



APP MOVILIDAD

Análisis y
Conclusiones

Índice

1. Objeto.....	3
1.1 Resultado Esperados.....	4
1.2 Problemáticas Expresadas por los ciudadanos	5
2. Información de Base.....	7
2.1 Resultado de los estudios por franjas de edad y municipios	7
2.2 Resultado de estudios por distancias entre municipios menos poblados y más poblados..	10
2.3 Resultado de estudios por tiempos de conducción entre municipios menos poblados y más poblados	12
3. Análisis de Isócronas.....	15
Plasencia	15
Cáceres.....	16
Coria.....	18
Navalmoral de la Mata.....	19
4. Análisis DAFO	21
4 Análisis CAME	25
4.1 Corregir las Debilidades.....	26
4.2 Afrontar las Amenazas.....	27
4.3 Mantener las Fortalezas.....	27
4.4 Explotar las Oportunidades	28

1. Objeto

El presente documento recoge la DESCRIPCIÓN DE LA PLATAFORMA DE GESTIÓN DE MOVILIDAD INTERMODAL, SOSTENIBLE, COMPARTIDA Y BAJO DEMANDA PARA EL PLAN DE ACCIÓN PROVINCIA DE CÁCERES, COMO PILOTO DENTRO DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA.

La idea bajo la que nace el proyecto es la de ser capaz de combinar el transporte público existente actual, con las capacidades de transporte administrativas, como pueden ser ambulancias o cualquier tipo de vehículo de organismos o empresas públicas que voluntariamente se incorporasen a este proyecto: correo postal, vehículos oficiales en desplazamientos ordinarios.... Este transporte lo llamaremos estático, ya que conlleva rutas y horarios preestablecidos.

A este reto, se le suma la conciliación ciudadana, donde un vecino ofrece compartir un viaje en una fecha y un origen y destino determinados. A esta movilidad se denominará dinámica, ya que podría repetirse en el tiempo, pero no necesariamente de una manera cíclica o perpetua.

La misión de la plataforma es la plantear nuevas formas de movilidad territorial colaborativa, integrada y a demanda, que posibiliten el desplazamiento tanto de personas como de pequeñas mercancías desde el territorio rural de la provincia de Cáceres hacia núcleos urbanos de cabecera y viceversa.

Los objetivos estratégicos que se persiguen y que la plataforma descrita pretende conseguir son:

- OE5, Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible
- OE6, Fomentar la cohesión social y la equidad
- OE7, Impulsar y favorecer la economía rural
- OE9, Fomentar la innovación digital

El reto perseguido con la plataforma de gestión de movilidad es detectar y dar respuesta a las demandas de movilidad de diferentes sectores sociales que se encuentran inmovilizados por el sistema actual.

Los retos de la móvil sostenible, social y compartida son varios:

- **Digitalización:** Los procesos de digitalización de cada elemento del sistema es la base sobre la que se soportará el éxito o no de la solución

- **Ciudadano como sensor:** El sistema no sólo deberá proveer las capacidades tecnológicas que resuelvan el problema de la movilidad, sino que deberá adaptarse a los diferentes perfiles de usuario, que podrían ser segmentados por edad, localización o perfil
- **Infraestructura Existente:** El reto de combinar la infraestructura de transporte existente y estática y conocida, con la nueva movilidad, dinámica y no necesariamente cíclica.
- **Responsabilidad:** Una movilidad social conlleva una necesidad de control por parte de la administración, teniendo en cuenta siempre aspectos como:
 - Regulación de los ciudadanos y vehículo que ofrecen viajes y aquellos que lo aprovechan
 - Multas, Seguimiento de vehículos, etc
- **Sociedad Conectada:** Otro de los retos que subyacen a este proyecto es la idea de una sociedad conectada entre ciudadanos y administraciones públicas.
- **Automatización:** Uno de los grandes retos es ser capaces de unificar todos los servicios bajo una misma plataforma, armonizando y automatizando peticiones y servicios en tiempo real. De igual manera la capacidad de adaptación del sistema debe ser alta, ya que aparecen cada día nuevos sensores que podrían facilitar el reto del transporte sostenible, social y compartido, como plataformas de vehículos compartidos, o colaboración ciudadana para diversos colectivos sociales.



1.1 Resultado Esperados

El resultado de los trabajos a realizar será una plataforma de gestión de movilidad que permita disponer a cada ciudadano de un mayor conocimiento y oferta de desplazamiento en la provincia de Cáceres.

