

# M<sup>OG</sup>

Move on Green

## ORIENTACIONES PARA LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZONAS RURALES Y DE MONTAÑA



**European Union**  
European Regional Development Fund

Este proyecto ha sido cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y el Programa Interreg IV C

*Este documento ha sido redactado por el Proyecto Move on Green.  
No refleja necesariamente la opinión o la posición de la Comisión Europea  
o de la Secretaría Técnica Conjunta de Interreg IV C*

**Autor principal**

Marie Clotteau - Euromontana

**Contribuidores**

Socios de Move on Green

**Fecha de publicación**

Julio de 2014

**Derechos de autor**

Este documento está destinado a su difusión amplia. Está permitido realizar copias o tomar extractos del documento dando referencia



## Índice

PREÁMBULO -----	5
1. MOVILIDAD EN LAS ZONAS RURALES DESCRITA POR MOVE ON GREEN-----	6
1.1 MOVE ON GREEN (MOG): ¿POR QUÉ NACIÓ ESTE PROYECTO?-----	6
1.2 ACLARACIÓN DE CONCEPTOS: ¿QUÉ ES “MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIO RURAL”?-----	7
1.3 PERFILES DE LAS REGIONES MOG: UNA BUENA REPRESENTACIÓN DE LAS ZONAS RURALES Y MONTAÑOSAS EN LA UE---	12
1.4 RETRATO DE LA MOVILIDAD EN LAS ZONAS RURALES Y MONTAÑOSAS DE LA UE-----	14
1.5 ANÁLISIS DAFO DE MOVILIDAD EN ZONAS RURALES Y MONTAÑOSAS DE LA UE-----	17
2. NUEVE FORMAS DE AVANZAR EN LA MOVILIDAD RURAL SOSTENIBLE-----	21
2.1 COMBINACIÓN DE DIFERENTES TIPOS DE SERVICIOS PARA REDUCIR COSTES -----	21
2.2 COCHE COMPARTIDO, ALQUILADO Y OTRAS FÓRMULAS PARA COMPARTIR -----	22
2.3 FOMENTO DE LA BICICLETA: TRADICIONAL Y ELÉCTRICA -----	22
2.4 EFICIENCIA ENERGÉTICA Y ACTITUDES ECOLÓGICAS HACIA LA MOVILIDAD -----	23
2.5 INICIATIVAS DE MOVILIDAD DESTINADAS A FINES SOCIALES -----	24
2.6 INICIATIVAS DE MOVILIDAD DESTINADAS A OCIO -----	24
2.7 INICIATIVAS DE MOVILIDAD DESTINADAS A TURISMO -----	25
2.8 GOBERNANZA Y COORDINACIÓN EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD-----	25
2.9 TRANSPORTE A LA DEMANDA EN ZONAS RURALES -----	26
3. ORIENTACIONES UE PARA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZONAS RURALES Y DE MONTAÑA-----	28
3.1 EL MARCO JURÍDICO Y POLÍTICO EUROPEO SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE -----	28
3.2 EN QUÉ MEDIDA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LAS ZONAS RURALES Y MONTAÑOSAS AYUDA A LOGRAR OBJETIVOS DE OTRAS POLÍTICAS DE LA UE-----	29
3.3 OPORTUNIDADES EN LA UE LIGADAS AL TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLES -----	31
3.3.1 REGÍMENES DE FINANCIACIÓN PARA EL TRANSPORTE EN LA UE -----	31
3.3.2 REGÍMENES DE FINANCIACIÓN DE LA UE PARA MOVILIDAD -----	32
3.4 AMENAZAS Y OBSTÁCULOS PERSISTENTES EN UE PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZONAS RURALES Y MONTAÑOSAS	33
3.5 LISTA DE RECOMENDACIONES -----	34



## Preámbulo

Prefacio del Dr. Johannes Hahn, Comisario europeo de Política Regional.

Movilidad sostenible, clave para mantener la calidad de vida en las zonas rurales y de montaña



El panorama del medio rural en Europa ha cambiado sustancialmente en los últimos años. Los procesos de reestructuración económica, el envejecimiento y la migración de muchos jóvenes han conllevado un descenso significativo de la población en muchas zonas rurales de Europa. Se entiende por zonas rurales las regiones en las que habitan menos de 150 personas por kilómetro cuadrado (OCDE). Tomando como escala la densidad de población, alrededor del 93% de los territorios de la UE son zonas rurales. Para garantizar una movilidad sostenible, que es un requisito previo fundamental para el funcionamiento de una sociedad y un componente esencial de la calidad de vida de los individuos, es necesario trazar nuevos caminos.

Nuestra labor colectiva para afrontar estos desafíos consiste en afianzar estas zonas rurales como un hábitat independiente y diverso. Con el fin de potenciar el atractivo de estas regiones, hemos de impulsar la movilidad sostenible para todos. Aportar estas nuevas soluciones favorables para el clima y el medio ambiente, al servicio de los jóvenes y las personas mayores, los turistas y quienes viven en el medio rural, permitirá un mejor acceso a la educación, la salud y los servicios de ocio, aportará nuevas oportunidades laborales y alentará el desarrollo de actividades económicas, incluyendo el turismo.

Muchas de las regiones rurales de Europa afrontan retos similares en cuestiones relativas a la movilidad. Gracias al apoyo europeo del Programa Interreg IV C, resulta útil y gratificante que dentro del proyecto "Move on Green", 13 regiones de 10 Estados miembros europeos hayan compartido sus experiencias e interesantes ejemplos de "buenas prácticas" para valorar la viabilidad en sus propias regiones. Todas las regiones participantes han realizado encuestas y estudios uniformes, para concienciar a los responsables de la elaboración de las políticas con el objetivo de mejorar la movilidad sostenible en las zonas rurales y montañosas, poniendo el acento en ampliar los sistemas orientados a la demanda mediante la adopción de enfoques de buenas prácticas.

Espero que estas orientaciones sobre políticas sean una herramienta útil para el resto de regiones rurales y montañosas europeas, para reforzar la importancia de la movilidad sostenible en sus planes de desarrollo regional y encontrar y transferir soluciones adecuadas para mejorar su movilidad sostenible.

Si bien este proyecto es un logro dentro del periodo de programación 2007-2013, resulta un ejemplo ilustrativo de las ventajas adicionales que la política de cohesión reportará ahora que ha sido reformada de manera exhaustiva. El planteamiento adoptado combina una estrategia clara con una definición ascendente de las necesidades locales. Con el desarrollo de una red de transporte sostenible y eficaz en las zonas rurales, las regiones aspiran a lograr un crecimiento competitivo y sostenible en todo su territorio. Se consultó a todos los socios durante el proceso, para evaluar con precisión las ventajas y las necesidades de los ciudadanos y las partes interesadas sobre el terreno.

# 1. Movilidad en las zonas rurales europeas descrita por MOVE ON GREEN

## 1.1 Move On Green (MOG): ¿por qué nació este proyecto?

La ausencia de una movilidad sostenible merma el atractivo de las zonas rurales y montañosas

La movilidad local tiene una enorme repercusión sobre la economía local, el patrimonio cultural, la cohesión territorial, la inclusión social y la protección medioambiental. Una buena movilidad puede mejorar la calidad de vida de sus habitantes, potenciar el atractivo para negocios y turistas y aumentar la competitividad de las empresas. Por otro lado, la ausencia de planes de movilidad sostenible afecta a cualquier estrategia de desarrollo implantada en zonas rurales y montañosas. No importa cuántos esfuerzos se destinen a educación, fomento del turismo, desarrollo de nuevas iniciativas económicas, etc.: **la movilidad sostenible, con la implantación de modelos de transporte sostenible, es una de las condiciones clave para el éxito de las zonas rurales y montañosas.**

Para muchas personas en el medio rural, la movilidad sencillamente no es práctica sin un vehículo propio. Incluso en los países más densamente poblados de Europa occidental, las zonas rurales suelen carecer de transporte público o disponen de un nivel de servicio insuficiente para garantizar los desplazamientos independientes. En el medio rural de Alemania, el total de vehículos privados asciende a 600 por cada 1.000 habitantes, y esta cifra supera otras categorías espaciales<sup>1</sup> por ejemplo.

La movilidad sostenible es vital y en consecuencia se precisan servicios de transporte público alternativos que garanticen la movilidad en el medio rural, sin necesidad de un coche. Los denominados servicios de transporte flexible o transporte a la demanda marcan el camino para posibles soluciones, como prácticas innovadoras para impulsar soluciones creativas económicamente viables que resulten efectivas y eficaces al tiempo que ecológicas.

Los responsables de la elaboración de las políticas no dan suficiente importancia a las características específicas de la movilidad en el medio rural

Existe una tendencia general a tener más en cuenta los impactos ambientales del transporte, y la Comisión Europea, confiando en los responsables de las políticas nacionales y regionales, ha decidido prestar más atención a la movilidad sostenible en toda Europa. **No obstante, hasta ahora, las políticas se han centrado básicamente en los principales centros urbanos y han olvidado la movilidad entre las zonas urbanas y rurales así como la movilidad en el medio rural.**

Con todo, las zonas rurales y montañosas presentan retos concretos tales como la importancia de las distancias a cubrir pese al bajo número de habitantes, las áreas escasamente pobladas con varios pueblos o ciudades pequeñas, el elevado número de personas mayores, la tasa de pobreza en ocasiones alta y la lejanía relativa de los principales aeropuertos y nodos ferroviarios y de carreteras. Además, estas zonas poseen condiciones geográficas específicas con pendientes, altitud y zonas protegidas. Estas características requieren soluciones concretas y la implicación de los responsables de la elaboración de las políticas a todos los niveles.

---

<sup>1</sup> BBR (Oficina Federal de Construcción y Urbanismo Regional) (2004): Desarrollo Urbano en Alemania

**Los responsables de la toma de decisiones de trece zonas rurales y montañosas han asumido la función que deben desempeñar en el fomento de la movilidad sostenible en el medio rural, y se muestran dispuestos a aprender nuevas soluciones y actuar. Move on Green se marcó como meta guiarles en este camino, compartir los conocimientos adquiridos durante el proyecto animando a los demás responsables de políticas a seguir sus pasos y destacar la importancia de la movilidad rural en todos los ámbitos políticos.**

Move on Green: mejorando el transporte sostenible en las zonas rurales y montañosas

Move on Green se planteó el objetivo de mantener la salud medioambiental y económica de las zonas rurales y garantizar el acceso tanto de los habitantes como de los visitantes potenciales a servicios esenciales tales como el empleo, la educación y la sanidad. Para ello, Move on Green se fijó como meta **mejorar el diseño y la eficacia de las políticas regionales sobre transporte sostenible en zonas rurales y montañosas.**

Con el fin de lograr estas metas, 13 socios de 10 países de la UE han recopilado durante 3 años ejemplos de iniciativas innovadoras sobre el terreno y han preparado una **Guía de buenas prácticas** sobre soluciones de transporte innovadoras para ayudar a los responsables de la toma de decisiones a inspirarse y mejorar sus sistemas de transporte. Los socios han transferido toda su experiencia práctica a estas **Orientaciones para las Políticas sobre Transporte Sostenible en zonas rurales para fomentar el aprendizaje de políticas entre los responsables de su elaboración a escala europea y regional.** Para terminar, cada socio regional ha preparado un **Plan de implantación** para adaptar en concreto su política hacia programas de movilidad más sostenibles y transferir nuevas prácticas de transporte sostenible a escala regional y local.

Al final del proyecto, varias buenas prácticas han sido transferidas con éxito entre las regiones asociadas y en ocasiones las políticas de transporte han cambiado, como p.ej. en la Región de Podkarpackie, donde la movilidad rural se ha introducido por primera vez en su Estrategia regional. **Creemos que estas Orientaciones sobre políticas servirán de ayuda inestimable para animar a todos los responsables políticos a adaptar sus política de transporte a las características concretas de las zonas rurales y montañosas, para que se inspiren por las buenas prácticas de MOG y las transfieran a sus propios ámbitos para mejorar la movilidad sostenible.**

## 1.2 Aclaración de conceptos: ¿qué es “movilidad sostenible en el medio rural”?

Antes de iniciar el análisis de las orientaciones sobre políticas, pongámonos de acuerdo primero en las definiciones. ¿Qué es una zona rural? ¿Cómo podemos definir la sostenibilidad? ¿Qué es movilidad? ¿Qué vínculos existen entre zonas urbanas y rurales?

Zona rural: una definición basada en la densidad de población

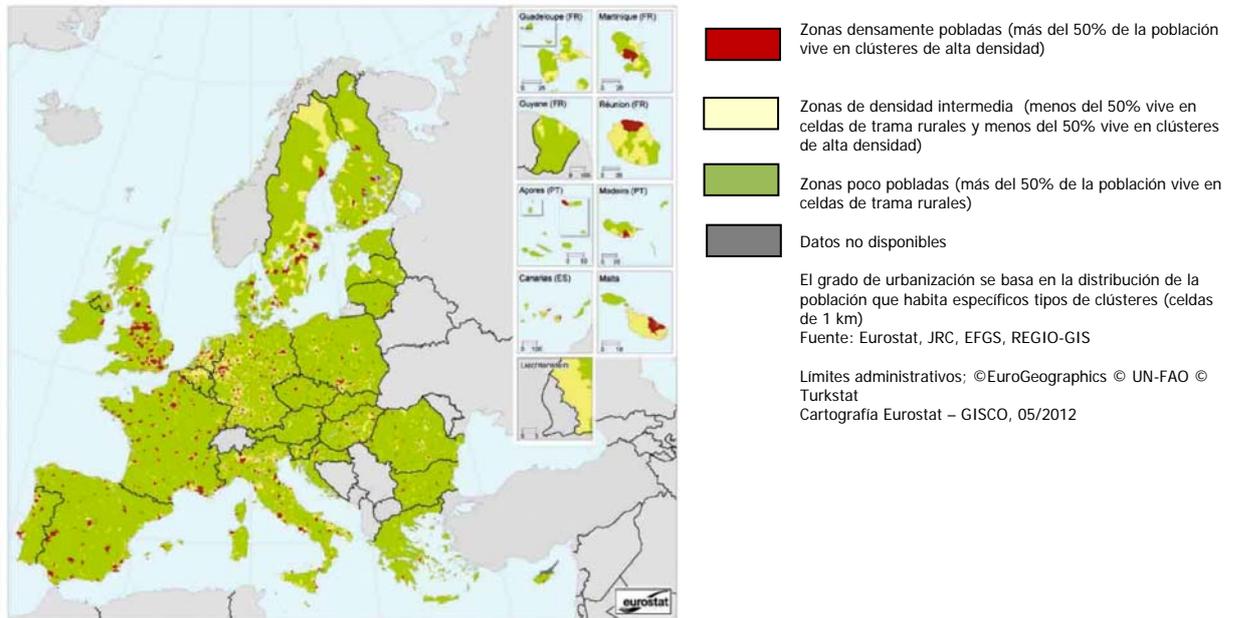
No hay una definición comúnmente aceptada de zona rural a escala europea. Sin embargo, el criterio básico y común utilizado para caracterizar una zona rural es la **densidad de población**. Atendiendo a este criterio, la OCDE ha clasificado un municipio como “rural” si su densidad de población es **inferior a 150 habitantes/km<sup>2</sup>**. De lo contrario, el municipio se considera como “urbano”<sup>2</sup>.

