



Move on Green

Boletín Nº 2

Septiembre 2012



Contenido

Seminario en las islas Shetland	1
Centro de Energía Limpia	2
BATTERIE	2
Ejemplos de buenas prácticas	3
40 buenas prácticas	4
Socios del proyecto	5
SODEBUR	5
Región de Vidzeme	6
Región de Podkarpackie: sede del próximo encuentro MOG	7



Seminario en las islas Shetland: progresos en la identificación de buenas prácticas

Después de la conferencia inicial en Teruel en marzo de 2012, el **segundo seminario de los socios del proyecto** fue en **Lerwick, Shetland**, del 28 al 30 de agosto de 2012, con el Ayuntamiento de las islas Shetland como anfitrión. Además de la **discusión del partenariado** sobre los resultados obtenidos y las próximas tareas pendientes, los socios tuvieron la oportunidad de descubrir el Centro de Energía Limpia durante una **visita de estudio**. Un **seminario público** nos permitió también presentar las buenas prácticas que los socios ya han recopilado, al igual que los últimos avances en movilidad y los cambios demográficos de la región.

La principal conclusión del encuentro, así como dos de las buenas prácticas expuestas en el seminario, se presentan en las páginas siguientes.



Los ferries se utilizan habitualmente para viajar entre las diferentes islas del archipiélago de Shetland.



Este proyecto está cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y por la convocatoria INTERREG IVC.

¿Qué es MOG? Pequeño recordatorio

MOG es un proyecto de INTERREG IVC que reúne a 13 socios europeos para trabajar entorno a la movilidad sostenible. **El proyecto MOG va dirigido a apoyar a los responsables de las zonas rurales y de montaña en la planificación de un transporte eficiente y sostenible.**

El objetivo general del programa INTERREG IVC es **mejorar la efectividad de las políticas y los instrumentos regionales**. El proyecto se basa en el intercambio de experiencias entre los socios que, en la mayoría de los casos, son los responsables del desarrollo de las políticas locales y regionales.



El Centro de Energía Limpia, líder en el desarrollo de tecnologías de hidrógeno

El **Centro de Energía Limpia (PEC)** es líder mundial en tecnologías renovables de hidrógeno y pilas de combustible. Este centro se dedica a la investigación aplicada, la innovación del producto, los ensayos y la formación. El PEC es una empresa independiente de ingeniería y una consultoría especializada en el diseño, el desarrollo, la evaluación de recursos y la gestión de proyectos de tecnologías de energías limpias.

Los socios de MOG participaron en una visita de estudio al Centro de Energía Limpia para descubrir cómo funciona este centro innovador de Investigación y Desarrollo (I+D). El PEC está destinado a proporcionar a sus clientes de todo el mundo soluciones de energía limpia duraderas y fiables. Su equipo de gerentes, ingenieros y personal de apoyo constituye un equipo de profesionales reconocido internacionalmente que combinan una gran variedad de habilidades y experiencia en tecnologías de hidrógeno, en sistemas de energías renovables y asuntos de seguridad y salud. Muchos de sus principales clientes son comunidades dependientes, o no, de la red eléctrica que buscan soluciones de energía renovable

contra la inseguridad energética local.

¿Qué ofrece el PEC?

- Tecnologías de hidrógeno
- Pilas de combustible
- Control + Seguimiento
- Tecnologías de almacenamiento



Contacto:

Teléfono: +44 (0) 1957 711410.

Fax: +44 (0) 1957 711838

E-mail: info@pure.shetland.co.uk

Web: www.pureenergycentre.co.uk



Mejor Transporte Accesible para Promover una Empresa Intermodal Sólida (BATTERIE)

BATTERIE es un proyecto sobre el transporte, dirigido a la Prioridad 3.1 de la zona atlántica a través de la mejora de la accesibilidad y de los enlaces internos. Además, promueve la interoperabilidad y la continuidad de la red de transportes ya existente con una intermodalidad por tierra, mar y aire.

