



Cofinanciado por
la Unión Europea

pr.n. 2021-1-IT02-KA220-ADU-000035147



COOL CLASSIC CARS



PLAN DE ESTUDIOS PARA EDUCADORES

Financiado por la Unión Europea. Sin embargo, los puntos de vista y opiniones expresados son únicamente los de los autores y no reflejan necesariamente los de la Unión Europea o la Agencia Ejecutiva Europea de Educación y Cultura (EACEA). Ni la Unión Europea ni la EACEA pueden ser consideradas responsables de ello.



SOCIOS DEL CONSORCIO

Afinna One Srl (Italia)

Coditramuntana SL (España)

Balneario Aci Vallelunga (Italia)

ECC Verein (Austria)

Más información: www.coolclassiccars.info
coolclassiccarsplatform.info





ÍNDICE

1. Introducción	p.3
1.1.¿A quién va dirigido este curso?	p.4
2. Introducción al entrenamiento	p.5
2.1.Algunas formas de aprender	p.5
2.2.Algunos conceptos sobre comunicación	p.6
2.3.Algunas cualidades y funciones del educador	p.7
2.4.Creación de objetivos de aprendizaje, tareas y evaluaciones	p.8
2.5.Algunas consideraciones sobre las lecciones en línea	p.9
3. Taller de 1 día	p.11
4. Curso extendido	p.13
5. Actividades de formación	p.15



I. INTRODUCCIÓN

El plan de estudios para formadores proporciona formatos para aquellos que quieran presentar los resultados del proyecto a una audiencia interesada en el contenido del proyecto por diversos motivos. Este proyecto está financiado por el programa Erasmus+, el programa de educación, formación, juventud y deporte de la Unión Europea. El objetivo del proyecto es desarrollar soluciones para el turismo sostenible en el marco de la reconversión y puesta en valor del patrimonio industrial trabajando en las siguientes opciones:

- Desarrollar conceptos de turismo sostenible como diversificación y gestión orientada a la sostenibilidad de los procesos turísticos.
- Diseñar mecanismos de transporte intermodal que fomenten el turismo de proximidad para mitigar los efectos negativos del turismo de masas y reducir las emisiones relacionadas con el transporte, especialmente el transporte aéreo.
- Promoción, potenciación y networking de espacios relacionados con el desmantelamiento del patrimonio industrial como factor de promoción económica y social de las zonas deprimidas.
- Valorizar el patrimonio del automóvil antiguo como motor de microemprendimiento en el sector turístico.

Se identifican dos tipos de escenarios potenciales con propuestas de presentación que los acompañan. Por supuesto, el proyecto, con sus diversas herramientas, ofrece una gama más amplia de posibilidades para aquellos interesados en promover su contenido con fines académicos o empresariales.



I.I ¿A QUIÉN ESTÁ DIRIGIDO ESTE CURSO?

Este kit de herramientas ha sido diseñado para proporcionar herramientas y sugerencias a profesores y formadores que utilizarán los materiales puestos a disposición por la plataforma Cool Classic Cars y el proyecto homónimo. Los cursos y ejercicios propuestos son posibles usos del proyecto destinados tanto a formadores y profesores experimentados como a aquellos sin experiencia, destinados a desarrollar las habilidades de los usuarios o facilitar la presentación de temas. Se pueden utilizar en cursos online, presenciales o en versiones híbridas.

Este conjunto de herramientas no pretende ser exhaustivo y pretende ser una guía para quienes quieran abordar el trabajo de formación. Por tal motivo, se pondrán a disposición materiales en línea que son producto del trabajo de investigación del proyecto Cool Classic Cars. Además de las dos posibles presentaciones propuestas según el objetivo asumido y las 9 actividades sugeridas para facilitar el trabajo de los formadores durante las lecciones, el kit de herramientas incluye una breve introducción a la educación de adultos en general.



2. INTRODUCCIÓN AL ENTRENAMIENTO

2.1 ALGUNAS FORMAS DE APRENDER

El enfoque de la enseñanza debe estar orientado al alumno. Centrarse en el estudiante significa comprender de antemano qué conocimientos, habilidades, competencias y objetivos posee el oyente. En base a estos factores, la estrategia de comunicación debe cambiar no sólo para hacer más efectiva la lección sino también para evitar que produzca un efecto contrario al deseado.

Existen diferentes tipos de enseñanza y teorías sobre cómo hacerlas efectivas. Lo que proponemos aquí es el ciclo de aprendizaje de Kolb. Según este enfoque, hay cuatro etapas que Kolb identifica como experiencial, observación reflexiva, conceptualización abstracta y experimentación activa. Por parte del educador, implica comprender cómo identificar las necesidades de aprendizaje, cómo diseñar la lección, consolidar la enseñanza y evaluarla.

Ser consciente de los diversos tipos de aprendizaje que puede tener una audiencia implica adoptar diferentes estilos, incluso simultáneamente, para intentar que la propia actividad sea lo más efectiva posible. Mientras que a algunos les estimula más



una enseñanza de tipo visual, consistente en mapas y gráficos, para otros, escribir o escuchar es la forma más directa de internalizar la información. Evidentemente, este tipo de elección estilística cambia dependiendo del público y del entorno en el que se desarrollan las clases, ya sea presencial u online, por ejemplo.

También es útil comprender la diferencia entre docente, educador y facilitador: si el primero se encarga de transmitir conocimientos, el facilitador actúa como mediador en la transmisión de información entre pares, mientras que el educador puede ser visto como un punto medio. entre ambos, centrándose en un enfoque psicológico y práctico.

2.2 ALGUNOS CONCEPTOS SOBRE COMUNICACIÓN

Ser eficaz en un entorno de aprendizaje implica ciertas habilidades comunicativas que son esenciales para un educador. Ser capaz de comunicarse en términos de cómo presentar un tema, ser capaz de escuchar activamente y cuestionar eficazmente, abarca algunos de los aspectos básicos de la comunicación. Dado que la educación es una relación que se ajusta a sus oyentes, también es crucial dar y recibir retroalimentación de manera constructiva.

Hay que ser capaz de escuchar y comunicarse con el lenguaje no verbal, ya que mucho de lo que se puede entender en un aula pasa por este tipo de lenguaje: gestos, movimientos, posicionamientos explican al oyente cuáles son sus predisposiciones y dificultades y le dejan claro cómo el profesor pretende relacionarse con una clase.

Al mismo tiempo, la enseñanza ha cambiado decididamente después de la pandemia de COVID-19 y es necesario saber utilizar las herramientas adecuadas en un entorno



de trabajo virtual. A menudo aquí la comunicación escrita es la más efectiva y las consideraciones hechas sobre el lenguaje no verbal ahora se vuelven irrelevantes.

Es igualmente útil imaginar la comunicación dentro de modelos grupales: dado que una de las herramientas más efectivas para transmitir la enseñanza es estimular el trabajo en grupo, donde las experiencias, los conocimientos, las ideas son compartidas por diferentes personas, saber orientar el debate y la comunicación entre los individuos se vuelve una parte integral del conjunto de herramientas de un educador.



2.3 ALGUNAS CUALIDADES Y FUNCIONES DEL EDUCADOR

Además de las habilidades comunicativas, un educador debe poseer algunas cualidades personales. Uno de los más importantes es la empatía. Comprender los sentimientos y emociones de la audiencia son características fundamentales para



crear un ambiente de escucha y confrontación operativa que facilite la comprensión de los temas. Especialmente cuando se trata de evaluar o dar retroalimentación, la forma en que se hace implica la posibilidad para un educador de ejercer una acción activa y efectiva sobre su audiencia, así como saber aceptar empáticamente las observaciones y retroalimentación sobre el propio trabajo ayuda a organizar una vida más amplia. enseñanza efectiva en progreso.

Dado que educar puede ser una combinación de actividades de enseñanza y facilitación, una de las funciones del educador es la de facilitador. Esta cualidad está ligada a comprender cómo sacar a relucir las competencias y conocimientos que poseen los individuos. Cierta imparcialidad y neutralidad, y capacidad de escucha, son necesarias para desempeñar este papel y hacer posible la participación activa de los individuos en un grupo. Hay toda una serie de actividades que pueden ayudar en este sentido, como la lluvia de ideas, las actividades para romper el hielo o los juegos de roles.

2.4 CREAR OBJETIVOS, TAREAS Y EVALUACIONES DE APRENDIZAJE

Como educadores, primero debemos tener una comprensión clara de lo que queremos que nuestra audiencia sepa, comprenda y pueda hacer al final de nuestro trabajo. Para ello, debemos plantearnos inicialmente cuáles son estos objetivos y cómo se pueden alcanzar. Es necesario, por tanto, identificar las tareas más adecuadas para conseguir los resultados deseados, y el método para evaluar eficazmente si nuestro trabajo los ha conseguido.

Haciendo referencia al modelo del ciclo de aprendizaje, hemos visto cómo la



enseñanza consta de diferentes fases en las que la planificación, la medición y la presentación de informes son pasos necesarios para un trabajo eficaz.

Otro indicador que puede ayudar a establecer objetivos, tareas y evaluaciones de forma adecuada es el sistema SMART (específico, medible, alcanzable, dotado de recursos y con plazos determinados), que, centrándose en determinados aspectos, ofrece soluciones para diseñar adecuadamente todas las herramientas didácticas necesarias. A este marco se puede asociar la taxonomía de Bloom, que hace referencia a seis valores clave: conocimiento, comprensión, compromiso, análisis, síntesis y evaluación. Una herramienta de este tipo puede facilitar la redacción de objetivos acordes con los niveles de audiencia.

Incluso las tareas asignadas durante el trabajo deben ser pensadas como herramientas útiles para alcanzar objetivos específicos, ya sean evaluaciones u obtención de una calificación. En cualquier caso, deben verse como una prueba de fuego del propio trabajo, contribuyendo así a dar forma a las estrategias de enseñanza en curso.

2.4 ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS CLASES ONLINE

La enseñanza virtual cobra cada vez más importancia en el marco de las actividades formativas. Claramente, debe reconocerse que la enseñanza presencial o remota cambia significativamente toda la experiencia de enseñanza y aprendizaje. Por lo tanto, es necesario desarrollar estrategias específicas en el contexto de la enseñanza virtual que puedan hacer que el trabajo realizado sea impactante y efectivo. El primer problema es que el uso de herramientas informáticas requiere muchas veces del apoyo del profesor. No todo el mundo está todavía acostumbrado a utilizar



plataformas y programas específicos para este tipo de actividad.

Acostumbrar a los usuarios a las plataformas que el educador utiliza de vez en cuando, dándoles tiempo para entender cómo compartir una pantalla o un recurso, no son actividades obvias y, aunque intuitivas, a menudo son pasadas por alto por quienes abordan estas metodologías de manera demasiado superficial.



TALLER DE 1 DÍA

Objetivo: Emprendedores y profesionales del sector turístico.

Duración del curso: 1 día

El curso tiene como objetivo presentar el contenido del proyecto Cool Classic Cars de manera sucinta. El objetivo principal del proyecto Cool Classic Cars es explorar el potencial del mercado de coches antiguos en el contexto del desarrollo turístico sostenible y la concienciación sobre los desafíos del cambio climático. El sector turístico, que contribuye significativamente a las emisiones globales de gases de efecto invernadero, requiere un enfoque innovador para mitigar los impactos negativos. Este proyecto pretende combinar la pasión por los coches clásicos con la atención a los territorios involucrados en actividades turísticas para abordar críticamente el turismo de masas y promover alternativas que favorezcan experiencias más cercanas, sostenibles y comunitarias.

En este contexto, el proyecto Cool Classic Cars se centra en dos temas convergentes: los coches antiguos como recurso y los yacimientos de arqueología industrial. Si se utiliza adecuadamente, el creciente mercado de automóviles antiguos puede contribuir a una economía circular, ofreciendo nuevas posibilidades en el sector turístico y apoyando iniciativas de movilidad sostenible.

El curso puede centrarse por la mañana en cuestiones generales de clima y turismo, abordando posteriormente los aspectos más específicos del proyecto relacionados con el motorismo antiguo y el turismo industrial. Estos temas se pueden abordar consultando los materiales de los paquetes de recursos 1 y 3, que proporcionan datos y estadísticas sobre el calentamiento global y las tendencias de la industria del



turismo. Los vídeos diseñados para enriquecer la presentación y los momentos dedicados a la reflexión podrán concluir la mañana antes de la pausa para el almuerzo.

Un ejercicio inicial sugerido podría ser llevar a cabo un debate sobre los pros y los contras del turismo de masas y el turismo sostenible, involucrando a la audiencia refiriéndose a experiencias directas, discutiendo el tipo de viaje que los dejó más satisfechos y, de manera más general, lo que se considera deseable para el desarrollo de iniciativas empresariales innovadoras. Esto puede basarse en la experiencia de los presentes, en este caso empresarios, que podrían brindar información directa sobre prácticas y proyectos enfocados al turismo sostenible y ecológico.

Por la tarde, haciendo referencia a los packs de recursos 2, 4, 5 y 6, se abordará la idea de potenciar los coches antiguos como herramientas innovadoras para el turismo slow, capaces de encajar en el marco de la reutilización y valorización de los recursos existentes. También se pueden presentar algunas de las mejores prácticas recogidas en el manual.

Otro ejercicio, guiado por el monitor, encaminado a crear un itinerario alternativo a los circuitos de turismo de masas y calcular su huella ecológica, podría concluir la jornada.

> Herramienta Cool Classic Cars: Curso de 1 día



CURSO EXTENDIDO

Objetivo:Estudiantes y participantes en programas de maestría en gestión turística u otras materias relacionadas con la temática del proyecto.

Duración del curso:3 días

Los resultados del proyecto pueden concebirse como un módulo dentro de cursos universitarios o una formación más amplia sobre turismo, innovación, transporte o mitigación del cambio climático. En este caso, una exposición más larga y detallada del material permite una discusión estructurada y efectiva de los objetivos del proyecto.

Un posible desglose del trabajo podría ser:

Día 1:Un análisis más profundo de los problemas del cambio climático y las implicaciones que tiene en el sector turístico. Con referencia a los paquetes de recursos 1 y 3, el curso se puede dividir en una sesión de la mañana sobre el calentamiento global y una sesión de la tarde sobre el sector turístico. Un debate al final del día sobre turismo sostenible y turismo de masas podría presentar a los estudiantes los temas del curso.

Día 2:Los temas de discusión para el segundo día de trabajo podrían ser información sobre el marco regulatorio europeo e internacional destinado a combatir el cambio climático y una exposición del enfoque de Evaluación del Ciclo de Vida (LCA) para evaluar el impacto ambiental de la transición ecológica en la industria del transporte. Comprender las herramientas disponibles para los administradores y las empresas debe considerarse un tema preparatorio para la propuesta del proyecto CCC. Se pueden obtener materiales, datos y estudios de los paquetes de recursos 1, 2 y 3. Los



temas de intermodalidad, movilidad compartida y economía colaborativa se pueden abordar al final del día en forma de ejercicio, donde los participantes de forma independiente investigar ejemplos de herramientas innovadoras que hayan cambiado la forma en que las personas se mueven en contextos urbanos, como servicios de bicicletas y coches compartidos o similares.

Día 3: Los resultados de la investigación y del proyecto CCC serán los temas del último día de trabajo. Con referencia a los paquetes de recursos 4, 5, 6, se intentará profundizar en las particularidades del mercado de los coches de colección y del motorismo antiguo, destacando sus características y potencialidades. Posteriormente se abordará la definición de turismo industrial y turismo patrimonial industrial, y las posibles conexiones entre ambos sectores. El estudio de las mejores prácticas completará la presentación. Para finalizar, cerrará la jornada un ejercicio de simulación de itinerarios alternativos a circuitos turísticos de masas desarrollados a través de algunas herramientas propuestas y un análisis de costes en términos de huella ecológica.

> *Cool Classic Cars: Curso extendido*



COOL CLASSIC CARS



CAPACITACIÓN ACTIVIDADES



Actividad formativa 1

El turismo sostenible

Tiempo requerido: 1 hora

Tema clave relevante: Tema 1: Sostenibilidad en el turismo

Subtema(s): (1.1): abordar la programación compartida en un sitio turístico

Contexto/conocimientos previos:

Para estudiantes:

- lea los módulos 1 y 3 del paquete de recursos.

Para el entrenador:

- leer el Manual Cap 1 *Clima y turismo: vacaciones y desafíos a la luz del cambio climático*.

- leer Manual de Mejores Prácticas Capítulo 2: Hacia un turismo sostenible

Descripción de la actividad: Juego de rol

- Divida a los participantes en grupos/parejas. Si es posible, incluya representantes de diferentes tipos de partes interesadas en cada grupo.
- Dé a cada grupo acceso a los materiales del paquete de recursos de los módulos 1 y 3. Prepare y presente la actividad. (5 minutos)
- Los participantes asumen el papel de diferentes actores del sector turístico (como directores de hoteles, operadores turísticos, residentes locales). Pídales que negocien y tomen decisiones que tengan en cuenta la sostenibilidad ambiental y social.



- Los grupos presentarán sus tarjetas a la clase y discutirán qué tipos de transporte sostenible son imaginables en el turismo.
- Dejar 30 minutos para presentación, discusión y conclusiones.

