



Orientación sobre la gestión rural compartida

Soluciones de movilidad

Contrato: MOVE/2022/OP/0008

Escrito por
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Giorgio Ambrosino
MemEx Srl
Abril 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 gestión rural compartida
Soluciones de movilidad

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: 978-92-68-27128-5 doi:
10.2832/8815712

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

Tabla de contenido

PRÓLOGO	7
INTRODUCCIÓN	8
El Proyecto SMARTA-NET	8
Soluciones de movilidad rural compartida	9
¿Quién debe leer esta guía?	12
1. DESARROLLO DE UN PAQUETE DE SOLUCIONES DE MOVILIDAD	13
1.1 Fase de movilización y preparación.....	15
1.2 Fase de desarrollo de soluciones	20
1.3 Fase de operaciones y sostenibilidad a largo plazo	23
2. PROFUNDIZACIÓN DE LAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD OBJETIVO.....	30
2.1 Servicios de transporte en función de la demanda	30
2.2 Servicios de transporte compartido	39
2.3 Servicios de intercambio de activos	42
3. HACIA UN TRANSPORTE MULTIMODAL SIN INTERRUPCIONES.....	47
3.1 Integración física - Centros e intercambios	48
3.2 Tecnología y operaciones	49
3.3 Marketing, promoción, atención al cliente	51
CONCLUSIONES	52

Índice de figuras

Figura 1 – Descripción general de SMARTA-NET.....	9
Figura 2 - Soluciones de movilidad rural compartida	10
Figura 3 – Catálogo de Soluciones de Movilidad Rural Compartida	11
Figura 4 – Usuarios objetivo de la guía	12
Figura 5 – Fases del desarrollo de una solución de movilidad	13
Figura 6 - Bürgerbus en Dreisam Stromer, Alemania.....	14
Figura 7 - Distintas fases de los planes de movilidad rural.....	15
Figura 8 - Fase de movilización.....	15
Figura 9 - Concepto de red de centros de movilidad en Groningen Drenthe, Países Bajos.....	17
Figura 10 - Servicio a la carta de Sopotniki en Eslovenia	18
Figura 11 - Servicio bajo demanda de Bummelbus en Luxemburgo	19
Figura 12 – Fase de desarrollo	20
Figura 13 - Logotipo de Elbasharing.....	21
Figura 14 Aplicación para compartir Elba	21
Figura 15 – Imagen de la isla de Elba	22
Figura 16 – Fase de operaciones y sostenibilidad a largo plazo	23
Figura 17 - Transporte bajo demanda en Médio Tajo, Portugal	25
Figura 18 - Servicio de transporte Ring a Link, Kilkenny, Irlanda	27
Figura 19 - Participación de la comunidad y los voluntarios (elaboración propia).....	28
Figura 20 – Bastón de Sopotniki.....	29
Figura 21 Marco para el desarrollo de un servicio de FT	34
Figura 22 - Vallibús Connecta't DRT, Vallirana, España.....	35
Figura 23 - Go-Mobil DRT, en Krumpendorf am Wörthersee, Carintia, Austria.....	35
Figura 24 - Servicio bajo demanda de Texelhopper, Países Bajos.....	36
Figura 25 - Servicio a demanda de Prontobus en la provincia de Módena, Italia	36
Figura 26 - Consejos y trucos de soluciones de buenas prácticas	38
Figura 27 - Servicio NaboGO en Vejle, Dinamarca	40
Figura 28 - Logotipo de RezoPouce	41
Figura 29 - Flugs, sistema de coche compartido eléctrico en el Tirol Oriental, Austria	44
Figura 30 - Bicicletas compartidas beÁgueda, Región de Aveiro, Portugal	45
Figura 31 - Comunidad de vehículos compartidos de Talybont, Reino Unido	46
Figura 32 - Capas de integración principales	47
Figura 33 - Componentes principales de un centro de movilidad.	48
Figura 34 – Enfoque paso a paso.....	50

Índice de Tablas

Tabla 1 - Principales tipos de servicios de DRT.....	31
Tabla 2 – Principales características de los servicios de DRT evaluados por SMARTA-NET	32
Tabla 3 - Documentos de orientación de SMARTA-NET.....	53

PREFACIO

Querido lector,

La movilidad rural es uno de los factores fundamentales para el desarrollo de los territorios rurales, tal y como se afirma en la Visión Europea a Largo Plazo para las Zonas Rurales.

Las personas en zonas rurales, incluso en pueblos rurales, se ven cada vez más obligadas a viajar con mayor frecuencia y distancias más largas para cubrir las necesidades más básicas de una vida normal. Sin embargo, el transporte público y los servicios de movilidad compartida son escasos en la mayoría de las zonas rurales de Europa. Esto limita enormemente los lugares a los que una persona puede ir sin coche. Como resultado, en la Europa rural, la mayoría de las personas tienen poca o ninguna opción para desplazarse.

Como parte de la respuesta a estos desafíos, el proyecto SMARTA-NET está estableciendo la primera red europea sobre movilidad rural, dirigida inicialmente a los municipios rurales y otros que puedan actuar a nivel local.

La Red Europea de Movilidad Rural (ERMN) busca reunir a personas para compartir experiencias, aprender unas de otras, encontrar maneras de mejorar y convertirse en una voz común para el sector. Durante el próximo año, hasta finales de 2024, SMARTA-NET se compromete a impulsar el intercambio de conocimientos y la creación de redes.

Este documento es el primero de un conjunto de cuatro documentos de orientación que SMARTA-NET está preparando para fomentar la capacidad de los municipios para desarrollar e implementar soluciones de movilidad sostenibles, inclusivas e integradas en sus territorios.

En diferentes contextos rurales de la UE ya existe una amplia gama de soluciones de movilidad rural, que pueden integrarse en paquetes para satisfacer las necesidades locales y conectarse al transporte público regular. Estas soluciones, demostradas en múltiples proyectos europeos como SMARTA, SMARTA2, LAST MILE, MAMBA, INCLUSION, MARA, MELINDA y Hi-Reach, incluyen servicios de transporte flexible; servicios de transporte compartido, como coches compartidos y taxis compartidos; y servicios de uso compartido de activos, como coches y bicicletas compartidas. Estas soluciones pueden integrarse en paquetes para satisfacer las necesidades locales de movilidad y conectarse al transporte público regular.

Esta Guía busca subsanar las deficiencias clave en conocimientos específicos del sector, acceso a financiación para operaciones y espacio administrativo/regulatorio para la actuación de los actores locales. Le proporcionará un conocimiento profundo sobre soluciones de movilidad rural compartida, basado en la evaluación de más de 30 servicios de movilidad investigados en el proyecto.

Ya sea representante de un municipio rural, una autoridad regional, un operador de movilidad o transporte, o de una comunidad local, esta Guía le ayudará a planificar y prestar una combinación de servicios de movilidad formales e informales. La implementación de nuevas generaciones de programas de movilidad rural en toda Europa puede realizarse rápidamente si se dan las condiciones propicias. Requiere muy poca infraestructura o financiación de capital. Además, las comunidades suelen tener una buena capacidad de movilización e implementación a nivel local.

Le deseamos una buena lectura, seguros de que su trabajo a nivel local será una voz en la orquesta de muchas autoridades locales y profesionales que trabajan en temas similares, con la ambición de aumentar la accesibilidad y la habitabilidad de los territorios rurales en Europa.

INTRODUCCIÓN

El proyecto SMARTA-NET

SMARTA-NET es una iniciativa de la Comisión Europea, gestionada por la DG-MOVE con el apoyo de la DG AGRI, que busca promover conexiones de movilidad sostenibles y resilientes entre zonas rurales, dentro de zonas remotas como islas, y entre zonas rurales remotas (incluidas regiones aisladas) y zonas urbanas, considerando la necesidad de apoyar el ecoturismo. SMARTA-NET es la continuación del proyecto SMARTA (2018-2020), que abordó la movilidad rural compartida (incluidos los TAD) y su conexión con el transporte público.

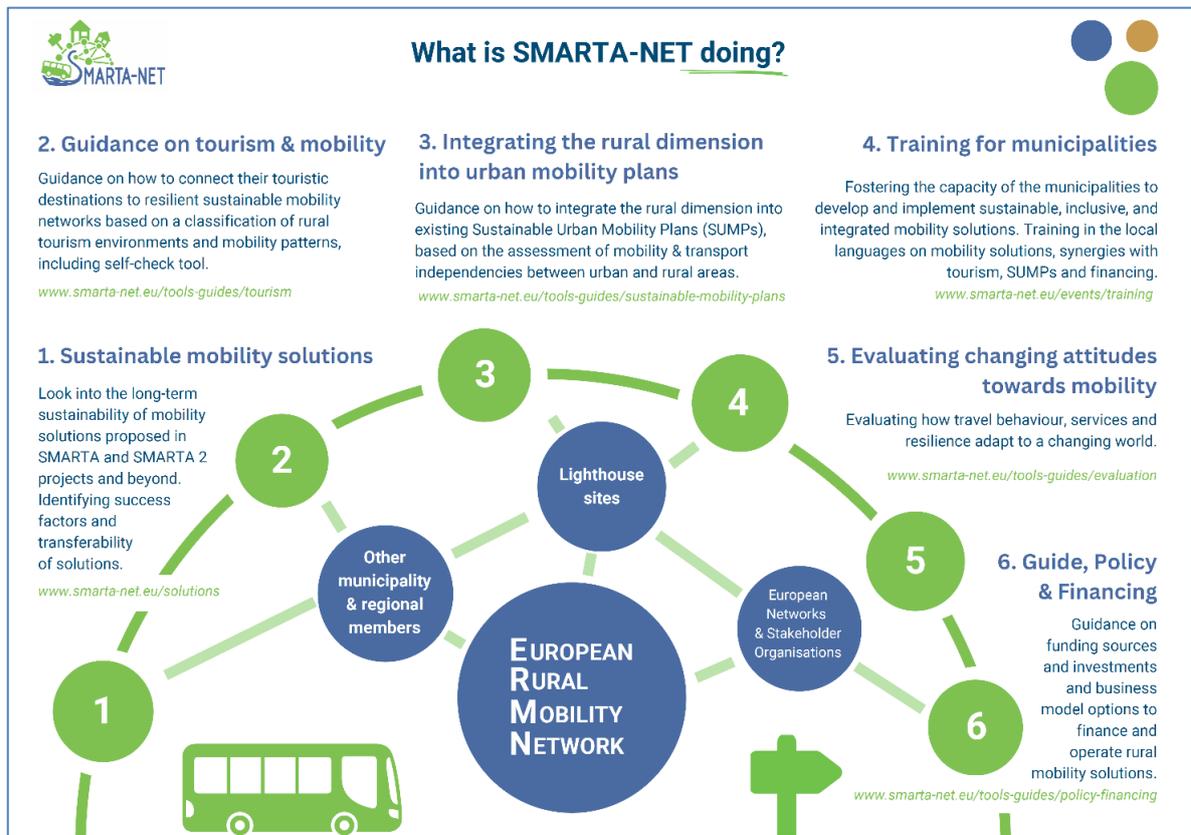
La movilidad es lo que permite a las personas acceder a todo lo relacionado con su vida diaria, sea lo que sea. Si no puedes llegar a donde necesitas o deseas ir, tu vida se ve limitada. Hoy en día, en toda Europa, la mayoría de las personas que viven en zonas rurales tienen pocas opciones aparte del coche; demasiadas personas no tienen ninguna opción.

SMARTA-NET busca ayudar a romper este ciclo, mostrando lo que se puede hacer y desarrollando capacidades entre las autoridades locales y otros implementadores.

SMARTA-NET tiene tres ejes principales:

- establecer una Red Europea de Movilidad Rural (ERMN) para proporcionar un foro y una voz para quienes trabajan en la movilidad rural;
- elaborar directrices sobre diversos temas, entre ellos (i) buenas prácticas en movilidad rural; (ii) movilidad en apoyo del turismo rural; (iii) ampliación de los PMUS para incorporar aspectos de la movilidad rural; y (iv) estructuras de financiación para la movilidad rural.
- Implementar capacitación sobre las Directrices en los países miembros destinatarios, en el idioma local, para los miembros de ERMN y otras partes interesadas.

SMARTA-NET está liderado por MemEx de Italia, en colaboración con TIS (Portugal), E40 (Hungría), NIT (Alemania) y Panteia (Países Bajos). Esto aúna excelentes conocimientos en movilidad, desarrollo local, turismo, PMUS y evaluación, con una amplia experiencia en zonas rurales y sus necesidades.

Figura 1 – Descripción general de SMARTA-NET

Fuente: Elaboración propia

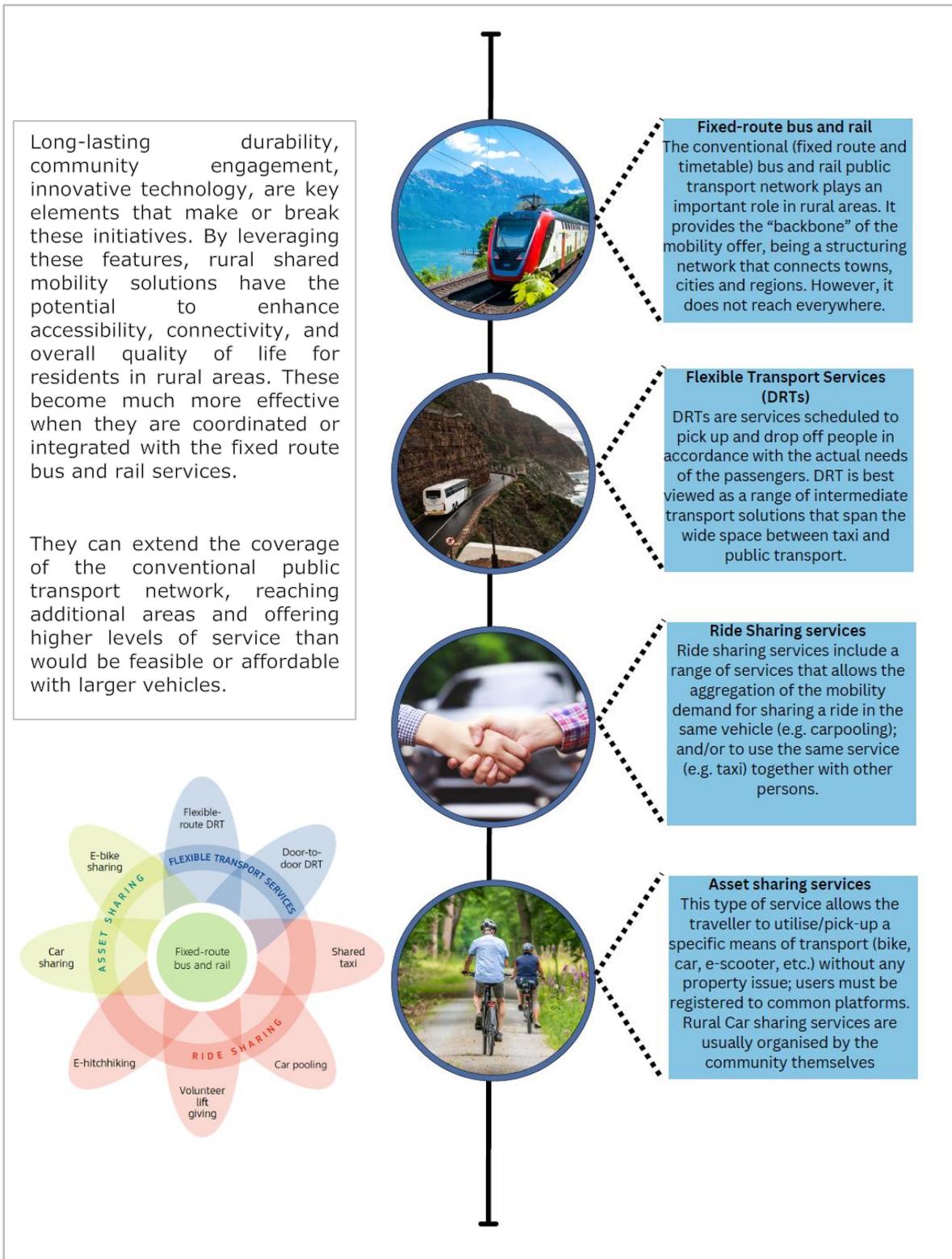
Soluciones de movilidad rural compartida

SMARTA-NET tiene como objetivo apoyar a los municipios rurales y a los profesionales en la prestación de una combinación de servicios de movilidad formales e informales. Las buenas prácticas de movilidad y transporte sostenibles y compartidos se aplican actualmente en diferentes contextos rurales de la UE. Esto puede ser una inspiración para otros territorios europeos donde la accesibilidad y la conectividad son problemas importantes. Ya existe una amplia gama de soluciones de movilidad rural, que pueden adaptarse a las necesidades locales y conectarse al transporte público regular, en diferentes contextos rurales de la UE. Estas soluciones, demostradas en múltiples proyectos europeos, como SMARTA, SMARTA2, LAST MILE, MAMBA, INCLUSION, MARA, MELINDA y Hi-Reach, pueden agruparse en tres tipos principales, como se muestra en la Figura 2:

- Servicios de transporte flexibles, incluido el transporte bajo demanda;
- Servicios de transporte compartido, como por ejemplo, vehículos compartidos y taxis compartidos;
- Servicios de compartición de activos, incluidos coches y bicicletas compartidas.

