



Guía sobre opciones de financiación y fondos para la Movilidad Rural

Contrato: MOVE/2022/OP/0008

Escrito por
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
Noviembre – 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

Guía sobre opciones de financiación y fondos para la movilidad rural

Contrato: MOVE/2022/OP/0008

Dirección General de Transporte y Movilidad
Inversión, Transporte Innovador y Sostenible

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

Número gratuito(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) La información proporcionada es gratuita, al igual que la mayoría de las llamadas (aunque algunos operadores, cabinas telefónicas u hoteles pueden cobrar).

AVISO LEGAL

Este documento ha sido elaborado para la Comisión Europea, sin embargo, refleja únicamente las opiniones de los autores, y la Comisión no se hace responsable del uso que pueda hacerse de la información contenida en el mismo.

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

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2025

ISBN: 978-92-68-27210-7

doi: 10.2832/8546706

© Unión Europea, 2025

Se autoriza la reproducción siempre que se cite la fuente.

CONTENIDO

TÉRMINOS CLAVE Y DEFINICIONES.....	7
INTRODUCCIÓN.....	8
1. RETOS PARA ACCEDER A FONDOS PARA SERVICIOS DE MOVILIDAD RURAL.....	10
2. FACTORES HABILITANTES PARA ACCEDER A LA FINANCIACIÓN.....	15
3. MARCOS FINANCIEROS PARA SERVICIOS DE MOVILIDAD COMPARTIDA RURAL.....	17
4. FINANCIACIÓN POR ETAPAS Y ESTRATEGIAS FINANCIERAS.....	21
5. DEFINICIÓN DE LOS ELEMENTOS CLAVE DEL PROYECTO.....	22
6. EVALUACIÓN DE LOS REQUISITOS Y PLANES DE FINANCIACIÓN.....	33
7. NAVEGAR EN UN MERCADO ALTAMENTE REGULADO.....	43
8. DAR VOZ A LAS PROPUESTAS.....	46
CONCLUSIONES.....	54

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Ejemplos de KPI adaptados para evaluar las deficiencias en la movilidad rural.....	14
Tabla 2 Potencial, objetivos, limitaciones y colaboración de los principales proponentes objetivo.....	23
Tabla 3 Tipos clave de proyectos de movilidad en zonas rurales.....	26
Tabla 4 Combinar fuentes de financiación para soluciones de movilidad rural.....	36

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Servicios de transporte troncales y localizados en territorios rurales.....	9
Figura 2 Panorama de financiación para la movilidad rural.....	10
Figura 3 Aspectos destacados de la iniciativa de asociación KITE en Kilkenny, Irlanda.....	16
Figura 4 Transporte a demanda BürgerBus en Oberes Glantal, Alemania.....	16
Figura 5 Marcos financieros para soluciones de movilidad.....	18
Figura 6 Marcos financieros para Transporte a Demanda (TAD) en Medio Tejo, Portugal.....	18
Figura 7 Gestión de cuestiones organizativas y operativas.....	19
Figura 8 El servicio puerta a puerta Sopotniki en Eslovenia.....	20
Figura 9 Enfoque progresivo para la financiación de la movilidad rural y las estrategias financieras.....	21
Figura 10 Definición de los elementos clave del proyecto – Pasos 1-3.....	22
Figura 11 Car-sharing comunitario en la comunidad rural de Villerouge-Termenès.....	25

Figura 12 Proyecto VysoMarch en la frontera entre Austria y Eslovaquia	28
Figura 13 Requisitos de financiación para soluciones de movilidad compartida rural.	30
Figura 14 Cuestiones financieras para las soluciones de movilidad compartida rural.	31
Figura 15 El Proyecto de Movilidad Inteligente en el Valle de Garfagnana, Italia.	32
Figura 16 Definición de los elementos clave del proyecto – Paso 4-6	33
Figura 17 Tipos de financiación para soluciones de movilidad rural.....	34
Figura 18 Resumen de las necesidades de financiación en las diferentes fases del proyecto	35
Figura 19 Sistema de bicicletas compartidas Sprottenflotte en la región de Kiel, Alemania	35
Figura 20 Aprovechamiento de las fuentes de financiación en Rethymno, Grecia.....	38
Figura 21 Sosteniendo un esquema rural de coches eléctricos compartidos: El Modelo FLUGS en Tirol Oriental	39
Figura 22 Financiación necesaria para costes previos al proyecto y de capital	40
Figura 23 Financiación necesaria para los costes operativos en servicios de transporte flexible	41
Figura 24 Financiación necesaria para los costes operativos en servicios de viajes compartidos	42
Figura 25 Definición de los elementos clave del proyecto – Paso 7	43
Figura 26 Transporte a Demanda en Médio Tejo, Portugal.....	45
Figura 27 Definición de los elementos clave del proyecto – Paso 8-10	46
Figura 28 Tareas para la elaboración de un plan de negocio de servicio de movilidad rural.....	47
Figura 29 Modelo Canvas para soluciones de movilidad rural.	48
Figura 30 Beneficios sociales asociados con la movilidad rural	50
Figura 31 Ferrocarriles Verdes en Valmiera, Letonia	50
Figura 32 Pasos clave para preparar una solicitud de propuesta.....	51
Figura 33 ejemplo: Navegando por el espectro de los programas de financiación de la UE	52

TÉRMINOS CLAVE Y DEFINICIONES

Plazo	Definición
PAC	La Política Agraria Común (PAC) es una política común para todos los países de la UE. Se gestiona y financia a nivel europeo mediante los recursos del presupuesto de la UE. La PAC apoya un mercado único abierto para los productos agroalimentarios de la UE, garantizando precios asequibles, manteniendo algunos de los estándares de seguridad y de sostenibilidad ambiental más altos del mundo, manteniendo la vitalidad de las comunidades rurales.
Inversión de capital	Los gastos de capital son los gastos necesarios para adquirir, actualizar y mantener activos fijos físicos (por ejemplo, infraestructuras viales, carriles para bicicletas, puentes, túneles, etc.), incluyendo tecnología o equipos (sistemas de seguridad y sistemas de priorización vial, sistemas de venta de billetes, sistemas de gestión de la información, etc.), y activos móviles, incluyendo vehículos.
ERMN	La Red Europea de Movilidad Rural (ERMN) es una red paneuropea sobre movilidad rural, promoviendo el intercambio de conocimientos y experiencias entre autoridades locales, profesionales y otros expertos. Ha sido iniciada y coordinada por el Proyecto SMARTA-NET
Financiación	Proceso de obtener capital y conseguir los fondos necesarios para desarrollar una solución, lo que puede incluir préstamos, líneas de crédito, subvenciones o inversiones. También abarca todas las recomendaciones para atraer inversiones y para acceder a un fondo.
Fondos	Panorama de los diferentes fondos disponibles para el desarrollo y mantenimiento de una solución o servicio de movilidad
Gastos Operativos	Gastos operativos para la ejecución de un servicio (por ejemplo, costes de energía para la operación de vehículos, salarios y beneficios del personal, primas de seguros, mantenimiento y reparación de vehículos e infraestructura, ventas y marketing), así como otros gastos relacionados necesarios para el funcionamiento diario del servicio.

INTRODUCCIÓN

Este documento es el último de un conjunto de cuatro documentos de orientación elaborados por SMARTA-NET¹. Estos documentos ayudan a desarrollar la capacidad de los municipios para elaborar e implementar soluciones de movilidad sostenibles, inclusivas e integradas en sus territorios. En particular, esta Guía se centra en un aspecto crítico: las opciones de financiación para las iniciativas de movilidad rural, incluida la movilidad en beneficio del turismo rural. La falta de recursos y de conocimientos específicos sobre cómo obtener financiación constituye un obstáculo importante para las comunidades rurales que pretenden poner en marcha servicios de movilidad adaptados a sus necesidades.

Para abordar esta necesidad, esta Guía proporciona un enfoque gradual. Está diseñada para guiar a los municipios rurales y a los profesionales en la comprensión, preparación y presentación de propuestas de financiación y estrategias financieras sólidas para proyectos de movilidad, así como para garantizar la sostenibilidad de los servicios de movilidad a lo largo del tiempo. Cada capítulo se basa en elementos clave necesarios para la elaboración de un plan de proyecto sólido, desde la identificación de los retos y los activos de las comunidades rurales hasta la evaluación de alternativas financieras viables y la definición de los componentes esenciales del proyecto.

Este enfoque estructurado pretende ayudar a las autoridades locales a navegar por los complejos paisajes de financiación, a evaluar claramente las necesidades financieras y a desarrollar propuestas convincentes que aborden tanto aspectos regulatorios como las particularidades del mercado relacionadas con la movilidad rural.

Tanto si es usted representante de un municipio rural, una autoridad regional, un operador de transporte o un miembro de la comunidad local, esta Guía le servirá como herramienta práctica para identificar y acceder a fuentes de financiación para iniciativas de movilidad rural.

El acceso hacia y desde las zonas rurales puede considerarse desde dos perspectivas complementarias.

- **La primera perspectiva se centra en cómo los residentes rurales se conectan con lo que necesitan.** Esto incluye servicios esenciales, empleo, educación y otras oportunidades, muchas de ellas disponibles solo fuera de su localidad inmediata. Esta dimensión de la accesibilidad es fundamental para garantizar la inclusión social y la calidad de vida de las comunidades rurales.
- **La segunda perspectiva considera la accesibilidad de las zonas rurales desde el exterior,** haciendo hincapié en la facilidad con la que las empresas, los turistas y otros visitantes pueden llegar a estas regiones. Este es un factor crítico para impulsar el desarrollo económico, fomentar el turismo y apoyar a las industrias locales.

Juntas, estas perspectivas destacan la doble importancia de las soluciones de movilidad para conectar las zonas rurales con el tejido económico y social más amplio.

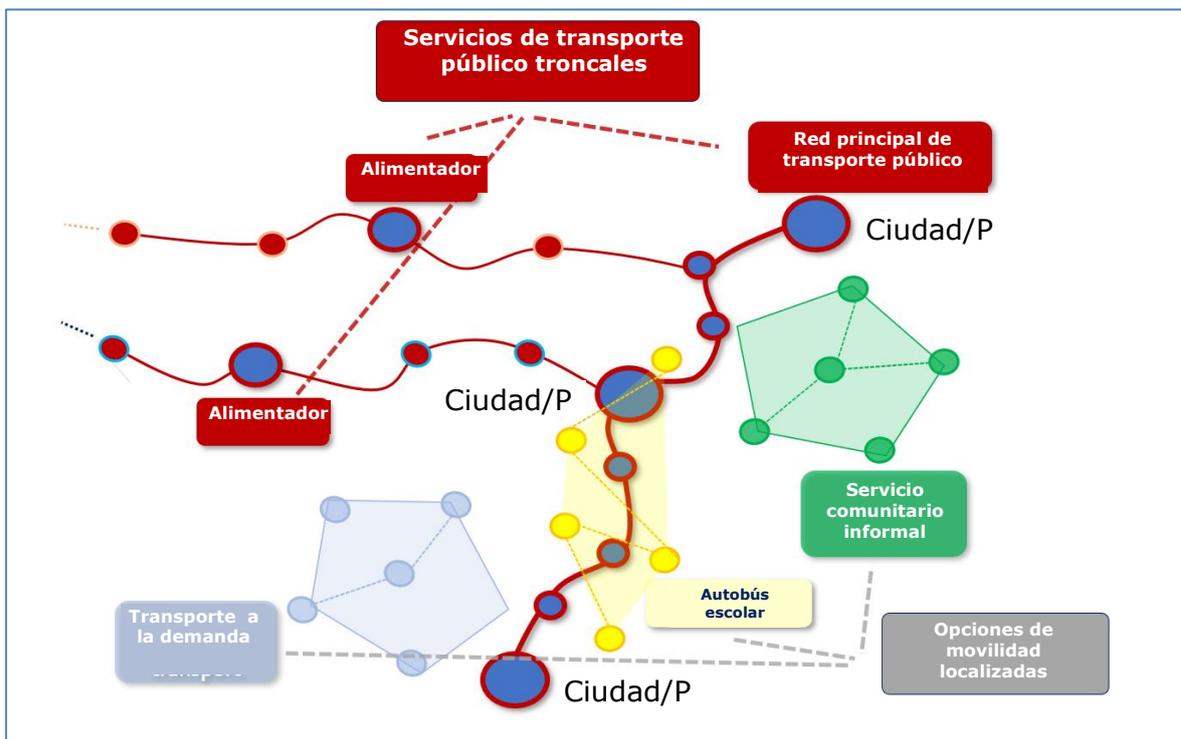
En el ámbito de la financiación de la movilidad rural, distinguimos entre "*servicios troncales*" y opciones de movilidad más localizadas (Figura 1).

¹Los otros tres documentos de orientación son: i) Orientación sobre soluciones de movilidad compartida rural; ii) Guía para la movilidad sostenible en comunidades turísticas rurales; y iii) Orientación sobre la integración de los aspectos de la movilidad rural en el diseño de los PMUS – prueba rural de los PMUS.

- **Los servicios troncales**, como los servicios interurbanos, los servicios de autobuses de larga distancia y los servicios de transporte regional, están integrados en las redes formales/convencionales de transporte público. Se benefician de estructuras de planificación, organización y financiación establecidas. Estos servicios están respaldados por financiación pública o funcionan comercialmente mediante inversión del sector privado. Sirven como las principales arterias de transporte, conectando ciudades medianas con ciudades más grandes y centros de transporte regional. Tienen paradas limitadas en las zonas por las que pasan.
- **Los servicios de movilidad localizados**, como los que proporcionan acceso a destinos clave dentro de las zonas rurales o los que conectan con los centros de transporte troncales, se enfrentan a importantes retos de financiación y estructurales. Estos servicios son fundamentales para cubrir las necesidades de movilidad diaria de las comunidades rurales, pero han sido gravemente desatendidos durante décadas. A diferencia de los servicios troncales, la financiación de la movilidad local suele ser incierta, fragmentada y carece de compromisos legales específicos o de objetivos coherentes. Además, en muchos casos las soluciones de movilidad local no se consideran "transporte público" y, por lo tanto, no tienen acceso a las principales líneas de financiación para este sector.

Figura 1 Servicios de transporte troncales y localizados en territorios rurales.

Fuente: MemEx



1. RETOS PARA ACCEDER A FONDOS PARA SERVICIOS DE MOVILIDAD RURAL

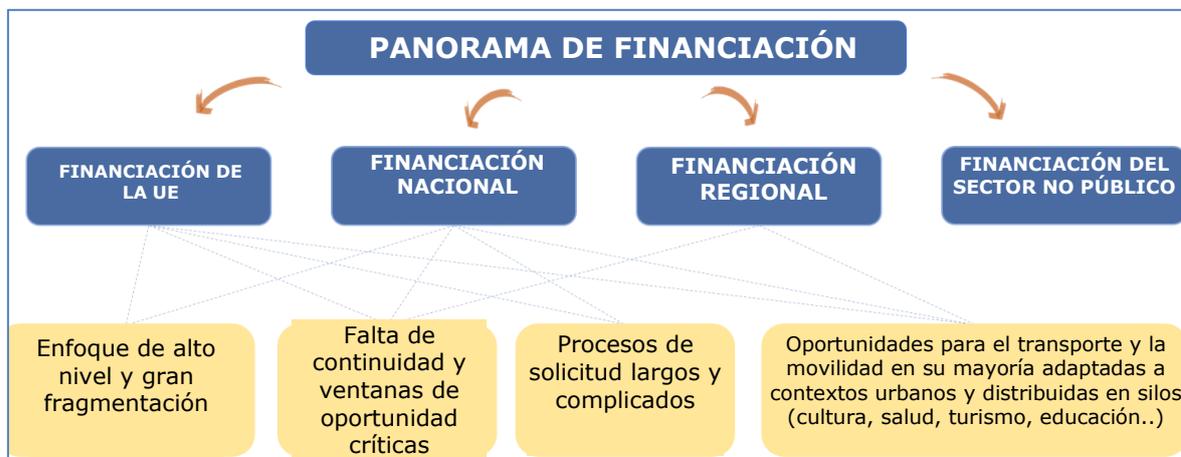
Existen diferentes oportunidades de financiación en los Estados miembros europeos. Sin embargo, las comunidades rurales suelen tener dificultades para utilizar muchas de ellas para financiar intervenciones de movilidad. En algunas ocasiones en las que se puede acceder a la financiación, se introducen medidas, pero con un plazo limitado en términos de financiación, por lo que no son financieramente sostenibles a largo plazo. Para que las iniciativas de movilidad compartida sean duraderas, siempre es necesario garantizar la continuidad de fuentes de financiación estables durante todo el ciclo de vida de una nueva medida. Entre los distintos agentes del entorno rural rurales, a menudo existe una falta de conocimiento y comprensión de todas las posibles fuentes de financiación que podrían intentar.

En términos generales, el panorama de la financiación se puede agrupar en cuatro categorías principales, como se muestra en la Figura 2. Tres de las cuatro corresponden a diversas formas de **financiación gubernamental**, que se encuentran en niveles de gobierno superiores al del área objetivo. Todas ellas tienen la capacidad de movilizar importantes recursos financieros, pero la cuestión crucial es cómo se distribuyen estos recursos entre las zonas urbanas y rurales.

La cuarta categoría es la **financiación del sector no público**. Esto incluye comunidades, individuos, ONG, organizaciones benéficas y entidades comerciales. Esto podría dividirse aún más entre "no público/no comercial" y "comercial". Es inevitable que la movilidad similar al transporte público en las zonas rurales requiera una fuente de financiación gubernamental. Sin embargo, muchos otros tipos de movilidad rural tienen necesidades de financiación más reducidas que pueden cubrirse mediante diferentes mecanismos, como el apoyo comunitario, el patrocinio o la participación de empresas. A menudo es la única manera en que las comunidades pueden iniciar proyectos por sí mismas si el gobierno no actúa en su nombre.

