



# **Orientación sobre la integración rural**

## **Aspectos de movilidad en el PMUS**

### **diseño – pruebas rurales**

### **SUMPs**

Contrato: MOVE/2022/OP/0008

Escrito por:

André Freitas (TISpt)

Daniela Carvalho (TISpt)

Luciana Pereira (TISpt) Tiago

Pina (TISpt)

*Noviembre de 2024*



## **COMISIÓN EUROPEA**

Dirección General de Transporte y Movilidad  
Dirección B - Inversión, Transporte Innovador y Sostenible Unidad B3 -  
Innovación e Investigación

*Contacto:* Isabelle VANDOORNE

*Correo electrónico:* MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

*Comisión Europea  
B-1049 Bruselas*

# **Orientación sobre la integración rural**

## **Aspectos de movilidad en el PMUS**

### **diseño**

Contrato: MOVE/2022/OP/0008

***Europe Direct es un servicio que le ayudará a encontrar respuestas  
a sus preguntas sobre la Unión Europea.***

**Número de teléfono gratuito(\*):**

**00 800 6 7 8 9 10 11**

(\*) La información proporcionada es gratuita, como la mayoría de las llamadas (aunque algunos operadores, cabinas telefónicas u hoteles pueden cobrarle).

#### **AVISO LEGAL**

Este documento ha sido preparado para la Comisión Europea, pero refleja únicamente las opiniones de sus autores y la Comisión no se hace responsable del uso que pueda hacerse de la información contenida en él.

Más información sobre la Unión Europea está disponible en Internet (<http://www.europa.eu>).

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2025

ISBN : 978-92-68-27127-8 doi:  
10.2832/0942248

© Unión Europea, 2025  
Se autoriza la reproducción siempre que se cite la fuente.

## Tabla de contenido

|                                                                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| RESUMEN .....                                                                                                                         | 7  |
| 1. PREFACIO.....                                                                                                                      | 8  |
| 2. ¿POR QUÉ SE NECESITA ESTA ORIENTACIÓN? .....                                                                                       | 10 |
| 2.1 Contexto general.....                                                                                                             | 10 |
| 2.2 ¿En qué punto del ciclo de vida del PMUS resulta útil la protección rural? .....                                                  | 10 |
| 3. ENFOQUE METODOLÓGICO .....                                                                                                         | 12 |
| 4. ADAPTACIÓN DE LOS SUMIDEROS PARA QUE SEAN SENSIBLES A LAS ÁREAS RURALES .....                                                      | 13 |
| 4.1 Cómo está estructurado este Capítulo .....                                                                                        | 13 |
| 4.2 Desafíos y oportunidades para la integración de aspectos de movilidad rural en el<br>diseño de PMUS: ¿qué se puede ajustar? ..... | 14 |
| 4.2.1 Fase 1: Fase de preparación y análisis .....                                                                                    | 14 |
| 4.2.2 Fase 2: Desarrollo de la estrategia.....                                                                                        | 25 |
| 4.2.3 Fase 3: Planificación de medidas .....                                                                                          | 30 |
| 4.2.4 Fase 4: Implementación y seguimiento .....                                                                                      | 40 |
| 5. RESUMEN DE LAS RECOMENDACIONES PARA PROFESIONALES DEL TRANSPORTE .....                                                             | 44 |

## Índice de figuras

|                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1 – Integración rural de los PMUS .....                                      | 11 |
| Figura 2 – Resumen del enfoque metodológico .....                                   | 12 |
| Figura 3 – Los 12 pasos de la planificación de la movilidad urbana sostenible ..... | 13 |
| Figura 4 – Cuencas de Mobilité francesas.....                                       | 21 |
| Figura 5 – Red de autobuses exprés de Múnich .....                                  | 33 |
| Figura 6 - Marcas de opciones de movilidad sostenible en Copenhague .....           | 39 |
| Figura 7 – Red Bürgerbus .....                                                      | 40 |

## Índice de Tablas

|                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabla 1 – Lista de verificación de acciones clave para los profesionales del transporte ..... | 44 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## Siglas y abreviaturas

| Acrónimo                                        | Definición                                                            |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| CEREMA                                          | Centro francés de estudios sobre movilidad y urbanismo                |
| CDR                                             | Comité Europeo de las Regiones                                        |
| Dirección General de Movimientos                | Dirección General de Movilidad y Transporte                           |
| DRT                                             | Transporte a la demanda                                               |
| CE                                              | Comisión Europea                                                      |
| UE                                              | unión Europea                                                         |
| EGUM                                            | Grupo de expertos de la Comisión Europea sobre movilidad urbana       |
| EIT                                             | Instituto Europeo de Innovación y Tecnología                          |
| ERMN                                            | Red Europea de Movilidad Rural                                        |
| UE                                              | unión Europea                                                         |
| FUA                                             | Área urbana funcional                                                 |
| JRC                                             | Centro Común de Investigación                                         |
| LTVRA                                           | Visión a largo plazo de la Comisión Europea para las zonas rurales    |
| MaaS                                            | Movilidad como servicio                                               |
| MITMA                                           | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana                  |
| EM                                              | Estados miembros                                                      |
| SIESTA                                          | Punto de acceso nacional                                              |
| Plan Nacional de Seguridad                      | Programa Nacional de Apoyo al PMUS                                    |
| OCDE                                            | Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos           |
| PT                                              | Transporte público                                                    |
| P&R                                             | Estacionamiento disuasorio                                            |
| RFA                                             | Área funcional rural                                                  |
| RRF                                             | Centro de Recuperación y Resiliencia                                  |
| SMARTA-NET                                      | Movilidad rural sostenible para la resiliencia en apoyo al ecoturismo |
| Sistema de gestión de seguridad de datos (SSMS) | Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente                      |
| SUMIDERO                                        | Plan de Movilidad Urbana Sostenible                                   |
| GRIFO                                           | Planificación de triple acceso                                        |
| CARPA                                           | Red transeuropea de transporte                                        |
| TODO EL DÍA                                     | Desarrollo orientado al tránsito                                      |
| UMI                                             | Indicadores de movilidad urbana                                       |

## Abstracto

Este documento de orientación, desarrollado en el marco del proyecto SMARTA-NET, proporciona un marco integral para integrar los aspectos de la movilidad rural en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Responde al creciente reconocimiento de las interrelaciones funcionales entre las zonas urbanas y rurales en las políticas de la UE, como se refleja en la Estrategia de la Comisión Europea. *Visión a largo plazo para las zonas rurales*, el *Nuevo Marco de Movilidad Urbana*, la versión revisada *Reglamento RTE-T*, y *Recomendaciones para programas nacionales de apoyo a los PMUS*. Estas políticas subrayan la importancia de ampliar la planificación de la movilidad más allá de los núcleos urbanos para incluir el área urbana funcional más amplia y los territorios rurales circundantes.

Las zonas rurales representan casi el 80 % del territorio de la UE y albergan a cerca del 30 % de su población. Sin embargo, se enfrentan a retos de movilidad únicos y persistentes. En particular, la infraestructura de transporte y la conectividad se han identificado como la principal preocupación de los ciudadanos rurales de toda la UE, según los datos del Eurobarómetro recopilados para la *Visión a Largo Plazo para las Zonas Rurales* de la Comisión Europea.

Abordar estos desafíos requiere integrar una comprensión integral de las necesidades de movilidad rural en la principal herramienta de planificación de la movilidad urbana, los PMUS, ya que las autoridades locales tienen la capacidad y los medios para emprender procesos de planificación estratégicos e integrados. Para ello, la guía introduce una definición de «prueba rural», entendida como el proceso de analizar sistemáticamente todos los impactos de las políticas de movilidad urbana en los territorios rurales y en todas las personas que viven, trabajan o visitan dichas zonas. También implica evaluar el potencial de las zonas rurales para contribuir al logro de los objetivos de las políticas de movilidad urbana.

La guía ofrece una perspectiva detallada de las políticas críticas de la UE que enmarcan esta labor (*Sección 1, Prefacio*), ayudando a los lectores a comprender el contexto estratégico y la justificación de este enfoque integrado. *Sección 2* explora la necesidad de esta orientación en detalle, describiendo además el contexto, los desafíos y las oportunidades para adaptar los PMUS para integrar mejor las perspectivas rurales.

El documento de orientación se basa en un sólido enfoque de métodos mixtos, que incorpora las perspectivas de los productores de directrices de PMUS, las autoridades municipales, los profesionales del transporte y los miembros de la Red Europea de Movilidad Rural (ERMN), formada por SMARTA-NET. Esto se documenta en *Capítulo 3*.

Una sección central del documento se puede encontrar en *Capítulo 4*. El documento proporciona un marco gradual para incorporar las dimensiones rurales en el ciclo de vida del PMUS. Este enfoque consta de 12 pasos y 4 fases, que incluyen la preparación, el desarrollo de la estrategia, la planificación de medidas y la implementación, y se complementa con ejemplos de casos prácticos de toda Europa. Estos incluyen enfoques para integrar las voces rurales en la participación de las partes interesadas, métodos prácticos para la recopilación de datos en contextos rurales y ejemplos de medidas adaptadas para abordar los retos de la movilidad rural.

Una síntesis de herramientas prácticas incluye una lista de verificación para profesionales del transporte. Este recurso práctico para orientar a los profesionales se puede encontrar en *Capítulo 5*.

En general, la guía ofrece un marco flexible para integrar aspectos de movilidad rural en los PMUS a lo largo de su ciclo de vida. Diseñadas para una implementación gradual, las recomendaciones permiten a las autoridades locales adaptar y perfeccionar sus prácticas de protección rural a medida que desarrollan capacidades institucionales capaces de promover un desarrollo sostenible regionalmente equilibrado en toda la UE.

# 1. Prefacio

La Comisión Europea ha incluido un espacio reservado para las zonas rurales entre las prioridades de su política de movilidad en todas las políticas y estrategias importantes recientes de la UE. **Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente** (El SSMS, presentado por la Comisión Europea en 2020, reconoce la importancia fundamental de garantizar una movilidad accesible, asequible y justa para todas las personas. El SSMS destaca la necesidad de mejorar la conectividad en las regiones rurales y remotas.

En 2021, la Comisión publicó la **Visión a largo plazo para las zonas rurales de la UE** (LTVRA)<sup>1</sup>, con el objetivo de liberar el potencial rural y abordar sus desafíos únicos, aprovechando al mismo tiempo su capacidad para encontrar soluciones innovadoras, inclusivas y sostenibles. En este sentido, la Comisión insta a los Estados miembros y a las regiones a **Desarrollar estrategias de movilidad rural sostenible**, con el objetivo general de lograr zonas rurales más fuertes, conectadas, resilientes y prósperas para 2040.

La Comisión Europea también adoptó en 2021 la **Nuevo Marco de Movilidad Urbana**<sup>2</sup>, que establece directrices europeas sobre cómo las ciudades pueden reducir las emisiones y mejorar la movilidad, incluyendo la actualización de los conceptos de PMUS. En particular, el marco político reconoce que, para lograr transiciones significativas en la movilidad urbana, es necesario fomentar conexiones más sostenibles entre las zonas suburbanas y rurales y las ciudades.

Para implementar el Nuevo Marco de Movilidad Urbana, la Comisión Europea creó una plataforma para el diálogo y la cocreación de acciones entre la Comisión Europea, los Estados miembros, las ciudades, las regiones y las partes interesadas en cuestiones de movilidad urbana. Esta Comisión **Grupo de Expertos sobre Movilidad Urbana (EGUM)** adoptó su plan de trabajo para 2023-2024, con seis subgrupos para abordar temas prioritarios de movilidad urbana, uno de ellos centrado en los PMUS, los datos y los indicadores.

En septiembre de 2023, los ministros de transporte de la UE firmaron el "**Declaración de Barcelona**"<sup>3</sup>, asegurando un acuerdo sobre la importancia de reconocer las necesidades de movilidad rural sostenible en los planes de los sistemas de transporte regionales y nacionales; reconocer la necesidad de inversiones en infraestructuras viales urbanas y rurales seguras y sistemas de transporte público; y respaldar un uso eficaz de la financiación disponible desde 2023 en el marco del Fondo Social para el Clima y el paquete legislativo de políticas Fit for 55<sup>4</sup>, con el fin de mejorar la conectividad rural y contribuir a una transición socialmente justa hacia la neutralidad climática.

Además, la Declaración de Barcelona solicita un documento oficioso que describa estrategias para impulsar el transporte y la movilidad en pos de una mayor cohesión social y territorial. Este documento debería abarcar aspectos como abordar los desafíos que enfrentan los nodos urbanos y las regiones rurales, insulares, periféricas y montañosas, así como...

<sup>1</sup>Comisión Europea, *Visión a largo plazo para las zonas rurales: para unas zonas rurales más fuertes, conectadas, resilientes y prósperas*, 2021, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_21\\_3162](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_3162)

<sup>2</sup> Comisión Europea, *La nueva movilidad urbana* Estructura, 2021, [https://transport.ec.europa.eu/document/download/b8b9ff0d-cc00-47dc-bb28-1a9da8c3da0e\\_en?filename=com\\_2021\\_811\\_the-new-eu-urban-mobility.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/b8b9ff0d-cc00-47dc-bb28-1a9da8c3da0e_en?filename=com_2021_811_the-new-eu-urban-mobility.pdf)

<sup>3</sup>Consejo de la Unión Europea, 2023, *Los ministros de la UE firman la Declaración de Barcelona para promover la cohesión social y territorial a través del transporte*, <https://español-presidencia.consilium.europa.eu/es/noticias/reunion-ministerial-informal-transporte-22-septiembre-barcelona/>

<sup>4</sup>Consejo de la Unión Europea, *Fit for 55: un fondo para apoyar a los ciudadanos y las empresas más afectados*, 2023, <https://www.consilium.europa.eu/es/infografia/fondo-social-climatico-apto-para-55/>



zonas escasamente pobladas, en consonancia con los objetivos de este documento de orientación. Otro umbral relevante es el **Declaración de Logroño**<sup>5</sup>, emitido en octubre de 2023 en la reunión de la Mesa del CDR<sup>5</sup>, que destacó la necesidad de destinar fondos de la UE<sup>6</sup> para proyectos en zonas rurales.

A principios de 2024, la Comisión publicó un **informe sobre la aplicación de la visión rural de la UE**<sup>7</sup>. Se destaca que el Nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE incluirá acciones específicas para integrar mejor las conexiones urbanas, periurbanas y rurales. Esto se logrará mediante un mayor desarrollo de los PMUS, donde se prestará especial atención a mejorar la conectividad entre las zonas rurales, periurbanas y metropolitanas/urbanas.

Por último, el **Reglamento RTE-T revisado**<sup>8</sup> Amplía el número de nodos urbanos de 88 a 431 e incluye requisitos específicos para el cumplimiento de un conjunto de nuevas disposiciones, como los PMUS, las disposiciones de seguimiento y presentación de informes, y los centros multimodales de pasajeros. Cabe destacar que se hace mayor hincapié en la planificación de los PMUS para toda el área urbana funcional, incluyendo las conexiones con las zonas rurales y periurbanas del interior.

Para abordar los desafíos de gobernanza subyacentes, **Banco mundial** y la Comisión Europea unieron fuerzas recientemente para desarrollar un «Conjunto de herramientas metodológicas para mejorar los procesos de gobernanza, coordinación, planificación e implementación a través de los límites jurisdiccionales»<sup>9</sup>. En este documento se destaca el papel que pueden desempeñar las autoridades nacionales para aprovechar los vínculos entre los ámbitos urbano y rural a nivel de área funcional, institucionalizar la cooperación entre unidades administrativas, definir el territorio del área funcional, la estructura de los órganos de gobernanza y sus competencias.

De hecho, dada su inexperiencia y naturaleza, las autoridades locales de transporte que llevan a cabo los PMUS pueden tener una capacidad institucional y técnica limitada, pocos especialistas y deben aprender sobre la marcha. Para apoyar mejor a las ciudades en la modificación de sus enfoques de PMUS, garantizar estándares mínimos de calidad y mejorar los mecanismos de coordinación entre regiones, ciudades y pueblos, la Comisión publicó el 8 de marzo de 2023 un **Recomendación sobre programas nacionales de apoyo a la planificación de la movilidad urbana sostenible**<sup>10</sup>. Desarrollar medidas jurídicas, financieras y organizativas concretas. Esta Recomendación establece que la oficina nacional especializada en PMUS debe evaluar cuidadosamente el rendimiento actual y futuro del sistema de transporte urbano y contribuir explícitamente y alinearse con la Comunicación sobre la Visión a Largo Plazo para las Zonas Rurales de la UE y el Plan de Acción Rural de la UE que la acompaña, integrando mejor la movilidad urbana, periurbana y rural.

<sup>5</sup>Comité Europeo de las Regiones, 2023, *Las zonas rurales prósperas son clave para el futuro de la UE, subrayan regiones y ciudades*, <https://cor.europa.eu/en/news/Pages/CP115-External-Bureau-Logronodeclaration.aspx>

<sup>6</sup>El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), desarrollado como parte del plan NextGenerationEU, también reconoce la cohesión social y territorial como uno de sus seis pilares, con un enfoque claro en priorizar a las personas, particularmente a las más vulnerables.

<sup>7</sup>Comisión Europea, *La visión a largo plazo para las zonas rurales de la UE: logros clave y caminos a seguir*, 2024, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=comnat:COM\\_2024\\_0450\\_FIN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=comnat:COM_2024_0450_FIN)

<sup>8</sup>Diario Oficial de la Unión Europea, *Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024*, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L\\_202401679](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679)

<sup>9</sup>El Banco Mundial, *Kit de herramientas metodológicas para mejorar los procesos de gobernanza, coordinación, planificación e implementación a través de los límites jurisdiccionales*, 2024, [https://functionalareas.eu/wpcontent/uploads/2024/07/FA-Toolkit\\_11.07.2024\\_pages.pdf](https://functionalareas.eu/wpcontent/uploads/2024/07/FA-Toolkit_11.07.2024_pages.pdf)

<sup>10</sup>Comisión Europea, *Recomendaciones de la Comisión sobre los programas nacionales de apoyo a la planificación de la movilidad urbana sostenible*, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023H0550>

## 2. ¿Por qué es necesaria esta guía?

### 2.1 Contexto general

Este documento de orientación se ha elaborado en el ámbito del proyecto SMARTA-NET ("Movilidad rural sostenible para la resiliencia en apoyo del ecoturismo"), una iniciativa de la Comisión Europea, bajo la Dirección General de Movilidad y Transporte (DG MOVE), destinada a promover soluciones de movilidad sostenibles y resilientes entre las zonas rurales europeas, teniendo en cuenta la necesidad de apoyar el ecoturismo.

Los principales objetivos del proyecto son establecer una Red Europea de Movilidad Rural (ERMN) que esté formada por municipios rurales de 15 países de la UE, junto con otras autoridades y asociaciones, para desarrollar orientación e implementar formación y desarrollo de capacidades para los miembros de la ERMN y otras partes interesadas.

Uno de estos documentos de orientación se centra en los PMUS, reconocidos como un instrumento consolidado de planificación estratégica de la UE, diseñados para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y las empresas en las ciudades y sus alrededores, con el objetivo de lograr sistemas de transporte sostenibles e inclusivos. Tradicionalmente, los PMUS se han centrado en las zonas urbanas, concentrando esfuerzos y medidas en el tejido urbano, ya que son concebidos e implementados principalmente por municipios y regiones, especialmente las ciudades más grandes, con mayores recursos y experiencia para aplicarlos en las actividades de planificación.

Sin embargo, los ciudadanos se desplazan entre localidades y límites administrativos para su vida cotidiana, al igual que los turistas y el transporte de mercancías. Por lo tanto, las zonas rurales, cuando forman parte del área urbana funcional (AUF), deben considerarse una extensión de la red de transporte (sub)urbano. En términos más generales, los enfoques de planificación deben reconocer las brechas de conectividad entre las zonas rurales y buscar oportunidades para mejorar su atractivo tanto para residentes como para turistas. Con esta preocupación en mente, es esencial incorporar aspectos de movilidad rural a lo largo del ciclo de planificación del PMUS.