Dependiendo de la escala utilizada, donde el nivel municipal corresponde al nivel LAU2 o el nivel regional al nivel NUTS 3, la importancia de las zonas rurales en Europa puede variar, aunque en

<sup>2</sup> Informe CCI: [“Delimitaciones de zonas rurales en Europa utilizando criterios de densidad de población, lejanía y ocupación del suelo”](#) por F. Jonard, M. Lambotte, F. Ramos, J.M. Terres, C. Bamps, página 20

cualquier caso al menos el 90% del territorio de la UE está considerado como rural o intermedio con cerca del 60% de la población.

El nivel local puede ayudar a tener una visión más detallada y precisa de la situación. La OCDE ha establecido una distinción entre tres grados distintos de urbanización, tal y como se ilustra en este mapa de Eurostat<sup>3</sup>:

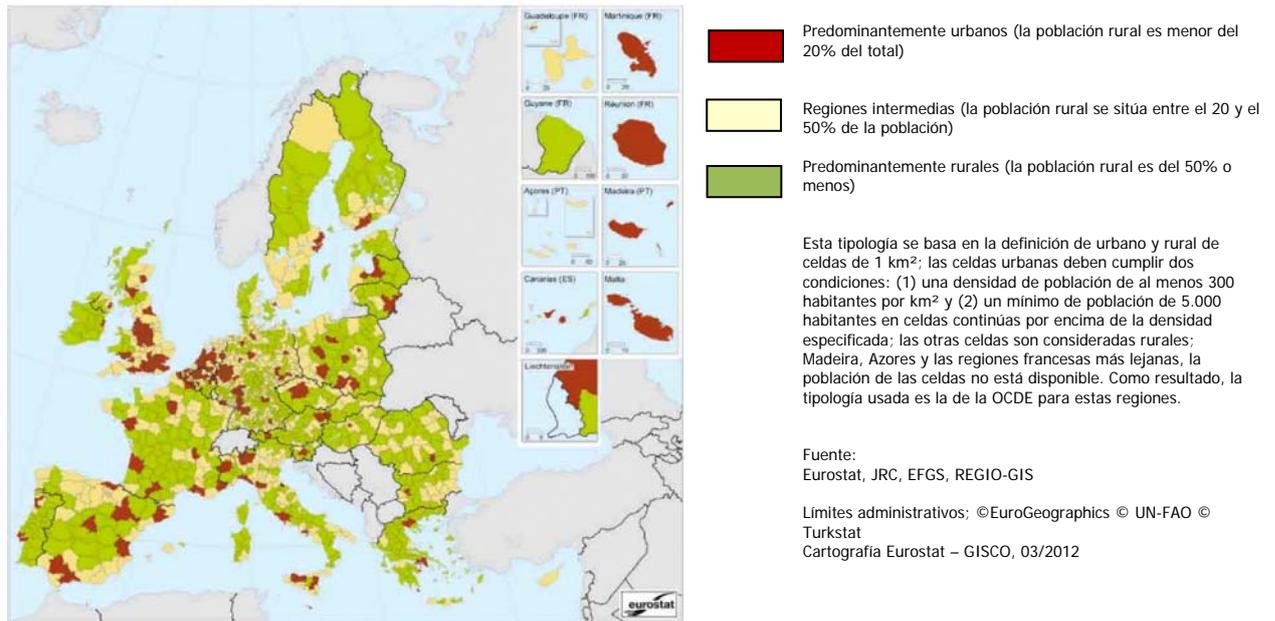


Mapa: Grado de urbanización en el nivel LAU2 de Eurostat

- **Las zonas rurales o poco pobladas:** donde más del 50% de la población vive en celdas de trama rurales.
- **Zonas de densidad intermedia y alrededores/pequeñas zonas urbanas:** donde menos del 50% de la población vive en celdas de trama rurales y menos del 50% vive en clústeres de alta densidad.
- **Zonas densamente pobladas / ciudades / grandes núcleos urbanos:** donde al menos el 50% de la población vive en clústeres de alta densidad.

Según esta definición, **el 83% del territorio de la UE está considerado como zonas rurales, con el 28% de la población de la UE, mientras que el 13% del territorio de la UE está considerado como intermedio, con el 32% de la población.**

<sup>3</sup> El mapa en nivel LAU2 (página 196) y el mapa siguiente en nivel NUTS 3 (página 197) y todos los datos por países se pueden encontrar en el [Anuario regional de Eurostat 2012](#), página 199 para nivel LAU2 y 200 para nivel NUTS 3



Mapa: Tipología urbana-rural a nivel NUTS3 de Eurostat

Para comparar y analizar datos, a veces resulta útil tener una visión general de las zonas rurales a una escala mayor, a nivel regional (NUTS 3). La OCDE ha definido tres tipos de regiones:

- **Predominantemente rurales:** regiones donde más del 50% de los habitantes sobre la población total vive en celdas de trama rurales;
- **Regiones intermedias:** regiones donde entre el 20% y el 50% de la población vive en celdas rurales;
- **Predominantemente urbanas:** regiones donde menos del 20% de la población vive en celdas de trama rurales.

Según esta definición, **el 56% del territorio de la UE está considerado como zonas rurales, con el 24% de la población de la UE, y el 35% del territorio de la UE está considerado como intermedio, con el 36% de la población.**

## Movilidad

Movilidad es la capacidad de desplazarse con libertad o ser trasladado fácilmente de una ubicación a otra. Existen distintos tipos de movilidad:

- **Movilidad de las personas:** abarca la movilidad de las personas que viven en la UE, pero también de los extranjeros que llegan a la UE para vivir en ella o visitarla. Incluye diferentes grupos objetivo que podrían tener necesidades diversas: habitantes, turistas, jóvenes, trabajadores, personas mayores, personas con discapacidad, etc.
- **Movilidad de las mercancías:** para materias primas y bienes.

La movilidad depende de los sistemas de transporte terrestre, marítimo, fluvial y aéreo, que en muchos casos son propiedad y están gestionados por las autoridades locales, regionales o nacionales. La movilidad comprende además las posibilidades y la predisposición para los desplazamientos.

En estas orientaciones sobre políticas se abordará en especial la movilidad de las personas.

## Derecho de las personas a la movilidad

El derecho a disponer de una movilidad adecuada, de calidad y segura es uno de los derechos básicos de los ciudadanos comunitarios<sup>4</sup>, que se ha declarado constantemente en las políticas de desarrollo y transporte a escala paneuropea y de los estados nacionales. Dicha movilidad no solo **garantiza la igualdad de oportunidades económicas y sociales para todos** (posibilidad de desempeñar actividades económicas, acceso a educación y empleo,...), **sino además su inclusión social y acceso a otros elementos de la calidad de vida**. La capacidad de hacer un uso pleno de este derecho proclamado depende de elementos geográficos (p.ej. configuración del terreno, distancias con el destino de movilidad), personales (p.ej. ingresos personales para comprar un coche o pagar un billete de transporte, permiso de conducir) y públicos conjuntos (p.ej. nivel de desarrollo de las infraestructuras de transporte, número de líneas y empresas de transporte disponibles en un determinado territorio). Como los elementos públicos conjuntos dependen enormemente de parámetros económicos y agentes políticos (p.ej. número de habitantes como consumidores de transporte potenciales), resulta evidente que asegurar la igualdad de derechos de movilidad es una tarea mucho más difícil en las zonas rurales, menos o escasamente pobladas. Y esto es todavía más cierto en el caso de los grupos que se ven mermados adicionalmente por sus "impedimentos" físicos, mentales o sociales (inválidos, jóvenes, pacientes con enfermedades mentales, mujeres en sociedades más patriarcales, etc.), aunque algunos de ellos pueden verse también privilegiados por opciones de transporte público favorables (p.ej. estudiantes en jornadas escolares).

Sostenibilidad: donde el desarrollo social, medioambiental y económico convergen

Sostenibilidad es el "*desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades*"<sup>5</sup>. Sostenibilidad es una combinación de tres dimensiones distintas: **igualdad social, protección medioambiental y desarrollo económico** en el presente y en el futuro.

La movilidad sostenible debe tener en cuenta estas tres dimensiones de manera exhaustiva. Así pues, una solución de movilidad sostenible debe:

- satisfacer las **necesidades sociales de transporte** y proporcionar accesibilidad a servicios básicos para todos los grupos sociales de una manera segura;
- ser asequible, operar con eficacia y fomentar el **desarrollo económico**,
- **proteger, preservar y mejorar el entorno** limitando las emisiones y los residuos derivados del transporte, minimizar el consumo de recursos y mejorar el entorno existente siempre que sea posible.

## Vínculos entre zonas rurales y urbanas

Las zonas rurales y urbanas se benefician mutuamente e interactúan de múltiples maneras. El reciente trabajo de la OCDE sobre cooperaciones rurales-urbanas se ha centrado en definir cinco vínculos clave entre zonas urbanas y rurales tal y como se indica en la figura inferior.

---

<sup>4</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento y el Consejo Europeos: [Reforzando los derechos de los pasajeros en la Unión Europea](#) COM(2005) 46 de 16/02/2005

<sup>5</sup> [Asamblea General de Naciones Unidas](#) (2005). [Resultados de la Cumbre Mundial de 2005](#), Resolución A/60/1, adoptada por la Asamblea General el 15 de septiembre de 2005. Extraído el: 17/02/2009

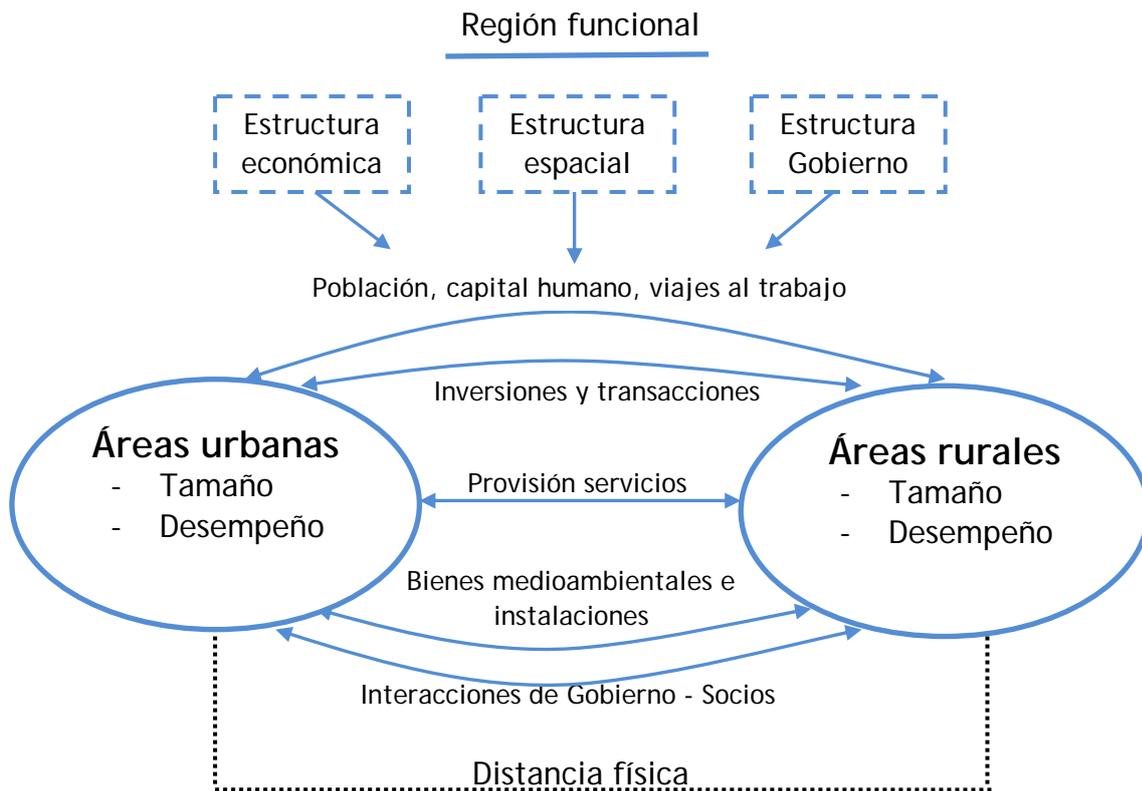


Figura: Vínculos entre zonas urbanas y rurales por la OCDE<sup>6</sup>

La movilidad de mercancías y personas se identifica como un componente sustancial de esta relación, a través de los desplazamientos al y del trabajo. La existencia de servicios de transporte beneficia a los viajeros pendulares que tienen que desplazarse de un lugar a otro para fines de trabajo, educación, servicios sociales, servicios sanitarios, ocio, alimentación local, cultura (servicios del ecosistema).

Los alimentos, la madera y la energía se producen cada vez más en zonas rurales. Una proporción significativa y creciente de los consumidores viven en zonas urbanas y es necesario asegurar que estas mercancías se transporten/suministren a los usuarios.

Hay inversiones y transacciones que impulsan el desarrollo económico de la región y que dependen del transporte.

Se han desarrollado cooperaciones rurales-urbanas en diversos ámbitos (asociación de transporte regional, estrategias para áreas metropolitanas...) que permiten a las personas desplazarse con facilidad de una zona a otra a través de soluciones de transporte integradas.

Por buenos motivos, existen numerosas iniciativas en torno a la movilidad urbana sostenible. Para poder sacar partido de los vínculos entre las zonas urbanas y rurales, también es importante proporcionar un nivel adecuado de servicios de transporte en el medio rural, hechos a la medida de las necesidades de los residentes rurales y los habitantes de las ciudades que se desplazan a las zonas rurales.