Así mismo, proporcionar a las administraciones información pormenorizada a cerca de las demandas reales de desplazamiento en el territorio y sus singularidades para facilitar políticas públicas de gestión de nuevas movilidades para dar respuesta a las necesidades detectadas.

El desafío de la movilidad social y compartida se encuadra en varios retos a resolver en nuestros días:

- Aumentar el número de opciones de viaje y transportes para los ciudadanos
- Integración de las diferentes redes de transportes de nuestros días (taxis, coches particulares, autobuses, ambulancias)
- Ahorro de costes: Cualquier opción de compartir un trayecto es susceptible de ahorro de costes
- Aumento de la Calidad de vida de los ciudadanos, al disponer de un mayor espectro de opciones para sus necesidades de transportes
- Resolver un problema social derivado de la escasez de transporte público e infraestructuras y redes de transporte
- Colaboración y participación ciudadano como uno de los drivers innovadores. La colaboración es entre ciudadanos, coordinada por las Administraciones Públicas

1.2 Problemáticas Expresadas por los ciudadanos

A continuación se muestra un listado de problemáticas expresadas por los ciudadanos en el taller de movilidad realizado en Rincón de Ballesteros:

- Existe una problemática clara de cómo llegar a núcleos de población mayor, y por lo tanto con servicios esenciales
- La oferta de servicio de autobuses es escasa con una frecuencia de 3 veces por semanas en horarios fijos y con la dificultad de tener que reservar el trayecto.
 - El hábito de reserva es un hábito ya establecido entre la población
 - En muchas ocasiones no se sabe si alguien ya ha reservado el autobús o no, por lo tanto se espera a el día/hora y lugar indicado, pero el autobús no llega a aparecer
- Lo ideal sería disponer de un transporte a demanda, con la mayor inmediatez posible
- Existen una serie de servicios mínimos que están en un momento distinto de evolución:

- **Compra:** Las empresas de ventas de alimentos llegan a servir los alimentos de almacén a puerta. Esto no ocurre, más que en casos muy excepcionales. Sería conveniente verlo con las grandes cadenas y establecer convenios con ellas para que lo hiciesen en un entorno con determinados tiempos de desplazamiento (isócronas)
- **Médico:** Este servicio se considera deficiente y escaso
- **Bancos:** Este servicio se considera deficiente y escaso
- Se exponen soluciones para algunos casos concretos de movilidad:
 - Disponer de un servicio de **multitienda** y cajero automático. Resolvería varios problemas sin necesidad de un plan de movilidad a demanda
 - Disponer de un servicio de **Taxi** por municipio. Este servicio ofrecería un transporte a demanda a la vez que generaría puestos de trabajo
 - **Lanzaderas:** Servicio de lanzadera que uniera municipios con puntos de mayor frecuencia de paso de servicios públicos

2. Información de Base

La Provincia de Cáceres en números (según estadísticas del INE de 1 de enero de 2022):

- 223 municipios,
- 19.868km² de superficie,
- 389.558 habitantes
- 42,64 años de media de edad

El primer paso es centrarse en los diferentes municipios para establecer criterios como:

- Franjas de edad por Municipio con respecto al censo más reciente (INE 2011)
- Número de habitantes actual, según INE 2022
- Listado de los 80 Municipios con menor número de habitantes global
- Listado de los 20 Municipios con mayor número de habitantes global

Se establecen las siguientes hipótesis:

- Un municipio con menor población será un núcleo de población con menores servicios, y por lo tanto con mayores necesidades de desplazamientos
- Por el contrario, un municipio con mayor población será un núcleo de población con todos los servicios mínimos, y por lo tanto con menores necesidades de desplazamientos

Con las premisas anteriores se podrá realizar un primer ejercicio estadístico de:

- Estudio por franjas de edad y municipio
- Estudio de distancias entre los municipios menos poblados y municipios más poblados
- Estudio de tiempo de traslado (coche) entre los municipios menos poblados y municipios más poblados

2.1 Resultado de los estudios por franjas de edad y municipios

A continuación se muestran un conjunto de tablas y gráficos que exponen el resultado de las hipótesis planteadas anteriormente. Los datos de partida tienen como fuente el INE.