BATTERIE reconoce la existencia de ciertos asuntos difíciles que hay que afrontar. Por ejemplo, los problemas relacionados con los enlaces intermodales entre tierra, mar y aire, con una mejor coordinación de las partes complementarias de estos servicios provistos por varios operadores y con la accesibilidad local de muchos aeropuertos. El proyecto también reconoce y da especial importancia a las políticas de transporte nacional y de la UE, de energía y a las de economías relacionadas, haciendo especial hincapié en los objetivos establecidos en las agendas de Lisboa y Gotemburgo. BATTERIE calculará el impacto de las tecnologías inteligentes aplicadas (tales como la planificación de e-viajes) y de los combustibles alternativos. Además, planteará posibles cambios en las estrategias políticas, de conducta y transnacionales para ayudar a optimizar los viajes transnacionales

para pasajeros. Esto ayudará a identificar cómo el resultado de BATTERIE puede afectar en la política y la legislación. En cuanto a la tecnología inteligente y los combustibles alternativos, los socios del proyecto también analizarán la disponibilidad y desarrollo futuro, los costes y el impacto medioambiental, estableciendo redes piloto y mostrando cuál es la mejor práctica. BATTERIE establecerá la cooperación transnacional tangible con todos los socios en todas las regiones de la zona atlántica y Move On Green se interesará por el progreso del proyecto, particularmente en el área de sostenibilidad.

Los objetivos específicos de BATTERIE, vinculados a la Prioridad 3.1 y al Plan Operacional de la Zona Atlántica, son:

- Contribuir con la facilitación del trasbordo en los medios de transporte y mejorar la conectividad entre los viajes por tierra, mar y aire.
- Proporcionar una herramienta online de planificación de viajes para facilitar los viajes intermodales a lo largo de la zona atlántica, maximizando el uso de la tecnología inteligente y los combustibles alternativos.
- En cuanto a la tecnología inteligente y los combustibles





tibles alternativos, el proyecto analizará la disponibilidad y desarrollo futuro, los costes y el impacto medioambiental (reduciendo las emisiones de CO2).

- Plantear posibles cambios en las estrategias políticas, de conducta y transnacionales.
- Comunicar los resultados de BATTERIE.
- Ofrecer una conferencia piloto de la red.

BATTERIE tiene un partenariado de una calidad excelente. Ante todo, cada país o región de la zona Atlántica está representado: Portugal, España, Francia, Irlanda y Reino Unido.

Dentro del Reino Unido, los socios plenos representan dos regiones atlánticas: las tierras altas de Escocia y las islas e Irlanda del Norte. En Irlanda, SWRA abarca todas

las regiones de la zona Atlántica: la región fronteriza, central y del oeste, y del sur y el este. En Portugal, Inteli y OesteCIM cubren todas las zonas elegibles de Portugal. En España, el Principado de Asturias y la Comunidad Foral de Navarra se ven representados en el partenariado y en Francia, se encuentra representada Alta Normandía.

En la primera conferencia de BATTERIE, celebrada en Shetland el 12 de septiembre de 2012, Elaine Park presentó el proyecto Move On Green a los socios de BATTERIE e invitados y se mantuvieron muchas discusiones positivas en cuanto a los vínculos que se pueden formar con MOG y el potencial para una conferencia conjunta de los dos proyectos en el futuro.

Dos ejemplos de buenas prácticas prometedoras

KombiBUS (pasajeros + mercancía)



Esta iniciativa está funcionando en la región de Uckermark, al noreste de Brandenburgo, Alemania. El cambio demográfico, especialmente en las zonas rurales, causa problemas tanto para el transporte público como para los servicios de transporte comercial porque los costes de mantener estos servicios son igual de elevados. El KombiBus soluciona estos problemas al combinar una baja capacidad con unos bajos recursos: utiliza el transporte público ya existente y amplía este servicio al transporte de mercancías.