La movilidad es uno de los principales factores de la competitividad, la calidad de vida y el atractivo empresarial de las zonas rurales y de las zonas urbanas. Tiene una gran repercusión sobre la economía local y el entorno, pero también sobre la inclusión social de las personas. **Los desequilibrios en la accesibilidad en toda la UE, ligados a desequilibrios en los sistemas educativos y las tendencias demográficas actuales convierten a la cohesión territorial en un importante reto para la políticas de desarrollo en la UE.**

<sup>6</sup> De cooperaciones rurales-urbanas: un enfoque integrado para el desarrollo económico, OCDE 2013, page 23

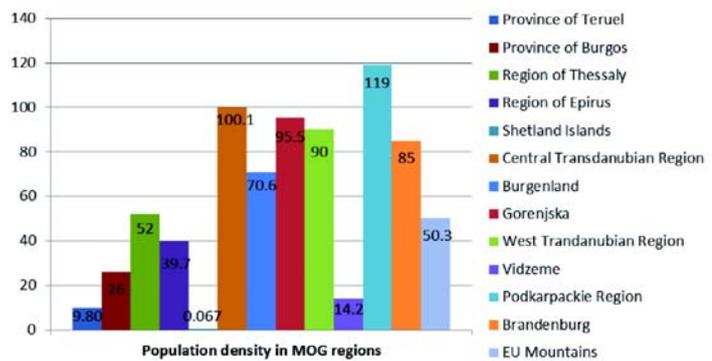
### 1.3 Perfiles de las regiones MOG: una buena representación de las zonas rurales y montañosas en la UE

Los socios MOG representan a 10 países de toda Europa. Existe una gran diversidad entre las regiones, derivada sobre todo del paisaje y el clima, las actividades económicas en las regiones, los patrones de asentamiento y la gobernanza. Con todo, estudios locales sobre transporte sostenible en el medio rural realizados en cada una de las regiones MOG permitieron al consorcio identificar algunos rasgos comunes de estas regiones rurales.

#### Baja densidad de población

Las zonas rurales se caracterizan por una baja densidad de población: 51,1 habitantes/km<sup>2</sup> de promedio en la UE-27<sup>7</sup>. Todos los socios MOG poseen una baja densidad de población, en ocasiones incluso extremadamente baja. Por ejemplo, la Provincia de Teruel en España tiene una densidad de 9,80 habitantes/km<sup>2</sup>, una de las más bajas del país. El 50% de sus 236 pueblos tienen menos de 200 habitantes. La

Provincia de Burgos posee una densidad de 26 hab./km<sup>2</sup>. El 75% de su población vive en solo 7 municipios, y el 83% de sus municipios tienen menos de 500 habitantes. En Letonia, la Región de Vidzeme destaca por tener el más bajo nivel de población del país: 15,3 hab./km<sup>2</sup>. Las Islas Shetland son la autoridad local situada más al norte de Gran Bretaña. El archipiélago posee más del 100 islas, 15 de las cuales están habitadas. 3.500 personas viven en islas que no están unidas con el continente. La densidad de población es de 0,067 hab./km<sup>2</sup>. Otro ejemplo es la Región de Transdanubia Occidental (Hungría), con una densidad de 11,328 hab./km<sup>2</sup>, en asentamientos muy numerosos y fragmentados (655). En Brandenburgo (Alemania), debido a las bajas tasas de nacimientos y migración, la población general continuará decreciendo en los próximos años (lejos de Berlín). Para las zonas montañosas en general, la densidad media en la UE-27 es de 50,3 hab./km<sup>2</sup>, menos de la mitad de la densidad nacional europea (112,5 hab./km<sup>2</sup>)<sup>8</sup>.



#### Una población que envejece

La proporción de personas mayores ha aumentado en todos los tipos de regiones comparada con la población más joven y en edad de trabajar. En las zonas rurales europeas, en 2012, el porcentaje de personas de 0-14 años era del 15,3%, del 66% para personas de 15 a 64 años y del 18,6% para personas con más de 65 años. Está previsto que el porcentaje de personas mayores crezca continuamente en los próximos años. Por ejemplo en Francia, el INSEE ha calculado que si el porcentaje actual de personas con más de 60 años es del 22%, este ascenderá al 33% en 2050 en las zonas rurales, lo que requerirá servicios de transporte adicionales para las personas<sup>9</sup>. La Región de Transdanubia Central (Hungría) está concentrando un elevado índice de personas jubiladas y padece el descenso de personas jóvenes (0-14 años) más acusado del país. En Brandenburgo (Alemania). Mientras que en 2010 uno de cada cinco habitantes tenía 65 años o más, en 2030 serán uno de cada tres; además, el grupo de personas en edad de trabajar (de 15 a 65 años) se reducirá más de una cuarta parte.

<sup>7</sup> Desarrollo rural en el Documento de información estadística y económica en la UE 2013, página 58

<sup>8</sup> Informe AEMA n°6/2010: La columna vertebral ecológica de Europa: reconocer el verdadero valor de nuestras montañas, página 35

<sup>9</sup> O.Paul-Dubois-Taine, C.Raynard, F.Vieillard, D.Auverlot, informe «Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux», 2012, página 35

## Una buena representación de las zonas montañosas

En la UE, el 13% de la población (63 millones de personas) vive en la montaña, lo que representa el 29% del territorio comunitario<sup>10</sup>. Las montañas plantean ciertas restricciones geográficas para los sistemas de transporte: las carreteras y las vías férreas son caras y difíciles de construir en los valles montañosos. A menudo hacen falta túneles y puentes. Las nevadas intensas, las avalanchas, los desprendimientos de tierra y las riadas también pueden bloquear las carreteras. Varias regiones MOG son montañosas, como p.ej. la Región de Épiro (Grecia), donde el 74,2% es montaña, o la Región de Gorenjska (Eslovenia), donde el 40% del territorio está situado a más de 1.000 m sobre el nivel del mar. Asimismo, Euromontana, la asociación europea de zonas montañosas, participa en el proyecto y representa a organizaciones ubicadas en 20 países montañosos.

## Accesibilidad y situación periférica de las zonas rurales

Un municipio rural se considera como **“periférico” si está situado a más de 45 minutos de la ciudad más próxima, con al menos 50.000 habitantes**. En caso contrario, el municipio se considera **accesible**<sup>11</sup>. Habida cuenta que es importante mejorar la movilidad en todas las zonas rurales, las zonas rurales periféricas requieren más inversiones y plantean un mayor reto, dado que su acceso a las infraestructuras de transporte, como p.ej. autopistas, estaciones de ferrocarril, aeropuertos, etc., es más complicado. La accesibilidad se utiliza con frecuencia como sustituto de la influencia urbana en zonas rurales. El mapa inferior muestra un modelo tiempo-coste: para cada kilómetro cuadrado en Europa, indica el tiempo de desplazamiento hasta el destino de interés más próximo con la red de transporte existente.

En nuestro proyecto MOG, varios socios se pueden considerar como periféricos, tales como las Islas Shetland, donde la accesibilidad media es de 155 minutos; las regiones de Tesalia y Épiro están situadas en la cordillera montañosa del Sureste de Europa, donde la accesibilidad media es de 145 min. Otros socios que representan al Land de Brandenburgo (Alemania) o Burgenland (Austria) son los más próximos a las metrópolis de Berlín y Viena, respectivamente. La Región de Gorenjska (Eslovenia) tiene acceso fácil a las redes viarias y ferroviarias pero también a aeropuertos internacionales: así pues, estas regiones se consideran más accesibles.

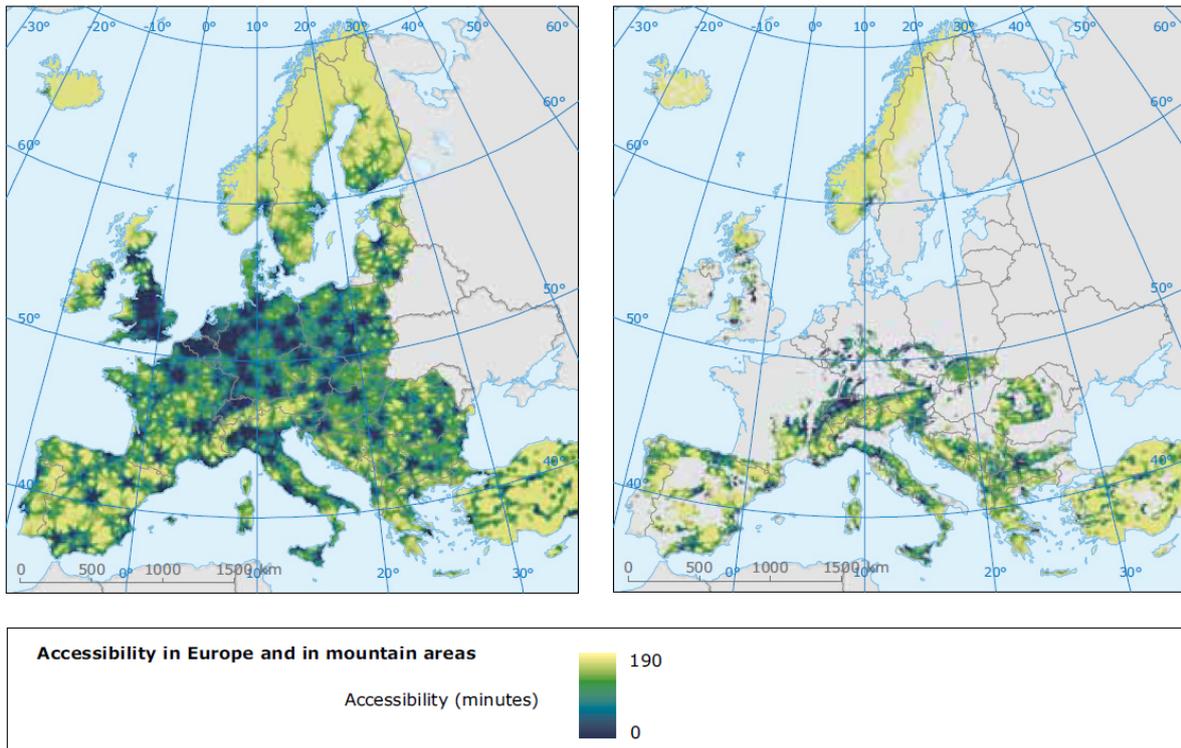
**Esta situación periférica combinada con la falta de transporte público podría explicar los niveles muy elevados de propiedad de turismos:** por ejemplo, el 73,8% de las personas con edad legal para conducir poseen un vehículo privado en las Islas Shetland, mientras que la proporción es del 61,8% en Burgenland (Austria).

---

<sup>10</sup> Informe AEMA n°6/2010: [La columna vertebral ecológica de Europa: reconocer el verdadero valor de nuestras montañas](#), página 9

<sup>11</sup> Informe CCI: [“Delimitaciones de zonas rurales en Europa utilizando criterios de densidad de población, lejanía y ocupación del suelo”](#) por F. Jonard, M. Lambotte, F. Ramos, J.M. Terres, C. Bamps

Mapa: Accesibilidad en la UE-27 y en las zonas montañosas, extraído del informe AEMA<sup>12</sup>



## La importancia de las zonas protegidas

En total, los espacios Natura 2000 abarcan el 17,9% de la superficie terrestre de la UE-27<sup>13</sup>. **Estas zonas protegidas específicas representan un reto adicional para la movilidad:** las normas son más estrictas y el respeto por el medio ambiente es una cuestión esencial, que limita el desarrollo de algunos sistemas de transporte. Varias regiones socias de MOG están cubiertas en gran medida por zonas protegidas: Brandenburgo en Alemania tiene cerca del 63% de su territorio sujeto al estatuto de protección: abarca una zona de 40.604 hectáreas, 62 espacios están designados como áreas de conservación de la naturaleza. Otro ejemplo es la Región de Podkarpacie en Polonia, donde el 45% de su superficie está protegida legalmente: los parques Natura 2000 ocupan el 33% de la región.

Como resultado, los socios Move on Green son una buena representación de las diversas situaciones en el medio rural europeo. Estudiar la movilidad en estas regiones nos permite definir un marco más general para la movilidad rural en toda la UE.

## 1.4 Retrato de la movilidad en las zonas rurales y montañosas de la UE

La industria del transporte representa directamente cerca del 5% del PIB de la UE y emplea a 10 millones de personas<sup>14</sup>. En 2011, se estima que el total de actividades ligadas al transporte de pasajeros en la UE-27 con medios de transporte motorizados alcanzó los 13.060 km por persona de media. Los turismos acapararon el 73,4% de este total, los vehículos de dos ruedas motorizados el

<sup>12</sup> Informe EEA n°6/2010: [La columna vertebral ecológica de Europa: reconocer el verdadero valor de nuestras montañas](#), página 50 y datos en página 51

<sup>13</sup> Comisión Europea, [Desarrollo rural en el Documento de información estadística y económica en la UE 2013](#), página 172

<sup>14</sup> Comisión Europea, [Libro Blanco "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible" COM \(2011\) 144](#)

1,9%, los autobuses y autocares el 7,9%, los ferrocarriles el 6,3% y el tranvía y el metro el 1,4%. El transporte aéreo y marítimo dentro de la UE contribuyó con el 8,8% y el 0,6%, respectivamente<sup>15</sup>. Por desgracia, a pesar de las enormes cantidades de datos disponibles para sistemas de transporte y movilidad en general, existen **pocos datos que aborden directamente la movilidad sostenible en las zonas rurales**.

La movilidad es un sistema complejo, basado en la interacción de muchos componentes, que necesitan evolucionar conjuntamente: comportamiento, calidad de los vehículos, desarrollo de infraestructuras, etc. Esto explica la dificultad de avanzar hacia modos nuevos y más sostenibles. Los precios, el despliegue tecnológico, las condiciones de suministro y la planificación han influido en el desarrollo de una movilidad más sostenible.

Una buena accesibilidad a los medios de transporte es un privilegio principalmente de las regiones centrales europeas

Existe una clara distinción entre el centro y las periferias de Europa en cuanto a accesibilidad por carretera. La accesibilidad potencial por ferrocarril añade otras características a este patrón. La accesibilidad por ferrocarril más elevada se encuentra básicamente en las ciudades, que sirven de principales nodos en las redes ferroviarias de alta velocidad y a lo largo de los principales corredores. Nos encontramos con un mosaico de regiones con accesibilidad alta por aire rodeadas de regiones con una baja accesibilidad.

No obstante, la baja accesibilidad ya no afecta únicamente a las regiones de la periferia tradicional. Diversas regiones ubicadas en el centro de Europa también tienen problemas. El reciente desarrollo de aeropuertos regionales derivado de las empresas de bajo coste ha mejorado la accesibilidad en una serie de regiones menos centrales y menos desarrolladas.

Combinando los diversos modos de transporte, la medición de la accesibilidad multimodal muestra un arco donde la accesibilidad es más alta. Se extiende desde Liverpool y Londres hasta el norte de Italia, a través de París, Lyon, Benelux y el Rin. También se encuentran valores elevados en una serie de núcleos urbanos menos centrales tales como Madrid, Barcelona, Dublín, Glasgow, Copenhague, Malmö, Gotemburgo, Oslo, Roma, Tesalónica y Atenas.