Media de Asistencia es un cálculo estadístico que nos provee el número medio de personas que necesitarán asistencia. Este valor es calculado como:

- 0-18 años → 100% de este grupo necesitará asistencia para movilizarse
- 18-25 años → 20% de este grupo necesitará asistencia para movilizarse
- 25-75 años → 40% de este grupo necesitará asistencia para movilizarse
- Más de 75 años → 90% de este grupo necesitará asistencia para movilizarse

Censos de Población y Viviendas 2011. Resultados Municipales										
Cáceres										
Municipio	Total Censo 2011	0-6 Añ	7-18 añ	19-25 añ	26-75 añ	más de 75 añ	Media Asistenc	Población 20	nenos	Municipio
00000 Total provincial	412.701	25.248	46.708	33.632	261.099	46.011	224.532	389.558	3	Total Provincial
10001 Abadía	325	23	35	21	197	50	141	359	1	10001 Abadía
10002 Abertura	446	21	39	40	265	81	174	400	1	10002 Abertura
10003 Acebo	659	26	46	42	453	95	262	560	1	10003 Acebo
10004 Acehúche	839	55	65	86	524	109	347	813	1	10004 Acehúche
10005 Aceituna	637	36	60	49	416	77	272	587	1	10005 Aceituna
10006 Ahigal	1.433	53	140	92	921	229	580	1.393	1	10006 Ahigal
10007 Albalá	766	13	81	59	445	169	284	681	1	10007 Albalá
10008 Alcántara	1.604	58	149	109	1.047	240	648	1.386	1	10008 Alcántara
10009 Alcollarín	260	9	24	17	149	62	96	279	1	10009 Alcollarín
10010 Alcuéscar	2.884	144	325	230	1.790	395	1.231	2.486	1	10010 Alcuéscar
10011 Aldeacentenera	701	22	74	49	412	146	271	568	1	10011 Aldeacentenera
10012 Aldea del Cano	695	16	50	60	427	143	249	610	1	10012 Aldea del Cano
10013 Aldea del Obispo, La	337	12	18	31	207	69	119	299	1	10013 Aldea del Obispo, La
10014 Aldeanueva de la Vera	2.202	93	231	180	1.401	299	920	2.035	1	10014 Aldeanueva de la Vera
10015 Aldeanueva del Camino	779	30	61	73	471	145	294	729	1	10015 Aldeanueva del Camino
10016 Aldehuela de Jerte	370	17	48	22	245	39	167	372	1	10016 Aldehuela de Jerte
10017 Alía	960	20	61	52	605	225	333	783	1	10017 Alía
10018 Aliseda	2.008	83	188	165	1.252	320	805	1.751	1	10018 Aliseda
10019 Almaraz	1.560	99	140	137	1.025	160	676	1.700	1	10019 Almaraz
10020 Almoharín	1.975	121	212	175	1.215	253	854	1.796	1	10020 Almoharín
10021 Arroyo de la Luz	6.294	316	642	568	3.894	876	2.629	5.663	1	10021 Arroyo de la Luz
10022 Arroyomolinos de la Vera	486	13	47	35	282	109	180	433	1	10022 Arroyomolinos de la Vera
10023 Arroyomolinos	941	30	126	68	574	147	399	844	1	10023 Arroyomolinos
10024 Baños de Montemayor	778	40	88	46	496	108	336	749	1	10024 Baños de Montemayor
10025 Barrado	454	15	40	40	277	82	174	363	1	10025 Barrado
10026 Belvis de Monroy	636	27	49	47	420	93	253	745	1	10026 Belvis de Monroy
10027 Benquerencia	87	0	2	8	56	21	26	79	1	10027 Benquerencia
10028 Berrocalejo	135	2	9	8	87	29	47	102	1	10028 Berrocalejo
10029 Berzocana	484	14	30	47	303	90	175	416	1	10029 Berzocana
10030 Bohonal de Ibor	552	8	36	32	284	193	164	485	1	10030 Bohonal de Ibor
10031 Botija	219	8	21	11	137	42	86	187	1	10031 Botija
10032 Brozas	2.053	96	198	155	1.244	360	823	1.790	1	10032 Brozas
10033 Cabañas del Castillo	472	16	28	27	301	102	170	419	1	10033 Cabañas del Castillo
10034 Cabezabellosa	393	7	28	23	232	104	132	344	1	10034 Cabezabellosa
10035 Cabezuela del Valle	2.370	138	257	179	1.549	249	1.050	2.141	1	10035 Cabezuela del Valle
10036 Cabrero	374	13	29	20	230	82	138	323	1	10036 Cabrero



