economies i evita el dany ambiental.

Passos pràctics per a un turisme més verd

14

- > **Involucrar a les comunitats locals.** La participació plena de les comunitats locals en el sector turístic no només els beneficia a elles i al medi ambient en general, sinó que també millora la qualitat de l'experiència turística.
- > **Consultar les parts interessades i el públic.** La consulta entre la indústria del turisme i les comunitats, organitzacions i institucions locals és essencial si es vol que treballin junts i resolguin possibles conflictes d'interessos.
- > **Formació del personal.** La formació del personal que integra el turisme sostenible en les pràctiques laborals, juntament amb la contractació de personal a tots els nivells, millora la qualitat del producte turístic.
- > **Comercialitzar el turisme de manera responsable.** El màrqueting que proporciona als turistes informació completa i responsable augmenta el respecte pels entorns naturals, socials i culturals de les àrees de destinació i millora la satisfacció del client.
- > **Realitzar investigacions.** La investigació i el seguiment continuats per part de la indústria mitjançant la recopilació i l'anàlisi de dades efectius són essencials per ajudar a resoldre problemes i proporcionar beneficis als destins, la indústria i els consumidors.



BREAK

Els 3 punts clau de la sostenibilitat



Comunitat

Respectar i potenciar les comunitats d'acollida



Medi ambient

Preservar els recursos i els hàbitats dels éssers vius.



Economia

Fortalecer les economies locals, involucrant tots els actors

05



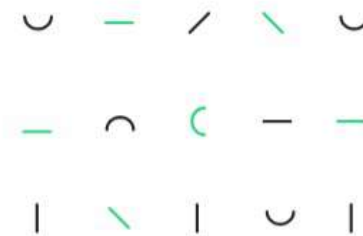
Comunitat

La comunitat que acull ha de participar i la seva cultura i història han de ser preservades pels turistes i les institucions.

Alguns exemples:



Els cotxes típics de finals dels anys 50 a Cuba s'han convertit en una de les experiències més atractives de l'illa, segons els propietaris, una oportunitat de negoci que realça el seu patrimoni i dóna una feina justa a moltes persones.



06



Medi ambient

La biodiversitat i els recursos naturals han de ser cuidats pels qui viatgen.

Alguns exemples:



Durant molts anys, els turistes assaltaven les platges de Sardenya per recollir records fets per ells mateixos de la seva sorra. La Llei Regional 16/2017 prohibeix la recollida de sorra, petxines, pedres i còdols de les platges i el mar de Sardenya. Aquesta infracció preveu una multa administrativa que oscil·la entre els 500 i els 3.000 euros.



07



Economia

Involucrar les empreses de la població local per augmentar la participació de la riquesa en les comunitats amfitriones, suportar salaris i mà d'obra justos.

Alguns exemples:



Transitar cap a una economia més verda, també en el sector turístic, dóna lloc a un creixement més sostenible per a totes les comunitats.

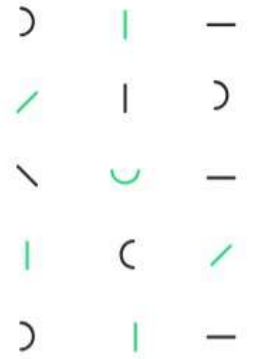
08

Les noves tendències per a un viatge sostenible

En el camí de la sostenibilitat, algunes tendències estan marcant la consciència del consumidor:



Són algunes de les formes en què els viatgers i les organitzacions estan oferint la possibilitat d'una forma de viatjar més sostenible, significativa i rica.



CLIMA I TURISME

Recursos

- [overtourism](#)
- [mass tourism](#)
- [ecoturism](#)
- [sustainable tourism](#)

Debat

La classe es dividirà en tres grups: un que en ressaltarà els avantatges, un altre que aborda els temes relacionats amb el turisme de masses i el tercer que actuarà com a grup d'avaluació de la discussió. Cada grup desenvoluparà els seus arguments en un període de 15 minuts.

Els propers 15 minuts estaran dedicats a la presentació d'arguments i debat.

L'equip d'avaluació decidirà quin grup va presentar els arguments més convincents.



dia 2
ACV I LEGISLACIÓ

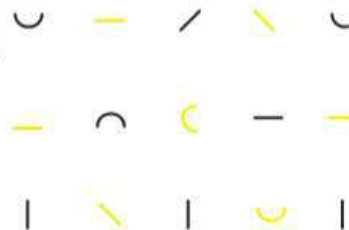


El Acord de París

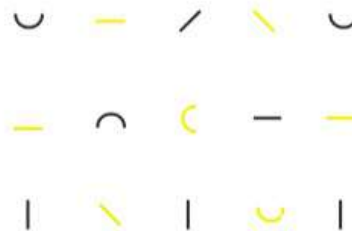
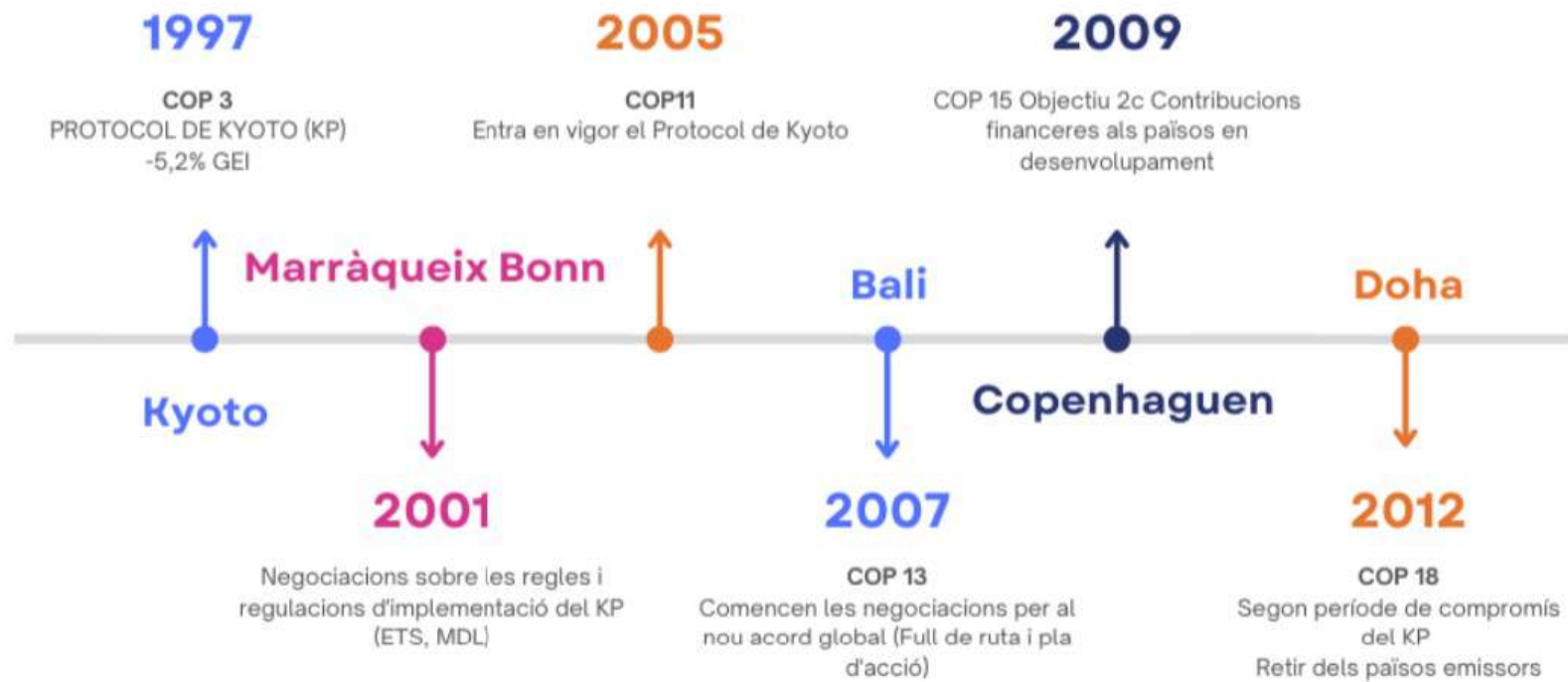
El Acord de París (en francès: Accord de Paris), sovint anomenat Acords de París o Acords Climàtics de París, és un tractat internacional sobre el canvi climàtic. Adoptat el 2015, l'acord cobreix la mitigació, adaptació i finançament del canvi climàtic. El Acord de París va ser negociat per 196 parts a la Conferència de Canvi Climàtic de les Nacions Unides de 2015 a prop de París, França. A febrer de 2023, 195 membres de la Convenció Marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic (CMNUCC) són parts de l'acord. Dels quatre estats membres de la CMNUCC que no han ratificat l'acord, l'únic gran emissor és l'Iran. Els Estats Units es van retirar de l'acord el 2020, però es van reincorporar el 2021.