Otras iniciativas incluyen servicios escolares de acceso general, centros de movilidad, transporte médico no urgente, movilidad para el turismo rural, transporte comunitario y lanzaderas autónomas. Las soluciones de movilidad rural compartida ofrecen una gama de características distintivas que atienden específicamente las necesidades de las comunidades rurales.

Figura 2 - Soluciones de movilidad rural compartida



Fuente: Elaboración propia

Como parte de esta Guía, SMARTA-NET elaboró un Catálogo específico de soluciones de movilidad rural. El Catálogo busca compartir las experiencias y los conocimientos clave de los programas de movilidad rural implementados en toda Europa. Incluye lecciones aprendidas, barreras, factores impulsores y consideraciones de transferibilidad para cada solución identificada. Estas pueden ofrecer consejos y sugerencias sobre la fase de movilización de un nuevo servicio de movilidad (en términos de identificación de necesidades, creación de consenso para la acción, integración de las partes interesadas, desarrollo de la estrategia, obtención de financiación, etc.) y la fase operativa (gestión del diseño del servicio, plataformas informáticas, enfoque técnico, difusión, marketing, desarrollo del negocio, etc.). A continuación, se puede orientar a los usuarios para identificar qué funciona y cómo mantenerlo a largo plazo.

Las soluciones de movilidad rural compartida ofrecen una gama de características distintivas que atienden específicamente las necesidades de las comunidades rurales. La durabilidad, la participación comunitaria y la tecnología innovadora son elementos clave que determinan el éxito o el fracaso de estas iniciativas. Al aprovechar estas características, las soluciones de movilidad rural compartida tienen el potencial de mejorar la accesibilidad, la conectividad y la calidad de vida general de los residentes de las zonas rurales.

Si desea mejorar la situación de la movilidad en su territorio, está interesado en las características distintivas de las soluciones de movilidad rural o puede estar en condiciones de influir en ciertos componentes del sistema de transporte, está invitado a revisar el documento y encontrar las soluciones con mayor potencial para brindarle algo de inspiración.

¿Quieres saber más sobre otras soluciones de movilidad implementadas en Europa? En este...[ENLACE](#) Puedes acceder al Catálogo SMARTA-NET de soluciones de movilidad rural compartida, en el que se detallan más de 30 buenas prácticas implementadas en diferentes territorios europeos.

Figura 3 – Catálogo de soluciones de movilidad rural compartida



Fuente: Elaboración propia

¿Quién debe leer esta guía?

Esta Guía se ha elaborado principalmente para quienes tienen la capacidad de actuar en favor de la movilidad rural, en el sentido amplio de planificar, operar, financiar o apoyar la implementación de soluciones de movilidad rural compartida. Sobre esta base, la Guía se dirige a cuatro usuarios principales, como se muestra en la Figura 4 a continuación.

Figura 4 - Usuarios objetivo de la orientación



Fuente: Elaboración propia

1. Desarrollo de un paquete de soluciones de movilidad

Cualquier estrategia o iniciativa de movilidad debe partir de comprender y responder a las diversas necesidades de movilidad de la comunidad. Esto implica: i) cómo aprovechar los recursos disponibles; ii) comprender si es posible desarrollar una combinación de medios de movilidad remunerados y voluntarios; iii) ir más allá de los proyectos piloto para planificar e implementar a una escala diferente. La siguiente lista de verificación ofrece una guía sobre los aspectos clave que deben abordarse al planificar una estrategia para desarrollar un paquete de soluciones de movilidad:

- ¿Cómo movilizar a un conjunto de actores interesados que actúen juntos con un propósito común para resolver los problemas de su localidad?
- ¿Cómo identificar qué hay que hacer, qué soluciones son las más adecuadas para la situación y cómo priorizar en las distintas fases?
- ¿Cómo movilizar los recursos de diferente índole que serán necesarios para un servicio de movilidad?
- ¿Cómo desarrollar capacidades a nivel organizacional, operativo, legal y financiero?
- ¿Cómo aprovechar el lanzamiento inicial para aumentar el uso del servicio y lograr (o incluso superar) lo que se esperaba?
- ¿Cómo adaptar y desarrollar el servicio para que siga siendo relevante y mejore? De hecho, ¿cómo saber y decidir si no vale la pena continuar con el servicio?
- ¿Cómo sostener y ampliar el servicio a lo largo de los años, para que se vuelva duradero y una parte integral de la comunidad, incluso cuando los implementadores iniciales sigan adelante?

En términos generales, los planes de movilidad rural pueden considerarse con tres fases distintas:

Figura 5 – Fases del desarrollo de una solución de movilidad



Fuente: Elaboración propia

Cada fase consta de varios pasos distintos, que se muestran en la Figura 7 a continuación y se presentan brevemente en las siguientes secciones. Si bien parte de esta Guía también será relevante para la implementación de medidas o proyectos piloto específicos, está orientada principalmente a programas destinados a satisfacer las necesidades generales de movilidad de una zona.

Es importante comprender que las tres fases no tienen la misma duración. La fase de Movilización y Preparación puede ser considerable, incluso de hasta una década, a medida que se construye la conciencia de la necesidad de actuar, las bases para la colaboración y el consenso. Quienes ya están bien organizados pueden actuar con mucha más rapidez. La fase de Operaciones podría durar varias décadas, de ahí la necesidad de integrarla en la estrategia para la sostenibilidad a largo plazo.

En cambio, la fase de Desarrollo de Soluciones podría ser relativamente rápida, especialmente con la transferencia de conocimientos técnicos y soluciones prefabricadas. También podría aplicarse varias veces a lo largo de un período, a medida que se prueban y se validan soluciones adicionales o se superponen.

Como en todo lo relacionado con la movilidad rural, el enfoque y la estructura deben adaptarse siempre al contexto. Se trata de una estructura generalizada, con una guía basada en la observación. Cada lugar funcionará de forma diferente. Algunos ya estarán mejor preparados, por ejemplo, con servicios de movilidad ya implementados o habiendo movilizado previamente a las partes interesadas para proyectos en otros ámbitos. Algunos tendrán acceso a agencias (por ejemplo, grupos LEADER) proactivas que apoyan a los grupos comunitarios, mientras que otros necesitarán ser más autosuficientes. No obstante, esta Guía proporciona una lista de verificación útil que, especialmente para los recién llegados, sensibiliza sobre lo que se debe hacer.

Figura 6 - Bürgerbus en Dreisam Stromer, Alemania



Fuente: © MemEx

Figura 7 - Distintas fases de los planes de movilidad rural

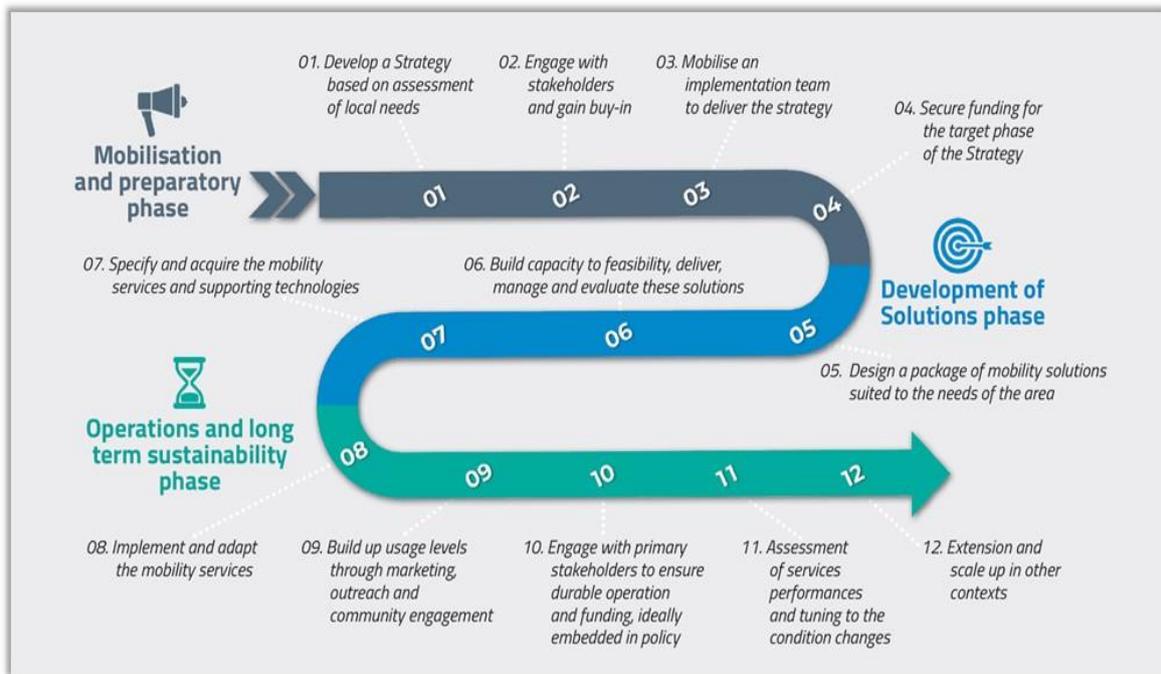


Fuente: Elaboración propia

1.1 Fase de movilización y preparación

Esta es la fase en la que un grupo de actores identifica la necesidad de una intervención de movilidad rural, identifica los requisitos, acuerda colaborar, genera consenso y establece la capacidad colectiva para actuar. La modalidad puede variar según el contexto, aunque los pasos son los mismos.

Figura 8 - Fase de movilización



Fuente: Elaboración propia

1 - Desarrollar una estrategia basada en la evaluación de las necesidades locales

Una estrategia integral y relevante es fundamental para lograr servicios de movilidad rural eficaces en una zona. Esta debe basarse en una comprensión profunda de las necesidades de movilidad de la zona, que identifique a las personas, actividades y empresas, sus necesidades de movilidad (cobertura, destinos, etc.), los servicios ya disponibles y las deficiencias de movilidad que deben abordarse. Sobre todo, es fundamental definir claramente los objetivos de las partes interesadas y los resultados esperados.

Este proceso puede durar varios años, ya que implica la sensibilización, la investigación, la creación de consenso y la movilización de la capacidad para desarrollar una estrategia. También puede ser un proceso iterativo. Se pueden implementar iniciativas individuales mientras se desarrolla una estrategia, pero sin ella no serán exhaustivas ni integradas.

Además, puede ser necesaria una Estrategia documentada, aceptada por las partes interesadas, para obtener apoyo institucional y político, aprobaciones y acceso a financiación.

2 - Interactuar con las partes interesadas clave relevantes y obtener su aceptación

Un proceso complementario y paralelo al desarrollo de una Estrategia es la colaboración con las principales partes interesadas. Dependiendo del contexto, estas pueden incluir agencias locales o nacionales, el sector político, líderes comunitarios, empresas y centros de actividades locales, proveedores de servicios de movilidad, fuentes de financiación, etc. Es probable que exista un grupo inicial de partes interesadas clave que puedan impulsar el proceso, pero este deberá ampliarse para incluir a todas las partes interesadas relevantes de la zona. Esto puede incluir partes interesadas externas que determinarán los permisos, el acceso a la financiación, etc.

Sobre todo, deberá incluir a los actores comunitarios. En algunos casos, estos pueden formar parte del núcleo inicial de actores; en otros, pueden no ser activos al principio, pero se irán incorporando gradualmente al proceso.

Cuanto más completa sea la estrategia y el conjunto de acciones, más exhaustivo deberá ser el proceso de participación de las partes interesadas. Puede requerir múltiples iteraciones, comenzando con el debate y la evaluación de necesidades, pasando a la consulta sobre opciones y conceptos, y finalmente a los detalles de la estrategia. Generar confianza es fundamental en el proceso.

Con el tiempo, es necesario lograr aceptación y abordar las inquietudes con sinceridad, para que haya una aceptación genuina de la estrategia y las acciones cuando llegue el momento de actuar.

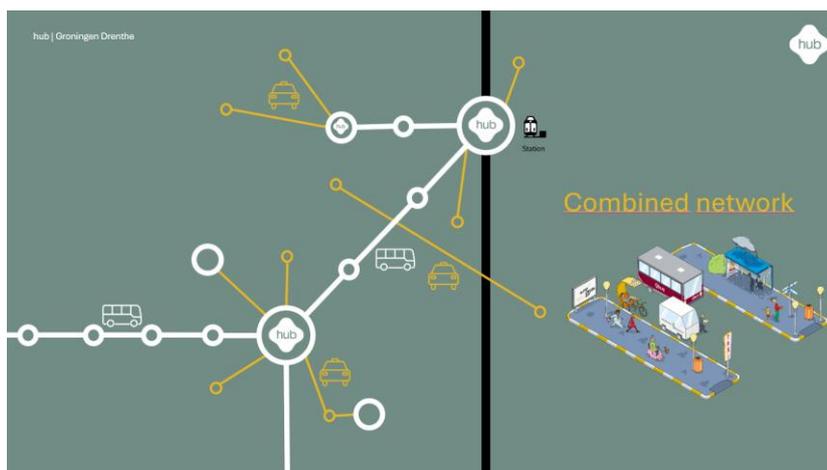
Desarrollo de una red de centros inclusivos en la provincia de Groningen Drenthe (Países Bajos)

Uno de los pilares de la Estrategia de Movilidad desarrollada por la autoridad de transporte público de Groningen-Drenthe es la premisa de que las personas deben poder llegar a cualquier destino deseado con su medio de transporte preferido. Para alcanzar este objetivo, la provincia creó una red de centros de movilidad ubicados a un máximo de 15 km del domicilio, principalmente en estaciones de tren y autobús o en aparcamientos disuasorios. Por lo tanto, estos centros representan nodos en la red de transporte público que conectan al menos un tren o un autobús de alta calidad con una solución de transporte a la carta.