Microsoft Excel
Worksheet

El fichero completo puede descargarse desde →

De la tabla anterior se obtienen varias verdades absolutas:



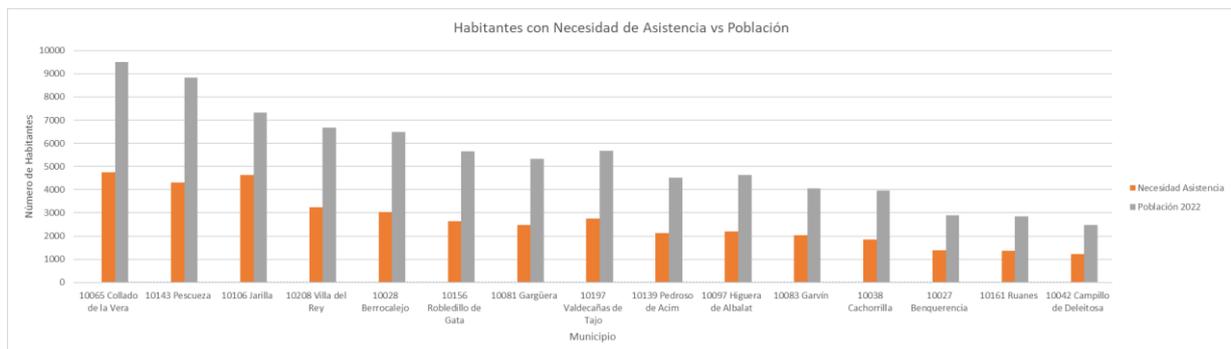
Si sumamos los porcentajes de:

- 0-6 años – 6%
- 7-18 años – 12%
- Más de 75 años – 11%

Sin tener en cuenta que un porcentaje del resto de habitantes no pueden movilizarse por sus propios medios, se puede establecer que al menos el 29%

de la población se encuentra en situación de inmovilización por el sistema actual.

En la siguiente gráfica se muestra, para los 20 municipios con menor número de habitantes, la media de habitantes que necesitan asistencia vs la población total en 2022:



Como se puede observar en la gráfica superior un gran número de personas se encuentran en situación de inmovilización por el sistema actual. **Exactamente 954 personas de un total de 2404, lo que significa casi un 40%.**

2.2 Resultado de estudios por distancias entre municipios menos poblados y más poblados

De igual modo que se ha realizado un estudio sobre las necesidades de movilidad de la población en función de rangos de edad, se puede realizar teniendo en cuenta la distancia en kilómetros entre diferentes municipios. En la muestra se seleccionan los municipios con menor número de habitantes, para el cálculo de distancias con los municipios de mayor número de habitantes.