Els objectius són:

- > Mantenir l'augment de la temperatura mitjana mundial molt per sota dels 2 °C sobre els nivells preindustrials i prosseguir els esforços per limitar l'augment de la temperatura a 1,5 °C sobre els nivells preindustrials, reconeixent que això reduiria significativament els riscos i els impactes del canvi climàtic.
- > Augmentar la capacitat d'adaptar-se als impactes adversos del canvi climàtic i fomentar la resiliència climàtica i el desenvolupament amb baixes emissions de gasos d'efecte hivernacle, d'una manera que no amenaçi la producció d'aliments.
- > Fer que els fluxos financers siguin consistents amb un camí cap a baixes emissions de gasos d'efecte hivernacle i un desenvolupament resiliènt al clima.



DE KIOTO A PARÍS



L'Acord de París: el camí de la UE cap a la neutralitat climàtica

El desembre del 2015, per primera vegada, tots els països del món van acordar un esforç col·lectiu per:
 Mantenir l'escalfament global molt per sota de 2°C
 Abordar els efectes del canvi climàtic



26

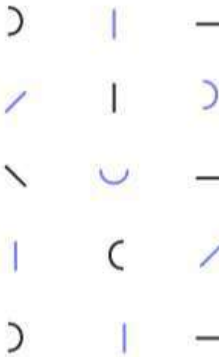


Objectius de la UE sobre el clima: Pla d'objectius climàtics per a 2030

Sobre la base d'una avaluació d'impacte exhaustiva, la Comissió ha proposat augmentar l'ambició de la UE en la reducció dels gasos d'efecte hivernacle i establir aquest camí més ambiciós pels pròxims 10 anys. L'avaluació mostra com poden contribuir tots els sectors de l'economia i la societat, i estableix les mesures polítiques necessàries per aconseguir aquest objectiu.

Objectius:

- > Establir un camí més ambiciós i econòmicament viable per aconseguir la neutralitat climàtica per a 2050.
- > Estimular la creació d'ocupació verda i continuar amb el registre de la UE de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle mentre creix la seva economia.
- > Encoratjar els socis internacionals a augmentar la seva ambició de limitar l'augment de la temperatura global a 1,5 °C i evitar les conseqüències més greus del canvi climàtic.



Els programes de la UE per assolir els objectius de l'agenda 2030

Europa s'ha fixat una sèrie d'objectius de gran abast per assolir la neutralitat ecològica d'aquí al 2050, amb fites fixades per al 2030.

En aquest sentit, la Comissió finança diverses iniciatives i programes que donen suport a les empreses i les administracions en la direcció dels canvis sistèmics necessaris per assolir els objectius de l'agenda.

L'optimització i la reutilització responsable dels recursos es troben entre les estratègies principals per mitigar l'impacte climàtic, com destaca, per exemple, el programa LIFE.

Programa LIFE



LIFE Programme
The LIFE Programme is the EU's funding instrument for the environment and climate action.




Nature and Biodiversity


Circular Economy and Quality of Life


Climate Change Mitigation and Adaptation


Energy and Climate Change


Air Quality and Pollution


Water and Marine Resources

https://ec.europa.eu/environment/life_en

[Life programme website](https://ec.europa.eu/environment/life_en)

Europa i el transport

Fins i tot en l'àmbit del transport, les directrius europees són molt detallades, a partir del Llibre Blanc del 2011 que descriu el camí per reduir les emissions de carboni al transport privat i la logística. En particular, el concepte d'intermodalitat entra en joc com un enfocament necessari per a la mobilitat sostenible.



LLIBRE BLANC

Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport. Cap a una política de transport competitiva i sostenible COM(2011) 144 final:10 objectius

Desenvolupar i utilitzar combustibles i sistemes de propulsió innovadors i sostenibles:

- 1** Reduir a la meitat l'ús de “vehicles de propulsió convencional” al transport urbà per al 2030 i eliminar-lo per complet per al 2050; Crear un sistema de logística urbana amb zero emissions de CO2 a les principals ciutats d'aquí al 2030.
- 2** A l'aviació, utilitzar un 40% de combustibles baixos en carboni per al 2050; A més, d'aquí al 2050, a la Unió Europea, reduir les emissions de CO2 provocades pels fueloils utilitzats en el transport marítim en un 40% i, si és factible, en un 50%.