El objetivo del proyecto KombiBus es ofrecer una solución sostenible y aumentar la rentabilidad del transporte. Para disminuir los costes de transporte de los pasajeros que no son suficientemente rentables en la región y deben ser altamente subvencionados, hay que considerar nuevas formas de financiación del transporte público. El KombiBus proporciona una solución: además de transportar pasajeros, este sistema está diseñado para transportar bienes también combinando de este modo el transporte de mercancías y de pasajeros. Esto conlleva una serie de ventajas:

- Aumento de la rentabilidad
- Sostenibilidad
- Ingresos adicionales para los servicios de transporte

- Nuevo servicio de transporte para los productores locales

El proyecto está en marcha desde enero de 2012. Para operar, hay que coordinar las rutas y horarios, aclarar los asuntos legales, formar a los conductores, tomar medidas de marketing y mejorar las estaciones de transbordo. Al evaluar los logros y obstáculos detenidamente, la aplicación del proyecto a otras regiones se hace de forma más fácil.



La puesta en marcha del KombiBus supone formar a los conductores para manejar las mercancías y la trazabilidad durante el transporte.





Transporte a la Demanda (Burgos, España)



Transporte a la Demanda es el nombre de una iniciativa de transporte sostenible centrada en las zonas rurales y desarrollada por la Junta de Castilla y León en España desde 2005.

Con este sistema, los usuarios formulan solicitudes de transporte desde un punto de recogida a otro de entrega por algunas carreteras ya definidas. Este transporte se lleva a cabo mediante un conjunto de vehículos capacitados que proporcionan un servicio compartido, es decir, varios pasajeros de las zonas rurales de la región viajan en un vehículo al mismo tiempo.

Funcionamiento:

Reserva anticipada con una llamada gratuita (24 horas antes del viaje).

Las solicitudes se reciben en el "Centro virtual de transporte".

Se transfiere la solicitud al operador/vehículo en tiempo real gracias a las TIC.

Características:

El usuario solo paga 1€ por el viaje.

El servicio está disponible de tres a cinco días por semana.

Principal objetivo:

Satisfacer las necesidades básicas (trabajo, salud, abastecimiento, educación...) de las personas en las zonas rurales. Rutas cortas (20 minutos) con vehículos adaptados al entorno (400 vehículos): autobuses, minibuses y taxis rurales.

Presupuesto:

Primera inversión: 8.000.000 € (Sistema, tecnología y centro de reservas)

Costes de explotación anuales: 8.000.000 €

Transporte a la Demanda (*Dial-a-Ride*)

Varios sistemas operativos identificados por los socios de MOG

Los socios del proyecto han identificado diferentes sistemas de transporte a la demanda (también llamado sistema "Dial-a-ride") en España (Burgos y Teruel), Francia y Austria. Existen **diferentes opciones de gerencia** de estos sistemas:

- **Cantidad que el pasajero debe pagar:** fija, proporcional a la longitud del viaje, posibilidades de descuentos para algunas categorías de pasajeros o si la reserva se ha hecho con varios días de antelación...
- Posibilidad de **limitar el número de viajes** al mes (por ejemplo, máximo 20 viajes al mes).
- **Reglas de elegibilidad** para acceder al sistema: abierto a los habitantes de la zona o a otras personas, edad...

• **Carreteras predefinidas o no**

Los socios del proyecto estudiarán detenidamente los diferentes sistemas durante los próximos meses.

Se publicará más información sobre los resultados del estudio en la siguiente etapa y en las directrices de las políticas que se prepararán en las próximas fases del proyecto.

Ya hay 40 buenas prácticas identificadas: preparación de una tipología para analizarlas

La recopilación de buenas prácticas ya está en marcha

Aunque solo se presentan brevemente dos buenas prácticas en este boletín, los socios de MOG han **identificado ya 40 iniciativas y proyectos** en sus regiones. El trabajo para recopilar información sobre cada una está en marcha y durará hasta finales de marzo de 2013. El

objetivo es recopilar más de 50 buenas prácticas en total.

Para facilitar la preparación de unas directrices sobre transporte sostenible en las zonas rurales y de montaña, los socios de MOG **realizarán un análisis de las prácticas identificadas**. Las directrices ayudarán a las autoridades locales que quieren mejorar la oferta de transporte a nivel local: incluirá consejos sobre los asuntos que hay



que tener en cuenta a la hora de abordar el asunto del transporte e incluir ilustraciones prácticas tomadas de las BP presentadas por los socios.