Recursos:

- Paquete de recursos Módulo 1 Educación ambiental
- Paquete de recursos Módulo 3: Turismo sostenible.
- Manual de Mejores Prácticas
- Anexo 1 Estrategias y tácticas para gestionar altos niveles de uso



Anexo 1 Estrategias y tácticas para gestionar altos niveles de uso

1. Reducir el uso de todo el espacio protegido área (AP)	<ol style="list-style-type: none">1. Limite el número de visitantes a toda la PA2. Limitar la duración de la estancia3. Fomentar el uso de otras áreas4. Requerir ciertas habilidades y/o equipo5. Cobra una tarifa fija para visitantes6. Dificultar el acceso a la AP
2. Reducir el uso de áreas problemáticas	<ol style="list-style-type: none">1. Informar sobre áreas problemáticas y alternativas. áreas2. Desalentar o prohibir el uso de áreas problemáticas3. Limitar el número de visitantes en áreas problemáticas4. Fomentar/exigir un límite de estancia en caso de problema áreas5. Hacer que el acceso a las zonas sea más difícil/fácil6. Eliminar las instalaciones/atracciones con problemas áreas; mejorar las instalaciones/atracciones en áreas alternativas7. Fomentar los viajes fuera de los senderos8. Establecer diferentes equipos/habilidades requisitos9. Cobrar tarifas diferenciales a los visitantes
3. Modificar la ubicación de uso dentro Areas problemáticas	<ol style="list-style-type: none">1. Desalentar/prohibir ciertas actividades (p. ej. camping)2. Fomentar/permitir ciertas actividades en áreas especificadas3. Ubicar las instalaciones en sitios duraderos4. Concentrar el uso a través del diseño de las instalaciones o información5. Desalentar/prohibir los viajes fuera del sendero6. Separar diferentes tipos de visitantes
4. Modificar el momento de uso	<ol style="list-style-type: none">1. Fomentar el uso fuera de los períodos de mayor uso2. Desalentar/prohibir el uso cuando el impacto sea alto potencial3. Tarifas en periodos de alto potencial de impacto



5. Modificar tipo de uso y visitante comportamiento	<ol style="list-style-type: none">1. Desalentar/prohibir prácticas/equipos dañinos2. Fomentar/exigir comportamiento/habilidades/equipo3. Enseñar una ética en la naturaleza4. Fomentar/exigir un límite en el tamaño del grupo5. Desalentar/prohibir el uso de caballos/mascotas/durante la noche
6. Modificar las expectativas de los visitantes	<ol style="list-style-type: none">1. Informar a los visitantes sobre los usos apropiados de las AP2. Informar sobre posibles condiciones en PA
7. Aumentar la resistencia del recurso	<ol style="list-style-type: none">1. Proteger el sitio del impacto2. Fortalecer el sitio
8. Mantener/rehabilitar recursos	<ol style="list-style-type: none">1. Eliminar problemas2. Mantener/rehabilitar los lugares impactados

Fuente: Adaptado de Eagles, PFJ, Haynes, CD, McCool, SF (2002). "Turismo sostenible en áreas protegidas: lineamientos para la planificación y gestión". UICN: Glándula. (Tabla 7.1 págs. 88-89)



Actividad formativa 2

Cambio climático

Tiempo requerido: 30 minutos

Tema clave relevante: Tema 1: Leer la situación global a partir de datos

Subtema(s): (1.1) Análisis de datos

Contexto/conocimientos previos:

Para estudiantes:

- Lea el módulo 1 del paquete de recursos.

Para el entrenador:

- Leer Manual Cap 1 Clima y Turismo: Vacaciones y Retos ante el Cambio Climático.

Descripción de la actividad: análisis de datos

- Dé a cada grupo acceso a los materiales del módulo 1. Prepare y presente la actividad. (5 minutos)
- Pida a los participantes que utilicen datos climáticos reales, como temperaturas promedio, niveles atmosféricos de CO₂ o extensión del hielo marino. Pídales que analicen los datos y saquen conclusiones sobre el cambio climático y sus posibles consecuencias.

Recursos:



- Paquete de recursos Módulo 1 Educación ambiental.



Actividad formativa 3

Acuerdos de París y acuerdos internacionales

Tiempo requerido: 70 minutos

Tema clave relevante: Tema 1: Acuerdos internacionales sobre el clima

Subtema(s): (1.2) Simulación de paneles internacionales

Contexto/conocimientos previos:

Para estudiantes:

- Lea los módulos 1 y 3 del paquete de recursos.

Para el entrenador:

- leer el Capítulo 1 del Manual: Clima y turismo: vacaciones y desafíos a la luz del cambio climático.

- leer el manual de Mejores Prácticas Capítulo 2: Hacia un turismo sostenible.

Descripción de la actividad: Juego de rol

- Divida a los participantes en grupos/parejas. Si es posible, incluya representantes de diferentes tipos de partes interesadas en cada grupo y asígneles el rol de representantes de diferentes países o bloques regionales.
- Cada grupo investigará noticias e información en línea sobre su país y bloque en términos de desarrollo económico, estratégico, político, políticas climáticas y recursos, con especial referencia a la historia de los acuerdos climáticos (25 minutos).
- Pídales que negocien y redacten un acuerdo climático internacional,



considerando las diversas posiciones, intereses y prioridades de los diferentes actores (20 min).

- Los grupos expondrán sus acuerdos en un documento resumen y se discutirán dificultades y conclusiones sobre la realización del ejercicio (15 min).

Recursos:

- Paquete de recursos Mod 1: Educación ambiental.
- Paquete de recursos Mod 3: Turismo sostenible.



Actividad formativa 4

Intermodalidad

Tiempo requerido: 1 hora

Tema clave relevante: Tema 1: Explicar la intermodalidad

Contexto/conocimientos previos:

Para estudiantes:

- Lea los módulos 1 y 3 del paquete de recursos.

Para el entrenador:

- Leer el capítulo 1 del manual Clima y turismo: vacaciones y desafíos ante el cambio climático.

- Leer Manual de buenas prácticas Capítulo 2: Hacia un turismo sostenible

Descripción de la actividad:

- Divida a los participantes en grupos/parejas. Si es posible, incluya representantes de diferentes tipos de partes interesadas en cada grupo.
- Dé a cada grupo acceso a los materiales del módulo 3 y del módulo 1. Prepare y presente la actividad. (5 minutos)
- Pida a los grupos que utilicen entre 20 y 25 minutos para identificar los puntos donde un enfoque intermodal facilita la transición a un sistema turístico sostenible.
- Los grupos presentarán sus tarjetas a la clase y discutirán qué tipos de transporte sostenible son imaginables en el sector turístico. Dedique



30 minutos para la presentación, discusión y conclusiones.

Recursos:

- Paquete de recursos Mod 1: Educación ambiental.
- Paquete de recursos Mod 3: Turismo sostenible.
- Manual de mejores prácticas



Actividad formativa 5

Turismo patrimonial industrial

Tiempo requerido: 45 minutos

Tema clave relevante: Tema 1: Explicación de qué es el turismo patrimonial industrial

Subtema(s): (1.2) Imaginar posibles usos y conversiones de sitios industriales abandonados

Contexto/conocimientos previos:

Para estudiantes:

- Lea los módulos 4 y 5 del paquete de recursos.

Para el entrenador:

- leer el Capítulo 3 del Manual Turismo sostenible: pasos concretos hacia un turismo más ecológico, consciente y agradable; Capítulo 4 Del pasado al futuro: El turismo patrimonial industrial como solución sostenible.

- leer el Manual de mejores prácticas, Capítulo 2: Hacia un turismo sostenible; Capítulo 4: *Turismo patrimonial industrial: redescubriendo un pasado cercano*.

Descripción de la actividad:

- Proporcione a cada grupo acceso a los materiales de los módulos 4 y 5. Proporcione copias del manual de mejores prácticas. Preparar y presentar la actividad. (5 minutos)
- Proporcione a los participantes una serie de imágenes o descripciones



de sitios arqueológicos industriales famosos. Pídales que examinen las características de cada sitio y discutan su importancia histórica, impacto ambiental y posibles desafíos y oportunidades para promover el turismo sostenible en esos lugares. (Desde el manual de Mejores Prácticas hasta sitios industriales abandonados investigados en línea y posiblemente relacionados con el lugar donde se realiza la presentación)

Recursos:

- Paquete de recursos Mod 4: Patrimonio industrial.
- Paquete de recursos Mod 5: Turismo del patrimonio industrial
- Manual de mejores prácticas



Actividad formativa 6

Turismo industrial

Tiempo requerido: 30 minutos

Tema clave relevante: Tema 1: Análisis de sitios de turismo industrial

Subtema(s): (1.1) Papel de los museos y centros multiservicios.

Subtema(s): (1.2) Estudio de la Ruta Europea del Patrimonio Industrial

Contexto/conocimientos previos:

Para estudiantes:

- Lea los módulos 4 y 5 del paquete de recursos.

Para el entrenador:

- Leer el Capítulo 3 del Manual Turismo Sostenible: Pasos Concretos Hacia un Turismo Más Verde, Consciente y Agradable; Capítulo 4: Del pasado al futuro: El turismo patrimonial industrial como solución sostenible.

- Leer Manual de buenas prácticas Capítulo 2: Hacia un turismo sostenible; Capítulo 4: *Turismo patrimonial industrial: redescubriendo un pasado cercano.*

Descripción de la actividad:

- Proporcione a cada participante acceso a los materiales del Módulo 4 y Módulo 5. Proporcione copias del manual de Mejores Prácticas. Preparar y presentar la actividad. (5 minutos)
- elegir en el [Estudio Ruta del Patrimonio Industrial](#) cualquier museo o sitio cultural.



- Pida a los participantes que examinen el papel de los museos y los centros de interpretación en la promoción de la conciencia y la apreciación del patrimonio arqueológico industrial. Pueden discutir las mejores prácticas para presentar información, interactividad y educación de visitantes.

Recursos:

- Paquete de recursos Mod 4: Patrimonio industrial.
- Paquete de recursos Mod 5: Turismo de patrimonio industrial.
- Manual de mejores prácticas



Actividad formativa 7

Análisis de ACV

Tiempo requerido: 30 minutos

Tema clave relevante: Tema 1: Análisis de ACV

Subtema(s): (1.2) Uso de software de huella ecológica de productos

Contexto/conocimientos previos:

Para estudiantes:

- Lea los módulos 1 y 2 del paquete de recursos.

Para el entrenador:

- Lea el Capítulo 1 del Manual: Clima y turismo: vacaciones y desafíos a la luz del cambio climático

- Leer Manual de buenas prácticas Capítulo 2: Hacia un turismo sostenible

- Descargue uno de los programas [AbiertoLCA.org](https://abiertoLCA.org) [Cálculo de huella.org](https://CalculoDeHuella.org)

Descripción de la actividad:

- Se invitará a los participantes a participar en la realización de una Evaluación del ciclo de vida (LCA) de productos relacionados con el mercado laboral utilizando uno de los programas de software recomendados en el aula.
- Luego del ejercicio, se propondrá un debate y reflexión sobre el tema de los ciclos de vida de los productos y su impacto ambiental.



Recursos:

- Paquete de recursos Módulo 2: Coches clásicos geniales
- Paquete de recursos Módulo 1: Educación ambiental.



Actividad formativa 8

Coches clásicos geniales

Tiempo requerido: 40 minutos

Tema clave relevante: Tema 1: el mundo de los coleccionistas y amantes de los coches clásicos

Subtema(s): (1.1) Realizar una investigación sobre un marco de mercado

Contexto/conocimientos previos:

Para estudiantes:

- Lea los módulos 2 y 6 del paquete de recursos.

Para el entrenador:

- leer el Capítulo 5 del Manual: El mercado de los coches antiguos y el potencial del turismo industrial.

- lea el capítulo 3 del manual de mejores prácticas: *Coches clásicos geniales: el patrimonio del aparcamiento histórico como activo a explotar en el contexto del turismo sostenible*.

Descripción de la actividad:

- Divida a los participantes en grupos/parejas.
- Dé a cada grupo acceso a los materiales del Módulo 3 y del Módulo 1. Prepare y presente la actividad. (5 minutos)
- Fomentar la investigación activa en Internet y en las redes sociales



sobre los aficionados a uno o más géneros específicos de coches antiguos (como Fiat 500, Mini Minor, Citroën C4, etc.), analizando el número de grupos de "clubes de propietarios", los tipos de eventos promocionados, datos disponibles sobre difusión y pertenencia a registros históricos de vehículos, etc.

- Pida a los grupos que dediquen entre 20 y 25 minutos a identificar los aspectos más significativos e interesantes desde la perspectiva de la investigación de mercado.
- Los grupos presentarán sus hallazgos a la clase. Dedique 20 minutos para la presentación, discusión y conclusiones.

Recursos:

- Paquete de recursos Mod 2: Coches clásicos geniales
- Paquete de recursos Mod. 6: Propuesta genial de autos clásicos
- Manual de mejores prácticas



Actividad formativa 9

Sobre Turismo y turismo de masas

Tiempo requerido: 40 minutos

Tema clave relevante: Tema 1: Imaginando destinos y rutas alternativas al turismo de masas

Subtema(s): (1.1) Cálculo de la huella ecológica de un viaje

Contexto/conocimientos previos:

Para estudiantes:

- Lea los módulos 1 y 3 del paquete de recursos.

Para el entrenador:

- Leer el Capítulo 1 del Manual: Clima y turismo: vacaciones y desafíos ante el cambio climático.

- Leer Manual de Buenas Prácticas Capítulo 2: Hacia un turismo sostenible

Descripción de la actividad: diseñando un viaje sostenible

- Divida a los participantes en grupos/parejas.
- Dé a cada grupo acceso a los materiales del Módulo 3 y del Módulo 1. Prepare y presente la actividad. (5 minutos)
- A través de páginas web como Expedia, Booking u otras, planificar viajes a destinos turísticos de gran atractivo como capitales, estaciones balnearias o estaciones de esquí ubicadas fuera del propio país. Calcula el coste de un fin de semana para dos personas.



- Planificar viajes online a destinos fuera del turismo masivo y accesibles sin necesidad de viajar en avión, buscando, cuando sea posible, alojamientos ecológicos. Calcula el coste de un fin de semana para dos personas.
- Usando herramientas como [calculadora de huella de carbono](#) Calcular el impacto ambiental de ambos viajes por persona.

Recursos:

- Paquete de recursos Mod 1 Educación ambiental
- Paquete de recursos Mod 3 Turismo sostenible.
- Manual de mejores prácticas



COOL CLASSIC CARS



Plan de estudios para educadores

CURSO DE 1 DÍA

PLAN

- 9:00 - presentaciones
- 9.30 - clima y turismo
- 11:00 - break
- 11.15 - debate sobre turismo de masas y turismo sostenible
- 12.30 - almuerzo
- 13.30 – El mercado de coches antiguos
- 14.45 - coffeebreak
- 15.00 – turismo industrial
- 16.00 - actividad
- 16.30 - conclusiones y despedidas

Presentación

El tema del proyecto Cool Classic Cars, financiado por el programa Erasmus+, está dedicado a la intersección aún relativamente inexplorada entre los coches clásicos, el turismo sostenible y la concienciación sobre el patrimonio industrial. Este curso tiene como objetivo crear conciencia sobre las conexiones cruciales entre las tecnologías emergentes y el conocimiento necesario para adoptar prácticas recreativas sostenibles, promoviendo un turismo respetuoso con el medio ambiente.

El principal objetivo del proyecto Cool Classic Cars es explorar el potencial del mercado de coches clásicos en el contexto del desarrollo turístico sostenible, abordando los retos del cambio climático. El sector turístico, que contribuye significativamente a las emisiones globales de gases de efecto invernadero, requiere un enfoque innovador para mitigar los impactos negativos. Este proyecto pretende combinar la pasión por los coches antiguos con la atención a los territorios afectados por el turismo de masas, impulsando alternativas que favorezcan experiencias más cercanas, sostenibles y respetuosas con la comunidad.

En este contexto, el proyecto Cool Classic Cars se centra en dos temas convergentes: los coches antiguos como recurso y los yacimientos de arqueología industrial. Si se utiliza correctamente, el creciente mercado de automóviles clásicos puede contribuir a una economía circular, ofreciendo nuevas posibilidades en el sector turístico y apoyando iniciativas de movilidad sostenible.

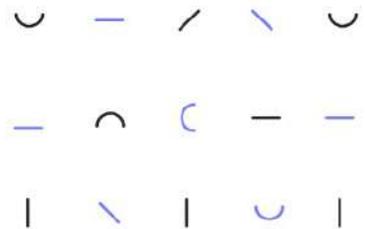
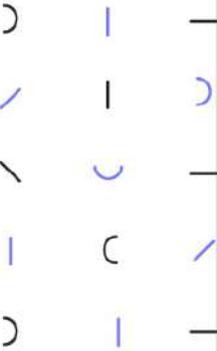
CLIMA Y TURISMO

¿Qué quieren los clientes?

Según una investigación realizada por la agencia de viajes Expedia en 2022, los consumidores, de 11 países diferentes, parecen estar más preocupados por su impacto en el medio ambiente mientras viajan que en los últimos años, y la tendencia va más en la dirección de la feria.



15



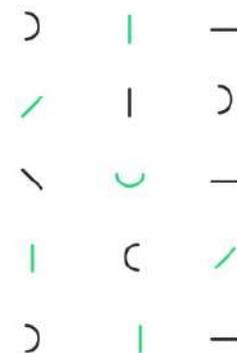
5-8 %

La contribución de los negocios de viajes y turismo a las emisiones globales de GEI

Según la UNWTO, los objetivos para alcanzar la sostenibilidad

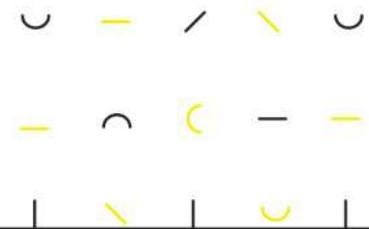
04

-  Hacer un uso óptimo de los recursos ambientales que constituyen un elemento clave en el desarrollo turístico, manteniendo los procesos ecológicos esenciales y ayudando a conservar el patrimonio natural y la biodiversidad.
-  Respetar la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas, conservar su patrimonio cultural construido y vivo y sus valores tradicionales, y contribuir a la comprensión y la tolerancia interculturales.
-  Garantizar operaciones económicas viables a largo plazo, que brinden beneficios socioeconómicos a todas las partes interesadas que se distribuyan de manera justa, incluidas oportunidades estables de empleo y generación de ingresos y servicios sociales para las comunidades anfitrionas y contribuyendo al alivio de la pobreza.



