



AUTORES

Eloísa CARBONELL PORRAS, Catedrática de Derecho Administrativo de la Universidad de Jaén e IP del del Plan Estatal de Investigación Científica, Técnica y de Innovación 2021-2023, “Entidades Locales y movilidad sostenible” (Ref. PID2022-141071OB-C22)

Inmaculada RUIZ MAGAÑA, investigadora del Proyecto I+D+i

José María VALDERRAMA RUBIO, investigador del Proyecto I+D+i

METODOLOGÍA

La realización de este trabajo ha seguido la metodología clásica en las investigaciones de las Ciencias Jurídicas.

1. ANTECEDENTES

Los sistemas de transporte inteligente (STI) en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte: sistemas que utilizan las tecnologías de la información y las comunicaciones para mejorar la eficiencia y seguridad en el transporte por carretera, y la movilidad, facilitando la integración con otros modos de transporte (art. 4.1).

Aproximación a la noción de movilidad sostenible: la movilidad hace referencia a acciones orientadas a desplazar a personas y bienes en el territorio para acceder a actividades y servicios; y la sostenibilidad se caracteriza, en lo esencial, por asegurar las necesidades actuales sin comprometer a las generaciones futuras, valorando siempre sin renunciar a la protección del medio ambiente, el crecimiento económico y el desarrollo social. En consecuencia, la movilidad sostenible identifica el conjunto de acciones destinadas a facilitar desplazamientos de manera eficiente, con un coste razonable, minimizando los impactos negativos en el medio ambiente y fomentando la equidad social.

El ODS 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. El ODS 11 pretende conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, incluye metas específicas enfocadas los medios de transporte y aunque es un ODS que se centra principalmente en el desarrollo urbano en el mismo se incluyen, sin duda, las políticas de desarrollo rural.

2. Una nueva perspectiva: la movilidad sostenible en el medio rural

Mientras que la movilidad urbana sostenible ha sido un tema ampliamente desarrollado en las últimas décadas, su aplicación en el medio rural es un campo en desarrollo que ofrece oportunidades únicas para mejorar la calidad de vida de estas áreas.

La movilidad en el entorno rural suscita dificultades particularmente distintas a las del entorno urbano: los atascos, la contaminación acústica, la compartición de bicicletas... son problemas propios del transporte urbano que afectan poco o de forma puntual al medio rural. En el ámbito rural la prioridad es articular servicios de transporte que permitan el desplazamiento de sus vecinos a los centros de prestación de los principales servicios (administrativos, sanitarios...) impidiendo así el aislamiento.

No obstante, si la movilidad es un concepto sumamente amplio también resulta difícil delimitar qué entendemos por zonas rurales. La Ley 45/2001. La Ley 45/2007, de 13 de diciembre, de desarrollo sostenible del medio rural considera municipios rurales los formados por >5.000 habitantes, integrados en el medio rural. Y, entiende por medio rural el espacio formado por la agregación de municipios o entidades locales menores de < 30.000 habitantes y densidad < 100 hab/km². Sin embargo, esta idea no es unívoca pues la propia Administración estatal y las comunidades autónomas utilizan criterios muy diversos:

- Galicia: actividad económica principal: agricultura. Población < 25,000 hab. Entidades dentro de su término > 10 o densidad poblacional < media gallega. (Ley 5/1997, de 22 de julio).
- Castilla y León: unidades rurales son agrupaciones de municipios (máximo 20,000 habitantes, con contigüidad espacial y características similares) que cumplan una de dos: población total 5,000-30,000 o densidad < 15 hab/km². (Ley 7/2013, de 27 de septiembre)
- Castilla-La Mancha y País Vasco: zonificación según criterios varios que relacionan despoblación y ruralidad (Leyes 2/2021, de 7 de mayo, y 7/2022, de 30 de junio, respectivamente).
- Extremadura: todo el territorio autonómico está considerado como eminentemente rural (Ley 3/2022, de 17 de marzo).
- Cataluña: los de < 2,000 vecinos (Decreto 166/2022, de 13 de septiembre).

3. ALGUNAS APORTACIONES DE LAS TECNOLOGÍAS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

A. Transporte a Demanda o a la Carta:

- Programa Andalucía Rural Conectada:** para comunicar municipios rurales sin transporte público con destinos sanitarios, asistenciales, educativos, etc, mediante vehículos autorizados, a coste similar al transporte colectivo, por teléfono y mediante app o web.
- MUFMI:** App pionera en España de autobuses a demanda, desarrollada por MoveMe y Autobuses Vázquez Olmedo en Alhaurín de la Torre (Málaga).

B. Vehículo Compartido de Forma Sucesiva (Carsharing):

- Carsharing Rural VIVE** (Hyundai): la empresa surcoreana ofrece vehículos eléctricos en municipios rurales (<10,000 habitantes) para desplazamientos acotados a 150 km.
- ERA Walamove:** empresa que ofrece a los vecinos de Paredes de Nava (Palencia) dos vehículos eléctricos para su alquiler a precios accesibles a través de una aplicación con devolución y recarga en puntos específicos instalados por aquella en el municipio.

C. Vehículo Compartido por Asientos (Carpooling):

- Journify:** es una app para compartir coche en trayectos diarios que conecta pueblos sin transporte público con un interesante sistema de puntos para incentivar su uso.
- RURALCAR:** Conecta usuarios en comarcas rurales mediante una app de diseño simple para usuarios mayores. Solo disponible para teléfonos Android.
- Kudea >Go!:** App para compartir trayectos sin transacciones económicas entre los usuarios en municipios < 3,000 habitantes que adquieran el servicio (en Navarra y Álava). Permite también conocer toda la oferta de movilidad local (autobús, taxi, tren, alquiler de vehículos, bicicletas, etc.).
- Llevamer:** App desarrollada por CEDER Merindades en Burgos, para conectar personas que necesitan transporte con conductores disponibles en Las Merindades.

4. La reciente Directiva (UE) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de noviembre de 2023, que modifica la Directiva 2010/40/UE: una reforma que incide en la movilidad cooperativa

- Sistemas de transporte inteligentes y cooperativos (STI-C):** los sistemas de transporte inteligentes que permiten a sus usuarios interactuar y cooperar mediante el intercambio de mensajes seguros y fiables, sin conocerse previamente y de manera no discriminatoria (art. 4.19).
- Servicios de STI-C para una movilidad cooperativa, conectada y automatizada:** ámbito prioritario IV de acuerdo con el art. 2.1.d) y el Anexo I.

CONCLUSIONES

- ✓ Uno de los inconvenientes de la España rural es el transporte. Todavía existen pueblos pequeños que no tienen transporte público.
- ✓ La movilidad sostenible hace referencia a las acciones orientadas a desplazar personas y bienes en el territorio para acceder a las actividades y servicios, con un coste económico razonable y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas en la actualidad y en el futuro.
- ✓ Las tecnologías de la información y la comunicación permiten la sustitución del transporte público, que se basa en horarios y rutas preestablecidas, por un transporte a la carta, que proporciona un servicio de transporte público por carretera más eficiente y competitivo y con menos costes, al realizar los servicios en función de la demanda real.
- ✓ Es necesaria una unificación de qué se entiende por medio rural

BIBLIOGRAFÍA ELEMENTAL

CARBONELL PORRAS, E. (2021), “El transporte de personas en el medio rural”, págs. 379-411, en Instrumentos jurídicos para la lucha contra la despoblación rural, Cizur Menor (Navarra): Thomson Reuters Aranzadi.