Distancia (kilómetros)	Coria	Navamor al de la Mata	Plasencia	Cáceres	Campillo de Deleitosa	Ruanes	Benquerencia	Cachorrilla	Higuera	Garvín	Pedroso de Acim	Valdecañas de Tajo	Gargüera	Robledillo de Gata	Berrocalejo	Villa del Rey	Jarilla	Pescueza	Collado	Piedras Albas	Toril	Casas de Miravete	Mesas de lbor	Descargamaría	Cerezo	Segura de Toro	Casas de Don Antonio
Coria		91	47	70	115	113	101	22	111	123	24	105	60	52	119	78	66	20	79	57	73	111	114	49	50	72	101
Navalmoral de la Mata	91		60	113	34	92	103	112	30	32	89	24	60	124	28	149	86	110	38	144	24	31	26	121	112	93	158
Plasencia	45	59		81	83	124	112	66	79	91	43	73	21	64	86	103	25	64	39	98	41	79	82	61	38	32	112
Cáceres	69	114	82		102	48	34	77	94	146	50	108	95	121	141	56	100	75	113	76	107	85	116	118	125	107	38
Campillo de Deleitosa	115	34	84	100		79	90	136	18	37	113	10	84	148	61	155	110	134	62	168	48	34	14	145	136	117	116
Ruanes	112	92	125	47	79		11	120	71	123	93	85	142	164	119	101	143	118	120	121	106	62	94	161	169	150	32
Benquerencia	101	103	113	34	90	11		109	82	134	81	96	127	152	130	87	132	107	131	107	117	73	105	149	157	139	27
Cachorrilla	22	111	67	78	135	121	109		131	143	32	125	80	74	139	58	86	2	99	37	93	131	134	71	72	92	109
Higuera	111	30	80	93	18	71	82	132		40	109	8	80	144	56	147	106	130	58	164	44	10	17	141	132	113	108
Garvín	123	33	92	145	37	124	135	144	40		121	32	92	156	41	181	118	142	70	176	56	62	24	153	144	125	161
Pedroso de Acim	24	88	44	50	112	93	82	32	108	120		102	58	75	116	72	63	29	76	80	70	109	111	72	88	70	82
Valdecañas de Tajo	105	24	74	106	10	85	96	126	8	32	103		74	138	51	163	100	124	52	158	38	24	9	135	126	107	122
Gargüera	60	60	20	96	84	142	127	81	80	92	58	74		83	88	118	43	79	28	113	42	80	83	80	56	50	127
Robledillo de Gata	52	125	66	121	148	164	153	74	144	157	75	138	83		152	102	74	71	102	81	107	145	147	3	45	76	153
Berrocalejo	118	28	87	140	61	119	130	139	57	41	116	51	87	151		176	113	137	65	171	51	57	40	148	139	120	156
Villa del Rey	77	149	105	56	155	101	87	58	147	181	73	163	118	102	177		123	61	136	22	131	138	172	99	118	130	82
Jarilla	66	87	25	101	111	144	132	86	106	119	63	101	44	75	114	123		84	62	119	69	107	110	71	30	11	132
Pescueza	20	109	65	75	133	119	107	2	129	141	29	123	78	72	136	61	83		96	39	91	129	132	69	70	90	107
Collado	78	38	38	114	62	120	131	99	58	70	76	52	28	102	65	136	61	97		132	33	58	61	98	75	68	145
Piedras Albas	56	144	100	76	168	120	107	37	164	176	79	158	113	81	172	22	119	39	132		126	165	167	78	97	126	102
Toril	74	24	42	109	48	106	117	94	44	56	71	38	42	107	51	131	69	92	33	127		44	47	104	94	75	140
Casas de Miravete	112	30	81	83	33	62	73	133	10	62	110	23	81	145	57	138	107	130	59	165	45		32	142	132	114	99
Mesas de lbor	114	26	83	115	14	94	105	135	17	24	112	9	83	147	40	172	109	133	61	167	47	33		144	135	116	131
Descargamaría	49	122	63	118	145	161	150	71	141	154	72	135	80	3	149	99	71	68	98	78	104	142	144		42	73	149
Cerezo	50	99	38	113	123	156	145	72	119	131	75	113	56	45	127	117	29	70	74	96	81	120	122	42		31	145
Segura de Toro	72	94	32	108	117	151	139	93	113	126	70	107	51	76	121	130	11	91	69	125	76	114	116	73	31		139
Casas de Don Antonio	101	158	114	35	134	32	27	109	127	179	82	140	127	153	174	82	132	107	145	102	139	117	149	150	157	139	



Microsoft Excel
Worksheet

El fichero completo de distancias, puede descargarse desde aquí →

De los datos anteriores se pueden obtener las siguientes conclusiones:

Trayectos entre (km)	<10	10-30	31-60	61-100	>100
Número Trayectos	47	242	518	909	1.789
Porcentaje	1,33%	6,89%	14,79%	25,95%	51,05%

- Más del 50% de trayectos implican una distancia superior a los 100km
- Apenas un 8% (<10 + 10-30) son distancias que podrían recorrerse en bicicleta o incluso andando
- Casi un 92% (31-60, 61-100, >100) son trayectos que necesitan hacerse en coche, autobús, ambulancia, etc

El cálculo de la distancia media calculada entre todos los recorridos refleja los datos anteriormente indicados:

Distancia media	100,25 km
------------------------	-----------

2.3 Resultado de estudios por tiempos de conducción entre municipios menos poblados y más poblados

De igual modo que se ha realizado un estudio sobre las necesidades de movilidad de la población en función de distancias kilométricas, se puede realizar teniendo en cuenta el tiempo necesario de conducción en coche entre diferentes municipios. En la muestra se seleccionan los municipios con menor número de habitantes, para el cálculo de tiempos con los municipios de mayor número de habitantes.