LLIBRE BLANC

Optimitzar l'eficàcia de les cadenes logístiques multimodals, inclòs l'augment de l'ús de modes de transport més eficients energèticament:

- 3** Per a distàncies superiors a 300 km, el 30% del transport de mercaderies per carretera s'hauria de traslladar a altres maneres, com el ferrocarril o les vies navegables, d'aquí al 2030. Per al 2050, aquest percentatge hauria d'augmentar al 50% a través de corredors de mercaderies eficients i respectuosos amb el medi ambient. Per assolir aquest objectiu caldrà desenvolupar una infraestructura adequada.
- 4** Completar la xarxa ferroviària europea d'alta velocitat d'aquí a 2050. Triplicar la xarxa ferroviària d'alta velocitat existent d'aquí a 2030 i mantenir una xarxa ferroviària densa a tots els Estats membres. D'aquí al 2050, la major part del transport de passatgers de mitjana distància s'hauria de fer per ferrocarril.
- 5** Tenir una xarxa RTE-T multimodal “essencial” plenament operativa a tota la Unió Europea per al 2030 i una xarxa d'alta qualitat i capacitat amb una gamma de serveis d'informació connectats per al 2050.
- 6** Connectar tots els aeroports principals a la xarxa ferroviària d'aquí al 2050, preferiblement a la xarxa ferroviària d'alta velocitat. Garantir que tots els ports marítims importants estiguin suficientment connectats al sistema de transport de mercaderies per ferrocarril i, quan sigui possible, a les vies navegables interiors.

LLIBRE BLANC

Millorar l'eficiència del transport i ús de les infraestructures a través de la informació

i incentius de mercat:

- 7** Fer operativa la infraestructura modernitzada de gestió del trànsit aeri (SESAR) a Europa d'aquí al 2020 i completar el Cel Únic Europeu. Implantar sistemes equivalents de gestió del trànsit terrestre i marítim, així com el Sistema Global Europeu de Navegació per Satèl·lit (Galileu).
- 8** Establir un marc per a un sistema europeu d'informació, gestió i pagament al transport multimodal d'aquí al 2020.
- 9** Progrés cap a l'objectiu de “zero morts” en el transport per carretera per al 2050. D'acord amb aquest objectiu, el nombre de morts s'hauria de reduir a la meitat per al 2020 i la Unió Europea hauria d'esforçar-se per convertir-se en líder mundial en seguretat a tots els modes de transport.
- 10** Avançar cap a la plena implementació dels principis que l'usuari paga i de qui contamina paga, tot garantint que el sector privat es compromet a eliminar les distorsions, inclosos els subsidis perjudicials, generar ingressos i assegurar finançament per a futures inversions en transport.

Debat: 30 anys de lluita contra el canvi climàtic



VEURE EL [video](#)

Els primers acords internacionals sobre canvi climàtic es remunten al 1997.

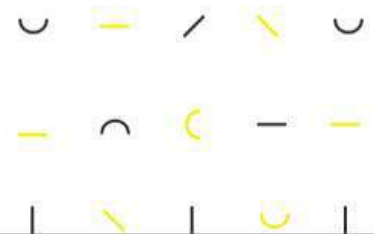
Segons la seva opinió, hi ha hagut compromisos i metes per a la conservació del clima assolible i perseguit constantment? Què més es pot fer per mitigar l'escalfament global, mantenint alhora un enfocament realista i sent conscient de les necessitats econòmiques de les comunitats globals?

BREAK

QUAN MÉS VERD ÉS UN COTXE VERD? 🚗 🌱 ?

12

El creixement de la producció automobilística global en les últimes dècades ha provocat increments bruscos en les emissions que han afectat tant a la població com als sectors industrials a nivell mundial. Les emissions de CO₂ de la UE representen aproximadament el 8% de les emissions globals de CO₂. Segons les dades de l'Agència Europea de Medi Ambient (EEA), el sector del transport és responsable d'aproximadament una quart part de les emissions totals de CO₂ a Europa, del qual més de la meitat (60,6%) és atribuïble als cotxes. Per tant, el transport per carretera és responsable d'aproximadament una cinquena part de les emissions totals a la UE, sent els cotxes el mitjà de transport més contaminant.

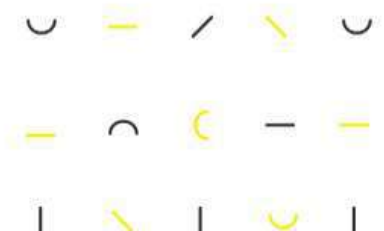


QUÈ ENTENEM PER ENERGIA GRISA?

Desafortunadament, l'electricitat no es produeix exclusivament a partir de fonts renovables, sinó que encara es genera a través d'una barreja de diferents fonts que poden tenir una empremta de carboni (per exemple, carbó, gas natural, petroli) o poden produir diferents tipus de residus perillosos, com l'energia nuclear.

Table 5. Composition of the electricity mixes considered in the LCA [20].

	China (2018)	EU-28 (2019)	Germany (2019)	Norway (2019)	Poland (2019)
Coal	66.4%	15.4%	30.0%	0.121%	73.72%
Oil	0.153%	1.64%	0.822%	0.013%	1.09%
Natural gas	3.28%	21.9%	15.3%	1.732%	9.18%
Nuclear	4.09%	25.3%	12.1%	0%	0%
Hydro	17.1%	10.9%	4.24%	93.4%	1.63%
Wind	5.07%	13.3%	20.4%	4.1%	9.20%
Solar PV	2.45%	4.07%	7.69%	0.010%	0.44%
Biofuels	1.26%	5.27%	7.22%	0.03%	4.30%
Waste	0.187%	1.60%	2.03%	0.31%	0.38%
Geothermal	0.002%	0.206%	0.0317%	0%	0%
Solar thermal	0.004%	0.178%		0%	0%
Tide	0.0002%	0.0152%		0%	0%
Other sources		0.141%	0.168%	0.244%	0.05%



AVALUACIÓ DE L'IMPACTE DEL CICLE DE VIDA

Per avaluar l'impacte real d'un producte, especialment dels vehicles elèctrics de bateria (BEV) i els vehicles híbrids elèctrics (HEV), és evident que l'enfocament no hauria de limitar-se només a les emissions de gasos d'efecte hivernacle durant el seu ús a la carretera. Per comprendre l'impacte real i la sostenibilitat, cal considerar tot el cicle de vida del producte.

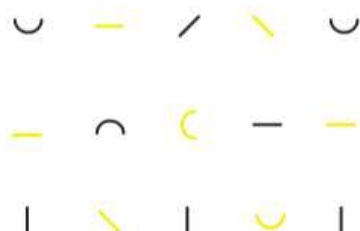
L'anàlisi del Cicle de Vida (ACV) assenyalava la importància d'examinar tots aquests aspectes:

- > Etapa de producció
- > Producció de bateries
- > Resultats de la producció de vehicles
- > Etapa d'ús
- > Emissions a la carretera
- > Fi de vida
- > Eliminació de bateries de vehicles elèctrics