El **primer paso para preparar las directrices consiste en agrupar** las buenas prácticas, ya que parece obvio que algunas prácticas tienen cosas en común y deberían estudiarse conjuntamente. Por ejemplo, se han encontrado casos de “transporte a la demanda” (también llamado “Dial-a-ride”) en 4 regiones.

Preparación de una primera tipología

Las discusiones mantenidas en la reunión de Shetland a finales de agosto tuvieron como resultado la creación de una primera tipología de BP, que se refinarán en el próximo encuentro ya que los socios presentarán más buenas prácticas. Este primera tipología cuenta con 7 categorías de BP:

- **Eficiencia energética y combustibles alternativos.** Ej: cursos de formación gratuita en Teruel (España) sobre conducción sostenible eficiente impartidos por CIRCE. Promoción de una forma nueva de conducir y reducción del consumo de combustible hasta en un 15% con respecto a la conducción convencional. www.e4aragon.com/transporte

- **Alquiler de coches por poco tiempo, coches compartidos y otras fórmulas innovadoras de “compartir”** (privadas y públicas). Ej: programas de alquiler de coches por un periodo corto en la región de Épiro (Grecia) a través del proyecto *LIMIT4WEDA: Light Mobility and Information Technologies for Weak Demand Areas* (Movilidad Sostenible y Tecnologías de la Información para zonas de escasa demanda).

- **Promoción del ciclismo.** Ej: Sistema regional de alquiler de bicicletas de West Pannon (Hungría). 10 puntos para coger y dejar las bicicletas en diferentes lugares de la región transfronteriza. Objetivo: aumentar el número de ciclistas entre los turistas y los residentes locales.

- **Transporte a la demanda.** Ejemplo: ver la experiencia en Burgos, página 4.

- **Transporte especializados (bus de ocio, discobus, bus sanitario, etc.).** Ej: Autobús comunitario in Burgenland, Austria. Centrado en la población, principalmente anciana y joven, con acceso limitado a la movilidad individual en las zonas rurales de baja densidad. Cofinanciación del gobierno regional para la adquisición de autobuses y los gastos de explotación.

- **Rediseño de los servicios existentes.** Ejemplo: Coordinación y simplificación de las ofertas de transporte en los territorios vecinos de Auvernia, Francia. Trabajo voluntario para coordinar a las autoridades encargadas del transporte en la región: 13 autoridades interesadas.

Para cada categoría de práctica se hará un análisis para conocer mejor a la población meta, las ventajas del entorno, los costes y la dificultad de implementación, las infraestructuras necesarias, etc.

Durante la última fase de preparación de los planes de implementación para las regiones socias, cada categoría de buena práctica tendrá que ser considerada y adaptada a las condiciones locales.

Los socios del proyecto

El proyecto MOG cuenta con 13 socios. En cada boletín presentaremos a dos de ellos.

SODEBUR—Sociedad para el desarrollo de la provincia de Burgos



¿Qué es SODEBUR?

SODEBUR fue creado por la Diputación Provincial para promover el desarrollo social y económico de las zonas rurales de la provincia.





Algunas noticias...

... de nuestra página en Facebook

- ¿Son los biocombustibles los combustibles del futuro? Según una investigación llevada a cabo por investigadores alemanes, la sostenibilidad de los biocombustibles de acuerdo con el criterio definido por la directiva de la UE sobre energías renovables es "en el mejor de los casos dudosa y en la mayoría de los casos injustificable".
- El transporte en zonas rurales y de montaña es seguramente una cuestión muy importante para los jóvenes. Este tema será uno de los muchos que se tratarán en la Convención de Montañas Europeas en Chambéry, Francia. La red SALTO también conoce el problema y propone que los mismos jóvenes trabajen para resolverlo. Proponen algunas soluciones en su página web como "sé creativo y utiliza los medios de los que dispones (prueba con otras posibilidades, organiza transporte alternativo, etc.)" o "Encuentra dinero extra para viajar y para el transporte". Estas son algunas buenas ideas que empujarán a los más jóvenes a actuar por ellos mismos.