El concepto de «protección rural» se acuñó en el marco del plan de acción rural establecido por la LTVRA como elemento esencial para garantizar que nadie se quede atrás en la formulación de políticas de la UE. Teniendo en cuenta la definición de «protección rural» establecida en la LTVRA y la necesidad apremiante de garantizar que los PMUS sean más sensibles a las zonas rurales, hemos elaborado la definición que se encuentra en el recuadro de la derecha, para analizar las políticas de movilidad urbana desde una perspectiva rural.

| Rural                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | corrección | SUMPs | es |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------|----|
| Se conceptualiza como el proceso de evaluación sistemática de los impactos, tanto positivos como negativos, directos e indirectos, intencionales e imprevistos, de las políticas de movilidad urbana en los territorios rurales y en todas las personas que viven, trabajan o visitan dichas zonas. También implica evaluar el potencial de las zonas rurales para contribuir al logro de los objetivos de las políticas de movilidad urbana. |            |       |    |

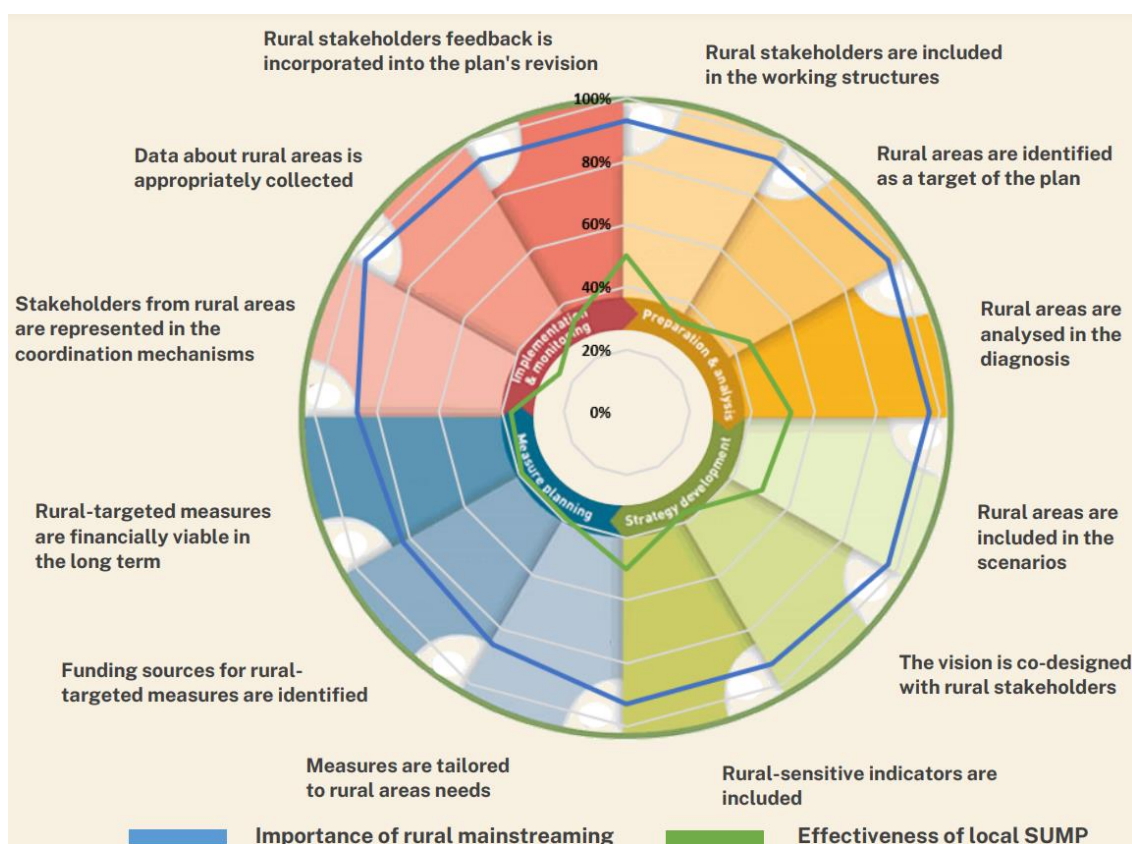
### 2.2 ¿En qué punto del ciclo de vida del PMUS resulta útil la protección rural?

Para comprender el grado de preparación de los PMUS en materia de movilidad rural, SMARTA-NET lanzó en 2023 una investigación exploratoria, compuesta por un cuestionario de consulta pública aplicado a los miembros de la Red Europea de Movilidad Rural (ERMN). Resultados.<sup>11</sup> Se han publicado en el

<sup>11</sup> En términos prácticos, el cuestionario incluyó preguntas para: i) investigar si los diferentes pasos del PMUS deberían estar adaptados a las zonas rurales y ii) comprender si, según el conocimiento y la perspectiva de los encuestados, el PMUS vigente en la ciudad en la que viven ya aborda esa preocupación.

Sitio web SMARTA-NET como “mapas de conocimiento”<sup>12</sup> Una síntesis de la cual se puede encontrar a continuación.

**Figura 1 – Integración rural de los PMUS**



Fuente: SMARTA-NET

La consulta abierta de la ERMN destacó la importancia de integrar la movilidad rural en el diseño de los PMUS, especialmente durante las fases iniciales de preparación y desarrollo de la estrategia. Esta es una etapa crucial donde se pueden definir visiones a largo plazo para las zonas rurales, identificar los factores externos clave que pueden afectar a estas regiones e iniciar debates sobre la conectividad del transporte rural-urbano.

Por el contrario, los resultados indican que los PMUS existentes son menos sensibles a las necesidades rurales en las etapas posteriores de «Planificación de Medidas» e «Implementación y Monitoreo». Casi el 53 % de los PMUS consideran el desarrollo rural futuro como parte de los escenarios, y aproximadamente la mitad incluye medidas adaptadas a las zonas rurales con expertos rurales en sus estructuras de trabajo.

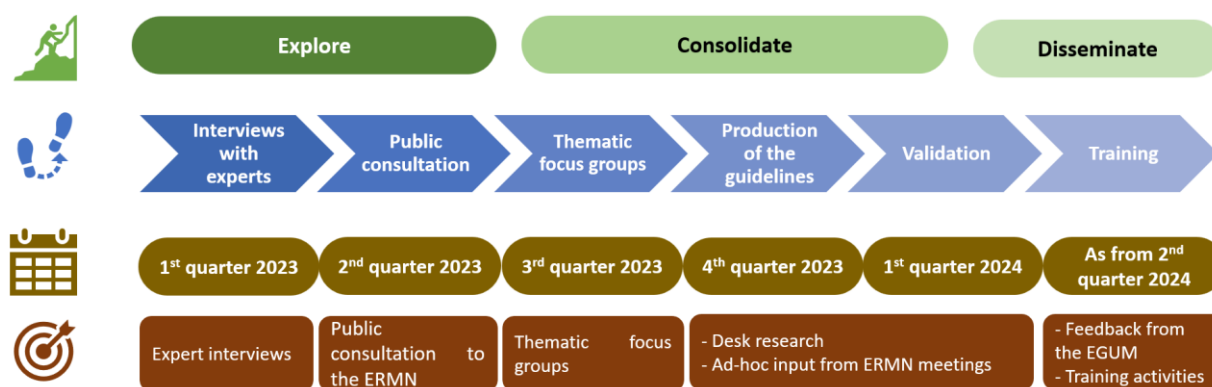
Sin embargo, menos de la mitad de las respuestas indican que los PMUS se dirigen claramente a las zonas rurales del interior. Además, mejorar la concienciación de los actores rurales sobre los éxitos y los fracasos, así como la granularidad de la recopilación de datos en las zonas rurales, siguen siendo necesidades cruciales. La siguiente sección profundizará en estas preocupaciones y ofrecerá sugerencias prácticas para abordarlas.

<sup>12</sup>SMARTA-NET, Mapas de conocimiento, <https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/02/2024-infografia-SMARTA-NET-final-v2.pdf>

### 3. Enfoque metodológico

Nuestro enfoque metodológico se basa en diversos métodos de investigación para garantizar la recopilación de múltiples perspectivas y estrategias para el fortalecimiento de los PMUS en zonas rurales, que podrían contribuir a una guía adecuada y práctica en relación con los objetivos específicos de SMARTA-NET. En general, la metodología propuesta se estructura en **seis tareas y tres fases concurrentes**, como se ilustra en la figura siguiente.

**Figura 2 – Resumen del enfoque metodológico**



*Fuente: elaboración propia*

El enfoque de métodos mixtos comenzó con una fase exploratoria destinada a comprender los desafíos en juego y profundizar en el contexto del estudio. Esta fase exploratoria o de alcance se basó principalmente en **entrevistas con expertos** y fue seguido por una **consulta pública**, lo que ha contribuido al conocimiento de las cuestiones de movilidad rural y ha permitido comprender los factores influyentes que deben abordarse en un diseño revisado del PMUS.

Para explorar más a fondo estas cuestiones, **grupos focales temáticos** Se organizaron talleres en torno a cada fase del ciclo de vida del PMUS, lo que dio como resultado tres sesiones con miembros de la ERMN que aportaron ejemplos prácticos. Estas reuniones de grupos focales se estructuraron para recopilar información específica de los miembros de la ERMN. Cabe destacar que muchos de los ejemplos prácticos identificados en este documento se originaron en este trabajo.

Para complementar nuestro enfoque metodológico, **Reuniones de la ERMN** han proporcionado un foro relevante para discutir los primeros hallazgos recopilados durante las entrevistas de alcance, las consultas públicas y las reuniones de grupos focales.

Nuestro trabajo analítico se ha centrado en identificar los desafíos y las oportunidades en las zonas rurales y las medidas adoptadas a nivel de la UE, nacional y regional, incluyendo iniciativas de gobernanza para los PMUS de protección rural y otros modos de transporte más tradicionales, así como herramientas de planificación territorial. Este análisis incorporó elementos relevantes.

**investigación de escritorio** fuentes, estudios de evaluación, la última información estadística disponible y trabajos temáticos realizados por los miembros de ERMN.

Es importante destacar que este trabajo ha sido **validado** por la red ERMN y por algunos miembros de EGUM que forman parte del subgrupo de seguimiento e implementación del PMUS, y se ha **diseminado** e integrado en el programa de capacitación SMARTA-NET para fortalecer la capacidad de incorporar la dimensión rural en el diseño y las prácticas del PMUS.

En general, las actividades de consulta han reunido múltiples perspectivas: i) aquellos involucrados en el desarrollo de documentos de orientación sobre los PMUS; ii) aquellos que encargan los PMUS (autoridades locales, incluidos los nodos urbanos); y iii) aquellos que normalmente desarrollan dichos planes, como los consultores.

## 4. Adaptación de los PMUS para que sean sensibles a las zonas rurales

### 4.1 Cómo está estructurado este capítulo

Esta sección ofrece un enfoque gradual sobre cómo integrar eficazmente los aspectos de la movilidad rural en el marco del PMUS. La guía está organizada para alinearse con el ciclo estándar del PMUS de cuatro fases y doce pasos, con especial énfasis en la adaptación de cada fase para abordar los desafíos y oportunidades específicos de las zonas rurales.

**Figura 3 – Los 12 pasos de la planificación de la movilidad urbana sostenible**



Fuente: [Directrices para el desarrollo e implementación de un PMUS | segunda edición](#)

A continuación, ofrecemos una descripción general de la estructura de este capítulo, indicando dónde se abordan las recomendaciones centradas en el medio rural en relación con el proceso convencional del PMUS. Para guiar al lector a través de esta estructura:

- 1. Fase de preparación y análisis (pasos 1-3)** Consulte la Sección 4.2.1 (páginas 15 a 26) para conocer métodos detallados sobre cómo establecer estructuras de trabajo fundamentales que involucren a los actores rurales y definan una línea de base integral que incluya las necesidades de movilidad rural.
- 2. Fase de desarrollo de la estrategia (pasos 4-6)** Esta fase, que se aborda en la Sección 4.2.2 (páginas 26 a 32), trata sobre la construcción colaborativa de escenarios y el establecimiento de una visión.
- 3. Fase de planificación de medidas (pasos 7-9)** La sección 4.2.3 (páginas 32-41) proporciona información sobre cómo seleccionar y planificar medidas que aborden los desafíos de la movilidad rural.
- 4. Fase de implementación y seguimiento (pasos 10-12)** En la sección 4.2.4 (páginas 41 a 44) se describen las prácticas de implementación, incluida la gestión de las adquisiciones y el seguimiento de la eficacia teniendo en cuenta las zonas rurales.



## 4.2 Desafíos y oportunidades para integrar aspectos de movilidad rural en el diseño de PMUS: ¿qué se puede ajustar?

### 4.2.1 Fase 1: Fase de preparación y análisis suelen ser

SUMPs largos proyectos de planificación que pueden durar varios meses, dependiendo de factores como la cultura de planificación subyacente, el tamaño del objetivo área, institucional los acuerdos existentes y el nivel de ambición del equipo directivo.

Dada la duración y complejidad del proceso, la Fase 1 del ciclo de vida del SUMP es crucial para establecer límites de planificación plausibles y sentar las bases para facilitar todo el proceso.



### Paso 1. Establecer estructuras de trabajo Antecedentes y desafíos

Una vez tomada la decisión de desarrollar un PMUS para mejorar la situación actual de la movilidad, el enfoque inicial suele consistir en establecer las estructuras de trabajo necesarias para dirigirlo. Esto requiere que los profesionales del transporte encargados de preparar un nuevo PMUS para una zona designada evalúen las capacidades y los recursos, identificando las fortalezas y debilidades, así como las barreras y los factores que puedan influir en el éxito del desarrollo del plan.

En general, el primer paso del ciclo de vida del PMUS implica un margen considerable para la adaptación a las necesidades rurales. Esto implicaría, por ejemplo, tener en cuenta los conocimientos prácticos de los ciudadanos de las zonas rurales.<sup>13</sup> e identificar la experiencia interdepartamental y otras partes interesadas (externas a la autoridad pública que dirige el PMUS) que a menudo quedan fuera de las actividades de planificación de un PMUS.

Es importante reconocer que las zonas rurales pueden carecer de la capacidad, tanto humana como financiera, para participar activamente en todo el proceso del PMUS. Sin embargo, esto no debería impedir que se identifique y se involucre a los representantes de estas zonas. En este proceso, las estrategias de comunicación adaptadas a los residentes de las zonas rurales pueden requerir enfoques y estímulos matizados.

<sup>13</sup>Un buen ejemplo de cómo fomentar la participación pública en los procesos del PMUS es la plataforma web dedicada que se ha creado para apoyar el Plan Director Urbano Metropolitano de Barcelona, que está estructurada en tres secciones ('Descubre, Infórmate y Participa') y que ofrece presentaciones interactivas y fáciles de usar en formato de vídeo y texto, lo que permite a los ciudadanos, incluidos los que viven en zonas rurales, explorar, comprender y evaluar las propuestas del plan (disponible en <https://urbanisme.amb.cat/es>).

### **Enfoques de protección rural para el Paso 1**

Como principio general, es importante reconocer que los PMUS solo pueden beneficiar a las zonas rurales si se diseñan en colaboración y respetando una serie de condiciones previas. Estas incluyen garantizar una **representación equilibrada de partidos rurales y urbanos** y facilitar<sup>14</sup> Apoyo a municipios con equipos más pequeños para que participen en el proceso y expresen sus necesidades.

Al evaluar las competencias técnicas de los miembros del equipo principal a cargo del PMUS, es crucial incluir la experiencia en movilidad rural. Las zonas rurales presentan desafíos únicos con los que los urbanistas pueden no estar familiarizados. Por lo tanto, independientemente de la decisión de ejecutar el PMUS con recursos internos o externos (por ejemplo, subcontratación), es importante... **incluir el perfil de un experto en movilidad rural** como parte del equipo directivo, a fin de garantizar un PMUS que sea adecuado a su propósito y sensible a las zonas rurales.

Además, los territorios rurales a menudo abarcan áreas extensas, lo que requiere expertos capacitados en planificación espacial y conceptos de transporte relevantes para esas regiones, como el transporte a demanda. **Equipos jurídicos familiarizados con los contratos flexibles de transporte público** También puede ser necesario asesorar mejor sobre los procesos de contratación.

En general, se necesita una amplia gama de conocimientos para abordar los aspectos de la movilidad rural, que van desde los típicos **conocimiento interdepartamental en transporte** a **conocimiento profundo de otros dominios relacionados** Como la salud y la educación, que suelen ser importantes generadores de tráfico para los residentes rurales. También debe buscarse la integración de las políticas de transporte, espacio y vivienda, ya que, junto con la planificación de nuevas líneas de transporte público, es igualmente importante desarrollar los asentamientos y las funciones. Todos estos ejemplos resaltan la importancia de dismantelar la administración, involucrando a múltiples departamentos y, con frecuencia, a diversos niveles administrativos, incluidas las autoridades nacionales, al iniciar la organización de un PMUS.

Además, los miembros de ERMN también sugirieron **involucrar a la comunidad local** Como resultado, pueden ser valiosos para sentar las bases de nuevas soluciones y articular sus beneficios en términos de comprensión de la comunidad local. Además, los residentes locales pueden ofrecer un valioso apoyo y contribuir a la creación de consenso, lo cual puede ser crucial en las etapas posteriores del PMUS al planificar, definir e implementar acciones específicas.

Los esfuerzos en este sentido han dado lugar a iniciativas como **paneles ciudadanos**<sup>15</sup>, que algunos PMUS están adoptando actualmente. Un ejemplo notable se encuentra en Valonia.<sup>16</sup>, donde se han establecido comités ciudadanos, conocidos como la Commission consultive communities d'aménagement du territoire et de mobilité, pero comúnmente reconocidos como 'comités de grupos de sabios', para involucrar a las comunidades locales de manera efectiva.

<sup>14</sup> Bauchinger, y otros. *Desarrollo de una conectividad rural-urbana sostenible y flexible mediante servicios de movilidad complementarios*, 2021.

<sup>15</sup> Un ejemplo de un panel ciudadano [mobiliteit.brussels-stads/default/files/2021/04/Brussels-goodmove\\_FR\\_20210420.pdf](https://mobiliteit.brussels-stads/default/files/2021/04/Brussels-goodmove_FR_20210420.pdf)

<sup>16</sup> Gobierno de Valonia, *Gestión del territorio* y *urbanismo*, [https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site\\_amenagement/index.php/site/directions/dal/ccatm](https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_amenagement/index.php/site/directions/dal/ccatm)

### Un ejemplo inspirador de buenas prácticas | Los comités de «grupos sabios» de Valonia

La región de Valonia (Bélgica) se encuentra en una de las regiones más densamente pobladas de Europa. Sin embargo, los asentamientos se extienden por extensas zonas. La región ha sido considerada pionera en la promoción del concepto de PMUS y planes de desarrollo local, que a menudo incluyen a representantes de grupos vulnerables clave, como quienes viven en zonas rurales y escasamente pobladas.

Estos grupos forman parte de los órganos asesores de los PMUS y se denominan colectivamente "comités de grupos de expertos". Sus participantes poseen conocimientos contextuales relevantes para el aprendizaje de los profesionales del transporte y pueden actuar como embajadores del plan en sus comunidades. Cabe destacar que la organización de estos comités se basa en una convocatoria abierta y transparente, y la legislación local prevé subvenciones para compensar a los ciudadanos por el tiempo dedicado a estas actividades de consulta pública.

Estos requisitos pueden considerarse sensibles a las zonas rurales, ya que promueven una discriminación positiva, garantizando que los ciudadanos de comunidades más pequeñas tengan reuniones más frecuentes y, en consecuencia, reciban mayores subsidios para apoyar su participación activa.

El inspirador ejemplo de buena práctica de Valonia subraya la importancia de involucrar a actores locales con conocimiento contextual sobre la vida, el trabajo y las visitas a zonas rurales, lo que constituye un aspecto fundamental de todo el proceso del PMUS iniciado en el paso 1.