Pasos prácticos para un turismo más verde

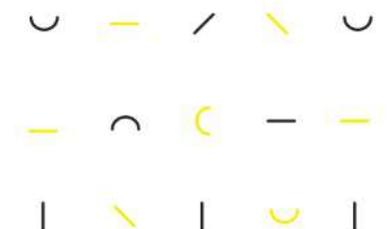
- > **Uso sostenible de los recursos.** La conservación y sostenibilidad de los recursos (naturales, sociales y culturales) es crucial y tiene sentido empresarial a largo plazo.
- > **Reducir el consumo excesivo y el desperdicio.** La reducción del consumo excesivo y el desperdicio evita los costos de restaurar el daño ambiental a largo plazo y contribuye al turismo de calidad.
- > **Mantenimiento de la biodiversidad.** Mantener y promover la diversidad natural, social y cultural es esencial para el turismo a largo plazo y crea una base resiliente para la industria.
- > **Integrar el turismo en la planificación.** El desarrollo turístico que se integra en el marco de planificación estratégica nacional y local y que lleva a cabo evaluaciones de impacto ambiental aumenta la viabilidad a largo plazo del turismo.
- > **Apoyando las economías locales.** El turismo que respalda una amplia gama de actividades económicas locales y que tiene en cuenta los costos y valores ambientales, protege estas economías y evita el daño ambiental.



Pasos prácticos para un turismo más verde

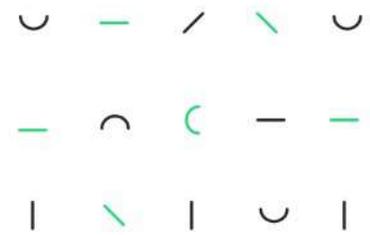
14

- > **Involucrar a las comunidades locales.** La plena participación de las comunidades locales en el sector turístico no solo las beneficia a ellas y al medio ambiente en general, sino que también mejora la calidad de la experiencia turística.
- > **Consultar a las partes interesadas y al público.** La consulta entre la industria del turismo y las comunidades, organizaciones e instituciones locales es esencial si se quiere que trabajen juntos y resuelvan posibles conflictos de intereses.
- > **Personal de formación.** La formación del personal que integra el turismo sostenible en las prácticas laborales, junto con la contratación de personal en todos los niveles, mejora la calidad del producto turístico.
- > **Comercializar el turismo de manera responsable.** El marketing que brinda a los turistas información completa y responsable aumenta el respeto por los entornos naturales, sociales y culturales de las áreas de destino y mejora la satisfacción del cliente.
- > **Emprender investigaciones.** La investigación y el seguimiento continuos por parte de la industria mediante la recopilación y el análisis de datos efectivos son esenciales para ayudar a resolver problemas y brindar beneficios a los destinos, la industria y los consumidores.



BREAK

Los 3 puntos clave de la sostenibilidad



Comunidad

Respetar y potenciar las comunidades de acogida



Medio ambiente

Preservar los recursos y los hábitats de los vivos



Economía

Fortalecer las economías locales, involucrando a todos los actores

05



Comunidad

La comunidad que acoge debe involucrarse y su cultura e historia deben ser preservadas por los turistas y las instituciones.

Algunos ejemplos:



Los autos típicos de finales de los años 50 en Cuba se han convertido en una de las experiencias más atractivas de la isla, según los dueños, una oportunidad de negocio que realza su patrimonio y da un trabajo justo a muchas personas.





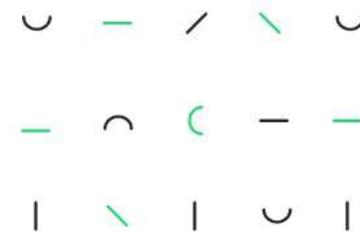
Medio ambiente

La biodiversidad y los recursos naturales deben ser cuidados por quienes viajan.

Algunos ejemplos:



Durante muchos años, los turistas asaltaron las playas de Cerdeña para recolectar recuerdos hechos a sí mismos de su arena. La Ley Regional 16/2017 prohíbe la recogida de arena, conchas, piedras y guijarros de las playas y el mar de Cerdeña. Esta infracción prevé una multa administrativa que oscila entre los 500 y los 3.000 euros.



07



Economía

Involucrar a las empresas de la población local para aumentar la participación de la riqueza en las comunidades anfitrionas, apoyar salarios y mano de obra justos.

Algunos ejemplos :



Pasar a una economía más verde, también en el sector turístico, da lugar a un crecimiento más sostenible para todas las comunidades.

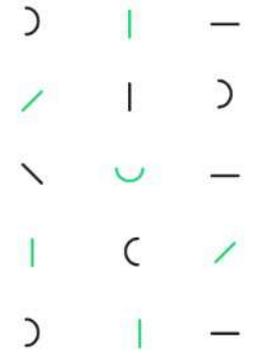
08

Las nuevas tendencias para un viaje sostenible

En el camino de la sustentabilidad, algunas tendencias están marcando la conciencia del consumidor:



Son algunas de las formas en que los viajeros y las organizaciones están brindando la posibilidad de una forma de viajar más sostenible, significativa y rica.



CLIMA Y TURISMO

Recursos

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

Debate

La clase se dividirá en tres grupos: uno que resalta las ventajas, otro que aborda los temas relacionados con el turismo de masas y el tercero que actuará como grupo de evaluación de la discusión. Cada grupo desarrollará sus argumentos en un periodo de 15 minutos.

Los próximos 15 minutos estarán dedicados a la presentación de argumentos y debate.

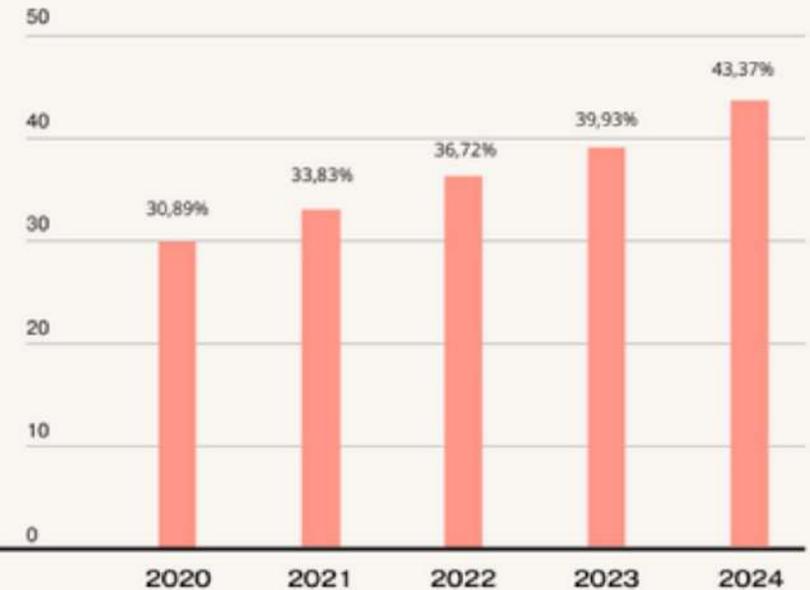
El equipo de evaluación decidirá qué grupo presentó los argumentos más convincentes.



El mercado de los coches antiguos y el potencial del turismo industrial

MERCADO DE AUTOS CLÁSICOS

Tamaño proyectado del mercado mundial de automóviles clásicos entre 2020 y 2024



Fuente de datos: Statista

ALGUNOS DATOS COMPARATIVOS

En Europa

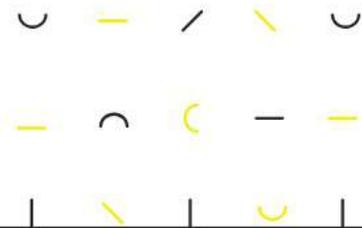
Con un volumen total de 429.000 millones de euros en 2021, el mercado de coches usados en Europa es similar al de coches nuevos. En 2021 se venderán 32 millones de coches usados en Europa.

En España: El mercado español de vehículos de ocasión se valoró en 37.060 millones de dólares en 2021, y se espera que alcance los 58.740 millones de dólares en 2027. En febrero de 2020, las matriculaciones de automóviles en España disminuyeron un 4,8% en comparación con 2021. Sin embargo, hubo un aumento del 17% en la demanda de vehículos de más de 20 años.

¿CUÁNTO MÁS VERDE ES UN COCHE VERDE? 🚗 🌱 ?

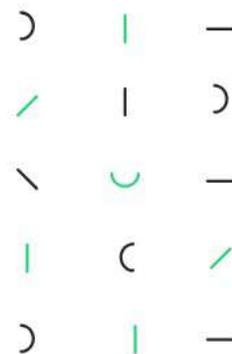
12

El crecimiento de la producción automotriz global en las últimas décadas ha provocado aumentos bruscos en las emisiones que han afectado tanto a la población como a los sectores industriales a nivel mundial. Las emisiones de CO2 de la UE corresponden aproximadamente al 8% de las emisiones globales de CO2. Según los datos reportados por la Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA), el sector del transporte es responsable de aproximadamente una cuarta parte de las emisiones totales de CO2 en Europa, el 71,7% de las cuales se deben al transporte por carretera, del cual más de la mitad (60,6%) es atribuible a los coches. Por lo tanto, el transporte por carretera es responsable de aproximadamente una quinta parte de las emisiones totales en la UE, siendo los coches los medios de transporte más contaminantes.



¿Qué hacemos con todos estos coches viejos?

Con un porcentaje de casi una cuarta parte de los vehículos en circulación, los coches antiguos representan una gran porción de la capitalización general de varios países. La enajenación o renovación de esta porción es un gran problema y debe pensarse en el sentido de una cesión útil y gradual. Si bien los vehículos de motor híbrido y de batería representan todavía un porcentaje mínimo del parque automovilístico integral, los coches clásicos e históricos deben considerarse un patrimonio a valorizar.



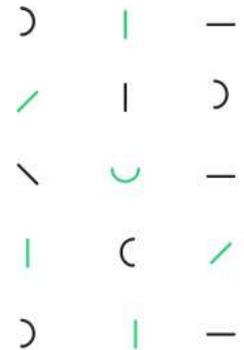
BREAK

TURISMO INDUSTRIAL

03

Algunas definiciones

Normalmente no tendemos a asociar las actividades industriales con las de ocio, imaginamos que son dos mundos completamente opuestos que no tienen nada en común. Sin embargo, no siempre es así: las industrias (y el patrimonio técnico-industrial en general) atraen a personas interesadas en objetos técnicos (máquinas), arquitectura moderna, técnicas de producción más o menos espectaculares (por ejemplo, en la siderurgia) o productos finales específicos, por su valor estético (por ejemplo, el vidrio) o culinario (por ejemplo, la cerveza). Cientos de miles de visitantes de Europa atestiguan el atractivo de tales objetos en el contexto de actividades educativas o recreativas. Lo mismo ocurre con los restos de antiguas actividades industriales, ya sean monumentos industriales bien conservados o simples ruinas de edificios y maquinaria. Este tipo de actividades, para las que se propone el término "turismo industrial", presentan un interés considerable para la promoción de los flujos turísticos menos tradicionales y de los lugares menos sometidos al turismo de masas.



Algunas definiciones

El turismo industrial todavía no es un concepto muy bien definido, pero analizaremos las conceptualizaciones más importantes

Dietrich Soyez, vicepresidente de la Unión Geográfica Internacional, define el turismo industrial como "cualquier tipo de desplazamiento realizado por visitantes externos atraídos por paisajes industriales en los que existe una fábrica en funcionamiento o incluso en desuso".

(Soyez Dietrich, "Industrietourismus", Erdkunde, vol. 40, n. 2, 1986)

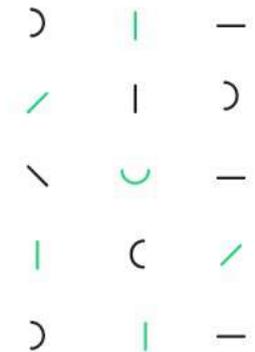
Para Soyez, de hecho, el concepto de "industrietourismus" no debería centrarse tanto en un tipo concreto de atracción industrial, sino más bien en la razón que impulsa a los turistas a visitarla, es decir, el interés por el mundo industrial (ya sea pasado o presente).



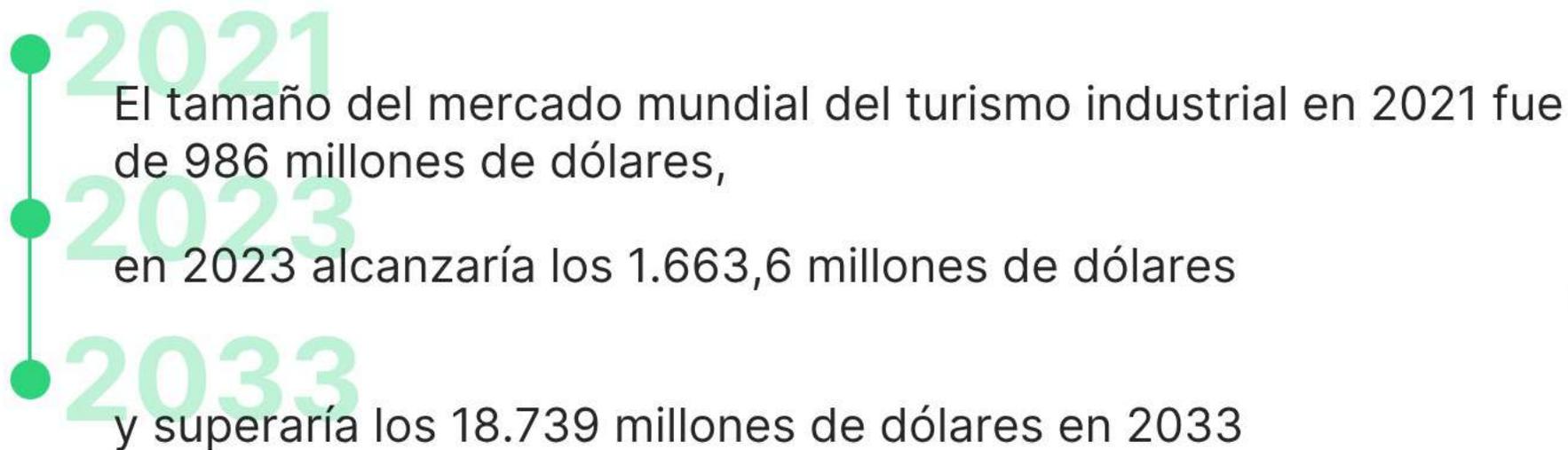
Algunas definiciones

Otra definición importante es la aportada por la académica australiana **Ann Frew**, que define el turismo industrial como "las visitas de turistas a lugares de explotación en los que la actividad principal del lugar no está orientada al turismo".

El término industria, en este caso, no debe entenderse como una "industria manufacturera", sino como un sector de la economía. Se amplía así el tipo de empresas que pueden abrir sus puertas a los visitantes, con la excepción de los negocios que producen bienes destinados exclusivamente a los turistas.



¿Y AHORA? UN MERCADO EN CRECIMIENTO



Fuente www.futuremarketinsights.com

Actividad

Imagine ofertas de destinos alternativos a los principales centros turísticos y operadores para llegar a ellos utilizando el [mapa de turismo industrial europeo](#) y calcule la [huella ecológica](#) de su viaje.

Compara los resultados con un viaje a las principales capitales europeas en avión.

¡Buen trabajo!

Gracias y adiós



Para saber mas : www.coolclassicars.info

COOL CLASSIC CARS



Plan de estudios para educadores

Curso extendido

PLAN

día 1 CLIMA Y TURISMO

- 9:00 - presentación
- 09.30 – escenarios de crisis climática
- 11:00 - break
- 11.15 -no sólo la contaminación del aire
- 12.30 - almuerzo
- 13.30 - clima y turismo
- 14.45 - coffebreak
- 15.00 – debate sobre turismo de masas y turismo sostenible
- 16.00 - conclusiones

día 2 ACV Y LEGISLACIÓN

- 9.30 - De Kioto a París: la COP y los acuerdos climáticos internacionales
- 10.15 – Programas europeos
- libro blanco sobre transporte
- 11:00 - break
- 11.15 - debate 30 años de lucha contra el cambio climático
- 12.30 - almuerzo
- 13.30 – Análisis ACV: un enfoque saludable para la transición
- 14.45 - coffebreak
- 15.00 - debate: sharing economy y sharing mobility
- 16.00 - conclusiones

día 3 COCHES ANTIGUOS Y TURISMO INDUSTRIAL

- 09.30 – Coches clasicos: un mercado en expansión
- 11:00 - break
- 11.15 - tendencias del turismo
- 12.30 - almuerzo
- 13.30 - turismo industrial y turismo del patrimonio industrial
- 14.45 - coffebreak
- 15.00 - mejores prácticas
- 15.30 - actividad: ¿cuánto contamina un viaje en un coche antiguo?
- 16.30 - conclusiones

Presentación

El tema del proyecto Cool Classic Cars, financiado por el programa Erasmus+, está dedicado a la intersección aún relativamente inexplorada entre los coches clásicos, el turismo sostenible y la concienciación sobre el patrimonio industrial. Este curso tiene como objetivo crear conciencia sobre las conexiones cruciales entre las tecnologías emergentes y el conocimiento necesario para adoptar prácticas recreativas sostenibles, promoviendo un turismo respetuoso con el medio ambiente.

El principal objetivo del proyecto Cool Classic Cars es explorar el potencial del mercado de coches clásicos en el contexto del desarrollo turístico sostenible, abordando los retos del cambio climático. El sector turístico, que contribuye significativamente a las emisiones globales de gases de efecto invernadero, requiere un enfoque innovador para mitigar los impactos negativos. Este proyecto pretende combinar la pasión por los coches antiguos con la atención a los territorios afectados por el turismo de masas, impulsando alternativas que favorezcan experiencias más cercanas, sostenibles y respetuosas con la comunidad.

En este contexto, el proyecto Cool Classic Cars se centra en dos temas convergentes: los coches antiguos como recurso y los yacimientos de arqueología industrial. Si se utiliza correctamente, el creciente mercado de automóviles clásicos puede contribuir a una economía circular, ofreciendo nuevas posibilidades en el sector turístico y apoyando iniciativas de movilidad sostenible.