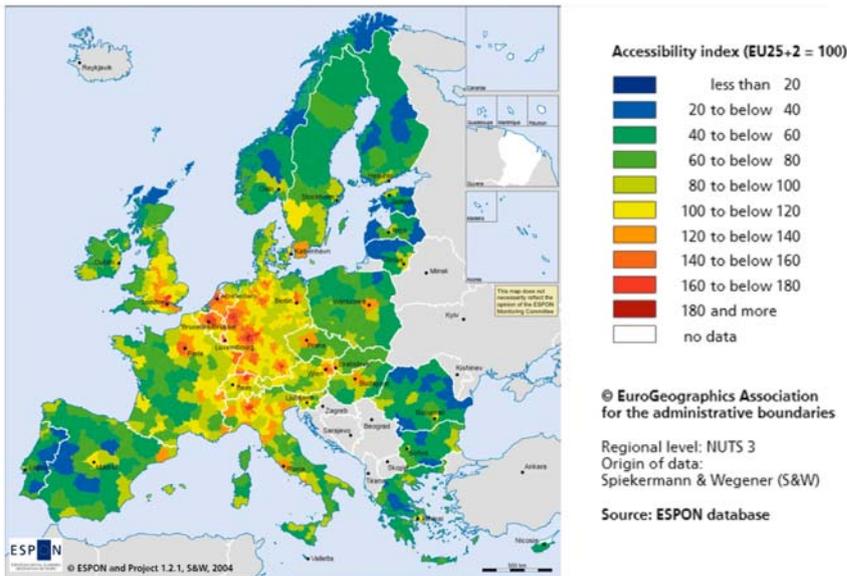
Por el contrario, numerosas regiones de Portugal, España, Irlanda, Escocia, Gales, Noruega, Suecia, Finlandia, sur de Italia y Grecia cuentan con valores muy bajos de accesibilidad multimodal. Varias regiones de Alemania, Austria y Francia también poseen valores de accesibilidad por debajo de la media, y casi todas las regiones de los Estados miembros que accedieron a la UE en 2004 se encuentran en la misma situación con las excepciones de las regiones donde se ubican sus capitales.

Para las empresas, la accesibilidad de las ciudades donde se concentran sus clientes y proveedores reales y potenciales es un factor decisivo. **El cálculo del número de ciudades con más de 100.000 habitantes accesibles por coche** en un tiempo determinado destaca que las condiciones geográficas específicas parecen desempeñar una función determinante. Por ejemplo, las zonas montañosas como el Macizo Central en Francia, los Alpes en Austria o los Cárpatos tienen una accesibilidad deficiente a las ciudades.

---

<sup>15</sup> Comisión Europea: [El transporte en la UE en cifras](#): Recopilación estadística 2013, página 18

Mapa: accesibilidad multimodal potencial de ESPON, proyecto 1.2.1<sup>16</sup>



Muchas regiones europeas tienen una accesibilidad muy mala a las grandes áreas metropolitanas. Como ejemplos cabe destacar el norte de Escandinavia y Finlandia, el oeste de Francia, las regiones en la frontera entre España y Portugal, las islas mediterráneas, el noroeste de Grecia y el norte de Rumanía, pero esta no es una lista exhaustiva.

### Dependencia persistente del coche en el medio rural

Un mercado laboral pequeño y una baja cifra de consumidores impiden la prestación rentable de algunos servicios públicos y privados. Los índices decrecientes o en declive del transporte público y la necesidad creciente de poseer un coche como medio de transporte limitan el acceso de personas sin vehículo a estos servicios. Y sobre todo, **las zonas periurbanas y rurales se caracterizan por el mayor número de kilómetros recorridos por persona que en las zonas urbanas (aunque solo en la antigua UE), lo que conlleva un elevado número de coches por persona y una proporción significativa de emisiones de CO<sub>2</sub>**. Incluso en las zonas rurales de Francia, únicamente entre el 9% y el 16% de las personas tienen acceso a transporte público a menos de 1 km de su casa.

En Francia, el porcentaje de transporte público ha aumentado en los principales centros urbanos, pero los vehículos individuales continúan siendo el principal transporte utilizado en el medio rural, donde menos del 6% de todos los desplazamientos se efectúan con transporte público<sup>17</sup>.

### Riesgo de exclusión social

Aunque la meta sea aumentar la movilidad sostenible para todos, los distintos grupos objetivo en el medio rural se enfrentan a retos diferentes. Según Huygues, Baptiste y Carrière<sup>18</sup>, los habitantes de las zonas rurales se pueden agrupar en tres categorías en cuanto a movilidad:

- Las **“personas territorialmente asignadas”**, que no tienen acceso a movilidad por motivos financieros, físicos o culturales. Estas personas son muy dependientes y acuden a tiendas y servicios locales y a sus familias para aumentar su movilidad. Las personas mayores sin vehículo,

<sup>16</sup> ESPON, Proyecto ESPON 1.2.1: [Servicios y redes de transporte: tendencias territoriales y suministro básico de infraestructuras para cohesión territorial](#), Informe final, 2004, página 56

<sup>17</sup> O.Paul-Dubois-Taine, C.Raynard, F.Vieilliard, D.Auverlot, informe «[La nueva movilidad en los territorios urbanos y rurales](#)», 2012, página 32

<sup>18</sup> Marie Huyghe, Hervé Baptiste y Jean-Paul Carrière, «[Organización de la movilidad sostenible y menos dependiente de los coches en los espacios rurales y con menos densidad](#)» El ejemplo del parque natural regional Loire- Anjou-Touraine», Desarrollo sostenible y territorios, Vol. 4, n°3 | octubre 2013, disponible en Internet desde el 30/10/2013. URL: <http://developpementdurable.revues.org/10000> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.10000

los jóvenes desempleados sin medios financieros para obtener el permiso de conducir o un coche, las mujeres en hogares con un solo vehículo utilizado por el cónyuge y las personas con discapacidad están incluidas en esta categoría.

- Las **“personas vulnerables”**, que destinan más del 18% de su presupuesto a gastos de movilidad (vehículo, combustible, seguro, aparcamiento, peajes, etc.). Los hogares de trabajadores y empleados con ingresos bajos suelen incluirse en esta categoría. Con frecuencia se mudan a zonas rurales porque no pueden permitirse una vivienda más cara en zonas urbanas. Las distancias que recorren cada día son importantes y existe un enorme riesgo de que este grupo objetivo sea más vulnerable debido a su alta tasa de motorización y los costes crecientes del combustible.
- Las **“otras personas móviles”**, que no tienen una dificultad concreta en términos de movilidad, al menos financieramente, pero que dependen básicamente de su vehículo privado. Estos hogares desde modestos a acomodados representan la parte más importante de la población rural. En el contexto de los costes crecientes del combustible, una parte de esta categoría podría ser vulnerable en un futuro cercano.

Las “personas territorialmente asignadas” tienen un acceso difícil a la movilidad, lo que complica el acceso a empleos y servicios y reduce la posibilidad de interactuar con otras personas. Esto puede provocar situaciones precarias, aislamiento o exclusión. Las personas “vulnerables” están amenazadas por los costes del combustible y si los costes del transporte continúan creciendo, se verán obligadas a recortar en otros gastos (como p.ej. calefacción) o a desplazarse a ciudades que estén más próximas a los empleos y servicios, donde los costes de transporte son más bajos, o de lo contrario reducirán su movilidad.

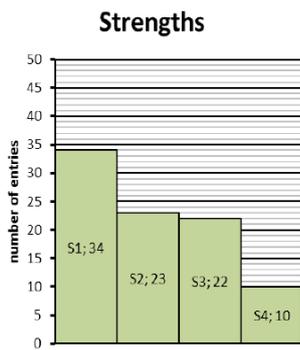
### Riesgo de exclusión territorial

Además de estos riesgos sociales, todos los habitantes rurales afrontan el riesgo de exclusión territorial. Si bien la cohesión territorial es un objetivo importante de las políticas europeas, y diversas políticas e instrumentos de financiación se destinan a mejorar el equilibrio territorial en Europa, las ciudades más grandes y los polos de crecimiento son el principal objetivo de la mayoría de políticas nacionales y europeas. **Los retos en las zonas remotas y periféricas están creciendo, y las tendencias demográficas y los desequilibrios en los sistemas de educación y transporte no favorecen a las zonas rurales, por lo que la cohesión territorial se ve amenazada.** Como resultado, el apoyo a infraestructuras de transporte en el medio rural debe seguir considerándose una inversión para el bien público, porque contribuye a evitar su aislamiento territorial. Si se respalda el transporte público, simultáneamente se estará contribuyendo al crecimiento económico y a reducir la contaminación, lo que en su conjunto garantizará la calidad de vida y evitará el éxodo rural. El desarrollo de sistemas de transporte debe integrarse en el ordenamiento territorial de las zonas rurales.

## 1.5 Análisis DAFO de movilidad en zonas rurales y montañosas de la UE

Durante el proyecto, cada socio realizó un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) de su región. Como este proyecto cuenta con 13 socios, las respuestas fueron muy variadas. Entre las 51 Buenas prácticas recabadas, fue posible identificar y determinar determinados puntos en común para todas las regiones, que ayudaron a caracterizar fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas para las zonas rurales y montañosas en general. Las tablas siguientes muestran el trabajo compilado para las zonas rurales en la UE, ilustrado con ejemplos concretos de los socios MOG.

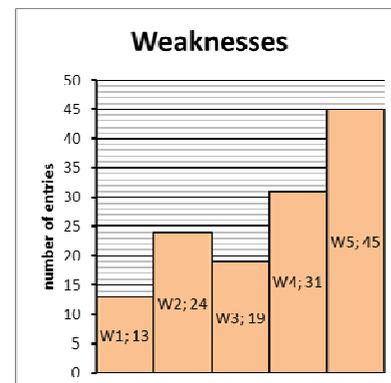
Los socios MOG mencionaron **cuatro fortalezas principales:**



- La **infraestructura de transportes actual continúa siendo inadecuada (F1)** en 34 casos: los servicios se consideran flexibles y planificados en torno a las necesidades locales; las carreteras y redes de transporte público están bien desarrolladas y existe una utilización extendida de los medios de transporte público entre los jóvenes, para quienes hay por lo general transporte organizado a los centros educativos.
- La **región está estratégicamente ubicada** (desde el punto de vista geográfico o económico) **(F2)** en 23 casos: la región está atravesada por zonas europeas de desarrollo, por corredores de transporte, está situada en su intersección utilizable o atrae a turistas gracias a su patrimonio natural y sus numerosas atracciones turísticas.
- La **región sigue abierta a nuevas ideas para el transporte (F3)** en 22 casos: se introducen nuevas formas de desplazamientos colectivos tales como el uso compartido del coche o nuevos métodos de transporte, como p.ej. servicios alternativos en periodos fuera de hora punta como sistemas de autobús por teléfono, autobuses ciudadanos (conductores voluntarios), disco-buses o tarifas de taxi reducidas para jóvenes.
- Hay **implantados planes de inversión en transporte o están a punto de lanzarse, incluyendo los pertenecientes a proyectos de la UE (F4)**, en 10 casos: existen programas para mejorar el desarrollo del transporte en la región, como p.ej. el Programa ISEAL en la Diputación Provincial de Teruel, que continúa funcionando en el marco del Fondo Social Europeo 2007-2013. Este programa se centra en el transporte adaptado. Otro ejemplo es el nivel destacable de introducción de las TIC aplicadas a movilidad en la Diputación Provincial de Burgos, principalmente a través del programa "Transporte a la demanda".

Se han detectado **cinco debilidades principales:**

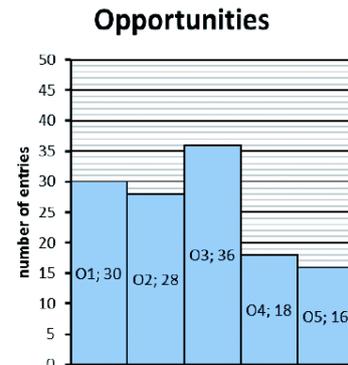
- Hay una **dependencia excesiva de los vehículos privados a pesar de sus costes elevados, y existe una ausencia de intermodalidad (D1)** en 13 casos: las tasas de motorización son mayores que la media nacional, como en las Islas Shetland, y existe una dependencia importante del vehículo propio. Los distintos sistemas de transporte que operan en la misma zona no están bien interconectados y los usuarios no están correctamente informados sobre soluciones de transporte alternativas.
- Existe una **carencia de información y cooperación entre las autoridades encargadas del transporte (D2)** en 24 casos: los operadores de transporte tienen dificultades para trabajar juntos o no se ha planificado una cooperación entre interlocutores públicos /privados y autoridades nacionales /regionales /locales. En consecuencia, la cooperación entre los proveedores de servicios es mala y no existe una oferta combinada con los mismos billetes/tipos de descuentos u horarios adecuados entre las diferentes opciones de transporte.
- La **falta de rentabilidad del transporte público (D3)** en 19 casos está ligada a los elevados costes de inversión en infraestructuras (sobre todo en zonas montañosas) y a la dificultad para obtener ingresos en áreas escasamente pobladas, donde a menudo el número de empresas es bajo (incluyendo grandes empresas). Además, hay una dependencia excesiva de las finanzas públicas para el mantenimiento de líneas regulares, aunque estas finanzas están cada vez más restringidas.
- La **región padece un declive demográfico (D4)** en 31 casos: las áreas despobladas, el envejecimiento de la población en zonas rurales y en ocasiones las altas tasas de desempleo impiden la inversión en transporte en estas zonas rurales.
- Por último, si bien en algunos casos el transporte público es adecuado (F1), en 45 casos los **sistemas de transporte público no están adaptados a las necesidades (D5):** se encuentran



en mal estado, con unas infraestructuras de transporte anticuadas para carreteras y vías férreas. Continúan siendo inaccesibles para una gran parte de la población rural, por ejemplo con paradas de autobús insuficientes o sin acceso para personas discapacitadas o mayores.