Figura 2 Panorama de financiación para la movilidad rural

Fuente: SMARTA-NET



SMARTA-NET organizó varios debates con los miembros de la ERMN, tanto en eventos presenciales como virtuales, para evaluar las necesidades y los desafíos de los municipios rurales para acceder a los fondos. En particular, durante la 5ª reunión de la ERMN en Évora (Portugal, 14-16 de mayo de 2024), se debatió en profundidad el tema crítico de la financiación de los planes de movilidad rural, utilizando un formato

interactivo de World Café. Los miembros de la ERMN tuvieron la posibilidad de compartir sus percepciones y experiencias con los programas de financiación para la movilidad rural, así como las estrategias para asegurar recursos adicionales. El debate se centró principalmente en programas específicos de financiación de la UE (principalmente fondos estructurales, por ejemplo, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional² (FEDER) y los Fondos de Cohesión³), así como el fondo de Recuperación y Resiliencia de la UE.

SMARTA-NET también desarrolló un análisis de las fuentes de financiación europeas, nacionales y regionales disponibles para la movilidad rural⁴, detallando los programas y sus áreas de interés. Los resultados de este análisis ponen de manifiesto un desequilibrio entre los diferentes tipos de financiación; mientras existe un número considerable de oportunidades de financiación a nivel de la UE, las opciones disponibles para los municipios rurales y otras partes interesadas son más limitadas a la hora de implementar servicios y soluciones de movilidad a nivel local.

Incluso cuando los municipios pueden identificar opciones de financiación relevantes para la movilidad rural, tanto a nivel de la UE como a nivel nacional/regional, el acceso a ellas presenta una serie de desafíos que también surgieron, como se indicó anteriormente, durante las discusiones con los miembros de la ERMN. Las principales conclusiones de los diálogos con los miembros de la ERMN destacan las siguientes cuestiones:

Retos relacionados con la financiación de la UE

- Naturaleza amplia y fragmentación de las convocatorias de financiación de la UE (en particular, Horizonte Europa, MCE⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, programas LIFE), lo que dificulta la alineación de las necesidades de la comunidad con los criterios de financiación;
- Las convocatorias de la UE (en particular, Horizonte Europa, MCE, INTERREG, LEADER, programas LIFE) a menudo buscan avanzar en objetivos no relacionados con la movilidad, por ejemplo, el uso/desarrollo de tecnologías específicas, el medio ambiente y el cambio climático, la descarbonización, la equidad, etc. Los proponentes cuyo objetivo es abordar los déficits fundamentales de movilidad en su área, se encuentran en una seria desventaja en comparación con los proponentes cuya fortaleza son los aspectos no relacionados con la movilidad que (afirman) aplican a la movilidad. Los proponentes centrados en la movilidad terminan tratando de adaptar sus propuestas para que se ajusten a una plantilla de convocatoria que no prioriza la movilidad, y inevitablemente terminan en una posición débil.

Desafíos relacionados con la financiación nacional

- Aunque la financiación inicial para los planes de movilidad rural, especialmente sus costes de capital o infraestructura, a menudo proviene de proyectos gubernamentales, los municipios a veces se ven obligados a asumir los costes operativos si los proyectos tienen éxito;
- La financiación nacional carece de continuidad, lo que no se alinea con la planificación a largo plazo. Esta inconsistencia puede plantear desafíos para los

²https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en

³https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en

⁴Los resultados se resumen en el informe SMARTA-NET "Informe resumido de las corrientes de financiación y cuestiones relacionadas en los países de la UE", (2024)

⁵Mecanismo «Conectar Europa», https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

⁶<https://interreg.eu/about-interreg/>

⁷Enlace entre acciones de desarrollo de la economía rural – Enlaces entre actividades para el desarrollo de la economía rural; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

proyectos que requieren una inversión sostenida durante varios años (los proyectos a largo plazo necesitan una financiación estable y predecible para garantizar su finalización con éxito y lograr los impactos previstos).

- Los programas de desarrollo rural suelen financiar intervenciones específicas en las zonas rurales que no están relacionadas con la implementación de servicios de movilidad y/o el desarrollo de infraestructuras de transporte (por ejemplo, el Plan Estratégico de la PAC⁸).

Desafíos relacionados con la financiación regional

- El transporte público es un ámbito fuertemente regulado, en el que la oferta de servicios y la asignación de fondos la determina invariablemente un organismo de un nivel superior al del municipio rural, normalmente organismos regionales o nacionales. Estas autoridades de nivel superior gestionan las prioridades, lo que deja a los municipios rurales con una influencia limitada sobre los procesos de toma de decisiones. Aunque los municipios rurales pueden presentar solicitudes de financiación, rara vez tienen acceso directo a estas líneas de financiación, lo que genera una desconexión entre las necesidades locales y los fondos disponibles;
- Muchas oportunidades de financiación regional se basan en proyectos, con limitaciones de tiempo estrictas que priorizan la implementación a corto plazo sobre la sostenibilidad a largo plazo. Esta falta de continuidad compromete la viabilidad financiera de las soluciones de movilidad, ya que los municipios a menudo tienen dificultades para mantener los servicios más allá del período de financiación de los nuevos proyectos;
- Para las zonas rurales que se extienden a ambos lados de las fronteras nacionales o regionales, el acceso a la financiación regional se vuelve aún más difícil. Estas zonas deben afrontar estructuras de gobernanza fragmentadas, donde los recursos son gestionados por diferentes autoridades con diversas regulaciones, prioridades y procedimientos administrativos.

Desafíos generales para acceder a la financiación pública

- Los procesos de solicitud largos y complicados son habituales. Esto puede verse agravado por la incertidumbre de los resultados, ya sea en la tasa de éxito o en la financiación asignada;
- Muchas oportunidades de financiación para el transporte y la movilidad están diseñadas pensando en contextos urbanos, que pueden no traducirse bien a entornos rurales;
- Esto también está relacionado con las dificultades para monetizar los beneficios. Cuantificar los beneficios de las soluciones de movilidad rural es un desafío. Las propuestas de valor difieren significativamente de los contextos urbanos. Por ejemplo, el valor social de la movilidad para los residentes de edad avanzada o los jóvenes en las zonas rurales es más difícil de cuantificar, ya que se trata de la calidad de vida o la capacidad de seguir viviendo en la zona, en comparación con las métricas estándar utilizadas en el análisis coste-beneficio, como el tiempo de viaje y el ahorro de costes.

⁸Es posible que los Estados miembros no consideren la movilidad rural ni sus aspectos conexos como prioridades nacionales, lo que dificulta el acceso de las comunidades locales, o incluso de los municipios y los condados, a la financiación para la movilidad, a pesar del amplio abanico de posibilidades disponibles.

Desafíos relacionados con la financiación del sector no público

- Más allá de los programas de financiación tradicionales, conseguir recursos adicionales mediante la participación del sector privado, aprovechando el trabajo de voluntarios, obteniendo patrocinios, implementando tarifas de usuario y solicitando apoyo para proyectos de demostración o piloto puede ser bastante difícil en las zonas rurales, donde la demanda es generalmente menor que en los contextos urbanos y, por lo tanto, generan un menor nivel de beneficios;
- Las zonas rurales sufren falta de operadores de transporte y proveedores de servicios disponibles. De hecho, los bajos volúmenes de pasajeros dificultan la sostenibilidad financiera de los servicios de transporte en estas zonas (en algunos países, como Italia, los servicios de transporte regulados se financian con recursos públicos nacionales asignados a las Autoridades de Transporte Público y las subvenciones dependen de los kilómetros recorridos).

Otros desafíos a los que se enfrentan especialmente las pequeñas ciudades y las comunidades rurales se relacionan con:

- La falta de experiencia y de conocimiento profundo del panorama existente de oportunidades de financiación, combinada con la limitación de recursos humanos y las consiguientes limitaciones de tiempo. Esto dificulta el potencial para comprender las oportunidades de financiación más adecuadas que se ajusten a sus necesidades y aumenta las dificultades para superar los complicados y largos procesos de solicitud;
- Limitado apoyo político escalable: ausencia de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno, competencia con las grandes ciudades que tienen más capacidades y experiencia en propuestas de financiación;
- Posibilidades limitadas para buscar fondos internos para cofinanciar el proyecto (incluso en la fase conceptual); falta de habilidades específicas para elaborar una estrategia de planificación a largo plazo que enmarque las necesidades de inversión.

Para apoyar y justificar los programas y planes de financiación de proyectos de movilidad rural, es esencial que los responsables políticos y los encargados de la toma de decisiones, incluidas las autoridades regionales y nacionales, adopten indicadores clave de rendimiento (KPI) específicos adaptados a los desafíos y necesidades únicos de las zonas rurales.

Los KPI específicos proporcionan un marco claro para evaluar las deficiencias en la movilidad rural e identificar dónde se necesita más la inversión. Las deficiencias pueden residir en la cobertura espacial de los servicios de movilidad, en los horarios en los que están disponibles o en la forma en que se conectan los servicios. En la Tabla 1 se presentan ejemplos de estos KPI adaptados.

Tabla 1 Ejemplos de KPI adaptados para evaluar las deficiencias en la movilidad rural

KPI	Descripción
Accesibilidad a Terminales y Paradas	Medición del tiempo de viaje y opciones disponibles para que los residentes lleguen a las paradas de transporte público desde su hogar o trabajo
Calidad y Disponibilidad del Transporte Público	Evaluando el número y la proximidad de estaciones o paradas, la frecuencia del servicio, la disponibilidad diaria de rutas y la puntualidad
Disponibilidad del Servicio*	Garantizar que los residentes tengan un acceso razonable a servicios esenciales como hospitales, escuelas, supermercados, oficinas de correos, bancos y centros culturales
Acceso a Servicios esenciales	Evaluando la facilidad de acceso a los servicios mediante transporte público o automóvil, incluyendo el tiempo de viaje y las necesidades de transferencia entre modos de transporte
Opciones de Transporte Multimodal	Seguimiento de la disponibilidad de modos de transporte integrados para apoyar una gama diversa de necesidades de viaje
Disponibilidad de Servicios de Autobús Escolar	Seguimiento de la presencia de opciones de transporte dedicadas para estudiantes

**Cabe destacar la diferencia entre medir la "disponibilidad" en términos de (a) la existencia de servicios o instalaciones en la zona general; y (b) la capacidad de los usuarios objetivo para acceder a los servicios durante los horarios en que están disponibles, teniendo debidamente en cuenta la duración de la actividad, y sin coche cuando sea pertinente para esa categoría de usuario objetivo. Por ejemplo, los servicios de salud ambulatorios, el apoyo al empleo y la oficina de correos/banca suelen ser de corta duración, con cita previa y con un horario fijado por el proveedor del servicio. Un servicio de movilidad sólo en horas de desplazamiento no sirve para esta gran parte de la población.*

Estos KPI ayudarán a evaluar con precisión las necesidades de movilidad rural, guiando así las asignaciones de fondos y el desarrollo de programas específicamente dirigidos a mejorar la infraestructura de transporte rural y la accesibilidad.

2. FACTORES HABILITANTES PARA ACCEDER A LA FINANCIACIÓN

El acceso efectivo a la financiación para proyectos de movilidad rural se basa en un conjunto de factores clave. Basándose en la experiencia adquirida a través de las reuniones de la ERMN y, en particular, en el debate celebrado en Évora, Portugal, durante la reunión presencial de la ERMN el 15 de mayo de 2024, estos pueden agruparse en cuatro tipos: **Cooperación, Planificación, Participación y Apoyo**. Juntos, estos elementos crean una base de apoyo que fortalece la capacidad de las comunidades rurales para obtener y mantener la financiación para soluciones de movilidad sostenible.

1. Cooperación

Los acuerdos de cooperación entre municipios, autoridades públicas, entidades privadas y asociaciones comunitarias (incluidos los Grupos de Acción Local) son cruciales para fortalecer las solicitudes de financiación y mantener los proyectos a lo largo del tiempo. A través de la colaboración, los socios pueden compartir responsabilidades, poner en común recursos y aprovechar las fortalezas de cada uno para abordar eficazmente las necesidades específicas de movilidad de las zonas rurales. Al trabajar juntos, estos grupos pueden asegurar recursos adicionales y garantizar que las soluciones de movilidad rural sean viables y sostenibles más allá de la financiación inicial.

2. Planificación

Las solicitudes de financiación exitosas requieren objetivos bien definidos y accionables, respaldados por una planificación detallada. Al establecer procedimientos operativos claros y realizar evaluaciones exhaustivas de los costes, los proponentes pueden determinar las necesidades financieras completas de las soluciones de movilidad propuestas. Un enfoque integral de la planificación ayuda a alinear los proyectos con objetivos estratégicos más amplios, tanto a nivel local como regional. Una perspectiva holística permite a los solicitantes diseñar proyectos que aborden eficazmente los problemas de movilidad interconectados y que presenten soluciones que sean sostenibles y escalables a lo largo del tiempo.

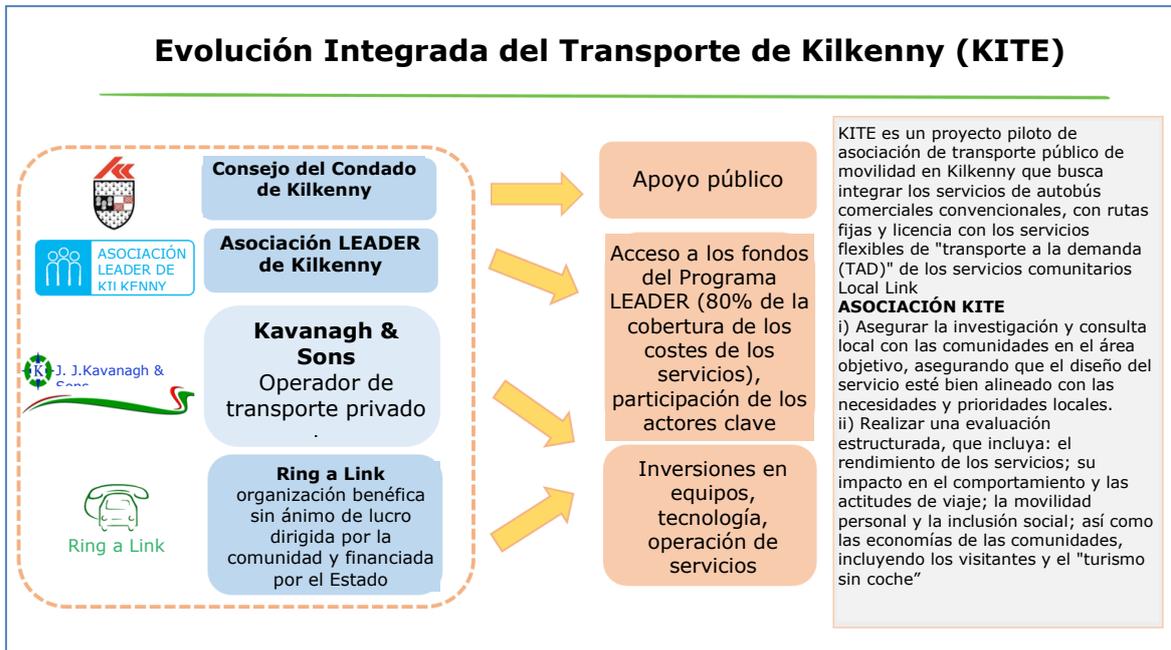
3. Participación

La participación de la comunidad es esencial para el éxito y la sostenibilidad a largo plazo de las iniciativas de movilidad rural. Cuando las comunidades locales y las empresas participan activamente, los proyectos de movilidad rural pueden fomentar un sentido de pertenencia. Esto garantiza que las soluciones propuestas cubran realmente las necesidades de los residentes. La adopción de un enfoque multi-actor fomenta la participación de diversos grupos y promueve la cooperación entre los distintos actores clave.

4. Apoyo

El apoyo político de las autoridades regionales, nacionales y europeas es inestimable para la financiación de la movilidad rural. Dicho respaldo, a menudo se produce a través del intercambio de conocimientos, datos y mejores prácticas para las soluciones de movilidad rural.

Figura 3 Aspectos destacados de la iniciativa de asociación KITE en Kilkenny, Irlanda



Fortalezas, activos y herramientas en las comunidades rurales

Las zonas rurales poseen fortalezas únicas que pueden mejorar en gran medida el éxito de los proyectos de movilidad. Un profundo conocimiento de las necesidades locales permite a las comunidades rurales desarrollar soluciones específicas que aborden eficazmente los desafíos de movilidad específicos. Las zonas rurales también demuestran una notable flexibilidad en la obtención de financiación, a menudo encontrando formas creativas de combinar recursos públicos y privados para apoyar las iniciativas. Además, el fuerte vínculo entre la movilidad y el desarrollo comunitario amplifica el impacto social de los proyectos, haciéndolos más relevantes y sostenibles dentro del contexto local. La Figura 3 muestra la cooperación entre las diferentes partes interesadas en Kilkenny, Irlanda. El voluntariado es otra fortaleza clave, con los residentes locales que frecuentemente se ofrecen para apoyar y mantener los servicios de movilidad, fomentando un fuerte sentido de pertenencia, por ejemplo, BürgerBus en el condado de Kusel, Alemania, que se muestra en la Figura 4. Además, los altos niveles de cohesión social y la identidad rural compartida proporcionan una base sólida para las opciones de movilidad comunitaria o compartida.

Figura 4 Transporte a demanda BürgerBus en Oberes Glantal, Alemania.

Fuente: BürgerBus Oberes Glantal



3. MARCOS FINANCIEROS PARA SERVICIOS DE MOVILIDAD COMPARTIDA RURAL

A la hora de desarrollar soluciones de movilidad rural, los marcos financieros suelen clasificarse en tres categorías principales:

- **Los Servicios Comerciales** operan con un modelo financieramente sostenible donde los ingresos de las tarifas de los usuarios, los patrocinios y otras fuentes de ingresos son suficientes para cubrir los costes, lo que a menudo permite la rentabilidad. En contextos rurales, los servicios comerciales a menudo pueden depender de flujos de ingresos adicionales o alianzas público-privadas para paliar las deficiencias, incluso si no están oficialmente clasificados como "subsidiados".
- **Los Servicios Subsidiados**, por el contrario, enfrentan costes operativos más altos de los que pueden cubrir con sus ingresos; dependen de subsidios externos para cerrar esta brecha, asegurando que puedan continuar proporcionando acceso a la movilidad en las áreas rurales. Estos servicios están sujetos a las regulaciones de la UE y las políticas nacionales de contratación pública.
- **Los Servicios Basados en Voluntarios** aprovechan la participación de la comunidad para mantener los costes bajos, y los voluntarios a menudo desempeñan funciones como conductores o personal administrativo. Esta participación de voluntarios reduce los gastos laborales, lo que acerca los costes totales a los ingresos generados, o incluso a veces por debajo de ellos. Esto puede hacer que dichos servicios sean más factibles financieramente y sostenibles para entornos rurales.