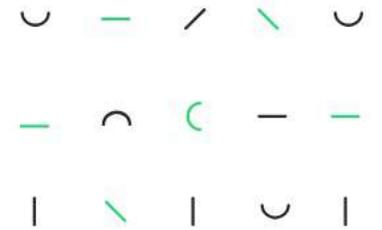
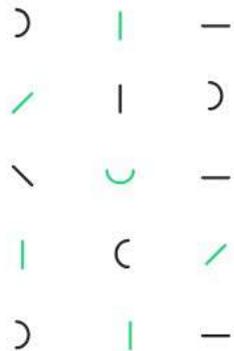


día 1 CLIMA Y TURISMO

El problema del Calentamiento Global

El calentamiento global es el aumento inusualmente rápido de la temperatura promedio de la superficie de la Tierra durante el siglo pasado, principalmente debido a los gases de efecto invernadero liberados por las personas que queman combustibles fósiles.

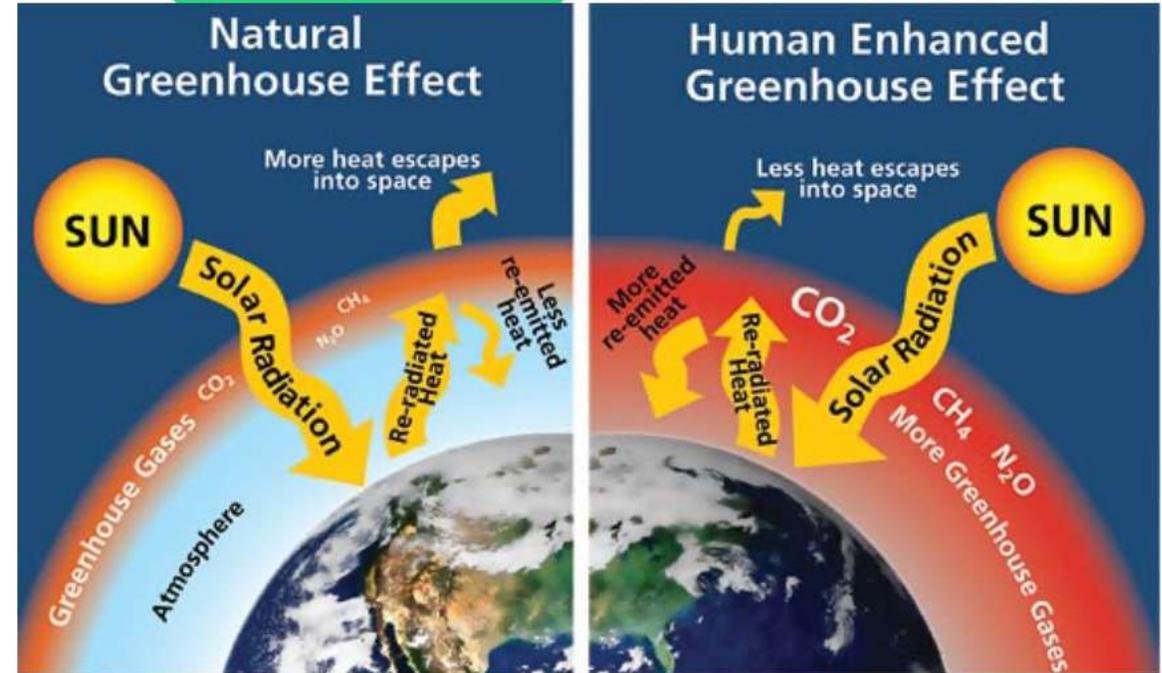
En la historia de la Tierra antes de la Revolución Industrial, el clima de la Tierra cambió debido a causas naturales no relacionadas con la actividad humana. Estas causas naturales todavía están en juego hoy en día, pero su influencia es demasiado pequeña o ocurren con demasiada lentitud para explicar el rápido calentamiento observado en las últimas décadas.



El efecto invernadero

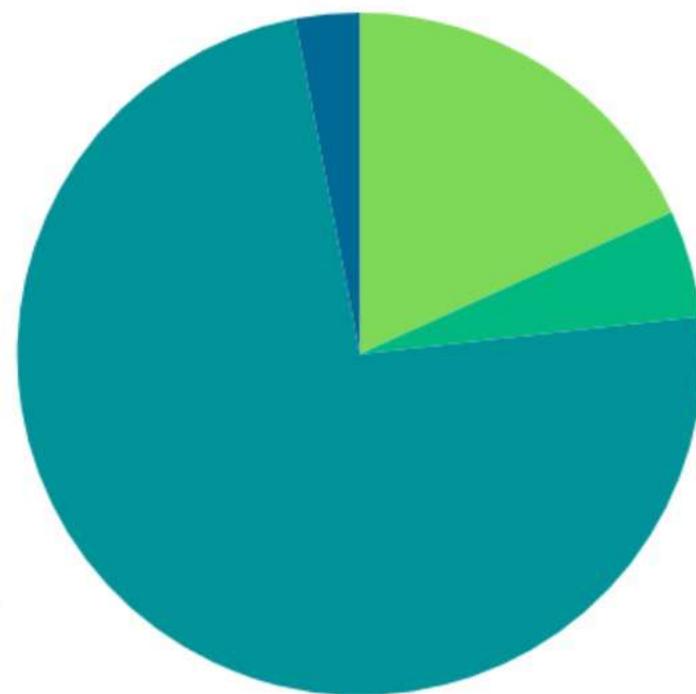
El efecto invernadero es un proceso que ocurre cuando los gases en la atmósfera de la Tierra atrapan el calor del Sol. Este proceso hace que la Tierra sea mucho más cálida de lo que sería sin una atmósfera. El efecto invernadero es una de las cosas que hace de la Tierra un lugar cómodo para vivir.

El efecto invernadero natural de la Tierra hace posible la vida tal como la conocemos y el dióxido de carbono juega un papel importante en la provisión de la temperatura relativamente alta en la Tierra.



2016

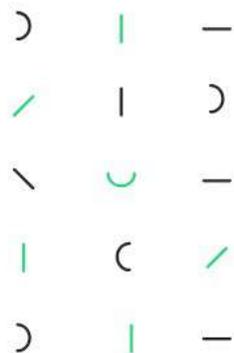
EMISIONES MUNDIALES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO POR SECTOR



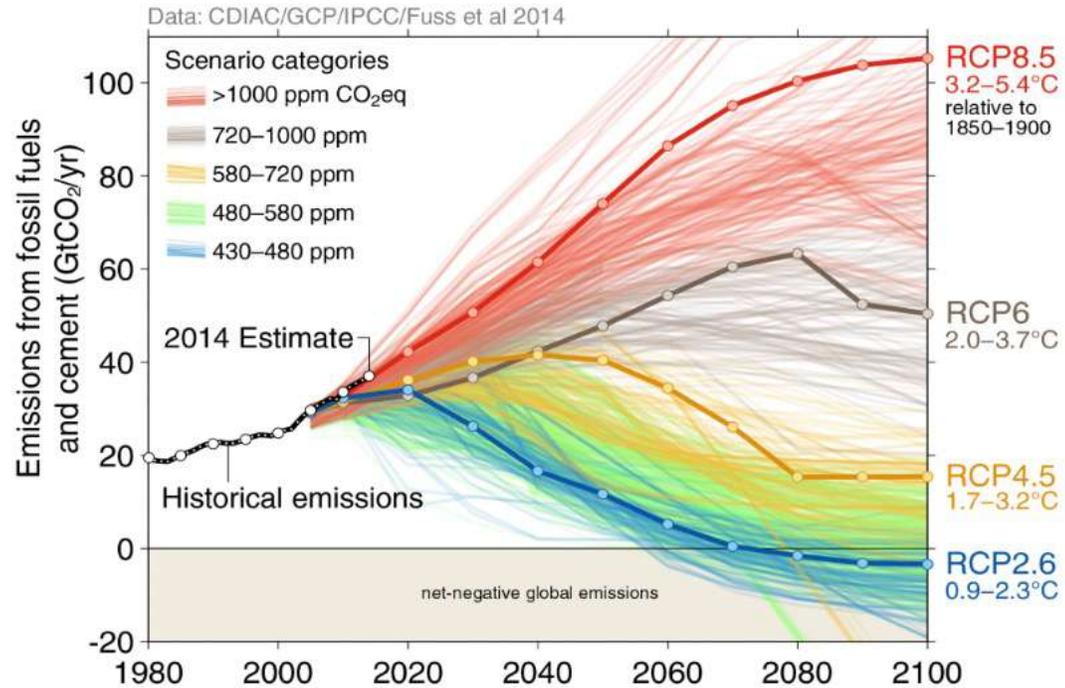
- Agricultura, silvicultura y uso de la tierra.
- Industria
- Desperdiciar
- Energía
transporte, construcción

Fuente: Ourworldindata

08

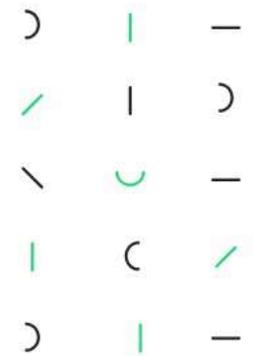


LOS ESCENARIOS DE EMISIONES DE GEI



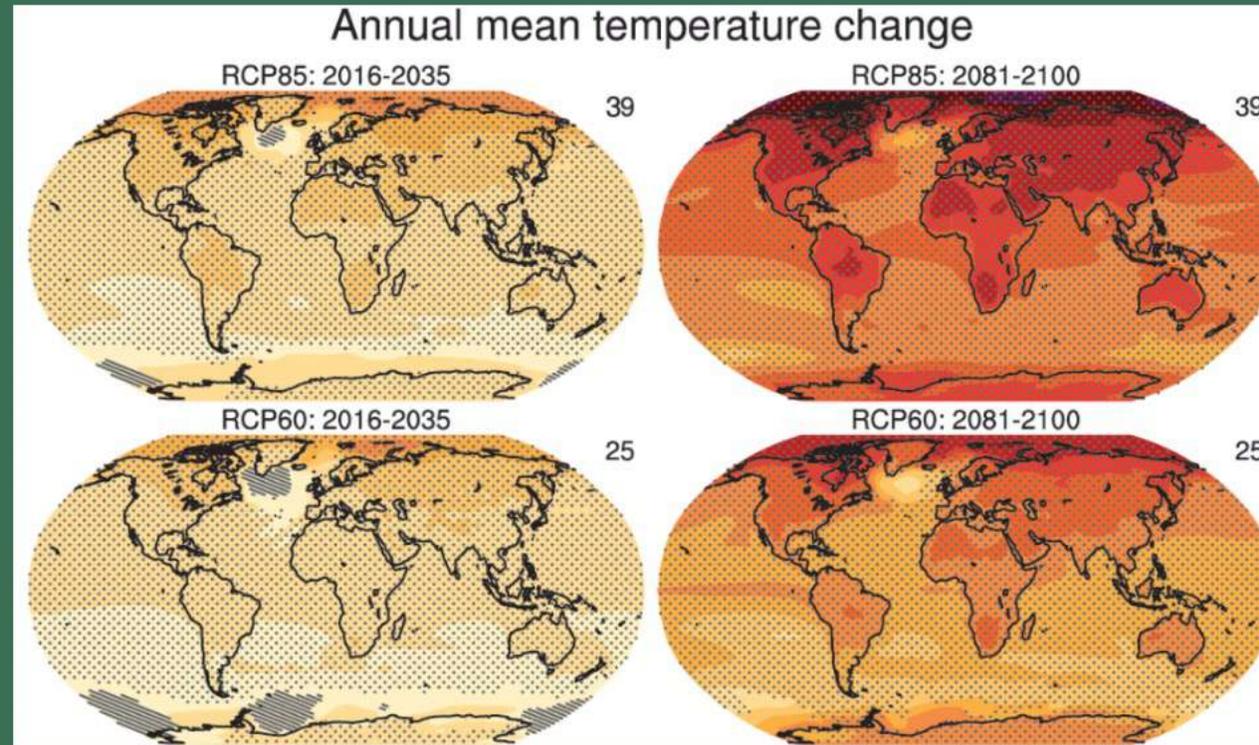
El IPCC ha estudiado varios escenarios en relación con las emisiones de GEI y el consiguiente calentamiento global del planeta.

Debe saberse que incluso el acuerdo mínimo alcanzado en los acuerdos internacionales implica algunos cambios que estarán impactando fuertemente en nuestro entorno.