La estrategia se ha puesto en práctica gracias a la colaboración y asociación entre varias partes interesadas, entre las que se incluyen la Provincia de Groningen, la Provincia de Drenthe, el Municipio de Groningen, la Autoridad de Transporte Público Groningen-Drenthe (OV bureau), el Publiek Vervoer Groningen-Drenthe (es decir, un organismo creado como colaboración entre todos los municipios de Groningen y Drenthe), el operador de transporte público (Qbuzz), las partes interesadas locales (por ejemplo, Groningen Bereikbaar) y los administradores de activos y propietarios de tierras a nivel nacional (por ejemplo, NS, ProRail).

El proyecto es un éxito y se enmarca en la estrategia de movilidad a largo plazo de Groningen y Drenthe. El equipo del programa considera que el aprendizaje práctico es un punto fuerte del proyecto. A partir de la ubicación conjunta de diferentes servicios de transporte (y sus servicios auxiliares), ambas provincias buscan mejorar la accesibilidad a las instalaciones para todos, promover opciones de transporte adecuadas para todos los usuarios y crear una red de transporte capilar.

Figura 9 - Concepto de red de centros de movilidad en Groningen Drenthe, Países Bajos



Fuente: Tomado de la presentación de Martin Courtz en la reunión de ERMN el 6 de junio de 2023. Presentación disponible en este [enlace](#)

3 - Movilizar un equipo de implementación para implementar la Estrategia

La Estrategia debe implementarse como un conjunto de acciones estructuradas. Debido a la habitual falta de agencias con capacidad integral para la movilidad rural, esto requerirá invariablemente la colaboración de diversas partes interesadas en el marco de proyectos, algunas de las cuales podrían no haber colaborado antes.

En algunos casos, la implementación puede estar a cargo de agencias que cuentan con recursos profesionales; partes interesadas de la comunidad que lo hacen a tiempo parcial o de manera voluntaria; en otros casos, puede ser una combinación de agencias y partes interesadas de la comunidad.

Como mínimo, se requerirán estructuras para la planificación e implementación del proyecto, un programa del proyecto, una asignación clara de responsabilidades, un equipo de gestión central y una estructura de gobernanza.

4 - Asegurar la financiación para la fase 4 de la Estrategia

Es necesario movilizar fondos para lograr cualquier implementación. En general, es recomendable desarrollar una estrategia de financiación antes de iniciar la fase de diseño detallado. Esta indicará la magnitud de lo que se puede lograr razonablemente, si se requiere un enfoque por fases y cómo priorizar.

Existe una amplia gama de posibles fuentes de financiación, incluidas las asignaciones de finanzas públicas (por ejemplo, asignación de transporte público, presupuestos de agencias sociales y de atención médica), LEADER y otros programas de desarrollo rural, subvenciones a la innovación, etc. La financiación local se puede conseguir a través del patrocinio de empresas locales, aportaciones de voluntarios, recaudación de fondos, etc.

Para algunos servicios de movilidad, las empresas comerciales podrían estar dispuestas a invertir, especialmente si pueden obtener subvenciones u otras formas de cofinanciación. Es recomendable evaluar las posibles fuentes de financiación desde el principio, comprender el proceso de solicitud, el alcance y las limitaciones de las distintas fuentes y, cuando sea posible, iniciar conversaciones como primer paso para obtener la aprobación provisional.

El marco organizativo de las buenas prácticas de Sopotniki (SI)

Sopotniki es un servicio de transporte puerta a puerta que opera en 16 municipios y otros lugares de Eslovenia y que atiende las necesidades sociales de las personas mayores, como la inclusión social, un acceso más fácil a la atención sanitaria y otros servicios públicos.

El servicio, gestionado por el instituto de ONG Sopotniki, cuenta con una estructura de gestión, coordinación y organización fiable y eficiente, que permite la prestación de un servicio de transporte en diferentes regiones del país y una gestión eficiente de los recursos. El instituto cuenta con un equipo dedicado, distribuido entre la sede central y las unidades locales, que gestiona las operaciones diarias y se coordina con la red de conductores voluntarios para prestar estos servicios. Sopotniki cuenta con 19 empleados a tiempo completo para la coordinación de los grupos locales y la coordinación general (4 empleados por el Instituto Sopotniki en la sede central y 13 empleados por los socios del proyecto: municipios, Cruz Roja, centros de trabajo social, etc.). La red total de conductores está compuesta por 263 voluntarios coordinados en 2022. Al igual que muchas organizaciones sin ánimo de lucro, el Instituto Sopotniki se enfrenta al reto de garantizar una financiación estable para sus programas y servicios.

Para mitigar este riesgo, la organización continúa diversificando sus fuentes de financiamiento, fortaleciendo las relaciones con los patrocinadores y donantes existentes (más de 120 asociaciones activas en 2023) y explorando nuevas oportunidades de financiamiento, incluidos programas y asociaciones transfronterizas.

Figura 10: Servicio bajo demanda de Sopotniki en Eslovenia



Fuente: <https://www.facebook.com/Sopotniki>

El marco de financiación de las buenas prácticas de Bummelbus (LU)

Bummelbus es un servicio de transporte puerta a puerta a demanda en Luxemburgo, donde cada ruta tiene una tarifa fija según la longitud del trayecto. Complementa...

transporte público y privado y actualmente tiene presencia en la región norte del país, atendiendo a 45 municipios.

El proyecto cuenta con la cooperación de "*Foro para el empleo*", una ONG que apoya la reinserción laboral de personas que buscan empleo a largo plazo. Los municipios han encomendado al Foro la gestión del proyecto. La principal fuente de financiación (70%) es el Ministerio de Trabajo. Los municipios también lo cofinancian (30%).

Figura 11 - Servicio bajo demanda de Bummelbus en Luxemburgo



Fuente: [Bummelbus: servicio de autobús a domicilio que da trabajo a desempleados de larga duración | Interreg Europa - Compartir soluciones para una mejor política](#)

Cómo evaluar las necesidades de los usuarios

Se han desarrollado y probado numerosas metodologías para evaluar las necesidades locales de movilidad en proyectos con financiación europea, como SAMPO, SAMPLUS, SUNRISE, FLIPPER y MINDSETS. El material pertinente ya está disponible en el sitio web de SMARTA. También puede haber recursos nacionales/locales con datos de referencia valiosos. Independientemente de las herramientas utilizadas, el enfoque fundamental es hablar con la gente. Sin embargo, esto debe hacerse de forma estructurada para que los resultados sean fiables. Las herramientas principales son los grupos de debate, las encuestas, las entrevistas y los diarios de viaje. En el caso de pueblos y zonas rurales, también es importante hablar con empresas locales, puntos de actividad, clínicas, etc., ya que también tienen una necesidad fundamental: que la gente pueda llegar a ellos. A menudo, tendrán un conocimiento muy preciso de las necesidades y los patrones de las personas que los visitan. El análisis de las necesidades de los usuarios de otros proyectos puede ofrecer una buena lista de verificación. Siempre es recomendable comprobar los hallazgos iniciales con la comunidad para ver si se ha pasado por alto algún aspecto. Estas metodologías son muy eficaces para identificar necesidades, pero no tanto para cuantificar la demanda.

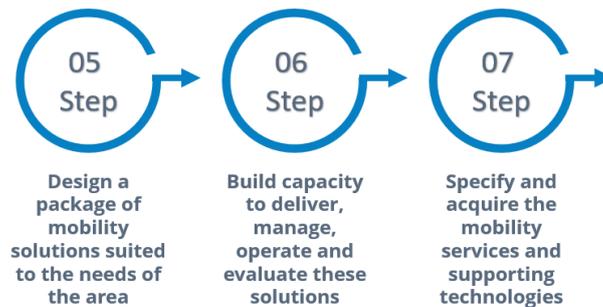
Si busca específicamente diseñar una encuesta para evaluar los comportamientos de movilidad, cómo viajan las personas en su región y cómo estos hábitos han cambiado como resultado del COVID-19 y la inflación en los últimos años, puede diseñar una encuesta que evalúe cuatro aspectos principales:

- Características personales (edad, composición del hogar, etc.);
- Movilidad (perfil del usuario, hábitos de desplazamiento, principales motivaciones para sus desplazamientos, etc.);
- Comportamiento de viaje (impactos de la COVID-19 en la disposición a utilizar el transporte colectivo y compartido, el uso del coche privado, etc.);
- Actitud (sobre cuestiones medioambientales, sobre cuestiones de movilidad compartida, etc.).

1.2 Fase de desarrollo de soluciones

Esta es la fase en la que se seleccionan y adquieren los servicios de movilidad o las soluciones técnicas específicas, y se establece la capacidad para utilizarlas. Depende del contexto, por ejemplo, si se trata de la primera implementación o si se basa en servicios existentes; o si está dirigida por la agencia, la comunidad o el sector comercial.

Figura 12 – Fase de desarrollo



Fuente: Elaboración propia

5 - Diseñar un paquete de soluciones de movilidad adecuado a las necesidades de la zona

Las medidas que se implementarán se basarán en una combinación de las necesidades identificadas en el área, el enfoque estratégico, lo que ya existe, lo que es factible dentro de las limitaciones regulatorias y organizativas, lo que se puede financiar y lo que la comunidad anfitriona ha indicado que encontraría más útil.

Casi con toda seguridad, un paquete de medidas complementarias será más eficaz que intentar resolver todas las necesidades de movilidad con un único enfoque. El programa "SMARTA" *Atomium*¹ en la Figura 2 indica la gama de opciones genéricas (rutas flexibles, viajes compartidos, uso compartido de activos), mientras que los casos de buenas prácticas evaluados en SMARTA-NET indican medidas específicas.

El paquete de soluciones de movilidad puede consistir en servicios de movilidad, servicios tecnológicos de apoyo, métodos organizativos y apoyo humano (por ejemplo, acompañamiento a los usuarios más vulnerables).

Para cada medida, se deben considerar los usuarios objetivo, el nivel de servicio, el modo de uso, la estrategia de precios, etc. También se debe considerar si los servicios deben integrarse con el transporte público convencional y cómo, y si los usuarios potenciales deben reservar el servicio.

6 - Desarrollar la capacidad para ofrecer, gestionar, operar y evaluar estas soluciones

Las partes interesadas en la implementación deberán evaluar qué capacidad necesitan para desarrollar con éxito e implementar de manera segura las medidas de movilidad seleccionadas.

Dependiendo del contexto y su experiencia previa, es posible que necesiten desarrollar y dotar de personal una estructura operativa y capacidad de reserva/atención al cliente, la capacidad de operar y gestionar servicios directamente, garantizar el cumplimiento normativo y de seguridad, gestionar servicios contratados, adquirir y gestionar soluciones técnicas, gestionar finanzas y administración, etc.

También deberán garantizar la capacidad de comunicación, divulgación, marketing y atención al cliente. Es evidente que las brechas de capacidad específicas serán diferentes para los contextos liderados por agencias y los liderados por la comunidad, pero en cualquier caso deben ser capaces de...

Implementar de manera competente las medidas seleccionadas, gestionar y hacer crecer el negocio y supervisar que se estén logrando los objetivos de movilidad.

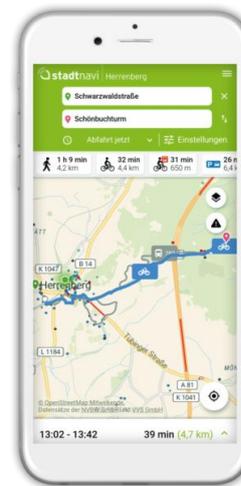
La Agencia de Movilidad de Uso Compartido de la Isla de Elba, Italia

La Agencia de Movilidad de Uso Compartido (SUMA) es una plataforma diseñada para planificar, ofrecer, coordinar y gestionar un conjunto de servicios de transporte compartido (por ejemplo, taxi compartido y transporte voluntario) integrados con los servicios de Transporte Público (TP) (convencional y/o flexible) y para proporcionar servicios de infomovilidad para responder mejor a las necesidades de movilidad de residentes y turistas.

Figura 13 - Logotipo de Elbasharing



Figura 14 Aplicación para compartir Elba



Fuente: Proyecto CIVITAS DESTINATIONS

SUMA fue diseñado para la Isla de Elba (Toscana, Italia) dentro del proyecto Horizonte 2020 CIVITAS DESTINATIONS. SUMA permite la centralización de información relacionada con el transporte público y los servicios de movilidad, así como la interconexión/coordinación de diferentes proveedores de servicios (en particular, operadores de servicios de alquiler de bicicletas, scooters, automóviles y embarcaciones). El aspecto innovador de SUMA reside principalmente en que los usuarios tienen un punto de acceso único a toda la información sobre la oferta general de movilidad de la isla de forma consistente y eficiente (información, reservas, etc.). Funciona como un "intermediario" para la gestión de la solicitud de viaje del usuario y la oferta de diferentes servicios flexibles y de transporte compartido integrados con los servicios de transporte público convencionales. Finalmente, SUMA fue diseñado para adaptarse fácilmente a una amplia gama de esquemas de servicios de transporte, contextos territoriales y condiciones generales, y también está abierto a una gama más amplia de otros servicios turísticos de valor añadido.

SUMA se implementó, pero no entró en funcionamiento debido a dificultades en i) la definición de la estructura de gestión adecuada para el mantenimiento de la Agencia y ii) los acuerdos comerciales detallados con los operadores de movilidad (servicios de alquiler). No obstante, se trata de un enfoque inspirador con un gran potencial para ser replicado y probado en zonas rurales y de baja densidad de población con alta presencia turística.

Figura 15 – Imagen de la isla de Elba

Fuente: <https://www.elbasharing.com/>

7- Especificar y adquirir los servicios de movilidad y tecnologías de apoyo

Será necesario especificar y adquirir los elementos del paquete de soluciones de movilidad. Un enfoque de baja tecnología, de operación directa e interna, será obviamente más sencillo que externalizar los servicios de movilidad mediante una plataforma tecnológica avanzada.

La contratación de servicios de movilidad debe gestionarse con cuidado, si no se cuenta con experiencia previa, ya que es necesario prestar atención a las especificaciones, la calidad, la flexibilidad, las condiciones de pago y los incentivos del servicio. También puede ser un servicio innovador para el proveedor de servicios de movilidad. Al adquirir tecnologías de soporte, se recomienda contar con el apoyo de expertos tanto en la fase de especificación como en la de adquisición y, en la medida de lo posible, adquirir soluciones estándar de eficacia probada.

Tanto en los servicios como en las tecnologías de movilidad, es necesario prestar atención al ciclo de vida completo de los servicios y del contrato, a la futura adaptación y ampliación, a la integración con otros sistemas y a los estándares e intercambio de datos.

Aplicaciones de movilidad en servicios de movilidad compartida

En la última década, se han introducido en el mercado numerosas aplicaciones, tanto por parte de operadores de transporte y movilidad como de las emergentes empresas de redes de transporte, con distintos objetivos y funciones. En consecuencia, ¿cuáles son los aspectos clave a considerar al diseñar o adquirir una aplicación?

La implementación de una aplicación en el sector del transporte se basa en una plataforma informática capaz de acceder a una amplia gama de datos almacenados o generados por los sistemas o herramientas de la empresa objetivo (bases de datos, aplicaciones, servicios web o transferencia de archivos). La plataforma suele actualizar, integrar y procesar dichos datos en una capa estandarizada común (middleware) y proporciona servicios de valor añadido en dispositivos móviles (plataformas Android e iOS) y portales web. En general, se pueden identificar tres tipologías o categorías principales (véase más adelante); las aplicaciones que se utilizan en el entorno real suelen ser una combinación de ellas. No obstante, conocer esta clasificación resulta útil al inicio de la fase de diseño para identificar las funcionalidades necesarias y, posteriormente, analizar los datos requeridos.