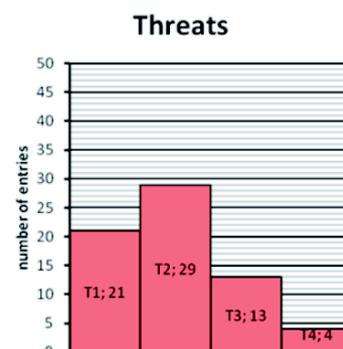
Pese a estas debilidades, las zonas rurales y montañosas MOG pueden aprovechar **5 oportunidades importantes:**

- **Las nuevas tecnologías, los nuevos medios y formas de transporte pueden ampliar las soluciones de transporte sostenible en el medio rural (O1)** en 30 casos: movilidad eléctrica, coche compartido, autobús por teléfono, sistemas de transporte local a pequeña escala, sistemas a la demanda flexibles, etc. representan soluciones innovadoras fácilmente transferibles. El Gobierno de Aragón, por ejemplo, está optimizando los recursos de transporte público con más eficacia mediante la aplicación de nuevas tecnologías.
- **Inversión en sistemas de transporte nuevos y existentes para crear nuevas líneas o redes, para adquirir autobuses/trenes nuevos o para desarrollar la infraestructura necesaria para la movilidad eléctrica (O2)** en 28 casos: puede conseguirse con ideas innovadoras tales como introducir vehículos de menor capacidad o renovar el parque de autobuses, desarrollar la infraestructura para bicicletas, que no suponen una inversión ingente.
- Las limitaciones medioambientales obligan a todos los grupos de interés a **repensar la movilidad de un modo distinto (O3)** en 36 casos, de forma que ampliando la sostenibilidad en los programas de transporte se reduzca la huella ecológica. Así pues, se fomentan la movilidad ecológica y el turismo limpio en las políticas y los proyectos. La importancia de una política de movilidad ha aumentado en los últimos años a escala comunitaria, nacional, regional y local. La democratización de las bicicletas y los vehículos eléctricos parece ser una excelente oportunidad para proyectar una nueva movilidad.
- Para abordar las dificultades, existe **voluntad de cooperación entre los distintos grupos de interés: países, autoridades, operadores de transporte y ciudadanos (O4)** en 18 casos, incluyendo la cooperación transfronteriza en el marco de proyectos INTERREG. Dos ejemplos son la empresa KTEL, que colabora en Hungría con empresas para animar a sus empleados a ir a trabajar utilizando el transporte público, o la creación de asociaciones beneficiosas para todas las partes, a fin de acabar con el monopolio de autobuses interurbanos legalmente establecido en Grecia.
- Para terminar, hay una **concienciación pública creciente sobre cuestiones de sostenibilidad en el transporte público (O5)** en 16 casos: existe un interés extendido por el ecoturismo y el etnoturismo, la agricultura biológica y las sociedades ecológicas en general, con una marcada preferencia por los productos agroalimentarios locales: estas actividades multiplican las razones para visitar el campo.



Entre las **amenazas** reconocidas por los socios MOG, éstas fueron las más recurrentes:

- El **riesgo de despoblación y cambio demográfico (A1)** es sorprendente en 21 casos: zonas escasamente pobladas con una población envejecida, generaciones más jóvenes que abandonan las zonas rurales y montañosas para estudiar o encontrar trabajo, lo que reduce el número de usuarios de transporte potenciales.
- La **financiación limitada disponible** a escala regional y local (A2) se citó en 29 casos: ante la difícil situación económica en general, hay menos ayudas disponibles para movilidad rural, como sucede en el caso de la Diputación



Provincial de Teruel.

- El **mantenimiento en riesgo de los sistemas de transporte existentes** (A3) en 13 casos: la población descende y la menor rentabilidad de los sistemas de transporte combinada con algunas dificultades legales para desarrollar sistemas de transporte, como es el caso del monopolio de autobuses interurbanos en Tesalia (Grecia) o las restricciones territoriales aplicables en España, agrava la falta de voluntad política para abordar el tema de la movilidad rural.
- **Los costes crecientes del combustible y la energía en general** (A4) en 4 casos: esto afectará a los costes de movilidad, no solo para los conductores de turismos, sino también para los sistemas de transporte público, y podría tener importantes consecuencias sociales, sobre todo entre las personas más pobres y vulnerables.

**A pesar de estas dificultades, los socios de Move on Green están convencidos de que es posible mejorar la movilidad sostenible en el medio rural desarrollando los sistemas de transporte tradicionales ya establecidos además de nuevas ofertas de transporte más innovadoras y a la demanda.**



## 2. Nueve formas de avanzar en la movilidad rural sostenible

Los socios de Move on Green han **identificado y caracterizado 51 buenas prácticas**, iniciativas que se han implantado con éxito en sus áreas y que han respondido favorablemente a las necesidades de las personas y las empresas locales. Se trata de ejemplos concretos de proyectos innovadores que pueden ser puestos en práctica por otras regiones. Esta variedad de iniciativas tiene como finalidad reducir no solo los costes sino también el impacto ambiental del transporte de pasajeros, garantizando y mejorando al mismo tiempo el servicio a los residentes de zonas montañosas y rurales. Estas 51 buenas prácticas se agrupan dentro de **9 categorías**, dependiendo de sus objetivos principales.

Para facilitar la transferencia de estas buenas prácticas, hemos definido en cada ocasión el principal reto que se debe afrontar. Además de la **dificultad financiera** que siempre plantea problemas, el **desarrollo de la intermodalidad, el uso de las TIC (Tecnologías de la Información y la Comunicación) para personas mayores o personas no habituadas a las nuevas tecnologías y el acceso a grupos objetivo específicos como p.ej las personas mayores o con discapacidad**, son cuestiones permanentes que se deben tener en cuenta. Sin embargo, nos hemos centrado al menos en una dificultad concreta por cada categoría que requerirá una atención especial durante la transferibilidad de las buenas prácticas. Para facilitar su transferencia, es conveniente consultar todos los detalles en la [Guía de Buenas Prácticas Move on Green](#), disponible en el sitio web de MOG.

### 2.1 Combinación de diferentes tipos de servicios para reducir costes

Las infraestructuras de transporte público existentes (terminal de autobuses, personal, vehículos y paradas) en las zonas rurales y montañosas se pueden utilizar para otros servicios con el fin de reducir costes y/o emisiones o prestar servicios adicionales. Como ejemplo, en Brandenburgo (Alemania), además del transporte de pasajeros, los autocares de línea regular también están transportando mercancías, aprovechando el espacio para equipaje disponible. Es una manera posible de **mantener el servicio de transporte público en zonas rurales, aportando opciones de financiación adicionales y ampliando el servicio en horas valle**. En la Región de Transdanubia Central de Hungría, debido a la falta de oficinas de correos, un vehículo postal móvil visita las pequeñas poblaciones de menos de 600 habitantes para ofrecer una amplia gama de servicios básicos, como la entrega y la recogida de cartas y paquetes, el pago de pensiones o la entrega de efectivo, la venta de periódicos o de boletos de lotería.



## 2.2 Coche compartido, alquilado y otras fórmulas para compartir

En 2006, Eurostat calculó una tasa de motorización de 455 vehículos por cada 1.000 habitantes en la UE<sup>19</sup>. Esto significa que casi el 50% de la población cuenta con un vehículo individual. Estos vehículos se utilizan para desplazamientos diarios, en distancias cortas, y muy a menudo son utilizados por una sola persona. El interés de las fórmulas de uso compartido del coche y autostop organizado radica en **dar acceso al uso del coche reduciendo costes, emisiones de carbono, congestión del tráfico en las carreteras y necesidad de plazas de aparcamiento**. Por ejemplo, en la región de Podkarpackie (Polonia), una importante iniciativa de uso compartido del coche ha animado a los propietarios de turismos y viajeros a desplazarse juntos, gracias a un sitio web que les pone en contacto. En Dumfries y Galloway (mencionado por las Islas Shetland) en el Reino Unido, las organizaciones locales impulsaron el concepto de coche compartido para reducir la infrautilización de vehículos y aumentar el número de pasajeros por vehículo.

Principal desafío encontrado

- Debilidad 1: Excesiva dependencia de los coches privados individuales

Dificultades actuales a enfrentar

- Promocionar plataforma TIC para compartir información entre conductores y usuarios
- Dificultad de implementación en áreas dispersas para conectar las necesidades de conductores y usuarios

## 2.3 Fomento de la bicicleta: tradicional y eléctrica

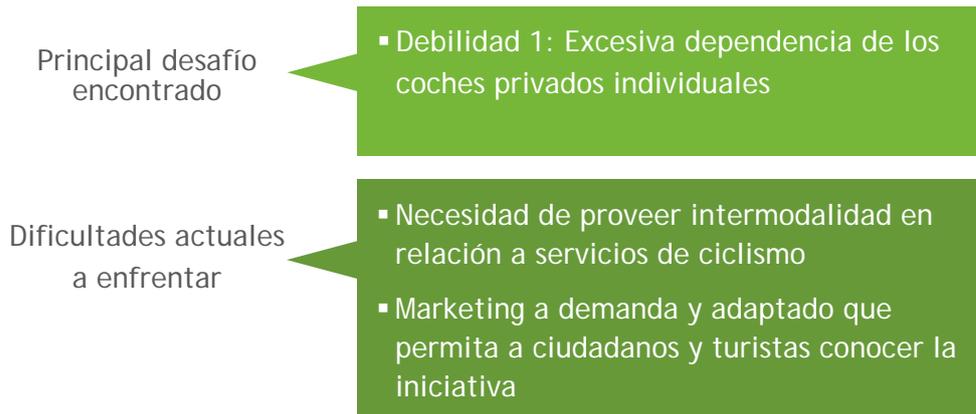


Promoción de la bicicleta en Vidzeme (Letonia)

En los últimos años, instalaciones innovadoras de bicicletas compartidas se han impuesto cada vez más como medio de transporte local, también en las zonas rurales. Para los turistas o la población

<sup>19</sup> [Informe de Eurostat sobre tasas de motorización](#)

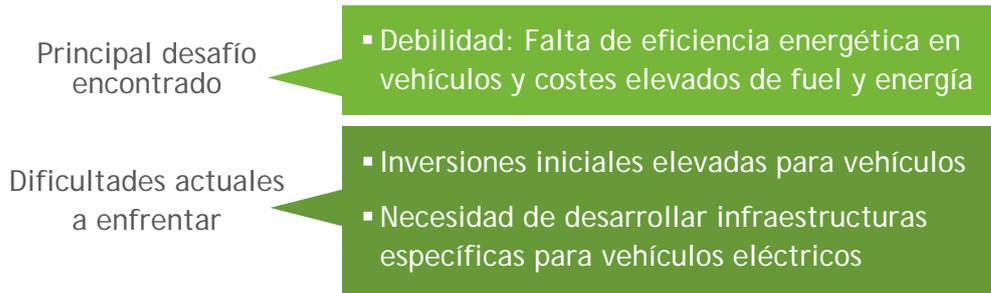
local que va a trabajar, las bicicletas **proporcionan diversión y son a la vez una forma práctica de movilidad**. El Centro del Maestrazgo en la Provincia de Teruel (España) ofrece acceso libre para practicar ciclismo de montaña y ha desarrollado una oferta turística completa (100 km de rutas señalizadas, varios puntos de información, algunas instalaciones de lavado) para impulsar el uso de la bicicleta. Asimismo, la bicicleta eléctrica se considera una gran alternativa para desplazamientos de hasta 30 km. Sus costes de viaje son bajos y no genera mucho efecto invernadero. Por ejemplo, en el campo de Gorenjska (Eslovenia), se ha desarrollado un programa de e-ciclismo orientado al usuario con alquiler de bicicletas eléctricas, además de una campaña de concienciación para aumentar la motivación para utilizarla.



## 2.4 Eficiencia energética y actitudes ecológicas hacia la movilidad

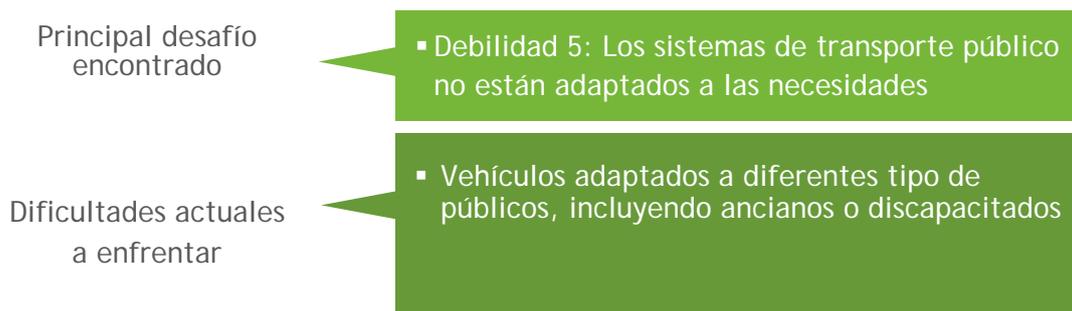


Para promover un transporte más sostenible, algunas iniciativas se están centrando concretamente en aumentar la eficiencia energética de los vehículos, como en Sagunto (España). Allí han desarrollado un sistema de alquiler a corto plazo de vehículos eléctricos al precio de un billete de autobús para fomentar los sistemas de coches eléctricos compartidos. Asimismo, para experimentar una actitud más ecológica hacia la movilidad, se han dado ciertos cursos específicos en España para avanzar hacia una conducción más eficaz de los vehículos y reducir la contaminación y el consumo de combustible.



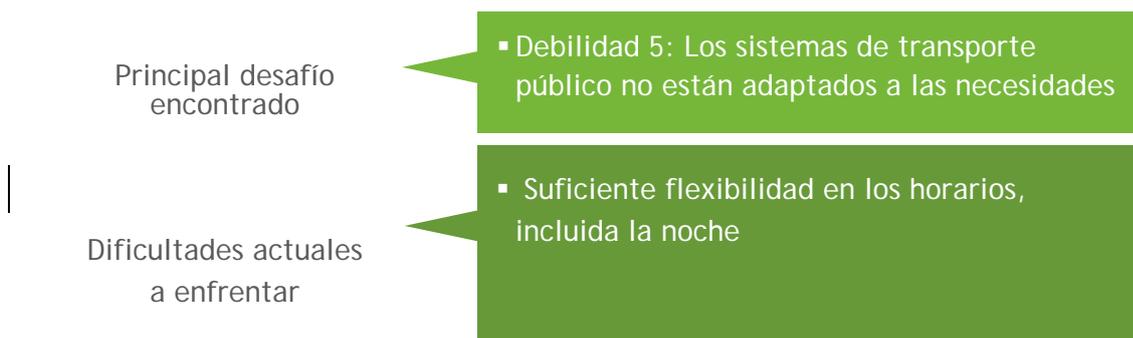
## 2.5 Iniciativas de movilidad destinadas a fines sociales

Las personas mayores o con discapacidad tienen dificultades en general para acceder al transporte y por tanto para satisfacer necesidades sociales básicas (acceso a médicos, alimentos, cuidados, etc.), que no siempre son accesibles en zonas rurales remotas. En consecuencia, algunas iniciativas están promoviendo la movilidad social, como por ejemplo el Servicio de cuidadores rurales en Hungría, donde minibuses están ayudando a entregar alimentos, prestar atención domiciliaria o facilitar transporte escolar para niños en las poblaciones rurales o como servicio social de transporte adaptado para personas con discapacidad en el medio rural de Aragón (España), lo que facilita la movilidad de las personas con discapacidad.