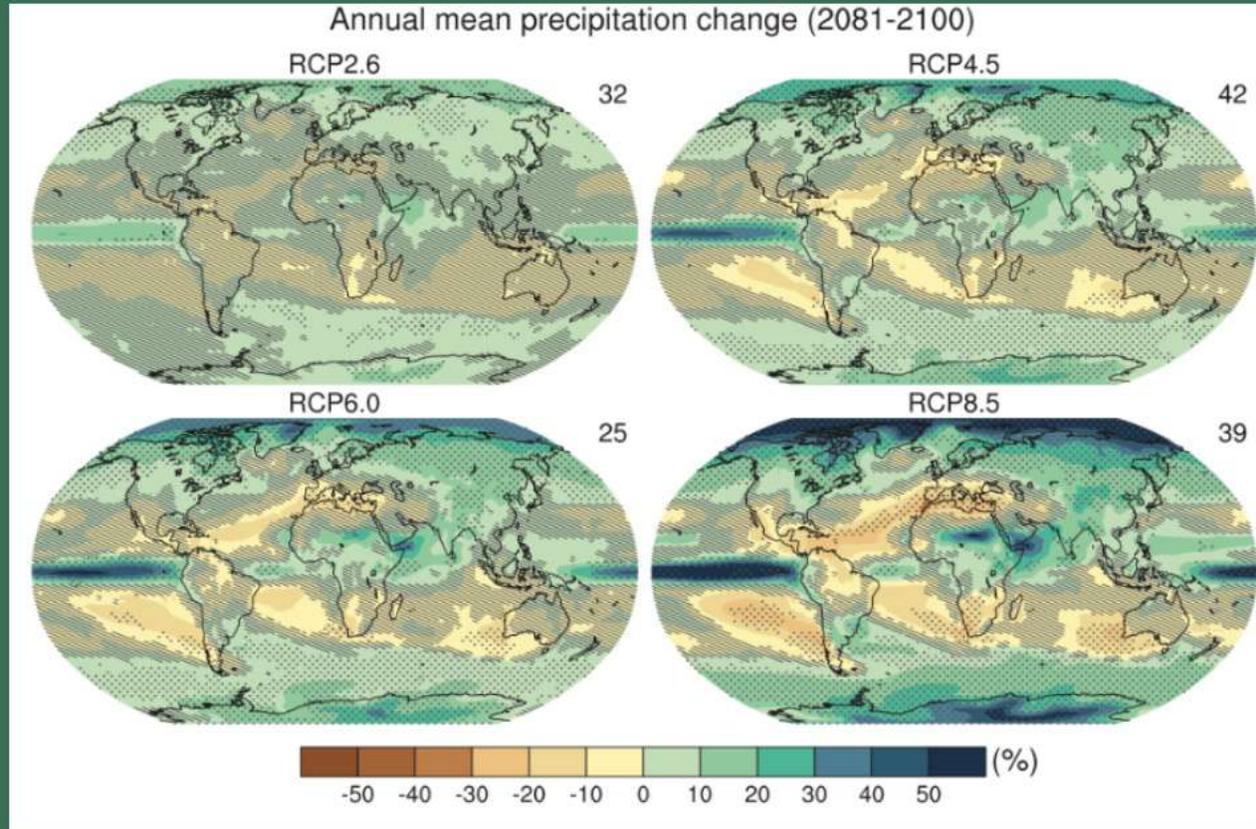


TEMPERATURA DE LA SUPERFICIE



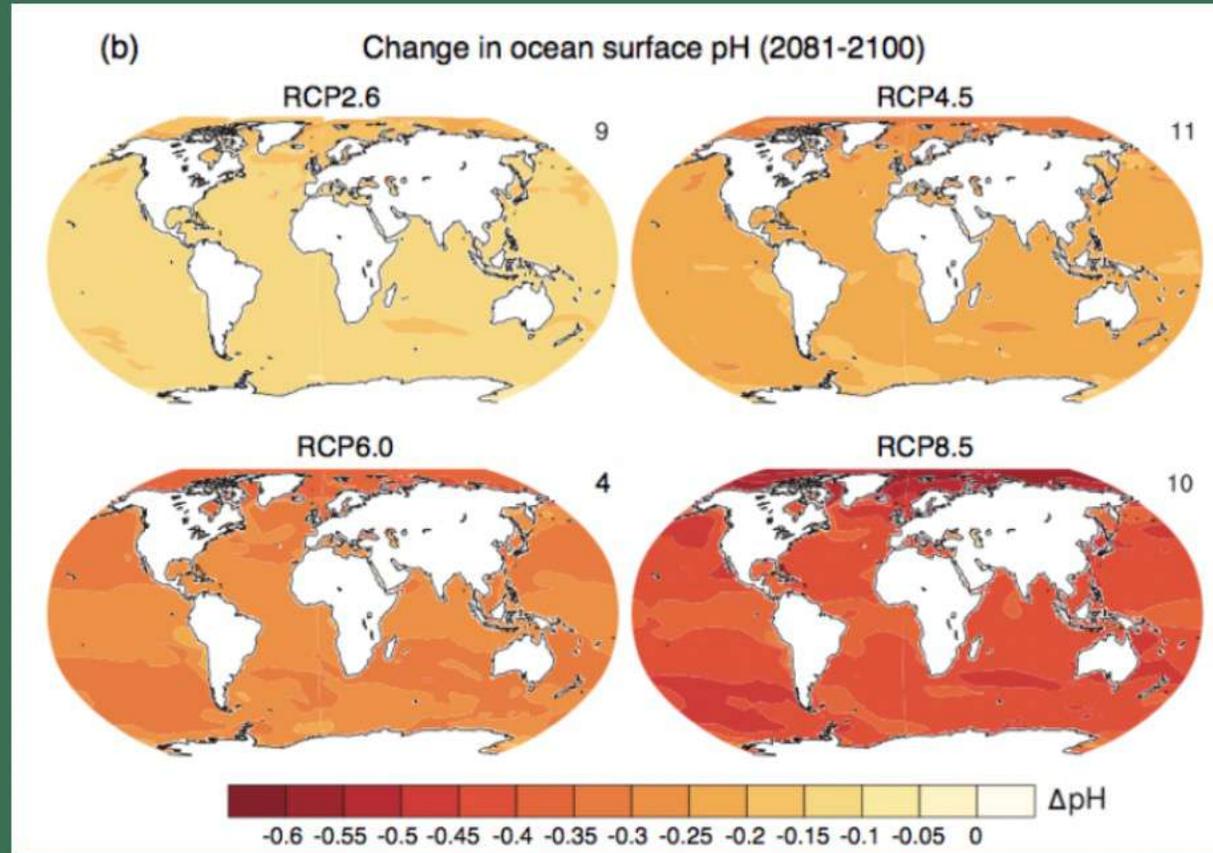


PRECIPITACIÓN MEDIA



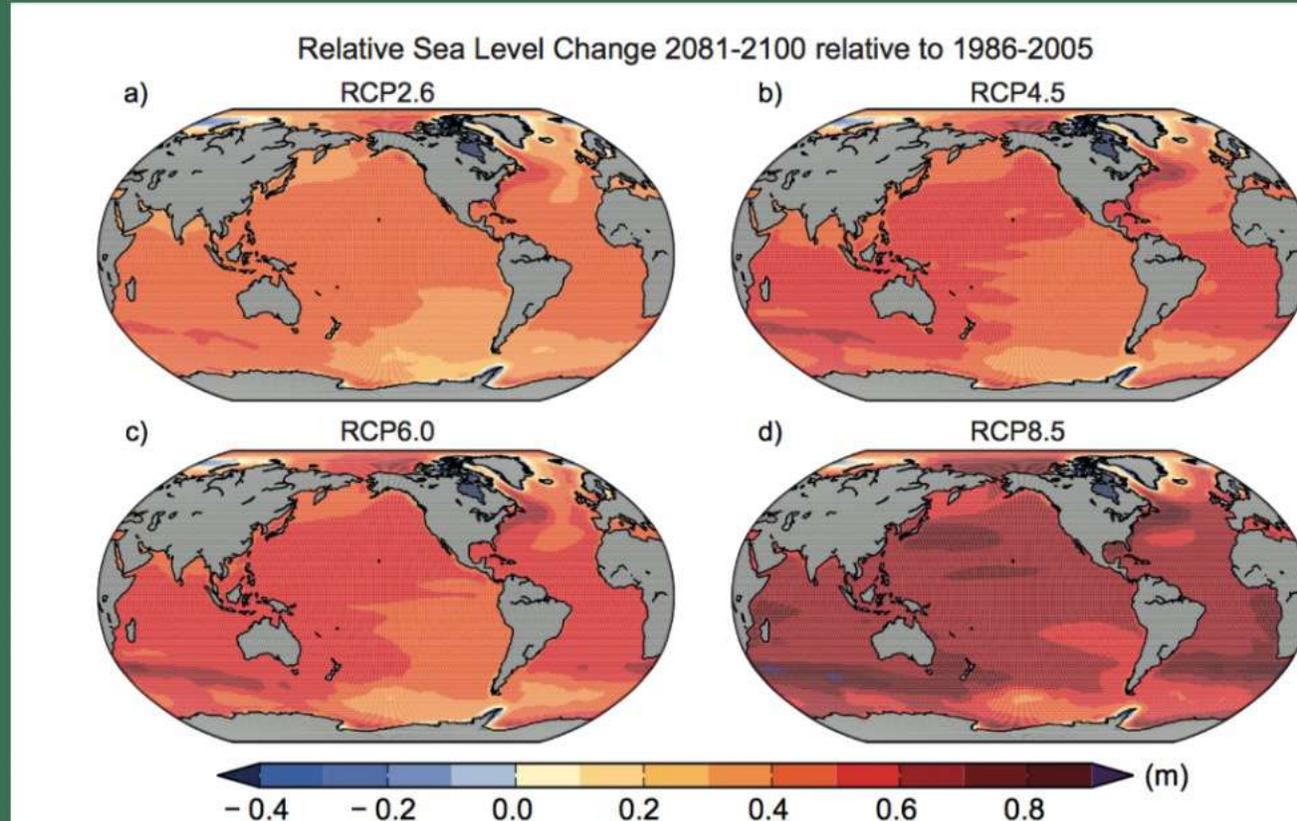


PH OCÉANOS

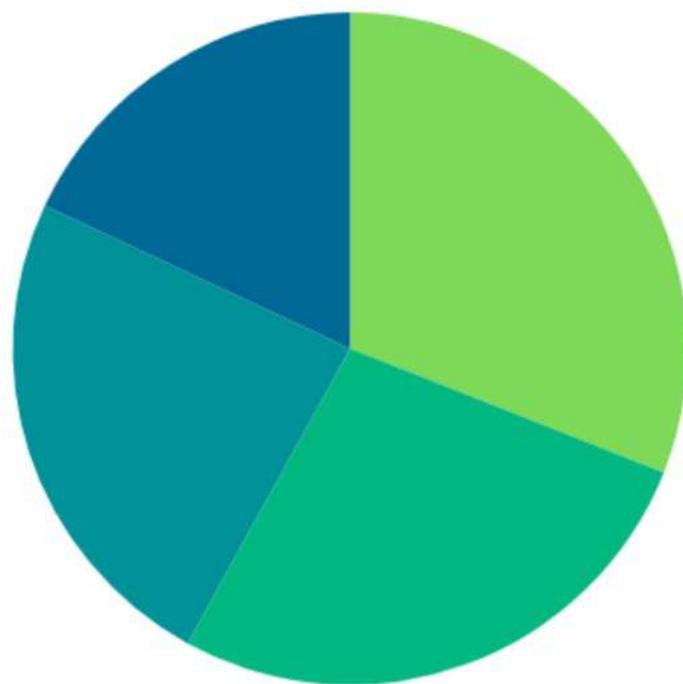




NIVEL DEL MAR

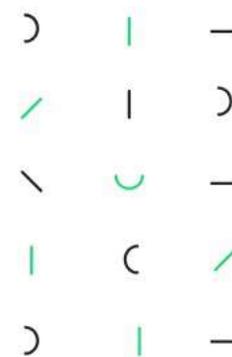


EMISIONES MUNDIALES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO RESULTANTES DE LA PRODUCCIÓN DE ALIMENTOS



- Ganadería y pesca 31%
- Producción agrícola 27%
- Cadena de suministro 18%
- Uso de suelo 24%

Fuente: ourworldindata



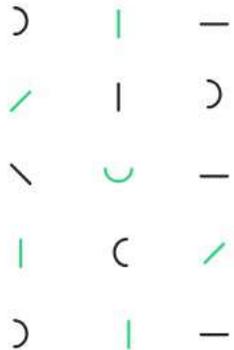
BREAK

No sólo la contaminación del aire



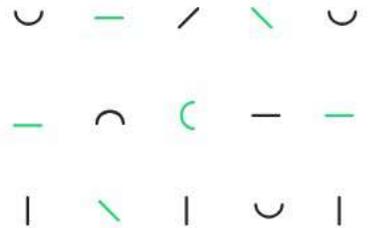
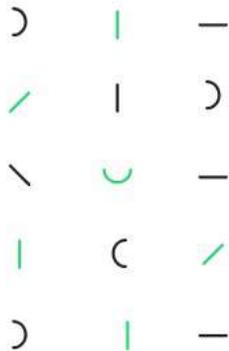
CONTAMINACION DE SUELO

El aumento de compuestos tóxicos (metales pesados, pesticidas, etc.) en los suelos afecta la salud humana y daña el ecosistema del suelo. Las tres vías principales para la contaminación difusa del suelo son la agricultura de deposición atmosférica y las inundaciones. La contaminación del suelo puede reducir la seguridad alimentaria al disminuir el rendimiento de los cultivos y hacer que los cultivos no sean seguros para el consumo.



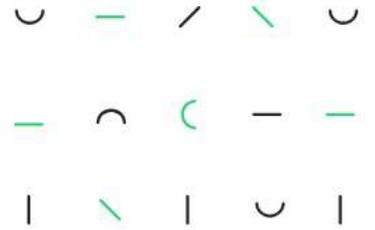
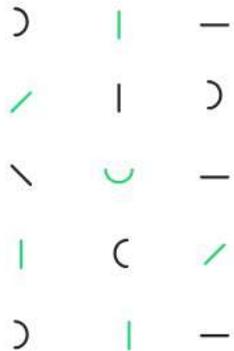
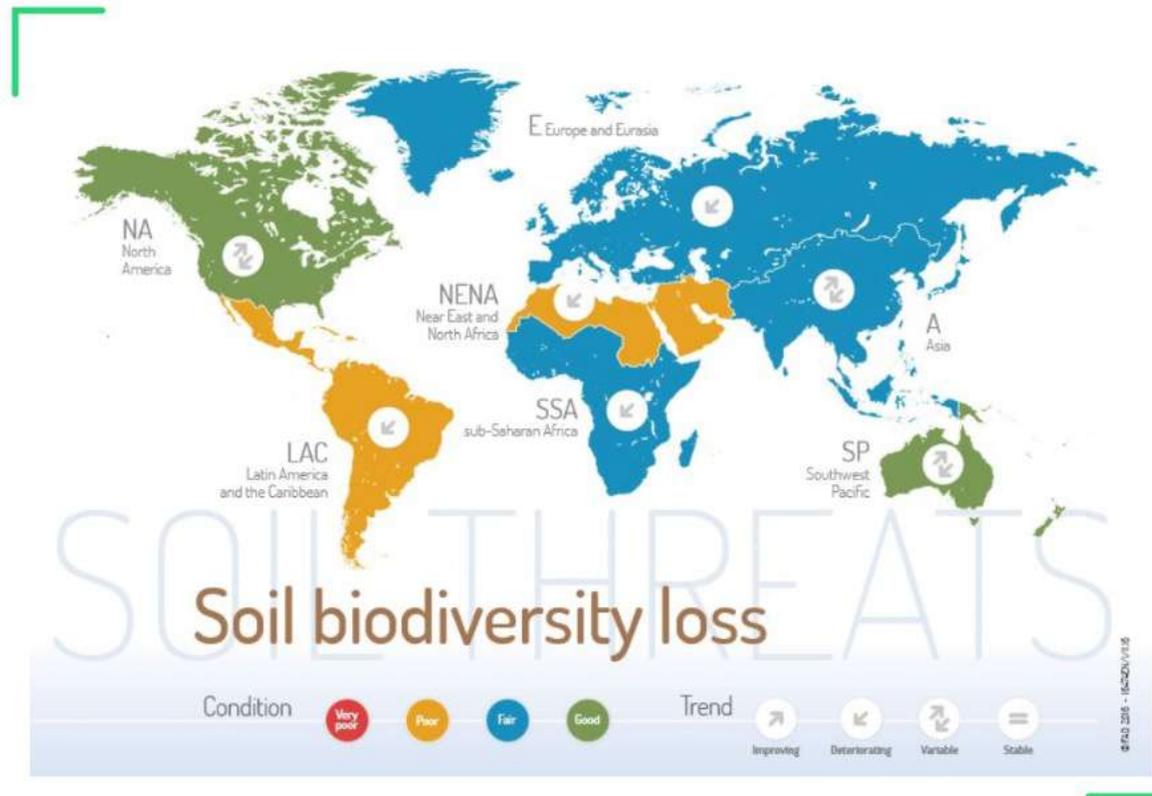
ACIDIFICACIÓN DEL SUELO

El mapa explica que la acidificación del suelo es un proceso de disminución del pH del suelo causado por la acumulación de iones H^+ y Al^{3+} en el suelo y la lixiviación de cationes básicos como Ca^{2+} , Mg^{2+} , K^+ y Na^+ . El mapa explica además las principales causas de la acidificación del suelo: lluvias prolongadas, drenaje de suelos de sulfato potencialmente ácidos, deposición ácida, aplicación excesiva de fertilizantes a base de amonio, deforestación y prácticas de uso de la tierra que eliminan todos los materiales cosechados.

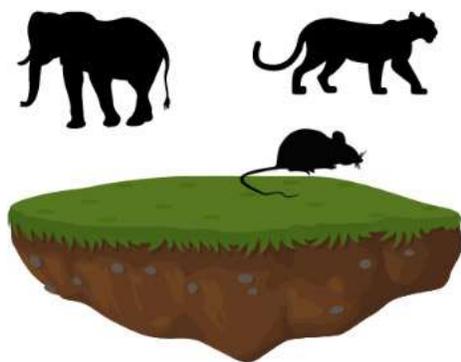


PÉRDIDA DE BIODIVERSIDAD DEL SUELO

Es un hecho ampliamente conocido que aproximadamente una cuarta parte de la biodiversidad de nuestro planeta se encuentra en los suelos. Por lo tanto, la disminución de la diversidad de organismos presentes en el suelo afecta múltiples funciones de los ecosistemas, incluida la diversidad de plantas, la descomposición, la retención y el ciclo de nutrientes, la salud de las plantas y los animales, el secuestro de carbono del suelo y las emisiones de gases de efecto invernadero. Por lo tanto, preservar la biodiversidad del suelo es importante para mejorar la salud del suelo.

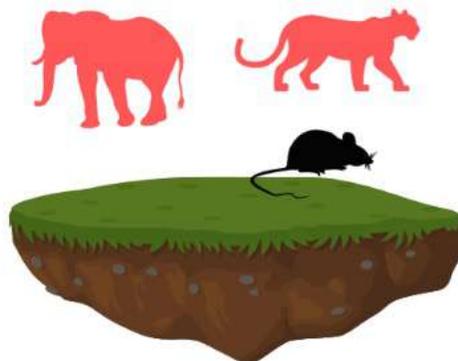


LA ERA DE HIELO



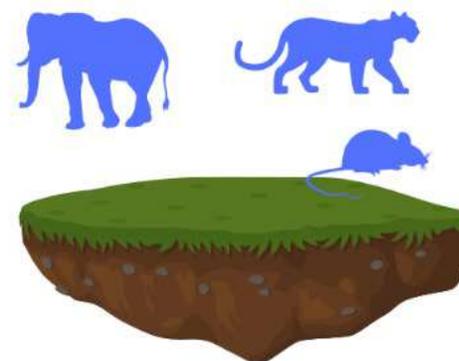
Durante la Edad del Hielo, muchos mamíferos grandes vagaron por la Tierra, llenando las ramas profundas del árbol de la vida de los mamíferos.

EL PRESENTE

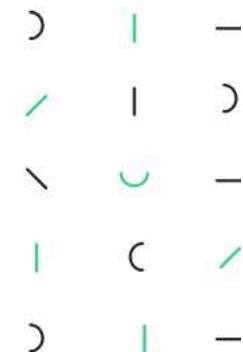


Desde entonces, todas las especies más grandes han sido eliminadas del árbol de los mamíferos debido a la extinción.

¿EL FUTURO?



Las especies supervivientes tendrán que diversificarse durante millones de años para restaurar esta historia evolutiva perdida y hacer crecer el árbol de la vida.



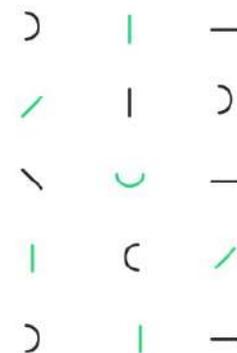
5-8 %

La contribución de los negocios de viajes y turismo a las emisiones globales de GEI

Según la UNWTO, los objetivos para alcanzar la sostenibilidad

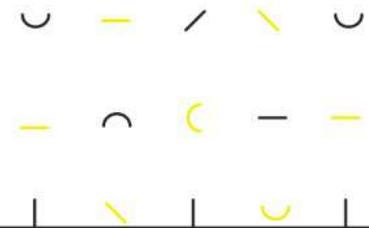
04

-  Hacer un uso óptimo de los recursos ambientales que constituyen un elemento clave en el desarrollo turístico, manteniendo los procesos ecológicos esenciales y ayudando a conservar el patrimonio natural y la biodiversidad.
-  Respetar la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas, conservar su patrimonio cultural construido y vivo y sus valores tradicionales, y contribuir a la comprensión y la tolerancia interculturales.
-  Garantizar operaciones económicas viables a largo plazo, que brinden beneficios socioeconómicos a todas las partes interesadas que se distribuyan de manera justa, incluidas oportunidades estables de empleo y generación de ingresos y servicios sociales para las comunidades anfitrionas y contribuyendo al alivio de la pobreza.



Pasos prácticos para un turismo más verde

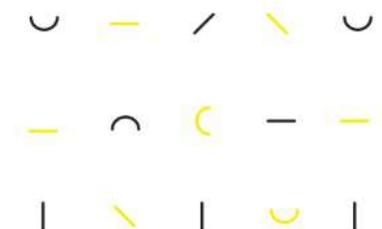
- > **Uso sostenible de los recursos.** La conservación y sostenibilidad de los recursos (naturales, sociales y culturales) es crucial y tiene sentido empresarial a largo plazo.
- > **Reducir el consumo excesivo y el desperdicio.** La reducción del consumo excesivo y el desperdicio evita los costos de restaurar el daño ambiental a largo plazo y contribuye al turismo de calidad.
- > **Mantenimiento de la biodiversidad.** Mantener y promover la diversidad natural, social y cultural es esencial para el turismo a largo plazo y crea una base resiliente para la industria.
- > **Integrar el turismo en la planificación.** El desarrollo turístico que se integra en el marco de planificación estratégica nacional y local y que lleva a cabo evaluaciones de impacto ambiental aumenta la viabilidad a largo plazo del turismo.
- > **Apoyando las economías locales.** El turismo que respalda una amplia gama de actividades económicas locales y que tiene en cuenta los costos y valores ambientales, protege estas economías y evita el daño ambiental.



