

Movilidad en el entorno rural

Sesión de capacitación 1

23.05.2023

Índice

1

Derecho a la
movilidad

2

Retos en áreas
rurales /
despobladas

3

Posibles
soluciones

4

Buenas
prácticas



1. Derecho a la movilidad

1. Derecho a la movilidad

Porque la movilidad es esencial para que las personas puedan **acceder al trabajo y a los servicios públicos esenciales** como la educación y la sanidad, y está íntimamente vinculada a la libre circulación y a la **facilidad de los desplazamientos**, impactando de manera relevante en la calidad de vida de las personas.

1. Derecho a la movilidad



Ley de Movilidad Sostenible del MITMA (proyecto)

Primera ley en reconocer la movilidad como un **derecho de toda la ciudadanía** y un **elemento de cohesión social** que contribuye a la consecución del Estado del Bienestar.

Hacia una movilidad respetuosa con el medio ambiente y la salud, que mejore la calidad de vida en nuestras ciudades.

Perspectiva social y ambiental

- Los sistemas de transporte deben ser **accesibles para todas las personas**: personas con movilidad reducida, personas con discapacidad, adaptación al envejecimiento de la población, etc.
- Es importante que se perciban como seguros para garantizar la **integración de personas con independencia de su edad, género o capacidad física**.
- Reducir la dependencia al automóvil para promover una movilidad más saludable.
- Las políticas de mejora de calidad del aire benefician a la población más vulnerable.



2. Retos en áreas rurales o despobladas

1. Retos en áreas rurales

Dificultades

- **Dispersión de la población** por un amplio territorio y necesidad de traslado para **acceso a servicios** básicos y/o acceso a empleo o actividades.
- Escasez de transporte público y **mal adaptado a necesidades y demanda**.
- **Ocupación de espacios públicos**, ocupación de aceras, inseguridad o peligrosidad vial en las calles.



1. Retos en áreas rurales

Dificultades

- Mayores dificultades para acometer grandes **inversiones**.
- No tienen, en muchos casos, el personal necesario, ni recursos para contratarlo.
- **Población envejecida**: las personas de 65 años o más son un **23,8%** en los territorios rurales.
- El **66% de los municipios** andaluces tienen **menos de 5.000 habitantes**.
- Por ende, 900.218 personas residen en municipios de menos de 5.000 habitantes, lo que en datos relativos se traduce en el **10,62%**.