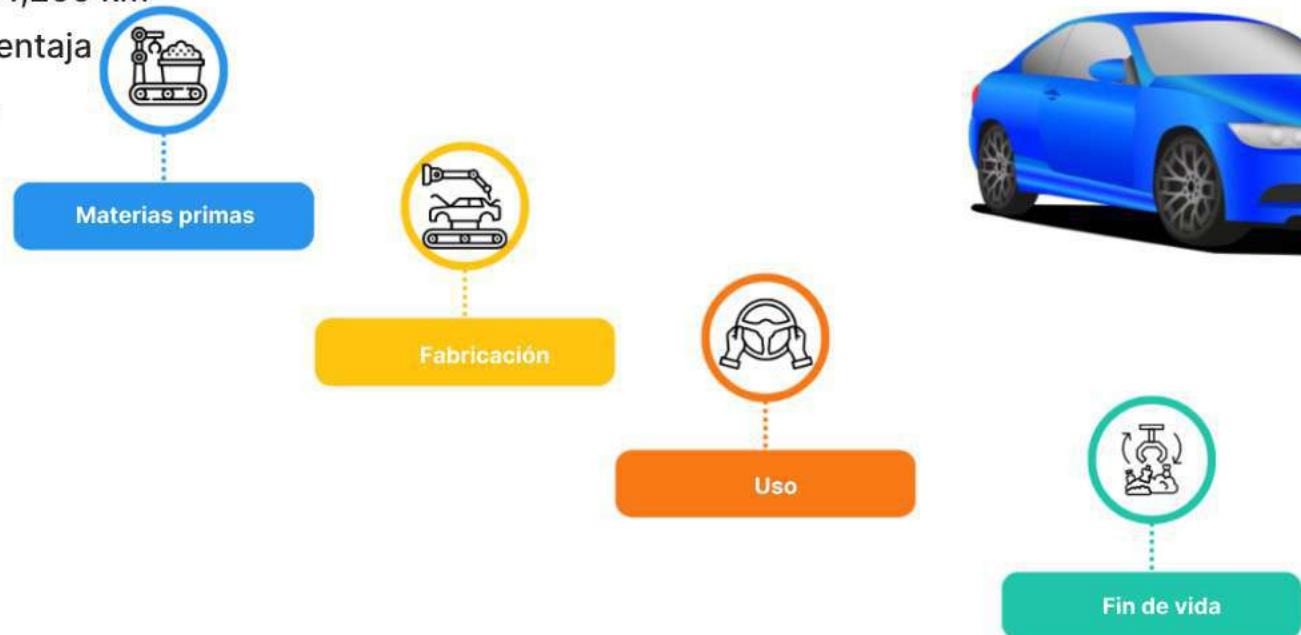
Considerant una distància de vida útil de 150.000 km, els vehicles elèctrics de bateria (BEV) resulten ser la solució menys impactant entre les tres alternatives considerades, amb una reducció del 41,4% en les emissions de CO2 en comparació amb els vehicles de motor de combustió interna (ICEV) i una reducció del 31,8% en comparació amb els vehicles híbrids elèctrics (HEV). Durant els primers 32.500 km d'ús (aproximadament els primers 2,6 anys, basat en la mitjana europea de 12.529 km per any), els vehicles de gasolina són els menys emissius. Aquesta superioritat s'estén fins als 41.250 km (3,3 anys) en comparació amb els BEV. Per als HEV, l'avantatge sobre els BEV s'estén fins als 46.250 km (3,7 anys).

<https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10992>

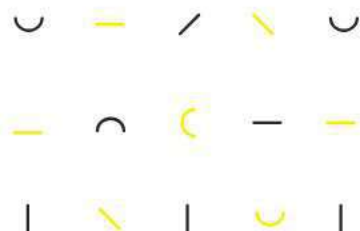


Considerando una distancia de vida útil de 150,000 km, los vehículos eléctricos de batería (BEV) resultan ser la solución menos impactante entre las tres alternativas consideradas, con una reducción del 41.4% en las emisiones de CO2 en comparación con los vehículos de motor de combustión interna (ICEV) y una reducción del 31.8% en comparación con los vehículos híbridos eléctricos (HEV). Durante los primeros 32,500 km de uso (aproximadamente los primeros 2.6 años, basado en el promedio europeo de 12,529 km por año), los vehículos de gasolina son los menos emisivos. Esta superioridad se extiende hasta los 41,250 km (3.3 años) en comparación con los BEV. Para los HEV, la ventaja sobre los BEV se extiende hasta los 46,250 km (3.7 años).

<https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10992>



Ciclo de vida del vehículo

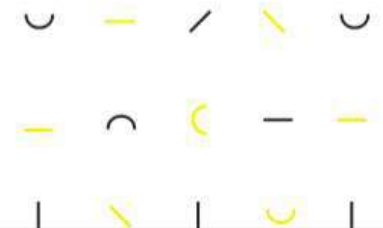


Producció de Bateries de Liti:

La producció de bateries de ions de liti per a BEVs és responsable de la major acidificació terrestre, amb 60.3 kg de SO₂ equivalent, que representa el 73% de l'impacte total generat en la fase de producció. Això es deu a les emissions d'òxids de sofre (SOX) i òxids de nitrogen (NOX) durant l'extracció i el refinament de níquel, coure i alumini, així com durant la producció de cel·les i processos de grafit sintètic. L'acidificació té una sèrie d'efectes negatius sobre el medi ambient, danyant plantes, causant pèrdua de nutrients del sòl i contaminant l'aigua amb conseqüències per a la fauna i flora d'una àrea determinada.

Un altre problema crític en relació amb els materials cruus de les bateries és l'impacte social que té l'extracció d'aquests metalls en alguns països on es troben les principals mines, com Indonèsia per al níquel i el Congo per al cobalt. En aquests països sovint es produeixen greus violacions dels drets humans i s'utilitza el treball infantil (Amnistia Internacional).

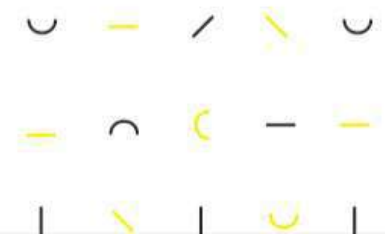
30



EN CONCLUSIÓ

En aquest punt, cal fer una consideració: si, al final de la seva vida útil, un vehicle elèctric ha causat un impacte en l'escalfament global similar al d'un vehicle tradicional de gasolina o híbrid (com en els casos promig europeu i polonès), des d'un punt de vista ambiental, no es pot definir com a èxit. De fet, en comparació amb un vehicle tradicional de gasolina, un vehicle elèctric causa aproximadament el doble d'emissions acidificants i de partícules i requereix l'extracció de cinc vegades la quantitat de minerals. Si s'aconsegueix una reducció parcial en els gasos d'efecte hivernacle, també hem de estar preparats per fer front a altres categories d'impacte ambiental com les emissions acidificants i de partícules. Com que és desitjable una reducció global en totes les categories d'impacte, és necessari promoure la recerca cap al desenvolupament de processos de producció de bateries més eficients i menys contaminants, reduint significativament la dependència de minerals rars i fonts d'energia fòssil.

A més, hi ha un patrimoni de cotxes clàssics o vintages que encara val la pena utilitzar en lloc de desballestar. Utilitzar aquests vehicles històrics pot ser una opció sostenible ja que evita l'impacte ambiental associat amb la producció de vehicles nous i el desballestatge dels existents. Per tant, mantenir i utilitzar cotxes vintages pot contribuir a la reducció global de l'impacte ambiental, complementant la transició cap a tecnologies més netes.