En términos de participación de las partes interesadas y de los ciudadanos, es fundamental reconocer que las zonas rurales a menudo consisten en zonas de difícil acceso.<sup>17</sup> ciudadanos e instituciones. Esto significa que **Identificar, seleccionar y comprometer a los actores rurales puede requerir estrategias matizadas**. Si bien es fundamental designar representantes de políticas de los niveles administrativos más bajos que cubran las zonas rurales designadas para garantizar el apoyo político, también es importante reconocer que las instituciones que no siempre participan en el proceso de participación de un PMUS pueden poseer información valiosa sobre cómo viven y se desplazan las poblaciones rurales. Esto incluye a la policía rural, los bomberos, las oficinas de correos, los representantes escolares, los propietarios de fábricas, las organizaciones de asistencia social que prestan servicios a domicilio, las asociaciones de agricultores, los propietarios de taxis y sus representantes.

En zonas rurales con alta afluencia turística, los empresarios que gestionan alojamientos turísticos locales también pueden ser actores clave que deben incluirse en los mapeos de actores que realizan los profesionales del transporte en esta etapa. Por lo tanto, no debe subestimarse la importancia de estos grupos, y debe considerarse adecuadamente su ubicación en la matriz de influencia e interés, utilizada por los profesionales del transporte para priorizar a los grupos de apoyo.

Además, involucrar a los propios turistas, a través de iniciativas como **paneles**La organización turística remota de los viajes de visitantes recurrentes podría brindar información valiosa para el proceso de toma de decisiones, ya que sus patrones de viaje están determinados por la distribución de atracciones y servicios en todo el territorio.

También es fundamental **Iniciar diálogos con los principales sectores generadores de viajes que son relevantes para las zonas rurales**, incluidos los centros de salud y los administradores de servicios educativos. También podría ser necesario centrarse en las instalaciones de ocio o deportivas. El «mapa de conocimiento SMARTA-NET» ha proporcionado evidencia de que **personas que viven en**

<sup>17</sup>Al hablar de ciudadanos de difícil acceso, los autores se refieren a segmentos de la población que suelen estar marginados o desatendidos y, por lo tanto, pueden no participar activamente en el proceso de planificación. El mismo principio se aplica a las instituciones.



**Las zonas rurales podrían tener aspiraciones de movilidad no satisfechas más allá de satisfacer sus necesidades de actividad básica.** También se ha demostrado que, si bien el acceso a los servicios de salud y educación puede estar garantizado en algunas regiones rurales, la principal desventaja para quienes viven en zonas rurales, en comparación con quienes viven en zonas urbanas, consiste en acceder a dichas instalaciones sin necesidad de depender de un vehículo privado.

Es posible que sea necesario movilizar a representantes de todos estos grupos para identificar o interactuar con las partes interesadas rurales. También son aplicables técnicas prácticas de comunicación para interactuar con grupos vulnerables (como se describe en la guía temática de los PMUS sobre cómo abordar la equidad de género y los grupos vulnerables en los PMUS). Esto incluye **Nivelar el equilibrio de poder a través del lenguaje al comunicarse y dialogar con todas las partes interesadas y los ciudadanos.**, como evitar la jerga y plantear las cuestiones de manera que los ciudadanos puedan comprenderlas fácilmente.

Finalmente, al planificar la participación ciudadana y de las partes interesadas, es importante considerar que se recomiendan métodos de participación presencial para involucrar a la población rural. Se debe prestar especial atención al establecimiento de canales de comunicación específicos para llegar a las zonas rurales y remotas, como proporcionar información en paradas de autobús, centros de salud, cafeterías locales, centros de asistencia social, instituciones escolares y guarderías. También es importante **atender la diversidad**, especialmente en zonas rurales con una importante presencia de migrantes, que pueden enfrentar barreras lingüísticas y dificultades para hacer oír su voz, por ejemplo, y que a menudo experimentan caminos de integración más desafiantes.<sup>18</sup>

Los profesionales del transporte que buscan mejorar la accesibilidad en las zonas rurales deben considerar un aspecto crucial adicional, la movilidad rural, al establecer sus estructuras de trabajo. A diferencia de las zonas urbanas, donde la infraestructura de transporte sigue siendo responsabilidad de los municipios, para las comunidades rurales pequeñas y dispersas resulta difícil mejorar las carreteras nacionales, ya que esta responsabilidad suele recaer en las autoridades nacionales de infraestructura y no en los municipios locales. Esta situación supone un obstáculo importante para las ciudades más pequeñas, en particular aquellas con trazados menos compactos, donde las carreteras nacionales atraviesan regiones rurales.

Durante las conversaciones con miembros de la ERMN y expertos entrevistados para este documento de orientación, se coincidió en que este marco legal impide a las autoridades locales implementar medidas de seguridad, como los pasos de peatones en las carreteras nacionales que atraviesan pueblos. Este problema se agrava aún más en zonas que requieren conectividad transfronteriza, donde la colaboración entre municipios de diferentes Estados miembros suele ser insuficiente.

Por lo tanto, cuando se busca mejorar la conectividad rural como parte del PMUS, se recomienda encarecidamente: **Involucrar a las autoridades nacionales de transporte en las estructuras de trabajo**. Esto garantiza un apoyo político esencial y facilita la coordinación para asignar los recursos presupuestarios necesarios para abordar secciones críticas de la infraestructura de transporte.

## Paso 2. Determinar el marco de planificación

### *Antecedentes y desafíos*

El alcance geográfico del PMUS es un elemento crítico y fundamental al que los profesionales del transporte deben prestar atención al desarrollar estrategias que tengan en cuenta las necesidades rurales.

<sup>18</sup> europeo Comisión, Migración en UE Rural Áreas, [https://migrante-integración.ec.europa.eu/biblioteca-documento/migracion-eu-zonas-rurales\\_es](https://migrante-integración.ec.europa.eu/biblioteca-documento/migracion-eu-zonas-rurales_es)

acciones. Según fuentes de investigación documental<sup>19</sup> Ha habido tres formas fundamentales de definir las áreas urbanas para fines de planificación, a saber:

- **Eláreas urbanas administrativas**, definiendo las áreas urbanas con base en los estatutos legales o administrativos de los municipios. Este enfoque corresponde a la concepción de los límites urbanos como un instrumento para estructurar, organizar y controlar el territorio, pero también como un foro para la interacción de los actores locales.
- **Eláreas urbanas morfológicas**, definiendo las áreas urbanas en función de la extensión y/o continuidad de la superficie construida, el número de habitantes y la proporción de las áreas municipales cubiertas por asentamientos urbanos.
- **Eláreas urbanas funcionales (AUF)**, definiendo las áreas urbanas a partir de las interacciones entre un área central, que puede definirse según criterios morfológicos, y los territorios circundantes. Los flujos diarios de desplazamiento son el parámetro central en este sentido, ya que reflejan la existencia de un mercado laboral común.

Según la definición conjunta de áreas urbanas funcionales de la OCDE y la Comisión Europea, el interior de las áreas urbanas se define como la «zona de captación de trabajadores» del mercado laboral urbano, fuera del núcleo densamente poblado. Todos los municipios con al menos el 15 % de sus residentes empleados trabajando en un determinado núcleo urbano se definen como parte del interior urbano.

Este enfoque funcional tiene la ventaja de abarcar un mercado laboral y de vivienda único. Sin embargo, las áreas urbanas funcionales abarcan solo el 21 % del territorio de la UE y el 62 % de su población.<sup>20</sup> Otra deficiencia gira en torno al hecho de que este enfoque metodológico **Ignora los territorios rurales en las «regiones en contracción»**<sup>21</sup> (es decir, aquellos que experimentan una marcada disminución de la población en edad de trabajar, combinada con una proporción baja y estancada de personas con educación terciaria, así como una salida significativa de jóvenes). **Tampoco perfila suficientemente a los ciudadanos que teletrabajan parcialmente o a las personas mayores que no necesitan desplazarse a las ciudades.** pero más bien tienen necesidades ocasionales.

### ***Enfoques de protección rural para el Paso 2***

El paso 2 implica varias subactividades, la primera de las cuales consiste en definir el alcance geográfico del PMUS. Para determinar y especificar la zona de influencia, los profesionales del transporte suelen basarse en los flujos de desplazamientos de los datos censales. Sin embargo, para implementar PMUS con enfoque rural, podrían ser necesarios pasos adicionales:

- Identificar las funcionalidades urbanas que la ciudad brinda a los residentes rurales** que no están disponibles en las zonas rurales (por ejemplo, centros de salud e instalaciones deportivas), en particular para aquellos que viven en un radio de 45 minutos en coche; y
- Interactuar con esos gerentes de servicios** (por ejemplo, funcionarios de atención médica) involucrándolos en comités asesores (ver Paso 1) y solicitándoles que compartan datos de movilidad relevantes (por ejemplo, los generadores de alto tráfico, como los centros de atención médica, podrían tener información sobre los hogares).

<sup>19</sup>Soto, P., Houk, M. y Ramsden, P. *Implementando el desarrollo local comunitario en las ciudades. Lecciones de URBACT*, 2012, <http://urbact.eu/es/encabezado-principal/noticias-y-eventos/viewone/noticias/?entryId=5131>

<sup>20</sup>Dijkstra, L., Jacobs-Crisioni, C., *Desarrollar una definición de Áreas Rurales Funcionales en la UE*, Documentos de trabajo del JRC sobre modelado y análisis territorial, 2023

<sup>21</sup> Comisión Europea, *Aprovechar el talento en Europa regiones*, 2023, [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/communication/harnessing-talents/harnessingtalents-regions\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/communication/harnessing-talents/harnessingtalents-regions_en.pdf)

residencia de los ciudadanos, así como la frecuencia de las citas o podrían haber desarrollado planes de gestión de la movilidad corporativa<sup>22</sup>).

Es importante distinguir en este punto dos niveles de análisis:

- i) Una que implique la identificación de áreas rurales dentro del FUA del PMUS.
- ii) El otro requiere identificar áreas rurales que se encuentran más allá de la FUA definida y que, por lo tanto, están fuera de la zona de desplazamiento designada que el SUMP está considerando.

En general, **Los miembros de ERMN creen que, si bien las zonas escasamente pobladas ubicadas dentro de una FUA se han considerado o se considerarán en cierta medida en el desarrollo del PMUS, existen otros aspectos rurales que parecen ser más prominentes y podrían requerir mayor atención. Estos incluyen las zonas que se encuentran inmediatamente más allá de la zona de influencia de la FUA.**<sup>23</sup> la ciudad que desarrolla el PMUS si no forma parte de los nodos urbanos RTE-T.

Para abordar estos desafíos, un enfoque para aplicar una perspectiva rural para definir el área de captación del PMUS gira en torno a vincular el área funcional urbana con el centroide del área circundante. **zona rural funcional** (FRA). Según la definición empleada por el Centro Común de Investigación (JRC), todas las FRA deben contener al menos un pueblo o ciudad con mercado.<sup>24</sup> Por lo tanto, dicho nodo posee características de agrupamiento, actuando como un punto de conexión de transporte dentro de la FRA y entre la FRA y la FUA.

El esfuerzo por intersectar estos puntos locales de interacción podría implicar la prestación de servicios conectados.<sup>25</sup> entre las FUA y las FRA, ya que esta última concentra los servicios esenciales de la comunidad rural y representa una metodología inspirada en la "cuenca viva" (Rumania).<sup>26</sup>, Polonia<sup>27</sup> y Francia con su cuenca de vié<sup>28</sup> han intentado ofrecer un concepto operativo de dichas áreas rurales funcionales) en lugar de simplemente un "mercado laboral y de vivienda".

Las investigaciones sugieren que <sup>semejante</sup> iniciativa <sup>podría</sup> **alentar** **funcional** **interdependencias y beneficios mutuos para ambas áreas**, algo reductor

<sup>22</sup>Es importante destacar que el Nuevo Marco de Movilidad Urbana (2021) anima a las organizaciones públicas y privadas, como empresas, hospitales, escuelas o atracciones turísticas, a desarrollar planes de gestión de la movilidad. Este es también el objetivo de la guía temática de los PMUS sobre la «integración de la gestión de la movilidad para organizaciones públicas y privadas en los PMUS» (2023): [https://urban-mobilityobservatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/integración\\_de\\_la\\_gestión\\_de\\_la\\_movilidad\\_en\\_los\\_sumideros.pdf](https://urban-mobilityobservatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/integración_de_la_gestión_de_la_movilidad_en_los_sumideros.pdf)

<sup>23</sup>Aquellos que se encuentran más remotamente podrían requerir acuerdos organizativos específicos promovidos por las autoridades nacionales.

<sup>24</sup>Esta definición de zona rural funcional (FRA) se inspira en un pueblo de mercado. Un pueblo de mercado era el lugar donde los agricultores de los alrededores solían vender sus productos y animales. El pueblo suele contar con una oficina de correos, un supermercado, un banco, una escuela y un médico, todos los cuales sirven a la comunidad en general.

<sup>25</sup>En la práctica, este atractivo de interconectividad física podría implicar la instalación de centros multimodales en el centro de la FRA. Estos centros contarían con paradas interconectadas eficazmente con el ferrocarril urbano, el metro, el tranvía, el autobús, los autocares, los servicios de movilidad compartida y aparcamientos disuasorios mejorados, equipados con aparcamientos para bicicletas adecuados y puntos de recarga y repostaje de acceso público para vehículos de bajas y cero emisiones.

<sup>26</sup> ESPON, *Áreas rurales funcionales en Rumania: una investigación metodológica*, 2022, <https://www.espon.eu/topics-policy/publications/functional-rural-areas-romania>

<sup>27</sup>Ministerio de Fondos para el Desarrollo y Política Regional, *Estrategia Nacional de Desarrollo Regional 2030, Desarrollo socialmente sensible y territorialmente sostenible*, 2020

<sup>28</sup>Instituto Nacional de Estadística, *El método de determinación de los «basins de vie 2012»*, 2012.

los riesgos de crear marcos territoriales rígidos que generen discontinuidades y desigualdades territoriales y acerquen las FUA y las FRA.

Durante la consulta con los miembros del EGUM, uno de los puntos clave de debate fue el reto de integrar las zonas rurales del interior en los Acuerdos de Uso de Agua (AFU) que definen la zona de captación del PMUS. Entre los ejemplos de buenas prácticas se incluyen la propuesta de Eslovenia de ampliar la zona de captación y la de Francia.<sup>29</sup> Modelo de cooperación, en el que los municipios vecinos colaboran en los PMUS, incluso si no se ajustan exactamente a los límites de la AUF ni se encuentran dentro de la misma zona del PMUS. Estos ejemplos demuestran flexibilidad para abordar las necesidades de movilidad rural, a la vez que promueven la cohesión regional a través de las fronteras administrativas.

#### **Integración del interior rural en los PMUS | conclusiones de la consulta con algunos miembros del EGUM**

Desde la publicación de la Ley de Orientación de la Movilidad francesa en 2019, CEREMA ha participado activamente en la definición de cuencas regionales de movilidad, en colaboración con diversas autoridades locales de Francia. Este enfoque busca optimizar la operatividad de los contratos de movilidad y los planes de acción conjuntos para el transporte, especialmente entre zonas urbanas y rurales. Por consiguiente, al desarrollar los PMUS, las ciudades deben interactuar con sus zonas rurales circundantes, de acuerdo con los límites de las cuencas de movilidad o áreas de servicio predefinidas.

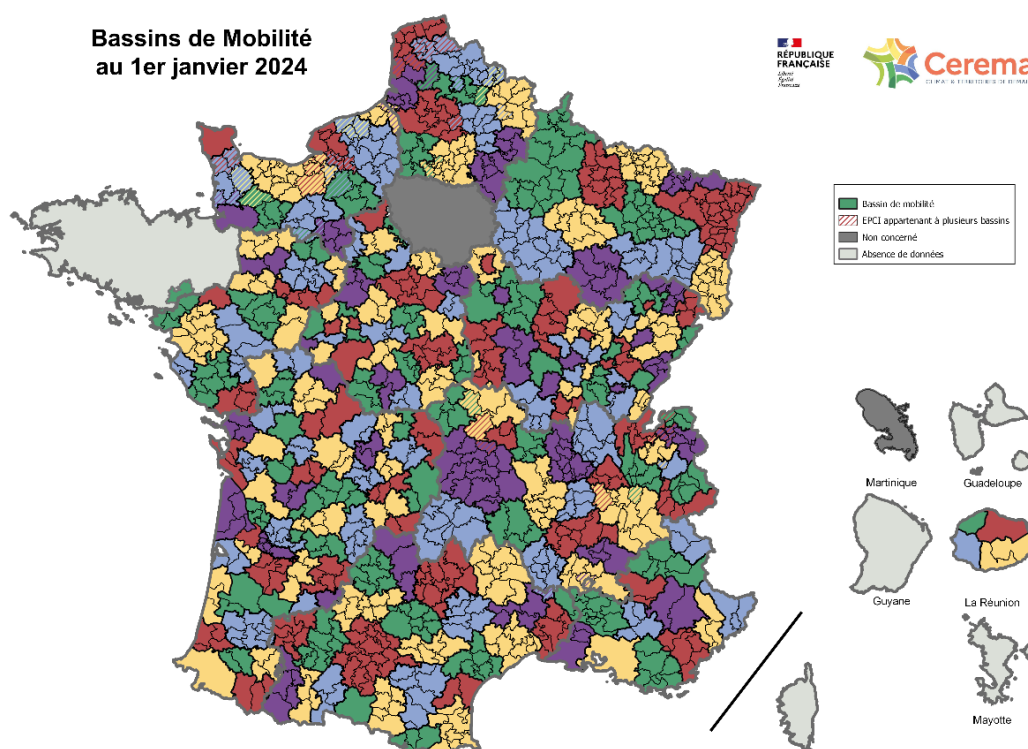
Por otra parte, en Eslovenia, el marco nacional define, a efectos de los PMUS regionales, dos tipos distintos de regiones:

- una «región de transporte», que es un área definida por el flujo de tráfico, que representa la zona gravitacional de uno o más asentamientos centrales, creando un área complementaria y cohesiva.
- una «región más amplia basada en problemas», que es un área geográficamente delimitada y definida por uno o más desafíos de desarrollo comunes que se reflejan en cuestiones sociales y de transporte.

Este enfoque de doble nivel refleja claramente la necesidad de acoger a los ciudadanos que viven fuera de los límites administrativos de la FUA. En esta analogía, la región de transporte corresponde al núcleo urbano y su zona de desplazamientos, mientras que la región más amplia, basada en problemas, representa una zona de influencia más extensa, caracterizada por zonas rurales funcionalmente dependientes.

Sobre la base de lo existente **modelo de cooperación entre diferentes autoridades locales** En Francia, se centra en el trabajo que CEREMA ha estado realizando con las autoridades locales. Este trabajo ha facilitado la creación de regiones de movilidad institucionalizadas, fundamentales para la planificación. El mapa más reciente de estas regiones muestra que abarcan todo el territorio francés, con la excepción de Île-de-France. Cabe destacar que en la Figura 4 se observa que varias regiones, incluyendo zonas rurales y periurbanas, están vinculadas funcionalmente a más de una área de servicio (representadas como polígonos con franjas rojas diagonales). Esto ilustra la interdependencia entre estas áreas y subraya la importancia de garantizar que todas las regiones participen adecuadamente en la planificación del transporte.

<sup>29</sup>Ministère du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, *Les bassins de mobilité et documents stratégiques associés*, <https://www.francemobilites.fr/outils/observatoire-politiques-locales-mobilite/bassins>

**Figura 4 – Cuencas de movilidad francesas**

Fuente: CEREMA

Como parte del Paso 2, también es importante **integrar el PMUS con otros procesos de planificación interrelacionados (por ejemplo, turismo, energía y, en particular, planificación espacial)**. En este sentido, es importante considerar que las zonas rurales suelen extenderse por reservas protegidas. Por lo tanto, independientemente de la ubicación de la zona rural (dentro o fuera del Área de Uso Fútil), es fundamental evaluar la normativa y los requisitos legales vigentes aplicables a estas áreas designadas, incluyendo cualquier restricción en el uso del suelo que pueda influir en la ubicación de los servicios de transporte.