Sobre la base de las distinciones entre estos tres marcos financieros, es importante distinguir cómo se manejan los costes de capital y operativos dentro de cada modelo. *Los servicios comerciales* suelen asumir la plena responsabilidad tanto de las inversiones de capital como de los gastos operativos; los operadores de transporte suministran sus propias flotas para respaldar sus servicios. *Los servicios subsidiados*, aunque operan de manera similar, requieren apoyo público para cubrir los costes operativos clave, como mano de obra, combustible, mantenimiento de vehículos, etc.; y/o para cubrir los costes de financiación de vehículos. En algunos casos, las autoridades gestoras pueden financiar y poseer la flota, lo que permite el uso compartido entre los servicios. En algunos países, se prefieren los servicios comerciales y tienen una libertad considerable. En otros países, los servicios comerciales deben encajar dentro del plan general y no "perturbar" los servicios subsidiados. Finalmente, los servicios basados en voluntarios a menudo logran minimizar tanto los costes de capital como los operativos, ya que los voluntarios con frecuencia realizan funciones de conducción y administrativas, y en algunos casos proporcionan sus propios vehículos (para servicios basados en automóviles). Esto permite un modelo de viajes compartidos rentable que es especialmente adecuado para las comunidades rurales.

Cualquiera que sea el marco financiero vigente o que se planea abordar, siempre existe la cuestión de Mandato - Dinero - Capacidad:

- **Mandato:** ¿quién tiene la autoridad legal, así como la capacidad organizativa y de recursos humanos necesarios, para actuar en el ámbito de la movilidad rural?
- **Dinero:** ¿quién posee los recursos financieros necesarios para operar un servicio de movilidad?

- **Capacidad:** ¿quién tiene la capacidad institucional, operativa y técnica para gestionar un servicio de movilidad rural?

Figura 5 Marcos financieros para soluciones de movilidad

Fuente: SMARTA-NET

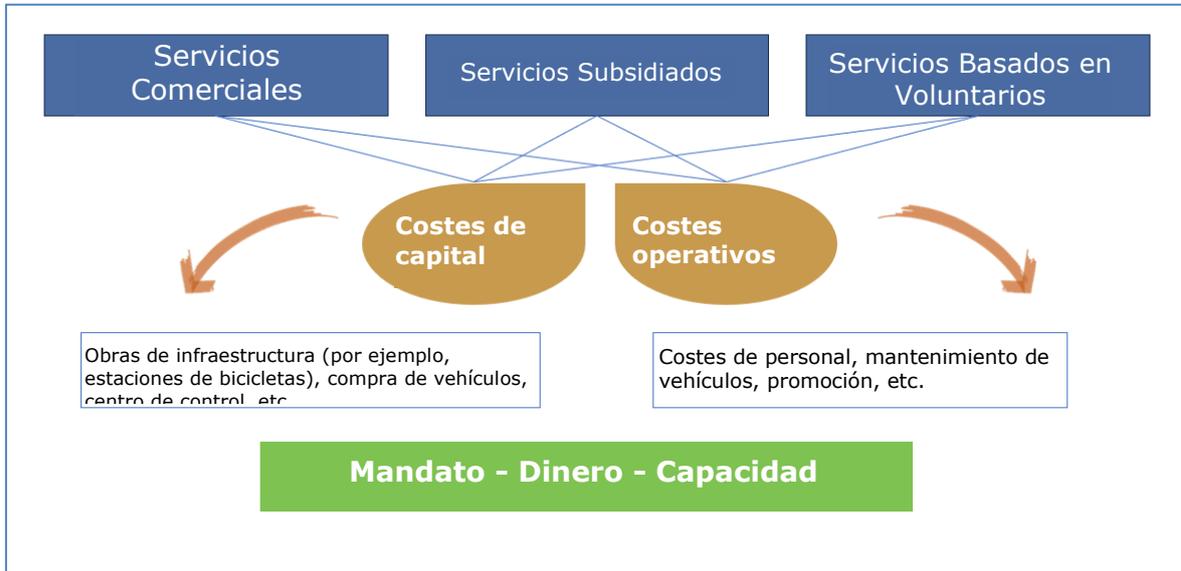


Figura 6 Marcos financieros para Transporte a Demanda (TAD) en Medio Tejo, Portugal

Aprendiendo de la práctica: Viabilidad financiera de los servicios TAD en la región de Medio Tejo, Portugal

Los servicios de Transporte a Demanda (TAD) implementados en diferentes municipios de la región del Medio Tejo, en Portugal, tienen un mandato público. Son gestionados por la CIMT -Comunidade Intermunicipal Medio Tejo, que los diseña de acuerdo con las necesidades expresadas por los Municipios Locales. Las Autoridades Locales son las encargadas de contratar a los operadores de taxi para operar los servicios.



La viabilidad financiera de los servicios está garantizada por:

- Fondos Locales de los Municipios
- Fondos Nacionales:
 - o "Fundo Ambiental", un programa nacional que financia la reducción de los billetes de transporte público a nivel nacional
 - o PARTE, un programa para apoyar la reducción de tarifas en el transporte público
 - o PROTRansP, un programa para apoyar la densificación y el fortalecimiento de los servicios de transporte público
- Los ingresos por tarifas cubren alrededor del 16% de los costes de la operación de los servicios
- Acuerdo con operadores de taxi que garantice servicios de alta calidad con costes operativos reducidos.

Esta fórmula mixta permitió la expansión de los servicios desde la primera implementación piloto en 2012 y ha garantizado tendencias positivas en el número de usuarios e implementaciones exitosas en diferentes regiones como Coimbra y Médio Tejo. ⁹

⁹Para obtener más detalles, consulte la presentación "Mecanismos de financiación y oportunidades para soluciones de movilidad rural en Portugal" (2024), disponible en https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

Las soluciones de movilidad compartida rural pueden adoptar una variedad de estructuras organizativas para abordar diversas necesidades operativas. Operar un servicio de movilidad abarca varias tareas esenciales, que incluyen atención al cliente, logística y reasignación de vehículos, soporte informático y el mantenimiento de plataformas digitales.

Estas tareas se pueden gestionar a través de diferentes marcos organizativos, como se ilustra en la Figura 7. Las opciones van desde la subcontratación a una empresa externa, la asignación de responsabilidades a una empresa municipal interna, la implementación de soluciones comunitarias o la operación directa del servicio por parte del municipio, con un nivel de responsabilidad de la autoridad local que aumenta en todas estas opciones¹⁰.

Dentro del mismo municipio, se pueden contratar y financiar diferentes tipos de servicios de movilidad de diversas maneras. Además, la gestión eficaz de los contratos y la alineación de los intereses y las necesidades de las partes interesadas son cruciales para el éxito.

Figura 7 Gestión de cuestiones organizativas y operativas

Fuente: SMARTA-NET



¹⁰Los detalles sobre los diferentes marcos operativos y organizativos, así como los requisitos financieros para las soluciones de movilidad compartida rural, se han presentado en dos informes específicos de SMARTA-NET: la Guía SMARTA-NET sobre Soluciones de Movilidad Compartida Rural, 2024, y el Catálogo SMARTA-NET de Soluciones de Movilidad Compartida Rural.

Figura 8 El servicio puerta a puerta Sopotniki en Eslovenia

Aprendiendo de la práctica: El servicio puerta a puerta de Sopotniki

El servicio de transporte puerta a puerta Sopotniki¹¹ opera en 16 municipios de Eslovenia y más allá y sirve como un buen ejemplo de estructura organizativa y operativa eficiente. Sopotniki proporciona servicios de movilidad gratuitos para las personas mayores basados en un modelo de solidaridad que emplea a voluntarios (en su mayoría jubilados) como conductores. El servicio ha experimentado un gran éxito desde su inicio en 2017, aumentando el número de usuarios de los 312 iniciales, a más de 5.300 en 2022. Este éxito se debe principalmente a las alianzas público/privadas y privado/privadas establecidas que sustentan el modelo de negocio del servicio y a la estrecha cooperación de los municipios involucrados. De hecho, el servicio está a cargo del instituto Sopotniki, una ONG, y recibe el apoyo de los municipios, así como de otros patrocinadores privados y públicos. Cuenta con un equipo especializado de 19 empleados a tiempo completo para la coordinación de los grupos locales y la coordinación general. De éstos, 4 son empleados por el Instituto Sopotniki, mientras 13 provienen de los socios del proyecto: municipios, Cruz Roja, Centros de Trabajo Social, etc. Además, cuenta con una amplia red de 263 voluntarios que actúan como conductores.



Las principales fuentes de financiación están representadas por:

- donaciones de usuarios, empresas privadas y patrocinios que representan alrededor del 5% de las fuentes de financiación;
- fondos públicos (subvenciones de los municipios) que representan alrededor del 75% de las fuentes de financiación;
- ingresos, que representan alrededor del 20% de las fuentes de financiación, que se reinvierten dentro de la organización para apoyar y expandir aún más los servicios

¹¹ <https://www.sopotniki.org/home.html>

4. FINANCIACIÓN POR ETAPAS Y ESTRATEGIAS FINANCIERAS

La limitada experiencia y conocimientos sectoriales para obtener financiación para los servicios de movilidad rural pueden ser obstáculos importantes para las comunidades rurales. Es posible que tengan experiencia previa en la obtención de financiación para proyectos en otros sectores, pero podría no ser así en el ámbito de la movilidad. Para facilitar la gestión del ámbito de la movilidad rural, el proyecto SMARTA-NET ha desarrollado un enfoque progresivo. Los 10 pasos están diseñados para guiar a los municipios rurales y a los profesionales en la comprensión, preparación y presentación de propuestas de financiación sólidas, incluyendo una estrategia financiera, para proyectos de movilidad. Además, buscan garantizar la sostenibilidad de los servicios objetivo a lo largo del tiempo. Esto se muestra en la Figura 9.

Figura 9 Enfoque progresivo para la financiación de la movilidad rural y las estrategias financieras

Fuente: SMARTA-NET



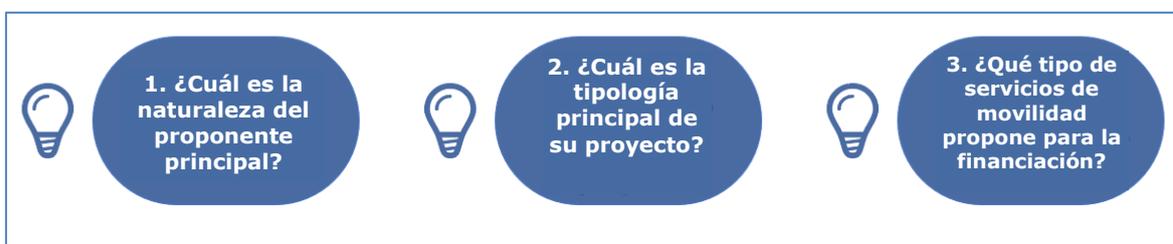
Cada capítulo se basa en elementos clave necesarios para elaborar un plan de proyecto sólido: desde la identificación de desafíos y recursos dentro de las comunidades rurales, hasta la evaluación de marcos financieros prácticos y la definición de los componentes esenciales del proyecto. Este enfoque estructurado ayudará a las autoridades locales a gestionar complejos panoramas de financiación, a evaluar claramente los requisitos financieros y a desarrollar propuestas convincentes que aborden las consideraciones regulatorias y de mercado específicas de la movilidad rural.

5. DEFINICIÓN DE LOS ELEMENTOS CLAVE DEL PROYECTO

El punto de partida para una propuesta de financiación exitosa es una definición clara y detallada de los aspectos fundamentales del proyecto. Es esencial identificar al proponente principal, para establecer la credibilidad y determinar los criterios de elegibilidad para acceder a las oportunidades de financiación. Es igualmente importante definir la tipología principal del proyecto, su alcance geográfico y su nivel de madurez, asegurando que estos aspectos están alineados con las prioridades de financiación y los objetivos del programa. Finalmente, definir el tipo específico de servicios de movilidad a los que se destina la financiación permite un enfoque preciso para abordar las necesidades locales y al mismo tiempo cumplir con los criterios de los posibles financiadores.

Figura 10 Definición de los elementos clave del proyecto – Pasos 1-3

Fuente: SMARTA-NET



Paso 1: ¿Cuál es la naturaleza del proponente principal?

La naturaleza del proponente principal puede influir en aspectos como la autoridad para actuar, su credibilidad, la elegibilidad para programas o fuentes de financiación específicas, la capacidad para obtener permisos y su historial financiero. Sin embargo, también puede acarrear algunas limitaciones. Estas incluyen el ritmo con el que avanzan las cosas, como las aprobaciones internas, la contratación y otros procedimientos a seguir, así como el nivel de flexibilidad y la capacidad de adaptación *ad hoc*. Estos factores se suman a la capacidad de un proponente para desarrollar una propuesta sólida y para implementarla con éxito si se asegura la financiación.

Aquí es donde entran en juego las alianzas y la colaboración, para ampliar las capacidades más allá de lo que consigue el proponente principal si actúa solo. De hecho, los proyectos e iniciativas de movilidad rural pueden ser propuestos por diferentes líderes, cada uno con sus propias necesidades y objetivos. Los proyectos de movilidad rural independientes pueden tener impactos limitados, mientras que aquellos desarrollados en colaboración, pueden generar resultados más significativos.

La Tabla 2 resume el potencial de acción de cada tipología de proponente principal, destacando las necesidades, oportunidades y objetivos específicos. La tabla muestra las "limitaciones potenciales" para cada tipología de proponente principal, especialmente si actúa solo. Las "limitaciones" ayudan a identificar por qué el proponente principal puede beneficiarse de la colaboración.

Tabla 2 Potencial, objetivos, limitaciones y colaboración de los principales proponentes objetivo

Fuente: SMARTA-NET

	Potencial de acción	Objetivos	Posibles limitaciones	Oportunidades de colaboración
Municipios rurales	Organizar, cofinanciar e implementar soluciones de transporte local. Pueden gestionar eficazmente las mejoras de infraestructura y trabajar con otras entidades para garantizar la prestación de servicios.	Mejorar los servicios de movilidad local, actualizar la infraestructura (por ejemplo, espacios públicos, centros de transporte) y colaborar con entidades externas para cubrir las necesidades de sus residentes.	Mandato limitado a su territorio específico. Poco o ningún personal para desarrollar proyectos o implementarlos en el terreno. Presupuesto limitado para nuevas iniciativas o ampliaciones. No hay medios directos para implementar algunos servicios de movilidad.	Aliarse con ONG, operadores de transporte, autoridades regionales e incluso entidades comerciales para compartir recursos, desarrollar conjuntamente soluciones y realizar evaluaciones conjuntas de las necesidades de movilidad rural.
Operadores/autoridades de transporte	Participar proactivamente en la operación y expansión de las redes de transporte, garantizando la accesibilidad y la equidad en los servicios de movilidad rural.	Ampliar la cobertura del transporte territorial, abordando las deficiencias actuales y garantizando que los servicios sean sostenibles y escalables.	Flexibilidad limitada para nuevas iniciativas de movilidad. Marcos rígidos que obstaculizan la innovación. Recursos limitados para invertir. Dificultad para coordinar con otros sectores o partes interesadas.	Colaborar con los municipios, las autoridades regionales y otros operadores en la expansión del servicio, la integración de la tecnología y la obtención de apoyo regulatorio y financiero.
ONG / Grupos comunitarios	Promover soluciones de transporte inclusivas y equitativas en las zonas rurales. Pueden representar las necesidades de movilidad de las poblaciones marginadas y abordar las	Asegurar que las soluciones de transporte rural cubran las necesidades de la comunidad, sean inclusivas y brinden acceso adecuado a los servicios	Fondos insuficientes para proyectos a gran escala o a largo plazo. Experiencia limitada en el desarrollo y las operaciones de servicios de movilidad. Dependencia de voluntarios, lo que afecta la	Colaborar con los gobiernos locales, las autoridades de transporte o entidades comerciales para desarrollar conjuntamente soluciones de transporte como servicios impulsados

	deficiencias en la prestación de servicios públicos.	para todos los residentes. Promover cambios en las políticas y participar activamente en la creación conjunta de servicios.	continuidad y la confiabilidad. Falta de autoridad formal para gestionar proyectos de movilidad.	por voluntarios o esquemas de movilidad compartida. Ayudar a movilizar la financiación.
Organizaciones turísticas	Las organizaciones turísticas pueden trabajar para promover opciones de movilidad sostenible para los visitantes de las zonas rurales, reduciendo los impactos ambientales y mejorando las experiencias de los visitantes.	Asegurar que el turismo rural apoya la sostenibilidad ambiental ofreciendo a los visitantes opciones de transporte ecológicas como autobuses eléctricos, bicicletas compartidas o vehículos eléctricos.	El enfoque estacional puede llevar a una demanda fluctuante. Falta de experiencia en planificación del transporte. Acceso limitado a la financiación para el transporte. Capacidad limitada para alinearse con las necesidades globales de la comunidad.	Trabajar con operadores de transporte, autoridades locales y otras entidades (por ejemplo, alojamientos) para ofrecer servicios de transporte integrados, mejorando la sostenibilidad y reduciendo la huella de carbono de los viajes.
Entidades comerciales	Apoyar la movilidad rural mediante la cofinanciación y la promoción de soluciones que aumenten el acceso a las zonas rurales, integrando a menudo tecnologías de energía verde y movilidad para cumplir los objetivos de sostenibilidad.	Mejorar el acceso a las zonas rurales para empleados, clientes y usuarios objetivo. Promover soluciones de movilidad que se ajusten a sus objetivos de sostenibilidad y mejoren la eficiencia operativa.	Los servicios de movilidad no son su actividad principal. Riesgos financieros asociados con la inversión en actividades no esenciales. Falta de influencia directa sobre las regulaciones o la formulación de políticas de transporte. A menudo dirigidos a segmentos de clientes específicos.	Colaboraciones con municipios y operadores de transporte para implementar la infraestructura necesaria (por ejemplo, estaciones de carga de vehículos eléctricos) y asegurar el desarrollo de soluciones de transporte rural cofinanciadas.