1. Retos en áreas rurales

Dificultades ligadas al automóvil

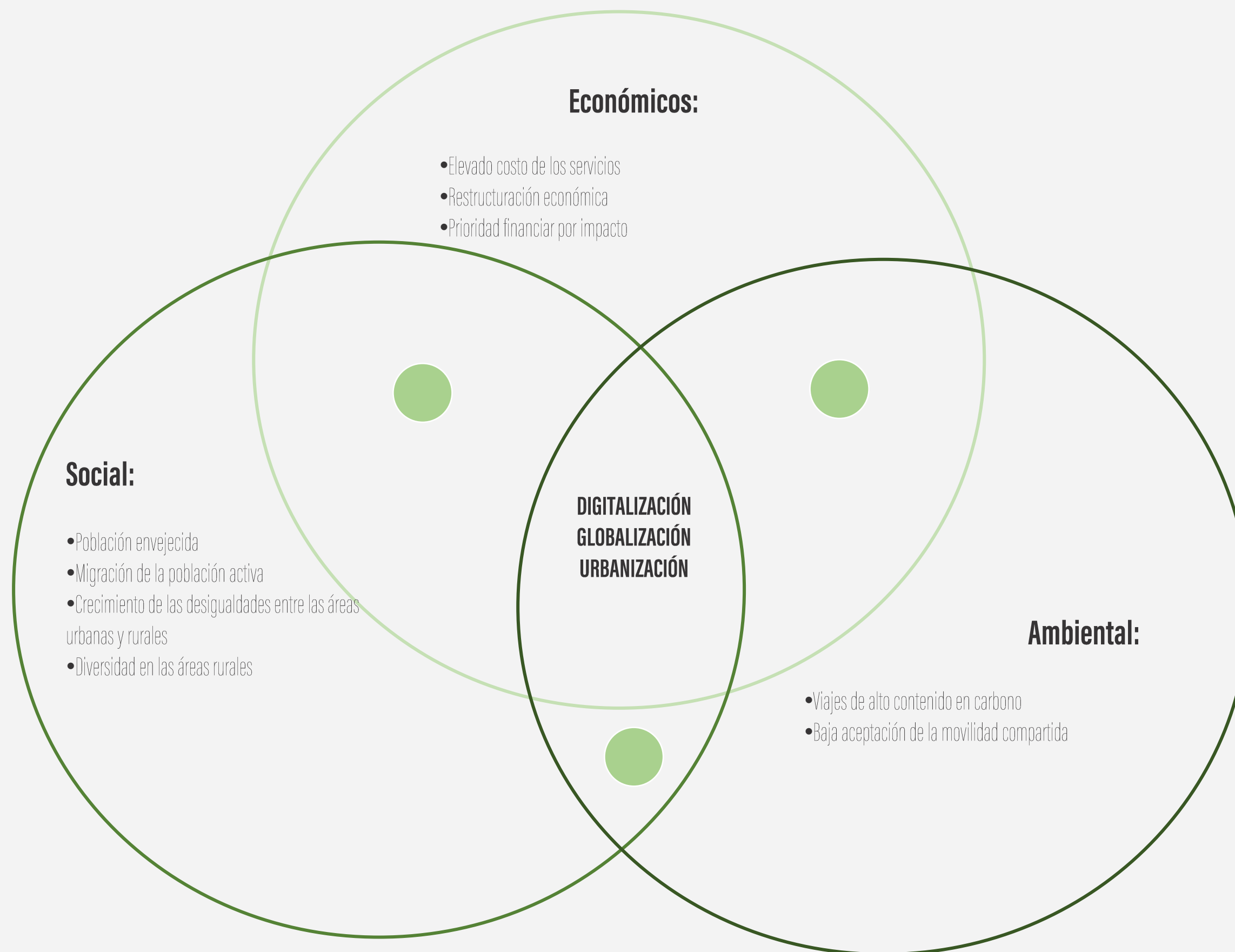
- **Dependencia y popularización del vehículo** privado para cortos trayectos.
- Hábitos de estilos de vida de los jóvenes ligados al coche.
- Aumento del **sedentarismo**.

Sectores de **población inmovilizados** por no tener vehículo propio o carnet de conducir:

- personas mayores (especialmente mujeres),
- niños/as y adolescentes,
- personas con pocos recursos, etc.



Retos en la innovación de movilidad rural



Retos en la innovación de movilidad rural

- ¿Cómo se puede responder a las diversas necesidades de las zonas rurales, al mismo tiempo, permanecer política y financieramente viables a largo plazo?
- ¿Qué modelos financieros son más adecuados para apoyar los enfoques de movilidad rural respetuosos con el medioambiente?
- ¿Cómo pueden apoyar una transición respetuosa con el medioambiente, a la vez que mejoran el a oportunidades, servicios y actividades?



Posibles soluciones:

1. Movilidad compartida
2. Movilidad activa
3. Intermodalidad

 **Movilidad compartida**



Transporte a demanda

Transporte comunitario

Viajes compartidos

Esquema de coches compartidos

Vehículos autónomos

 **Movilidad activa**



Infraestructura

Ciclismo

 **Intermovilidad**



MaaS

Hubs de movilidad

1. Movilidad compartida

Transporte comunitario

Son servicios de transporte local **sin fines de lucro** organizadas de manera ascendente por los residentes locales de acuerdo con las **necesidades específicas** de su comunidad.

Viajes compartidos (carpool)