Pasos prácticos para un turismo más verde

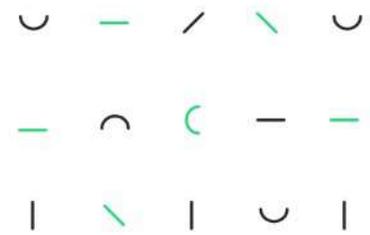
14

- > **Involucrar a las comunidades locales.** La plena participación de las comunidades locales en el sector turístico no solo las beneficia a ellas y al medio ambiente en general, sino que también mejora la calidad de la experiencia turística.
- > **Consultar a las partes interesadas y al público.** La consulta entre la industria del turismo y las comunidades, organizaciones e instituciones locales es esencial si se quiere que trabajen juntos y resuelvan posibles conflictos de intereses.
- > **Personal de formación.** La formación del personal que integra el turismo sostenible en las prácticas laborales, junto con la contratación de personal en todos los niveles, mejora la calidad del producto turístico.
- > **Comercializar el turismo de manera responsable.** El marketing que brinda a los turistas información completa y responsable aumenta el respeto por los entornos naturales, sociales y culturales de las áreas de destino y mejora la satisfacción del cliente.
- > **Emprender investigaciones.** La investigación y el seguimiento continuos por parte de la industria mediante la recopilación y el análisis de datos efectivos son esenciales para ayudar a resolver problemas y brindar beneficios a los destinos, la industria y los consumidores.



BREAK

Los 3 puntos clave de la sostenibilidad



Comunidad

Respetar y potenciar las comunidades de acogida



Medio ambiente

Preservar los recursos y los hábitats de los vivos



Economía

Fortalecer las economías locales, involucrando a todos los actores

05



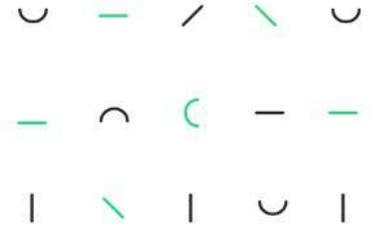
Comunidad

La comunidad que acoge debe involucrarse y su cultura e historia deben ser preservadas por los turistas y las instituciones.

Algunos ejemplos:



Los autos típicos de finales de los años 50 en Cuba se han convertido en una de las experiencias más atractivas de la isla, según los dueños, una oportunidad de negocio que realza su patrimonio y da un trabajo justo a muchas personas.



06



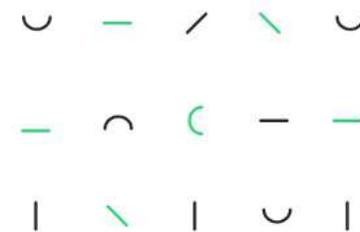
Medio ambiente

La biodiversidad y los recursos naturales deben ser cuidados por quienes viajan.

Algunos ejemplos:



Durante muchos años, los turistas asaltaron las playas de Cerdeña para recolectar recuerdos hechos a sí mismos de su arena. La Ley Regional 16/2017 prohíbe la recogida de arena, conchas, piedras y guijarros de las playas y el mar de Cerdeña. Esta infracción prevé una multa administrativa que oscila entre los 500 y los 3.000 euros.



07



Economía

Involucrar a las empresas de la población local para aumentar la participación de la riqueza en las comunidades anfitrionas, apoyar salarios y mano de obra justos.

Algunos ejemplos :



Pasar a una economía más verde, también en el sector turístico, da lugar a un crecimiento más sostenible para todas las comunidades.

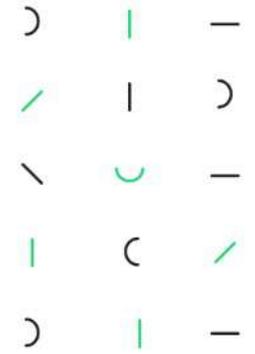
08

Las nuevas tendencias para un viaje sostenible

En el camino de la sustentabilidad, algunas tendencias están marcando la conciencia del consumidor:



Son algunas de las formas en que los viajeros y las organizaciones están brindando la posibilidad de una forma de viajar más sostenible, significativa y rica.



CLIMA Y TURISMO

Recursos

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

Debate

La clase se dividirá en tres grupos: uno que resalta las ventajas, otro que aborda los temas relacionados con el turismo de masas y el tercero que actuará como grupo de evaluación de la discusión. Cada grupo desarrollará sus argumentos en un periodo de 15 minutos.

Los próximos 15 minutos estarán dedicados a la presentación de argumentos y debate.

El equipo de evaluación decidirá qué grupo presentó los argumentos más convincentes.



día 2

ACV Y LEGISLACIÓN



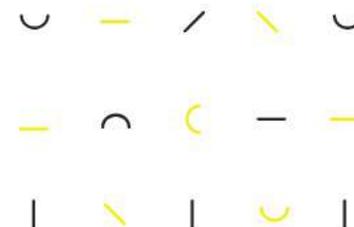
EL ACUERDO DE PARÍS

24

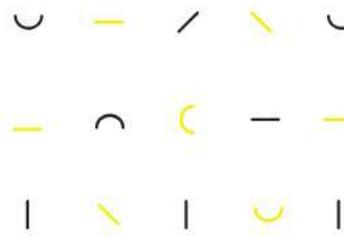
El Acuerdo de París (en francés: Accord de Paris), a menudo denominado Acuerdos de París o Acuerdos Climáticos de París, es un tratado internacional sobre el cambio climático. Adoptado en 2015, el acuerdo cubre la mitigación, adaptación y financiación del cambio climático. El Acuerdo de París fue negociado por 196 partes en la Conferencia de Cambio Climático de las Naciones Unidas de 2015 cerca de París, Francia. A febrero de 2023, 195 miembros de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) son partes del acuerdo. De los cuatro estados miembros de la CMNUCC que no han ratificado el acuerdo, el único gran emisor es Irán. Estados Unidos se retiró del acuerdo en 2020, pero se reincorporó en 2021.

Los objetivos son:

- > Mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de los 2 °C por encima de los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que esto reduciría significativamente los riesgos y los impactos del cambio climático.
- > Aumentar la capacidad de adaptarse a los impactos adversos del cambio climático y fomentar la resiliencia climática y el desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de una manera que no amenace la producción de alimentos.
- > Hacer que los flujos financieros sean consistentes con un camino hacia bajas emisiones de gases de efecto invernadero y un desarrollo resiliente al clima.



DE KIOTO A PARÍS

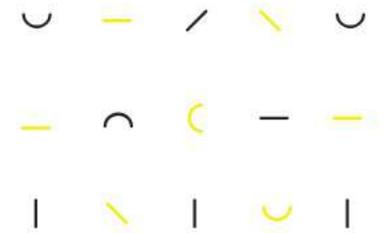


El Acuerdo de París: el camino de la UE hacia la neutralidad climática



26

En diciembre de 2015, por primera vez, todos los países del mundo acordaron un esfuerzo colectivo para:
Mantener el calentamiento global muy por debajo de 2°C
Abordar los efectos del cambio climático



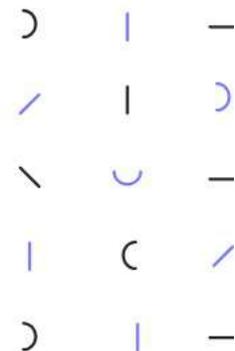
Objetivos de la UE sobre el clima: Plan de objetivos climáticos para 2030

Sobre la base de una evaluación de impacto exhaustiva, la Comisión ha propuesto aumentar la ambición de la UE en la reducción de los gases de efecto invernadero y establecer este camino más ambicioso para los próximos 10 años. La evaluación muestra cómo pueden contribuir todos los sectores de la economía y la sociedad, y establece las medidas políticas necesarias para lograr este objetivo.

Objetivos:

- > Establecer un camino más ambicioso y rentable para lograr la neutralidad climática para 2050.
- > Estimular la creación de empleos verdes y continuar con el historial de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero mientras crece su economía.
- > Alentar a los socios internacionales a aumentar su ambición de limitar el aumento de la temperatura global a 1,5 °C y evitar las consecuencias más graves del cambio climático.

27



Los programas de la UE para alcanzar los objetivos de la agenda 2030

Europa se ha fijado una serie de objetivos de gran alcance para lograr la neutralidad ecológica de aquí a 2050, con hitos fijados para 2030.

En este sentido, la Comisión financia diversas iniciativas y programas que apoyan a las empresas y administraciones en la dirección de los cambios sistémicos necesarios para alcanzar los objetivos de la agenda.

La optimización y la reutilización responsable de los recursos se encuentran entre las principales estrategias para mitigar el impacto climático, como destaca, por ejemplo, el programa LIFE.

LIFE Programme



The screenshot shows the top section of the LIFE Programme website. It features a dark blue header with a forest background on the left and the 'Life' logo (a yellow circle with stars) on the right. Below the header is a white box containing the text: 'LIFE Programme' and 'The LIFE Programme is the EU's funding instrument for the environment and climate action.' Below this, there are six yellow boxes arranged in a 2x3 grid, each with an icon and a label: 'Nature and Biodiversity', 'Circular Economy and Quality of Life', 'Climate Change Mitigation and Adaptation', and three others with icons representing energy, circular economy, and people.

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

[Life programme website](#)

Europa y el transporte

Incluso en el ámbito del transporte, las directrices europeas son muy detalladas, a partir del Libro Blanco de 2011 que describe el camino para reducir las emisiones de carbono en el transporte privado y la logística. En particular, el concepto de intermodalidad entra en juego como un enfoque necesario para la movilidad sostenible.



WHITE PAPER

Roadmap to a Single European Transport Area. Towards a competitive and sustainable transport policy COM(2011) 144 final:10 objectives

Desarrollar y utilizar combustibles y sistemas de propulsión innovadores y sostenibles:

- 1** Reducir a la mitad el uso de “vehículos de propulsión convencional” en el transporte urbano para 2030 y eliminarlo por completo para 2050; Crear un sistema de logística urbana con cero emisiones de CO2 en las principales ciudades de aquí a 2030.
- 2** En la aviación, utilizar un 40% de combustibles bajos en carbono para 2050; Además, de aquí a 2050, en la Unión Europea, reducir las emisiones de CO2 provocadas por los fuelóleos utilizados en el transporte marítimo en un 40% y, si es factible, en un 50%.

WHITE PAPER

Optimizar la eficacia de las cadenas logísticas multimodales, incluido el aumento del uso de modos de transporte más eficientes energéticamente:

- 3** Para distancias superiores a 300 km, el 30% del transporte de mercancías por carretera debería trasladarse a otros modos, como el ferrocarril o las vías navegables, de aquí a 2030. Para 2050, este porcentaje debería aumentar al 50% a través de corredores de mercancías eficientes y respetuosos con el medio ambiente. Para lograr este objetivo será necesario desarrollar una infraestructura adecuada.
- 4** Completar la red ferroviaria europea de alta velocidad de aquí a 2050. Triplicar la red ferroviaria de alta velocidad existente de aquí a 2030 y mantener una red ferroviaria densa en todos los Estados miembros. De aquí a 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia debería realizarse por ferrocarril.
- 5** Tener una red RTE-T multimodal “esencial” plenamente operativa en toda la Unión Europea para 2030 y una red de alta calidad y capacidad con una gama de servicios de información conectados para 2050.
- 6** Conectar todos los aeropuertos principales a la red ferroviaria de aquí a 2050, preferiblemente a la red ferroviaria de alta velocidad. Garantizar que todos los puertos marítimos importantes estén suficientemente conectados al sistema de transporte de mercancías por ferrocarril y, cuando sea posible, a las vías navegables interiores.

WHITE PAPER

Mejorar la eficiencia del transporte y el uso de las infraestructuras a través de la información e incentivos de mercado:

- 7 Hacer operativa la infraestructura modernizada de gestión del tráfico aéreo (SESAR) en Europa de aquí a 2020 y completar el Cielo Único Europeo. Implantar sistemas equivalentes de gestión del tráfico terrestre y marítimo, así como el Sistema Global Europeo de Navegación por Satélite (Galileo).
- 8 Establecer un marco para un sistema europeo de información, gestión y pago en el transporte multimodal de aquí a 2020.
- 9 Progreso hacia el objetivo de “cero muertes” en el transporte por carretera para 2050. En consonancia con este objetivo, el número de muertes debería reducirse a la mitad para 2020 y la Unión Europea debería esforzarse por convertirse en líder mundial en seguridad en todos los modos de transporte.
- 10 Avanzar hacia la plena implementación de los principios de que el usuario paga y de quien contamina paga, garantizando que el sector privado se comprometa a eliminar las distorsiones, incluidos los subsidios perjudiciales, generar ingresos y asegurar financiación para futuras inversiones en transporte.

Debate: 30 años de lucha contra el cambio climático



VER EL [video](#)

Los primeros acuerdos internacionales sobre cambio climático se remontan a 1997.

En su opinión, ha habido compromisos y metas para la conservación del clima

¿alcanzable y perseguido constantemente? ¿Qué más se puede hacer para mitigar

el calentamiento global, manteniendo al mismo tiempo un enfoque realista y

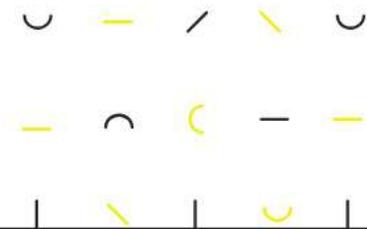
siendo consciente de las necesidades económicas de las comunidades globales?

BREAK

¿CUÁNTO MÁS VERDE ES UN COCHE VERDE? 🚗 🌱 ?

12

El crecimiento de la producción automotriz global en las últimas décadas ha provocado aumentos bruscos en las emisiones que han afectado tanto a la población como a los sectores industriales a nivel mundial. Las emisiones de CO₂ de la UE corresponden aproximadamente al 8% de las emisiones globales de CO₂. Según los datos reportados por la Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA), el sector del transporte es responsable de aproximadamente una cuarta parte de las emisiones totales de CO₂ en Europa, el 71,7% de las cuales se deben al transporte por carretera, del cual más de la mitad (60,6%) es atribuible a los coches. Por lo tanto, el transporte por carretera es responsable de aproximadamente una quinta parte de las emisiones totales en la UE, siendo los coches los medios de transporte más contaminantes.



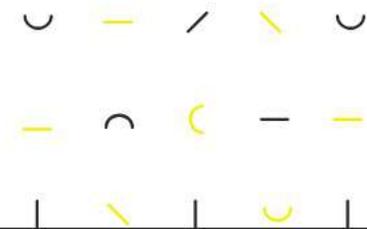
¿QUÉ ENTENDEMOS POR ENERGÍA GRIS?

Desafortunadamente, la energía eléctrica no se produce exclusivamente mediante fuentes renovables, sino que aún se obtiene a través de una mezcla de diferentes fuentes que pueden tener una huella de carbono (por ejemplo, carbón, gas natural, petróleo) o pueden producir diferentes tipos de residuos peligrosos, como la energía nuclear.

23

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%

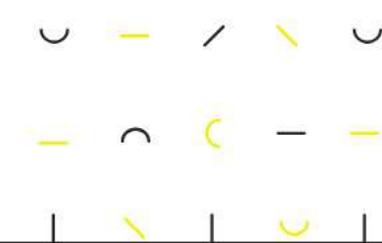


EVALUACIÓN DEL IMPACTO DEL CICLO DE VIDA

Para evaluar el impacto real de un producto, en particular de los vehículos eléctricos de batería (BEV) y los vehículos híbridos eléctricos (HEV), se evidencia que el enfoque no debería limitarse únicamente a las emisiones de gases de efecto invernadero durante su uso en carretera. Para comprender el impacto real y la sostenibilidad, es necesario considerar todo el ciclo de vida del producto.

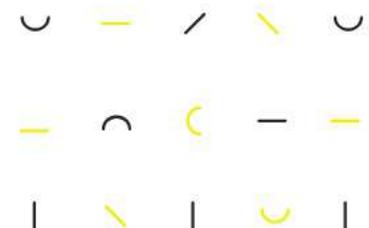
El análisis del ACV señala la importancia de examinar todos estos aspectos:

- > Etapa de Producción
- > Producción de Baterías
- > Resultados de la Producción de Vehículos
- > Etapa de Uso
- > Emisiones en Carretera
- > Fin de Vida
- > Eliminación de Baterías de Vehículos Eléctricos



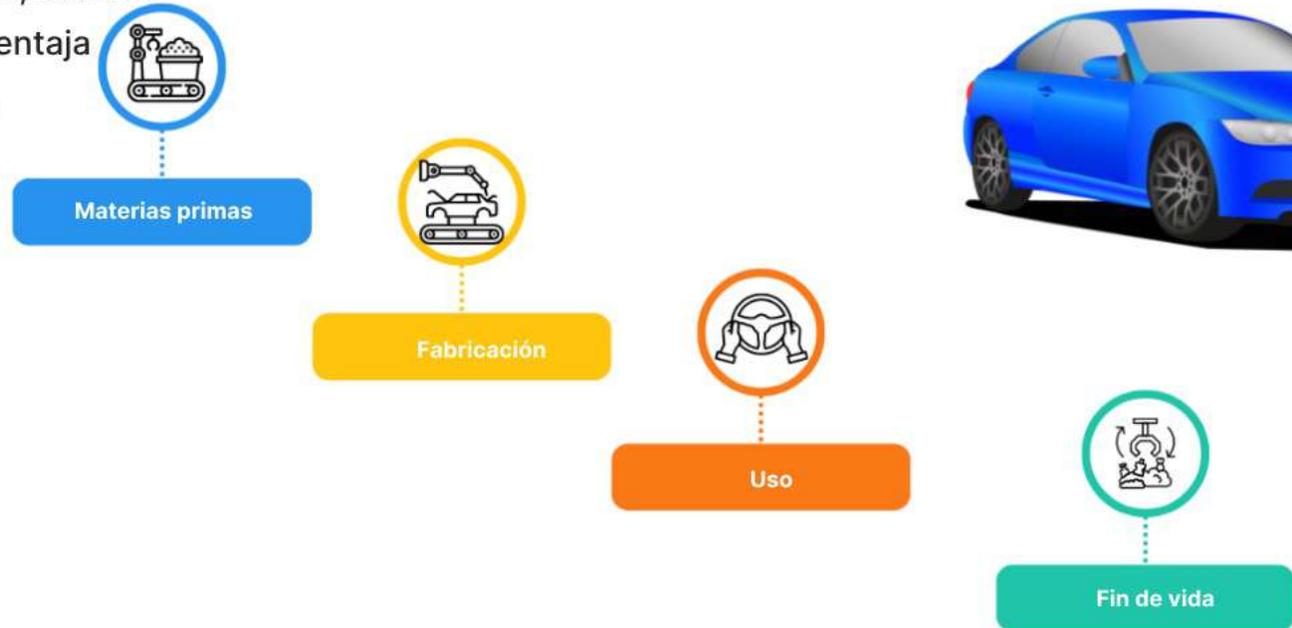
ANÁLISIS DEL ACV

Todos los estudios coinciden en atribuir el mayor impacto ambiental de un vehículo eléctrico a su fase de producción, mientras que los vehículos tradicionales tienen un impacto mayor durante la fase de uso del vehículo. Específicamente, según un estudio de la Universidad de Palermo, los vehículos eléctricos de batería (BEV) emiten en general menos CO₂ equivalente en todo su ciclo de vida en comparación con los vehículos de motor de combustión interna (ICEV). En particular, las emisiones totales de CO₂ para los BEV representan el 58,6% de las de los vehículos tradicionales de gasolina. La fase de producción de los BEV tiene un impacto significativamente mayor en términos de emisiones de CO₂ en comparación con la producción de vehículos de gasolina, debido principalmente a la producción de baterías de iones de litio. La producción de un BEV implica 4215 kg de CO₂ equivalente, lo que representa un aumento del 112% en comparación con la producción de un ICEV. Para los vehículos de gasolina y híbridos (HEV), la mayoría de las emisiones de CO₂ ocurren durante la fase de uso (85,5% para ICEV y 78,8% para HEV). Por el contrario, para los BEV, la fase de producción representa la mayor parte de las emisiones totales de CO₂ (52,3%).