Figura 11 Car-sharing comunitario en la comunidad rural de Villerouge-Termenès

Aprendiendo de la práctica: Car-sharing comunitario en una comunidad rural

El proyecto de coche compartido eléctrico en Villerouge-Termenès es un excelente ejemplo de una iniciativa impulsada por la comunidad que aborda los desafíos de la movilidad rural. Con largas distancias a los servicios esenciales y un transporte público limitado, el proyecto mejora el acceso de los residentes al ofrecer un vehículo eléctrico para viajes cortos dentro de un radio de 40 a 80 km, lo que facilita las visitas a tiendas de comestibles, centros de salud y más. Además, el vehículo sirve a los turistas, promoviendo visitas a las atracciones cercanas en el País Cátaro. El servicio ha tenido una participación significativa, con casi un tercio de los 150 residentes de la aldea involucrados, fomentando la interacción comunitaria a través de diálogos organizados. Al apoyar a los equipos del Ayuntamiento en la promoción de la movilidad ecológica, la iniciativa cubre las necesidades de transporte a una tarifa asequible de 6 € por medio día, al mismo tiempo que fomenta la adopción de vehículos eléctricos. El proyecto mejora la conectividad con las áreas vecinas, apoya el turismo local y crea interacciones sociales a través del uso compartido del automóvil. La inversión total para este proyecto ascendió a 177.656 €. La financiación se obtuvo de diversas fuentes.



Créditos : Ayuntamiento de Villerouge-Termenès

Adquisición e Instalación de Marquesina Fotovoltaica y Punto de Carga		Compra y Gestión de Vehículos Eléctricos (incluida la solicitud digital y la web durante 3 años)	
Gobierno Nacional	€61.000	FEADER	€29.667
Departamento de Aude	€26.600	Departamento de Aude	€2.524
Proveedor de energía SYADEN	€10.500	Región	€4.040
Municipio	€32.200	Municipio	€10.123

El coste para el pueblo es de 1.000 € al año, para asegurar el funcionamiento de este servicio (pago de la plataforma digital, limpieza, ayuda al usuario...)

Paso 2: ¿Cuál es la tipología principal de su proyecto?

Al implementar una nueva iniciativa de transporte, es esencial definir claramente el enfoque principal de su proyecto. Esto dará una indicación temprana de la escala, la combinación y la duración de los requisitos de financiación; de los posibles usuarios objetivo y beneficiarios potenciales; y de los recursos/instalaciones y posibles colaboraciones que serían más adecuados para el proyecto.

Tener un enfoque claramente definido ayuda a establecer objetivos claros, asignar recursos e involucrar a los actores clave. A su vez, esto ayudará a los posibles financiadores a comprender la esencia de la propuesta; a dar una indicación temprana de qué aspectos pueden o no estar dispuestos a financiar; y quizás a aconsejar cómo se podría adaptar la propuesta para alinearla mejor con sus criterios de financiación.

A continuación, se presentan cuatro tipologías clave (lista no exhaustiva) de proyectos de movilidad y consideraciones. Estos ejemplos podrían ayudar a aclarar cómo optimizar la idea de su proyecto.

Tabla 3 Tipos clave de proyectos de movilidad en zonas rurales

Fuente: SMARTA-NET

Tipo A: Servicio de movilidad general para un área	
Objetivo	Mejorar el acceso al transporte hacia una zona geográfica específica.
Alcance	Un proyecto general de movilidad podría centrarse en diferentes aspectos, como la mejora del transporte público, la introducción de servicios de transporte a demanda, la mejora de la infraestructura para ciclistas y peatones, y la reducción de la dependencia del automóvil con el fin de aumentar la accesibilidad para residentes, viajeros y turistas.
Estructura del Proyecto	Un proyecto de movilidad general de toda una zona, por su naturaleza, tendrá un amplio alcance geográfico, y podrá incluir múltiples servicios y múltiples modos. Esto conlleva el riesgo de una pérdida de enfoque y desafíos para equilibrar las demandas de los diferentes elementos. Es probable que un proyecto de este tipo implique a múltiples partes interesadas, múltiples implementaciones paralelas y potencialmente diferentes fuentes/combinaciones de financiación para cada uno de los tipos de servicio. Por lo tanto, requerirá un liderazgo sólido y una coordinación eficaz.
Recomendaciones Clave	<ul style="list-style-type: none"> • Fundamentos del proyecto: Alinear el proyecto con los planes y políticas de movilidad local para mejorar la credibilidad y obtener apoyo. • Usuarios objetivo: Identificar claramente las principales necesidades de movilidad y relacionarlas con tipos de servicio específicos para ayudar en el desarrollo del caso de negocio. • Integración: Garantizar una integración institucional, organizativa y financiera fluida con las redes de transporte público existentes. • Sostenibilidad: Incorporar modos sostenibles como vehículos de bajas emisiones, autobuses eléctricos o sistemas de bicicletas eléctricas, especialmente en áreas sensibles. • Planificación a Largo Plazo: Centrarse en el crecimiento y desarrollo futuro, anticipando los cambios en la demanda de servicios y las necesidades de movilidad.
Tipo B: Servicio de movilidad para un destino específico	
Objetivo	Proporcionar opciones de transporte fiables y convenientes hacia y desde un destino rural específico, como un pueblo, una atracción turística o un centro de servicios comunitarios.
Alcance	Mejorar la accesibilidad para residentes y visitantes conectando el destino rural con enlaces y centros de transporte clave, como pueblos cercanos, paradas de transporte público o estaciones de ferrocarril.
Estructura del Proyecto	La estructura suele ser más localizada en comparación con las iniciativas de toda la zona y, a menudo, implica menos servicios, pero más específicos. El proyecto puede basarse en soluciones de transporte específicas, como autobuses lanzadera o servicios de movilidad a demanda, estrechamente coordinados con los sistemas regionales de transporte público, que conectan a los usuarios con los principales centros de transporte. Este enfoque reduce la complejidad, pero puede seguir implicando a múltiples socios, como autoridades locales, proveedores de transporte y empresas locales. La financiación podría provenir de una combinación de fuentes públicas y privadas, especialmente si el servicio apoya a las empresas locales o promueve el turismo, y

	requiere una coordinación eficiente para garantizar la adaptabilidad del servicio a las fluctuaciones estacionales.
Recomendaciones Clave	<p>Colaboraciones: Colaborar con empresas locales para la cofinanciación y el marketing conjunto para reducir los costes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baja Densidad de Población y Desafíos Territoriales: Diseñar servicios flexibles y rentables (por ejemplo, viajes compartidos o bajo demanda); Planificar para distancias más largas y terrenos difíciles. • Participación Local: Adaptar los servicios a las necesidades y horarios de la comunidad. • Sostenibilidad: Utilizar opciones ecológicas como vehículos eléctricos cuando sea posible.
Tipo C: Proyecto de desarrollo/actividad que necesita un elemento de movilidad	
Objetivo	Integrar las soluciones de transporte en el desarrollo de nuevas infraestructuras o actividades rurales, como un proyecto de viviendas, un centro agrícola o un centro comunitario.
Alcance	En las zonas rurales, las necesidades de movilidad deben considerarse como parte de planes de desarrollo más amplios. Esto implica garantizar que cualquier proyecto nuevo, ya sea un desarrollo residencial, un parque empresarial o una instalación recreativa, incluya un componente de transporte bien pensado. El objetivo es proporcionar conexiones accesibles y eficientes con la región en general, lo que ayuda a reducir el aislamiento rural y permite que el desarrollo prospere al garantizar que las personas puedan entrar y salir del sitio fácilmente sin verse obligadas a usar su automóvil.
Estructura del Proyecto	Los componentes de movilidad en los proyectos de desarrollo suelen estar integrados en el marco general del proyecto, lo que requiere una alineación con los objetivos y plazos generales de la iniciativa principal. El elemento de transporte debe estar diseñado para complementar y mejorar la accesibilidad del desarrollo, garantizando la conectividad con los asentamientos y las redes de transporte cercanos. Esto podría implicar nuevas infraestructuras, como servicios de transporte, carriles para bicicletas o diseños orientados a los peatones, así como alianzas con proveedores de transporte público. Es esencial un fuerte enfoque en la colaboración entre agentes, ya que el proyecto a menudo involucrará a desarrolladores, autoridades locales y usuarios finales. La financiación puede provenir de fuentes combinadas, incluyendo subvenciones públicas, inversiones privadas o contribuciones del propio proyecto de desarrollo.
Recomendaciones Clave	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura Existente Limitada: Las áreas rurales a menudo carecen de servicios de transporte público, por lo que las soluciones de transporte deben cubrir este vacío. Las opciones podrían incluir el establecimiento de una nueva ruta de autobús, transporte a demanda o vehículos compartidos por la comunidad. • Integración con las Áreas Circundantes: Asegurar que el desarrollo se conecte con servicios esenciales como atención médica, educación y centros de empleo en pueblos o ciudades cercanas. • Participación de los actores involucrados: Trabajar en estrecha colaboración con los residentes locales, los ayuntamientos y las empresas para alinear la solución de movilidad con las necesidades de la comunidad y las condiciones locales.

Tipo D: Movilidad comercial especializada (p. ej., coches compartidos)	
Objetivo	Ofrecer servicios de transporte especializados diseñados para cubrir las necesidades comerciales o comunitarias específicas en las zonas rurales.
Alcance	En contextos rurales, los servicios de movilidad especializada a menudo se enfocan en abordar las carencias específicas en el transporte para ciertos grupos de usuarios o actividades. Estos podrían incluir el uso compartido de automóviles para comunidades con acceso limitado a vehículos, o servicios de transporte agrícola que ayudan a los agricultores locales a trasladar los productos a los mercados. Dada la población dispersa y las largas distancias en las zonas rurales, estos servicios deben ser rentables y adaptarse a las necesidades específicas, lo que garantiza que sean prácticos y financieramente viables.
Estructura del Proyecto	Los proyectos de movilidad especializada se estructuran en torno a servicios específicos a pequeña escala, adaptados a las necesidades o actividades de usuarios concretos. Estos proyectos a menudo involucran a menos agentes, con un solo operador o cooperativa que gestiona el servicio. Dependiendo del contexto, pueden basarse en modelos impulsados por la comunidad, alianzas con empresas locales o colaboraciones público-privadas. Dada su naturaleza especializada, estos proyectos requieren una clara identificación de los grupos de usuarios y la demanda, con modelos de servicio flexibles que puedan adaptarse a los cambios. La financiación suele provenir de una combinación de contribuciones de la comunidad, subsidios locales e inversiones privadas. Para seguir siendo viables, la estructura del proyecto debe incluir un plan de negocio sólido centrado en la rentabilidad, la escalabilidad y la adaptabilidad del servicio.
Recomendaciones Clave	<ul style="list-style-type: none"> • Abordar las Carencias Rurales: Identificar los desafíos específicos de movilidad en las áreas rurales, como el transporte público de baja frecuencia o la falta de propiedad de vehículos privados, y diseñar soluciones que se adapten al contexto local. • Soluciones Basadas en la Comunidad: Involucrar a negocios locales, alojamientos, instalaciones y grupos comunitarios en la creación y gestión del servicio. Por ejemplo, se pueden desarrollar y mantener servicios cooperativos de coche compartido o movilidad compartida por parte de los actores locales. • Tecnología y Accesibilidad: Aprovechar la tecnología como aplicaciones móviles para coordinar viajes compartidos, pero también considerar las limitaciones de la banda ancha digital. Asegurar que los servicios sean accesibles para las poblaciones mayores o aquellas sin acceso digital. • Escalabilidad: Comenzar con proyectos pequeños y ampliar a medida que crezca la demanda, manteniendo los costes operativos bajos con modelos flexibles de uso compartido.

Figura 12 Proyecto VysoMarch en la frontera entre Austria y Eslovaquia

Aprendiendo de la práctica: Proyecto VysoMarch en la frontera entre Austria y Eslovaquia

El principal objetivo del proyecto VysoMarch es promover la movilidad sostenible y respetuosa con el medio ambiente y fortalecer la creación de redes transfronterizas entre Austria y

Eslovaquia. El nuevo puente peatonal y ciclista sobre el río Morava tiene como objetivo crear una conexión atractiva y segura para el tráfico ciclista diario y, al mismo tiempo, garantizar la sostenibilidad ecológica.

El alcance del proyecto incluye: i) Construcción del puente colgante (273 metros de largo, 4 metros de ancho) para conectar los senderos peatonales y ciclistas entre el municipio eslovaco de Hochstetten y el municipio austriaco de Marchegg; ii) Medidas complementarias para apoyar la movilidad sostenible, como un carril bici separado para mayor seguridad, una conexión rápida a la estación de tren de Marchegg, casilleros para bicicletas con cerradura, sistemas de conteo de bicicletas y un sistema transfronterizo de señalización; iii) Medidas de conservación de la naturaleza y protección de las aves: Medidas de protección durante el período de construcción y recuperación ecológica después de la finalización de las obras de construcción, incluyendo esferas de advertencia para aves y banderas para evitar colisiones.



Créditos: [Gobierno Regional de Baja Austria](#)

Los socios del proyecto son el distrito autónomo de Bratislava y el gobierno provincial de Baja Austria. Los costes totales del proyecto ascendieron a 5,9 millones de euros, de los cuales 5 millones de euros corresponden a la financiación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). El proyecto se ejecutó con el apoyo de la Unión Europea, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, como parte del programa de cooperación transfronteriza Interreg V-A República Eslovaca-Austria 2014-2020.

Paso 3: ¿Qué tipo de servicios de movilidad propone para la financiación?

Existe una amplia gama de soluciones de movilidad rural en diferentes contextos rurales de la UE y se pueden agrupar en tres tipos principales:

- **Servicios de Transporte Flexible**, como el transporte a demanda;
- **Servicios de viaje compartido**, como el uso compartido del automóvil y el taxi compartido;
- **Servicios de vehículos compartidos**, incluyendo el uso compartido de automóviles y bicicletas.

Estos se vuelven mucho más efectivos cuando se coordinan o integran con los servicios fijos de autobús y tren.

Además, es necesario considerar:

- Las infraestructuras físicas que permiten la **movilidad activa**, como los carriles bici y los senderos peatonales, centros de movilidad e intercambiadores ;
- El **soporte tecnológico y la infraestructura digital**, incluyendo el sistema informático para reservas, venta de billetes, información al usuario, etc.

Los requisitos de financiación y gestión financiera varían según el tipo de servicio. Una comunidad podría pensar en comenzar en el Paso 3 si, por ejemplo, ya conoce (o cree conocer) el servicio de movilidad que se propondrá para la financiación. Aún así, recomendamos seguir los Pasos 1 y 2, ya que podrían ayudar a repensar la mejor combinación de participantes y también a desarrollar objetivos específicos. Esto ayudará más adelante cuando el proponente quiera presentar un caso convincente a las fuentes de financiación.

Los requisitos clave de financiación y financieros por tipo de servicio se resumen a continuación.

Figura 13 Requisitos de financiación para soluciones de movilidad compartida rural.

Fuente: MemEx

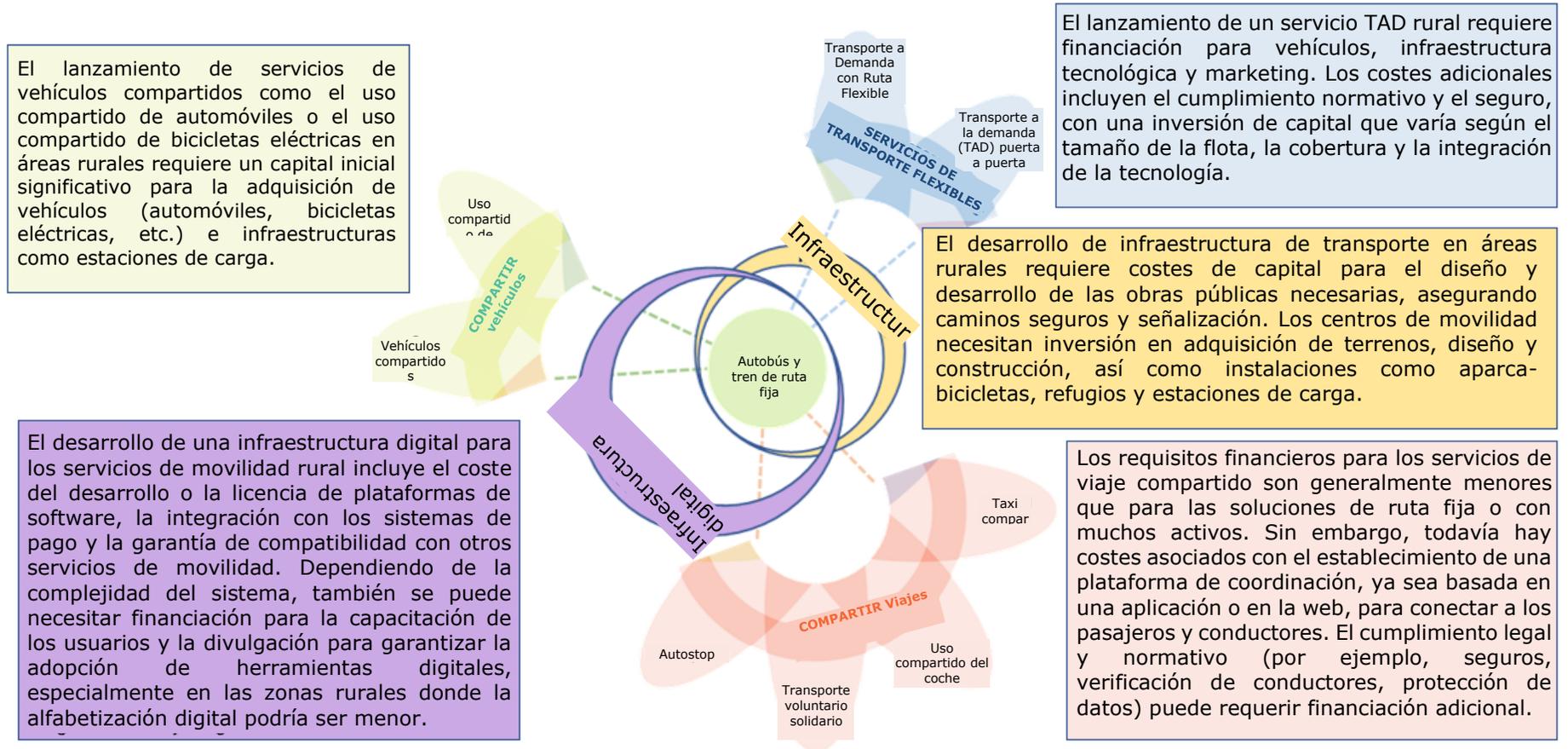


Figura 14 Cuestiones financieras para las soluciones de movilidad compartida rural.