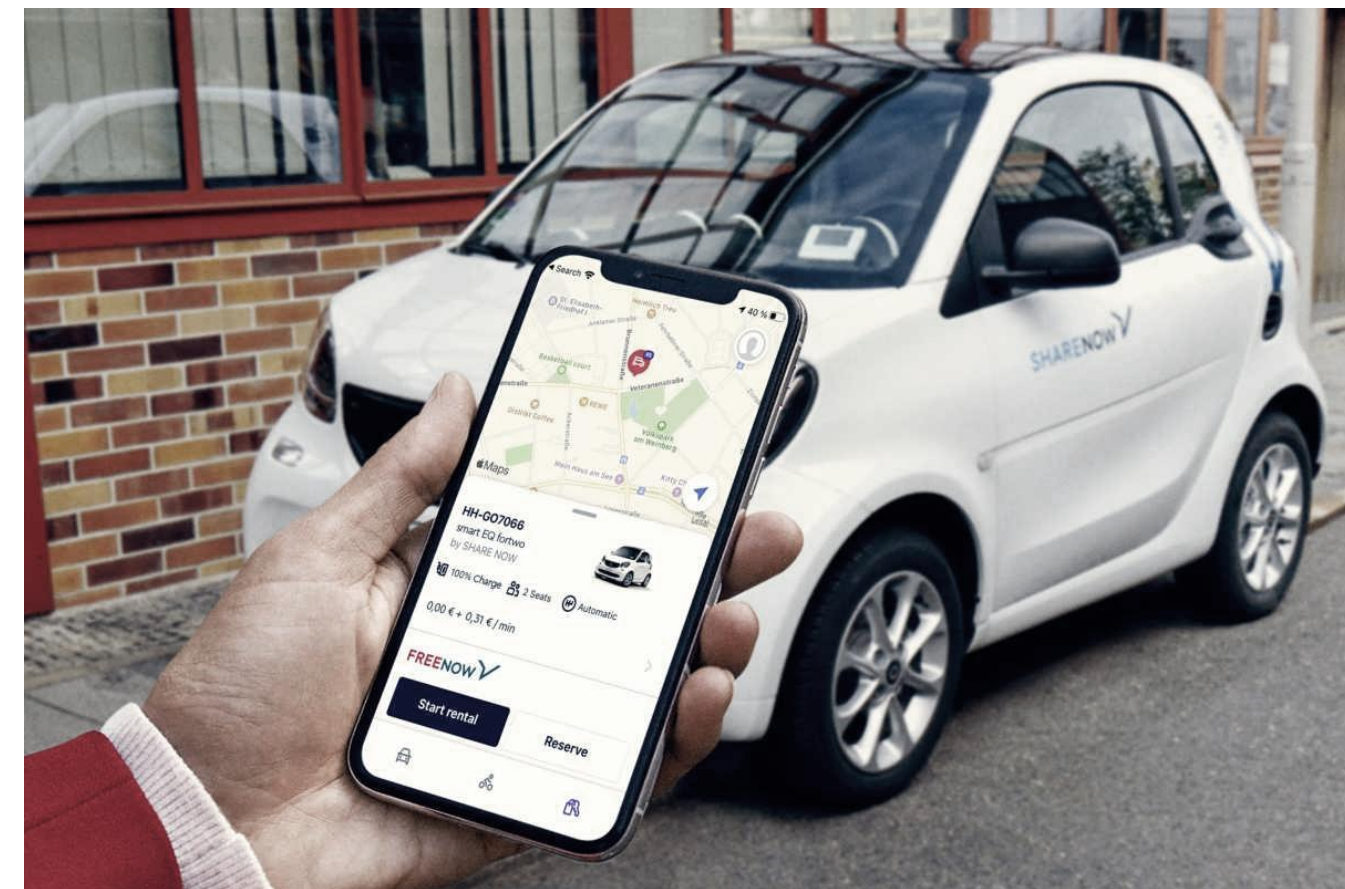
Aprovecha un **grupo existente de vehículos y conductores** generando un alto beneficio ambiental y económico. Existen **redes informales o sociales**, especialmente en áreas menos densamente pobladas.



1. Movilidad compartida

Esquemas de coches compartidos

Es una estructura organizada de movilidad motorizada individual donde el dueño del vehículo se encuentra separado del uso. Se diferencia del alquiler por la disponibilidad inmediata, conveniencia y estructura. El proceso es sencillo, se registra en el servidor y una vez validado el carnet de conducir se renta un coche.



Consideraciones

- Alinear los esquemas de vehículos compartidos con el sistema de transporte más amplio para evitar efectos de sustitución.
- Desarrollar modelos de negocios con orientación social que involucren asociaciones locales y otras organizaciones sin fines de lucro.
- Poner a disposición de los usuarios las flotas municipales a través del carsharing híbrido público-privado.

1. Movilidad compartida

Vehículos autónomos

Actualmente se utilizan buses pequeños que realizan recorridos establecidos donde los buses convencionales no llegan. Estos se manejan solos, con un miembro de la empresa siempre presente.



Consideraciones

- Son una buena oportunidad para **rutras fijas, rutras a demanda y ridesourcing.**
- Las áreas rurales presentan ciertas dificultades como las distancias, las condiciones de la ruta en cuanto a infraestructura y la conectividad digital que requiere el transporte.
- Se requieren más pruebas para determinar su viabilidad y reducir el coste del producto.