Otro aspecto importante es reconocer a las autoridades locales, regionales y nacionales específicas con responsabilidades en la gestión y supervisión de las infraestructuras y los servicios de transporte. En este sentido, es vital **Establecer conexiones con otras herramientas de planificación supramunicipal y canales de inversión**, como las relativas a la seguridad vial o la infraestructura nacional de transporte. Por ejemplo, una autoridad nacional de carreteras podría tener planes para construir nuevas carreteras en las zonas rurales del interior de una zona urbana funcional. Reflejar estas inversiones en el PMUS es crucial para comprender su impacto en la infraestructura y las opciones de servicios que conectan las zonas urbanas y rurales.

Por último, y a tiempo, los profesionales urbanos que dirigen el PMUS deben reconocer que los ciudadanos que viven en zonas rurales suelen ser más difíciles de alcanzar, lo que exige, por ejemplo, procesos específicos de recopilación de datos que pueden alargar considerablemente el proceso y deben presupuestarse cuidadosamente.

Por lo tanto, es importante **garantizar el momento adecuado y un plan de trabajo claro**. Involucrarlos en etapas cruciales del ciclo de vida del PMUS. Esta recomendación se alinea con la ambición descrita en el Paso 1 de desarrollar una estrategia matizada para identificar, seleccionar e involucrar a los actores rurales, ya que podrían requerir tiempo y esfuerzo adicionales para involucrarse adecuadamente.

### Paso 3. Analizar la situación de la movilidad

#### *Antecedentes y desafíos*

Esta etapa sienta las bases para el desarrollo de la estrategia del PMUS. Si las actividades de recopilación de datos no abarcan las zonas rurales, los problemas en estas zonas permanecerán sin abordar. Por lo tanto, es esencial comprender exhaustivamente las tendencias de movilidad en toda el área de análisis, abarcando todos los modos de transporte, incluyendo el transporte de pasajeros y mercancías, así como otros servicios como los servicios postales o escolares, lo cual puede ser relevante para la puesta en común de recursos en etapas posteriores del ciclo de vida del PMUS.

Sin embargo, los datos y la información detallada sobre los flujos de movilidad entre zonas urbanas y rurales pueden ser menos accesibles. Durante un taller específico, los miembros de la ERMN señalaron que este es uno de los problemas más críticos para la planificación de la movilidad. Los profesionales del transporte no deben percibir este desafío basado en datos como una barrera, sino como el detonante y la oportunidad para que el proceso del PMUS alcance su carácter transformador, concibiéndolo como una oportunidad para la investigación y el aprendizaje.

#### *Enfoques de protección rural para el paso 3*

Al comienzo del proceso de planificación, **recopilación de datos** Es crucial para identificar problemas y establecer una línea de base para la comparación. Esta línea de base debe abarcar el estado, las tendencias y las áreas problemáticas de todos los modos de transporte utilizados en la región objetivo, incluyendo el transporte de mercancías y el nivel de integración multimodal entre los servicios ubicados en zonas urbanas y rurales. Además, debe abordar aspectos clave de la movilidad sostenible para los ciudadanos rurales, en particular en lo que respecta a las dimensiones críticas de la pobreza en el transporte.<sup>30</sup>, como la disponibilidad, asequibilidad, accesibilidad y calidad, seguridad y protección necesarias para satisfacer las necesidades de su actividad.

En cuanto a las estrategias de recopilación de datos, es importante destacar que hoy en día diversas tecnologías pueden mejorar la fiabilidad de los datos, reducir el tiempo de recopilación de datos y permitir representar la situación de la movilidad incluso en zonas rurales, como se ilustra en el recuadro a continuación con un ejemplo de una iniciativa de arriba hacia abajo del Ministerio de Transportes del Gobierno Nacional de España (MITMA).<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Diario Oficial de la Unión Europea, Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R0955>

<sup>31</sup> MITMA, Metodología del estudio. <https://www.transportes.gob.es/movilidad/proyectos-singulares/estudios-de-movilidad-con-bigdata/metodologia-del-estudio-de-movilidad-con-bigdata> 2024,



**Ejemplo de buenas prácticas de recopilación de datos de movilidad rural | España, MITMA**

Durante los talleres con miembros de la ERMN, representantes del área metropolitana de Barcelona propusieron posibles soluciones basadas en acuerdos de colaboración con los propietarios de datos. Explicaron que, en España, el MITMA ha colaborado con un proveedor de telecomunicaciones en una iniciativa para recopilar información granular que permite representar los flujos de movilidad a partir de datos de telefonía móvil. El área de cobertura incluía varias regiones escasamente pobladas, lo que proporciona un buen punto de partida para definir políticas de movilidad en estas zonas. Estos datos, basados en la localización de teléfonos móviles, se actualizan continuamente y sirven como centro de recursos para los PMUS de todo el país.

Además del ejemplo presentado anteriormente, los equipos directivos que gestionan los PMUS deben reconocer que los gobiernos nacionales mantienen **portales de datos abiertos**<sup>32</sup> (y aquellos gestionados por los puntos de acceso nacionales (NAP) de ITS)<sup>33</sup>, que puede contener información necesaria para calcular o estimar parámetros relevantes para caracterizar la situación actual de la movilidad en zonas rurales. Por ejemplo, las autoridades nacionales disponen de información relevante para el mapeo de accidentes de tráfico.

Considerando este aspecto, los profesionales del transporte que realicen una auditoría de datos en esta etapa deberían combinar los datos disponibles en sus organizaciones con los de otras entidades públicas o privadas involucradas en el Paso 1. En este proceso, es necesario establecer mecanismos de cooperación con los principales generadores de tráfico, en particular con aquellos responsables de entradas y salidas significativas de tráfico desde zonas rurales, como las administraciones, los servicios de salud y los servicios educativos. También deberían considerarse destinos urbanos específicos, como las instalaciones deportivas o de ocio. Estos pueden requerir una atención especial debido a su carácter temporal, de acuerdo con las recomendaciones de la CE para las acciones de gestión de la movilidad, lo que lleva a los expertos en PMUS a reconocer patrones de viaje no relacionados con el desplazamiento diario.

En términos de precisar la **Problemas de movilidad rural más exigentes** Investigaciones recientes destacan el problema de movilidad más crítico en las zonas rurales. Un artículo de revisión del JRC<sup>34</sup> Muestra que, en las últimas décadas, la inversión en servicios e infraestructura en las zonas rurales ha disminuido, lo que ha provocado un mayor aislamiento y un menor acceso a infraestructuras de servicios esenciales como escuelas, servicios de salud y bancos. Este declive es un problema fundamental para la movilidad urbana y rural, ya que ha provocado que las personas que viven en zonas rurales dependan en gran medida de servicios urbanos clave. Este argumento está respaldado por el Eurobarómetro.<sup>35</sup> datos que destacan que "la infraestructura de transporte y la conectividad" son los problemas más importantes que afectan a las poblaciones rurales en toda la UE.

Para abordar estos desafíos de movilidad en las zonas rurales, es esencial, como parte del Paso 3 del PMUS, que los profesionales del transporte realicen un análisis exhaustivo de los problemas y las oportunidades que determinan la movilidad rural, así como de los vínculos entre estas zonas y las zonas urbanas. Entre los factores clave a considerar se incluyen los patrones de asentamiento, que influyen en la distancia a los servicios esenciales, la dependencia del vehículo privado y la distribución de las estaciones y paradas de transporte público, que a menudo no cumplen con las necesidades.

<sup>32</sup> Comisión Europea, *portales de datos europeos*, <https://data.europa.eu/es>

<sup>33</sup> NAP significa Puntos de Acceso Nacionales y corresponde a una plataforma donde se concentran datos armonizados relacionados con el transporte y se publican en forma de conjuntos de datos.

<sup>34</sup> Dorantes, Mejía L. y Murauskaite-Bull, L., Informe de ciencia para políticas del JRC, 2022, *Pobreza en el transporte: una revisión sistemática de la literatura en Europa* Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburgo, 2022, doi:10.2760/793538, JRC129559

<sup>35</sup> Comisión Europea, *Visión a largo plazo para las zonas rurales: la Comisión publica una encuesta de opinión pública sobre las zonas rurales*, [https://agriculture.ec.europa.eu/news/long-term-vision-rural-areascommission-publishes-public-opinion-survey-rural-areas-2021-06-28\\_es](https://agriculture.ec.europa.eu/news/long-term-vision-rural-areascommission-publishes-public-opinion-survey-rural-areas-2021-06-28_es)

Las necesidades de las zonas escasamente pobladas. El análisis basado en SIG puede ayudar a comprender la situación general a este respecto.

Además, el diseño y la organización de los espacios públicos, incluyendo vías públicas, aparcamientos y conexiones multimodales, impactan significativamente la accesibilidad y la integración de los diferentes modos de transporte. Además de los aspectos de accesibilidad, la seguridad vial también puede considerarse un problema importante, como confirmaron los expertos entrevistados durante la investigación de campo. De hecho, a menudo faltan zonas peatonales segregadas, donde coches y peatones coexisten a lo largo de las vías principales que conectan zonas urbanas y rurales. Los límites de velocidad más elevados y el diseño de las calles contribuyen a este problema. Informes recientes demuestran que, aunque representan una pequeña proporción del tráfico total, la mayoría de las muertes en accidentes de tráfico en la UE-27 (53 % en 2022)<sup>36</sup>) ocurre en áreas rurales.

Los patrones de movilidad en las zonas rurales tienden a estar tan (o incluso más) fragmentados que en las zonas urbanas, debido a la menor disponibilidad de servicios de transporte público. Por lo tanto, al analizar las opciones de movilidad en entornos rurales, se recomienda **evaluar la frecuencia de los servicios prestados por los actores del transporte** Como oficinas de correos o vehículos de servicio municipal que prestan servicios escolares especializados. Estas entidades pueden desempeñar un papel crucial en la mejora de la accesibilidad para los residentes rurales, lo que orienta la elaboración de futuras medidas adaptadas a las necesidades rurales (véanse las sugerencias de adaptación rural para la selección de medidas, como parte del Paso 7).

Finalmente, **La línea de base también debe incluir una visión consolidada de las principales tendencias turísticas en las zonas rurales objetivo.** El turismo en las zonas rurales es fundamental para la recuperación de la UE, especialmente si tenemos en cuenta que la investigación del JRC<sup>37</sup> Ha demostrado que, a nivel de la UE, las regiones rurales experimentan tres veces más noches de turismo por habitante que las regiones urbanas., aunque también es más volátil Por lo tanto, los profesionales del transporte deben tener en cuenta las variaciones estacionales en regiones específicas cuando se recopilan datos.

Concreto **Estrategias para analizar los patrones turísticos** puede incluir una variedad de enfoques, desde encuestas breves en recepciones de hoteles y/o atracciones (por ejemplo, museos), hasta herramientas de software no intrusivas, como la instalación de balizas en las principales áreas turísticas para contar visitantes o el análisis de la nacionalidad de las tarjetas de crédito utilizadas para alquilar servicios de transporte (por ejemplo, programas de uso compartido de bicicletas).

También es importante destacar que las metodologías cualitativas pueden brindar información valiosa sobre las particularidades de la movilidad rural. Por lo tanto, considerando la probabilidad de que existan lagunas de datos en las zonas rurales, es recomendable colaborar con los actores institucionales que representan a las zonas rurales e involucrar al "panel ciudadano" mencionado en el Paso 1 para la recopilación de datos.

Una vez caracterizada la situación de la movilidad y establecido el escenario base, se podrán diseñar y debatir con las partes interesadas y la ciudadanía escenarios alternativos que muestren posibles futuros. Esto define el alcance de la siguiente fase.

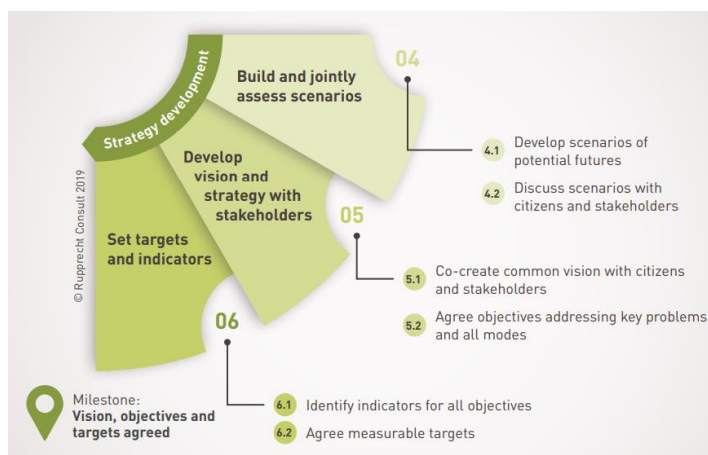
<sup>36</sup> europeo Comisión, *Hechos y cifras, Rural áreas*, 2024, [https://carretera-seguridad.transporte.ec.europa.eu/document/download/45a48d5d-9d04-4333-baebc4b7aeac17ad\\_en?filename=ff\\_rural\\_areas\\_20240326.pdf](https://carretera-seguridad.transporte.ec.europa.eu/document/download/45a48d5d-9d04-4333-baebc4b7aeac17ad_en?filename=ff_rural_areas_20240326.pdf)

<sup>37</sup> Centro Común de Investigación, *Capacidad, gasto y estacionalidad turística en Europa: una evaluación según el grado de urbanización y lejanía*, 2021, <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC124459>



### 4.2.2 Fase 2: Desarrollo de la estrategia

La segunda fase del ciclo de vida del PMUS es fundamental para fomentar y propiciar debates que faciliten una comprensión compartida de las opciones futuras. Dado que las necesidades de transporte no se limitan a las fronteras administrativas ni a las áreas funcionales, es importante que estos ejercicios prospectivos también abarquen el territorio circundante vinculado al contexto urbano designado. Por lo tanto, las zonas rurales...



Deben reconocerse como una extensión de la red de transporte urbano. En este sentido, es necesario prestar atención a las zonas rurales en esta etapa para que las autoridades locales adapten sus servicios a la demanda de su amplia zona de influencia.

## Paso 4. Construir y evaluar conjuntamente

### escenarios *Antecedentes y desafíos*

Una vez realizado el diagnóstico y con una comprensión compartida de los problemas, es importante debatir la visión futura de las interacciones urbano-rurales. En resumen, como primer paso de la segunda fase, es necesario definir las orientaciones estratégicas del PMUS para el territorio objetivo. Este proceso debe ser lo más participativo posible y abarcar todos los modos de transporte relevantes. Idealmente, este trabajo colaborativo también debería realizarse con los ciudadanos que viven, trabajan y visitan zonas rurales.

Considerando el horizonte temporal de los PMUS, se recomienda proyectar cómo será la situación al menos dentro de 10 años e identificar cuáles son los principales factores y variables externas que darán forma a las conexiones urbanas/rurales en la región designada alrededor de un área urbana.

### *Enfoques de protección rural para el paso 4*

El paso 4 de la adaptación rural requiere identificar opciones (escenarios prospectivos) relevantes tanto para las zonas urbanas como para las rurales. Los escenarios prospectivos son herramientas para imaginar futuros alternativos basados en el impacto de las tendencias externas clave. En este sentido, la ERMN consideró recomendable **Observar las megatendencias relevantes**, establecido en el Centro de Megatendencias de la Comisión Europea<sup>38</sup>, desde una perspectiva rural.

Varias megatendencias tienen un profundo impacto negativo en las zonas rurales. Este es el caso, por ejemplo, de la «urbanización continua», que concentrará aún más las actividades económicas y los servicios en los centros urbanos, lo que podría provocar despoblación y una menor accesibilidad en las zonas rurales. Otras megatendencias que podrían

También están transformando significativamente los patrones de vida, trabajo y transporte, por ejemplo, la previsible evolución del teletrabajo.<sup>39</sup>

Aunque estas tendencias suelen manifestarse de formas muy variables en las distintas zonas rurales de Europa y es probable que produzcan resultados dispares en los próximos años, la conclusión clave para los expertos en PMUS es reconocer que estos efectos a largo plazo podrían alterar radicalmente la demanda y el perfil de las conexiones de transporte. Por ejemplo, el teletrabajo podría hacer que las zonas rurales sean cada vez más atractivas para ciertas categorías de trabajadores que pueden trabajar desde casa y desplazarse a la oficina con un horario más flexible. Este cambio podría generar, por ejemplo, una demanda de nuevos tipos de servicios de transporte, como vehículos con mayor frecuencia pero de menor capacidad. Además, los expertos en PMUS deberían considerar cómo estos cambios podrían redistribuir las horas punta e influir en el diseño de las infraestructuras de transporte existentes y futuras, como los aparcamientos disuasorios o las conexiones ferroviarias regionales.

Otra perspectiva sobre estos temas la aportan los expertos entrevistados en el contexto de las actividades de investigación de campo, que han puesto de relieve la **Enfoque de planificación de triple acceso (TAP)**<sup>40</sup> como una clara indicación de que se espera que la accesibilidad futura en las zonas urbanas y rurales dependa cada vez más de la conectividad digital y la proximidad espacial, en lugar de la movilidad física.

Promover la proximidad espacial, en particular, puede implicar una amplia gama de medidas relevantes para un PMUS. Por ejemplo, la implementación de sistemas de transporte comunitarios puede proporcionar servicios flexibles y a demanda que conecten a los residentes rurales con servicios esenciales como atención médica, supermercados y centros de empleo dentro de una ciudad y zonas urbanas vecinas. De igual manera, establecer centros de movilidad comunitaria en localidades rurales puede ofrecer diversas opciones de transporte, como viajes compartidos y bicicletas compartidas. Ejemplos notables incluyen iniciativas en Groningen y Drenthe.<sup>41</sup>

<sup>39</sup> CEREMA, *El trabajo en televisión, Naciones Unidas enjeu de la movilidad cotidiana?*, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/teletravail-enjeu-mobilite-quotidienne>

<sup>40</sup> Lyons, Glenn, et al. *Planificación de triple acceso para futuros inciertos: un manual para profesionales*, 2024, [www.ciht.org.uk/media/5sapxm5q/triple-access-planning-handbook-final-18-03-2024.pdf](http://www.ciht.org.uk/media/5sapxm5q/triple-access-planning-handbook-final-18-03-2024.pdf)

<sup>41</sup> SMARTA 2, *Centros de movilidad: centros que conectan servicios de transporte y personas*, <https://ruralsharedmobility.eu/demonstrators/mobility-hubs/>

Explorar cómo podrían evolucionar estas importantes variables externas en el futuro ayuda a garantizar la solidez del PMUS ante las incertidumbres que afectan a los entornos rurales. El recuadro a continuación muestra un ejemplo del análisis de las tendencias futuras clave.

#### Desarrollos futuros en las zonas rurales | la visión de la ERMN

Durante un taller organizado en Bingen am Rhein sobre visiones futuras para los territorios rurales, los miembros de ERMN sugirieron que las áreas rurales se están volviendo modernas y atractivas para trabajar y que la inestabilidad económica, junto con el aumento de los precios del petróleo y los costos de la vivienda, también llevarán a muchos ciudadanos a áreas periurbanas y rurales, especialmente en los casos en que estas áreas ofrecen buena infraestructura y servicios de transporte físico y digital.

Para garantizar que los profesionales del transporte presten atención a las zonas rurales, los miembros de la ERMN sugieren visualizar escenarios donde no se toman medidas para cambiar el paradigma de la planificación del transporte, a fin de ofrecer perspectivas estimulantes sobre lo que podría suceder si no se hace nada. Por ejemplo, la ERMN considera que sin un enfoque más adaptado a las zonas rurales en los PMUS, no será posible aprovechar el potencial turístico existente en las zonas rurales, lo que aumentará aún más la presión sobre los nodos urbanos, la infraestructura de transporte y los servicios. Según sus opiniones, una distribución más equitativa del tráfico turístico también puede mejorar la experiencia turística en general y aportar numerosos beneficios a las comunidades rurales locales y sus economías.