Para saber más, ¡visita nuestra página de Facebook y haz clic en "me gusta"!



Actividades de SODEBUR

- Ayudar a todos los ayuntamientos rurales en el desarrollo de sus proyectos industriales y de implementación.
- Funcionamiento y actualización de la herramienta online de las infraestructuras de la provincia.
- Promoción y difusión del suelo industrial de la provincia: herramientas online, folletos y asistencia a ferias especializadas.

SODEBUR y MOG...

El principal objetivo de SODEBUR en

MOG es el intercambio de experiencias entre diferentes países europeos en cuanto a transporte sostenible en las zonas rurales para aprender y poner en marcha iniciativas nuevas en la provincia de Burgos.

SODEBUR

Persona de contacto: Ricardo Pizarro

E-mail: rpizarro@sodebur.es



Región de Vidzeme, Letonia

Problemas y soluciones en la región de Vidzeme

La región de Vidzeme (VPR) se enfrenta a numerosos **problemas que resolver** con ayuda del proyecto MOG: envejecimiento de la población, transporte público ineficaz, problemas de accesibilidad a los servicios y

los impactos medioambientales.



Por otro lado, la VPR puede tomarse como un ejemplo para otras regiones por su experiencia en **aprovechar su patrimonio histórico**, promoviendo el concepto de "vida lenta" en





los servicios de transporte (vías de ferrocarril estrechas) y el **turismo atractivo**.

Primeras entrevistas: principales observaciones e ideas...

En el marco de MOG, se ha realizado un **estudio sobre el sistema de transporte público** de VPR, con entrevistas de actores públicos y privados relevantes.

...opinión de los municipios

- **Debilidades encontradas**

- ⇒ Cobertura insuficiente de rutas de transporte público.
- ⇒ Insuficiencia de servicios de transporte público al día para los asentamientos rurales más pequeños.
- ⇒ Escasez de subvenciones estatales para el transporte público. El gobierno central no reconoce el elevado papel social y económico del transporte público.
- ⇒ Duras condiciones meteorológicas que requieren una mayor inversión en el mantenimiento de carreteras.

- **Posibles soluciones**

- ⇒ Apoyo a soluciones como el uso del coche compartido y la cooperación, aunque el papel del municipio en este tipo de proyecto no está claro.
- ⇒ Introducir el servicio de taxis como función social.
- ⇒ Apoyo a otras formas de comunicación que disminuyan la demanda de realizar desplazamientos físicos.

...opinión de los operadores privados

- **Debilidades encontradas**

- ⇒ Baja calidad de las carreteras.
- ⇒ Falta de financiación.

- **Soluciones posibles**

- ⇒ Adquirir autobuses de menor capacidad.
- ⇒ Apoyo a la cooperación con el transporte privado.

VPR y MOG...

VPR participa en el proyecto para **beneficiarse de la cooperación** con otros países e **intercambiar ideas** sobre las mejores prácticas y experiencias en el sector del transporte. Vidzeme planea transferir las buenas prácticas de las regiones socias y utilizar las recomendaciones del proyecto en el proceso de planificación regional.

Región de Vidzeme

Personas de contacto: Lelde Gavare y Anita Savoni-Vaido

E-mail: lelde.gavare@vidzeme.lv, a.savoni-vaido@vidzeme.lv



Región de Podkarpackie: lugar del próximo seminario MOG

Una región fronteriza

La oficina Marshal de la **región de Podkarpackie** acogerá la próxima reunión de Move on Green, que tendrá lugar del 4 al 6 de diciembre de 2012 en **Rzeszów**, capital de la región.

La región está situada en el extremo sureste de Polonia y limita con Ucrania y Eslovaquia. Al ser una zona fronteriza, la región ha sido habitada por diversos grupos étnicos

y minorías nacionales.