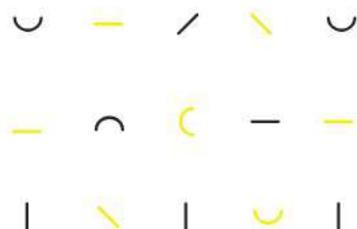


Considerando una distancia de vida útil de 150,000 km, los vehículos eléctricos de batería (BEV) resultan ser la solución menos impactante entre las tres alternativas consideradas, con una reducción del 41.4% en las emisiones de CO2 en comparación con los vehículos de motor de combustión interna (ICEV) 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

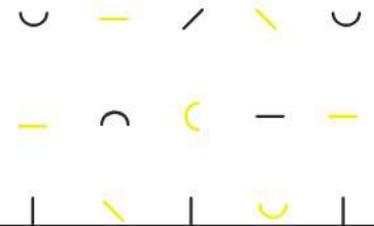


Producción de Baterías de Litio:

La producción de baterías de iones de litio para los BEV es responsable de la mayor acidificación terrestre, con 60.3 kg de SO₂ equivalente, que representa el 73% del impacto total generado en la fase de producción. Esto se debe a las emisiones de óxidos de azufre (SOX) y óxidos de nitrógeno (NOX) durante la extracción y refinado de níquel, cobre y aluminio, así como durante la producción de celdas y procesos de grafito sintético. La acidificación tiene una serie de efectos negativos sobre el medio ambiente, dañando plantas, causando pérdida de nutrientes del suelo y contaminando el agua con consecuencias para la fauna y flora de una zona determinada.

Otro problema crítico relacionado con los materiales crudos de las baterías concierne al impacto social que tiene la extracción de estos metales en algunos países donde se encuentran las principales minas, como Indonesia para el níquel y Congo para el cobalto. En estos países, frecuentemente se observan graves violaciones de derechos humanos y el uso de trabajo infantil (Amnistía Internacional).

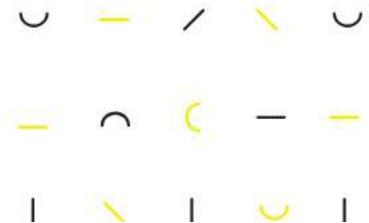
30



EN CONCLUSIÓN

En este punto, es necesario hacer una consideración: si, al final de su vida útil, un vehículo eléctrico ha causado un impacto en el calentamiento global similar al de un vehículo tradicional de gasolina o híbrido (como en los casos promedio europeo y polaco), desde un punto de vista ambiental, no se puede definir como un éxito. De hecho, en comparación con un vehículo tradicional de gasolina, un vehículo eléctrico causa aproximadamente el doble de emisiones acidificantes y de partículas y requiere la extracción de cinco veces la cantidad de minerales. Si se logra una reducción parcial en los gases de efecto invernadero, también debemos estar preparados para enfrentar otras categorías de impacto ambiental como las emisiones acidificantes y de partículas. Dado que es deseable una reducción global en todas las categorías de impacto, es necesario promover la investigación hacia el desarrollo de procesos de producción de baterías más eficientes y menos contaminantes, reduciendo significativamente la dependencia de minerales raros y fuentes de energía fósil.

Además, existe un patrimonio de coches vintage o clásicos que todavía vale la pena utilizar en lugar de desechar. El uso de estos vehículos históricos puede ser una opción sostenible, ya que evita el impacto ambiental asociado con la producción de vehículos nuevos y el desguace de los existentes. Por lo tanto, mantener y utilizar coches vintage puede contribuir a la reducción general del impacto ambiental, complementando la transición hacia tecnologías más limpias.



DEBATE: Sharing economy y sharing mobility

La introducción de sistemas de transporte compartido y las innovaciones en sistemas de transporte inteligentes (ITS) han transformado significativamente la movilidad en los últimos años, ayudando a reducir el impacto en la contaminación y la congestión. Desde bicicletas compartidas hasta coches compartidos, un número cada vez mayor de personas está eligiendo formas inteligentes y eficientes de moverse por las ciudades, renunciando a los vehículos privados.

En grupos, realizar una breve investigación sobre los modos de transporte compartido más comunes en las principales ciudades, contando su historia y destacando sus ventajas y desventajas.





día 3
CHOCE CLÁSICO Y
TURISMO INDUSTRIAL

El mercado de los coches antiguos y el potencial del turismo industrial

MERCADO DE AUTOS CLÁSICOS

Tamaño proyectado del mercado mundial de automóviles clásicos entre 2020 y 2024



Fuente de datos: Statista

ALGUNOS DATOS COMPARATIVOS

En Europa

Con un volumen total de 429.000 millones de euros en 2021, el mercado de coches usados en Europa es similar al de coches nuevos. En 2021 se venderán 32 millones de coches usados en Europa.

En España: El mercado español de vehículos de ocasión se valoró en 37.060 millones de dólares en 2021, y se espera que alcance los 58.740 millones de dólares en 2027. En febrero de 2020, las matriculaciones de automóviles en España disminuyeron un 4,8% en comparación con 2021. Sin embargo, hubo un aumento del 17% en la demanda de vehículos de más de 20 años.

¿Qué es un coche clásico?

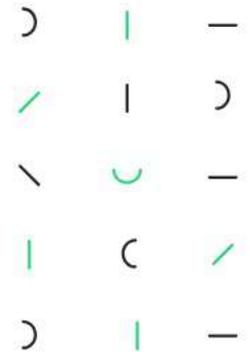
No existe una definición común de autos clásicos. Cambia de un país a otro, según las leyes que les otorgan pólizas de seguros o reglamentos específicos. Aquí hay una definición de los autos por el año en que se fabricó que es propuesta por la revisión “coleccionistas de autos clásicos” de los EE. UU.

- **Coche Vintage:** Fabricado entre 1919 y 1930
- **Coche Antiguo:** Fabricado en 1975 o antes (>45 años)
- **Coche Clásico:** Fabricado en 2000 o antes (>20 años)



LA LEGISLACIÓN SOBRE LOS COCHES CLÁSICOS

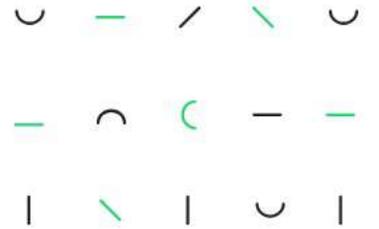
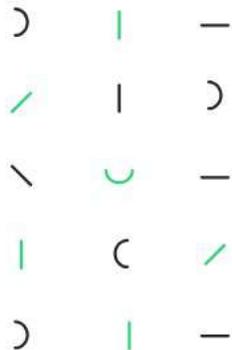
En Italia son coches clásicos o “auto storiche” si tienen más de 20 años desde su matriculación. En ese caso, debe registrarse en un registro llamado ASI. Si un auto es dado de baja del Registro Público de Autovehículos, o está matriculado por más de 30 años en el ASI se convierte en “coche de época”. Ambos tienen reducción específica en seguros y en impuestos. Los segundos tienen limitación en su circulación, podrían circular solo en eventos puntuales y con algunas restricciones.



LOS YOUNGTIMERS

Como se dice, no hay una regla clara que defina qué y cuándo un automóvil se vuelve clásico. Una definición que se ha vuelto familiar para los coleccionistas europeos es “youngtimer”, que generalmente indica automóviles producidos después de los años 70 y que están al borde del cambio entre la revolución analógica y electrónica en la automoción.

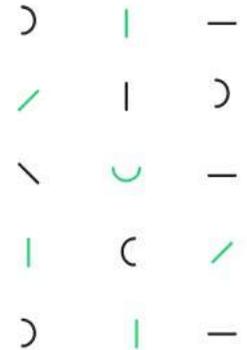
Por su precio y sus características, los “youngtimers” son considerados como un nivel de entrada en el campo de los coleccionistas de automóviles.



Un legado en crecimiento: los “youngtimers”

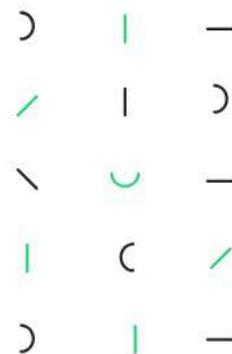
Cada año, los autos nuevos envejecen lo suficiente como para convertirse en “coches históricos”. En la forma de definir qué modelos son, efectivamente, de algún interés histórico en Italia, algunas asociaciones, como ACI storica, proponen una forma, llamada “Lista di salvaguardia”, para actualizar la lista de los coches según algunos criterios como:

-  La rareza del modelo
-  La relevancia histórica/cultural o técnica
-  El éxito del proyecto comercial o industrial



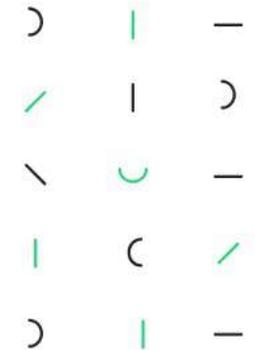
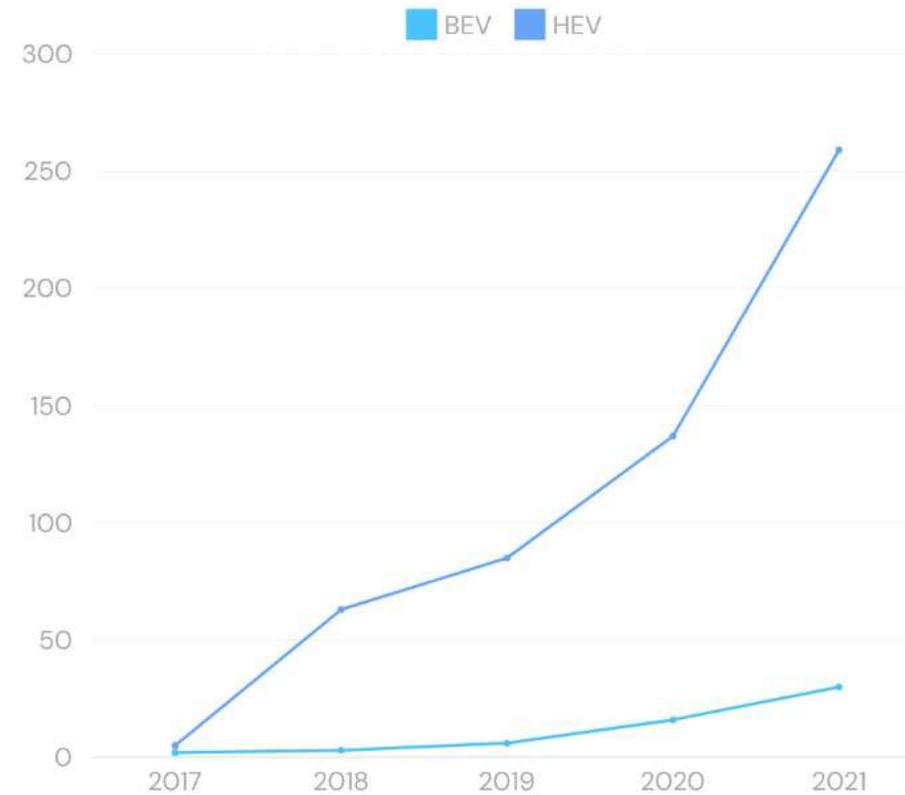
¿Qué hacemos con todos estos coches viejos?

Con un porcentaje de casi una cuarta parte de los vehículos en circulación, los coches antiguos representan una gran porción de la capitalización general de varios países. La enajenación o renovación de esta porción es un gran problema y debe pensarse en el sentido de una cesión útil y gradual. Si bien los vehículos de motor híbrido y de batería representan todavía un porcentaje mínimo del parque automovilístico integral, los coches clásicos e históricos deben considerarse un patrimonio a valorizar.



BEVs Y HEVs MATRICULACIÓN EN ITALIA

El porcentaje de EHV y BHV que circulan en Italia es inferior al 3%, aunque ha crecido significativamente en los últimos años notablemente con un 30% de la matriculación de coches nuevos en 2021.



EL FIAT PANDA

El Fiat Panda es un automóvil urbano fabricado y comercializado por Fiat desde 1980. La primera generación del Panda (Mk 1: 1980–1986 y Mk2: 1986–2003) fue diseñada por Giorgetto Giugiaro y Aldo Mantovani. Se produjeron y vendieron aproximadamente 4,5 millones de la primera generación de Panda.

Es seguramente uno de los coches más icónicos y amados entre los jóvenes y su fama es igual a la de otros clásicos italianos como el fiat 500. Es el primer auto urbano en la historia que alcanzó la base del campamento de 5200 metros en la montaña Everest y su robustez aún representa un ejemplo de productos contruidos para resistir.



11

Millemiglia

La MilleMiglia es una de las competiciones de coches de época más famosas que se celebran en Italia, en la ciudad de Brescia. Tradicionalmente, en cada edición de la Mille Miglia los coches históricos atraviesan Italia en cuatro etapas: Cervia - MilanoMarittima, Roma, Parma, Milán y luego el regreso a la ciudad.

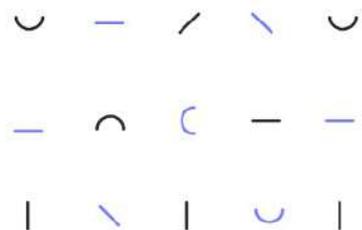
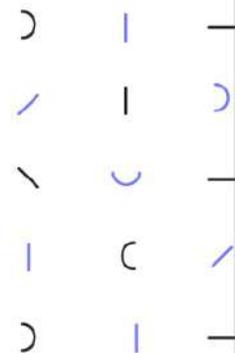


¿Qué quieren los clientes?

Según una investigación realizada por la agencia de viajes Expedia en 2022, los consumidores, de 11 países diferentes, parecen estar más preocupados por su impacto en el medio ambiente mientras viajan que en los últimos años, y la tendencia va más en la dirección de la feria.

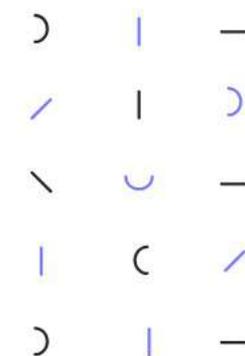
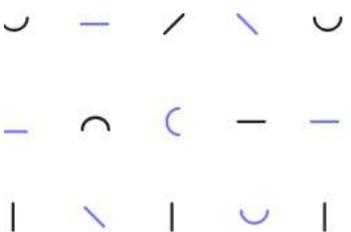


15



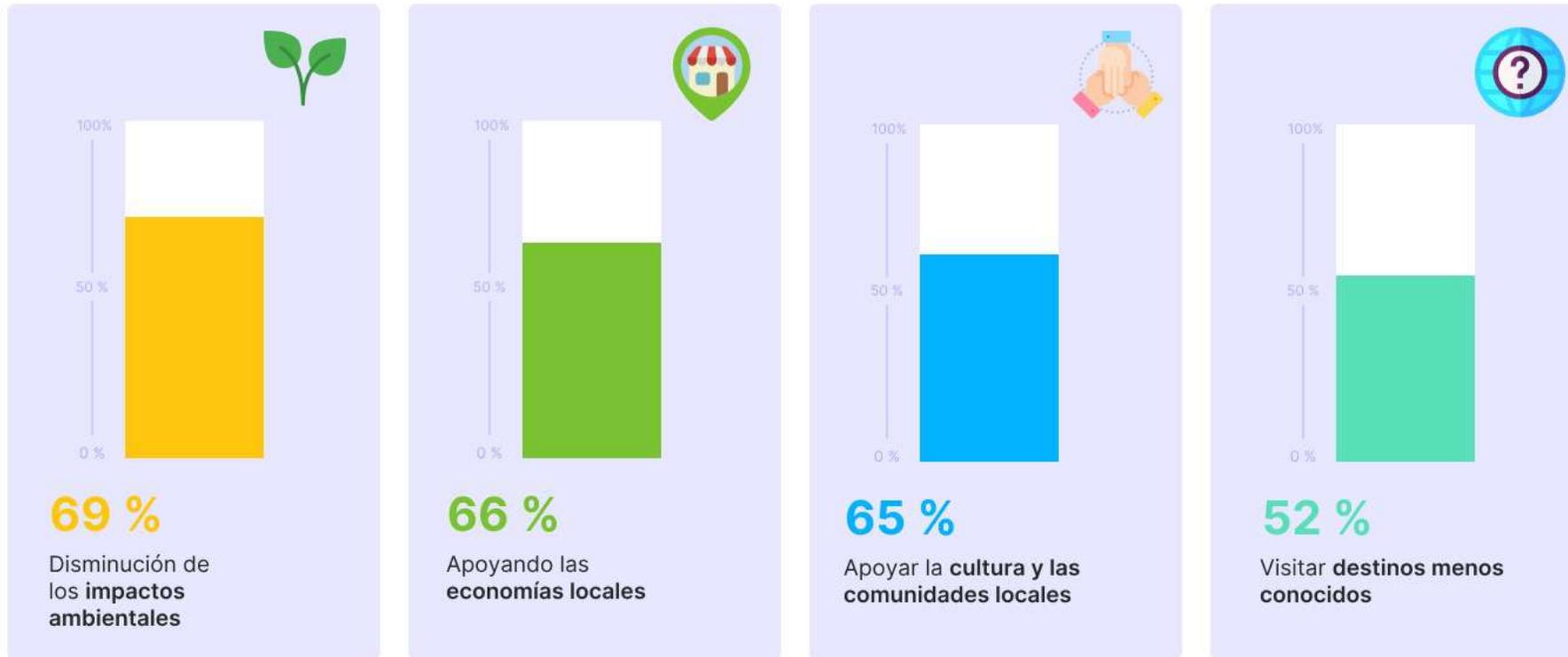
90 %

**de los consumidores buscan
opciones sostenibles cuando
viajan**



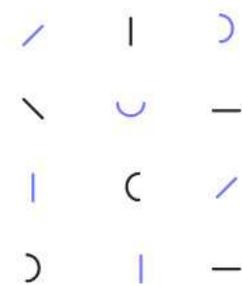
¿Qué ven los consumidores como parte de los viajes sostenibles?