DEBAT: Sharing economy y sharing mobility

La introducció de sistemes de transport compartit i les innovacions en sistemes de transport intel·ligents (ITS) han transformat significativament la mobilitat els darrers anys, ajudant a reduir l'impacte en la contaminació i la congestió. Des de bicicletes compartides fins a cotxes compartits, un nombre cada vegada més gran de persones està triant formes intel·ligents i eficients de moure's per les ciutats, renunciant als vehicles privats.

En grups, realitzar una breu investigació sobre els modes de transport compartit més comuns a les principals ciutats, explicant la seva història i destacant-ne els avantatges i desavantatges.



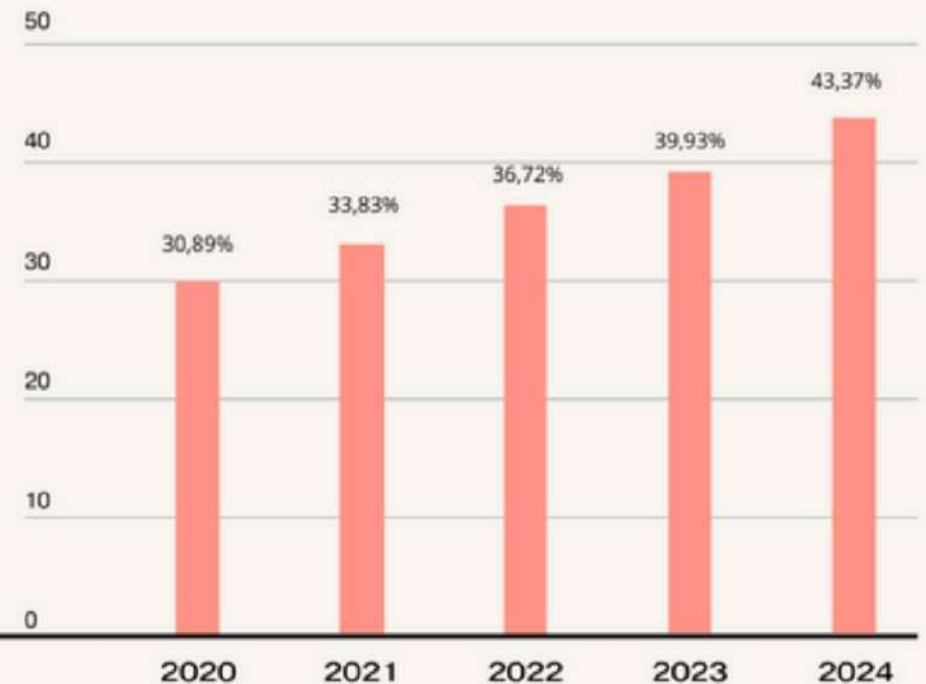


dia 3
XOC CLÀSSIC I TURISME
INDUSTRIAL

El mercat dels cotxes antics i el potencial del turisme industrial

MERCAT DE COCHES CLÀSSICS

Mida del projecte del mercat mundial de cotxes clàssics entre 2020 i 2024



Data Source: Statista

ALGUNES DADES COMPARATIVES

A Europa Amb un volum total de 429.000 milions d'euros el 2021, el mercat de cotxes usats a Europa és similar al dels cotxes nous. El 2021 es van vendre 32 milions de cotxes usats a Europa.

A Espanya

El mercat espanyol d'automòbils usats es va valorar en 37.060 milions de dòlars el 2021, i s'espera que arribi als 58.740 milions de dòlars el 2027. El febrer del 2020, les matriculacions de cotxes a Espanya van disminuir un 4,8% respecte al 2021. No obstant això, hi va haver un augment del 17% demanda de vehicles de més de 20 anys.

Què és un cotxe clàssic?

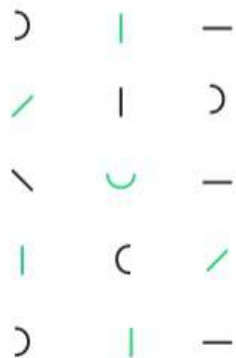
No hi ha una definició comuna dels cotxes clàssics. Varia d'un país a un altre, segons les lleis que els atorguen pòlisses d'assegurances o reglaments específics. Aquí teniu una definició dels cotxes segons l'any de fabricació, proposada per la revisió "col·leccionistes de cotxes clàssics" dels EUA.

- **Cotxe Vintage:** Fabricat entre 1919 i 1930
- **Cotxe Antic:** Fabricat el 1975 o abans (>45 anys)
- **Cotxe Clàssic:** Fabricat el 2000 o abans (>20 anys)



ELS YOUNGTIMERS

Com es diu, no hi ha una regla clara que defineixi què i quan un cotxe esdevé clàssic. Una definició que s'ha fet familiar entre els col·leccionistes europeus és "youngtimer", que generalment indica cotxes produïts després dels anys 70 i que es troben al límit del canvi entre la revolució analògica i electrònica en l'automoció. Pel seu preu i característiques, els "youngtimers" són considerats com un nivell d'entrada en el camp dels col·leccionistes d'automòbils.




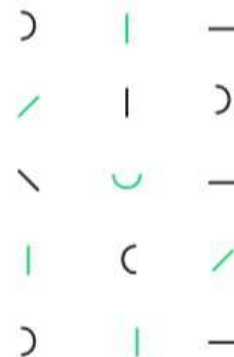
Un llegat en creixement: els "youngtimers"

Cada any, els cotxes nous envellixen prou com per convertir-se en "cotxes històrics". En la forma de definir quins models són, efectivament, d'un cert interès històric a Itàlia, algunes associacions com ACI storica proposen una forma anomenada "Llista de salvaguarda" per actualitzar la llista dels cotxes segons alguns criteris com:

 La raritat del model

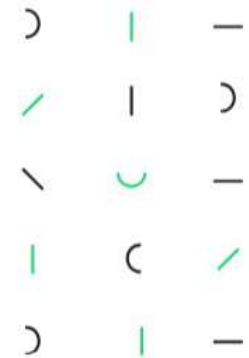
 La rellevància històrica/cultural o tècnica