- **Tipo 1** Aplicaciones que ofrecen información sobre servicios de transporte específicos. Estas aplicaciones muestran horarios de transporte público, información en tiempo real, ubicación de estacionamientos para vehículos compartidos, etc. Para esta categoría, la plataforma combina los datos proporcionados por operadores de transporte público/movilidad en una o más zonas (municipios, provincias o áreas metropolitanas).

- **Tipo 2** Aplicaciones que ofrecen servicios de información y permiten una gama más amplia de servicios para los usuarios finales (p. ej., compra de billetes, planificación de viajes, etc.). Los servicios son operados por un operador de transporte público/movilidad en una o más zonas (como en el "Tipo 1"), pero es necesario recopilar datos adicionales y establecer acuerdos comerciales.
- **Tipo 3**: APPs que integran datos/servicios de/para diferentes Operadores de Movilidad (en una o más áreas) y/o extienden los servicios de los usuarios finales a servicios innovadores como crowdsourcing, activación del comportamiento de la demanda (gamificación), agregación de demanda (viajes compartidos), etc.

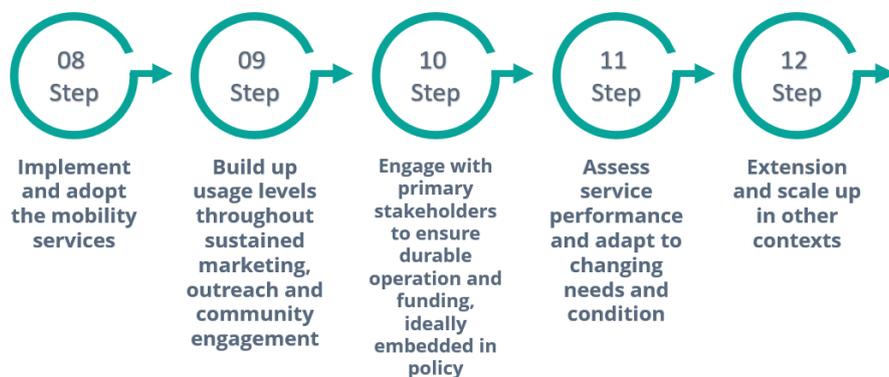
Las principales recomendaciones de "sentido común" para iniciar el análisis de necesidades y el diseño de la APP se pueden resumir en las siguientes:

- La tipología de APP (y funcionalidades relacionadas) a diseñar depende de los datos disponibles y de los objetivos a alcanzar;
- Una vez identificadas las funcionalidades que proporcionará la APP, se deberán vincular las fuentes de datos relacionadas con cada funcionalidad;
- El conjunto de datos identificado debe verificarse en términos de calidad y completitud de los datos;
- Para cada conjunto de datos involucrado, se debe especificar el protocolo de intercambio de datos (es decir, servicios web) y el formato de datos (como SIRI para datos PT y DATEXII para datos de tráfico) entre la fuente de datos y la aplicación (plataforma);
- Se deben recibir procedimientos de seguimiento y notificaciones de alerta adecuados cuando una de las fuentes de datos no funcione correctamente;
- Se debe explorar la oportunidad de los datos abiertos como una de las opciones disponibles para la fuente de datos.

1.3 Fase de operaciones y sostenibilidad a largo plazo

Esta fase proporciona los servicios de movilidad. Es mucho más que simplemente lanzar un servicio. Un piloto puede ser de corta duración y considerar solo el Paso 8, pero las zonas rurales necesitan servicios duraderos y a largo plazo que las personas, las empresas y las comunidades puedan planificar y en los que puedan confiar. Se necesitan nuevos enfoques para lograr la sostenibilidad a largo plazo.

Figura 16 – Fase de operaciones y sostenibilidad a largo plazo



Fuente: Elaboración propia

8 - Implementar y adoptar los servicios de movilidad

La etapa de implementación abarca:

- (i) las acciones previas al lanzamiento incluyendo el diseño y plan detallado del servicio, los procedimientos operativos, la formación, la información al cliente, la instalación de equipos y señalización, el establecimiento de los canales de reserva, pago e información (cuando corresponda), la publicidad previa, etc.;
- (ii) la fase de “go-live”, donde el servicio se vuelve operativo, puede incluir una fase de pruebas y puede implementarse progresivamente, y en la que se realizan soluciones de problemas, ajustes y perfeccionamientos;
- (iii) una fase de operación estable en la que el servicio está plenamente implantado y entra en funcionamiento pleno y normal. Esta etapa suele estar bien gestionada y cuenta con numerosas buenas prácticas. Especialmente en el caso de programas de movilidad innovadores, se recomienda encarecidamente a los implementadores que visiten a sus homólogos en otros lugares para aprovechar su experiencia.

9 - Aumentar los niveles de uso mediante marketing sostenido, difusión y participación comunitaria.

Este es uno de los pasos más importantes de todo el proceso, ya que el objetivo principal de cualquier programa es mejorar la vida de las personas y su comunidad mediante el aumento de la movilidad que permite. Sin embargo, la observación demuestra que, con demasiada frecuencia, no se realiza correctamente, no se planifica adecuadamente y no se cuenta con los recursos suficientes. Hay que tener en cuenta que las personas no pueden cambiar sus hábitos de viaje de la noche a la mañana y que les llevará tiempo adaptarse a los nuevos patrones y medios de transporte.

Las personas necesitan comprender las posibilidades del nuevo servicio de movilidad, su funcionamiento, sus limitaciones y generar confianza en él. Esto requiere un proceso continuo de marketing y difusión entre los diversos grupos objetivo, utilizando cualquier forma de participación comunitaria disponible en esa zona.

En algunos casos, esto puede incluir el aprovechamiento de las agencias de atención médica, capacitación y apoyo; en otros, puede ser a través del trabajo con centros de actividades y empresas, mientras que en otros casos puede ser a través del trabajo con grupos comunitarios, clubes, etc. Es esencial que esta sea una comunicación bidireccional para escuchar cualquier problema, disgusto, inquietud o malentendido sobre los nuevos servicios de movilidad.

Transporte a pedido, Médio Tajo, Portugal

El servicio de Transporte a Pedido (DRT), con rutas y paradas predefinidas, se introdujo por primera vez en 2012 en la región del Medio Tajo, Portugal, para cubrir lugares y horarios fuera del alcance del transporte convencional en autobús. Este servicio es operado por una red de aproximadamente 30 operadores de taxi, que prestan servicio a pueblos con baja densidad de población, y por tres minivans (llamadas Link) que ofrecen una cómoda conexión directa entre las principales ciudades.

Los servicios de DRT han tenido un gran éxito y se han extendido progresivamente desde una implementación piloto inicial en el área rural de Mação hasta la cobertura total de los 13 municipios de la región, debido al aumento de la demanda.

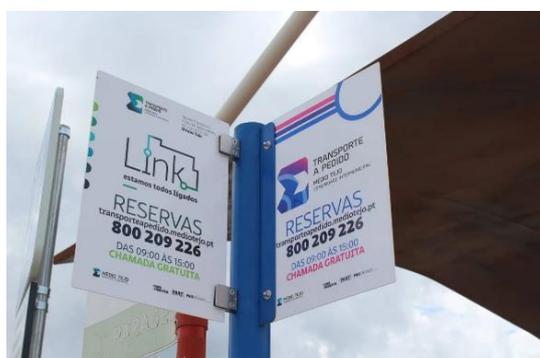
La durabilidad del servicio a largo plazo está garantizada por:

- la participación activa de los Municipios locales a través de una autoridad de nivel intermedio, la Comunidade Intermunicipal Medio Tejo (CIMT), que gestiona todos los servicios ofrecidos;

- la buena cooperación establecida con los operadores de taxis que reconocieron los servicios flexibles como una oportunidad para aumentar los ingresos, más que lo contrario;
- el sólido mecanismo de coordinación establecido por el CIMT con el uso de un centro centralizado de reservas y despacho;
- el seguimiento constante del servicio, requiriendo que todos los usuarios estén registrados.

La financiación de los servicios es sostenida y gestionada por los Municipios mediante la coordinación del CIMT. En los últimos años se ha registrado una reducción del déficit en los costes operativos, junto con un aumento del porcentaje de cobertura de los costes de los servicios garantizado por los ingresos (de 2013 a 2016); esto demuestra el gran potencial de optimización de costes y la eficacia del proceso de seguimiento y ajuste establecido.

Figura 17 - Transporte bajo demanda en Médio Tejo, Portugal



Fuente: <https://mediotejo.net/torres-novas-com-duasnovas-paragens-do-transporte-a-pedido-link/>

10 - Colaborar con las partes interesadas principales para garantizar un funcionamiento y una financiación duraderos, idealmente integrados en las políticas

Si el servicio de movilidad es aceptado por los usuarios e indica que puede cumplir los objetivos de las partes interesadas, el siguiente paso es garantizar que pueda sostenerse durante un largo período.

Esto tiene dos aspectos clave, estrechamente relacionados, pero que podrían requerir garantías por separado. En primer lugar, la gestión y la operación del servicio de movilidad (que puede tener diferentes partes: operación del servicio, central de reservas, sistema técnico, integración, etc.) deben integrarse en las actividades de entidades permanentes o con fines específicos, que se comprometan con ellas. En segundo lugar, es necesario garantizar una financiación sostenible.

Con frecuencia, un servicio de movilidad se implementa con el apoyo de fondos de innovación, el programa LEADER, subvenciones, etc., que no están destinados a compromisos a largo plazo. Inevitablemente, los implementadores deberán colaborar con las partes interesadas institucionales y, por lo tanto, preparar la justificación para la asignación de fondos públicos o privados para este fin. Para obtener apoyo público, lo ideal sería un compromiso político tanto para la prestación de servicios de movilidad como para su financiación.

Los servicios que son fundamentalmente de naturaleza comercial tienen menos probabilidades de conseguir financiación pública, pero pueden verse facilitados por políticas, por ejemplo permitiéndoles acceder a la infraestructura y ser incluidos en los planes de integración.

11 - Evaluar el rendimiento del servicio y adaptarse a las necesidades y condiciones cambiantes

Cualquiera que sea el marco temporal previsto para un servicio de movilidad, es importante incorporar dos procesos de seguimiento.

El primer proceso es monitorear el rendimiento del servicio, tanto a nivel de rendimiento técnico (fiabilidad del servicio, capacidad de respuesta y precisión del sistema técnico) como a nivel de satisfacción del usuario con el rendimiento, facilidad de uso, calidad, comodidad, etc. Esto permite identificar y resolver problemas y, más positivamente, mejorar continuamente la calidad del servicio de acuerdo con las expectativas de los usuarios.

El segundo proceso es monitorear los cambios en los requisitos de los usuarios y los patrones de viaje, incluidos los nuevos usuarios que necesitan servicios de movilidad, y monitorear cualquier cambio relevante en el contexto y las condiciones aplicables.

Esto permite a las partes interesadas en la implementación adaptar y desarrollar el servicio de movilidad con el tiempo, manteniéndolo relevante. Sin duda, si existe una buena relación de trabajo entre todas las partes interesadas, los cambios contextuales se conocerán con antelación y podrán planificarse.

12 - Extensión y ampliación en otros contextos

El objetivo a largo plazo normalmente sería lograr una movilidad de calidad suficiente en toda la zona objetivo, de modo que se cubran todas las necesidades de movilidad. Es probable que los servicios de movilidad se implementen gradualmente, a medida que se desarrollen los recursos y la capacidad. La cobertura espacial y temporal podrá aumentar gradualmente, junto con la intensidad y la capacidad del servicio, así como los grupos objetivo.

Los objetivos iniciales podrían ser las personas con mayor necesidad de movilidad, y luego se ampliarían para ofrecer opciones de movilidad a quienes actualmente conducen automóviles. Los servicios de movilidad podrían implementarse en una parte de un distrito o condado y luego desplegarse en otras áreas, hasta alcanzar una cobertura completa en la mayor parte posible del área.

El grado de integración con el transporte público convencional también puede evolucionar, por ejemplo, pasando de la simple coubicación a servicios coordinados y, finalmente, a la integración en los niveles de pago e información. La Estrategia normalmente definiría un enfoque general, que posteriormente se perfeccionará o revisará con la experiencia.

Ring a Link - Irlanda

Ring a Link se fundó en 2001 como proveedor comunitario de servicios de transporte local para combatir la exclusión social y el aislamiento rural, misión principal de la Iniciativa de Transporte Rural (ITR), un proyecto piloto irlandés lanzado ese mismo año. Partiendo de cero como organización de base y aprovechando diversas oportunidades de financiación, Ring a Link estableció una gama de servicios de movilidad comunitaria y social, además de la capacidad de reserva. En 2005, la ITR se estableció como un programa permanente de transporte rural (PTR), lo que proporcionó un futuro más seguro a largo plazo y financiación a los 37 programas participantes. Esto permitió a Ring a Link fortalecer su capacidad y servicios, desarrollar servicios diarios y regulares de TAD y servicios programados, y ampliar su área de cobertura.

En 2012, Ring a Link se convirtió en una de las 15 Unidades de Coordinación de Transporte (UCT), vinculadas a la Autoridad Nacional de Transporte, con operaciones en tres condados del sureste de Irlanda. El número anual de pasajeros aumentó de más de 50.000 (2009) a 136.000 en 2016 (en parte debido a la expansión del área de cobertura). Total

El número de pasajeros en todos los servicios en 2022 fue de poco más de 200.000, frente a los 180.000 pasajeros de 2019 (el último año anterior a la COVID), habiéndose recuperado totalmente el número de pasajeros perdidos durante el período de la pandemia.

Convertirse en una TCU proporcionó a Ring a Link una nueva estructura de financiación y fondos adicionales, mayores requisitos de profesionalización y un nivel cada vez mayor de herramientas y productos informáticos estandarizados. Actualmente forma parte de la marca nacional Local Link y ha cambiado su nombre a «Local Link Carlow Kilkenny Wicklow».

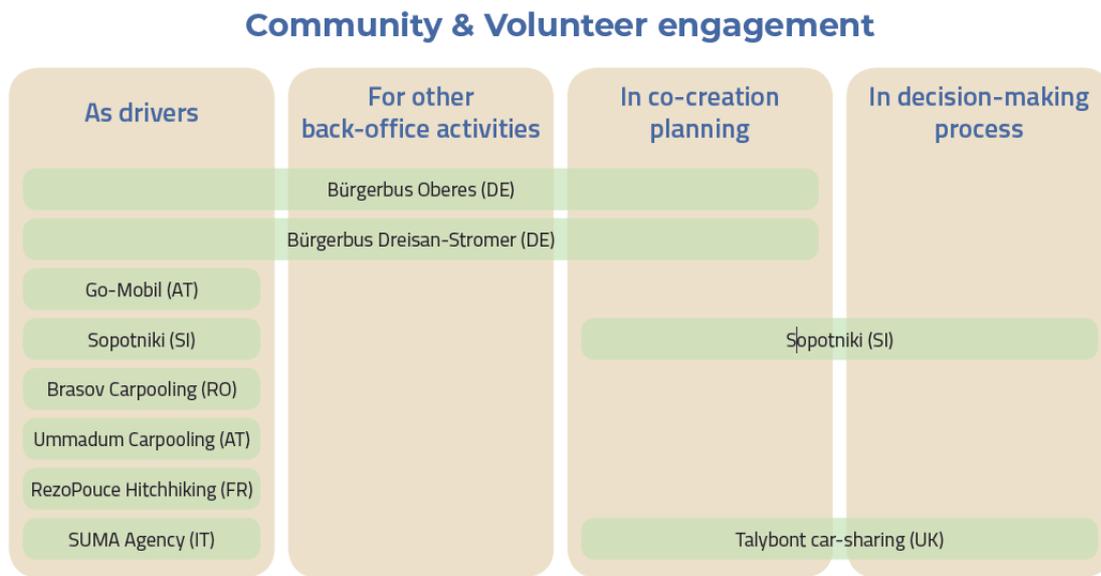
Figura 18 - Servicio de transporte Ring-a-Link, Kilkenny, Irlanda



Fuente: <https://twitter.com/localinkckw/status/1395732090654691332>

Cómo involucrar a las comunidades locales

Las comunidades locales de diversos países han tomado la iniciativa de abordar la problemática de la movilidad rural mediante la movilización, implementación o apoyo de soluciones de movilidad compartida. En estos casos, el contexto y las dimensiones sociales desempeñan un papel crucial. Las iniciativas comunitarias son beneficiosas para la sociedad, ya que pueden atender las necesidades sociales con mayor eficacia que las alternativas existentes y tienen el potencial de crear nuevas relaciones, oportunidades y colaboraciones entre pares. Además, estas iniciativas pueden ser menos costosas, ya que dependen de la disponibilidad de voluntarios, y suelen ser más flexibles. Sin embargo, los modelos que dependen exclusivamente de voluntarios pueden sufrir interrupciones o ineficiencias cuando se produce una disminución en los niveles de participación o una alta rotación de voluntarios. El análisis de las buenas prácticas de SMARTA-NET demostró diferentes niveles de participación de las comunidades rurales en la gestión y operación de los servicios de movilidad rural compartida.