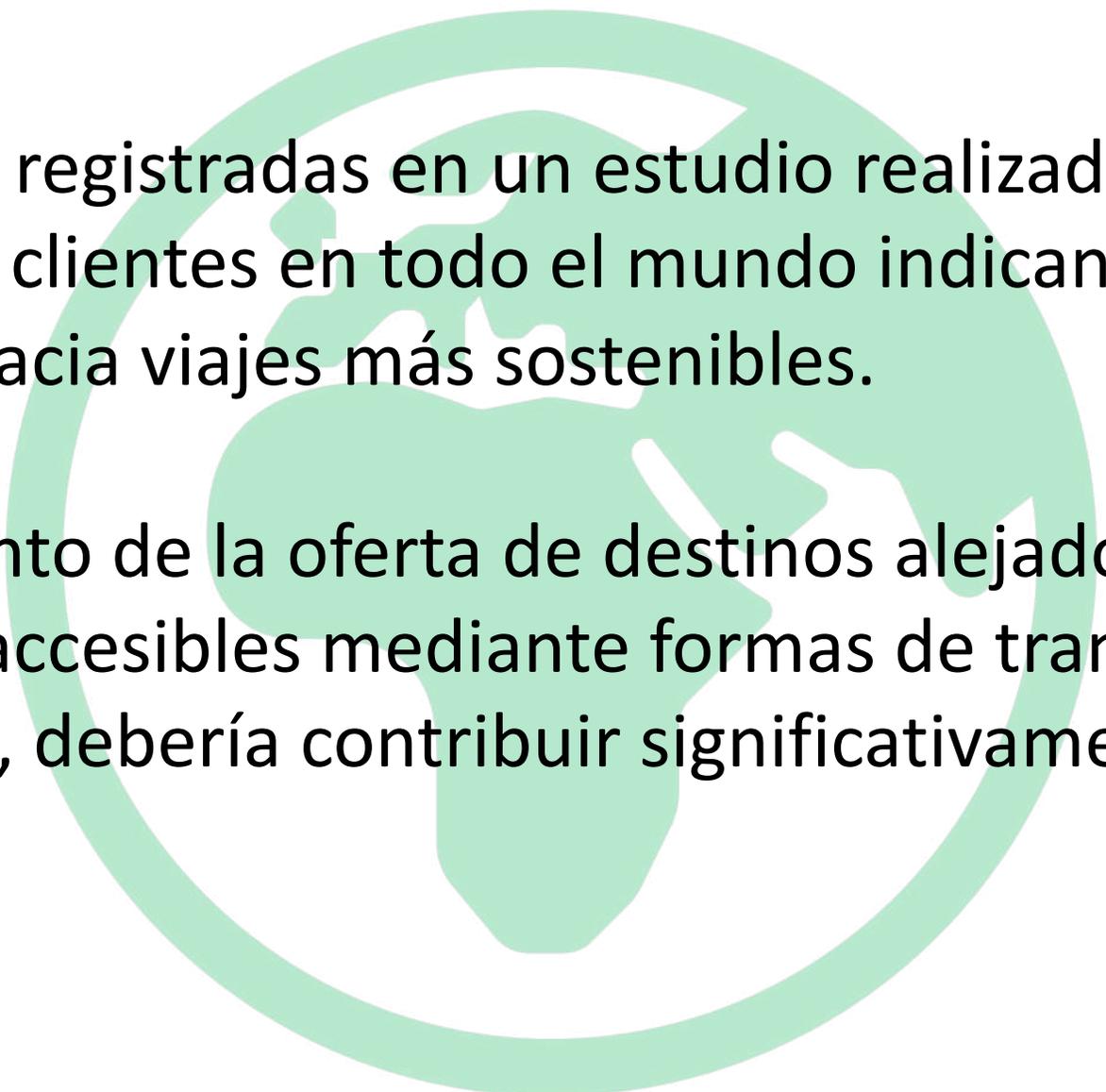
17



Los consumidores ya están tratando de hacer **decisiones significativas al viajar**

18





Respuestas registradas en un estudio realizado por Expedia con 11.000 clientes en todo el mundo indican una tendencia creciente hacia viajes más sostenibles.

El crecimiento de la oferta de destinos alejados del turismo de masas, accesibles mediante formas de transporte más sostenibles, debería contribuir significativamente a esta tendencia.

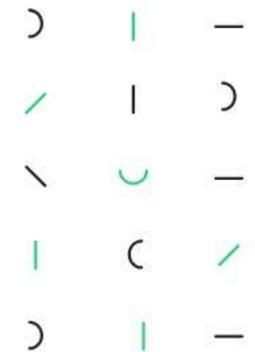
BREAK

TURISMO INDUSTRIAL

03

Algunas definiciones

Normalmente no tendemos a asociar las actividades industriales con las de ocio, imaginamos que son dos mundos completamente opuestos que no tienen nada en común. Sin embargo, no siempre es así: las industrias (y el patrimonio técnico-industrial en general) atraen a personas interesadas en objetos técnicos (máquinas), arquitectura moderna, técnicas de producción más o menos espectaculares (por ejemplo, en la siderurgia) o productos finales específicos, por su valor estético (por ejemplo, el vidrio) o culinario (por ejemplo, la cerveza). Cientos de miles de visitantes de Europa atestiguan el atractivo de tales objetos en el contexto de actividades educativas o recreativas. Lo mismo ocurre con los restos de antiguas actividades industriales, ya sean monumentos industriales bien conservados o simples ruinas de edificios y maquinaria. Este tipo de actividades, para las que se propone el término "turismo industrial", presentan un interés considerable para la promoción de los flujos turísticos menos tradicionales y de los lugares menos sometidos al turismo de masas.



Algunas definiciones

El turismo industrial todavía no es un concepto muy bien definido, pero analizaremos las conceptualizaciones más importantes

Dietrich Soyez, vicepresidente de la Unión Geográfica Internacional, define el turismo industrial como "cualquier tipo de desplazamiento realizado por visitantes externos atraídos por paisajes industriales en los que existe una fábrica en funcionamiento o incluso en desuso".

(Soyez Dietrich, "Industrietourismus", Erdkunde, vol. 40, n. 2, 1986)

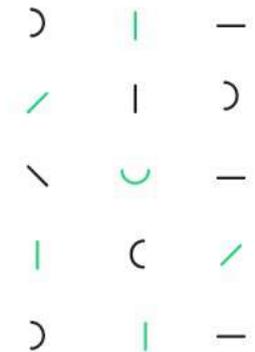
Para Soyez, de hecho, el concepto de "industrietourismus" no debería centrarse tanto en un tipo concreto de atracción industrial, sino más bien en la razón que impulsa a los turistas a visitarla, es decir, el interés por el mundo industrial (ya sea pasado o presente).



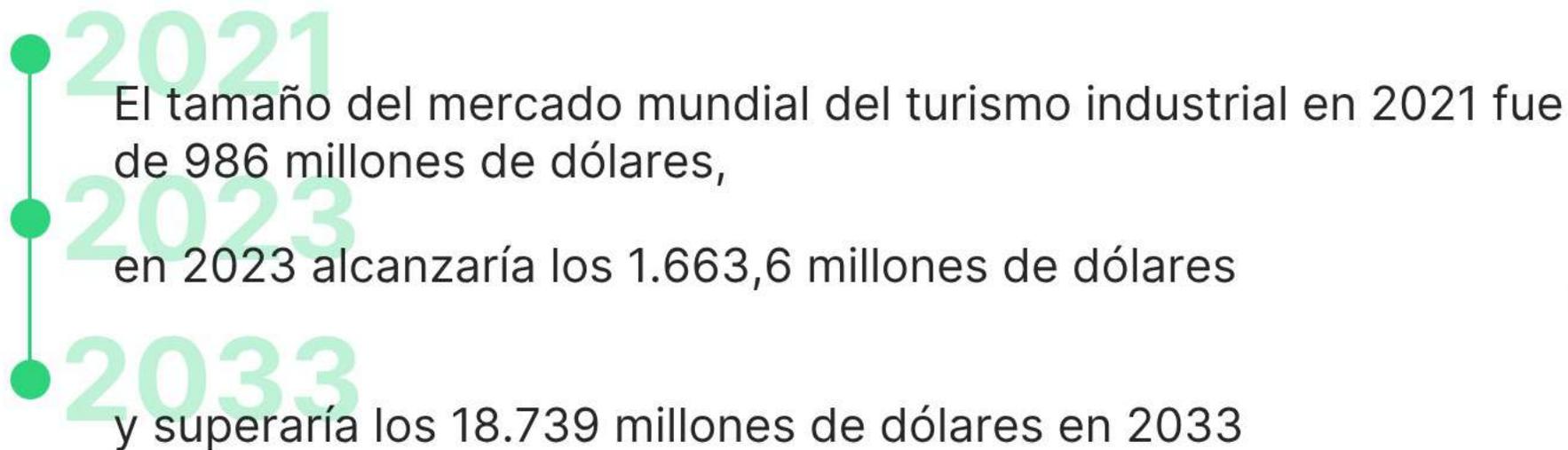
Algunas definiciones

Otra definición importante es la aportada por la académica australiana **Ann Frew**, que define el turismo industrial como "las visitas de turistas a lugares de explotación en los que la actividad principal del lugar no está orientada al turismo".

El término industria, en este caso, no debe entenderse como una "industria manufacturera", sino como un sector de la economía. Se amplía así el tipo de empresas que pueden abrir sus puertas a los visitantes, con la excepción de los negocios que producen bienes destinados exclusivamente a los turistas.



¿Y AHORA? UN MERCADO EN CRECIMIENTO

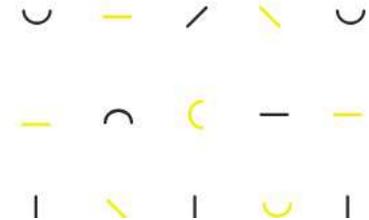


Fuente www.futuremarketinsights.com

CONVENCIÓN DEL PATRIMONIO MUNDIAL DE LA UNESCO

La Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO es parte de algunos tratados adoptados después de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972 celebrada en Estocolmo, Suecia.

Reunió la conservación del patrimonio cultural y natural bajo un solo instrumento legal.
Prevé la protección de los bienes culturales y naturales considerados de interés excepcional y valor universal excepcional.

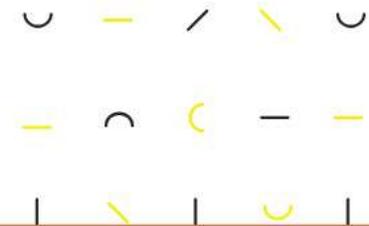


La Convención define el tipo de sitios naturales o culturales que pueden ser considerados para su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial.

Sin embargo, no existe una lista específica ni un programa específico de la UNESCO en relación con el patrimonio industrial.

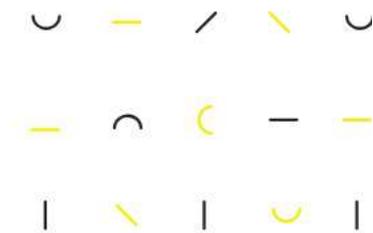


El patrimonio industrial incluido en la lista de la UNESCO generalmente se refiere al Programa de Patrimonio Moderno de la UNESCO



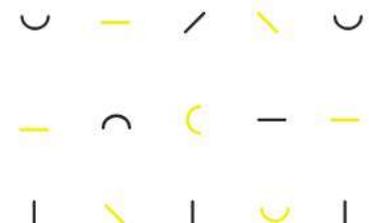
PROGRAMA DE PATRIMONIO MODERNO DE LA UNESCO

A principios de 2001, el Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO, ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios) y DOCOMOMO (Grupo de Trabajo para la Documentación y Conservación de edificios, sitios y barrios del Movimiento Moderno) lanzaron un programa conjunto para la identificación, documentación y promoción del patrimonio construido de los siglos XIX y XX - el Programa de Patrimonio Moderno.





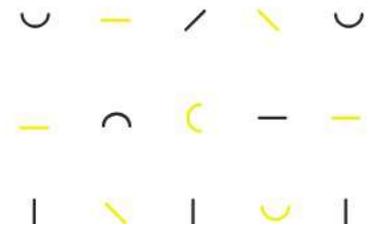
El proceso de reconocimiento de los bienes del siglo XX como patrimonio identifica en consecuencia el patrimonio del siglo XX a través de nuevos enfoques temáticos, como los modos de ocupación del suelo y el espacio, la tecnología industrial, los conjuntos urbanos, las construcciones vernáculas y reutilizadas, el medio ambiente y el paisaje cultural.



ICOMOS Y TICCIH

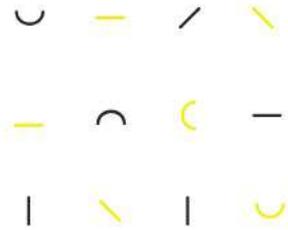
ICOMOS - Consejo Internacional de Monumentos y Sitios es la principal institución internacional fundada en 1965 con la tarea de cuidar los monumentos culturales. Pronto, los monumentos industriales fueron incluidos en sus listados y desde entonces se puede hablar de una gestión sistemática de dichos monumentos.

TICCIH - El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial es la sociedad internacional dedicada al estudio de la arqueología industrial y la protección, promoción e interpretación del patrimonio industrial.





Las dos cartas más significativas presentadas en este último período son la Carta de Nizhny Tagil para el Patrimonio Industrial en Moscú en 2003 por la organización TICCIH y los Principios de Dublín presentados en la 17ª Asamblea General de ICOMOS en noviembre de 2011. Estas dos cartas definen sistemáticamente el estado y el interpretación moderna, así como la forma de tratar el conjunto del patrimonio industrial.



Al incluir el patrimonio industrial en las listas de bienes culturales protegidos de un determinado país, el patrimonio adquiere un estatus completamente nuevo. Sus elementos y edificios con características funcionales específicas, realizados en la etapa industrial original, adquieren un nuevo protagonismo. Los expertos estiman el significado histórico y las características estéticas de un determinado lugar y proporcionan pautas para futuras conversiones.

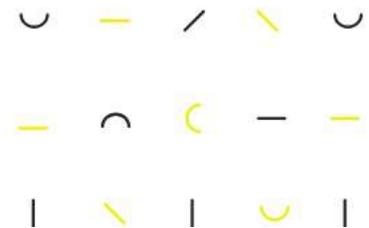
RUTA EUROPEA DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

14

Es un proyecto que nació en 1999 cuando la Sociedad Alemana de Cultura Industrial (hoy disuelta) propuso poner en marcha una red virtual con el objetivo de conectar los principales yacimientos europeos de arqueología industrial. Se estructura así un sistema de rutas (virtuales) de Anchor Points, Rutas Regionales y Rutas Temáticas Europeas.

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

Los puntos de interés a lo largo de la ruta, considerados i lugares simbólicos de la historia industrial europea, se definen como Puntos de Anclaje y, hasta la fecha, son más de 2000 repartidos en 56 países diferentes. Anchor Points cubre la gama completa de la historia industrial europea. Después de eso, les dicen a los turistas lo que pueden ver a nivel local. Los visitantes de todas las edades pueden revivir su herencia industrial a través de fascinantes visitas guiadas, emocionantes presentaciones multimedia y destacados eventos especiales.



Buena práctica

Al final del curso nos gustaría ofrecer algunos ejemplos de buenas prácticas que puedan dar una idea de cómo está madurando el mercado turístico y cómo las iniciativas encaminadas a la recuperación y puesta en valor del patrimonio tanto industrial como automovilístico avanzan en la dirección de enriquecer las herramientas disponibles para hacer el sector más sostenible.

Leer más: [Manual de mejores prácticas de Cool Classic Cars](#)

Actividad

Imagine ofertas de destinos alternativos a los principales centros turísticos y operadores para llegar a ellos utilizando el [mapa de turismo industrial europeo](#) y calcule la [huella ecológica](#) de su viaje.

Compara los resultados con un viaje a las principales capitales europeas en avión.

¡Buen trabajo!

Gracias y adiós



Para saber mas : www.coolclassicars.info