	Coria	Nava lmal de la Mata	Plas encia	Cáce res	Camp illo de Delei tosa	Ruan es	Benq uerencia	Cach orrilla	Higu era	Garvín	Pedr oso de Acim	Vald ecañas de Tajo	Garg üera	Robl edillo de Gata	Berr ocalejo	Villa del Rey	Jarilla	Pesc ueza	Colla do	Piedr as Alba s	Toril	Casa s de Miravete	Mesa s de Ibor	Desc arga maría	Cerezo	Segu ra de Toro	Casa s de Don Antonio	
Tiempo de conducción																												
Coria		0,48	0,28	0,44	1,06	1,10	1,12	0,24	1,03	1,08	0,18	0,58	0,40	0,44	1,07	0,52	0,36	0,21	0,49	0,36	0,39	0,59	1,04	0,41	0,38	0,42	0,58	
Navalmoral de la Mata	0,48		0,35	1,03	0,25	0,52	1,02	1,09	0,22	0,21	0,48	0,17	0,39	1,22	0,21	1,30	0,46	1,07	0,26	1,19	0,14	0,19	0,20	1,18	1,04	0,52	1,22	
Plasencia	0,25	0,34		0,45	0,51	1,11	1,13	0,46	0,48	0,53	0,25	0,43	0,21	0,51	0,53	1,07	0,15	0,44	0,30	0,56	0,24	0,45	0,50	0,47	0,36	0,22	0,59	
Cáceres	0,43	1,02	0,47		1,02	0,31	0,31	0,56	0,56	1,21	0,30	1,01	0,59	1,25	1,21	0,45	0,55	0,53	1,08	0,58	0,58	0,50	1,08	1,22	1,13	1,01	0,23	
Campillo de Deleitosa	1,06	0,25	0,52	1,03		0,52	1,02	1,26	0,15	0,28	1,05	0,07	0,56	1,39	0,43	1,44	1,03	1,24	0,44	1,36	0,31	0,26	0,10	1,36	1,21	1,10	1,21	
Ruanes	1,10	0,52	1,14	0,32	0,52		0,10	1,22	0,45	1,11	0,57	0,50	1,23	1,52	1,10	1,13	1,21	1,20	1,11	1,27	0,59	0,39	0,57	1,48	1,39	1,28	0,31	
Benquerencia	1,12	1,02	1,16	0,31	1,02	0,10		1,24	0,55	1,21	0,59	1,01	1,28	1,54	1,20	1,12	1,23	1,22	1,21	1,26	1,09	0,50	1,07	1,50	1,41	1,30	0,29	
Cachorrilla	0,23	1,09	0,49	0,56	1,26	1,22	1,24		1,23	1,28	0,30	1,18	1,00	1,05	1,27	0,49	0,56	0,02	1,09	0,33	0,59	1,20	1,25	1,01	0,59	1,02	1,10	
Higuera	1,03	0,22	0,49	0,56	0,15	0,45	0,55	1,23		0,30	1,02	0,06	0,53	1,36	0,40	1,37	1,00	1,21	0,41	1,33	0,28	0,12	0,12	1,33	1,18	1,06	1,14	
Garvín	1,07	0,22	0,54	1,22	0,28	1,11	1,21	1,28	0,30		1,07	0,25	0,58	1,41	0,35	1,49	1,05	1,26	0,45	1,38	0,33	0,38	0,19	1,37	1,23	1,11	1,40	
Pedroso de Acim	0,17	0,48	0,27	0,31	1,05	0,57	0,59	0,30	1,02	1,07		0,57	0,39	0,59	1,06	0,53	0,35	0,27	0,48	0,51	0,38	0,59	1,04	0,56	0,53	0,41	0,45	
Valdecañas de Tajo	0,58	0,17	0,45	1,02	0,07	0,51	1,01	1,19	0,06	0,25	0,57		0,48	1,31	0,35	1,40	0,55	1,16	0,36	1,28	0,24	0,18	0,06	1,28	1,13	1,02	1,20	
Gargüera	0,39	0,39	0,20	0,59	0,57	1,23	1,27	1,00	0,53	0,58	0,39	0,49		1,10	0,58	1,21	0,34	0,58	0,23	1,10	0,29	0,50	0,55	1,06	0,54	0,40	1,13	
Robledillo de Gata	0,44	1,22	0,54	1,25	1,39	1,51	1,53	1,05	1,36	1,41	0,59	1,31	1,10		1,41	1,17	1,03	1,02	1,19	1,02	1,12	1,33	1,38	0,03	0,40	1,06	1,39	
Berrocalejo	1,07	0,21	0,54	1,21	0,43	1,10	1,20	1,28	0,40	0,35	1,06	0,35	0,58	1,40		1,49	1,04	1,25	0,45	1,37	0,33	0,37	0,33	1,37	1,22	1,11	1,39	