 L'èxit del projecte comercial o industrial



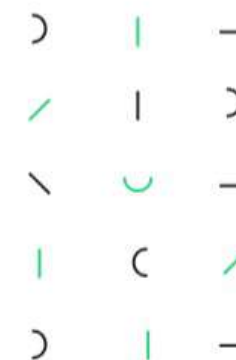
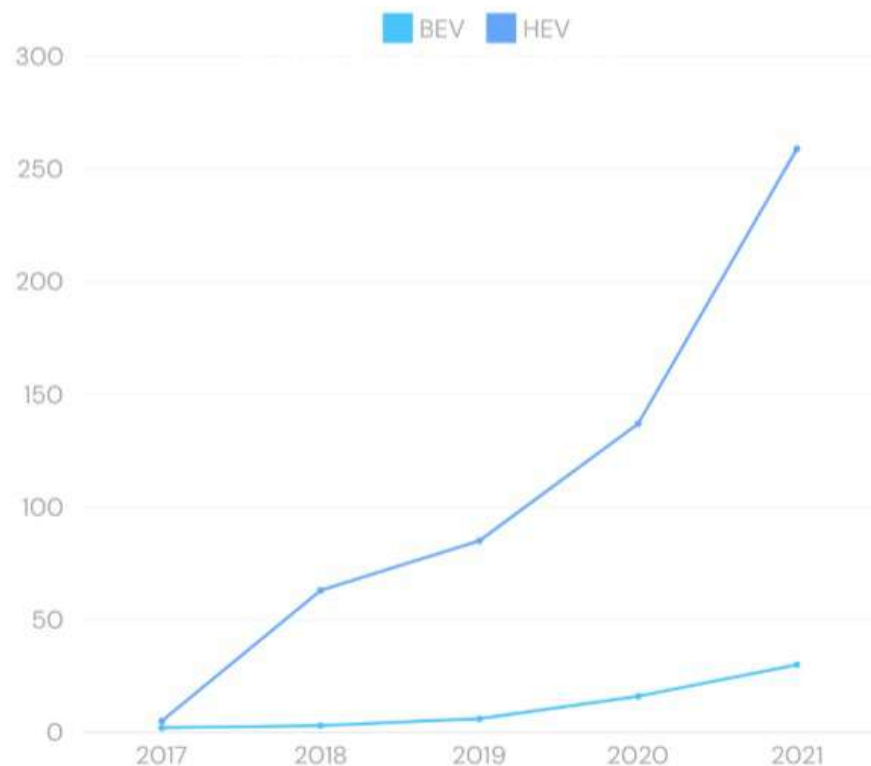
Què fem amb tots aquests cotxes vells?

Amb un percentatge de gairebé un quart dels vehicles en circulació, els cotxes antics representen una part significativa del capital general de diversos països. La desinversió o renovació d'aquesta part és un gran problema i cal pensar en un desembaràs útil i gradual. Tot i que els vehicles de motor híbrid i de bateria encara representen un percentatge mínim del parc automobilístic global, els cotxes clàssics i històrics han de ser considerats un patrimoni a valorar.



BEVs I HEVs: MATRICULACIÓ A ITÀLIA

El percentatge de BEV (vehicles elèctrics de bateria) i HEV (vehicles híbrids elèctrics) que circulen a Itàlia és inferior al 3%, tot i que ha crescut significativament en els últims anys, particularment amb un 30% de la matriculació de cotxes nous el 2021.



EL FIAT PANDA

El Fiat Panda és un cotxe urbà fabricat i comercialitzat per Fiat des de 1980. La primera generació del Panda (Mk 1: 1980–1986 i Mk2: 1986–2003) va ser dissenyada per Giorgetto Giugiaro i Aldo Mantovani. Es van produir i vendre aproximadament 4,5 milions d'exemplars de la primera generació del Panda. És segurament un dels cotxes més icònics i estimats entre els joves i la seva fama és comparable a la d'altres clàssics italians com el Fiat 500. És el primer cotxe urbà de la història que va arribar a la base del campament a 5.200 metres a l'Everest, i la seva robustesa encara és un exemple de productes construïts per resistir.



11

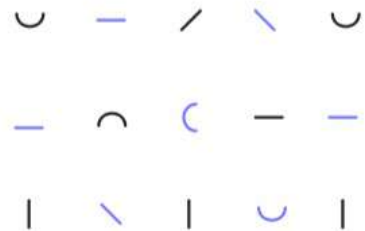
Mill Milles

Mille Miglia és una de les competicions de cotxes d'època més famoses que tenen lloc a Itàlia, a la ciutat de Brescia. Cada edició de la Mille Miglia tradicionalment veu travessar Itàlia amb cotxes històrics en quatre etapes: Cervia – Milano Marittima, Roma, Parma, Milà i després el retorn a la ciutat. La primera edició es remunta al 1927 gràcies a l'esperit d'iniciativa de Renzo Castagneto, aleshores director de l'Automòbil Club de Brescia. L'esdeveniment ha transcorregut pels carrers de la ciutat que es van transformar per a la setmana de cursa en una mena de circuit de cotxes gràcies a taulers on s'hi mostraven les classificacions, megafonia, exhibicions i cercaviles de joves.

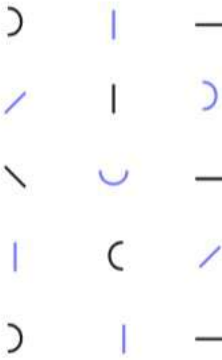


Què volen els clients?

Segons una investigació realitzada per l'agència de viatges Expedia el 2022, els consumidors, de 11 països diferents, semblen estar més preocupats pel seu impacte en el medi ambient mentre viatgen que en els últims anys, i la tendència va més en la direcció de la fira.

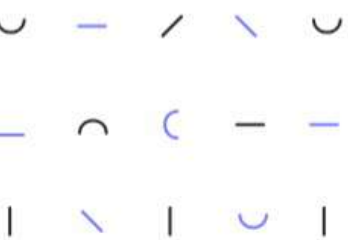
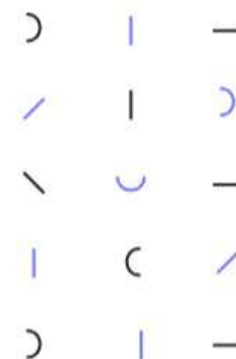


15



90 %

**dels consumidors busquen opcions
sostenibles quan viatgen**



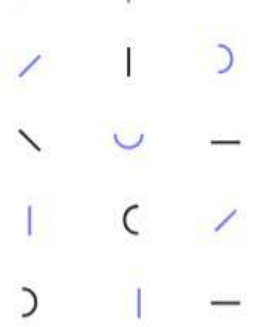
Què veuen els consumidors com a part dels viatges sostenibles?