Figura 19 - Participación de la comunidad y los voluntarios (elaboración propia)

Fuente: Elaboración propia

Movilizar iniciativas comunitarias

Las soluciones de movilidad comunitaria suelen depender del espíritu y el compromiso de la comunidad, siendo crucial la participación activa de los voluntarios. Para encontrar personas fiables, es importante definir las habilidades específicas necesarias para la tarea y establecer claramente el compromiso esperado del puesto de voluntario. Además, establecer un sistema de voluntariado inteligente puede facilitar la comunicación entre la organización gestora y los voluntarios, lo que se traduce en una mejor coordinación de los servicios prestados y un contacto continuo con ellos. Los voluntarios deben creer firmemente en su papel en la organización y necesitan sentir que su trabajo es valioso y apreciado. Ofrecer formación formal que facilite su desarrollo profesional podría ser una forma de apoyarlos y demostrarles cuánto valora la organización su contribución. En este sentido, el servicio comunitario esloveno de transporte puerta a puerta Sopotniki representa un buen ejemplo de compromiso voluntario, con una estructura de gestión, coordinación y organización fiable y eficiente, que permite la prestación de un servicio de transporte en diferentes regiones del país y una gestión eficiente de los recursos de voluntariado.

Aceptación y participación de las comunidades locales/partes interesadas

Es fundamental tener una percepción pública positiva y aceptación de las soluciones de movilidad basadas en la comunidad para mejorar los servicios de transporte existentes o nuevos y atraer más voluntarios y usuarios.

La clave para lograrlo es reunir a voluntarios individuales, grupos de usuarios específicos y asociaciones, como las de personas mayores, y socios comunitarios que enfrentan desafíos similares mediante grupos focales, foros y otras herramientas de participación. Existen varias estrategias que se pueden implementar para lograr este nivel de colaboración, como:

- Técnicas de crowdsourcing y co-creación; éstas pueden ser realmente efectivas para analizar en profundidad las necesidades reales de los grupos de usuarios y diferentes partes interesadas, teniendo en cuenta que “un grupo, en las circunstancias adecuadas, puede ser más inteligente que su miembro más inteligente”;

- Personalizado marketing y promoción campañas, incluido iniciativas culturales y educativas realizadas con una colaboración efectiva entre varios actores;
- Enfoque participativo y diálogo continuo (a través de reuniones) entre diferentes grupos o asociaciones de ciudadanos, operadores de transporte público, autoridades locales, para aumentar el nivel de los servicios ofrecidos en términos de capacidad de responder a las necesidades reales de las personas.
- Pequeños incentivos, como cupones de descuento, vales, etc., pueden ser un medio adecuado para mejorar la participación directa de los socios locales.

Un excelente ejemplo de un servicio con profundas raíces en la comunidad lo representa Ring a Link (véase más arriba). La junta directiva de Ring a Link siempre ha involucrado a varios representantes del sector voluntario, además de un concejal electo, de cada uno de los condados atendidos.

Figura 20 – Personal de Sopotniki



Fuente: imagen tomada de la presentación del Sr. Marko Zevnik de Sopotniki en la reunión de ERMN el 11 de octubre de 2023. Presentación disponible en este [enlace](#) .

Soluciones duraderas y transferibles

Para garantizar que las iniciativas comunitarias sean soluciones duraderas y transferibles, es necesario ayudar a estos servicios a convertirse en organizaciones autosuficientes sin depender exclusivamente de voluntarios. Esto mejora la calidad y el nivel de los servicios prestados. Garantizar una financiación estable es, de hecho, uno de los principales retos. Un buen ejemplo es la iniciativa Bürgerbus, un servicio de transporte comunitario basado en el voluntariado. Opera en diferentes zonas de Alemania y está especialmente extendido en Baden-Württemberg, Baja Sajonia y Reine-Westfalia del Norte. Además de la implicación directa de las comunidades locales en la organización y el desarrollo del servicio de transporte, reforzada por la creación de una marca nacional, los servicios de Bürgerbus reciben apoyo financiero del Estado de Renania-Palatinado, además de otros fondos públicos y privados. Es fundamental que las autoridades locales, por un lado, mantengan su papel de apoyo y/o facilitación del transporte convencional relacionado con las principales demandas y necesidades de movilidad; y desde otro lado, apoyar el enfoque comunitario para los servicios de movilidad compartida y las necesidades no cubiertas por el transporte convencional.

2. Profundización de las prácticas de movilidad de objetivos

Ahora que se ha familiarizado con el proceso de implementación de 12 pasos de los servicios de movilidad rural, puede echar un vistazo a las características principales de los diferentes esquemas de servicios de transporte rural y analizar la experiencia obtenida de la implementación de soluciones de movilidad en territorios europeos.

Esta sección presenta un análisis transversal exhaustivo de las soluciones de movilidad objetivo, agrupadas por esquema de servicio. Se presentan las características clave de los diferentes esquemas de servicios de transporte para brindar una base sólida para una posible evaluación de transferibilidad o escalabilidad, o, en cualquier caso, para inspirar la posible implementación de servicios similares.

2.1 Servicios de transporte sensibles a la demanda

El Transporte Adaptado a la Demanda (TRD) consiste en servicios programados para recoger y dejar pasajeros según sus necesidades reales. El servicio se adapta para atender o responder mejor a las solicitudes de los clientes. El TRD se considera una gama de soluciones de transporte intermedias que abarcan la amplia gama entre el taxi y el transporte público.

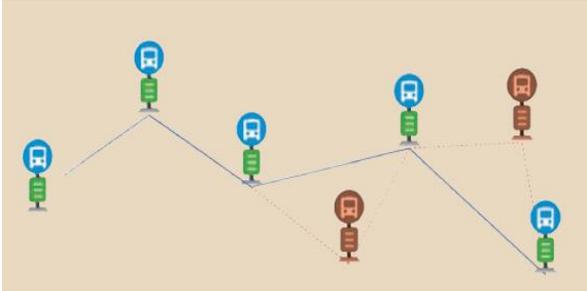
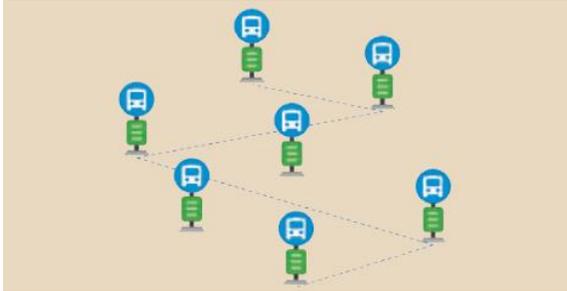
En las últimas dos décadas, se han implementado numerosas TDR en zonas rurales, de distintos tipos y en diversos contextos. Esto indica que el TDR podría ser el modelo principal para la movilidad rural compartida, especialmente si se coordina adecuadamente con la red de transporte público regular que da servicio a las ciudades y a los corredores interurbanos.

Es más, desde finales de la década de 1990, la capacidad del DRT para proporcionar servicios de transporte eficientes y asequibles se ha mejorado enormemente gracias al uso de la tecnología.

Por ejemplo, los servicios también son más atractivos, especialmente para los jóvenes, gracias a la posibilidad de reservar un viaje a través de la aplicación móvil. La reserva puede hacerse con hasta 10 o 15 minutos de antelación.

Hay dos tipos principales de DRT como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 1 - Principales tipos de servicios de DRT

DRT de ruta flexible	DRT puerta a puerta
<p>Aumente el área de penetración y cobertura permitiendo que las rutas se desvíen a paradas predefinidas donde haya demanda; normalmente también se puede modificar el tiempo programado.</p> 	<p>Ofrece la máxima cobertura y usabilidad al adaptar las rutas a la demanda en tiempo real. Ofrece opciones de puerta a puerta o de cercanías. Si se utilizan vehículos más pequeños, se puede acceder a zonas rurales con acceso vial más complicado.</p> 

Fuente: Contribución propia, <https://ruralsharedmobility.eu/resources/> :

El marco organizativo y de gestión puede ser de tres tipos principales diferentes:

- servicios auxiliares de transporte público;
- liderado por el sector privado;
- basado en la comunidad.

El nivel de participación del municipio varía según el caso. En las soluciones comunitarias, las autoridades locales suelen aportar algún tipo de contribución financiera para la operación de los servicios. En las soluciones lideradas por el sector privado, suelen establecer el proceso de contratación y asignar recursos específicos. Para los servicios vinculados específicamente con el transporte público convencional (que normalmente se regulan mediante contratos de servicio específicos), los municipios podrían proporcionar orientación específica sobre aspectos operativos (por ejemplo, zonas con alta demanda).

SMARTA-NET evaluó 14 prácticas de servicios de Transporte Responsivo a la Demanda, cuyas principales características se resumen en la siguiente tabla.

Tabla 2 – Principales características de los servicios de DRT evaluados por SMARTA-NET

DRT servicio	País	Área cubierto [Kilómetro ²]	Tipo	Organizativo estructura	Características principales
Suena un Enlace, Kilkenny	Irlanda	5.000	Ante todo DRT servicios y algunos fijos ruta servicios	ONG que ^{ahora} funciones como ^{Unidad} Transporte Coordinación vinculado a la NTA	En funcionamiento desde 2002, 17.000 pasajeros/mes, buena cobertura territorial, integración con PT, durabilidad a largo plazo, cooperación con LEADER
Bürgerbus Oberes Glantal	Alemania	155	De puerta a puerta DRT servicio	Registrado asociación (no ganancia) para operado por voluntarios	Totalmente administrado y operado por voluntarios, social servicio, sentido de comunidad, Sensible a usuarios vulnerables
Castilla y León DRT	España	94.226	Principalmente ruta fija DRT	Centralizado organización (en el nivel de la Regional Administración)	En funcionamiento desde 2004, conecta 3.557 pueblos/asentamientos, centro regional de despacho de viajes
Vallibus	España	23	Mezclado esquema - Bajo demanda y programado autobús transporte	Contratado hacia local público operador de transporte	Bien establecido marca, Tecnología innovadora, alto nivel de flexibilidad del servicio, Municipal compromiso
Bummelb a nosotros	Luxemburgo urgencia	1.164	De puerta a puerta DRT servicio	Estructura de conductor profesional de entrenamiento durante mucho tiempo desempleado de término	Financiado por el Ministerio de Trabajo, acerca de 600 pasajeros/día, en Operación desde 2001, marca establecida
Transporte en-demanda Bielsko Biala (Wilkowic mi)	Polonia	33	Puerta a PT detener la DRT servicio	Administrado por el Distrito Movilidad Centro en Bielsko Ciudad de Biala	DRT combinado con una "ventanilla única" que proporciona Información sobre todo tipo de opciones de movilidad, experiencia piloto novedosa para el contexto local.
Go-Mobil puerta a puerta puerta	Austria	9.536	Casi puerta-DRT a domicilio servicio	20 privados no-ganancia asociaciones pertenencia a el tenencia compañía Zona GM.	Alrededor de 160.000 pase/año, empoderamiento vulnerable usuarios una vida autodeterminada, buena cobertura territorial
Texelhop por	El Países Bajos ds	162	Demanda-influenciado parada a parada flexible transporte servicio	Subcontratado a el local Taxi empresa por el operador PT Conexión-Transdev	Operadores de taxis locales como subcontratistas del operador de transporte público, sistema de billetes inteligentes
Medio Tejo	Portugal	2.283	Predefinido rutas esquemas y pre-definido paradas	Gestionado en el intermunicipal nivelado y operado en taxi local empresas	Centralizado reserva/envío centro, administrado por el Comunidad Intermunicipal Medio Tejo
alpino Autobús	Suiza Dakota del Norte	29.000	Rutas fijas & en-demanda	Gestión Nacional Junta y varios regional asociaciones	Iniciativa de marca nacional, en funcionamiento desde 2006, que conecta las zonas rurales de montaña

			transporte servicios		área en todo el territorio suizo
Prontobus Módena	Italia	410	Bajo demanda servicio con predefinido rutas y paradas	Operado por el Operador de PT bajo un servicio específico contrato	Aplicación inteligente para reservar el servicio y un buen marketing y promoción, bien-Integrado con la oferta de transporte público
Narni Chiamabuss	Italia	197	Bajo demanda servicio con predefinido paradas	Operado por el Operador de PT, en colaboración con una cooperativa local	Marca establecida, muy utilizada por todos los usuarios objetivo, fuerte municipal compromiso
Sopotniki	Eslovenia	2.432	De puerta a puerta puerta DRT servicio	Sopotniki no Instituto de Propósito, en colaboración con municipios	Atender las necesidades sociales y básicas de las personas mayores, más de 250 voluntario conductores, fuerte organizativo estructura
Transporte en-demanda Vidzeme	Letonia	19.809	De puerta a puerta puerta DRT servicio	Subcontratado a dos transportes locales empresas	Piloto iniciativa cual fomentó debates en el Parlamento a establecer regulaciones paraBajo demanda servicios