Durante siglos, diferentes culturas, tradiciones y religiones se han mezclado unas con otras. Los valiosos lugares históricos, los bonitos paisajes y la vida salvaje, aún no afectados por la civilización, se encuentran entre las razones por las que Podkarpackie es una de las regiones más atractivas de Polonia. Además, la mayoría de la industria de la aviación polaca (casi el 90%) está

Región de Podkarpackie

Población: 2.102.742

Densidad de población: 118 hab/km²



Move on Green



situada en esta región.

Serios problemas de transporte que afrontar

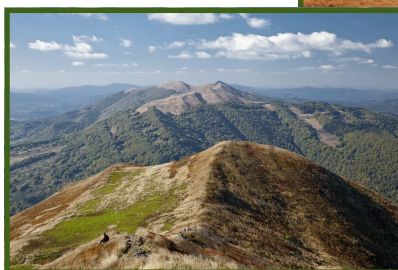
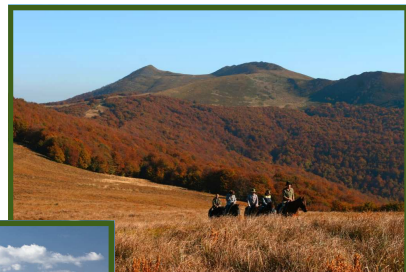
El **transporte y la infraestructura técnica de la región son irregulares y están poco desarrollados**. Además, las condiciones de las carreteras y de la infraestructura ferroviaria, especialmente en las líneas de importancia local, son también sumamente insatisfactorias.

Las carreteras nacionales constituyen un 5% de toda la red de carreteras de nuestra región, sin embargo, soportan más del 50% del tráfico. **No hay suficientes conexiones (transporte público)** entre muchos pueblos y ciudades, mientras que mucha gente trabaja y vive en diferentes ciudades/pueblos, necesitando por ello unos medios de transporte adecuados. Además, la falta de puentes suficientes sobre los ríos es también un problema.

Reunión informativa
 Fecha: 4-6 Diciembre 2012
 Lugar: Oficina Marshal de la región de Podkarpackie
 La visita de estudio del 4 de diciembre llevará a los socios a Aeropolis (<http://aeropolis.com.pl/en/>)

Un seminario centrado en las soluciones de transporte privado

Para la región de Podkarpackie, el aspecto financiero es también una variable principal de la ecuación del sistema de transporte. Por eso, se incidirá en el próximo encuentro del partenariado en **las soluciones que se pueden organizar o financiar también con fondos privados**.



Edición— MOG - MOVE ON GREEN

Edición

György Fekete. Coordinador del proyecto. Agencia de Innovación Regional de Transdanubia Central. (E-mail: gyorgy.fekete@kdriu.hu)

H-8000 Székesfehérvár, Seregélyesi út 113.

Marie Guitton. Coordinadora del proyecto. Euromontana (E-mail: marie.guitton@euromontana.org)

Para más información sobre MOG contacta con:

Laura Gascón Herrero. Coordinadora del proyecto. Diputación Provincial de Teruel (E-mail: mog@dpteruel.es).
 Oficina de Programas Europeos, Plaza San Juan 7, 44071 Teruel. España.

www.moveongreen.eu—www.facebook.com/MoveOnGreen

Socios de MOG

- | | | |
|---|---|--|
| 1. Diputación Provincial de Teruel, ES | 6. Euromontana, FR | Kranj, Eslovenia. |
| 2. SODEBUR, ES | 7. Agencia de Innovación Regional de Transdanubia Central, HU | 10. Centro de Desarrollo Económico de Pannon Oeste, HU |
| 3. Región de Tesalia, GR | 8. Centro Regional de Gestión de Burgenland, AT | 11. Región de Vidzeme, Letonia |
| 4. Región de Épiro, GR | 9. Centro de Apoyo Empresarial (BSC). | 12. Región de Podkarpackie, PL |
| 5. Ayuntamiento de las Islas Shetland, UK | | |



Improving
sustainable transport
in rural and mountain areas