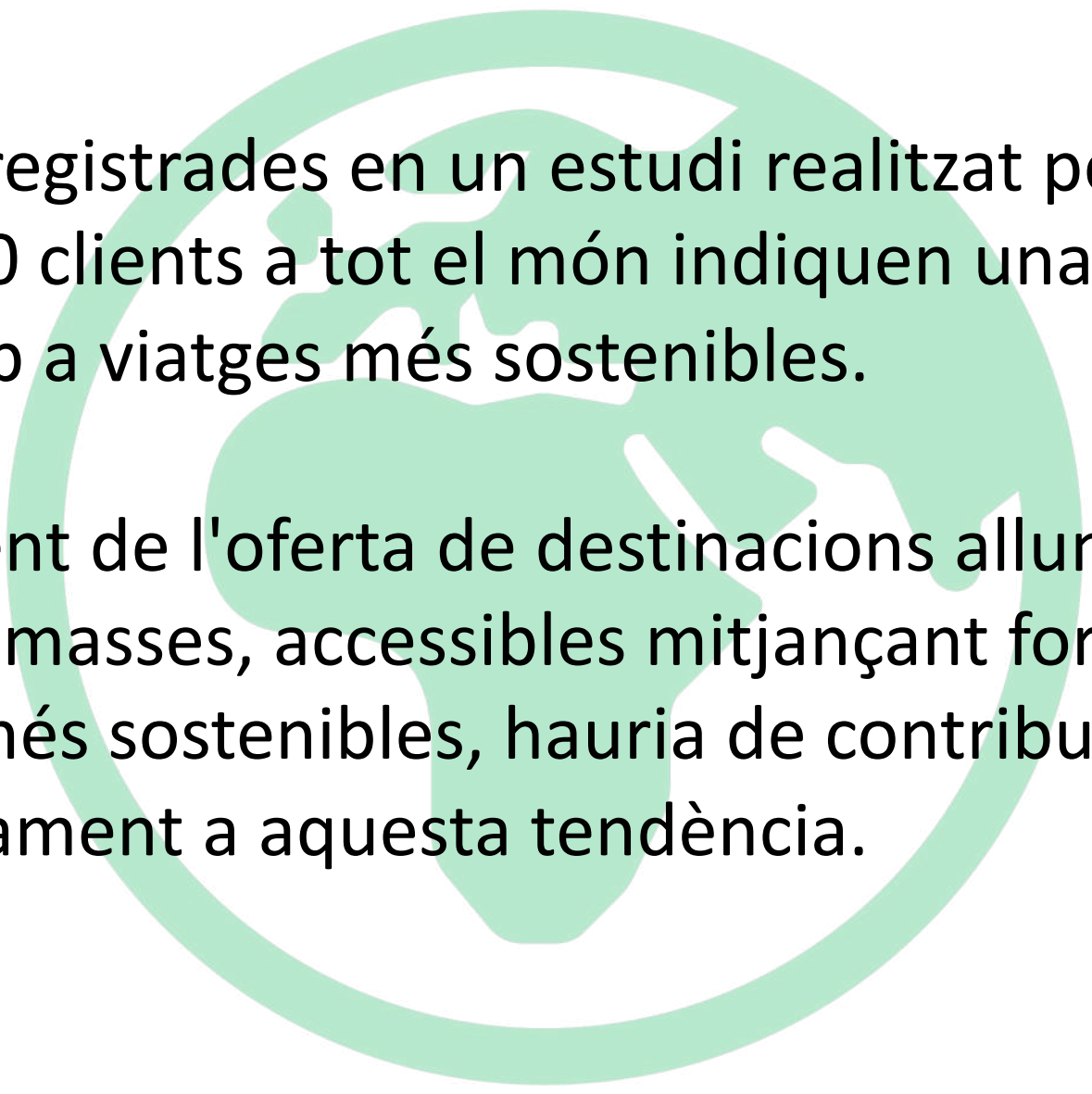


Els consumidors ja estan prenent **decisiones significatives en viatjar**



18





Respostes registrades en un estudi realitzat per Expedia amb 11.000 clients a tot el món indiquen una tendència creixent cap a viatges més sostenibles.

El creixement de l'oferta de destinacions allunyades del turisme de masses, accessibles mitjançant formes de transport més sostenibles, hauria de contribuir significativament a aquesta tendència.

BREAK

TURISME INDUSTRIAL

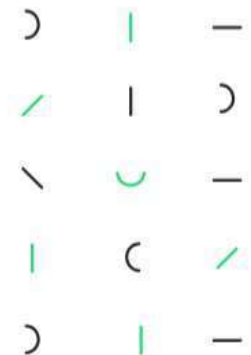
03

Algunes definicions

Normalment no tendim a associar les activitats industrials amb les d'oci, imaginem que són dos mons completament oposats que no tenen res en comú.

No obstant això, no sempre és així: les indústries (i el patrimoni tècnic-industrial en general) atrauen persones interessades en objectes tècnics (màquines), arquitectura moderna, tècniques de producció més o menys espectaculars (per exemple, en la siderúrgia) o productes finals específics, pel seu valor estètic (per exemple, el vidre) o culinari (per exemple, la cervesa). Centenars de milers de visitants d'Europa testimonien l'atractiu d'aquests objectes en el context d'activitats educatives o recreatives. El mateix passa amb els vestigis d'antigues activitats industrials, ja siguin monuments industrials ben conservats o simples runes d'edificis i maquinària.

Aquest tipus d'activitats, per a les quals es proposa el terme "turisme industrial", presenten un interès considerable per a la promoció dels fluxos turístics menys tradicionals i dels llocs menys sotmesos al turisme de masses.

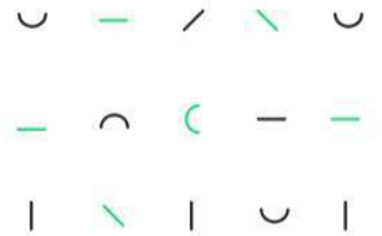


Algunes definicions

El turisme industrial encara no és un concepte molt ben definit, però analitzarem les conceptualitzacions més importants.

Dietrich Soyez, vicepresident de la Unió Geogràfica Internacional, defineix el turisme industrial com "qualsevol tipus de desplaçament realitzat per visitants externs atrets per paisatges industrials on hi ha una fàbrica en funcionament o fins i tot en desús".
(Soyez Dietrich, "Industrietourismus", Erdkunde, vol. 40, n. 2, 1986)

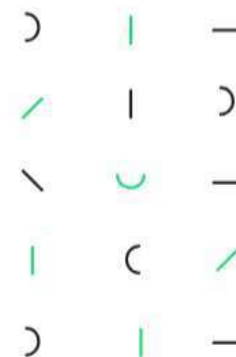
Per a Soyez, de fet, el concepte d'"industrietourismus" no hauria de centrar-se tant en un tipus concret d'atracció industrial, sinó més aviat en la raó que impulsa els turistes a visitar-la, és a dir, l'interès pel món industrial (ja sigui passat o present).



Algunes definicions

Una altra definició important és la proporcionada per l'acadèmica australiana **Ann Frew**, que defineix el turisme industrial com "les visites de turistes a llocs d'explotació on l'activitat principal del lloc no està orientada al turisme".

El terme indústria, en aquest cas, no s'ha de entendre com a "indústria manufacturera", sinó com a un sector de l'economia. S'amplia així el tipus d'empreses que poden obrir les seves portes als visitants, amb l'excepció dels negocis que produeixen béns destinats exclusivament als turistes.