## 2.6 Iniciativas de movilidad destinadas a ocio

Para fomentar la movilidad de los jóvenes y evitar la presencia de conductores jóvenes que hayan consumido alcohol en las carreteras, se han desarrollado varias iniciativas para que **los jóvenes asistan a fiestas de municipios cercanos y vuelvan a casa seguros**. Las lanzaderas del DiscoBus prestan servicio a 18 líneas en 118 municipios de Burgenland (Austria), de manera que los jóvenes vuelven a casa en un medio seguro por un módico precio (2€).



## 2.7 Iniciativas de movilidad destinadas a turismo



Una barca de transporte de turistas en el río Gauja (Letonia) para explorar el patrimonio de Valmiera

Además de los habitantes, los turistas que visitan el territorio rural durante unos días no siempre desean alquilar un coche. **En tal caso, las iniciativas de transporte público pueden ser una solución perfecta para todos:** para las personas, para las comunidades y por último pero no por ello menos importantes, para el medio ambiente. Un tranvía fluvial en el Río Gauja (Letonia) ofrece travesías ecológicas para explorar los sitios de interés de Valmiera. Este modo de transporte facilita enormemente el turismo porque permite un acceso rápido y sencillo a diversas atracciones y lugares turísticos.

Principal desafío encontrado

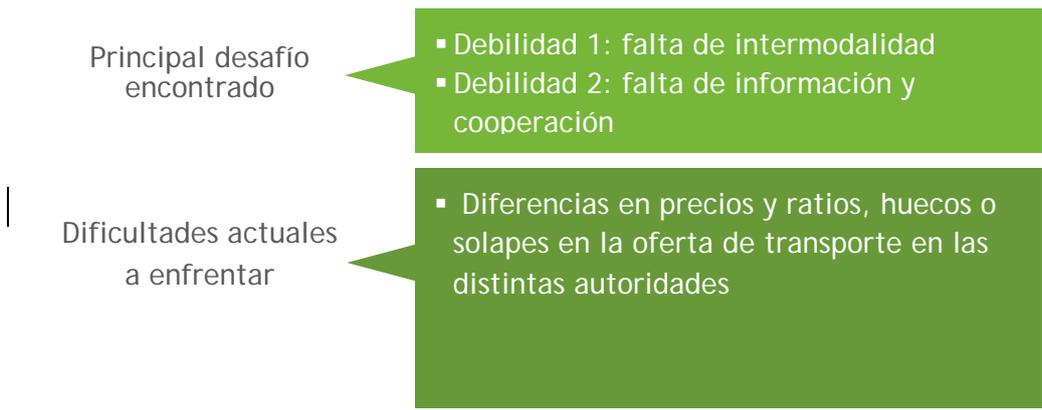
- Debilidad 5: Los sistemas de transporte público están adaptados a las necesidades

Dificultades actuales a enfrentar

- Estacionalidad: los turistas en "temporada baja" no tienen acceso a estos servicios

## 2.8 Gobernanza y coordinación en el ámbito de la movilidad

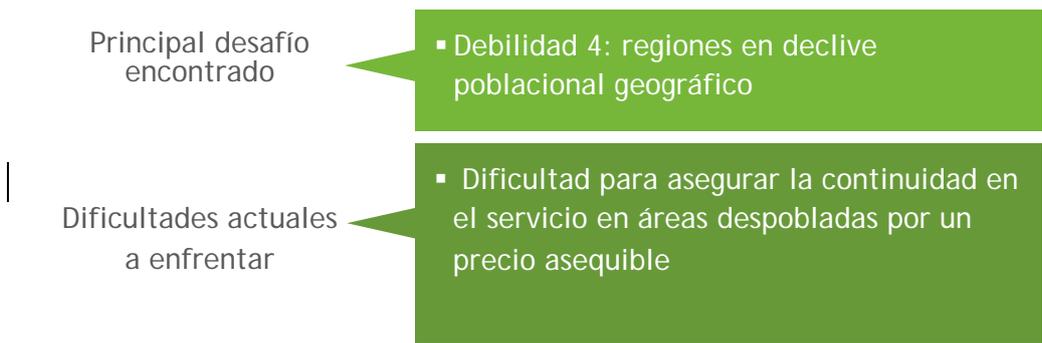
Por lo general, varias agencias comparten responsabilidades en el ámbito del transporte en el mismo territorio. Por ejemplo, en la región de Auvergne, en Francia, 13 autoridades se encargan de gestionar el transporte: gracias a una mejor coordinación, han decidido mejorar su prestación de transporte y evitar solapamientos. Más allá de las autoridades, se puede establecer una coordinación entre los distintos proveedores de transporte para desarrollar instalaciones intermodales, tales como la empresa ferroviaria GYSEV en Hungría, que ha creado instalaciones "park and ride" o un sistema intermodal de información a pasajeros en las estaciones de ferrocarril. **Una buena coordinación proporciona al público un mejor acceso a información sobre viajes u opciones, para conocer bien la cartera de movilidad integrada y poder viajar con comodidad de un lugar a otro.** Todo ello contribuye indudablemente al crecimiento y a un uso más frecuente de la infraestructura de transporte público por parte de los usuarios.



## 2.9 Transporte a la demanda en zonas rurales

La baja densidad de población y los patrones de asentamiento dispersos socavan constantemente la viabilidad de las iniciativas de transporte público en las zonas rurales y montañosas, lo que tiene un efecto adverso sobre la economía, el medio ambiente y la calidad de vida. El transporte a la demanda puede ser una solución como servicio de transporte para pasajeros, con peticiones realizadas de antemano que han sido recopiladas y combinadas gracias a las nuevas tecnologías de la información. Las características de los sistemas de transporte a la demanda varían; algunos **dependen únicamente de la petición expresa de los usuarios** (como el sistema existente en la Provincia de Burgos en España), mientras que **otros utilizan elementos predefinidos**, p.ej. puntos de subida y bajada (como en el proyecto TWIST en Grecia), itinerarios y frecuencias de los desplazamientos (como en el proyecto DorfBus de Burgenland en Austria).

El transporte a la demanda ayuda a satisfacer necesidades de movilidad para pequeños pueblos aislados con malas conexiones, agrupando suficientes pasajeros para alcanzar una masa crítica de personas y mejorar así la rentabilidad atendiendo al mismo tiempo a sus necesidades básicas.



Cada categoría de buenas prácticas plantea ventajas y se enfrenta a retos para implantar soluciones de movilidad sostenible en zonas rurales y montañosas. Estos enfoques aportan **ideas concretas para que los responsables de la elaboración de las políticas avancen hacia una movilidad más sostenible**.

Un primer paso es definir buenas prácticas interesantes que se puedan transferir no solo a las regiones socias sino también a otras zonas rurales y montañosas. Para ir un paso más allá, **los cambios en la movilidad deben reflejarse en las estrategias regionales**. Cada región socia en MOG ha de definir un "Plan de implantación" para ampliar, mejorar y enriquecer su política regional de transporte y transferir nuevas soluciones de movilidad sostenible. Estos Planes de implantación habrán de tener en cuenta no solo el contexto regional, específico y único para cada socio, sino también el contexto europeo.

A pesar de sus límites, la UE ha sabido definir un marco de movilidad sostenible. Las siguientes orientaciones tienen como objetivo sintetizar el marco jurídico y político existente, como p.ej. los regímenes de financiación de la UE que podrían utilizarse para desarrollar la movilidad sostenible en las zonas rurales y montañosas.

**Move on Green alienta a los responsables de la elaboración de políticas regionales a que aprovechen estas directrices y faciliten así su implantación dentro de los planes de movilidad para el transporte regional en las zonas rurales y montañosas.**



## 3. Orientaciones de la UE para una movilidad sostenible en zonas rurales y montañosas

La Política de Transporte europea constituye una política común desde 1958<sup>20</sup>. Aunque la UE respalda en parte la movilidad sostenible en las zonas rurales y montañosas, la ausencia de una orientación concreta hacia las zonas rurales y montañosas impide resolver sus retos específicos.

### 3.1 El marco jurídico y político europeo sobre movilidad sostenible

La UE tiene como meta fomentar la movilidad de sus ciudadanos. El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) promueve en especial la movilidad para grupos objetivo concretos, tales como los **trabajadores** (art. 202), aumentando su movilidad geográfica y profesional gracias al Fondo Social Europeo (art.162), **los estudiantes y los profesores, los jóvenes** y sus **instructores** (art.165) o los **investigadores** (art.180). Además, la política común sobre controles fronterizos, asilo e inmigración (art. 70) proporciona un marco común europeo para la movilidad de personas no residentes en la UE<sup>21</sup>.

La movilidad en suelo europeo se ha implantado a través de la Política de Transporte Europea, mediante la adaptación de normas para el transporte de pasajeros y mercancías. Esta política tiene como finalidad *“completar el mercado interno, **garantizando un desarrollo sostenible [y] ampliando las redes de transporte en toda Europa**”*<sup>22</sup>. Desde 2001<sup>23</sup>, la UE alienta un transporte más sostenible y la multimodalidad.

Hacia un sistema de transporte competitivo, eficaz en el uso de los recursos y ecológico para todas las regiones

La postura actual de la Comisión Europea se establece en su [Libro Blanco “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y eficaz en el uso de los recursos”](#) de 2011<sup>24</sup>. Para alcanzar el objetivo de reducción del 60% de emisiones de GEI procedentes del transporte allí fijado, la CE ha definido objetivos concretos **para acabar con la dependencia de los combustibles fósiles** (p.ej. promoviendo los combustibles sostenibles, limitando la utilización de vehículos con combustibles convencionales) y optimizar el rendimiento de las **cadenas logísticas multimodales, incluyendo una mayor utilización de modos más energéticamente eficientes** (p.ej., desarrollando una red europea de ferrocarril de alta velocidad, trasladando los desplazamientos de mercancías por carretera con más de 300 km a otros modos de transporte, conectando todos los aeropuertos principales con redes ferroviarias). Así pues, la sostenibilidad se convierte en un punto central de las políticas de transporte.

Más en concreto, este Libro Blanco reconoce que si bien en las distancias intermedias las nuevas tecnologías están menos maduras y las elecciones modales son menores que en las ciudades, aquí es donde la UE puede reportar los beneficios más inmediatos. Los vehículos eficaces en el uso de los recursos deben ir acompañados de la consolidación de grandes volúmenes para traslados a largas distancias (lo que supone un mayor uso de autobuses, autocares, trenes y aviones). Los aeropuertos, puertos, estaciones de ferrocarril, metro y autobús deben estar cada vez más conectados y transformarse en plataformas de conexión multimodales para los pasajeros. Por ello, este Libro Blanco tiene como meta la creación de las condiciones marco para promover el

<sup>20</sup> [Artículo 3 y Título 4 del Tratado de Roma original](#)

<sup>21</sup> [Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea](#)

<sup>22</sup> Artículos 90 y 100 del [Tratado de Funcionamiento de la UE \(TFUE\)](#)

<sup>23</sup> Con el [Libro Blanco sobre “Política europea de transporte para 2010: tiempo de decidir”](#). COM(2001) 370 de 12 septiembre 2001

<sup>24</sup> [Libro Blanco “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y eficaz en el uso de los recursos” COM \(2011\) 144](#)

**desarrollo y la utilización de sistemas inteligentes**, que se puedan implantar a través de una programación interoperable y multimodal, información de viajes y a pasajeros en tiempo real, sistemas de reservas en línea y billettería inteligente, gestión del tráfico para una mejor utilización de las infraestructuras y los vehículos, así como la concienciación sobre la disponibilidad de alternativas al transporte individual convencional (conducir menos, caminar e ir en bicicleta, coche compartido, *park & drive*, billettería inteligente, etc.).

Ausencia de atención particular a las zonas rurales y montañosas

Pese a que *"debe prestarse una atención particular a las zonas rurales, las áreas afectadas por la transición industrial y las regiones que padecen desventajas naturales o demográficas graves y permanentes, tales como las regiones situadas más al norte con una densidad de población muy baja y las regiones isleñas, transfronterizas y montañosas"*, (art 174 del TFUE), hasta ahora no se ha prestado una atención concreta a las zonas rurales y montañosas en la política sobre transporte.

La aplicación de una política única de transporte para todas las regiones, sin tener en cuenta sus especificidades, tales como la altitud, la lejanía de las principales redes de transporte o las zonas escasamente pobladas, impide abordar con eficacia y efectividad las situaciones concretas en toda Europa.

Hasta la fecha se han abordado exclusivamente los retos y las necesidades concretas de las zonas urbanas, con la última Comunicación de la CE denominada "[Paquete sobre movilidad urbana](#)", que se aprobó el 17 de diciembre de 2013 (y desde 2007 con un Libro Verde sobre movilidad urbana). Esta comunicación pretende reforzar el intercambio de mejores prácticas y aporta apoyo financiero específico además de invertir en investigación y desarrollo. Asimismo, alienta el desarrollo de "planes de movilidad urbana sostenible" para estimular un cambio hacia un transporte más limpio y sostenible en zonas urbanas. Aunque la CE recomienda combinar estos planes con una estrategia urbana y territorial más amplia, incluyendo las zonas rurales circundantes, **no existe ninguna recomendación u orientación específica para implantar en concreto estos vínculos con las zonas rurales.**

El Comité de las Regiones, con Gordon Keymer a la cabeza, está redactando un informe para fomentar una "mejor movilidad para todos, incluyendo las regiones remotas"<sup>25</sup>. Este planteamiento centrado en las especificidades geográficas y sociales debe fomentarse y aplicarse en las zonas rurales y montañosas para abordar adecuadamente sus necesidades y retos específicos.

### 3.2 En qué medida la movilidad sostenible en las zonas rurales y montañosas ayuda a lograr objetivos de otras políticas de la UE

Implantar la movilidad sostenible en las zonas rurales y montañosas es un requisito previo para tener un desarrollo económico satisfactorio; no solo ayuda a tener un desarrollo territorial más equilibrado, sino que además contribuye a mejorar la salud y la educación de la población que vive en zonas rurales y montañosas. La movilidad sostenible en estas zonas debe fomentarse intensamente, puesto que sus mejoras ayudarán a conseguir **no solo los objetivos de otras políticas de la UE sino que además contribuirán a lograr indicadores clave de la Estrategia 2020 de la UE.**

---

<sup>25</sup> Este informe debería publicarse en 2014; Euromontana participó en una audiencia pública para explicar los principales aspectos concernientes a las zonas rurales y montañosas, desde la perspectiva de Move on Green.

Fomentar el desarrollo rural...