Fuente: MemEx

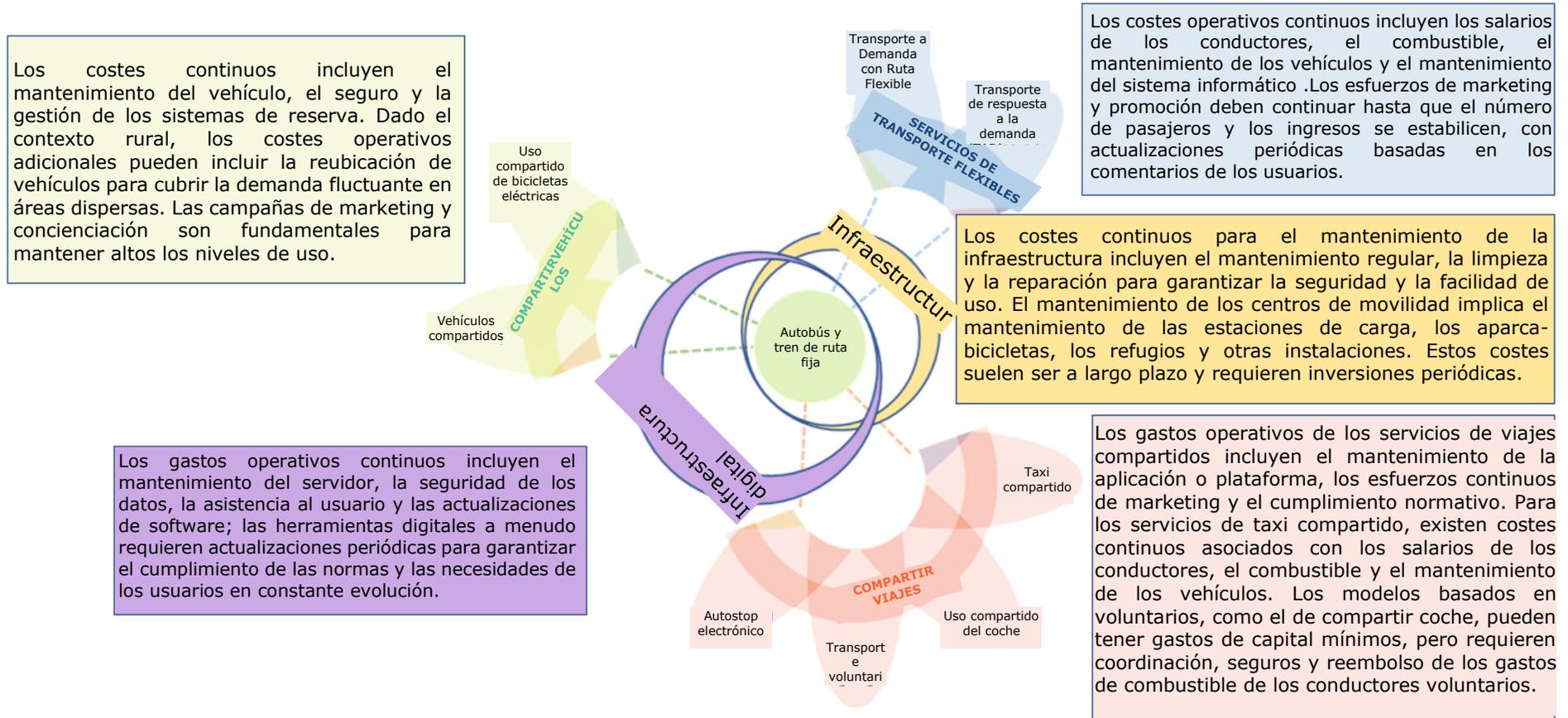


Figura 15 El Proyecto de Movilidad Inteligente en el Valle de Garfagnana, Italia.

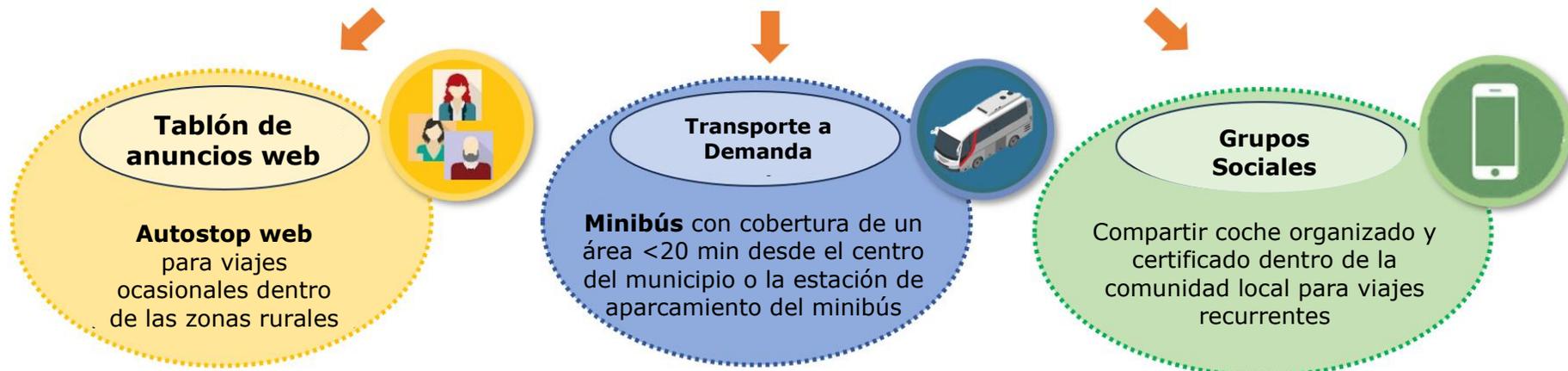
Fuente: MemEx

Aprendiendo de la práctica: El Proyecto de Movilidad Inteligente (SMART) en el Valle de Garfagnana, Italia

- Iniciativa liderada por la **Unión de Municipios de Garfagnana**
- Aproximadamente **600k€** de financiación a través de la **Estrategia Italiana para las Áreas Internas (SNAI)- 2014-2020**
- Medidas financiadas: i) Definición del **escenario del Servicio** de Movilidad Inteligente; ii) Establecimiento del **Gestor de Movilidad** del Área; iii) **Inversiones** en Movilidad Inteligente (vehículos y plataforma informática);
- **Usuarios** como potenciales proveedores de servicios de movilidad



Tipo de servicios de movilidad: **combinación de soluciones**

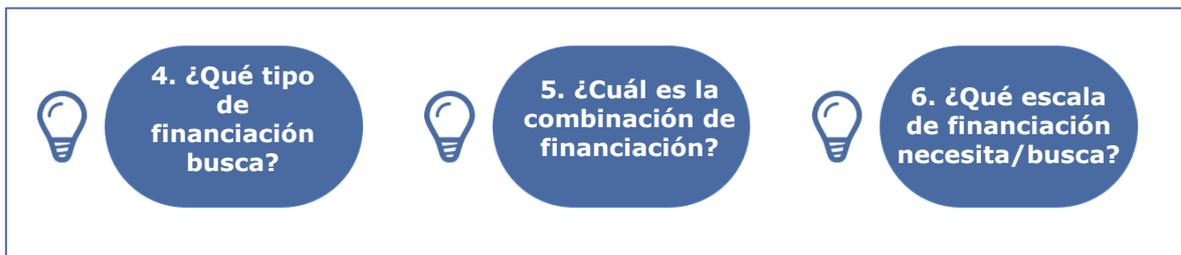


6. EVALUACIÓN DE LOS REQUISITOS Y PLANES DE FINANCIACIÓN

Una comprensión profunda de los requisitos de financiación es crucial para garantizar la viabilidad financiera y la sostenibilidad de un proyecto. Esto implica determinar el tipo de financiación necesaria, el impacto de los gastos de capital (Capex) y operativos (Opex), así como identificar la combinación de financiación adecuada para equilibrar las contribuciones públicas y privadas. Establecer la escala de financiación requerida ayuda a alinear las ambiciones del proyecto con posibilidades de financiación realistas, asegurando un plan de financiación adaptado y alcanzable. Como ya se ha señalado, los proponentes del proyecto pueden tener experiencia previa en otros ámbitos. Esta sección tiene como objetivo dar una visión de los aspectos específicos de la movilidad rural.

Figura 16 Definición de los elementos clave del proyecto – Paso 4-6

Fuente: SMARTA-NET



Paso 4: ¿Qué tipo de financiación busca?

Al planificar soluciones de movilidad compartida en zonas rurales, los municipios se enfrentan al reto de prever las necesidades y asegurar una financiación adecuada y apropiada a lo largo de las diferentes fases del proyecto. Este paso de la Guía describe las consideraciones clave para la financiación de los servicios de movilidad compartida en zonas rurales. Su objetivo es ayudar a las autoridades locales a navegar por las diversas necesidades de financiación, desde la conceptualización hasta la operación a largo plazo. Comprender los distintos requisitos financieros en cada etapa (desarrollo del concepto, planificación y operación continua) garantiza que los municipios puedan alinear sus recursos de manera eficaz.

En la Figura 17 se presentan brevemente los tipos de financiación pertinentes.

Figura 17 Tipos de financiación para soluciones de movilidad rural

Fuente: SMARTA-NET



La Figura 18 ofrece una visión general de las necesidades de financiación en estas fases, detallando la duración, el propósito y el tipo de financiación necesarios para cada una de ellas. Destaca cómo los municipios pueden estructurar su financiación, desde los estudios de viabilidad iniciales y los gastos de capital hasta los costes operativos y la sostenibilidad del servicio a largo plazo.

Las necesidades financieras de las soluciones de movilidad compartida en zonas rurales evolucionan a través de distintas fases (concepto, planificación y operación), cada una de las cuales se basa en la etapa anterior. Inicialmente, durante la fase de concepto, los costes se centran en los estudios necesarios para evaluar la viabilidad del servicio. También se realiza una evaluación inicial de la capacidad de acceso a los fondos, garantizando los necesarios "controles de realidad". Estos costes influyen directamente en la fase de planificación, donde se lleva a cabo el diseño detallado del servicio y los gastos de capital, como los vehículos y la infraestructura informática. Una planificación eficaz garantiza que las inversiones de capital realizadas durante esta fase se ajusten al modelo operativo previsto.

A medida que el proyecto pasa a la fase operativa, surgen costes continuos como los salarios de los conductores, el combustible, el mantenimiento y la supervisión. El éxito de esta fase depende en gran medida de la buena gestión de los recursos en las etapas anteriores. Por ejemplo, las inversiones de capital en vehículos eficientes o en infraestructura digital pueden reducir los gastos operativos a largo plazo, mejorando la sostenibilidad financiera del servicio. Así pues, cada fase está interconectada, y las decisiones tomadas durante las fases de concepto y planificación repercuten directamente en la eficiencia y la gestión financiera de la fase operativa. Es esencial que todas las decisiones se basen en evaluaciones realistas.

Figura 18 Resumen de las necesidades de financiación en las diferentes fases del proyecto

Fuente: SMARTA-NET

	CONCEPTO	PLANIFICACIÓN	OPERACIÓN-Supervisión	
Duración	M1-M6	M6-M18	M18-M36	
Tipo/propósito de financiación	Estudio de	Planificación del servicio	Puesta en marcha	Costes operativos
	Diseño	Gastos de capital	Piloto	Funcionamiento a largo
		Fase de configuración		Monitoreo y evaluación

Figura 19 Sistema de bicicletas compartidas Sprottenflotte en la región de Kiel, Alemania

Aprendiendo de la práctica: Sistema de bicicletas compartidas Sprottenflotte en la región de Kiel, Alemania

SprottenFlotte es el sistema de bicicletas compartidas de la región de Kiel (KielRegion). Alrededor de 1.200 bicicletas están disponibles para alquilar y devolver en aproximadamente 200 estaciones en la ciudad de Kiel, los distritos de Rendsburg-Eckernförde y Plön y en la región de Schlei. Entre ellas se incluyen algunas bicicletas eléctricas (pedelecs), bicicletas de carga y bicicletas eléctricas de carga. Las bicicletas se pueden alquilar de forma gratuita o a precios muy favorables.

- Tipo de financiación: 50% fondos federales (Ministerio Federal de Digitalización y Transporte (BMDV)) + 50% fondos municipales (aprox. 350.000 € cada uno).
- Concepto y diseño: El Plan Maestro de Movilidad de KielRegion sirvió como base estratégica. La planificación detallada para ciudades individuales se desarrolló en estrecha consulta con las partes interesadas y con la participación de los usuarios.
- Fase piloto: SprottenFlotte se lanzó en 2019 en una fase piloto en Kiel y sus municipios vecinos. Durante esta fase se adquirió experiencia y se establecieron socios colaboradores antes de que el sistema se introdujera de forma permanente y se ampliara en 2021. El proyecto comenzó como un piloto y se continuó de forma sostenible mediante financiación y modelos de cooperación continua. Las operaciones se estabilizaron después de la fase piloto y finalmente se expandieron a otros municipios.
- Inversión de capital (costes de inversión): La inversión inicial comprendió los costes de infraestructura para estaciones, bicicletas y una importante campaña de marketing para presentar el sistema.
- Opex (costes operativos continuos): Los costes operativos incluyeron los costes de alquiler de las bicicletas, los costes de personal, así como medidas de marketing continuas más pequeñas y los costes de producción de una guía.



Créditos: [KielRegion](#)

Recomendaciones clave para la gestión de la financiación del proyecto:

- *Planificación integral:* Comience con un estudio de viabilidad exhaustivo para garantizar que todos los aspectos del servicio, desde la infraestructura hasta la demanda, se consideren antes de comprometerse con grandes inversiones. Esto ayudará a evitar costes inesperados más adelante.
- *Financiación gradual:* Asegure la financiación por fases para cubrir los costes en cada etapa, garantizando que los recursos estén disponibles a medida que el proyecto avanza desde el concepto hasta la operación a largo plazo. Este enfoque también permite flexibilidad para adaptarse a cambios imprevistos en la demanda o las necesidades operativas.
- *Optimizar las inversiones de capital:* Invierta en tecnologías e infraestructura escalables y rentables para reducir los costes operativos futuros. Además,

comience con una estructura simple y luego amplíe el servicio y los usuarios objetivo a través de un proceso paso a paso.

- *Monitorear y ajustar*: El monitoreo regular durante la fase operativa es fundamental. Las decisiones basadas en datos sobre rutas, frecuencia del servicio y eficiencia de los vehículos pueden ayudar a refinar la prestación del servicio y reducir gastos innecesarios.
- *Aprovechar las colaboraciones*: Colabore con empresas locales, grupos comunitarios y programas gubernamentales para cofinanciar aspectos del proyecto. Las alianzas pueden aliviar las cargas financieras y generar apoyo local para el servicio.

Paso 5: ¿Cuál es la combinación de financiación?

Los presupuestos de transporte convencionales a nivel nacional, regional y local nunca han sido suficientes para proporcionar una cobertura o un servicio adecuados para la movilidad rural¹². Buscar un aumento en estos presupuestos podría ser poco realista o demasiado optimista, ya que esto requeriría cambios políticos significativos que son difíciles de implementar y poco probables de ocurrir pronto. Para lograr un cambio real en la movilidad rural, es esencial aprovechar una combinación más amplia de fuentes de financiación, combinando inversiones públicas, privadas y alternativas para un enfoque más integrado.

Tabla 4 Combinar fuentes de financiación para soluciones de movilidad rural

Fuente: SMARTA-NET

	¿Qué?	Cronograma	Tipo de financiación cubierta			Categorías de costes a financiar
			C	P	O	
Público objetivo con única fuente	Recursos monetarios públicos movilizados a nivel de la UE, nacional, regional o local (municipal)	Único o recurrente en caso de subvenciones públicas				Todos, incluyendo las infraestructuras físicas y las soluciones informáticas
Múltiples fuentes de apoyo	Se utiliza una combinación de fuentes de financiación pública. Por ejemplo, los fondos de la UE se utilizan para el concepto y	Una corta o recurrente en caso de subsidios públicos				Todos, incluyendo las infraestructuras físicas y las soluciones informáticas

¹²Esto fue identificado por el Proyecto SMART (2018-2020) que, entre otras cosas, examinó el marco dentro del cual se ubica la movilidad rural para cada Estado Miembro de la UE. Consulte el Proyecto SMARTA, "Recomendaciones de políticas para la movilidad compartida sostenible y el transporte público en las zonas rurales europeas" (2020), descargable en https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf. Los informes individuales de los Estados Miembros están disponibles en <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

	la planificación, por otro lado los gastos operativos (OpEx) se financian mediante subvenciones públicas a nivel nacional o regional.					
Inversión del sector privado	Subvención otorgada para la compra de vehículos o para la renovación de áreas públicas	Financiación puntual				Todos, incluyendo las infraestructuras físicas y las soluciones informáticas
Patrocinadores comerciales	Recursos movilizados de empresas automotrices, empresas de tecnología, empresas de energía y servicios públicos, etc.	Un pago único para costes de capital, o recurrente				Activos (incluidos vehículos y plataformas informáticas)
Otras ayudas del sector público	Se movilizan recursos de otros organismos públicos (por ejemplo, Autoridades de Transporte Público, agencias de desarrollo regional, agencias ambientales, etc.)	Único o recurrente en caso de subvenciones públicas				Todos, incluyendo las infraestructuras físicas y las soluciones informáticas
Aportación voluntaria	Voluntarios involucrados para cubrir algunos de los aspectos operativos del servicio	Frecuentemente				(generalmente) Operación de servicios de movilidad
Tarifas de usuario	Los viajeros pagan una tarifa para usar el servicio	Con cierta frecuencia. La cantidad es variable.				Operación de los servicios de movilidad

Figura 20 Aprovechamiento de las fuentes de financiación en Rethymno, Grecia

Aprendiendo de la práctica: Aprovechando las fuentes de financiación en Rethymno, Grecia

El primer sistema de bicicletas eléctricas compartidas sin base fija en Grecia se lanzó en Rethymno, reemplazando un sistema predecesor insuficiente. El objetivo del sistema compartido es promover un cambio modal hacia modos de transporte sostenibles. La implementación fue posible gracias a la cooperación eficiente entre el sector público y privado con el apoyo de la financiación europea recibida por el Acuerdo de Asociación Griego 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) en el marco del Programa Operativo Regional "Creta" cofinanciado por el FEDER.