I ARA? UN MERCAT EN CREIXEMENT

2021

La mida del mercat mundial del turisme industrial el 2021 va ser de 986 milions de dòlars,

2023

el 2023 arribaria als 1.663,6 milions de dòlars

2033

i superaria els 18.739 milions de dòlars el 2033



Font www.futuremarketinsights.com

∩ | —

∕ | ∩

∖ ∪ —

| ∩ ∕

∩ | —

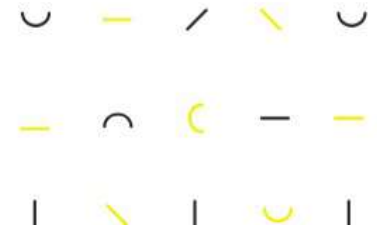
CONVENCIÓ DEL PATRIMONI MUNDIAL DE LA UNESCO

08

La Convenció del Patrimoni Mundial de la UNESCO és part d'alguns tractats adoptats després de la Conferència de les Nacions Unides sobre el Medi Humà de 1972 celebrada a Estocolm, Suècia.

Va reunir la conservació del patrimoni cultural i natural sota un sol instrument legal.

Preveu la protecció dels béns culturals i naturals considerats d'interès excepcional i valor universal excepcional.

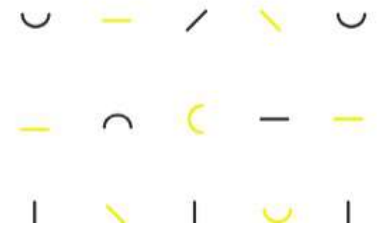


La Convenció defineix el tipus de llocs naturals o culturals que poden ser considerats per a la seva inscripció a la Llista del Patrimoni Mundial.

No obstant això, no existeix una llista específica ni un programa específic de la UNESCO en relació amb el patrimoni industrial.

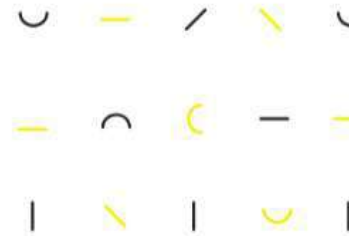


El patrimoni industrial inclòs a la llista de la UNESCO generalment es refereix al Programa de Patrimoni Modern de la UNESCO.



PROGRAMA DE PATRIMONI MODERN DE LA UNESCO

A principis de 2001, el Centre del Patrimoni Mundial de la UNESCO, ICOMOS (Consell Internacional de Monuments i Sitges) i DOCOMOMO (Grup de Treball per a la Documentació i Conservació d'edificis, llocs i barris del Moviment Modern) van llançar un programa conjunt per a la identificació, documentació i promoció del patrimoni construït dels segles XIX i XX - el Programa de Patrimoni Modern.





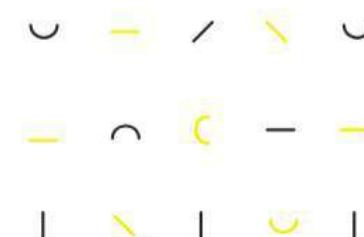
El procés de reconeixement dels béns del segle XX com a patrimoni identifica en conseqüència el patrimoni del segle XX a través de nous enfocaments temàtics, com els modes d'ocupació del sòl i l'espai, la tecnologia industrial, els conjunts urbans, les construccions vernacles i reutilitzades, el medi ambient i el paisatge cultural.



ICOMOS I TICCIH

ICOMOS - Consell Internacional de Monuments i Sitges és la principal institució internacional fundada el 1965 amb la tasca de vetllar pels monuments culturals. Aviat, els monuments industrials van ser inclosos en els seus llistats i des de llavors es pot parlar d'una gestió sistemàtica d'aquests monuments.

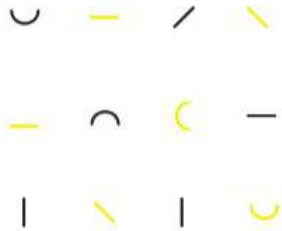
TICCIH - El Comitè Internacional per a la Conservació del Patrimoni Industrial és la societat internacional dedicada a l'estudi de l'arqueologia industrial i la protecció, promoció i interpretació del patrimoni industrial.





Les dues cartes més significatives presentades en aquest darrer període són la Carta de Nizhny Tagil per al Patrimoni Industrial a Moscou el 2003 per l'organització TICCIH i els Principis de Dublín presentats a la 17a Assemblea General d'ICOMOS al novembre de 2011. Aquestes dues cartes defineixen sistemàticament l'estat i la interpretació moderna, així com la forma de tractar el conjunt del patrimoni industrial.

En incloure el patrimoni industrial a les llistes de béns culturals protegits d'un determinat país, el patrimoni adquireix un estatus completament nou. Els seus elements i edificis amb característiques funcionals específiques, realitzats en l'etapa industrial original, adquireixen un nou protagonisme. Els experts estimen el significat històric i les característiques estètiques d'un determinat lloc i proporcionen pautes per a futures conversions.

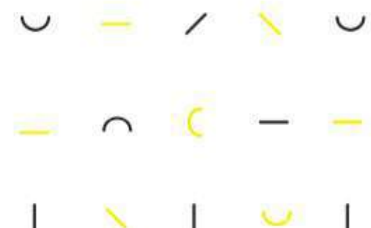


RUTA EUROPEA DEL PATRIMONI INDUSTRIAL

És un projecte que va néixer el 1999 quan la Societat Alemanya de Cultura Industrial (avui dissolta) va proposar posar en marxa una xarxa virtual amb l'objectiu de connectar els principals jaciments europeus d'arqueologia industrial. Es estructura així un sistema de rutes (virtuals) d'Anchor Points, Rutes Regionals i Rutes Temàtiques Europees.

El mapa: <https://www.erih.net/i-want-to-go-there>

Els punts d'interès al llarg de la ruta, considerats llocs simbòlics de la història industrial europea, es defineixen com a Punts d'Anclatge i, fins a la data, n'hi ha més de 2000 repartits en 56 països diferents. Anchor Points cobreix la gamma completa de la història industrial europea. Després d'això, expliquen als turistes el que poden veure a nivell local. Els visitants de totes les edats poden reviure la seva herència industrial a través de fascinants visites guiades, emocionants presentacions multimèdia i destacats esdeveniments especials.



Bona pràctica

Al final del curs ens agradaria oferir alguns exemples de bones pràctiques que puguin donar una idea de com està madurant el mercat turístic i com les iniciatives encaminades a la recuperació i la posada en valor del patrimoni tant industrial com automobilístic avancen en la direcció d'enriquir les eines disponibles per fer el sector més sostenible.

Llegir més: Manual de bona pràctiques de Cool Classic Cars

Activitat

Imagineu ofertes de destinacions alternatives als principals centres turístics i operadors per arribar-hi utilitzant el [mapa de turisme industrial europeu](#) i calculeu [l'empremta ecològica](#) del vostre viatge.

Compara els resultats amb un viatge a les principals capitals europees amb avió.

Bona feina!

Gràcies i adéu



Per saber més : www.coolclassicars.info