El fomento del desarrollo rural contribuirá a “*garantizar una gestión sostenible de los recursos naturales y de la lucha contra el cambio climático*” y a “*lograr un desarrollo territorial equilibrado de las economías y las comunidades rurales*”<sup>26</sup>. El avance de la movilidad sostenible en las zonas rurales y montañosas impulsa notablemente estos objetivos: a decir verdad, **implantar la movilidad sostenible fomenta soluciones más ecológicas y ayuda a hacer realidad una economía baja en emisiones de carbono**. Además se mejora el **acceso al empleo**, que puede verse limitado por la ausencia de sistemas de transporte adecuados en las zonas rurales y montañosas. Como resultado, el atractivo de las zonas rurales y montañosas aumentará y contribuirá a evitar la despoblación y los desiertos territoriales.

Así pues, la movilidad sostenible en las zonas rurales y montañosas ayuda a alcanzar dos indicadores de la Estrategia 2020 de la UE con un impacto directo, **contribuye a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para alcanzar el objetivo de reducción del 20% de emisiones** comparado con 1990 e **indirectamente conlleva un incremento de la tasa de empleo, para alcanzar la meta del 75% de personas con empleo para el grupo de edades comprendidas entre los 20 y los 64 años**.

... y más en general la cohesión territorial

La política regional de la UE es una política de inversión; fomenta la creación de empleo, la competitividad, el crecimiento económico, una mayor calidad de vida y el desarrollo sostenible. La política regional tiene como finalidad reducir las disparidades económicas, sociales y territoriales significativas que todavía existen entre las regiones de Europa. Entre los 11 objetivos temáticos definidos para 2014-2020, dos se centran específicamente en “el empleo y la movilidad” y “el transporte sostenible”. **La creación de soluciones de movilidad sostenible en zonas rurales y montañosas puede contribuir a alcanzar estos dos objetivos**.

Mejorar la salud pública

La contaminación del aire en las zonas urbanas es un problema sobradamente conocido, pero las zonas rurales y montañosas también padecen la contaminación atmosférica, sobre todo en las áreas rurales del norte de Italia, República Checa o sur de Polonia<sup>27</sup>. Pese a los niveles de emisiones en descenso y las reducciones de ciertas concentraciones de contaminantes atmosféricos en décadas recientes, el problema de la contaminación del aire en Europa está lejos de resolverse. Dos contaminantes en concreto, las partículas de polvo y el ozono troposférico, continúan estando en el origen de problemas respiratorios, afecciones cardiovasculares y vidas más cortas. Aumentar la movilidad sostenible con **sistemas de transporte sostenibles y vehículos más limpios con mayor autonomía y costes reducidos** en las zonas rurales y montañosas es la única solución para **mejorar la calidad del aire y la salud pública en general**.

Acceso a la educación

Para los jóvenes que residen en zonas rurales y montañosas, el acceso a la educación, sobre todo a nivel superior (universidades y cursos de postgrado) puede convertirse en un problema rápidamente si los sistemas de transporte no están bien adaptados y si no pueden desplazarse allí donde están situadas las universidades. Mejorar la movilidad sostenible en estas zonas facilitará el **acceso a la educación superior** e indirectamente contribuirá a alcanzar el objetivo UE 2020 de contar con al menos un **40% de personas de 30-34 años** con estudios superiores finalizados.

<sup>26</sup> Artículo 4 del [Reglamento 1305/2013 que establece el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural](#), 17/12/2013

<sup>27</sup> [Informe AFMA: Calidad del aire en Europa](#) 09/2013, mapa en la página 30

### 3.3 Oportunidades en la UE ligadas al transporte y movilidad sostenibles

Desde la investigación fundamental hasta el desarrollo concreto de redes de transporte, existen numerosas **oportunidades de financiación en la UE** para las empresas privadas y las entidades públicas **en el sector del transporte sostenible en el nuevo periodo de programación 2014-2020. La movilidad de las personas se sigue abordando a través de grupos objetivos específicos.** Aunque estos programas no se centren directamente en las zonas rurales, los fondos de la UE podrían utilizarse para desarrollar o implantar nuevas soluciones de transporte sostenible, o para mejorar la movilidad en las zonas rurales y montañosas.

#### 3.3.1 Regímenes de financiación para el transporte en la UE

HORIZONTE 2020: mejorar la investigación en transporte sostenible

**Horizonte 2020** es el nuevo programa europeo de **Investigación e Innovación**. Tiene como meta la excelencia en la ciencia, los cambios sociales y el liderazgo industrial. Un programa de trabajo específico está dedicado al reto social **“Transporte inteligente, verde e integrado”** y cuenta con una dotación financiera de **6.300 millones de euros** para todo el periodo de programación.

Financiará proyectos encaminados a desarrollar un transporte eficaz en el uso de los recursos que respete el medio ambiente, fomentando una mejor movilidad con menos congestión y más seguridad, con un respaldo al liderazgo global para la industria europea del transporte y apoyo a la investigación socioeconómica y conductual y a una elaboración de políticas con visión de futuro.

En particular durante 2014-2015, la convocatoria de propuestas que se publicará tendrá como objetivo la movilidad para el crecimiento, la investigación sobre vehículos verdes y pequeños negocios y la innovación rápida en transporte<sup>28</sup>. Estos fondos serán gestionados directamente por la Comisión Europea.

INSTRUMENTO DE INTERCONEXIÓN PARA EUROPA (CEF, siglas en inglés): construcción de redes de transporte

Se trata de un instrumento destinado a alentar el desarrollo de redes transeuropeas de alto rendimiento, sostenibles y eficientemente interconectadas en los campos de energía, telecomunicaciones y transporte. El CEF tiene un **presupuesto global de 13.170 millones de euros** para invertir en infraestructuras de transporte<sup>29</sup>.

Las inversiones del CEF se centrarán en proyectos con un alto valor añadido en la UE, como p.ej. construir enlaces transfronterizos inexistentes y eliminar cuellos de botella en los principales corredores de transporte transeuropeos, mejorando las conexiones entre distintas partes de la UE. Estas redes de transporte garantizarán que “las zonas urbanas y rurales se beneficien de las oportunidades generadas por las principales redes”<sup>30</sup>.

FEDER: implantando el transporte sostenible a escala regional

**FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional)** financiará la inversión en infraestructuras de transporte y fomentará el transporte sostenible potenciando la movilidad regional, desarrollando

<sup>28</sup> Para más información, visite [Programa de Trabajo sobre Transporte 2014-2015](#)

<sup>29</sup> Según el Marco Financiero Plurianual adoptado para el periodo 2014-2020

<sup>30</sup> Anexo I, 4.8 del [Reglamento UE 1303/2013](#) del Parlamento Europeo y del Consejo de fecha 17 diciembre 2013, que establece disposiciones comunes sobre el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo Social Europeo, el Fondo de Cohesión, el Fondo Agrícola Europeo para el Desarrollo Rural y el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.

sistemas de transporte con bajas emisiones de carbono y enlaces multimodales<sup>31</sup>. Así pues, habrá disponibles algunas oportunidades de financiación en regiones donde el transporte es una prioridad en sus Programas Operativos para Crecimiento y Empleo.

Asimismo, **el programa INTERREG EUROPE**, en el marco de la Cooperación Territorial Europea, está diseñado para **impulsar el aprendizaje de políticas entre las autoridades públicas** para mejorar el rendimiento de las políticas y transferir las buenas prácticas a Programas Operativos dentro del objetivo Inversión para Crecimiento y Empleo de la política de cohesión.

El 25% de la dotación financiera de FEDER (es decir, 84.440 millones de euros), se destinarán a la economía con bajas emisiones de carbono. Algunos Proyectos de Cooperación Interregional centrados en movilidad sostenible y multimodalidad serán financiados mediante convocatorias de propuestas. No obstante, lo cierto es que el programa está orientado sobre todo a movilidad urbana, lo que deja menos oportunidades para proyectos rurales.

### 3.3.2 Regímenes de financiación de la UE para movilidad

Cuatro programas de financiación distintos de la UE respaldarán acciones de movilidad para grupos objetivo específicos: Erasmus +, FSE, COSME y Horizonte 2020.

#### Erasmus +: movilidad para estudiantes, jóvenes y profesores

Erasmus+ es el nuevo programa paraguas de la UE para educación, formación, juventud y deporte desde 2014 hasta 2020. Aúna los anteriores programas de movilidad denominados Erasmus Mundus (estudiantes), Grundtvig (adultos), Leonardo (prácticas) y Comenius (alumnos) con un presupuesto global de 13.010 millones de euros (que no incluye únicamente acciones de movilidad).

#### Fondo Social Europeo (FSE): movilidad para trabajadores

El FSE tiene como finalidad mejorar la “movilidad geográfica y profesional de los trabajadores” y “potenciar la movilidad laboral transnacional así como (...) los planes de movilidad”<sup>32</sup> para modernizar las instituciones del mercado laboral. En la UE, el Marco Común Estratégico ha definido cuatro posibles ejes para los Programas Operativos regionales. Como uno de ellos “promueve el empleo y respalda la movilidad de los trabajadores”, probablemente la mayoría de las regiones integrarán este eje en sus Programas Operativos, con parte del presupuesto destinado a apoyar la movilidad de los trabajadores.

#### COSME: movilidad para emprendedores

El nuevo Programa para la Competitividad de las Empresas y de las PYME (COSME) tiene un presupuesto de 2.030 millones de euros para 2014-2020. Una de sus cuatro prioridades son los “programas de movilidad para nuevos emprendedores con el fin de mejorar su capacidad para desarrollar su know-how sobre emprendimiento, destrezas y aptitudes y mejorar su capacidad tecnológica y su gestión empresarial”<sup>33</sup>. Prestará apoyo al subprograma específico Erasmus para jóvenes emprendedores.

#### Horizonte 2020: movilidad para investigadores

Un subprograma específico de Horizonte 2020 aspira a mejorar el Espacio de Investigación Europeo gracias a una movilidad mejorada de los investigadores y los estudiantes de postgrado.

---

<sup>31</sup> Según los artículos 3 y 5.7 del [Reglamento 1301/2013 que establece el FEDER](#)

<sup>32</sup> [Artículos 2 y 3 del Reglamento 1304/2013 que establece el Fondo Social Europeo](#)

<sup>33</sup> Artículo 12 del [Reglamento 1287/2013 que establece un Programa para la Competitividad de las Empresas y de las PYME \(COSME\) \(2014 - 2020\)](#)

Estas acciones Marie Skłodowska-Curie cuentan con un presupuesto de 6.160 millones de euros para 2014-2020.

### 3.4 Amenazas y obstáculos persistentes en la UE para la movilidad sostenible en zonas rurales y montañosas

La movilidad en las zonas rurales y montañosas requiere soluciones específicas, dado que abordan necesidades y retos distintos a los de zonas más pobladas. Con todo, en la UE, hasta ahora no se ha prestado **una atención particular a las zonas rurales y montañosas, ni a escala política ni en términos de regímenes de financiación**. Es hora de afrontar las cuestiones concretas que atañen a la movilidad en las zonas rurales y montañosas.

#### Ausencia de una política de movilidad rural en la UE

Las orientaciones aportadas para la movilidad europea en el Libro Blanco de 2011 se precisaron en una Comunicación específica de la UE sobre movilidad urbana para fomentar el desarrollo de "planes de movilidad urbana sostenible"<sup>34</sup>.

Por el contrario, cabe destacar **la ausencia de un documento de orientaciones específicas concretas para la movilidad rural en la UE**. En realidad, en el nuevo periodo de programación 2014-2020, la movilidad rural no figura como prioridad ni en la estrategia general UE 2020 ni en la política de desarrollo rural o la política de cohesión.

Las prioridades de la estrategia UE 2020 no formulan expectativas concretas para una movilidad rural sostenible. Uno de los once objetivos temáticos<sup>35</sup> que han sido definidos para la política regional es "*Fomentar el transporte sostenible y eliminar cuellos de botella en infraestructuras de redes clave*" (7º objetivo temático) y confiere algunas oportunidades para el desarrollo de sistemas de transporte transfronterizo y el establecimiento de conexiones de transporte dentro de las regiones. Las zonas urbanas y rurales se beneficiarán de estas redes de transporte.

#### Ausencia de regímenes de financiación de la UE específicamente destinados a movilidad rural

Existen varios programas de financiación de la UE, como p.ej. CIVITAS, o convocatorias específicas para movilidad urbana dentro de Horizonte 2020 centradas en necesidades urbanas concretas. Sin embargo, no existen **regímenes de financiación específicos de la UE orientados explícitamente a la movilidad rural**. El FEADER (Fondo Europeo Agrícola para Desarrollo Rural) por ejemplo, centrado en el desarrollo rural, no incluye ningún requisito concerniente al transporte o la movilidad rural. Las otras posibilidades de financiación de la UE se limitan a planes de movilidad generales y no siempre están bien adaptados a las necesidades concretas de las zonas rurales.

La consecuencia directa es que gran parte del apoyo financiero se concede casi siempre a los mismos conceptos o áreas. En este sentido, aunque los fondos estructurales han supuesto un excelente respaldo para la movilidad urbana, con cerca de 8 millones de euros del FEDER invertidos en movilidad urbana durante 2007-2013<sup>36</sup>, lamentablemente **no ha habido un apoyo equivalente para las zonas rurales y montañosas**.

<sup>34</sup> Según la [Comunicación de la Comisión "Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos" COM\(2013\) 913 de 17 de diciembre de 2013](#)

<sup>35</sup> De conformidad con el Artículo 9 del [Reglamento UE 1303/2013](#) que establece disposiciones para los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos

<sup>36</sup> Según la [Comunicación de la Comisión "Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos" COM\(2013\) 913 de 17 de diciembre de 2013](#)

ITI y CLLD: herramientas prometedoras (pero no utilizadas) para el próximo periodo de programación

La falta de una política apropiada para movilidad rural o de regímenes de financiación adecuados en la UE ha animado a los Estados miembros, también a escala regional y local, a desarrollar directamente la movilidad rural. En el ámbito local y regional, dos nuevos instrumentos, "**Inversiones Territoriales Integradas (ITI)**" y "**Desarrollo Local Impulsado por la Comunidad (CLLD)**", podrían convertirse en mecanismos clave para implantar estrategias territoriales integradas, incluyendo la movilidad rural verde sostenible. Estas herramientas innovadoras podrían ayudar a integrar iniciativas y proyectos de mejora de la movilidad rural con más facilidad y eficacia en las estrategias locales y regionales.

No obstante, no hay pautas claras emitidas por la CE sobre cómo poner en marcha herramientas innovadoras y el Reglamento tampoco prescribió una proporción mínima de los distintos fondos para gastar en estos marcos integrados. Observando los procesos de planificación actuales, los Estados miembros tienden a utilizar los cauces más sencillos y convencionales para planificar e implantar los programas del periodo 2014-2020. En consecuencia, el riesgo de no aprovechar las oportunidades de ITI y CLLD también está afectando al ámbito de la movilidad rural sostenible.