## Paso 5. Desarrollar la visión y los objetivos con las partes

### interesadas *Antecedentes y desafíos*

Las visiones para las zonas urbanas no siempre se adaptan a los contextos rurales. Por ejemplo, un PMUS diseñado para zonas urbanas, que cree zonas libres de automóviles o restrinja el acceso vehicular en los centros urbanos, podría afectar negativamente a los viajeros rurales si no se toman medidas complementarias, especialmente a quienes dependen del automóvil como principal medio de transporte para acceder a negocios o servicios dentro de zonas restringidas. Por ejemplo, estas restricciones podrían aumentar los tiempos de viaje y causar inconvenientes a los residentes rurales, quienes ya enfrentan mayores distancias a destinos urbanos y, a menudo, tienen opciones de transporte público limitadas.

### *Enfoques de protección rural para el Paso 5*

Como se describe en el Paso 1, un requisito clave para fomentar una visión de PMUS que tenga en cuenta las necesidades rurales es una mayor participación de las diversas partes interesadas. Este aspecto transversal de la protección rural de un PMUS es esencial para evitar que se desarrolle un PMUS que no satisfaga las necesidades rurales o sea perjudicial para las zonas rurales. **Incorporar a actores sensibles a las zonas rurales en el proceso de codiseño** no sólo promueve la inclusión y el sentido de propiedad, sino que también garantiza que el plan resultante aborde los diversos desafíos de movilidad que enfrentan tanto los residentes urbanos y rurales como los turistas.

#### Visión para las zonas rurales | Miembros de la ERMN

En el contexto de la planificación, las visiones suelen ser ambiciosas y estar diseñadas para ser inspiradoras, a menudo derivadas de convicciones más que de evidencias. En la reunión de la ERMN en Bingen am Rhein, celebrada en octubre de 2023, los miembros de la ERMN transmitieron y propusieron una visión: *los PMUS deben buscar Áreas urbanas y periurbanas atractivas con conexiones de transporte público adecuadas, complementadas con otros modos, para facilitar la conectividad hacia y desde las áreas rurales, donde las conexiones apropiadas incluyen aquellas que se consideran adecuadas como resultado de un diálogo entre quienes planifican, financian y utilizan los servicios.*

Para estar a la altura de su naturaleza ambiciosa e inspiradora, es fundamental que la visión del PMUS para las zonas rurales **reconocer oportunidades futuras**. De hecho, las transiciones ecológica y digital plantean desafíos significativos, pero también ofrecen oportunidades para las zonas rurales. Además de un menor coste de la vida, la nueva economía planteada (centrada en el envejecimiento de la población), un patrimonio cultural que genera nuevas dinámicas turísticas y las perspectivas de una mayor infraestructura digital en las zonas rurales podrían contribuir a mejorar el acceso al teletrabajo, las oportunidades de aprendizaje a distancia para todos y al gobierno electrónico y los servicios electrónicos en general.

Del mismo modo, al diseñar visiones, es importante ampliar el alcance más allá de la movilidad y el transporte. Priorizar la accesibilidad a las personas, los lugares, los bienes y los servicios, por encima de la movilidad física, es fundamental. La «Planificación de Triple Acceso», a la que se hace referencia en el paso 4, ofrece un marco valioso.

Las partes interesadas de ERMN que participaron en la campaña de consulta que apoyó este documento de orientación también **abogaron por una contraparte de la «ciudad de 15 minutos» a la que podrían aspirar**. Se ha discutido que, si bien las ciudades adoptan la idea de la ciudad de 15 minutos, conceptos como la "comunidad rural de 30 minutos"<sup>42</sup> Priorizar la accesibilidad a los servicios esenciales en un radio de media hora. El marco comunitario rural de 30 minutos puede ser un sólido referente para un PMUS, garantizando que los residentes del interior rural dispongan de todos los servicios y comodidades pertinentes en un radio de 30 minutos mediante una solución de movilidad que no implique necesariamente un medio de transporte privado.

Es importante que la definición de una visión sea inclusiva desde el principio, considerando a quienes no pueden poseer o conducir vehículos. Para influir en la definición de las medidas que se implementarán, también debe ir acompañada de objetivos generales que aborden los aspectos de la pobreza en el transporte mencionados anteriormente. Estos son fundamentales para los grupos vulnerables, especialmente los segmentos sociales que viven más alejados de los servicios y las oportunidades de empleo, como la población rural.

La siguiente sección profundizará en la traducción de la visión y los objetivos del PMUS en metas e indicadores específicos sensibles a todos los territorios e instrumentales para orientar la selección y el diseño de medidas.

## Paso 6. Establecer objetivos e

### indicadores *Antecedentes y desafíos*

Establecer objetivos e indicadores es crucial para definir la dirección de la política del PMUS, ya que estos deben reflejar la visión y, en particular, los objetivos que el plan pretende alcanzar. También es crucial como paso de aprendizaje, ya que los mecanismos de seguimiento implementados como resultado de esta actividad proporcionarán retroalimentación sobre los procesos y permitirán al equipo directivo revisar la estrategia adoptada.

Por lo tanto, el paso 6 de la evaluación rural requiere reflexionar sobre el mejor enfoque para evaluar objetivos de políticas, como la aspiración de una comunidad rural de 30 minutos. Esto implica proponer algunos indicadores que los profesionales del transporte puedan adoptar para captar cambios positivos en el atractivo y la accesibilidad de las zonas rurales, analizar las fuentes de datos y especificar cómo evaluar el éxito de las medidas.

### *Enfoques de protección rural para el Paso 6*

<sup>42</sup>WSP, *La comunidad rural de 30 minutos – Movilidad del Futuro*, 2021, <https://www.wsp.com/engb/insights/pensemos-de-manera-diferente-sobre-la-movilidad-rural>

Como parte de la fase de desarrollo de la estrategia, es necesario seleccionar un conjunto adecuado de indicadores y objetivos estratégicos. Establecer objetivos e indicadores para medir el impacto del PMUS no es sencillo, especialmente al evaluar los impactos en las zonas rurales y en quienes viven, trabajan o visitan estas zonas.

El documento de orientación específico para ciudades pequeñas y medianas<sup>43</sup> recomienda centrarse en un pequeño conjunto de objetivos básicos mientras se elabora el nuevo documento de orientación para los PMUS en las islas.<sup>44</sup> Sugiere que no se necesitan adaptaciones importantes en esta etapa en las islas y territorios remotos, siempre y cuando los objetivos sigan siendo realistas.

El paso 6 de la preparación para zonas rurales podría entonces incluir: i) **usando proxies** en lugar de campañas de recopilación de datos estadísticamente representativos; ii) **Centrándose en los resultados** en lugar de resultados como objetivos cuando se abordan inicialmente las zonas rurales; iii) **adoptando una perspectiva holística** que refleje el carácter transformador del PMUS; y iv) **Explorando indicadores y conjuntos de datos alternativos** que emplean una lente rural.

- i) El seguimiento y la evaluación son cruciales para el éxito del proyecto y pueden contribuir significativamente a la comunicación de sus logros. Sin embargo, estos procesos también pueden ser largos y costosos, especialmente a medida que la zona de influencia del PMUS se desplaza de la ciudad al área funcional más amplia. Por lo tanto, se recomienda que el análisis de las zonas rurales y, en particular, de las tendencias turísticas sea más práctico con indicadores indirectos en lugar de datos estadísticamente representativos, siempre que las condiciones en las que se recopilaban dichos indicadores puedan replicarse a lo largo del tiempo para fines de comparación.
- ii) Además, debido a la falta de una línea de base y la escasa información de las zonas rurales, existe el riesgo de no demostrar la correlación entre las medidas adoptadas y los impactos logrados. Por lo tanto, se recomienda utilizar los productos como objetivos en lugar de los resultados, especialmente en la fase inicial, cuando no existe un historial previo relevante. Por ejemplo, esto podría implicar evaluar la implementación de las medidas mediante indicadores tangibles, como kilómetros de carriles bici segregados.
- iii) Debido al carácter holístico del PMUS, los indicadores, especialmente para las zonas rurales, deberían abordar categorías de evaluación más amplias relacionadas con aspectos de habitabilidad. Los ejemplos de la región del Benelux (en particular, de Straatvinken y Straat-O-Sfeer) son relevantes en este contexto. Por ejemplo, Huib Huyse de Universidad KU Leuven<sup>45</sup> presentó un estudio de caso de "científicos ciudadanos" a la ERMN durante la primera reunión en línea, que incluye estrategias para alentar a los ciudadanos a realizar recuentos de tráfico regulares de forma voluntaria y para contar historias sobre cómo perciben la habitabilidad de la región.
- iv) Los comentarios de la ERMN también han llamado la atención sobre los indicadores de movilidad sensibles a las zonas rurales, como los desarrollados en Irlanda por Helen McHenry, miembro de la ERMN, que publicó en 2022 el Índice de movilidad de las ciudades rurales.<sup>46</sup> Este índice de movilidad consta de 30 indicadores diferentes diseñados para ser

<sup>43</sup>Comisión Europea, Observatorio de movilidad urbana, *Planificación de la movilidad urbana sostenible en ciudades y pueblos más pequeños*, 2021, [https://movilidad-urbana-observatorio.transportec.europa.eu/documento/descargar/0df8de32-7df7-48f4-b3fea248df964fdf\\_en?filename=sumps\\_smaller\\_cities\\_and\\_towns.pdf](https://movilidad-urbana-observatorio.transportec.europa.eu/documento/descargar/0df8de32-7df7-48f4-b3fea248df964fdf_en?filename=sumps_smaller_cities_and_towns.pdf)

<sup>44</sup>CIVINET Grecia-Chipre, *Plan de Movilidad Sostenible en las Islas: cómo preparar un SIMP para una pequeña o mediana empresa griega*, 2024.

<sup>45</sup>Straatvinken, *Proyecto de ciencia ciudadana Straatvinken: recuentos de tráfico en Straatvinken y encuesta de habitabilidad en Straat-O-sfeer*, <https://straatvinken.be/sobre-straatvinken/>

<sup>46</sup>Comisión de Desarrollo Occidental, 2023, *Un índice de movilidad sostenible para las ciudades rurales de la región occidental de Irlanda*, <https://westerndevelopment.ie/publications/un-índice-de-movilidad-sostenible/>

Comparables a lo largo del tiempo y entre regiones. Cabe destacar que los indicadores del Índice provienen de diversas fuentes, como la Autoridad Nacional de Transporte y el modelo nacional de transporte de Transport Infrastructure Ireland. Otros datos (por ejemplo, sobre tarifas) se obtuvieron mediante contacto directo con los proveedores de transporte y las autoridades locales de cada localidad. Se realizó una encuesta in situ para tres indicadores, pero la mayoría de las fuentes de datos provienen del censo de población, lo que permite mecanismos de recopilación de datos sencillos y replicables. Otros indicadores están disponibles en fuentes públicas abiertas que los profesionales del transporte pueden consultar fácilmente. Este es el caso del indicador «Tiempo de viaje en coche al hospital con atención ambulatoria», que se calcula mediante una API de Google Journey Time.

#### Índice de Movilidad en Ciudades Rurales | Comisión de Desarrollo Occidental de Irlanda

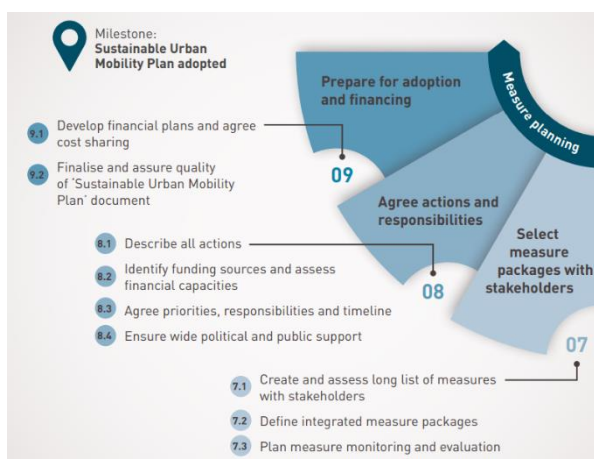
El índice, publicado por primera vez en 2022, establece un punto de referencia para la movilidad en 35 localidades rurales objetivo del noroeste de Irlanda, con poblaciones de entre 1500 y 10 000 habitantes. Consta de 30 indicadores agrupados en tres ámbitos holísticos: i) Acceso al empleo y a las oportunidades económicas; ii) Acceso a servicios e instalaciones sociales; y iii) Preparación para la transición a bajas emisiones de carbono. Cabe destacar que el índice también incluye indicadores que miden la accesibilidad de estas localidades rurales a otras ciudades de más de 10 000 habitantes clasificadas como proveedoras de servicios (por ejemplo, las que ofrecen un hospital que atiende a la zona rural más amplia del interior).

Por lo tanto, el índice puede considerarse un fuerte complemento de otros índices de movilidad urbana, ya que no difiere conceptualmente de ellos, sino que refleja mejor diferentes aspectos de la movilidad y la accesibilidad en ciudades pequeñas, incluidas las opciones limitadas de modos de transporte disponibles.

Adoptar estas sugerencias puede contribuir a la creación de una fuente de información basada en la evidencia sobre la movilidad rural. Los profesionales del transporte deben aprovechar este esfuerzo para definir las medidas que se implementarán (enlace con el Paso 7) y proporcionar informes transparentes a la ciudadanía a la que representan, garantizando que los resultados de la evaluación contribuyan al debate público y la toma de decisiones (enlace con el Paso 11).

#### 4.2.3 Fase 3: Planificación de la medida

La fase 3 del ciclo de vida del PMUS marca un cambio crucial: de la fase de planificación a la de implementación práctica, donde comienza a formarse el marco operativo fundamental del PMUS. Esta fase se caracteriza por el desarrollo de un sólido conjunto de medidas, complementado con planes operativos detallados. Por lo tanto, esta fase es especialmente crucial para la adaptación a las necesidades rurales, ya que las necesidades y los recursos de movilidad difieren entre territorios.





## Paso 7. Seleccionar paquetes de medidas con las partes

### interesadas *Antecedentes y desafíos*

La selección de los paquetes de medidas incluidos en un PMUS es inherentemente un proceso político, pero también es resultado muy a menudo de análisis técnicos y financieros exhaustivos destinados a identificar las medidas más rentables. **Con frecuencia surgen tensiones entre estos enfoques entrelazados.**, lo que pone de relieve el equilibrio de poder entre las zonas urbanas y rurales. En primer lugar, porque existe un déficit de estructuras políticas que representen a las zonas rurales en los acuerdos de trabajo del PMUS. En segundo lugar, porque las medidas que podrían funcionar mejor en zonas escasamente pobladas y comunidades rurales a menudo no son rentables desde una perspectiva puramente financiera. Por lo tanto, para una planificación equitativa del transporte es necesaria una perspectiva más amplia que incluya beneficios sociales y cualitativos, y no solo métricas financieras.

En definitiva, y como condición previa para favorecer enfoques más inclusivos del territorio y garantizar que las reivindicaciones de mejora de los vínculos entre las zonas urbanas y rurales se materialicen en la práctica, es esencial **repensar cómo se seleccionan las medidas**. Es crucial asignar una relevancia política específica a las medidas que funcionan para las zonas rurales y benefician a esas comunidades (por ejemplo, introducir un marco para mejores vínculos urbano-rurales como parte de los objetivos estratégicos del PMUS). **Enfoques de protección rural para el Paso 7**

Las zonas rurales tienen necesidades de movilidad específicas y diferenciadas de las zonas urbanas y periurbanas. Además, las medidas implementadas en estas regiones tienen un impacto profundo y duradero en las zonas rurales, lo que influye significativamente en la calidad de vida de quienes viven o trabajan en ellas. Por lo tanto, es crucial garantizar que las necesidades específicas de las zonas rurales se consideren en el proceso del PMUS y que las medidas urbanas se evalúen para determinar sus efectos regionales más amplios.

En la práctica, el PMUS debe planificar y facilitar el acceso de los residentes del interior (o área funcional) al área urbana, prestando especial atención a las principales zonas de empleo, educación, servicios, instalaciones y centros de transporte, y evitando el aumento del tráfico entrante procedente de las zonas rurales. Por otro lado, el PMUS debe facilitar el acceso de quienes residen en el área urbana a su interior rural, incluyendo también a los turistas y a quienes simplemente transitan por el área urbana para llegar a su destino en el interior utilizando opciones de transporte sostenible. En definitiva, los profesionales del transporte también deben tener presente que cuando una ciudad, pueblo o aldea se diseña para ser cómoda y acogedora para los residentes locales, también se convierte en un lugar atractivo y accesible tanto para turistas como para visitantes.

En este proceso, la adaptación rural debe priorizar el desarrollo a lo largo de los corredores de transporte público, con especial atención a las zonas en torno a las estaciones y paradas existentes. Principios del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).<sup>47</sup>, que se suele aplicar en zonas urbanas y periurbanas, puede adaptarse a entornos rurales. Investigación del proyecto ToD-IS-RUR<sup>48</sup> destaca que incluso en áreas menos densamente pobladas, las estrategias que priorizan desarrollos compactos de uso mixto cerca de nodos de transporte público pueden mejorar significativamente la accesibilidad y reducir la dependencia de los viajes en automóvil.

<sup>47</sup>En pocas palabras, TOD defiende que las estaciones de transporte –en función de su nivel de importancia y significación– sean los nodos alrededor de los cuales se concentre el desarrollo urbano compacto, con el fin de hacer accesibles las actividades mediante transporte público.

<sup>48</sup>TOD-IS-RUR *Desarrollo Orientado al Tránsito para regiones rurales-urbanas inclusivas y sostenibles*, <https://www.todisrur.eu/publicaciones>



Además, al desalentar el desarrollo en zonas que dependen del automóvil, estas estrategias ayudan a mitigar los impactos ambientales y al mismo tiempo promueven la conectividad regional.

La educación sobre movilidad sostenible, tanto en zonas urbanas como rurales, es también una medida subyacente que los profesionales del PMUS deberían tener en cuenta, basándose en ejemplos como el plan Octopus.<sup>49</sup> Se deben establecer programas en todos los niveles educativos para enseñar a los niños a usar medios de transporte sostenibles siempre que sea posible, incluyendo, por ejemplo, la definición de rutas seguras para el ciclismo. Esto requiere capacitar a docentes y educadores para que den ejemplo a sus alumnos, animándolos a adoptar prácticas sostenibles en sus desplazamientos a la escuela.

En general, para el paso 7 de fortalecimiento rural, la investigación realizada con miembros de ERMN y complementada con investigación de escritorio ha demostrado la necesidad de considerar una larga lista de medidas basadas en tres grupos fundamentales: i) medidas que pueden ampliar el nivel de accesibilidad a servicios clave; ii) medidas cuyo objetivo es aumentar la conectividad entre pueblos y aldeas y entre estos y el centro principal de la ciudad; y iii) medidas que se implementan exclusivamente en áreas urbanas, pero cuyos impactos son de largo alcance e influyen en la conectividad regional.

### **Medidas para ampliar la accesibilidad a los servicios clave**

Para lograr el objetivo de que nadie se quede atrás, es fundamental garantizar el acceso a servicios básicos de calidad para las poblaciones rurales. Esto es especialmente crucial para servicios esenciales como el comercio minorista, la atención médica, las farmacias, las instituciones culturales, las bibliotecas, las escuelas primarias, las guarderías, los centros deportivos, los centros juveniles y la banca.

Las soluciones de servicios móviles (por ejemplo, bibliotecas itinerantes o unidades de atención de la salud), las asociaciones entre el sector público y el privado y las empresas sociales pueden desempeñar un papel fundamental a la hora de mejorar el acceso a los servicios en zonas menos pobladas y, por lo tanto, deberían ser fomentadas mediante documentos clave de planificación estratégica como los PMUS.

Además, la integración de opciones de movilidad activa, como ciclovías, en las zonas rurales debería ser una prioridad, con especial atención a los senderos de uso mixto. Esto significa que los senderos rurales, como caminos rurales o rutas forestales, también pueden servir como ciclovías. Esta multifuncionalidad de la infraestructura puede reducir la necesidad de espacio y recursos adicionales, a la vez que hace que el ciclismo sea una opción más atractiva tanto para residentes locales como para visitantes.