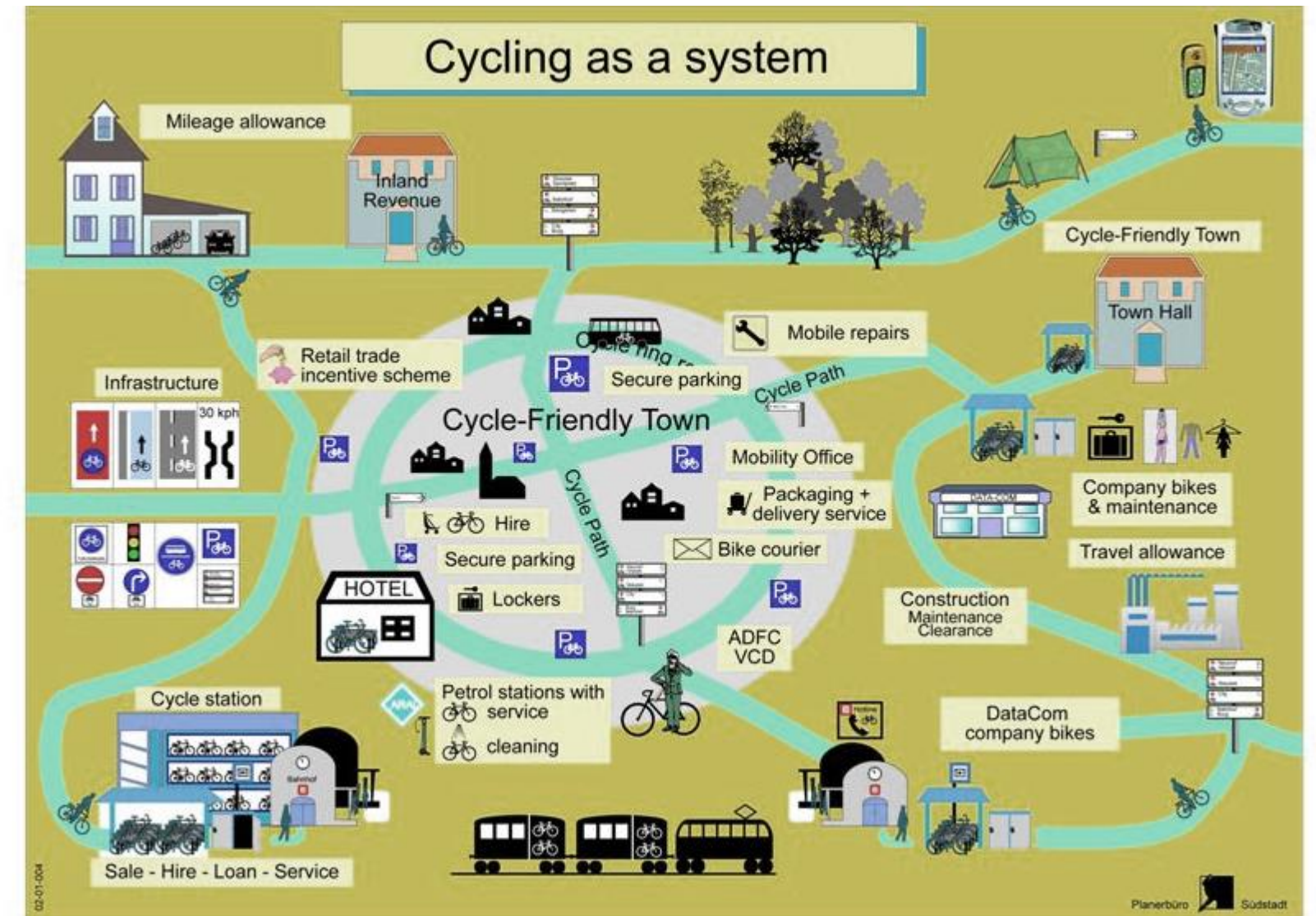
2. Movilidad activa

Infraestructura ciclista

Es adecuada para distancias de **5-10 km**, para acceder a estaciones y hubs de movilidad. Sin embargo, el principal obstáculo es la falta de seguridad y conectividad de los caminos, la cantidad de coche el tráfico y la falta de carriles separados.



Infraestructura segura es clave para hacer más atractiva la movilidad activa en las zonas rurales. Las medidas incluyen la **reasignación del espacio vial**, la **restricción del acceso de automóviles** o la **reducción límites de velocidad** en las rutas hacia las ciudades para proteger y permitir el uso de bicicletas.