La financiación europea ayudó a poner en marcha la iniciativa ciclista en la zona. Sin embargo, una vez agotados estos fondos, se hizo evidente que depender únicamente de operadores privados para continuar el servicio no era viable. Sin embargo, este sistema de bicicletas eléctricas compartidas liberó el potencial de los vehículos compartidos en la zona. La participación del Municipio y los continuos esfuerzos en la promoción de la movilidad compartida atrajeron a operadores privados de movilidad compartida y dieron como resultado nuevas inversiones para servicios relevantes.

Por ejemplo, en Rethymno se introdujo una nueva inversión privada para un sistema de bicicletas eléctricas compartidas en julio de 2019. Posteriormente, en 2024, se instaló un nuevo sistema de bicicletas compartidas (44 bicicletas eléctricas /6 estaciones de anclaje) con el apoyo de otra financiación europea del Acuerdo de Asociación Griego 2014-2020 – (ESPA 2014-2020), en el marco del Programa Operativo Sectorial: "Infraestructuras de Transporte, Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible" y cofinanciado por el Fondo de Cohesión¹³.



Créditos: Municipalidad de Rethymno

Esta nueva fuente de financiación permitió a la iniciativa capitalizar el creciente potencial de la movilidad ciclista en la región, asegurando su éxito continuo. El municipio de Rethymno está tratando de encontrar la manera de incorporar el sistema anterior (sin base) en el nuevo.

Este caso de estudio es particularmente relevante porque destaca la importancia de utilizar múltiples fuentes de financiación para asegurar la sostenibilidad financiera a largo plazo.

¹³ <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

Figura 21 Sosteniendo un esquema rural de coches eléctricos compartidos: El Modelo FLUGS en Tirol Oriental

Aprendiendo de la práctica: Flugs e-Car sharing

Flugs¹⁴ es un sistema de estaciones de coches compartidos eléctricos que opera en la región del Tirol Oriental, en Austria. El objetivo principal del sistema Flugs es reducir el número de viajes realizados en coches privados por parte de individuos y familias y proponer una solución alternativa a la posesión de un 1^{er}, 2^o o 3^{er} coche.

El servicio se lanzó en 2015 y está gestionado por Regionalenergie Osttirol, que ofrece el servicio FLUGS eCarsharing y se encarga de las actividades de mantenimiento, soporte in situ, procesamiento, facturación, evaluaciones, relaciones públicas, marketing y otros activos internos.

En la actualidad, Regionalenergie Osttirol gestiona el servicio principalmente por razones comerciales (es decir, para estar presente en la zona como proveedor de energía) y no por el negocio de coche compartido en sí mismo. La dificultad para encontrar e involucrar activamente a un proveedor de coche compartido se debe a la baja demanda en las zonas rurales, lo que impide a los operadores privados construir un caso de negocio sólido para la inversión.

FLUGS eCarsharing está parcialmente subcontratado (la plataforma de reservas y la telemetría). El único patrocinador es Regional Management East Tyrol (RMO), la Agencia de Desarrollo Regional con competencias en proyectos, iniciativas y estrategias de movilidad sostenible. RMO se encarga de las actividades de promoción y difusión.

Los ingresos solo pueden cubrir parcialmente los costes fijos de la flota.



Créditos: Flugs e-car sharing en Tirol Oriental, Austria - © E. Bachmann

Paso 6: ¿Qué escala de financiación necesita/busca?

Las soluciones de movilidad rural requieren un enfoque estratégico para la financiación, ya que la escala de inversión necesaria varía significativamente según el alcance y la naturaleza del proyecto. Este capítulo proporciona orientación sobre la estimación y preparación de las necesidades financieras de su proyecto, ofreciendo información sobre las categorías típicas de costes, los puntos de referencia y las consideraciones operativas.

Comprender la escala de financiación implica distinguir entre las inversiones previas al proyecto, que sientan las bases de la iniciativa, y los costes operativos, que garantizan su viabilidad continua. Cada fase del desarrollo, desde los estudios de viabilidad hasta la implementación y las operaciones diarias, conlleva distintos requisitos financieros. En las Figuras 14 y 15, presentamos las áreas clave donde se necesita financiación, junto con rangos de costes aproximados para actividades y servicios comunes. Sin embargo, la escala real de financiación requerida dependerá de varios factores, incluido el tipo de servicio previsto, el contexto geográfico y demográfico, y los recursos disponibles.

¹⁴<https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/> ; <https://flugs.moqo.de/>
<https://flugs.moqo.de/cars>

Figura 22 Financiación necesaria para costes previos al proyecto y de capital

Fuente: SMARTA-NET

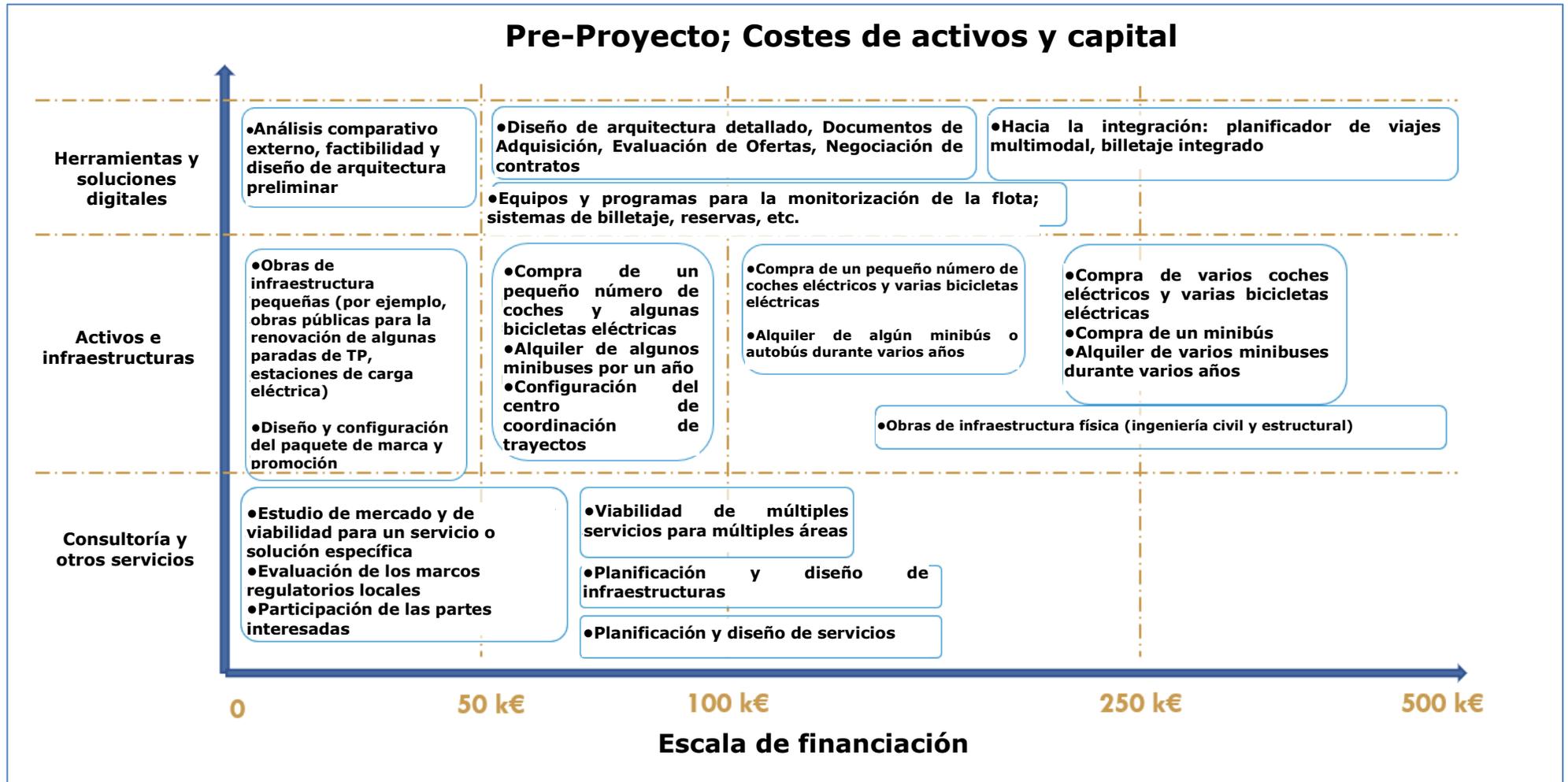


Figura 23 Financiación necesaria para los costes operativos en servicios de transporte flexible

Fuente: SMARTA-NET

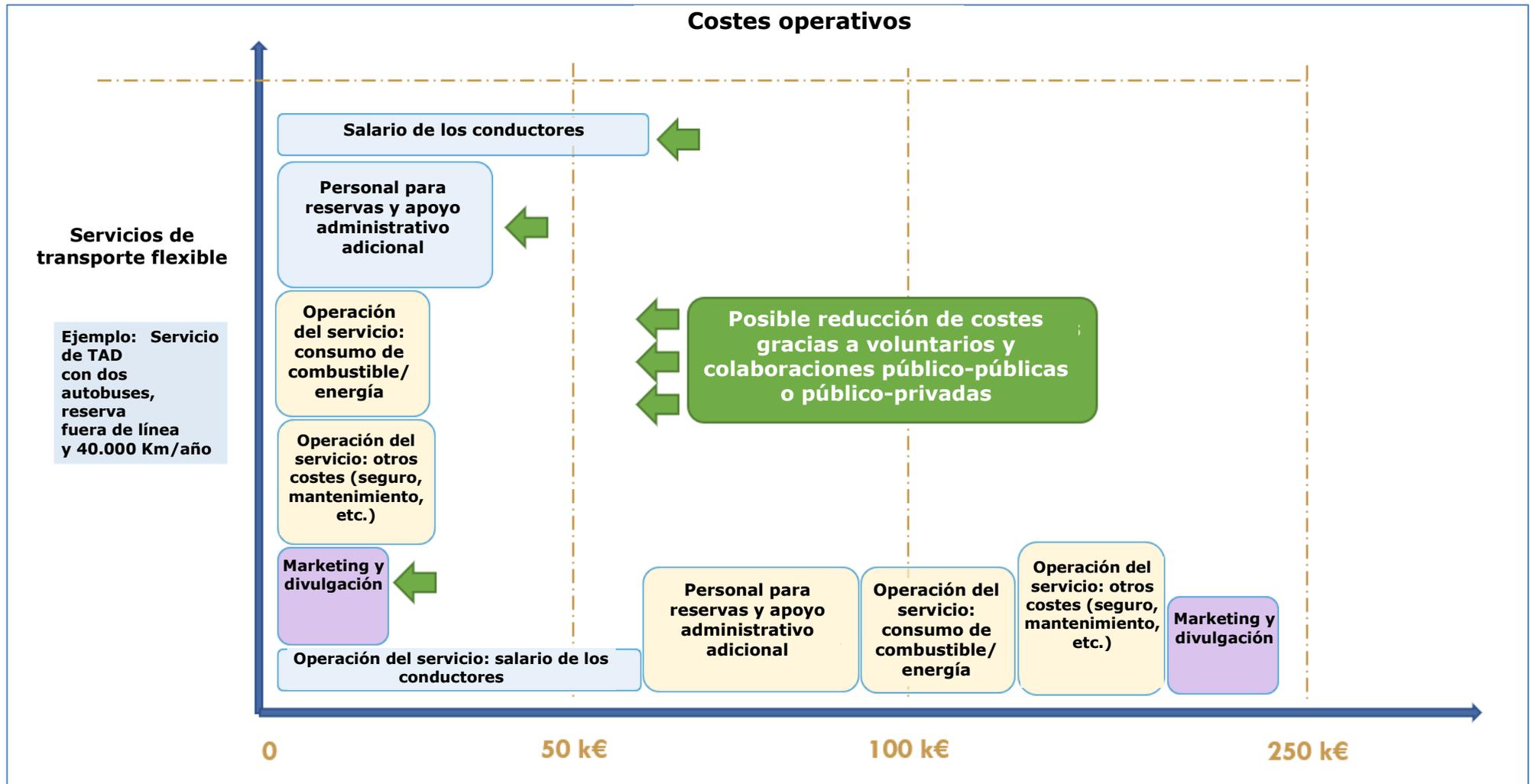
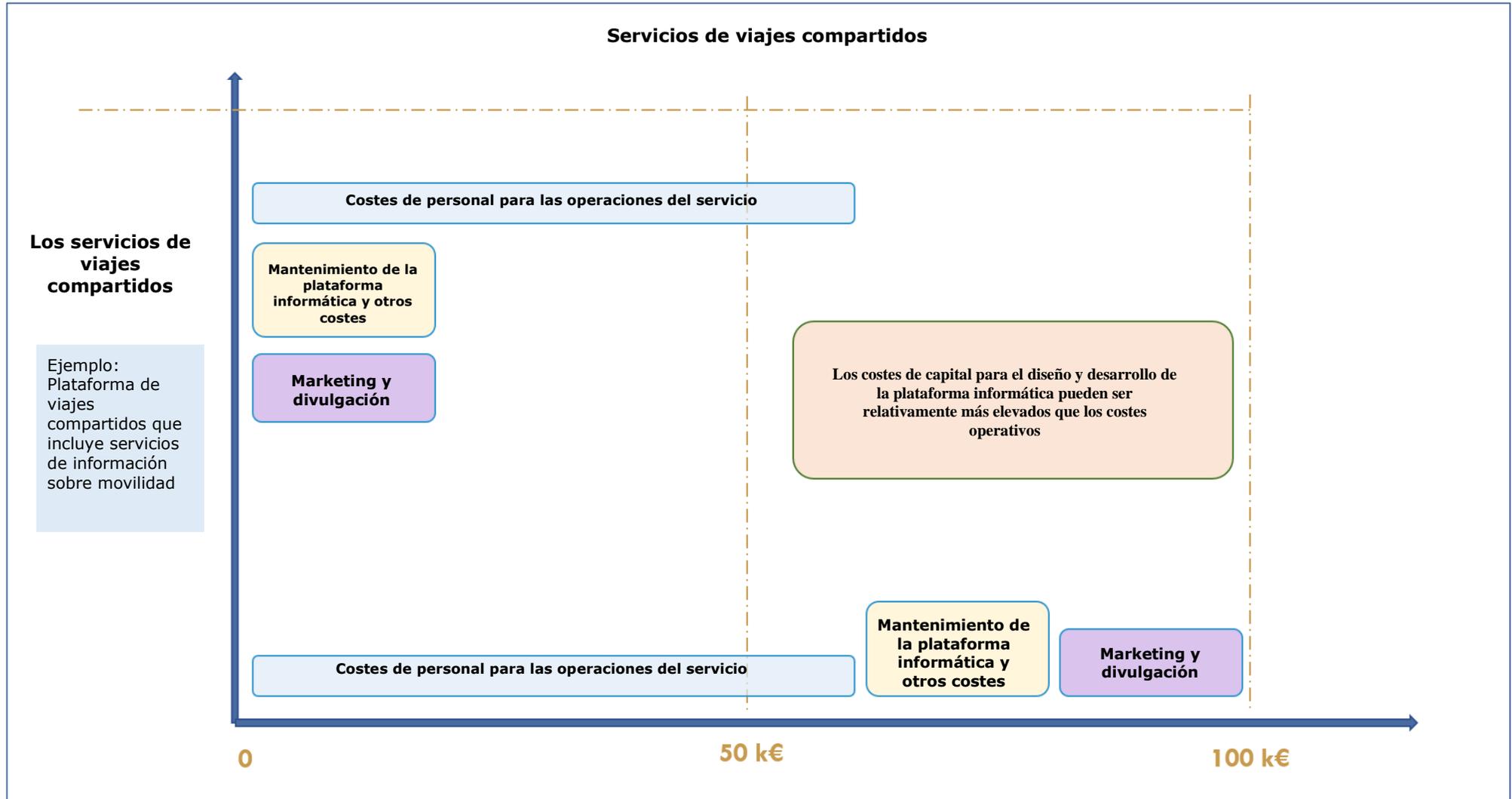


Figura 24 Financiación necesaria para los costes operativos en servicios de viajes compartidos

Fuente: SMARTA-NET1

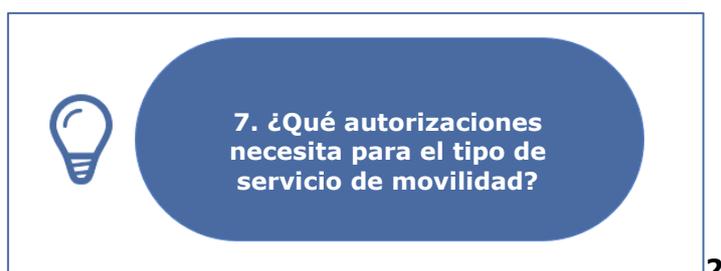


7. NAVEGAR EN UN MERCADO ALTAMENTE REGULADO

Los servicios de movilidad rural a menudo operan dentro de un marco regulatorio complejo que requiere un manejo cuidadoso. Identificar las autorizaciones necesarias para implementar los servicios propuestos es un paso crítico para garantizar el cumplimiento de los requisitos legales y operativos. Esto incluye comprender los marcos regulatorios locales, regionales y nacionales para evitar retrasos u obstáculos durante la fase de implementación del proyecto.

Figura 25 Definición de los elementos clave del proyecto – Paso 7

Fuente: SMARTA-NET



Los marcos nacionales en los países europeos, como se describe en los Documentos de Perspectiva de SMARTA ¹⁵, exigen a los gobiernos y autoridades locales (incluidos municipios, provincias y regiones) que organicen los servicios de movilidad.