Igualmente importante es considerar, como parte de las actividades de planificación, el diseño urbano y arquitectónico para garantizar la inclusión y la accesibilidad para todos, incluidas las personas con discapacidad. En este sentido, un diseño cuidadoso de los espacios públicos y las estaciones de transporte público debe garantizar que peatones y ciclistas puedan acceder a las instalaciones sin necesidad de cruzar zonas de aparcamiento ni circular por el tráfico, en consonancia con la jerarquía de los modos de movilidad sostenible.<sup>50</sup>

### **Medidas dedicadas a los espacios rurales y a su conexión con las ciudades**

El documento de orientación<sup>51</sup> El Catálogo de soluciones de movilidad rural compartida y el Catálogo de soluciones de movilidad rural compartida desarrollado por SMARTA-NET proporcionan un conjunto coherente de soluciones de movilidad rural compartida.

<sup>49</sup>Plano de pulpo, <https://www.octopusplan.info/>

<sup>50</sup>Véase, a este respecto, la Guía Temática del PMUS sobre *Seguridad vial urbana y viajes activos en la Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible* (2019), [https://movilidad-urbana-observatorio.transporte.ec.europa.eu/documento/descargar/89635c43-df39-4290-9665-ad613660df0d\\_es?filename=seguridad\\_vial\\_urbana\\_y\\_viajes\\_activos\\_en\\_sumps.pdf](https://movilidad-urbana-observatorio.transporte.ec.europa.eu/documento/descargar/89635c43-df39-4290-9665-ad613660df0d_es?filename=seguridad_vial_urbana_y_viajes_activos_en_sumps.pdf)

<sup>51</sup>Lorenzini, Andrea, et al, 2024, *Orientación sobre soluciones de movilidad rural compartida*, [https://www.smartanet.eu/wp-content/uploads/2024/06/Smarta-Net-Guidance\\_MemEx-Final-version.pdf](https://www.smartanet.eu/wp-content/uploads/2024/06/Smarta-Net-Guidance_MemEx-Final-version.pdf)

marco para ayudar a los actores locales a desarrollar soluciones de movilidad destinadas a aumentar la conectividad entre ciudades y entre territorios rurales y urbanos.

La consulta con los miembros del EGUM ha puesto de relieve la necesidad de mejorar la infraestructura en las zonas rurales para impulsar los vehículos eléctricos y autónomos. Esto incluye estaciones de carga y redes de carreteras en buen estado. También abarca el desarrollo de servicios de movilidad compartida conectados a sistemas de transporte que se adapten fácilmente a grupos reducidos de personas. El grupo también ha recomendado el desarrollo de tecnologías innovadoras, como nuevas categorías de vehículos adaptadas a zonas dispersas y de baja densidad de población, con el apoyo de fondos como el Fondo Social para el Clima.

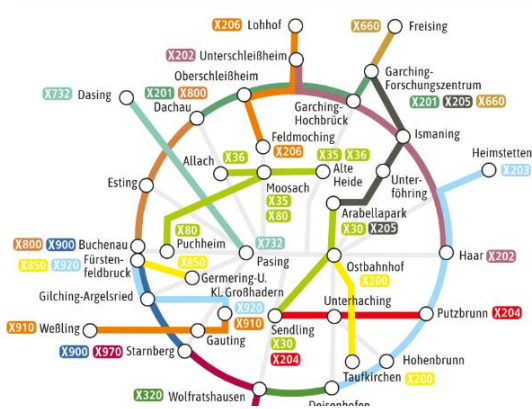
La conexión entre zonas urbanas y rurales se considera cada vez más fundamental para alcanzar los objetivos estratégicos de la UE. Las zonas de baja densidad de población suelen contar con conexiones interurbanas con paradas limitadas, lo que puede no cubrir a muchas comunidades a lo largo de su recorrido. Al mismo tiempo, el transporte público local en zonas rurales suele tener poca frecuencia, lo que lo hace poco práctico para fines diurnos como servicios sociales, atención sanitaria, compras y formación. Cabe destacar que la mayoría de las soluciones de transporte disponibles en zonas urbanas y rurales no están integradas, como también señaló el Grupo EGUM en su reciente informe sobre las mejores maneras de complementar el transporte público con soluciones de movilidad compartida tanto en zonas urbanas como rurales/periurbanas.

EIT Urban Mobility, inversor clave en nuevas soluciones que impulsan soluciones de impacto para la movilidad urbana y espacios urbanos habitables, ha estado prestando cada vez más atención a los territorios rurales. Para contrarrestar la falta de integración entre los servicios de transporte urbano y rural, EIT UM ha lanzado una convocatoria de propuestas.<sup>52</sup> Integrar soluciones de transporte a la demanda (TRD) en el sistema de transporte público. Cabe destacar que la convocatoria estipuló que no se financiarían soluciones de TRD independientes que no estuvieran completamente integradas en los servicios de transporte público más amplios.

La investigación documental también ha implementado medidas en grande Regionen metropolitanas que podrían mejorar la conectividad entre zonas urbanas y rurales mediante corredores periurbanos. Un ejemplo notable es el anillo orbital de autobuses exprés de la región de Múnic, que recientemente ha sido presentado como un modelo exitoso por el EGUM.<sup>53</sup>

Este servicio permite a los pasajeros viajar en rutas orbitales a través de suburbios y pueblos rurales, brindando un acceso rápido a diferentes corredores de metro y S-Bahn sin atravesar el centro de la ciudad. Opera con alta frecuencia y menos paradas que...

**Figura 5 – Autobús exprés de Múnic Red**



Fuente: MVV-Muenchen

<sup>52</sup>EIT, 2024, Llamada dirigida abierta permanentemente, <https://www.eiturbanmobility.eu/convocatoria-abierta-permanente-para-el-bp2023-2025/>

<sup>53</sup>Subgrupo de transporte público del EGUM, 2022, ¿Cómo asegurar la priorización del transporte público en las zonas urbanas para posibilitar la operación de servicios multimodales, más rápidos, puntuales y confiables que incrementen el uso del transporte público?, <https://transport.ec.europa.eu/document/download/f222ead0-192c-413d-ad91->

Las líneas regulares de autobús, el Autobús Exprés, proporcionan conexiones rápidas para los residentes rurales con las principales instalaciones educativas y comerciales y con centros de transporte multimodal.

Finalmente, cabe mencionar que las medidas de movilidad rural también pueden implicar una mejor coordinación, lo que implica la apertura de servicios de transporte especiales a todos los ciudadanos. Por ejemplo, el proyecto HiReach.<sup>54</sup> Se demostró que, si bien la carga, el correo y los pasajeros suelen transportarse por separado, en zonas con una densidad de población particularmente baja, combinar los servicios de transporte prestados principalmente para otros fines con los servicios de transporte de pasajeros puede ser una opción. Estos casos se facilitan en países donde el operador postal también es un importante operador de autobuses.

En la misma línea, otras fuentes bibliográficas<sup>55</sup> También han observado que, si bien las soluciones de movilidad rural suelen centrarse en un grupo de usuarios específico, como los residentes locales o los turistas, la integración de las necesidades de diversos grupos de usuarios es esencial al planificar el logro de los objetivos del PMUS, que aportan valor ambiental, social y económico a las zonas rurales. Un ejemplo de ello es el acceso a los servicios de transporte escolar a otros segmentos de usuarios.

### **Medidas dedicadas a los centros urbanos**

Hasta ahora, hemos examinado medidas que afectan el ámbito territorial de las zonas escasamente pobladas. No obstante, las medidas incluidas en el PMUS, cuya zona de influencia se concentra dentro de los límites urbanos, se encuentran entre las más cruciales para su adaptación al medio rural.

---

[0f7dfe6de97e\\_es?filename=EGUM%20Recomendación%20-%20PTSM%20sub%20grupo%20-%20TEMA2.pdf](#)

<sup>54</sup>Chiffi, Cosimo, et al. *Factores impulsores y barreras de los marcos organizativos destinados a ofrecer opciones de movilidad innovadoras*, 2019, <https://cordis.europa.eu/project/id/769819>

<sup>55</sup>Poltimäe, Helen, et al. *En busca de soluciones de movilidad sostenibles e inclusivas para las zonas rurales* Revista Europea de Investigación sobre el Transporte, 2022 <https://etrr.springeropen.com/articles/10.1186/s12544-022-00536-3>

Para este fin, se sugiere reconocer el efecto de red de las medidas de movilidad urbana y periurbana, ya que estas pueden tener impactos fuertes y duraderos en las áreas rurales (por ejemplo, ¿la medida aborda los problemas de tráfico o simplemente desvía el tráfico hacia las áreas periféricas?).

#### Medidas de movilidad urbana adaptadas a las zonas rurales | Conclusiones de la ERMN

Durante un debate grupal, se encargó a los miembros de ERMN que se imaginaran como expertos en transporte en una ciudad mediana con pueblos dispersos a unos 30 minutos en coche. El escenario presentado implicaba la decisión del alcalde de cerrar todo el centro de la ciudad al tráfico rodado. Se retó a los participantes a defender a los residentes de los pueblos circundantes, garantizando que mantuvieran el acceso a las oportunidades laborales en el centro de la ciudad y que pudieran seguir beneficiándose de servicios urbanos esenciales como la educación y la sanidad. El debate propició una reflexión sobre los impactos positivos y negativos, directos e indirectos, de estas medidas en las comunidades rurales. Los resultados revelaron que los miembros de ERMN respaldaron cuatro respuestas clave para abordar este desafío:

- **Repensar:** Existe consenso sobre la necesidad de diseñar la medida conjuntamente con los actores rurales, incluidos los operadores turísticos, para transmitir el mensaje de que esta mejora la accesibilidad en lugar de limitarla. Los participantes enfatizaron que las barreras de acceso al centro urbano podrían disuadir a los turistas residentes de explorar las zonas rurales, lo que subraya el beneficio mutuo de garantizar una conectividad fluida entre las zonas urbanas y rurales.
- **Eximir:** Entre las sugerencias se incluyó la introducción de una tarjeta rural (similar a la que poseen las personas con movilidad reducida) para quienes se desplazan diariamente al trabajo, ofreciendo incentivos como exenciones de aparcamiento en el centro de la ciudad para titulares de la tarjeta con vehículos de alta ocupación, o limitando el programa a un periodo inicial de adaptación, como el primer año de implementación. También se mencionó que los autobuses que provienen de zonas rurales o que transitan por ellas para recoger ciudadanos podrían beneficiarse de una exención de las restricciones de tráfico en el centro de la ciudad.
- **Mitigar:** Las estrategias de mitigación incluyen fomentar el teletrabajo entre las empresas con empleados residentes en zonas rurales, posiblemente mediante incentivos fiscales. Además, se propusieron como medidas de mitigación inversiones en infraestructura ciclista que conecte las localidades con el centro urbano y subvenciones para bicicletas eléctricas como parte del PMUS. Como alternativa, se ha sugerido financiar soluciones de conectividad de última milla, como programas gratuitos de bicicletas compartidas y opciones de micromovilidad para quienes se desplazan al trabajo en zonas rurales y aparcan sus coches en las afueras de la ciudad, junto con campañas de información específicas para educar a los residentes rurales sobre opciones de transporte alternativas.
- **Medidas compensatorias:** Las medidas compensatorias propuestas incluyen ofrecer transporte público gratuito, complementado con atractivas instalaciones de aparcamiento disuasorio (P&R), con servicios como la carga gratuita para los titulares de tarjetas rurales. Además, se sugirió la creación de servicios de transporte que conecten las aldeas con los puntos de aparcamiento disuasorio para facilitar el acceso a los servicios urbanos, así como la provisión de bicicletas de carga para que los habitantes rurales puedan recoger sus compras en los puntos de concentración de la ciudad.

## Paso 8. Acordar acciones y responsabilidades

### Antecedentes y desafíos

En esta fase del ciclo de vida del PMUS, los profesionales del transporte deben preparar fichas informativas prácticas para respaldar las actividades de implementación. Estas fichas informativas operativas deben proporcionar toda la información clave sobre las medidas propuestas de forma estructurada. Por lo tanto, es importante garantizar que los principales

Los componentes de las hojas informativas abordan las necesidades y desafíos únicos de las zonas rurales.

### **Enfoques de protección rural para el Paso 8**

Las fichas informativas del PMUS suelen contener una lista predefinida de elementos, que se preparan en esta etapa. Para asegurar la adaptación rural de las fichas informativas del paquete de medidas que impulsará el PMUS, los profesionales del transporte deben adoptar un enfoque integral que considere los siguientes elementos:

#### **Objetivos**

Como se indica en el Paso 5, al fijar objetivos a nivel estratégico, es importante que los objetivos específicos de la medida contribuyan activamente a mejorar los vínculos entre las áreas urbanas y rurales o al menos no sean perjudiciales para quienes viven, trabajan o visitan el interior rural del área urbana para la cual se está preparando el PMUS (es decir, que sigan el principio Do-No-Harm).

#### **Momento**

Es importante recordar la importancia de que los profesionales del transporte reconozcan que la implementación de medidas en zonas rurales puede requerir más tiempo, debido a la necesidad de involucrar a actores clave que se encuentran más alejados y podrían no estar familiarizados con el proceso del PMUS. Este requisito de tiempo adicional no debería disuadir a los profesionales de implementar estas medidas. Al contrario, debería impulsarlos a adoptar un enfoque más inclusivo que pueda contribuir al desarrollo de la capacidad local, fomentar la confianza y, en última instancia, generar resultados más sostenibles y eficaces para las soluciones de movilidad urbana y rural. En este sentido, los profesionales deben planificar plazos más amplios y proporcionar recursos adecuados para apoyar la participación de los actores rurales, facilitando así su participación activa.

#### **Prioridad**

Es fundamental garantizar que las medidas relevantes para las zonas rurales reciban la debida prioridad dentro del PMUS. Esto implica reconocer activamente las necesidades y los desafíos únicos de las comunidades rurales y asegurar que no se vean superadas en su nivel de prioridad por las medidas centradas en las zonas urbanas. Se podría argumentar que un enfoque equilibrado debería asignar suficientes recursos y atención a las medidas rurales, reflejando su importancia para crear una red de transporte integrada y equitativa y captar los efectos de red. En este sentido, es esencial establecer criterios claros para priorizar las medidas rurales, considerando las dimensiones de la pobreza en el transporte y factores como la conectividad, la accesibilidad y el impacto socioeconómico en las poblaciones rurales. Esto ayudará a garantizar que las soluciones de movilidad rural reciban el apoyo necesario y se implementen eficazmente junto con las iniciativas urbanas. Un grupo de discusión con miembros de la ERMN se centró en este punto, utilizando un escenario ficticio, como se puede ver en el siguiente recuadro informativo.

**Asignación de prioridades dentro de un PMUS basado en un caso de uso ficticio**

Los miembros de la ERMN han analizado ejemplos ficticios, donde el borrador del PMUS de una ciudad destina el 2% de su presupuesto total a medidas implementadas en zonas rurales. Los autores del PMUS afirman que este enfoque es justo, ya que una fracción de la población total del territorio vive en dichas zonas. En este contexto, se encargó a los miembros de la ERMN debatir una distribución alternativa y más inclusiva de los recursos financieros.

ERMN sugirió indicar a la autoridad municipal que las zonas rurales suelen ser más extensas, más dependientes de servicios sin recuperación de costos y cada vez más atractivas para el turismo. Un argumento convincente se basó en un criterio de motorización, según el cual la proporción de recursos destinados a ubicaciones específicas dentro de la FUA y sus alrededores estaría proporcional al número de personas u hogares con vehículo privado. En este marco, las regiones con mayores tasas de motorización (como suele ser el caso de las zonas rurales) recibirían un mayor presupuesto para soluciones de transporte.

**Riesgos**

Al definir los riesgos y las medidas de mitigación y contingencia asociadas, se recomienda a los profesionales del transporte adoptar una perspectiva rural. Por ejemplo, garantizar que las comunidades rurales no se vean perjudicadas en su acceso a los principales servicios urbanos y que no incurran en gastos adicionales de tiempo o dinero con opciones de transporte alternativas.

## **Paso 9. Prepárese para la adopción y el financiamiento**

### **Antecedentes y desafíos**

Un PMUS bien desarrollado, que tenga debidamente en cuenta las políticas clave y los objetivos estratégicos tanto a nivel de la UE como nacional, debería ser capaz de generar proyectos aptos para financiación, independientemente de la fuente de financiación. Sin embargo, para mejorar el grado de preparación del PMUS, en esta etapa los profesionales del transporte deben identificar fuentes de financiación específicas para el paquete de medidas seleccionado. Para las medidas que impactan más directamente en las zonas rurales, esto requiere un pensamiento innovador y replantear cómo financiar los servicios de transporte que conectan las zonas rurales y urbanas.

La aplicación del Reglamento 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros<sup>56</sup> Ha transferido la responsabilidad de la planificación y la mayoría de las políticas de gestión de la financiación del transporte público y la planificación urbana y rural a las autoridades locales y otras autoridades competentes en su nombre, generalmente asociaciones de municipios. Sin embargo, **Los presupuestos municipales son relativamente pequeños y financiar los servicios de transporte rural únicamente con fondos específicos para el transporte es un desafío.** En los municipios más pequeños, la mayor parte de estos fondos se destina al transporte escolar en zonas rurales, una solución que deja a estas zonas, y en particular a los estudiantes, desconectados o gravemente desatendidos durante los períodos no escolares.

Podría decirse que los desafíos en estas zonas objetivo incluyen la dificultad de operar servicios regulares de transporte público. El aumento de los costos operativos del servicio de autobús y las limitaciones de la financiación pública han mermado la capacidad de las autoridades locales para subvencionar el transporte público.

<sup>56</sup>Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y 1107/70 del Consejo, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32007R1370>

El transporte se mantiene en los niveles de servicio anteriores, lo que genera un círculo vicioso de aumento de tarifas o reducción de servicios. Programas específicos, a pequeña escala o liderados por la comunidad, como el Bürgerbus alemán, pueden operar con subsidios más bajos, pero no funcionan en todas las circunstancias ni territorios, como se señala en el documento de orientación de SMARTA-NET sobre soluciones de movilidad rural compartida.<sup>57</sup>

### **Enfoques de protección rural para el Paso 9**

Para encontrar estrategias para contrarrestar los desafíos mencionados, los miembros de ERMN han discutido soluciones específicas para zonas rurales que podrían incorporarse al PMUS:

- **Aprovechar las operaciones existentes y las soluciones emergentes** Las soluciones deben aprovechar las redes de transporte existentes, incluyendo los servicios lineales tradicionales de autobús y ferrocarril, soluciones adaptadas a la demanda, asistencia social, educación y transporte comunitario. Replantear la provisión de transporte para centrarse en... *garantía de accesibilidad*<sup>58</sup> Los miembros de ERMN consideran que los niveles de servicio, en lugar de los servicios rígidos, abren más oportunidades de viaje. Nuevos modos de transporte, como los vehículos comunitarios y los sistemas de bicicletas compartidas, también ofrecen alternativas a la propiedad del coche.
- **Puesta en común de recursos y financiación** La mayoría de los servicios de movilidad rural son organizados por las autoridades públicas y ejecutados por agencias locales y proveedores de servicios. La información anecdótica de los miembros de la ERMN confirmó que existen numerosos ejemplos de contratos que no incluyen servicios urbanos, lo que impide a los proveedores de servicios combinar servicios urbanos más rentables con los rurales menos rentables. Los PMUS recomiendan encarecidamente la puesta en común de recursos de los servicios más rentables para subvencionar los menos rentables. Los recursos financieros podrían canalizarse a partir de los ingresos existentes por movilidad urbana (por ejemplo, aparcamientos gestionados por las autoridades públicas), impuestos, incluidos los impuestos turísticos municipales, e identificar a los beneficiarios de una mayor conectividad (en particular, los usuarios que no contribuyen económicamente a su mantenimiento) para facilitar una asignación más eficaz de los recursos (véase el recuadro a continuación).
- **Revisar criterios presupuestarios:** Otra recomendación clave consiste en asignar presupuestos a medidas de movilidad sostenible vinculadas a las tasas de motorización de cada territorio y a la superficie cubierta, de modo que se discrimine positivamente a las zonas rurales. O, alternativamente, a los aspectos de la pobreza de movilidad, una vez que se disponga de una definición operativa de pobreza de transporte, término adoptado por el Parlamento Europeo en 2022.<sup>59</sup> Se desarrolla una propuesta para un Fondo Social para el Clima.
- **Evaluar e identificar fuentes de financiación nacionales y europeas:** Documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre el acceso a los servicios esenciales en la UE<sup>60</sup> Se ofrecen ejemplos de fondos de la política de cohesión y del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) que apoyan inversiones en transporte sostenible para reducir las brechas territoriales entre las zonas urbanas y rurales. Por ejemplo, en Polonia, el plan nacional del MRR establece que las inversiones previstas en material rodante de bajas y cero emisiones para conexiones de autobús en zonas con transporte deficiente.

