

# **MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIO RURAL VASCO: REPENSAR EL SISTEMA DESDE LA BAJA DENSIDAD**

*Posted on 29/04/2026 by Judith Arrondo*

## **Movilidad como condición de posibilidad**

En el medio rural vasco, la movilidad no es solo una cuestión de transporte: es una condición básica para sostener la vida cotidiana. Acceder a un centro de salud, mantener un empleo o participar en la vida social depende, en gran medida, de la capacidad de desplazarse en un territorio donde las distancias funcionales son mayores de lo que indican los mapas.

Euskadi presenta una configuración territorial compleja. Junto a áreas urbanas densas y bien conectadas, existe una red extensa de pueblos y barrios caracterizados por la dispersión, el envejecimiento de la población y una orografía exigente. En estos entornos, la baja densidad no es una anomalía: es la norma. Y esa realidad condiciona profundamente cualquier política de movilidad.

Durante años, las soluciones se han inspirado en modelos urbanos —más frecuencia, más líneas, más infraestructura— que no siempre encajan en contextos rurales. Sin embargo, la transición ecológica obliga a replantear este enfoque. No se trata de adaptar el modelo urbano al medio rural, sino de diseñar un sistema específico que parta de sus propias reglas.

## **Retos: sostenibilidad, acceso y viabilidad**

El primer gran reto es la descarbonización en un contexto de fuerte dependencia del vehículo privado. En muchas zonas rurales, el coche no es una opción, sino la única alternativa viable. Electrificar el parque móvil es un paso necesario, pero presenta limitaciones claras: costes de adquisición elevados, infraestructuras de recarga desiguales y menor capacidad económica en parte de la población rural. Sin medidas de acompañamiento, la transición puede generar nuevas desigualdades.

El segundo desafío es el acceso a servicios. La concentración progresiva de equipamientos —sanitarios, educativos, administrativos— en núcleos urbanos o cabeceras comarcales ha incrementado la necesidad de desplazamiento. Para quienes no conducen, esto supone una barrera estructural. En este punto, la movilidad deja de ser un problema ambiental y se convierte en una cuestión de equidad territorial.

A ello se suma la dificultad de sostener económicamente el transporte público convencional. Los sistemas basados en rutas fijas y horarios rígidos funcionan con eficiencia en contextos densos, pero pierden sentido en territorios con baja demanda. Mantenerlos implica asumir un coste elevado por usuario, lo que tensiona su viabilidad y limita su capacidad de adaptación.

El riesgo, en conjunto, es claro: que la transición hacia una movilidad más sostenible avance a diferentes velocidades, dejando al medio rural en una posición de desventaja.

## **Soluciones que funcionan: flexibilidad, integración y escala adecuada**

Frente a estos retos, las soluciones más prometedoras no pasan por ampliar el sistema existente, sino por transformarlo en uno más flexible y adaptado a la demanda real:

- El **transporte a demanda** es una de las herramientas clave. Permite sustituir o complementar líneas fijas con servicios que se activan cuando existe necesidad, optimizando recorridos y recursos. Este enfoque mejora la cobertura sin incrementar significativamente los costes operativos, y resulta especialmente adecuado en zonas dispersas.
- La **movilidad compartida** también ofrece un potencial relevante. En entornos donde muchos desplazamientos tienen destinos y horarios similares, compartir vehículo puede reducir el número de coches en circulación y mejorar la eficiencia del sistema. El reto principal es organizativo: facilitar la coordinación y generar confianza entre usuarios. Herramientas digitales de emparejamiento, acuerdos de movilidad municipales y la figura del gestor de movilidad local pueden ser claves para superar estas barreras y consolidar la cultura del viaje compartido.
- Otro aspecto fundamental es la **intermodalidad**. En lugar de replicar la frecuencia urbana, tiene más sentido reforzar los puntos de conexión entre lo rural y lo urbano: aparcamientos disuasorios, nodos bien equipados y enlaces fiables con redes de transporte de mayor capacidad.
- Por último, la **movilidad activa** —especialmente mediante bicicleta— puede desempeñar un papel más relevante del que tradicionalmente se le ha atribuido. En determinados corredores y distancias medias, constituye una alternativa viable si se acompaña de infraestructura segura y adaptada.

## Casos de estudio: aprendizajes transferibles

Diversas regiones europeas han avanzado en la implementación de estos enfoques, ofreciendo referencias útiles. En Francia, varios territorios han integrado el **transporte a demanda** dentro de sus sistemas públicos, permitiendo reservas flexibles y ajustando la oferta a la demanda real. Esto ha mejorado tanto la eficiencia como la cobertura en zonas rurales. Finlandia ha desarrollado modelos híbridos en los que **servicios de taxi subvencionados cumplen funciones de transporte público**. Este enfoque prioriza la flexibilidad y reconoce que, en entornos de baja densidad, la adaptabilidad puede ser más eficiente que la estandarización. En Euskadi, algunas iniciativas impulsadas por diputaciones forales, ayuntamientos y mancomunidades han comenzado a explorar soluciones similares, especialmente **en transporte a demanda y digitalización de servicios**. Aunque aún se encuentran en fases iniciales o fragmentadas, muestran el potencial de adaptar estos modelos al contexto local.

## Diseñar desde la baja densidad

Diseñar desde la baja densidad implica asumir una idea simple: la movilidad tiene que funcionar también en el medio rural. No basta con adaptar lo que ya existe ni con aplicar soluciones pensadas para la ciudad. Si no hay alternativas reales, la dependencia del coche seguirá siendo la única opción. Por eso, la movilidad rural es una condición básica de la transición ecológica, porque descarbonizar no es solo cambiar de tecnología, sino ofrecer alternativas viables en todo el territorio.