Fuente: Contribución propia

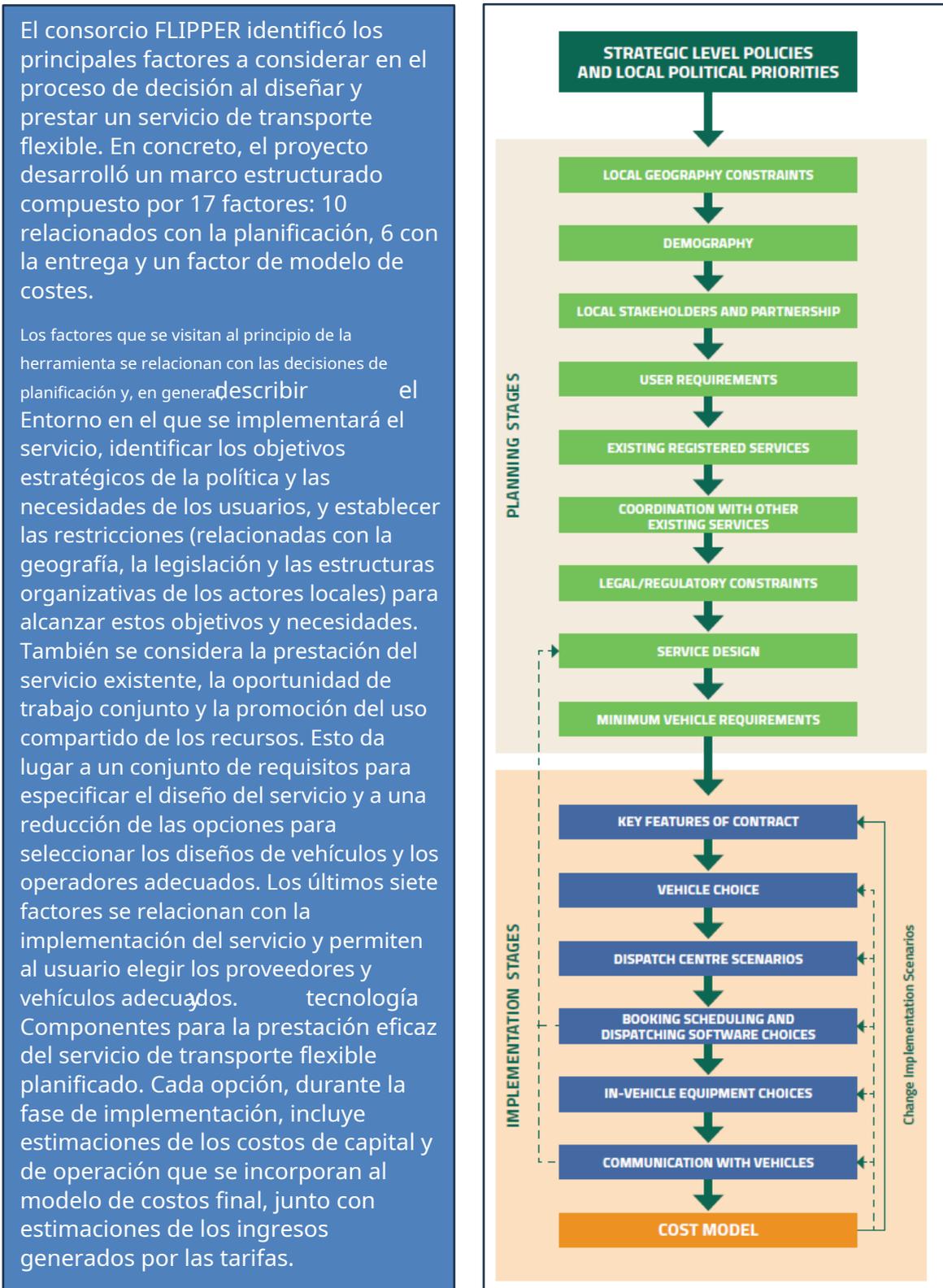
Por dónde empezar: estudio de viabilidad

Si está planeando diseñar e implementar un nuevo servicio de transporte flexible, un buen lugar para comenzar es la guía producida en el proyecto FLIPPER.¹, resumido [aquí](#) FLIPPER - "Servicios de Transporte Flexible y Plataforma TIC para la Ecomovilidad en Áreas Urbanas y Rurales Europeas" fue un proyecto del Programa INTERREG IVC (2008-2011). El objetivo general del proyecto, en el que participaron 11 socios de 7 países diferentes, fue la transferencia de experiencia, conocimientos y buenas prácticas sobre Servicios de Transporte Flexible (STF).²entre diferentes regiones europeas con el objetivo de aumentar la inclusión social de grupos y/o áreas de ciudadanos desfavorecidos, reduciendo el consumo energético y los impactos ambientales.

¹<https://keep.eu/projects/479/Servicios-de-Transporte-Flexible-a-ES/>

²FTS es un concepto amplio que incluye, pero no se limita a, DRT

Figura 21 Marco para el desarrollo de un servicio de FT



Fuente: Proyecto FLIPPER

Dónde encontrar ejemplos

Buenas prácticas en el punto de mira del Catálogo SMARTA-NET

Vallibus es una solución de TAD implementada en las zonas de menor densidad del municipio de Vallirana (Área Metropolitana de Barcelona, España), donde el transporte público presentaba una baja demanda. Opera con un esquema mixto, que incluye servicios de transporte en autobús a demanda (con paradas predefinidas) y programados. Se ha implementado una plataforma informática que consta de un módulo de gestión y diferentes interfaces (para pasajeros, conductores, operador y Autoridades).

Figura 22 - Vallibús Connecta't DRT, Vallirana, España



Fuente: Caso de estudio n.º 1.5 del Catálogo SMARTA-NET, <https://ruralsharedmobility.eu/demonstrators/vallibus-connecta't/>

Go-Mobil es un servicio de transporte flexible puerta a puerta que opera en 36 zonas periféricas y rurales de la región de Carintia, Austria. Este servicio complementa los sistemas de transporte público convencionales y proporciona a los residentes acceso a supermercados, médicos, oficinas de correos y paradas de autobús, atendiendo a unos 160.000 usuarios al año con un servicio diario. Go-Mobil se basa en un modelo de movilidad sin ánimo de lucro.

Figura 23 - Go-Mobil DRT, en Krumpendorf am Wörthersee, Carintia, Austria



Fuente: Caso de estudio n.º 1.8 del Catálogo SMARTA-NET, <https://www.krumpendorf.gv.at/buergerservice/verkehr/go-mobil-krumpendorf/>

Texelhopper es un servicio de transporte flexible, con paradas definidas según la demanda, en la isla de Texel. Opera mediante una combinación de una línea regular de autobús y el uso flexible de autobuses más pequeños. Mejora la coordinación intermodal entre ferry, tren y

autobús, y es proporcionado por los operadores de taxis locales como subcontratistas del operador de transporte público..

Figura 24 - Servicio bajo demanda de Texelhopper, Países Bajos



Fuente: Caso de estudio n.º 1.9 del Catálogo SMARTA-NET, <https://brandguide.transdev.nl/texelhopper/home/>

Prontobus busca integrar los servicios de transporte público urbano y extraurbano de la provincia de Módena con una solución adaptada a la demanda en los pueblos y zonas rurales vecinos, como Carpi, Castelfranco, Maranello, Mirandola y Pavullo. En 2017, en el marco del proyecto europeo RUMOBIL, se desarrolló un nuevo software para mejorar la calidad de la información del servicio. En 2022, el servicio Prontobus registró 55 139 viajeros.

Figura 25 - Servicio a demanda de Prontobus en la provincia de Módena, Italia



Fuente: Caso de estudio n.º 1.12 del Catálogo SMARTA-NET, <https://www.prontobusrumobil.eu/proyecto-rumobil/>

Proyecto MAMBA



Muchas zonas rurales de la región del Mar Báltico han experimentado una disminución y un envejecimiento de la población. Esto plantea serios desafíos para mantener instalaciones y servicios como el transporte público. El proyecto MAMBA (2017-2020), patrocinado por Interreg Región del Mar Báltico, trabajó con nueve proyectos piloto en seis países de la región del Báltico. Seis de estos proyectos piloto eran de personas a servicios.

Soluciones de movilidad, como el Transporte Adaptado a la Demanda (TRD), el transporte compartido, el coche compartido en pueblos y la Movilidad como Servicio (MaaS); los otros tres proyectos piloto buscaban acercar los servicios a la población. El equipo de MAMBA elaboró un excelente conjunto de informes que incluye tres directrices, estudios temáticos y casos de buenas prácticas.

Proyecto SMACKER



[BESAZO](#) Proyecto destinado a abordar las disparidades en la movilidad en zonas periféricas y rurales, diseñando y promoviendo servicios de transporte público eficientes y sostenibles.

El proyecto implementó pilotos en seis regiones piloto de Italia, Polonia, República Checa, Eslovenia, Hungría y Austria, cuatro de las cuales incluyen inversiones en equipos. También elaboró seis Planes de Acción Regionales para integrar mejor las zonas periféricas mediante la DRT e impartió diez capacitaciones transnacionales a autoridades de la UEC no asociadas. Otro resultado fue la publicación de cuatro [Pautas](#) sobre la planificación e implementación de DRT para autoridades políticas, proveedores de servicios de transporte público, usuarios, empresas y negocios

Proyecto ÚLTIMA MILLA



[Proyecto LAST-MILE](#) (2016-2020), patrocinado por Interreg Europa, abordó la movilidad sostenible para la «última milla» en las regiones turísticas. Examinó las condiciones de implementación de diversas soluciones de conectividad y desarrolló planes de acción regionales para seis

regiones europeas, y también produjo una [mejores prácticas](#) Análisis. Las regiones incluyeron Tirol Oriental, un sitio faro de SMARTA-NET. El equipo de ÚLTIMA MILLA desarrolló un excelente [folleto](#) cubriendo casos de buenas prácticas, factores de éxito, condiciones marco y medios para superar barreras.

Figura 26 - Consejos y trucos de soluciones de buenas prácticas

Tips and Tricks

<p>Ring a Link, Kilkenny </p> <p>Smartly planning a mixed network of fixed-route bus service supplemented by DRT to more remote areas optimize the resources and increase ridership.</p>	<p>Bürgerbus, Oberes Glantal </p> <p>Complement conventional PT services with community-based services thanks to volunteer drivers to improve access to services, especially for vulnerable users.</p>	<p>Transporte a la demanda, Castilla y Leon </p> <p>Regional Administration managing the operation of the centralised dispatch centre partnering with bus, vans and taxi companies to reach small and isolated villages.</p>
<p> Vallibus, Vallirana</p> <p>Provide accurate pick-up time and estimated time of arrival, as well as information about walking directions towards a pick-up point and from the drop-off point to the final destination to improve service usability and convenience.</p>	<p> Sopotniki, Slovenia</p> <p>Efficient coordination, and organization structure with a central management team and local units to provide a multi-region service and high level of community engagement.</p>	<p> Bummelbus, Luxembourg</p> <p>Cross-sectoral partnership working between different public department (social, health, education, work) or ministries to meet fundamental mobility needs and efficient use of public resources.</p>
<p>Go-Mobil, Carinthia </p> <p>Ensuring that Go-Mobil can be found in the timetable information of the public transport operator ÖBB, as well as in the route planner of "Kärntner Linien", makes it easy to plan routes that go beyond the service area of Go-Mobil.</p>	<p>Transporte a pedido, Médio Tejo </p> <p>Cluster of metropolitan and local authorities commonly pooling their resources to ensure possibility to join human resources for launching a new service and manage a DRT call centre.</p>	<p>Texelhopper, The Nedelands </p> <p>Leverage advanced ICT solutions offering performant algorithm for calculating best routes to propose based on the past, journey reservation, e-ticketing, real time monitoring, etc., to maximise service efficiency.</p>
<p> Alpine Bus, Switzerland</p> <p>Establish partnership combining public authorities and private companies (bus and taxi operators), as well as sponsors such as local hotels and businesses, to enhance financial sustainability.</p>	<p> Prontobus, Modena</p> <p>Providing the option to book via a number of means of communication (telephone, SMS, email, website and app) to ensure inclusivity and usability of the service.</p>	<p> Chiamabus, Narni</p> <p>Efficient cooperation between the public transport operator, providing the drivers, and the local NGO managing booking to optimize the resources.</p>

Fuente: Elaboración propia

2.2 Servicios de viajes compartidos

El uso compartido de vehículos no es un concepto nuevo, pero ha recuperado popularidad y se considera una alternativa real para brindar accesibilidad y movilidad a los ciudadanos en zonas escasamente pobladas. Los servicios de uso compartido de vehículos abarcan una amplia gama de servicios que permiten la agregación de la demanda de movilidad para compartir un viaje con otras personas en el mismo vehículo.³

Este vehículo realiza múltiples paradas a lo largo de la ruta para recoger y dejar pasajeros, reduciendo la necesidad de varios vehículos en la carretera. Estos servicios pueden integrar y complementar la oferta de transporte público y podrían desempeñar un papel fundamental para abordar los problemas de movilidad en entornos rurales que carecen de una oferta adecuada de transporte público convencional. Ejemplos de servicios de transporte compartido son:

- **Compartir coche**, en el que las personas comparten el viaje en el mismo coche al mismo tiempo, generalmente con un acuerdo preestablecido entre ellos;
- **taxi compartido**, en el que las personas comparten el mismo taxi; se trata de un sistema muy flexible, sin horarios, que suele seguir una ruta predefinida y que puede parar en cualquier lugar para recoger o dejar pasajeros.
- **Autostop electrónico** Se trata de una forma organizada de movilidad compartida, que puede implementarse con muy poco coste y sin necesidad de activos.



Fuente: Pexels

Por dónde empezar y cuestiones principales

Al investigar, planificar y evaluar el potencial de un servicio de viajes compartidos nuevo (o existente), primero debe identificar a los usuarios objetivo y sus necesidades, y segundo, analizar el área objetivo para determinar si un servicio de viajes compartidos podría ser la respuesta adecuada.

Una vez realizados los estudios de viabilidad y la tecnología esté implementada, es crucial dar a conocer el servicio y educar al público sobre su uso. Se debe fomentar un cambio de comportamiento hacia el concepto de viajes compartidos, más que las características del vehículo.

Esto se puede lograr mediante campañas de concienciación específicas, reuniones, anuncios, etc. Los usuarios deben percibir la utilidad de los servicios de transporte compartido en relación con el impacto ambiental y el mayor valor social. Mantener un alto nivel de satisfacción de los usuarios de transporte compartido también es fundamental: esto se puede garantizar ofreciendo un buen servicio de calidad y prestando atención a la seguridad.

Es importante señalar que la prestación del transporte rural, y en particular los servicios de transporte compartido, no es necesariamente una tarea exclusiva del sector público. Los vehículos/minibuses conducidos por voluntarios también han surgido como una solución para las zonas rurales, pero su cobertura no es necesariamente integral. Los enfoques voluntarios son

³El servicio de viajes compartidos se diferencia del servicio de transporte en taxi, como Uber, donde los conductores reciben un salario de la empresa.

A menudo limitados por la falta de un número suficiente de voluntarios para cubrir áreas y servicios más amplios.

Para ello, un requisito importante para el desarrollo de nuevos servicios de transporte compartido es la eliminación de las restricciones que impiden cubrir los costes generados por quienes prestan el servicio mediante las tarifas cobradas a los usuarios. Los programas de transporte compartido pueden ofrecer un servicio bastante completo para diferentes propósitos de viaje.

Al igual que en los servicios impulsados por voluntarios, el desafío es mantener un grupo suficiente de voluntarios/conductores para garantizar niveles de servicio adecuados.

Por último, es importante que los responsables de las políticas consideren los servicios de transporte compartido como un componente del sistema de movilidad general, especialmente como parte complementaria y alimentadora de los servicios de transporte público y no como servicios competidores.

El servicio NaboGO en Vejle, Dinamarca

NaboGO es un servicio de viajes compartidos basado en una aplicación implementado en 30 municipios daneses, así como en regiones de los Países Bajos, Suecia y Noruega, y cuyo objetivo es alentar a las personas a compartir viajes en automóvil cuando viajan desde áreas rurales a ciudades cercanas.

La solución de movilidad es una aplicación para compartir coche que se introdujo por primera vez en el pueblo de Smidstrup-Skærup, perteneciente al municipio de Vejle, en Jutlandia Meridional (Dinamarca). El servicio fue gestionado por el municipio de Vejle, en colaboración con el desarrollador de la aplicación, Nabogo, titular de los derechos de propiedad intelectual de la solución. La aplicación permite a los usuarios organizar viajes entre pueblos y alrededores, incluyendo las ciudades de Vejle, Kolding, Odense y Fredericia. Los propietarios de vehículos pueden registrarse en la aplicación si planean viajes o desplazamientos regulares a zonas urbanas cercanas, como Kolding u Odense, y desean ofrecer transporte a otras personas de su comunidad. Otros usuarios pueden usar la aplicación para buscar viajes a su destino. Los conductores pueden recoger pasajeros en los puntos de recogida ubicados en los alrededores del pueblo de Smidstrup-Skærup y en las localidades cercanas.