Cada tipo de servicio de movilidad rural requiere una combinación diferente de autorizaciones, permisos, seguros, acuerdos comerciales y certificaciones de seguridad. Las autorizaciones específicas dependen del tipo de servicio, la escala y las regulaciones locales. Al cumplir con estas autorizaciones, los proveedores de movilidad pueden garantizar que sus servicios sean seguros, legales y estén bien integrados con otros servicios de transporte regionales. A continuación, se presenta un breve resumen de las autorizaciones clave requeridas para los diferentes tipos de servicios de movilidad.

- **Permiso o Licencia Comercial**

Antes de ofrecer servicios de movilidad, cualquier proveedor debe obtener los permisos o licencias comerciales necesarios de las autoridades locales, regionales o nacionales. Estos permisos garantizan que el servicio cumpla con las leyes y regulaciones de transporte locales. El permiso específico puede variar según el tipo de servicio:

- Transporte a Demanda (TAD): Se necesita un permiso para operar como proveedor de transporte público, a menudo regulado por las autoridades de transporte.
- Uso compartido de automóviles y bicicletas: Se deben obtener licencias para las operaciones de alquiler de vehículos y bicicletas, especialmente en áreas/países donde la planificación del transporte está estrictamente regulada.
- Viajes compartidos en automóvil y taxi compartido: En algunos países, se puede requerir un permiso específico para viajes o transporte compartidos, junto con la aprobación de las autoridades de transporte público si opera en coordinación con los servicios existentes.

¹⁵Para más detalles, consulte: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- **Seguro de Vehículo y Conductor**

Todos los servicios de movilidad deben tener un seguro de vehículo integral que cubra tanto el vehículo como a sus pasajeros. Por ejemplo:

- Uso compartido de automóviles: Es necesario un seguro que cubra el vehículo compartido contra daños, accidentes, robo y responsabilidad civil para el conductor y los pasajeros.
- Uso compartido de bicicletas: Las pólizas de seguro pueden cubrir la responsabilidad civil en caso de accidentes, especialmente en áreas de mucho tráfico o carreteras rurales.
- Servicios de taxi compartido y TAD: Es obligatorio un seguro comercial que cubra todos los riesgos asociados con la operación de un servicio de taxi o TAD, incluida la cobertura para conductores profesionales.

En algunas jurisdicciones, también se requiere un seguro para los pasajeros y las mercancías transportadas. Es importante que los conductores, especialmente para los servicios de TAD o taxi compartido, tengan licencias que puedan requerir una verificación o aprobación adicional por parte de las autoridades.

- **Acuerdos Comerciales**

Para los servicios que dependen de la infraestructura, como los servicios de bicicletas compartidas o TAD, es posible que se necesiten acuerdos comerciales con las autoridades locales o los operadores privados. Estos acuerdos podrían involucrar: i) uso de infraestructura pública: acuerdos con las autoridades locales para el uso de espacios de estacionamiento, acceso a carreteras y estaciones de acoplamiento de bicicletas; ii) colaboraciones con operadores de transporte público: para los servicios de TAD y taxi compartido, a menudo se requieren acuerdos con las autoridades regionales de transporte para la emisión de billetes integrados o servicios complementarios; iii) colaboración del sector privado: las empresas de automóviles compartidos pueden necesitar acuerdos con empresas de alquiler de vehículos o proveedores de servicios de mantenimiento para garantizar la capacidad operativa de su flota.

- **Certificaciones de Seguridad y Cumplimiento de Normas**

Cada tipo de servicio debe cumplir con estrictos estándares de seguridad, particularmente para el transporte de pasajeros. Las autorizaciones y certificaciones clave relacionadas con la seguridad incluyen:

- Estándares de seguridad del conductor: Los conductores que operan servicios de TAD o taxi compartido deben cumplir con ciertas credenciales, que incluyen verificación de antecedentes, capacitación en seguridad para conductores y cumplimiento de las leyes de seguridad vial.
- Certificación de seguridad del vehículo: Los vehículos deben pasar inspecciones de seguridad periódicas para garantizar que cumplan con los estándares operativos requeridos. Esto incluye controles de mantenimiento del vehículo, especialmente para los servicios de TAD y taxi compartido, donde la aptitud para circular es fundamental.
- Seguridad de bicicletas y bicicletas eléctricas: Para los sistemas de bicicletas compartidas, es esencial garantizar que las bicicletas estén equipadas con características de seguridad como luces, candados y controles de mantenimiento regulares.

Dependiendo de la región, los proveedores de servicios de movilidad pueden necesitar cumplir con las regulaciones ambientales destinadas a reducir las emisiones. Sin embargo, esto tiene implicaciones relevantes para la movilidad urbana, y no tanto en las zonas rurales. Por ejemplo, en algunas ciudades, se puede requerir el uso de vehículos de bajas o cero emisiones para los servicios de automóviles compartidos. Esto también podría incluir subsidios o incentivos para el uso de vehículos eléctricos.

Sobre todo, también debemos considerar las cuestiones de responsabilidad. Las comunidades y las ONG podrían encontrarse personalmente responsables si las cosas salen mal o si hay un accidente, etc. Están más respaldadas si pueden aliarse con una institución o entidad comercial que esté mejor posicionada para gestionar la responsabilidad.

Figura 26 Transporte a Demanda en Médio Tejo, Portugal

Aprendiendo de la práctica: Transporte a Demanda en Médio Tejo, Portugal

La región del Médio Tejo es una subregión NUTS3 en el centro de Portugal, que forma parte de la región NUTS2 del Centro. Incluye seis pequeñas ciudades: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento y Fátima, cada una con una población que oscila entre los 20.000 y los 45.000 habitantes. Los servicios de transporte a demanda en la región están patrocinados por la autoridad del condado "CIM Médio Tejo", una asociación de municipios y autoridades públicas locales, que gestiona el transporte público con una flota de taxis y minibuses contratados.

Enfoque en el marco regulatorio

- Según la Ley Nacional Portuguesa (RJSPTP), las entidades competentes para la implementación y coordinación de los servicios TAD son las autoridades de transporte (municipios o consejos de condado). Las autoridades de transporte pueden llevar a cabo servicios TAD utilizando sus propios medios, concretamente a través de servicios municipales o intermunicipales, o mediante contratos con entidades comerciales locales (operadores de transporte o taxis), de acuerdo con la legislación aplicable.
- Los operadores que tengan la intención de prestar servicios TAD, además de los servicios de transporte de pasajeros para los que están autorizados, deben notificarlo al Instituto de Movilidad y Transporte, I.P. (IMT, I.P.), que es la autoridad nacional encargada de supervisar las operaciones de transporte público. Esto se realiza mediante una simple notificación previa al IMT, I.P., que puede hacerse por cualquier medio previsto por la ley, concretamente por correo electrónico a la dirección indicada en el sitio web del IMT, I.P.
- En caso de que se contrate un servicio a un operador de transporte privado o a compañías de taxis, se debe realizar un estudio de viabilidad financiera y económica para evaluar la necesidad de compensación pública. Antes de lanzar la contratación pública, las especificaciones técnicas y administrativas están sujetas a la supervisión de la autoridad nacional de transporte (AMT) responsable de la supervisión económica y financiera.
- Si el contrato excede una cierta cantidad, se debe consultar al Tribunal de Cuentas (Tribunal de Contas).
- Los nuevos servicios públicos de transporte de pasajeros, incluidos los servicios TAD con líneas predefinidas, también están sujetos a un registro obligatorio en un sistema de información de alcance nacional, gestionado por el IMT, I.P.



Fuente: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. DAR VOZ A LAS PROPUESTAS

Transformar un proyecto bien planteado en una propuesta de financiación convincente requiere una preparación y presentación estratégicas. El desarrollo de un plan de negocios sólido muestra la viabilidad económica y operativa del proyecto. La monetización de sus beneficios pone de manifiesto su valor más amplio para las distintas partes interesadas, como la reducción de emisiones, el aumento de la accesibilidad o el crecimiento económico y el desarrollo rural. Las indicaciones sobre cómo solicitar financiación de manera eficaz constituyen el paso final para presentar una propuesta convincente que interese entre los financiadores y mejore las probabilidades de obtener apoyo.

Figura 27 Definición de los elementos clave del proyecto – Paso 8-10

Fuente: SMARTA-NET



Paso 8: Indicaciones para la elaboración de planes de negocio

Un plan de negocio es un documento escrito formal que contiene los objetivos de un negocio, los métodos para alcanzar esos objetivos y el plazo para el logro de estos. También describe la naturaleza del negocio, información general sobre la organización, las proyecciones financieras de la organización y las estrategias que pretende implementar para alcanzar los objetivos establecidos. En su totalidad, este documento sirve como una hoja de ruta (un plan) que proporciona dirección al negocio¹⁶.

Este paso no pretende proporcionar una guía completa sobre un tema tan multifacético. Más bien, resume los aspectos clave que deben considerarse para desarrollar planes de negocio, informando sobre fuentes de información relevantes para profundizar el conocimiento sobre el tema e inspirarse en otras experiencias en Europa.

Definir un plan y modelo de negocio para una solución de movilidad compartida en una zona rural es un proceso complejo que implica múltiples factores. Las consideraciones clave incluyen el tipo de servicio ofrecido, las necesidades de movilidad específicas del mercado objetivo y la estructura operativa del servicio. Además, las cuestiones organizativas y el cumplimiento de los marcos legales y regulatorios son fundamentales para garantizar que la solución sea viable y sostenible. Cada uno de estos elementos debe abordarse cuidadosamente para crear un servicio de movilidad rural eficaz y funcional.

En la mayoría de los casos, no existe un modelo de negocio rentable para las soluciones de movilidad compartida en zonas rurales. Esto se debe en gran medida a los desafíos que enfrentan los operadores para gestionar un negocio de movilidad compartida, principalmente debido a los pequeños márgenes de beneficio o inexistentes: es difícil obtener suficientes ingresos de los servicios compartidos. En las zonas rurales, la baja

¹⁶ Definición de Plan de Negocios - Enciclopedia de Pequeñas Empresas para Emprendedores, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

densidad de población hace que los pagos de los usuarios sean insuficientes para cubrir los gastos operativos. Como resultado, las cooperativas locales de carácter no comercial son más comunes, y las autoridades públicas, como los municipios, las administraciones de transporte y los operadores del sector público, están en una mejor posición para iniciar u organizar servicios de movilidad compartida.

Es importante tener en cuenta que el servicio no es rentable cuando se incluyen todos los costes. Sin embargo, algunos elementos individuales pueden ser rentables para quienes prestan un servicio o infraestructura específicos. Por ejemplo, el proveedor de un sistema TIC o una empresa que gestione los vehículos cobraría la tarifa comercial correspondiente.

Por lo tanto, podríamos tener múltiples planes de negocio dentro del mismo proyecto. Alguien debe elaborar el plan de negocio general y justificar cualquier financiación de apoyo, lo que puede requerir un plan de negocio socioeconómico. Otros, como los operadores de transporte, los proveedores de Sistemas Inteligentes de Transporte, etc., deben elaborar un plan de negocio orientado a la obtención de beneficios, o bien un plan convincente a nivel interno para aceptar una participación con pérdidas/sin beneficios, en previsión de una futura recuperación de la inversión.

Al diseñar un modelo de negocio para un servicio de movilidad rural, el proceso se puede dividir en tres tareas clave: (i) Definir el concepto de negocio, (ii) Evaluar la estructura organizativa y (iii) Revisar los marcos legales y regulatorios. Cada una de estas tareas implica una serie de pasos que deben completarse antes de implementar la solución. Inicialmente, identifique las necesidades de movilidad específicas que desea abordar y evalúe si los servicios de transporte existentes cubren estas necesidades. Con base en este análisis, elija el modelo de servicio que mejor se adapte a estas necesidades, estime la demanda utilizando estudios de mercado o encuestas anteriores y elabore una estructura de costes y un plan financiero iniciales. A continuación, involucre a los diferentes actores clave, asignando roles y responsabilidades al tiempo que describe el marco organizativo. Simultáneamente, revise los requisitos regulatorios y legislativos, verifique la elegibilidad para subsidios y explore las oportunidades de financiación pública.

Figura 28 Tareas para la elaboración de un plan de negocio de servicio de movilidad rural

Fuente: SMARTA-NET



Aprendiendo de la práctica: El Proyecto CONNECT

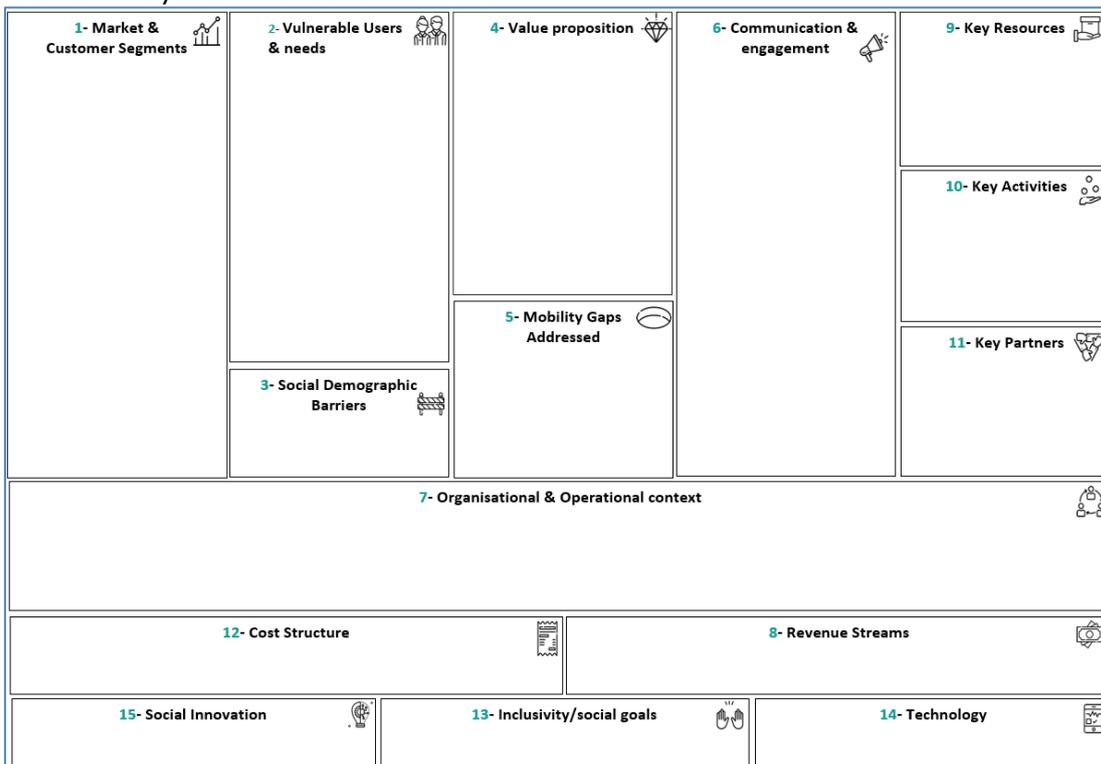
El proyecto CONNECT fue financiado bajo el 6º Programa Marco de la Comisión Europea, a través de la DG-RESEARCH (Investigación). El propósito principal era reunir conocimiento y experiencia relacionados con el Transporte Flexible (incluido el Transporte a Demanda [TAD]) para identificar buenas prácticas y desarrollar aún más los métodos para el desarrollo empresarial. El consorcio CONNECT consistió principalmente en expertos del sector del transporte. No contaba con pruebas piloto, sino que se basó en una amplia gama de casos prácticos complementados con encuestas del sector. El Proyecto produjo dos Informes específicos que destacan recomendaciones clave para el desarrollo de planes de negocios para servicios de transporte flexible (similares de los servicios de TAD y viajes compartidos):

- D10: Soluciones Innovadoras y Pruebas Piloto en relación con el Desarrollo Empresarial¹⁷: Las tecnologías de la información (TIC) presentan hallazgos de 19 casos prácticos de sistemas de Transporte a Demanda (TAD) (10 en Europa, 9 en los EE. UU.). Analiza los modelos de negocio, los marcos organizativos y los contextos regulatorios y legales, destacando las principales limitaciones.
- D14: Recomendaciones para el Desarrollo Empresarial: basado en los conocimientos adquiridos dentro del proyecto CONNECT, y las opiniones externas obtenidas a través de talleres, sintetiza los principales problemas en las líneas de Modelo de Negocio, Aspectos Organizativos y Marcos Legales y Regulatorios. A continuación presenta una descripción general de la situación del sector en toda Europa (basada tanto en los casos prácticos D10 como en una encuesta adicional) y concluye con reflexiones sobre aspectos clave a considerar en el desarrollo empresarial del TAD.

Para optimizar los aspectos mencionados anteriormente, podría ser útil iniciar un ejercicio de co-creación con los actores clave locales (incluidos representantes municipales, grupos comunitarios, operadores de transporte, etc.) completando un Modelo de Canvas específico. A continuación, se muestra un ejemplo.

Figura 29 Modelo Canvas para soluciones de movilidad rural.

Fuente: Proyecto INCLUSION H2020¹⁸



¹⁷Estos informes de CONNECT se pueden acceder en <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

¹⁸https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf

A continuación, se resumen las recomendaciones clave para desarrollar planes de negocios en soluciones de movilidad compartida rural.

- *Generación de Valor:* Los modelos de negocio para soluciones de movilidad rural deben centrarse en generar diversas formas de valor, tanto monetarias como no monetarias (por ejemplo, valor social), dirigidas a diferentes partes interesadas. Estas pueden incluir autoridades financiadoras, administraciones públicas, operadores de movilidad, empresas locales y ciudadanos. En lugar de basarse únicamente de una comparación financiera de costes e ingresos, es crucial reconocer los beneficios sociales y comunitarios más amplios que estos servicios pueden proporcionar.
- *Involucrar a Múltiples Actores:* Los modelos de negocio eficaces deben considerar todo el ecosistema de actores involucrados en la movilidad en lugar de centrarse en un único servicio o producto. Para garantizar la accesibilidad en las zonas rurales, es importante evaluar tanto los beneficios como los desafíos desde la perspectiva de cada actor involucrado. Esto puede implicar la vinculación de múltiples servicios o soluciones para crear un modelo de negocio integral que cubra las diversas necesidades de la comunidad.
- *Incorporación de organizaciones sin ánimo de lucro:* Si bien puede parecer contradictorio, incluir organizaciones sin ánimo de lucro como actores clave en los modelos de negocio de movilidad rural puede ser beneficioso. La financiación pública suele ser esencial para apoyar estos servicios en las zonas rurales donde la demanda es baja. Los modelos de negocio deben considerar la reasignación de fondos públicos y buscar soluciones flexibles dentro de las limitaciones regulatorias para garantizar la sostenibilidad de las operaciones.
- *Sostenibilidad a Largo Plazo:* Para garantizar la sostenibilidad a largo plazo de los servicios de movilidad rural, los modelos de negocio deben fomentar la participación de emprendedores sociales. La integración de estos actores en la prestación de servicios, cuando lo permitan las normativas nacionales, puede mejorar su viabilidad. Cuando sea necesario, promover cambios regulatorios que permitan esta participación puede contribuir a reforzar la sostenibilidad del modelo de negocio.