<sup>57</sup> Lorenzini, Andrea, et al, 2024, *Orientación sobre soluciones de movilidad rural compartida*, [https://www.smartanet.eu/wp-content/uploads/2024/06/Smarta-Net-Guidance\\_MemEx-Final-version.pdf](https://www.smartanet.eu/wp-content/uploads/2024/06/Smarta-Net-Guidance_MemEx-Final-version.pdf)

<sup>58</sup> Por "garantía de accesibilidad" los miembros de ERMN consideraron la provisión de un conjunto de kilómetros que las personas pueden usar independientemente del modo de transporte durante un período de tiempo determinado.

<sup>59</sup> Parlamento Europeo, *De un vistazo: Entendiendo el transporte* pobreza, 2022, [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS\\_ATA\(2022\)738181\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf)

<sup>60</sup> Comisión Europea, Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, *Informe sobre el acceso a los servicios esenciales en la UE*, 2023, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10678-2023-INIT/es/pdf>



Se espera que la accesibilidad ayude a conectar las regiones remotas con los centros económicos y reduzca los costos de movilidad de las familias de bajos ingresos, en particular las que viven más lejos de los principales centros urbanos, al tiempo que garantiza un acceso más amplio a los servicios y a las oportunidades de empleo.

#### Aprovechar los flujos financieros para la movilidad rural | Sugerencias de la ERMN

El «Versement mobilité» es un impuesto de transporte muy conocido en Francia. Se aplica a empresas con más de 11 empleados y se utiliza para financiar los servicios de transporte público.

El "Versement mobilité" ofrece un modelo valioso para la asignación de recursos financieros, según las opiniones de los miembros de ERMN. Para poner en práctica este incentivo financiero, es fundamental reconocer quién se beneficia de la movilidad rural, además de los residentes locales. Por ejemplo, los lugares turísticos suelen recibir más visitantes gracias a la mayor accesibilidad y comodidad que ofrece el transporte público existente. Cafeterías, restaurantes, hoteles, tiendas y otros negocios se benefician de esta afluencia, pero podrían no contribuir directamente a la sostenibilidad financiera de estos servicios. En esencia, podrían estar experimentando un efecto de "viaje gratuito", al aprovechar las ventajas de una mejor infraestructura y servicios de transporte sin asumir los costos asociados a su mantenimiento y operación.

Por lo tanto, se recomienda realizar investigaciones para comprender estos flujos de tráfico y evaluar si los impuestos existentes se están canalizando eficazmente para apoyar y mantener los servicios de transporte público en zonas de baja densidad. Al identificar y aprovechar estas fuentes de financiación, se puede contribuir a garantizar la viabilidad a largo plazo de los sistemas de transporte público que apoyan tanto a las comunidades locales como a las empresas en las zonas rurales.

Considerando que **La planificación de la movilidad es (también) un tema emocional**, como muestran las investigaciones, la mayoría de las políticas que fracasan se deben a la falta de aceptación ciudadana y no tanto a razones técnicas.<sup>61</sup> Los PMUS que priorizan las zonas rurales también deberían desarrollar soluciones narrativas para promover la conectividad entre las zonas urbanas y rurales como parte de su PMUS. Por ejemplo, la ciudad de Copenhague ha sido pionera en estos aspectos, desarrollando diversas iniciativas narrativas innovadoras que han ayudado a concienciar sobre la necesidad de un sistema de transporte más sostenible y a animar a la gente a cambiar sus hábitos de viaje. Es importante aprovechar ejemplos como este y... **Busque la contraparte de movilidad rural**, a fin de inspirar una mayor atención a los vínculos de movilidad sostenible con las zonas rurales.

**Figura 6 - Marcas de opciones de movilidad sostenible en Copenhague**

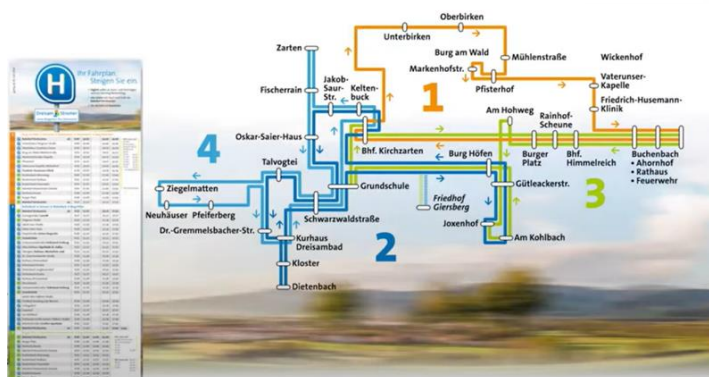


Fuente: *Flickr*

<sup>61</sup>Schiefelbusch, Martín, ¿Planificación racional para la movilidad emocional? El caso del desarrollo del transporte público., 2010, <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1473095209358375>

La comunicación es crucial no solo a nivel del plan general y el posicionamiento de la ciudad, sino también a nivel de las medidas. Bürgerbus, la empresa de comunidades El servicio de transporte público que opera en diversas zonas de Alemania es ampliamente reconocido como un servicio de transporte sólido y resiliente donde "los ciudadanos conducen para otros ciudadanos".<sup>62</sup> Resistió la pandemia de COVID-19 y continúa operando y creciendo hoy en día. Este crecimiento también se ve facilitado por el reciente rebranding del servicio, que lo ha hecho mucho más atractivo, como se puede ver en la figura de la derecha.

**Figura 7 – Red Bürgerbus**



Fuente: NVBW

Finalmente, **Antes de firmar el PMUS es importante activar mecanismos de garantía de calidad** Para garantizar la protección rural, los profesionales del transporte deben trabajar en dos niveles: compartiendo el plan con el punto de contacto del Estado miembro responsable de la coordinación general de las políticas nacionales; y entregando la versión final a los actores locales para que puedan realizar un análisis de calidad y asesorar sobre la adecuación del PMUS y el plan de acción correspondiente a los territorios que representan.

#### 4.2.4 Fase 4: Implementación y seguimiento



El cuatro fase se centra en Implementando el medidas y acciones relacionadas definidas en el PMUS, acompañadas por sistemático escucha, evaluación, y Comunicación. En esta fase, es fundamental que las estructuras de trabajo establecidas en el Paso 1, en particular las que expresan los intereses de las personas que viven, trabajan y visitan las zonas rurales, se mantengan a medida que se implementa, evalúa y revisa el plan.

En general, la adaptación rural en esta fase implica la evaluación y adaptación continua de las medidas para garantizar que aborden las necesidades específicas de las zonas rurales. Esto incluye garantizar el acceso equitativo a los servicios de transporte, mitigar cualquier impacto negativo no deseado en las comunidades rurales y aprovechar el potencial de las zonas rurales para contribuir a los objetivos generales de movilidad urbana y regional.

## Paso 10. Gestionar la implementación

### *Antecedentes y desafíos*

El paso 10 marca una fase en la que el PMUS comienza a tomar forma tangible. Esto requiere mecanismos adecuados para coordinar las medidas, por un lado, y adquirir los servicios y bienes necesarios para implementarlas, por otro. Debido a la menor demanda en las zonas rurales, es tentador pasar por alto o posponer medidas relevantes para ellas, en particular para aquellas que se encuentran fuera de la jurisdicción supramunicipal del Área de Uso Urbano (AFU). Por lo tanto, es importante que los profesionales del transporte reconozcan esta trascendencia posicional durante la planificación del PMUS.

### *Enfoques de protección rural para el Paso 10*

Al coordinar las medidas, los profesionales del transporte deben garantizar que las zonas rurales reciban la atención acordada durante la preparación de las fichas informativas de las medidas en las fases anteriores (Pasos 8 y 9). Esto puede lograrse mediante **Incorporando a los actores rurales** (por ejemplo, aquellos que han sido señalados como parte del Paso 1) **en el grupo de trabajo de coordinación**. Generalmente se establece en esta etapa para supervisar y dar seguimiento a la fase de implementación y evitar retrasos. También puede lograrse analizando cómo los proyectos locales planificados por municipios rurales ubicados fuera de los límites de la FUA contribuyen a los desafíos y oportunidades de desarrollo a mayor escala, y que podrían beneficiarse de la colaboración interjurisdiccional.

En cuanto a las actividades de adquisiciones, las recomendaciones de la red ERMN giraron en torno a dos puntos:

- Adaptar los procesos de contratación para abordar los desafíos específicos de las zonas rurales. Esto podría incluir plazos de entrega más largos, especificaciones personalizadas o contratación local dentro del área geográfica designada, siempre que sea posible.
- Considerar licitaciones conjuntas entre zonas rurales (ver recuadro a continuación).

#### **Adquisición conjunta de bienes y servicios | aprovechando las sinergias de la red**

La ERMN ha establecido una red para municipios rurales, acercándolos para debatir los desafíos de movilidad que enfrentan, que suelen ser similares. Durante las reuniones de la ERMN, se sugirió que los profesionales del transporte urbano podrían aprovechar las sinergias de la ERMN para lanzar licitaciones conjuntas para la adquisición de servicios y bienes esenciales para las zonas rurales.

Si bien las licitaciones conjuntas suponen un reto, especialmente para municipios de diferentes Estados miembros debido a las diferencias legales y reglamentarias y a los problemas de coordinación, se ha defendido que la colaboración entre municipios rurales puede generar la masa crítica necesaria para lanzar licitaciones competitivas. Establecer una comunidad de práctica que reúna a representantes de las zonas rurales puede contribuir a abordar retos comunes, como la contratación pública de vehículos, equipos o servicios. Esta recomendación es especialmente relevante para las zonas rurales de regiones transfronterizas con acuerdos administrativos, como las euronregiones, ya que contribuye a garantizar la interoperabilidad de los servicios entre ambos Estados miembros.

## Paso 11. Monitorear, adaptar y comunicar

### *Antecedentes y desafíos*

Como se destacó anteriormente, comprender la movilidad rural requiere una recopilación de datos específica. Los profesionales del transporte pueden considerar la recopilación de información sobre movilidad rural.

Las tendencias son desafiantes, pero son cruciales para evaluar la efectividad de las medidas y garantizar que realmente beneficien a los residentes, trabajadores y visitantes en las zonas rurales.

### ***Enfoques de protección rural para el Paso 11***

En general, los enfoques de apoyo rural para el Paso 11 se han descrito en fases anteriores del PMUS. Estas prácticas también deben aplicarse rigurosamente durante la fase de implementación. Los enfoques clave incluyen:

#### **Desarrollo de conjuntos de datos sensibles para las zonas rurales:**

- Se debe evitar el sesgo centrado en lo urbano, garantizando que los conjuntos de datos no se centren excesivamente en cuestiones urbanas y reflejen adecuadamente las preocupaciones rurales (por ejemplo, el número de personas que viven en una zona rural y remota afectada por una medida designada).
- Los conjuntos de datos deben recopilarse de forma realista y repetida para generar evidencia que permita evaluar y ajustar el plan. Por ejemplo, se puede adaptar el «índice de movilidad urbana rural» irlandés o emplear las iniciativas de científicos ciudadanos belgas descritas anteriormente.

#### **Involucrar a los actores rurales:**

- Utilizar los “paneles turísticos” y los comités del Grupo Wise como mecanismos de retroalimentación continua sobre las medidas del PMUS.
- Movilizar a los líderes de la comunidad local, es decir, los representantes políticos de las aldeas que a menudo tienen un conocimiento amplio de su zona.
- Otras sugerencias generales planteadas anteriormente incluyen la recomendación de implementar más métodos de participación en persona para involucrar a los ciudadanos rurales y establecer canales de comunicación específicos para llegar a las localidades rurales y remotas (por ejemplo, información en paradas de autobús, en guarderías, etc.).
- Atender la diversidad, reconociendo la presencia de migrantes en zonas rurales que pueden enfrentar barreras lingüísticas.

#### **Implementación de la evaluación de procesos:**

- Considerando la escasez de datos cuantitativos en las zonas rurales, es necesario complementar los métodos tradicionales de base cuantitativa con mecanismos como la evaluación de procesos (por ejemplo, implementando talleres de Historias de Aprendizaje).<sup>63</sup> (examinar los procesos de planificación e implementación) puede ayudar a capturar la dinámica contextual y las características únicas de las zonas rurales.

## **Paso 12. Revisar y aprender lecciones**

### ***Antecedentes y desafíos***

El paso 12 no suele considerarse la finalización del PMUS, sino el inicio de la fase de revisión que da lugar a un nuevo plan. Los PMUS que actualmente prestan poca atención a las zonas rurales podrían ver esta fase como una oportunidad para empezar a evaluar el impacto del PMUS existente en estas zonas y, a su vez, explorar el potencial que estas zonas podrían tener para las políticas de movilidad urbana.

### ***Enfoques de protección rural para el Paso 12***

<sup>63</sup> Dziekan, Catalina, y Alabama, [https://civitas.eu/sites/default/files/Evaluation\\_Matters.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/Evaluation_Matters.pdf)

**Los enfoques de protección rural para el Paso 12 pueden matizarse dependiendo de si el PMUS actual ya ha sido sensible a las áreas rurales.** De hecho, los resultados del Mapa de Conocimiento presentado anteriormente indican que algunos PMUS están empezando a prestar atención a aspectos específicos de la movilidad rural. Sin embargo, la mayoría de los PMUS se muestran escépticos respecto a esta dimensión, mientras que en otros esta atención podría no ser constante a lo largo del ciclo. Por lo tanto, es fundamental evaluar cómo reforzar aún más los mecanismos de protección rural en todo el plan, inspirándose en este documento de orientación.

Como observación general, es importante no perder el entusiasmo solo porque algunas medidas de movilidad dirigidas a las zonas rurales tengan una baja demanda. A menudo, la solución reside en establecer expectativas realistas y ajustar los objetivos a la realidad de las zonas rurales.

Por el contrario, es crucial **Mostrar ejemplos exitosos de medidas que contribuyen a vincular las zonas urbanas y rurales**, sirviendo de inspiración para otros municipios de la ERMN y redes urbanas más amplias. Por ejemplo, la ciudad de Turda (RO, con una población de 55.000 habitantes) ganó el sexto...el Premio SUMP 2018 en el tema de Movilidad Compartida, gracias a la implementación de medidas adaptadas a ciudades pequeñas y medianas. Estas medidas incluyeron el uso compartido de vehículos, el uso compartido de vehículos y un sistema de bicicletas compartidas para conectar mejor el centro de la ciudad con las zonas rurales, con más de 350 bicicletas disponibles.

Como nota final, es importante reconocer que el Paso 12 del ciclo de vida del PMUS marca una reflexión crítica sobre las lecciones aprendidas y sienta las bases para la próxima generación de PMUS. El PMUS se define, en última instancia, por los términos de referencia y los documentos de licitación elaborados por los profesionales urbanos. Por lo tanto, esta es la oportunidad para **Introducir requisitos específicos necesarios para que el próximo PMUS esté totalmente adaptado a las zonas rurales** Estas incluyen, por ejemplo, ampliar el plazo de consulta a las partes interesadas, explorar conjuntos de datos alternativos que funcionen mejor en las zonas rurales, comprender los patrones de viaje dentro de las comunidades rurales y hacia los principales atractivos urbanos, en la medida de lo posible de forma cuantitativa. También podría incluir la determinación de los principales lugares turísticos ubicados en zonas rurales y la introducción de un mecanismo para conectar las zonas urbanas y rurales, a la vez que se aborda la pobreza de transporte entre los ciudadanos que viven en zonas menos accesibles, entre otros aspectos prácticos identificados en este documento de orientación.

## 5. Resumen de recomendaciones para profesionales del transporte

Como se destaca en las secciones introductorias, las zonas rurales de la UE son muy diversas, cada una con características y desafíos únicos. Más allá de la lejanía, que generalmente se refiere a las poblaciones que viven a más de 45 minutos en coche del centro urbano más cercano,<sup>64</sup> Las zonas rurales pueden variar significativamente en función de diversas circunstancias, como su contexto geográfico y cultural o la proximidad a funciones urbanas clave. Estos factores influyen decisivamente en la viabilidad y la eficacia de las intervenciones políticas.

Reconociendo esta diversidad, es evidente que las recomendaciones de políticas deben adaptarse a las circunstancias específicas de cada ciudad y su periferia de influencia. No obstante, nos hemos propuesto elaborar un resumen de posibles recomendaciones prácticas que puedan aplicarse ampliamente en diversos contextos. Estas recomendaciones están diseñadas para sentar las bases para el desarrollo de PMUS que aborden las necesidades específicas de las distintas regiones rurales. Para ello, la Tabla 1 ofrece un conjunto completo de medidas prácticas para incorporar estas consideraciones eficazmente al desarrollar PMUS.