3. Intermovilidad

Hubs de movilidad

Los **centros de movilidad rural** pueden reestructurar eficientemente las redes de transporte mediante la integración de modos de transporte privados y servicios de conexión. Está diseñado para mejorar la intermodalidad al ubicar diferentes paradas y servicios uno al lado del otro, o dentro de una corta distancia a pie.

Elementos que puede tener **dependiendo del tamaño de la población y la demanda local:**

- estacionamiento
- áreas de recogida de autobuses o transporte a demanda, taxis y carpooling,
- vehículos compartidos en estaciones y micromovilidad,
- infraestructura de carga,
- bicicleta,
- servicios y talleres de reparación,
- áreas de espera protegidas,
- cafés, máquinas expendedoras,
- casilleros de entrega de paquetes,
- conexión WiFi



3. Intermovilidad

Movilidad como servicio (MaaS)

Además de la **conexión física de varios servicios de transporte**, MaaS puede mejorar la integración para los usuarios de diferentes ofertas de movilidad en las zonas rurales. Es un concepto que se basa en una única **interfaz de cliente digital** para federar y gestionar los servicios relacionados con la movilidad que tiene como objetivo reducir el esfuerzo cognitivo involucrado en la elección del modo y la planificación de viajes multimodales.



Consideraciones

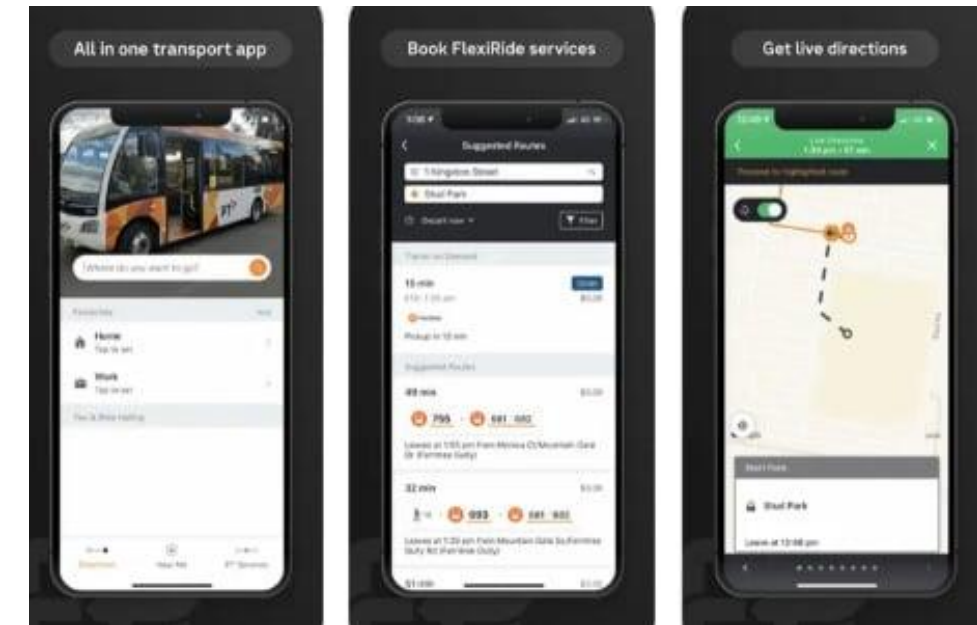
- Creación o remodelación de centros de movilidad que brindan una variedad de servicios de transporte adaptado a las necesidades de la comunidad y la densidad de población.
- Núcleos polivalentes conectados con los centros de los pueblos que incluyen diferentes instalaciones para interacción social, tiendas, casilleros de entrega, atención médica, etc. El objetivo principal es crear espacios habitables y hacer que los intercambios sean cómodos y prácticos para los usuarios.
- Apuntar a sistemas de integración multimodal nacionales (o regionales) para evitar problemas de interoperabilidad para los residentes que viven entre diferentes áreas de captación de MaaS.



Buenas prácticas

Flexiride de Moovit Transit On Demand [Australia]

FlexiRide es un servicio de transporte por demanda, impulsado por Moovit Transit On Demand, no tiene una ruta u horario fijo. En su lugar, responde dinámicamente a las solicitudes de viaje, ofreciendo mejores conexiones de transporte público con tiempos de espera reducidos.