Paso 9: Cómo cuantificar los beneficios asociados con la movilidad rural

Las zonas rurales son economías activas con una amplia variedad de negocios agrícolas, industriales, extractivos y de ocio, vinculados a sus recursos naturales y a las tradiciones empresariales de la zona.

La movilidad rural puede considerarse como un "facilitador" o como un "multiplicador" que puede permitir o mejorar los resultados y aumentar el valor de otras inversiones¹⁹. De hecho, en muchos casos, el servicio de movilidad es un componente de valor añadido a otros proyectos y políticas económicos, sociales, turísticos o medioambientales.

Los resultados relacionados con el transporte derivados de las iniciativas de financiación para la movilidad rural incluyen, entre otros:

- Reducción de los kilómetros recorridos por vehículo

¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), "Recomendaciones de políticas para la movilidad compartida sostenible y el transporte público en zonas rurales europeas", publicación del Proyecto SMARTA.

- Reducción del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂
- Menos tráfico, menos contaminación, menos ruido, menos accidentes
- Las carreteras locales se vuelven más seguras para caminar y andar en bicicleta.
- Se requiere menos gasto en infraestructura
- Mantener o aumentar la cartera de clientes para negocios y servicios

Los servicios de movilidad rural se llevan a cabo principalmente para aportar beneficios sociales en zonas con riesgo de exclusión social o desigualdad de oportunidades. A pesar de cumplir su misión social, suelen ser criticados por su alto coste.

Algunos de los beneficios asociados a una mejor oferta de servicios de transporte para las zonas rurales se enumeran en la Figura 30 y se clasifican según categorías específicas (accesibilidad, comodidad, etc.). Es importante comprender cómo estos beneficios podrían influir en la adopción/desarrollo de una solución de movilidad.

Figura 30 Beneficios sociales asociados con la movilidad rural

Fuente: SMARTA-NET

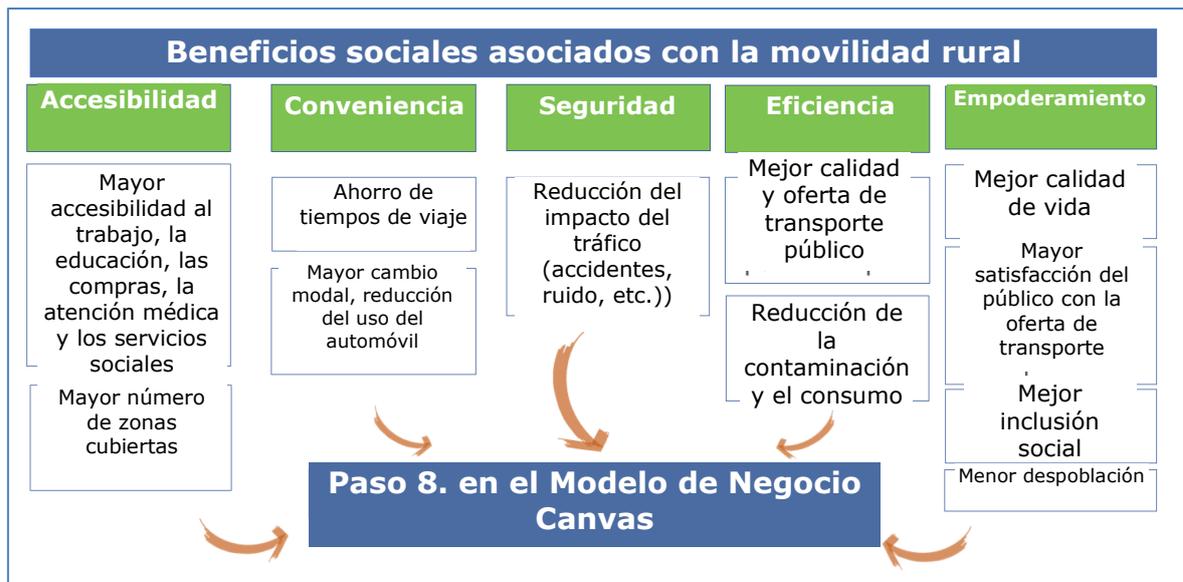


Figura 31 Ferrocarriles Verdes en Valmiera, Letonia

Aprendiendo de la práctica: Ferrocarriles Verdes en Valmiera, Letonia

La iniciativa Ferrocarriles Verdes en Valmiera, Letonia, revitaliza líneas ferroviarias en desuso, transformándolas en una red de 32 km de rutas para senderismo y ciclismo dentro de la región de Vidzeme. Este proyecto forma parte de un esfuerzo más amplio de 750 km que abarca el sur de Estonia y Letonia, con el objetivo de mejorar la movilidad local y promover el turismo sostenible. Las características principales incluyen la eliminación de obstáculos, la instalación de puentes de madera y la creación de áreas recreativas equipadas con bancos para descanso. El proyecto "Ferrocarriles Verdes" es una iniciativa colaborativa transfronteriza liderada por la Asociación de Turismo de Vidzeme en colaboración con 25 gobiernos locales de la región de Vidzeme de Letonia y el sur de Estonia, con el apoyo de la Asociación de Caminos Verdes de Letonia. Apoyado por autoridades locales y ONG, esta iniciativa rinde homenaje a la importancia histórica del ferrocarril de la región al tiempo que fomenta la participación de la comunidad y el crecimiento económico mediante el aumento de oportunidades de turismo y estilos de vida más saludables.

En el tramo de 32 km de ferrocarril cubierto por esta iniciativa local de movilidad inteligente (parte de la ruta Valmiera-Kocēni-Ainaži), se reconstruyeron siete puentes para el paso seguro

de ciclistas y peatones. Los costes de inversión se estimaron en 47.000 €, lo que representó alrededor del 4% del coste total del proyecto de 1.174.938 €. La principal fuente de financiación se obtuvo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional Interreg Estonia-Letonia, que aportó 40.000 €, junto con 7.000 € de otros socios.

El proyecto "Vías Verdes" **mejora la calidad de vida** en las zonas seleccionadas al mejorar la movilidad y crear nuevas oportunidades para los residentes. La iniciativa fomenta comunidades más saludables y felices a través del aumento de las actividades al aire libre. Los residentes locales descubren rápidamente que estos caminos restaurados ofrecen excelentes oportunidades para caminar, andar en bicicleta e incluso practicar esquí de fondo durante los meses de invierno.



Créditos: J. Sijats, S. Lawrence

El proyecto también impulsa el crecimiento económico. Con la afluencia de **turistas atraídos** por las rutas paisajísticas, los negocios locales comienzan a desarrollar nuevos productos y servicios, incluyendo opciones de alojamiento y restaurantes. Este aumento en el turismo trae una mayor vitalidad económica a la zona, creando empleos y estimulando las economías locales.

Además, la red conecta la región de Vidzeme con el sur de Estonia, **ampliando la movilidad** de residentes y visitantes por igual. La mejorada accesibilidad permite a las personas explorar un territorio más extenso, promoviendo la participación e interacción comunitaria. En general, el proyecto Green Railways posiciona la movilidad como un factor clave para lograr objetivos económicos, sociales y ambientales más amplios, transformando la región en un nodo vibrante para actividades al aire libre y el turismo durante todo el año.

Paso 10: Indicaciones sobre cómo solicitar financiación

Obtener financiación para una iniciativa de movilidad rural requiere un enfoque bien estructurado para manejar las complejidades de los programas de financiación de la UE, nacionales o regionales. Este paso describe las tareas esenciales para preparar una propuesta exitosa, desde la identificación de las oportunidades de financiación más adecuadas hasta la presentación de una solicitud convincente.

Al evaluar sistemáticamente las fuentes de financiación, verificar la elegibilidad y alinear los objetivos con los requisitos del programa, los solicitantes pueden asegurarse de que sus propuestas destaquen. Ya sea mediante subvenciones, instrumentos financieros o contratos públicos, seguir los pasos descritos a continuación aumenta las posibilidades de obtener financiación para soluciones de movilidad innovadoras adaptadas a las necesidades rurales.

Figura 32 Pasos clave para preparar una solicitud de propuesta

Fuente: SMARTA-NET

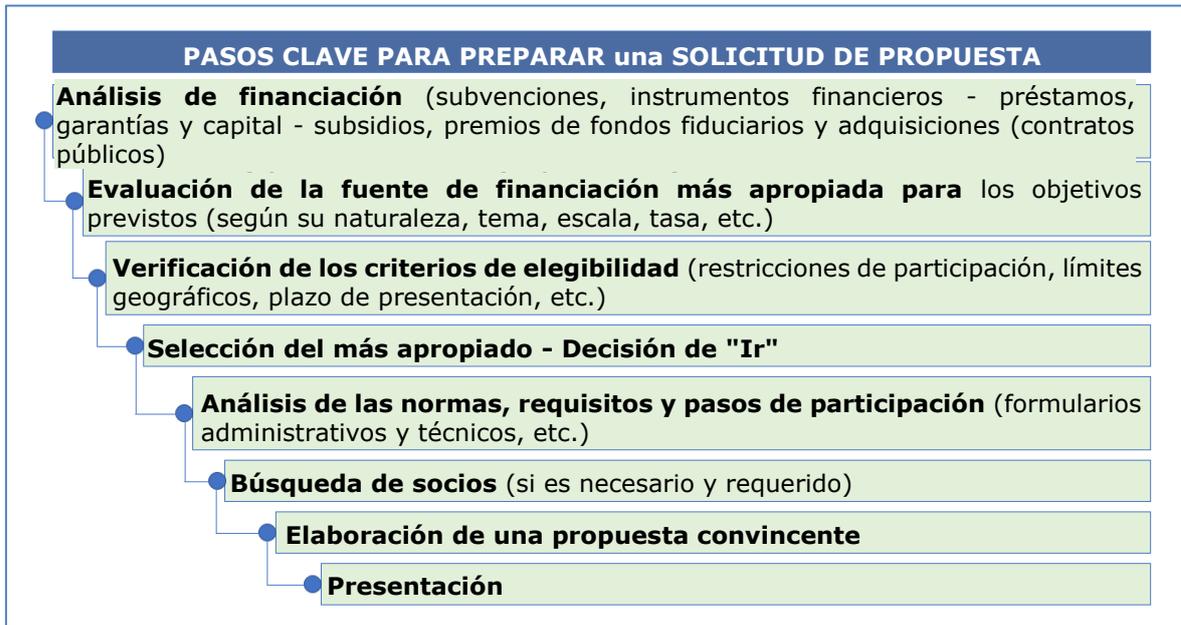


Figura 33 ejemplo: Navegando por el espectro de los programas de financiación de la UE

Aprendiendo de la práctica: Navegando por el espectro de los programas de financiación de la UE

El **Kit de herramientas rurales** es la guía completa sobre financiación y oportunidades de apoyo de la UE para las zonas rurales de la Unión Europea. Su objetivo es ayudar a las autoridades locales, instituciones, partes interesadas, empresas y particulares a identificar y aprovechar los fondos, programas e iniciativas de financiación y apoyo existentes de la UE, y a fomentar el desarrollo en los territorios rurales.



European Union

Rural toolkit

Los usuarios pueden encontrar las oportunidades de financiación de la UE más adecuadas para apoyar sus proyectos e iniciativas específicos. Proporciona información completa sobre subvenciones, subsidios y programas que permiten el desarrollo y la revitalización de las zonas y comunidades rurales.

El conjunto de herramientas está disponible en: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=es>

Otros enlaces útiles para explorar las oportunidades de financiación de la UE:

- Información general sobre el proceso de solicitud- Comisión Europea: [Link](#)
- Oportunidades de financiación para organismos públicos - Comisión Europea: [Link](#)
- Oportunidades de financiación de la UE para el transporte público local – UITP: [Link](#)

Si bien el enfoque gradual descrito proporciona un marco general, son necesarias adaptaciones específicas para cada nivel de financiación.

- Para la financiación de la UE, las alianzas transnacionales y el cumplimiento de las complejas normativas administrativas son fundamentales.
- La financiación nacional a menudo suele priorizar la alineación con las estrategias nacionales, lo que obliga a los solicitantes a demostrar cómo sus proyectos contribuyen a alcanzar los objetivos nacionales de movilidad.

- La financiación regional generalmente exige trabajar en estrecha colaboración con las autoridades regionales y centrarse en la atención de las necesidades locales.

Obtener apoyo resulta clave para los municipios rurales que buscan desarrollar propuestas de financiación exitosas. Hay varios recursos disponibles para guiar el proceso:

- Contratar expertos externos o agencias de consultoría para obtener asesoramiento en el desarrollo de la propuesta
- Ponerse en contacto con los Puntos de Contacto Nacionales/Regionales de los programas para resolver dudas (administrativas o técnicas)
- Contactar con las Agencias Nacionales que promueven la participación en los programas de I+D+i de la UE y que ofrecen servicios de información, formación y asistencia²⁰
- Participar en seminarios web y eventos relacionados con programas (de la UE, nacionales o regionales) para establecer contactos con posibles socios, obtener más información sobre las convocatorias
- Unirse a asociaciones de autoridades locales, redes relevantes de la UE²¹, etc.).

²⁰La Comisión Europea proporciona un portal web de Ayuda y Soporte, que incluye detalles de los Puntos de Contacto Nacionales (PCN) para varios Programas de Financiación de la UE: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>. También proporciona una red de PCN específicamente centrada en Horizonte Europa: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries=20000832,20000839,20000841,20000911,20000871,20000872,20000875,20000880,20000885,20000890,20000873,20000902,20000913,20000915,20000922,20000946,20000944,20000945,20000960,20000973,20000986,20000990,20000994,20001005,20001004,20000883,20001001>

²¹Ejemplos de tales redes son: las Redes de Aldeas Inteligentes (<https://www.smart-village-network.eu/>); la Red POLIS (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – la Asociación de la UE de Ciudades y Regiones Históricas (<https://www.historic-towns.org/>)

CONCLUSIONES

Este documento de orientación ha sido diseñado para dotar a los municipios de los conocimientos y las herramientas necesarias para desarrollar e implementar soluciones de movilidad sostenibles, inclusivas e integradas en las zonas rurales.

Centrándose en la cuestión clave de la financiación, especialmente para iniciativas de movilidad rural y servicios que potencien el turismo rural, aborda un obstáculo significativo: la falta de recursos y conocimientos específicos para acceder a financiación. Estos desafíos a menudo impiden que las comunidades rurales desarrollen servicios de movilidad a medida.

Mediante un enfoque progresivo, el documento prepara a los municipios rurales y a los profesionales para enfrentarse a los retos de los sistemas de financiación, evaluar las necesidades financieras y elaborar propuestas de proyectos convincentes. Desde la identificación de los desafíos y activos locales hasta la definición de los elementos fundamentales del proyecto y su adaptación a las normativas y demandas del mercado, la Guía pretende fomentar la sostenibilidad a largo plazo de los servicios de movilidad. Siguiendo esta metodología estructurada, las comunidades rurales pueden transformar los desafíos de la movilidad en oportunidades de crecimiento y conectividad.

Se propone un conjunto de recomendaciones y conclusiones clave para ayudar a sintetizar algunos de los consejos clave de este documento.

Establecer objetivos claros y alcanzables

- Indicadores y KPI bien definidos
- Procedimientos operativos concretos
- Destacar una visión más amplia que trascienda los objetivos del proyecto
- Relaciones claras entre objetivos específicos y resultados

Iniciativas comunitarias

- Enfoque ascendente, teniendo en cuenta las necesidades y los desafíos a los que se enfrentan las comunidades rurales
- Participación activa de las comunidades locales (por ejemplo, foros, clubes, etc.), que representen a diversos grupos con distintos orígenes

Enfoque multisectorial

- Colaboraciones con actores clave relevantes, como los políticos locales y los líderes comunitarios
- Garantizar la cooperación entre diferentes grupos y profesionales involucrados

Evaluación de costes

- Identificar necesidades financieras realistas y exhaustivas
- Estimaciones presupuestarias precisas

Planificación eficaz

- Evaluar y planificar todos los recursos y actividades necesarios
 - Recursos humanos
 - Competencias técnicas
 - Habilidades que faltan (equipos multidisciplinares)
- Redes de contactos
- Plan de tiempo preciso

Contextos políticos y espaciales

- Entender el contexto político y las características geográficas del entorno
- Alinear el proyecto con objetivos políticos más amplios y necesidades locales

CONTACTAR CON LA UE

En persona

En toda la Unión Europea hay cientos de centros de información Europe Direct.

Puede encontrar la dirección del centro más cercano en:

https://europa.eu/european-union/contact_en

Por teléfono o correo electrónico

Europe Direct es un servicio que responde a sus preguntas sobre la Unión Europea. Puede ponerse en contacto 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

ENCONTRAR INFORMACIÓN SOBRE LA UE

Por internet

La información sobre la Unión Europea en todas las lenguas oficiales de la UE está disponible en el sitio web Europa en: https://europa.eu/european-union/index_en

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 varias copias de publicaciones gratuitas poniéndose en contacto con Europe Direct o con su centro de información local (véase https://europa.eu/european-union/contact_en).

Derecho de la UE y documentos conexos

Para acceder a la información jurídica de la UE, incluido todo el Derecho de la UE desde 1952 en todas las versiones lingüísticas oficiales, vaya a 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/en>) proporciona acceso a conjuntos de datos de la UE. Los datos se pueden descargar y reutilizar de forma gratuita, tanto para fines comerciales como no comerciales.



Oficina de Publicaciones
de la Unión Europea

ISBN: 978-92-68-27210-7

doi: 10.2832/8546706