### 3.5 Lista de recomendaciones

A modo de conclusión y con el fin de aumentar la movilidad sostenible en las zonas rurales y montañosas, teniendo en cuenta sus necesidades y retos específicos, los trece socios de Move on Green recomiendan lo siguiente tanto en el plano europeo como regional:

#### Recomendación n°1

Dado que se adoptó un paquete de movilidad urbana en diciembre de 2013, recomendamos que la Comisión Europea elabore un **Paquete de movilidad rural** específico que aporte soluciones para implantar un transporte sostenible y multimodal en el medio rural, donde las distancias son por lo general más grandes que en las zonas urbanas, donde el número de servicios de transporte público es menor y la cantidad de usuarios potenciales podría verse restringida.

#### Recomendación n°2

Localmente, varias iniciativas con éxito han aportado soluciones para mejorar la movilidad rural, tal y como presentamos en nuestro proyecto MOG. Con todo, en general se acusa una falta de transferencia de conocimientos y las buenas prácticas no se suelen implantar de manera extensa, dada la dificultad para acceder a la información. Para potenciar la divulgación de buenas prácticas y transferirlas de modo eficaz a mayor escala, recomendamos que el "**Servicio Europeo de Información sobre el Transporte Local**" (ELTIS), una iniciativa de la Comisión Europea, que hasta ahora se ha centrado únicamente en la movilidad urbana, **integre un mercado componente rural, presente estudios de casos concretos, herramientas específicas para movilidad rural y servicios sobre legislación comunitaria y regímenes de financiación, disponibles en distintas lenguas de la UE.** Al considerar también aspectos rurales, el sitio web de ELTIS podría convertirse en una verdadera plataforma a escala europea para facilitar la transferibilidad de la movilidad sostenible en todos los territorios.

#### Recomendación n°3

Cada año se organiza en septiembre la **Semana Europea de la Movilidad** tanto en Bruselas como en el resto de Europa. Hasta ahora, este acontecimiento se ha centrado en la movilidad urbana. Tal y como demuestra Move on Green, existen también numerosas buenas prácticas en las zonas rurales y montañosas que se podrían divulgar a una mayor escala europea y transferirse fácilmente a otras áreas. En consecuencia, la **Semana Europea de la Movilidad debería fomentar iniciativas centradas en los vínculos entre las zonas urbanas y rurales y animar a los municipios y**

**localidades pequeñas del medio rural a participar en este evento** para presentar sus prácticas de movilidad sostenible. Esto ayudará a promover y debatir acerca de cuestiones de movilidad rural en el seno de la UE. Para avanzar en esta dirección, Move on Green ha organizado su conferencia final el 15 de septiembre de 2014 en Bruselas, al comienzo de la Semana Europea de la Movilidad.

#### **Recomendación n°4**

Los vehículos eléctricos, impulsados con energías renovables, pueden mejorar la sostenibilidad de la movilidad. Sin embargo, hasta el momento, la autonomía y la velocidad inadecuadas de los vehículos eléctricos y sus elevados costes limitan el desarrollo de esta alternativa. La Comisión Europea debería continuar fomentando la **investigación fundamental y aplicada para aumentar la autonomía de estos vehículos y potenciar su utilización en el medio rural**, donde las distancias son en general mayores que en las zonas urbanas, y fomentar el **desarrollo de combustibles alternativos**.

#### **Recomendación n°5**

A escala regional y local, a menudo son varias las autoridades encargadas del transporte en un mismo territorio: empresas de tren /autobús / taxi, etc. Como resultado se producen con frecuencia solapamientos en las ofertas, mientras que algunas áreas no están bien cubiertas por los servicios de transporte. Para promover una mejor cobertura de la zona y desarrollar ofertas de transporte combinado (por ejemplo, con el mismo billete utilizable para tren y autobús), sería necesario **animar a las Autoridades encargadas del transporte a trabajar juntas**.

#### **Recomendación n°6**

Para organizar sus desplazamientos, los usuarios deberán tener acceso a distintas soluciones de transporte, conociendo en tiempo real los horarios, costes, posibles retrasos y opciones de combinar varias ofertas de transporte para llegar al destino deseado. Las autoridades regionales y locales encargadas del transporte deberían **desarrollar conjuntamente estos sistemas de información, disponibles las 24 horas del día a través de Internet o de teléfonos inteligentes**.

#### **Recomendación n°7**

En las zonas rurales y montañosas, uno de los principales desafíos a los que se enfrenta el transporte público es mantener la viabilidad económica, dado que el número de usuarios es menor que en las zonas urbanas. El **desarrollo de multiactividades en el transporte público** (como p.ej. transporte de personas y mercancías al mismo tiempo o una gama completa de servicios proporcionados por un cartero) debe fomentarse para incrementar la viabilidad del transporte público.



## Ayudas estatales y Transporte sostenible: una prohibición general con algunas exenciones

Dado que la mayoría de mercados del transporte se han liberalizado en los últimos años, ahora están sujetos a la norma general de prohibición de ayudas estatales. Con todo, existen algunas exenciones cuando se cumplen determinadas condiciones.

Las ayudas estatales en el sector del transporte se consideran compatibles con el régimen de ayudas estatales comunitario si se conceden para<sup>37</sup>:

- **“Coordinación con fines de transporte”**: los Estados miembros pueden conceder ayudas para transporte por ferrocarril, carretera y vías navegables interiores en estos casos: para costes soportados por el uso de determinadas infraestructuras, para investigación y desarrollo y para eliminar excesos de capacidad que provoquen graves problemas estructurales.
- O si **conciernen al “reembolso por el cumplimiento de determinadas obligaciones inherentes la noción de servicio público”**. En este caso, se otorgará una indemnización por los costes que la empresa deba soportar debido a su obligación de prestar un servicio público. Las autoridades competentes pueden actuar en el ámbito del transporte público de pasajeros para garantizar una prestación de servicios de interés general que sean más numerosos, más seguros o de mejor calidad o bien se proporcionen a un coste más bajo de lo que habrían permitido las fuerzas del mercado de forma independiente. Para ello, el Reglamento 1370/2007<sup>38</sup> establece las condiciones para que las autoridades competentes, cuando impongan o contraten obligaciones de servicios públicos, compensen a los operadores por los costes incurridos y/u otorguen derechos exclusivos a cambio del cumplimiento de las obligaciones de un servicio público.

**Otra excepción a la norma general de prohibición de ayudas estatales está incorporada en la norma “de minimis”**, según la cual cuando las ayudas estatales acumuladas ascienden a menos de 200.000 euros durante 3 ejercicios consecutivos, se considera que estas ayudas no tienen repercusión sobre el mercado interno. En consecuencia, se consideran compatibles con el TFUE y no requieren ninguna notificación antes de su implantación. Se aplica un umbral específico de 100.000 euros al sector del transporte por carretera.

Existen ciertas normas sobre ayudas estatales específicas para cada sector del transporte (ferrocarril, aire, navegación interior y transporte marítimo).

---

<sup>37</sup> Según el artículo 93 del [TFUE](#)

<sup>38</sup> Según el [Reglamento \(EC\) N° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de fecha 23 de octubre de 2007 sobre servicios de transporte público de pasajeros por ferrocarril y por carretera](#)

## Anexo 2

---

### Marco normativo sobre transporte en la UE

Además de la extensa legislación de la UE aplicable para cada tipo de transporte (carretera, aire, ferrocarril, agua) y los derechos de los pasajeros, la **Comisión Europea** ha publicado varias comunicaciones / libros relacionados con el transporte. Aquí encontrará un breve resumen de los documentos más importantes.

- [Comunicación de la Comisión "Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos" COM \(2013\) 913 de 17 diciembre 2013](#), también denominada "Paquete de movilidad urbana", que actualizó el Libro Verde sobre movilidad urbana publicado en 2007.
- Informe de referencia del CCI "[Métodos comunes para evaluación de ruidos en Europa \(CNOSSOS-UE\) \(2012\)](#)" por Stylianos Kephelopoulos, Marco Paviotti, y Fabienne Anfosso-Lédée
- [Libro Blanco "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y eficiente en el uso de los recursos" COM \(2011\) 144 de 28 marzo 2011](#): establece 10 objetivos para un sistema de transportes más competitivo y eficiente en el uso de los recursos
- [Estrategia para la internalización de los costes externos](#) (2011) Comité Europeo para el Medio Ambiente.
- [Comunicación de la Comisión "Un futuro sostenible para el transporte: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso" COM \(2009\) 279 de 17 junio 2009](#): resumió los resultados de dos estudios, un debate con tres grupos objetivo y una consulta con grupos de interés. Al mismo tiempo identificó opciones políticas para someterlas a prueba e incluirlas eventualmente en el Libro Blanco de 2011.
- [Libro Verde "RTE-T: Una revisión de la política: hacia una red transeuropea de transporte mejor integrada al servicio de la política común de transporte" COM \(2009\) 44 de 4 febrero 2009](#): con este Libro, la Comisión inició un amplio proceso de revisión de la política para una red transeuropea de transporte (RTE-T). El Libro consideró futuros desafíos políticos y económicos, tales como la consecución de los objetivos sobre cambio climático, el mayor crecimiento económico, la cohesión económica y social así como el fortalecimiento del rol internacional ejercido por Europa.
- [Comunicación de la Comisión "Estrategia para la internalización de los costes externos" COM \(2008\) 435 de 8 julio 2008](#): forma parte de un paquete de iniciativas encaminado a hacer más sostenible el transporte. Consistía en incluir los costes externos del transporte (contaminación, ruido, congestión, etc.) en el precio pagado por el usuario, con el fin de animarles a cambiar su comportamiento.
- [Comunicación de la Comisión "Libro Verde sobre Cohesión Territorial, Convertir la diversidad territorial en una fortaleza", COM \(2008\)616 de 6/10/2008](#).
- [Comunicación de la Comisión "Hacia un transporte más ecológico" COM \(2008\) 433 de 8 julio 2008](#)
- [Libro Verde de la Comisión "Hacia una nueva cultura de movilidad urbana" COM \(2007\) 551 de 25 septiembre 2007](#): inició el debate sobre cuestiones específicamente relacionadas con el transporte urbano con el fin extraer soluciones aplicables en toda Europa, dado que el 60% de la población europea se concentra en zonas urbanas, y estas áreas producen casi el 85% del Producto Interior Bruto (PIB).
- Comunicación de la Comisión sobre "[Por una Europa en movimiento: movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco sobre Transporte 2001 de la Comisión Europea](#)" COM (2006)314 de 22/06/2006
- [Emisiones procedentes del transporte marítimo \(Directiva 2005/33/CE\)](#) (2005) Comisión Europea.



- [Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: Anexo a la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo "Estrategia temática sobre contaminación atmosférica" SEC 2005/1133 de 21/09/2005.](#)
- [Libro Blanco sobre "Política de transporte europea para 2010: es momento de decidir" COM \(2001\) 370 de 12 septiembre 2001:](#) define las premisas de la política actual basada en la intermodalidad. Fue revisada en 2006.
- [Comunicación de la Comisión al Consejo, el Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones de 14 enero 1999: "Cohesión y Transporte":](#) dirigida a desarrollar un sistema de transporte europeo eficiente y sostenible, que tenga en cuenta las previsiones de desarrollo económico regional, la ampliación de la Unión para incorporar nuevos Estados y la importancia del transporte público.

## Anexo 3

---

### Bibliografía

Para saber más, puede consultar aquí una lista de referencias útiles, que se han utilizado para redactar estas orientaciones sobre políticas:

- Informe del CCI: "[Delimitaciones de zonas rurales en Europa utilizando criterios de densidad de población, lejanía y ocupación del suelo](#)" por F. Jonard, M. Lambotte, F. Ramos, J.M. Terres y C. Bamps
- [Asamblea General de Naciones Unidas](#) (2005). [Resultados de la Cumbre Mundial de 2005](#), Resolución A/60/1, adoptada por la Asamblea General el 15 septiembre 2005. Extraído el: 17/02/2009
- OCDE 2013, [De cooperaciones rurales-urbanas: un enfoque integrado para el desarrollo económico](#)
- [Desarrollo Rural en el Informe Estadístico y Económico de la UE 2013](#)
- Informe AEMA n°6/2010: [La columna vertebral ecológica de Europa: reconocer el verdadero valor de nuestras montañas](#)
- Proyecto ESPON 1.2.1: [Servicios y redes de transporte: tendencias territoriales y suministro básico de infraestructuras para cohesión territorial](#), informe final, 2004
- [GEOSPECS - Especificidades geográficas y potenciales de desarrollo en Europa](#) (Proyecto ESPON), informe final, 2012
- [Dinámicas territoriales en Europa: tendencias en accesibilidad](#) (informe ESPON), 2009
- O.Paul-Dubois-Taine, C.Raynard, F.Vieilliard, D.Auverlot, informe «[les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux](#)», 2012
- Marie Huyghe, Hervé Baptiste y Jean-Paul Carrière, «[Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité? L'exemple du Parc naturel régional Loire- Anjou-Touraine](#)», Développement durable et territoires, Vol. 4, n° 3 | octobre 2013, mis en ligne le 30 octobre 2013; DOI: 10.4000/développement durable.10000
- [Informe Eurostat sobre tasa de motorización](#)
- [Anuario regional de Eurostat 2012](#)
- Comisión Europea: [El transporte en la UE en cifras](#): Recopilación de estadísticas 2013
- Horizonte 2020: [Programa de Trabajo sobre Transporte 2014-2015](#)

## Socios del proyecto MOVE ON GREEN

13 socios de 10 países, 12 regiones participantes



1. Diputación Provincial de Teruel, España



2. SODEBUR – Sociedad para el Desarrollo de la Provincia de Burgos, España



3. Región de Tesalia, Grecia



4. Región de Épiro, Grecia



5. Gobierno de las Islas Shetland, Reino Unido



6. Euromontana, Francia



7. Agencia de Innovación Regional de Transdanubia Central, Hungría



8. Centro Regional de Gestión de Burgenland, Austria



9. Centro de Apoyo Empresarial (BSC) Kranj, Eslovenia



10. Centro de Desarrollo Económico de Pannon Oeste, Hungría



11. Región de Vidzeme, Letonia



12. Región de Podkarpacie. Polonia



13. Ministerio de Infraestructuras y Agricultura de Brandenburgo, Alemania

**Visite MOG en Internet**

<http://www.moveongreen.eu>

**Siga MOG en las redes sociales**

<http://www.facebook.com/MoveOnGreen>

<https://twitter.com/MoveOnGreen1>