Local Link [Irlanda]

Los servicios de autobús TFI Local Link conectan comunidades en toda la Irlanda rural como parte de la red de transporte público. Forman una red de servicios de autobús asequibles para todos los que quieran viajar hacia o desde las ciudades a pueblos locales. Tiene dos tipos diferentes de servicio de enlace local: Servicios de Autobuses Rurales Regulares y Servicios de Autobuses Puerta a Puerta.



Sistema de Carpool de Ecov [Francia]

Consiste en un modelo de coche compartido espontáneo (autostop) en el cual los pasajeros pueden ingresar su destino a través de un poste, sms o aplicación móvil y la información se envía a los conductores.



E- carsharing de E-WALD [Alemania]

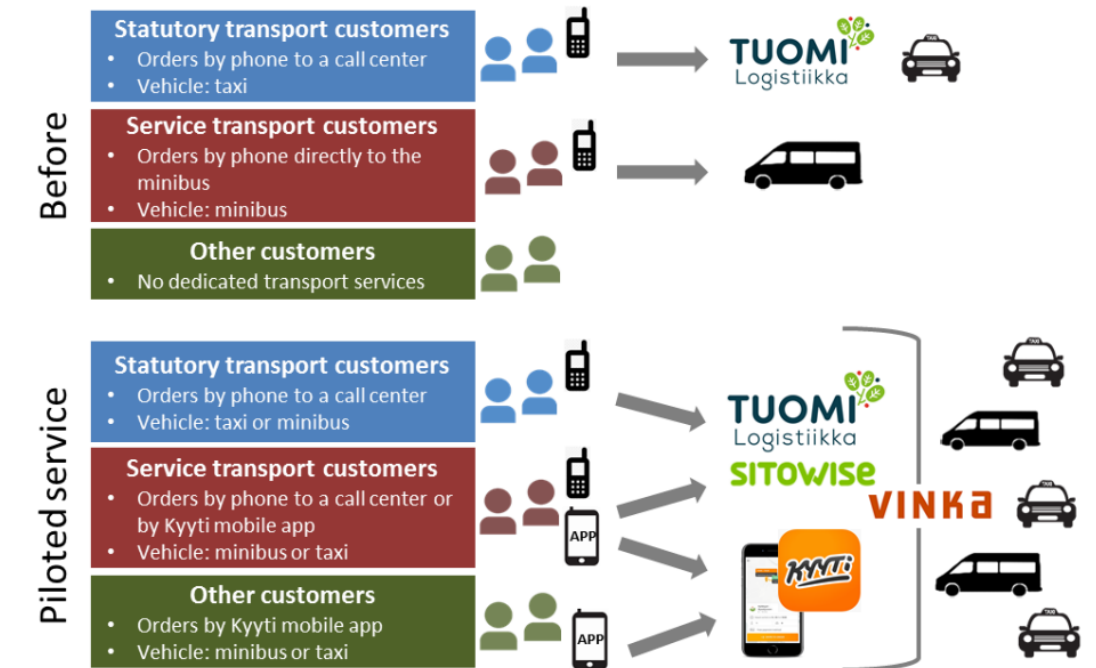
Es una empresa que proporciona vehículos compartidos en áreas rurales siguiendo el principio de que solo se paga el tiempo que se usa. Sus modelos de coches son eléctricos con estaciones de carga gratuita, donde para utilizar el coche solo hace falta reservarlo por el periodo deseado.



Buenas prácticas

Proyecto ALPIO [Finlandia]

Consiste en la **integración de los servicios de transporte público y reglamentario**. El piloto se desarrolló en un área rural con escaso transporte público dirigido a personas mayores y con movilidad reducida, y luego se habilitó a usuarios generales a través de una aplicación móvil. Se integró una combinación de vehículos en el sistema, incluidos los taxis, para garantizar un suministro suficiente de vehículos para los servicios de transporte reglamentarios y con minibuses que se utilizan en viajes más concurridos que atienden a una combinación de grupos de usuarios.



MaaS [Estados Unidos]

Un concepto MaaS específicamente diseñado para abordar las necesidades de las **comunidades económicamente desfavorecidas** se está probando en el Valle de San Joaquín, California. Un proceso de tres proyectos piloto: un proyecto **multimodal planificador de viajes (Vamos)**, un **servicio de carsharing de vehículos eléctricos (Miocar)** y un **servicio de ridesharing voluntario (VOGO)** para áreas con el menor volumen de servicios de tránsito.



Muchas Gracias



Comité

Agenda Rural y Urbana
de Andalucía