**Tabla 1 – Lista de verificación de acciones clave para los profesionales del transporte**

| Paso SUMP                                 | La protección rural plantea preguntas                                                                                                                                                         | Orientación para las autoridades municipales (qué pueden hacer)<br>¿Lo hacen?)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Paso 1. Configuración laboral estructuras | ¿El departamento de movilidad y transporte de una ciudad o de una aglomeración de ciudades que dirige el PMUS está bien posicionado para abordar los problemas de movilidad rural?            | Las autoridades locales o regionales que cuentan con oficinas transversales para abordar cuestiones de sostenibilidad y resiliencia podrían estar mejor posicionadas para interactuar con otras instituciones externas, algunas de las cuales quedan fuera del ámbito de competencia de la organización. Esta configuración facilita una mejor coordinación interna y externa de las políticas relevantes tanto para las zonas urbanas como para las rurales y puede mejorar la capacidad de respuesta a las preocupaciones sobre la movilidad rural.                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                                           | Es el laboral estructura ¿Cómo gestionar y dirigir el PMUS, incluyendo a expertos en movilidad rural y conscientes de las necesidades de movilidad del interior rural para el PMUS designado? | Se requiere un buen equilibrio entre responsables de políticas, personal técnico y expertos no especializados. Incluir a expertos y representantes de zonas rurales en las estructuras de trabajo de comités especializados que puedan ser consultados durante la planificación e implementación del PMUS. Estos pueden ser: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Expertos en modos de transporte y conceptos especialmente relevantes para las zonas rurales (por ejemplo, servicios a demanda);</li> <li>• Expertos con habilidades técnicas en áreas de planificación relacionadas, especialmente espaciales. planificación, urbano planificación/diseño, vivienda, salud y educación.</li> </ul> Si la autoridad pública que gestiona el PMUS no posee dicha experiencia, es importante que el proceso de adquisición para la compra |

<sup>64</sup> europeo Comisión, [vision.europa.eu/?lng=es&ctx=RUROBS](https://vision.europa.eu/?lng=es&ctx=RUROBS)



| Paso SUMP                                            | La protección rural plantea preguntas                                                                                                                                                                    | Orientación para las autoridades municipales (qué pueden hacer)<br>¿Lo hacen?)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                      |                                                                                                                                                                                                          | La experiencia y el apoyo externos incluyen dicha experiencia en los términos de referencia.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|                                                      | ¿Somos capaces de llegar a las comunidades rurales como parte de la estrategia de participación de las partes interesadas?                                                                               | <p>- Reconocer que puede ser más difícil llegar a las comunidades rurales y acercarse a actores menos tradicionales, como la policía rural.</p> <p>- Si bien es importante incorporar a las estructuras de trabajo el nivel administrativo más bajo que cubre las áreas rurales designadas, también podría ser necesario incluir a las partes interesadas que brinden conocimiento contextual sobre cómo viven y trabajan los ciudadanos rurales y los flujos de visitantes (creando órganos asesores como "comités de grupos sabios").</p> <p>- Tomar también en consideración la necesidad de nivelar el equilibrio de poder y ajustar las estrategias de comunicación a los ciudadanos e instituciones menos familiarizados con los mecanismos de planificación de la movilidad urbana.</p>                                                                                                          |
|                                                      | <p>¿Son las autoridades nacionales con responsabilidades en la gestión de riesgos críticos?</p> <p>¿La infraestructura de transporte en las zonas rurales forma parte de las estructuras de trabajo?</p> | Identificar, involucrar y asegurar la participación de las autoridades nacionales y regionales que supervisan la infraestructura de transporte en el interior rural, a fin de discutir y priorizar las acciones necesarias.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Paso 2.<br>Determinar<br>planificación<br>estructura | ¿El área de captación del PMUS cubre centros rurales relevantes dentro y fuera del FUA?                                                                                                                  | Evaluar la posibilidad de ampliar el concepto de FUA, fusionándolo con el nuevo FRA (por ejemplo previendo servicios mínimos de conexión entre ellos) para generar interdependencias funcionales y buscar mecanismos de cooperación.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                                                      | ¿La zona de captación del SUMP y el área rural circundante se caracterizan por una dinámica turística significativa y patrones de viajes que no implican desplazamientos diarios?                        | <p>- Reconocer que el perfil de los residentes en las zonas rurales es diferente (por ejemplo, una mayor proporción de personas mayores) y que parte del tráfico entrante desde las zonas rurales podría no ajustarse al método de cálculo estándar utilizado para determinar los límites de la FUA.</p> <p>Si bien es crucial, evite evaluar únicamente los patrones de viaje de los viajeros diarios utilizando metodologías cuantitativas tradicionales (p. ej., encuestas censales). Adopte métodos adecuados para comprender mejor los patrones turísticos y los viajes no diarios (p. ej., mediante balizas). Esto podría incluir la identificación de las funcionalidades urbanas clave que la ciudad ofrece a los ciudadanos rurales y los principales puntos de interés turístico existentes en las zonas rurales, así como el diálogo con los principales sectores generadores de viajes.</p> |



| Paso SUMP                               | La protección rural plantea preguntas                                                                                                                                                        | Orientación para las autoridades municipales (qué pueden hacer)<br>¿Lo hacen?)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                         | ¿El cronograma del plan considera la posible carga de tiempo que supondría incluir a los ciudadanos rurales y a los turistas (o sus representantes) en todas las actividades participativas? | Un PMUS con enfoque rural podría requerir un cronograma y un plan de trabajo más amplios para abordar cuestiones de participación pública, recopilar datos para evidenciar los desequilibrios urbano-rurales, y forjar alianzas y acuerdos para la recopilación y gestión de datos, que suelen ser más escasos en las zonas rurales. Por lo tanto, al acordar el cronograma, considere que tanto los ciudadanos rurales como los turistas podrían ser más difíciles de contactar y asegúrese de que haya tiempo suficiente para interactuar con ellos.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                                         | Es el SUMIDERO haciendo<br>¿Vínculos adecuados con otras herramientas de planificación que sean relevantes para las zonas rurales?                                                           | Asegurar que el PMUS se integre y se alinee adecuadamente con otros marcos de planificación y normativas locales, regionales y nacionales relevantes que inciden en la movilidad rural (por ejemplo, planes de ordenamiento territorial, planes espaciales, planes urbanos o estrategias de seguridad vial). Esto incluye una revisión adecuada de las estrategias de ecoturismo existentes.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Paso 3. Analizar la movilidad situación | ¿El análisis de la situación de la movilidad adopta conjuntos de datos apropiados para representar las tendencias de la movilidad rural?                                                     | <p>- Realizar un análisis de los problemas y oportunidades relacionados con la movilidad rural, considerando factores como los patrones de asentamiento, la distribución de estaciones y paradas de transporte público, la ubicación de los servicios esenciales y el diseño y organización de los espacios públicos para mejorar la accesibilidad.</p> <p>Es importante combinar métodos de datos cuantitativos con cualitativos que podrían estar más disponibles en zonas rurales (por ejemplo, grupos focales). Para ello, realice una auditoría de datos para evaluar el estado actual y la disponibilidad de datos internos y externos.</p> <p>Las fuentes públicas abiertas, propiedad de las autoridades nacionales o supervisadas por ellas, pueden ser otra fuente importante de información para la cartografía de los servicios de transporte. El PNA, en particular, debería considerarse un repositorio de datos sólido y cada vez más relevante para la información sobre movilidad.</p> |
|                                         | A qué medida son el dimensiones de transporte<br>¿La pobreza se evalúa en el plan?                                                                                                           | Adecuación, asequibilidad, accesibilidad, La disponibilidad y el presupuesto de tiempo son dimensiones críticas que el PMUS debe tener en cuenta al evaluar la magnitud de los problemas en juego, en particular para quienes viven en zonas rurales y dependen funcionalmente de servicios y comodidades que solo se pueden encontrar en las ciudades.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                                         | ¿Se analiza el conjunto completo de flujos de transporte en las zonas rurales?                                                                                                               | Determinar la frecuencia de los servicios ofrecidos por proveedores no tradicionales de movilidad, como servicios escolares, servicios postales y dinámicas turísticas, e incluir estos conjuntos de datos en la situación general de la movilidad. Esta base de datos podría ser importante para la puesta en común de recursos en una etapa posterior. Sin embargo, cabe destacar que los flujos turísticos en las zonas rurales se ven fuertemente influenciados por las fluctuaciones estacionales, por lo que es fundamental garantizar que la base de referencia sea fiable y comparable a lo largo del tiempo.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

| Paso SUMP                                                     | La protección rural plantea preguntas                                                                                                                                                                                          | Orientación para las autoridades municipales (qué pueden hacer)<br>¿Lo hacen?)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Paso 4. Construir y evaluar escenarios conjuntamente          | ¿Se están traduciendo en los escenarios del PMUS los efectos de los factores externos (como las circunstancias demográficas y económicas) que afectan a las zonas rurales?                                                     | <p>Las tendencias futuras podrían tener impactos distintos en los territorios urbanos y rurales. Por lo tanto, los PMUS deben distinguir cómo se materializan los escenarios (es decir, el conjunto específico de desarrollos futuros) tanto en entornos urbanos como rurales.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El EU Megatrends Hub y los enfoques TAP ofrecen una buena visión general de las tendencias relevantes que afectan de manera diferente a las zonas rurales.</li> <li>- Considerar el teletrabajo y el aumento del atractivo de las zonas rurales para vivir, trabajar y visitar como parte de los futuros escenarios de desarrollo.</li> <li>- Para servir de inspiración y estimular las reacciones de las partes interesadas, desarrollar escenarios impactantes sobre lo que sucederá en las áreas rurales si el PMUS no logra abordarlos (y cuáles podrían ser los efectos colaterales en las áreas urbanas, usando como ejemplo el ejemplo del turismo).</li> </ul> |
| Paso 5. Desarrollar visión y objetivos con partes interesadas | ¿La visión está siendo diseñada conjuntamente por los actores rurales?                                                                                                                                                         | Enredo de a diverso rango de<br>La participación de las partes interesadas durante el establecimiento de la visión es un requisito fundamental para garantizar la aplicación de los objetivos y medidas del PMUS en las zonas rurales, asegurando su eficacia y aceptación.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|                                                               | ¿La ausencia de información sobre movilidad rural (tráfico de entrada y de salida) ha sido un motivo para descartar dichas áreas?                                                                                              | Si hay escasez de antecedentes cuantitativos que permitan dar forma al desempeño de la movilidad rural, hay que utilizar esto como catalizador para un enfoque basado en una visión para las zonas rurales.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|                                                               | Es el SUMIDERO formulando<br>¿Objetivos que pretenden hacer las zonas rurales más accesibles?                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Considerar enfoques equivalentes a la ciudad de 15 minutos ampliamente adoptada, como la comunidad rural de 30 minutos (sin depender de un vehículo privado) o la región de 5 minutos, bajo la cual se puede llegar a una opción de movilidad sostenible con una caminata de cinco minutos desde el lugar donde vive la gente.</li> <li>- También se debería considerar la inclusión de un elemento para abordar la pobreza en el transporte como parte de los objetivos de alto nivel del PMUS, en particular para los segmentos vulnerables como los habitantes de las zonas rurales.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Paso 6. Conjunto objetivos y indicadores                      | ¿Las limitaciones presupuestarias impiden evaluar la movilidad rural?                                                                                                                                                          | Considere utilizar indicadores menos costosos en lugar de datos estadísticamente representativos, siempre que el método sea comparable y pueda repetirse.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|                                                               | ¿La falta de una base de referencia y una comprensión plena del desempeño de la movilidad y de las actitudes de los habitantes rurales respecto de la movilidad están disuadiendo los esfuerzos para centrarse en estas áreas? | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para los enfoques iniciales, los profesionales del transporte deberían considerar la adopción de mediciones basadas en resultados en lugar de resultados que reflejen los efectos reales de las intervenciones.</li> <li>- Considerar también mecanismos de crowdsourcing para recopilar información sobre las zonas rurales.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                                                               | ¿La movilidad rural y el flujo de tráfico son los únicos parámetros a analizar?                                                                                                                                                | La calidad del transporte tiene dimensiones tanto subjetivas como objetivas. Las medidas objetivas, como la puntualidad del transporte público, pueden ser más fáciles de medir y comprender, pero los indicadores subjetivos que miden la experiencia de los pasajeros y la percepción de los sistemas de transporte también lo son.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

| Paso SUMP                                                  | La protección rural plantea preguntas                                                                                                                                       | Orientación para las autoridades municipales (qué pueden hacer)<br>¿Lo hacen?)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                            |                                                                                                                                                                             | Necesario. Por lo tanto, los profesionales del transporte podrían considerar la percepción ciudadana sobre la habitabilidad de su zona, utilizando casos de uso internacionales como fuente de inspiración y aspiración.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|                                                            | ¿El conjunto de indicadores es sensible al ámbito rural?                                                                                                                    | Los profesionales del transporte podrían inspirarse en el Índice de movilidad de ciudades rurales desarrollado en Irlanda, ya que representa un enfoque innovador para medir los servicios de transporte y la accesibilidad en los centros rurales, que es práctico y se basa principalmente en conjuntos de datos ya existentes.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Paso 7. Seleccionar medida paquetes con partes interesadas | ¿Se están abordando conceptos de planificación urbana para mejorar la integración de las zonas rurales en los sistemas de transporte público y garantizar la accesibilidad? | Asegurar que las medidas del PMUS incorporen actividades de planificación que adapten los principios del DOT a los contextos rurales, desalentando el desarrollo en zonas dependientes del automóvil, para mitigar los impactos ambientales y fortalecer la conectividad regional.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                                                            | ¿Las medidas propuestas están orientadas a mejorar la calidad de vida de los residentes, trabajadores y visitantes rurales?                                                 | Asegurar que el PMUS contenga medidas que i) amplíen el nivel de accesibilidad a servicios clave (por ejemplo, servicios itinerantes); ii) mejoren la conectividad entre las zonas rurales y entre éstas y las ciudades (por ejemplo, mejor infraestructura y adopción de nuevas categorías de vehículos); y iii) aseguren que las medidas cuya implementación recaiga exclusivamente en el tejido urbano no presenten impactos no deseados o indirectos sobre las zonas rurales.                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                                                            | Debería solo ser específico rural tomado en consideración para zonas rurales ¿prueba?                                                                                       | Reconocer el efecto de red de las medidas de movilidad implementadas en zonas urbanas y periurbanas, ya que estas también tienen impactos fuertes y duraderos en las zonas rurales. Por lo tanto, evaluar las medidas urbanas centradas en sus efectos regionales más amplios, considerando factores y dimensiones como los que subyacen a la pobreza en el transporte (por ejemplo, ¿crea esta medida una diferencia económica entre el acceso al transporte para quienes viven en una zona urbana y en una rural? ¿Constituye una carga de tiempo adicional para los desplazamientos desde las zonas rurales? ¿Aborda la medida el tráfico o simplemente lo desvía hacia otras zonas más periféricas?). Considerar medidas de mitigación y contingencia adecuadas. |
|                                                            | ¿En qué medida las medidas integran de manera fluida las zonas urbanas y rurales?                                                                                           | - Las medidas de movilidad, en particular las que se implementan en zonas rurales, no deben diseñarse de forma aislada, sino más bien integrarse física y digitalmente con los servicios urbanos, permitiendo a los pasajeros estar informados, programar y pagar sus boletos para toda la cadena de transporte (por ejemplo, se deben evitar soluciones DRT independientes sin ningún nivel de integración con sistemas de transporte más amplios).<br><br>- En algunos casos, abordar el enfoque compartimentado podría requerir la apertura de servicios de transporte especiales (como los que se ofrecen para                                                                                                                                                   |

| Paso SUMP                                          | La protección rural plantea preguntas                                                                                                                                       | Orientación para las autoridades municipales (qué pueden hacer)<br>¿Lo hacen?)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                    |                                                                                                                                                                             | grupos (por ejemplo, transporte escolar) para todos los ciudadanos o agrupar a pasajeros para que viajen juntos.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Paso 8. Aceptar comportamiento y responsabilidades | ¿Las fichas de medida son sensibles a las zonas rurales?                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantizar que las zonas rurales se describan explícitamente al completar las secciones de la ficha de medidas, como los objetivos, el calendario y los riesgos, y que se asignen niveles de prioridad adecuados a las medidas que sean más pertinentes para quienes viven, trabajan o visitan zonas rurales, en particular si los problemas de movilidad (medidos, por ejemplo, por las tasas de motorización) son más acuciantes en dichos territorios.</li> <li>- Garantizar que secciones específicas de las fichas sean a prueba de zonas rurales, por ejemplo, planificar plazos extendidos.</li> </ul> |
| Paso 9. Preparación para adopción y financiación   | ¿Es un nivel adecuado de recursos asignado a las zonas rurales y sus comunidades?                                                                                           | Revisar los criterios presupuestarios garantizando que las zonas escasamente pobladas con altas tasas de motorización se prioricen al asignar recursos.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|                                                    | ¿Las medidas pertinentes para las zonas rurales están respaldadas adecuadamente con recursos financieros suficientes para su instalación y ejecución a lo largo del tiempo? | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Explorar maneras de aprovechar las operaciones existentes y aunar recursos y financiación, incluso de fuentes de la UE (por ejemplo, fondos de cohesión u oportunidades de I+D).</li> <li>- Evitar el efecto "free rider" (oportunista) identificando a los operadores económicos que se benefician de una mayor conectividad pero que no contribuyen activamente a la prestación y el mantenimiento de las opciones de transporte y considerar la adopción de una solución similar al "versement mobilité" (cambio de movilidad) para obtener una parte de sus recursos financieros.</li> </ul>              |
|                                                    | ¿El PMUS ha sido validado por los actores relevantes de la movilidad rural?                                                                                                 | Antes de su adopción final, se debe realizar una ronda final de validación del PMUS con los actores rurales, en particular los funcionarios electos locales con responsabilidad política en esos territorios.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|                                                    | ¿Ha desarrollado el PMUS una imagen atractiva para las medidas que se incluyen en el plan?                                                                                  | Colaborar con vendedores y expertos en comunicación para desarrollar narrativas e imágenes que reflejen bien las acciones planificadas para mejorar los vínculos entre las áreas urbanas y rurales y estimular un mayor cambio modal hacia modos más sostenibles.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Paso 10. Administrar implementación                | ¿Estamos prestando la misma atención a las medidas que son más relevantes para las zonas rurales?                                                                           | Evite la trampa de centrarse excesivamente en medidas más centradas en las zonas urbanas. Una forma de lograrlo es garantizar que se mantengan los mecanismos de trabajo para el seguimiento de la implementación del PMUS e incluyan a un número suficiente de actores rurales.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|                                                    | ¿Están los métodos de contratación adaptados a las zonas rurales?                                                                                                           | Asegúrese de que consideren plazos de entrega más largos, especificaciones personalizadas o abastecimiento local cuando sea posible. Explore también la posibilidad de licitaciones conjuntas con otras zonas rurales con características y preocupaciones similares, especialmente en regiones transfronterizas.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Paso 11. Monitor y comunicar                       | ¿Se ha planificado la implementación de un enfoque de seguimiento y evaluación que tenga en cuenta las zonas rurales?                                                       | - Desarrollar conjuntos de datos sensibles a las zonas rurales que permitan la recopilación continua de datos en todo el                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

| Paso SUMP                                | La protección rural plantea preguntas                                                                               | Orientación para las autoridades municipales (qué pueden hacer)<br>¿Lo hacen?)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                          | ¿Período y está enmarcado para comprender el contexto único de las áreas rurales?                                   | fase de implementación y ajustar el plan y las medidas en función de dicha evidencia.<br><br>- De particular importancia para las zonas rurales, implementar métodos de evaluación de procesos para comprender el contexto en el que se llevaron a cabo las medidas y que dieron forma a los resultados.                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Paso 12.<br>Revisar y aprender lecciones | ¿En qué medida han tenido éxito los resultados de las medidas?                                                      | Reconocer que los objetivos para zonas de alta, media y baja densidad de población no deben ser similares. Determinar si los objetivos para las medidas de movilidad rural se han definido adecuadamente y revisarlos si es necesario.<br><br>Independientemente de la calidad de los resultados, comunique los hallazgos a nivel local, nacional e internacional. Es importante aprender tanto de las experiencias menos exitosas como de las más exitosas.                                                                                                                          |
|                                          | ¿Qué son el crítico<br>¿Cuáles son los requisitos que deben incluirse en los términos de referencia del nuevo PMUS? | Es fundamental introducir requisitos específicos para garantizar que el próximo PMUS esté totalmente adaptado a las zonas rurales, por ejemplo, aumentando el plazo de consulta a las partes interesadas, explorando conjuntos de datos alternativos que funcionen mejor para las zonas rurales y ayuden a determinar la demanda de los principales atractivos urbanos y lugares turísticos, e introduciendo un marcador de posición para vincular las zonas urbanas y rurales mientras se aborda la pobreza del transporte entre los ciudadanos que viven en zonas menos accesibles. |

Fuente: Proyecto SMARTA-NET

## PONERSE EN CONTACTO CON LA UE

### En persona

Hay cientos de centros de información Europe Direct en toda la Unión Europea. Puede encontrar la dirección del centro más cercano en: [https://europa.eu/european-union/contact\\_es](https://europa.eu/european-union/contact_es)

### Por teléfono o por correo electrónico

Europe Direct es un servicio que responde a tus preguntas sobre la Unión Europea. Puedes contactar con este servicio:

- por teléfono gratuito: 00 800 6 7 8 9 10 11 (algunos operadores pueden cobrar por estas llamadas),
- al siguiente número estándar: +32 22999696, o
- por correo electrónico a través de: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

## BUSCAR INFORMACIÓN SOBRE LA UE

### En línea

La información sobre la Unión Europea en todos los idiomas oficiales de la UE está disponible en el sitio web Europa en: [https://europa.eu/europeanunion/index\\_es](https://europa.eu/europeanunion/index_es)

### Publicaciones de la UE

Puede descargar o solicitar publicaciones gratuitas y de pago de la UE en: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Puede obtener varios ejemplares de publicaciones gratuitas contactando con Europe Direct o con su centro de información local (consulte [https://europa.eu/european-union/contact\\_es](https://europa.eu/european-union/contact_es)).

### Derecho de la UE y documentos relacionados

Para acceder a la información jurídica de la UE, incluida toda la legislación de la UE desde 1952 en todas las versiones lingüísticas oficiales, visite EUR-Lex en: <http://eur-lex.europa.eu>

### Datos abiertos de la UE

El Portal de Datos Abiertos de la UE (<http://data.europa.eu/euodp/es>) proporciona acceso a conjuntos de datos de la UE. Los datos pueden descargarse y reutilizarse gratuitamente, tanto para fines comerciales como no comerciales.