La app de Nabogo no solo conecta a conductores con posibles pasajeros, sino que también permite combinar su viaje en coche compartido con otros transportes públicos, como autobús o tren. De esta forma, se puede planificar el trayecto completo desde casa hasta el destino, combinando diferentes medios de transporte.

Hoy en día, los conductores reciben una pequeña remuneración por compartir su viaje en coche, basada en una tarifa fija (0,10 € por km), y los pagos se realizan a través de la aplicación. Además, tanto conductores como pasajeros reciben un subsidio de Nabogo para los primeros 10 km de cada trayecto, lo que hace que los viajes locales sean más relevantes y atractivos.

Figura 27 - Servicio NaboGO en Vejle, Dinamarca



Fuente: <https://nabogo.com/es/sobre-nosotros>

RezoPouce haciendo autostop, Francia

RezoPouce es un servicio organizado de autostop, activo actualmente en más de 1800 municipios franceses, que abarcan entre el 10 % y el 20 % del territorio nacional. El proyecto piloto está integrado en una visión más amplia de la movilidad sostenible, tanto a nivel local como departamental. El objetivo de esta visión es reducir el uso del coche individual para diferentes tipos de desplazamientos. El servicio RezoPouce busca reducir el uso del coche en distancias cortas y para los desplazamientos a los principales centros urbanos.

También busca contribuir a una mayor cohesión en las comunidades locales y ofrecer soluciones de movilidad a las personas que actualmente no disponen de ellas.

Figura 28 - Logotipo de RezoPouce

Fuente: <https://www.rezopouce.fr/>

Regiotaxi, Países Bajos

Regiotaxi es un tipo de transporte basado en la demanda, un servicio regional de taxi con viajes compartidos. Funciona como un servicio de taxi tradicional, aunque puede recoger a otros usuarios en el trayecto, ofreciendo así tarifas más bajas. Regiotaxi es un servicio nacional que complementa la red de transporte público. Es una solución intermedia entre el taxi y el transporte público, enfocada en viajes de corta distancia. Esta solución aborda la falta de transporte público y de opciones de transporte para personas con discapacidad.

La práctica muestra un enfoque colaborativo entre municipios y también con operadores que contribuyeron al funcionamiento continuo de este servicio durante años y permitieron conexiones de transporte fluidas y distribuidas en áreas rurales en toda la región donde el transporte público está ausente o es débil.

Factores de riesgo

Algunas de las soluciones de movilidad identificadas han demostrado ser insostenibles a largo plazo, tras haber enfrentado desafíos y dificultades que llevaron al cierre del servicio. Este ha sido el caso, en particular, de las plataformas de coche compartido de Braşov (Rumanía) y Trikala (Grecia). En Braşov, se desarrolló un servicio de coche compartido mediante una plataforma web en el marco del proyecto SMARTA 2 y se implementó en tres comunidades del Área Metropolitana de Braşov, en Transilvania (Rumanía). Esta solución estaba dirigida a la población rural, animándola a compartir sus viajes, reduciendo así los desplazamientos diarios individuales en coche privado. Fue la primera iniciativa de este tipo en la zona, cuyo objetivo era reducir el tráfico generado desde las zonas rurales hacia el centro de la ciudad, y se implementó en conjunto con una campaña de concienciación sobre movilidad sostenible y transporte público. El servicio ya no está operativo debido a que demostró ser insostenible por las siguientes razones principales:

- i. no había un modelo de negocio detrás ni presupuesto suficiente para mantener un equipo de coordinación;
- ii. Había una gran competencia entre aplicaciones de viajes compartidos similares que tenían un modelo de negocio adecuado.

Además, el servicio se lanzó justo antes de la llegada del COVID, que afectó extremadamente duramente el uso del servicio.

Por lo tanto, el servicio no se replicó en otras zonas de Rumanía.

2.3 Servicios de intercambio de activos

Los servicios de uso compartido de activos, como el coche compartido y la bicicleta compartida, permiten a los viajeros usar medios de transporte (como coche, bicicleta, patinete eléctrico, etc.) sin ser propietarios. Han ganado terreno en los últimos años y se han vuelto cada vez más populares, especialmente en grandes zonas urbanas y ciudades medianas. Sin embargo, en las zonas rurales, los desafíos para implementar este tipo de servicios son mayores, principalmente debido a la menor demanda (debida a la baja densidad, el mayor número de propietarios de vehículos, la baja calidad y frecuencia del servicio de transporte público, la escasez o inexistencia de taxis, etc.).

Se requiere un modelo de negocio diferente para su prestación, con una mayor orientación social, con una mayor participación de los municipios locales y los operadores de transporte público para ofrecer un servicio, probablemente a precios favorables. De hecho, estos servicios en zonas rurales no son rentables para los operadores comerciales y, por lo general, son organizados por las propias comunidades. Los altos costos de inversión y mantenimiento, así como los costos relacionados con la organización y operación, hacen que estos servicios rara vez se implementen en zonas rurales. Por ejemplo, ningún proveedor de vehículos compartidos activo en el mercado actual opera servicios/aplicaciones en zonas rurales o en pequeñas comunidades.

A pesar de ello, las autoridades públicas locales tienden a fomentar los servicios de movilidad compartida como una forma adecuada de mejorar la oferta de movilidad para los residentes en zonas rurales, complementando o integrando los servicios de transporte público existentes. En cuanto a los proveedores comerciales, el principal reto para una autoridad local sigue siendo el elevado coste, así como la necesidad de contar con una organización y un marco operativo bien estructurados.

Para los servicios de intercambio de activos, es importante comprender el impacto de la implementación de servicios de movilidad que requieren la interacción del usuario y sistemas de soporte tecnológico, como la reserva y las operaciones. Es crucial contar con una hoja de ruta para superar la fase inicial atractiva y comprender todos los impactos potenciales, a fin de evitar el desperdicio de recursos y las consecuencias negativas para las comunidades pequeñas y sus residentes.

Esta evaluación ayudará a definir el modelo de negocio en términos del coste "real" para la autoridad por la implementación de diferentes esquemas (incluyendo patrocinadores, espacios publicitarios, plazas de aparcamiento, marquesinas, etc.) así como las dimensiones y distribución de las flotas (considerando la matriz principal de origen/destino) y las áreas de aparcamiento. Estos aspectos deberían ayudar a los municipios locales a comprender si los servicios de compartición de activos son las soluciones más apropiadas, así como el beneficio real que aportan a nivel de movilidad. Una autoridad local debería tener la capacidad de evaluar si este tipo de servicio puede responder a las necesidades y requisitos de las comunidades, así como de calcular una estimación realista de los recursos necesarios para su desarrollo, gestión y operación. En principio, los servicios de compartición de activos deberían diseñarse como un componente del plan general de movilidad y deberían integrarse —y, por lo tanto, no competir— con los servicios de transporte público disponibles como, por ejemplo, los servicios de primera/última milla.

Además, un estudio de viabilidad basado en los resultados de las necesidades y demandas de transporte y en el nivel de operación solicitado también puede identificar el esquema de servicio más adecuado y si se debe designar un operador externo para gestionar el servicio general en la "carretera"/red.

Otro aspecto importante a tener en cuenta es la inversión que se debe realizar tanto en infraestructuras (por ejemplo, aumento de la seguridad vial, infraestructura ciclista,

En el caso de las bicicletas compartidas, se fomentan cambios en el comportamiento de los usuarios (p. ej., mediante eventos de concienciación y sensibilización, participación ciudadana, campañas de promoción y comunicación, e incentivos). Facilitar que las personas conozcan y utilicen más este tipo de servicios es fundamental para mejorar su aceptación y su funcionamiento a pleno rendimiento.

¿Por dónde empezar?

Una autoridad pública debe necesariamente comenzar con el desarrollo de un estudio de viabilidad sólido y detallado de los servicios de compartición de activos identificados, que debe tener en cuenta todos los elementos siguientes:

- Definición del área de estudio y de las principales necesidades (demandas) respecto a los diferentes segmentos/grupos de usuarios;
- Identificación del esquema de servicio (P2P, esquemas gratuitos, etc.), requerimientos del servicio, ubicaciones, etc.) y traducción de la conciencia de la complejidad en la acción de operación y el aspecto regulatorio y el rol de la autoridad;
- Definición de una estructura organizativa adecuada y de procedimientos operativos (teniendo en cuenta la necesidad de garantizar una accesibilidad y usabilidad sencillas a través de herramientas informáticas y aplicaciones);
- Identificación del coste de las inversiones (o contratación de servicios), el coste de mantenimiento y gestión de personal, estimación de los posibles ingresos y tarifas mediante actividades de benchmarking;
- Identificación de la necesidad de cualquier condición de apoyo (patrocinadores, colaboraciones PPP, etc.);
- Definición de KPIs específicos para la monitorización del servicio.

Dónde encontrar ejemplos

Buenas prácticas en el punto de mira del catálogo SMARTA-NET Flugs e-car sharing en Tirol Oriental, Austria

Flugs es un servicio de alquiler de coches eléctricos en estaciones de alquiler con 13 vehículos eléctricos disponibles para usuarios individuales (con carnet de conducir válido) en la región del Tirol Oriental, Austria. Lanzado en 2015 con un coche eléctrico compartido en la ciudad de Lienz, Flugs está presente actualmente en trece zonas diferentes de la región. El servicio se enmarca en una visión sostenible más amplia que consiste en proporcionar un entorno abierto, conectado, multimodal y rural donde se pueda promover la movilidad inteligente y sostenible para residentes y turistas. De hecho, recientemente se ha promocionado entre visitantes y turistas como una solución de movilidad flexible y asequible para visitar las zonas rurales de la región. Flugs está integrado con los servicios de información de transporte público, lo que contribuye a aumentar la concienciación sobre la movilidad sostenible, cambiando los hábitos de movilidad de los ciudadanos, alejándose del coche privado y, así, intentando reducir los costes de la movilidad privada, así como la necesidad de tener un segundo o incluso un tercer coche.

Sin embargo, el coche compartido eléctrico aún no goza de la misma aceptación en las zonas rurales y su sostenibilidad depende en gran medida de las suscripciones y el uso del servicio. Flugs está parcialmente externalizado y su único patrocinador es la Agencia Regional de Desarrollo del Tirol Oriental (RMO), con competencias en proyectos, iniciativas y políticas de movilidad sostenible. La RMO se ocupa, invierte y cree en la promoción y difusión.

actividades a través de la población rural para aumentar la popularidad y el uso del servicio.

Figura 29 - Flugs, coche compartido eléctrico en Tirol Oriental, Austria



Fuente: © Regionalenergie Osttirol,

https://vcoe.at/news/details/bute-kombination-carsharing-und-oeffentlicherverkehr?page_n168=51

Bicicletas compartidas de BeÁgueda, Portugal

beÁgueda es un servicio de bicicletas eléctricas compartidas implementado en Águeda, un pequeño municipio de la región de Aveiro, en el centro de Portugal. El servicio ofrece 16 estaciones y 45 bicicletas, ubicadas en Águeda y en otros 9 pueblos a lo largo del río Vouga. El proyecto beÁgueda se implementó en 2011 en Águeda gracias a fondos europeos y se ha expandido desde entonces, lo que ha dado lugar a una importante dimensión y organización del sistema de bicicletas compartidas. Las estaciones están ubicadas en lugares céntricos de Águeda y en las parroquias rurales (oficina de turismo, parroquia y ayuntamiento, entre otros).

El servicio busca mejorar la conectividad de las parroquias rurales con el centro de Águeda, fomentando hábitos más saludables y sostenibles con el medio ambiente. El principal grupo objetivo son los estudiantes de zonas rurales, que utilizan el servicio para llegar fácilmente a la estación de tren y a sus escuelas. De hecho, los principales orígenes y destinos son las estaciones de tren y los colegios, aunque a lo largo de los años se ha registrado una creciente demanda por parte de los trabajadores de los polígonos industriales que rodean el centro de Águeda (aún sin servicio de bicicletas compartidas).

El servicio ha servido de inspiración a otros municipios, especialmente en Portugal, pero también en Galicia (España). Ampliaciones posteriores a otras zonas requerirían un mayor nivel de organización, lo que incrementaría los costes de operación y mantenimiento, que son cubiertos en su totalidad por el municipio de Águeda. El principal reto es definir y poner en marcha un modelo de negocio diferente para financiar el servicio, que actualmente depende en gran medida de fondos externos.

Figura 30 - Bicicleta compartida beÁgueda, Región de Aveiro, Portugal



Fuente: © Câmara Municipal de Águeda, [SMARTA 2 – Manifestantes \(interregeurope.eu\)](#)

Factores de riesgo

Una primera consideración simple pero relevante para responder a las diferentes necesidades de movilidad de las áreas rurales es que las soluciones de intercambio de activos deben estudiarse, diseñarse e implementarse como componentes del Plan de Movilidad general e integrarse, es decir, no en competencia, con los demás servicios de transporte público disponibles en el área.

Las administraciones públicas se enfrentan a diversos retos antes de decidir operar un servicio de coche o bicicleta compartida. En primer lugar, es necesario contar con normativas municipales específicas para garantizar el correcto uso de los carriles bici, las zonas de atraque, las zonas de aparcamiento, el acceso a las zonas peatonales, las estaciones de recarga, etc. Estas normativas también deben facilitar la integración e interconexión de los diferentes sistemas de transporte mediante herramientas específicas (por ejemplo, aplicaciones móviles para reservar y pagar diferentes servicios), el intercambio de datos (infomovilidad) y la apertura de los sistemas de reserva y pago a terceros.

Luego existe la necesidad de monitorear el cumplimiento del servicio con unos KPI mínimos predefinidos, así como tener una estructura adecuada dedicada a la operación y organización de estos servicios para garantizar su máxima eficiencia.

Otro aspecto importante a considerar es que este tipo de servicios a menudo tienen dificultades para mantenerse económicamente sostenibles y necesitan cubrir la diferencia entre los costos operativos y los ingresos. El patrocinio puede considerarse una posible contribución para reducir los costos operativos y encontrar un nuevo modelo de negocio viable.

Además, el servicio de compartición de activos puede ser más eficiente si el precio se puede integrar con otros esquemas tarifarios de servicios de movilidad.

Lecciones aprendidas de experiencias anteriores

Existen varios ejemplos de servicios de uso compartido de activos que resultaron insostenibles a largo plazo o que enfrentaron desafíos y dificultades que llevaron a su cierre. Un ejemplo es Talybont Energy, un servicio de coche compartido eléctrico implementado en Talybont-on-Usk, una localidad en pleno Parque Nacional de Brecon Beacons, en Powys (Gales, Reino Unido). En esta zona, la dispersión de la población y la baja demanda impidieron el desarrollo de un servicio de coche compartido convencional gestionado por un operador comercial.

Por lo tanto, el servicio de coche compartido electrónico implementado se basó principalmente en el esfuerzo voluntario de Energy Talybont, una empresa local sin fines de lucro, del consejo local y de un ayuntamiento local.

Autoridad de financiación. Inicialmente, los miembros solo pagaban una tarifa reducida por usar el servicio, pero durante el último año de actividad, el seguro de alquiler de vehículos se volvió extremadamente caro. El aumento y el elevado coste operativo, así como la limitación de los ingresos, llevaron al cierre del servicio. El servicio solo habría podido mantenerse económicamente sostenible si la compra de los vehículos hubiera sido financiada por la comunidad local y si los gastos operativos hubieran sido cubiertos por el municipio u otros organismos.

Otros factores de riesgo están asociados a la gestión de incidentes, robos o vandalismo, el mantenimiento de los vehículos y los problemas relacionados con la tecnología asociada (p. ej., sistemas de reserva y tecnología a bordo; batería, conectividad y cobertura GPS). La prestación de estos servicios de movilidad también requiere el acceso y el uso de datos confidenciales de los usuarios y funciones sensibles de seguridad, vulnerables a ciberataques.

Figura 31 - Comunidad de vehículos compartidos de Talybont, Reino Unido



Fuente: © Talybont-on-Usk Energy, <https://talybontenergy.co.uk/sobre/nuestros-directores/>

3. Hacia **sin costura** **multimodal** **transporte**

Una vez implementado un paquete de servicios de transporte, es importante garantizar su integración. Esto podría parecer un asunto sencillo, pero lo cierto es que se trata de asuntos y actores de naturaleza muy diversa. Además de los servicios de autobús con ruta fija, existen diferentes modalidades de servicios de movilidad compartida, incluyendo aquellos que se asemejan al transporte público (como el DRT puerta a puerta) y otros en los que las personas se combinan en un vehículo (como el coche compartido). Con la integración podemos hablar de planificación, operaciones, programación, información, etc.

Uno de los principales desafíos reside en la diversidad de tamaños de operadores. En muchos casos, existen pequeños operadores que operan un servicio de movilidad compartida y que intentan conectar con grandes operadores, es decir, los operadores de ferrocarriles y autobuses convencionales. La cuestión radica entonces en cómo gestionar la asimetría entre los operadores locales y la gran red de transporte público convencional.

En la práctica, el enfoque de integración implica diferentes niveles de participación, desde la concepción, el diseño y la programación hasta la coordinación de la operación y la elaboración de informes. Estos niveles, especialmente en zonas rurales, también se ven afectados por la diferente tipología y tamaño de los operadores de transporte involucrados, así como por la organización y el contexto digital relacionados. Con base en las prácticas de movilidad investigadas en SMARTA-NET, el tema de la integración puede resumirse como se muestra en la Figura 32. A menudo, se utiliza la capa más básica, denominada Nivel 1, donde se obtiene una conexión pasiva en la parada de autobús (el usuario simplemente es conducido hasta la parada).

En el Nivel 2, ubicamos las paradas y, eventualmente, los horarios de los diferentes servicios se muestran en el mismo lugar. Muchos profesionales trabajan actualmente en el Nivel 3, donde contamos con una unidad de coordinación sencilla que gestiona el servicio y, en particular, la información a los pasajeros en tiempo real. Yendo un paso más allá, comenzamos a implementar la gestión de conexiones (Nivel 4), en la que nos esforzamos activamente por garantizar que el servicio local y el transporte público se conecten entre sí y que los usuarios realicen sus conexiones a tiempo. En estos casos, se firman acuerdos entre operadores, en particular para gestionar los diferentes sistemas de seguimiento de vehículos, incluyendo procedimientos para gestionar los casos en que no se realiza una conexión. Los Niveles 5 y 6 son aquellos en los que los servicios de movilidad rural están completamente integrados con la capa operativa, así como con la capa de atención al cliente, con pagos integrados, viajes intermodales, etc.

Figura 32 - Capas de integración principales

Main integration layers between rural shared mobility and conventional public transport	
Level 1	Passive connection at bus stop
Level 2	Co-location and coordinated timetable of the PT services
Level 3	Coordination/simple management of services, information and digital solution
Level 4	Connection management, with porocesses, data sharing and digital solution
Level 5	Near fully, integrated, including the Operational layer
Level 6	Fully integrated at Operations and Customer Service layers

Fuente: Elaboración propia

Los centros se organizan a través de una red de centros. A finales de 2023, el Proyecto recopiló 155 centros (9 de los cuales son estudios de caso del Proyecto SmartHubs) y 26 redes de centros de movilidad. El Proyecto también ha recopilado información sobre un tema específico. [Página web](#) los principales proyectos de investigación e innovación que involucran centros de estudios de caso.

3.2 Tecnología y operaciones

Las herramientas digitales y las TIC posibilitan y respaldan la disponibilidad, operación e integración de servicios de transporte colectivos e innovadores que abarcan diferentes funciones, como la recopilación de datos, el control y monitoreo del servicio, la evaluación del desempeño, la interoperabilidad y accesibilidad y el análisis e informes de servicios.

Los sistemas de referencia o soluciones digitales que responden a las principales necesidades de los servicios de pasajeros (control de flotas/activos, emisión de billetes, información al usuario, etc.) y a los diferentes niveles de integración con los demás servicios (y sistemas de soporte relacionados) ya están consolidados y ampliamente disponibles en el mercado. El principal reto (o necesidad de las autoridades públicas o comunidades) es comprender adecuadamente la complejidad de estas soluciones en términos de objetivos, requisitos, organización, nivel de operación, gestión de inversiones y costes de operación, como se evaluó especialmente en Kilkenny (para el Proyecto de Información de Pasajeros en Tiempo Real (RTPI), Caso Práctico n.º 1.1 del Catálogo), o en ELBA (para la Agencia de Movilidad de Uso Compartido, Caso Práctico n.º 4.5 del Catálogo).

Las herramientas digitales y los sistemas TIC producen una enorme cantidad de datos (GPS, horarios de llegada/salida, transacciones, embarque y desembarque, etc.), permitiendo la extracción y agregación de datos (tiempo de recorrido, intervalos, O/D, retrasos, origen de los billetes, recorridos perdidos, KPI del servicio, rutas, comportamiento de las líneas, fiabilidad de los servicios, regularidad en el cumplimiento del horario, etc.).

Esto requiere una evaluación detallada de los recursos y las habilidades necesarias para la gestión de las soluciones implementadas, especialmente para un operador de transporte que opera en zonas rurales. No es recomendable establecer un contexto tecnológico o digital sin comprender los diferentes impactos en la operación diaria y los costos asociados; por lo tanto, es necesario desarrollar un estudio técnico específico para evitar el riesgo principal de convertir el uso de las TIC en un problema adicional, en lugar de una solución de apoyo para la mejora del servicio específico.

El siguiente enfoque paso a paso proporciona una guía práctica sencilla para ayudar a los profesionales a abordar cuestiones complejas relacionadas con la tecnología y la integración de herramientas digitales.

Figura 34 – Enfoque escalonado



Fuente: elaboración propia

3.3 Marketing, promoción, atención al cliente

Cuidar el marketing y la información al usuario sobre los servicios de transporte público en zonas rurales es crucial. Los usuarios pueden tener una percepción errónea de la oferta de transporte actual por diversas razones. Un número insuficiente de paradas, paradas de baja calidad (falta de zonas de espera seguras y protegidas, información sobre horarios y mapas), averías frecuentes del servicio, baja frecuencia, etc., son algunas de las causas que pueden afectar negativamente la percepción. Unas campañas de marketing eficaces y sostenidas garantizan que los residentes rurales conozcan los servicios de transporte público y compartido disponibles y nuevos, y fomentan su uso. Una comunicación clara a través de materiales de marketing ayuda a los usuarios potenciales a comprender las rutas, los horarios y los beneficios de los servicios, lo que aumenta el número de pasajeros al atraerlos.

¡Prestar atención!

En las numerosas zonas rurales, que carecen de servicio de transporte público, los residentes no tienen la costumbre ni la experiencia de usar el transporte público, salvo quizás al visitar zonas urbanas. Es una experiencia de viaje completamente diferente a la que están acostumbrados: conducir solos o pedir que los lleven. En muchos sentidos, resulta extremadamente incómodo comparado con la libertad de ir en coche a donde y cuando uno quiera, con capacidad para llevar cosas. Requiere un cambio fundamental en la forma de viajar, así como aprender a dónde y cuándo va el transporte público, cómo usarlo, etc.

Esto requiere no solo educación sobre los servicios, sino también explicación y persuasión sobre si se debe considerar el uso del transporte público y por qué. Requiere un reequilibrio del valor que se le asigna al viaje, lo que a su vez requiere campañas de marketing y comunicación bien estructuradas y sostenidas. Esto se suma al marketing estándar que informa a la gente sobre la oferta de transporte. Las acciones relevantes que se deben implementar para promover el uso de medios de transporte compartido incluyen las siguientes:

- Se deben designar puntos de conexión y darlos a conocer ampliamente;
- Se deben coordinar los horarios (o programar servicios de movilidad compartida para que se conecten);
- Se deben mejorar las instalaciones básicas en las paradas designadas (lugar de espera seguro y protegido, información sobre horarios, mapa);
- Deberían existir instalaciones de estacionamiento para automóviles o bicicletas cerca de las paradas y centros principales; en áreas rurales remotas, puede ser que algunos pueblos y asentamientos estén lejos de la red de transporte público.

Siempre que se produzca una mejora en el servicio de transporte público o en la movilidad compartida, es importante animar a las personas a reevaluar si el transporte público puede satisfacer sus necesidades. No basta con hacer cambios y esperar que la gente venga; es necesario una difusión activa a través de canales relevantes para los usuarios objetivo (sitio web, periódico local, señalización, etc.). SMARTA-NET elaboró una Guía específica sobre movilidad más sostenible en regiones de turismo rural. Esta Guía ofrece consejos prácticos sobre cómo inspirar e informar sobre las opciones de movilidad, antes y durante el viaje, con ejemplos de buenas prácticas sobre qué información difundir y cómo hacerlo. Si desea obtener más información, puede descargarla desde [Sitio web de SMARTA-NET](#) .

Conclusiones

Las soluciones de buenas prácticas y las dimensiones innovadoras relacionadas evaluadas por SMARTA-NET han sido iniciadas en su mayoría por actores de nivel local, en algunos casos bajo su propio mandato y finanzas limitadas; en otros casos, iniciadas por actores no relacionados con el transporte (por ejemplo, comunidades locales, asociaciones LEADER) que se encargan de encontrar soluciones cuando las autoridades autorizadas no lo hacen.

Durante este período de cambio, la movilidad rural se ha convertido en una alta prioridad para los responsables políticos y decisores europeos. Sin embargo, para lograr mejoras significativas en la cantidad, la disponibilidad y la calidad de la movilidad rural, es crucial aprovechar la voluntad, las capacidades y el conocimiento local de los actores locales. Dada la gran diversidad de comunidades en toda Europa, la única solución práctica es situar a los actores locales en el centro del proceso y otorgarles una autonomía y flexibilidad sustanciales para alcanzar los objetivos globales y locales de la forma que consideren más adecuada. Esto implica un diseño y una movilización desde la base, dentro de marcos de orientación y facilitación. Esto también tiene importantes implicaciones a nivel local. Si bien los gobiernos nacionales y regionales pueden proporcionar fondos, orientación de alto nivel y mayor autoridad para actuar, persiste el problema de la capacidad.

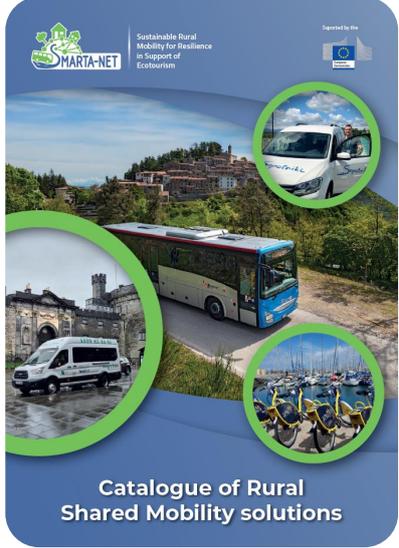
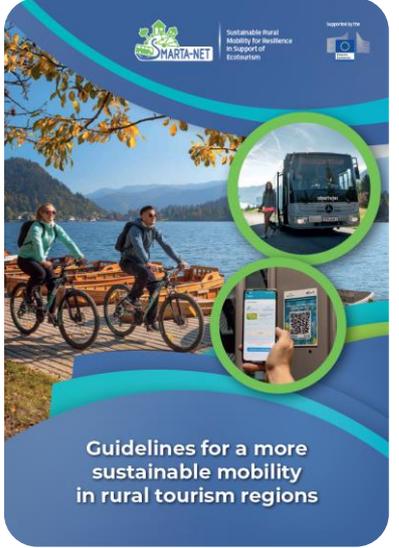
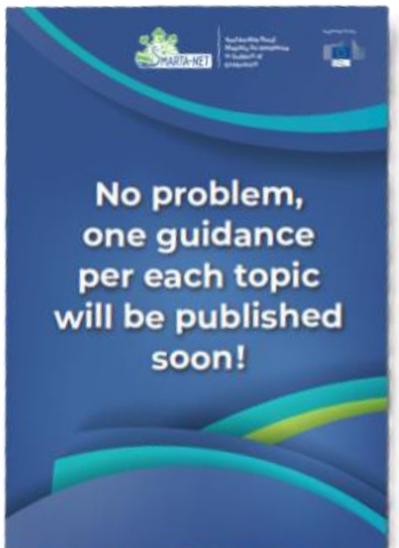
La mayoría de los actores rurales locales, incluidas las autoridades y agencias locales, tienen poca o ninguna experiencia previa en la planificación y organización de servicios de movilidad, en las buenas prácticas actuales y emergentes, en las competencias operativas y logísticas necesarias, o en la financiación sostenible para dichos servicios. Asimismo, tienen poca o ninguna capacidad para integrar el enfoque de movilidad de su zona específica con la red regional más amplia o con las zonas urbanas cercanas.

Esta Guía pretende contribuir a abordar estos desafíos. Como se presenta brevemente en este informe, existen diversos ejemplos de soluciones de movilidad sostenible y compartida que se están implementando en diferentes territorios rurales. Estos ejemplos pueden servir de inspiración a otras regiones europeas que enfrentan problemas de accesibilidad y conectividad.

Puede que su comunidad local cuente con recursos limitados, pero conocer estas buenas prácticas puede ayudarle a usted y a las partes interesadas a seleccionar las soluciones más adecuadas. Esto le ayudará a evitar empezar desde cero y a ahorrar valiosos recursos.

Por ello, le deseamos mucha suerte y, para más información sobre soluciones de movilidad específicas, consulte el Catálogo disponible en: <https://www.smartanet.eu/reports/>.

Tabla 3 - Documentos de orientación de SMARTA-NET

<p>¿Quieres saber más? sobre ejemplos de movilidad sostenible ¿Soluciones para las zonas rurales?</p> <p>Por favor, eche un vistazo al catálogo SMARTA-NET en “Movilidad rural compartida soluciones”.</p>	<p>¿Quieres? Entender cómo se hace Es más fácil y agradable para los locales y los visitantes utilizar alternativas. ¿Modos de transporte?</p> <p>Consulte la Guía SMARTA- NET para una “movilidad más sostenible” en regiones de turismo rural”</p>	<p>¿Quieres saber más sobre la integración de la dimensión rural en existente Sostenible ¿Planes de Movilidad Sostenible (PMUS)?</p> <p>Te gustan nuestras ideas, pero no sabes cómo financiarlas ¿a ellos?</p>
 <p>Catalogue of Rural Shared Mobility solutions</p>	 <p>Guidelines for a more sustainable mobility in rural tourism regions</p>	 <p>No problem, one guidance per each topic will be published soon!</p>

Fuente: Elaboración propia

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

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

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

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).

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.



Publications Office
of the European Union

ISBN: 978-92-68-27128-5

doi: 10.2832/8815712