Villa del Rey	0,51	1,30	1,10	0,45	1,43	1,12	1,12	0,49	1,37	1,50	0,53	1,40	1,22	1,17	1,49		1,17	0,52	1,31	0,16	1,21	1,31	1,47	1,14	1,20	1,24	0,57	
Jarilla	0,35	0,46	0,17	0,55	1,03	1,21	1,23	0,56	1,00	1,05	0,35	0,56	0,34	1,03	1,05	1,17		0,54	0,44	1,06	0,36	0,57	1,02	0,59	0,22	0,11	1,09	
Pescueza	0,21	1,06	0,46	0,53	1,24	1,19	1,21	0,02	1,20	1,25	0,27	1,16	0,57	1,03	1,25	0,52	0,53		1,07	0,36	0,56	1,17	1,22	0,59	0,56	1,00	1,07	
Collado	0,49	0,26	0,29	1,09	0,44	1,11	1,21	1,09	0,41	0,46	0,48	0,36	0,23	1,19	0,45	1,31	0,43	1,07		1,19	0,23	0,37	0,43	1,15	1,03	0,50	1,23	
Piedras Albas	0,36	1,19	0,59	0,58	1,36	1,26	1,26	0,33	1,33	1,38	0,51	1,28	1,10	1,02	1,38	0,16	1,06	0,36	1,19		1,09	1,30	1,35	0,58	1,04	1,12	1,10	
Toril	0,39	0,14	0,26	0,59	0,31	0,58	1,08	1,00	0,28	0,33	0,38	0,23	0,30	1,12	0,33	1,21	0,36	0,57	0,23	1,09		0,25	0,30	1,09	0,54	0,43	1,13	
Casas de Miravete	1,00	0,19	0,46	0,50	0,25	0,39	0,50	1,20	0,12	0,38	0,59	0,17	0,50	1,33	0,37	1,32	0,57	1,18	0,38	1,30	0,25		0,24	1,30	1,15	1,04	1,09	
Mesas de Ibor	1,04	0,20	0,51	1,09	0,10	0,58	1,08	1,25	0,12	0,19	1,04	0,06	0,55	1,38	0,33	1,46	1,02	1,23	0,42	1,35	0,30	0,24		1,34	1,20	1,08	1,27	
Descargamaría	0,40	1,18	0,50	1,22	1,36	1,48	1,50	1,01	1,33	1,38	0,56	1,28	1,06	0,03	1,37	1,14	0,59	0,59	1,15	0,58	1,09	1,29	1,35		0,37	1,03	1,36	
Cerezo	0,38	1,06	0,37	1,15	1,23	1,41	1,43	0,59	1,20	1,25	0,55	1,15	0,54	0,40	1,25	1,19	0,22	0,56	1,03	1,04	0,56	1,17	1,22	0,36		0,26	1,29	
Segura de Toro	0,42	0,52	0,24	1,02	1,10	1,28	1,30	1,03	1,07	1,12	0,41	1,02	0,41	1,06	1,11	1,24	0,11	1,00	0,50	1,12	0,43	1,04	1,09	1,03	0,26		1,16	
Casas de Don Antonio	0,57	1,22	1,01	0,22	1,21	0,31	0,29	1,10	1,15	1,40	0,44	1,20	1,13	1,39	1,40	0,57	1,09	1,07	1,22	1,11	1,12	1,09	1,27	1,36	1,27	1,15		



Microsoft Excel
Worksheet

El fichero completo de tiempos, puede descargarse desde aquí →

De los datos anteriores se pueden obtener las siguientes conclusiones:

Trayectos entre (Minutos)	<10m	10m-30m	31m-60m	1h-1,5h	>1,5h
Número Trayectos	55	367	2.755	1.637	3.930
Porcentaje	0,63%	4,19%	31,51%	18,72%	44,95%

- Casi un 50% de trayectos implican un tiempo superior a 1 hora y media
- Apenas un 5% (<10 + 10-30) son distancias que se recorren en menos de 30 minutos
- Casi un 95% (31-60, 61-100, >100) son trayectos donde se emplean más de 30 minutos para poder recorrerlos

El cálculo del tiempo medio calculado entre todos los recorridos refleja los datos anteriormente indicados:

Tiempo medio	0,35 Minutos
---------------------	--------------

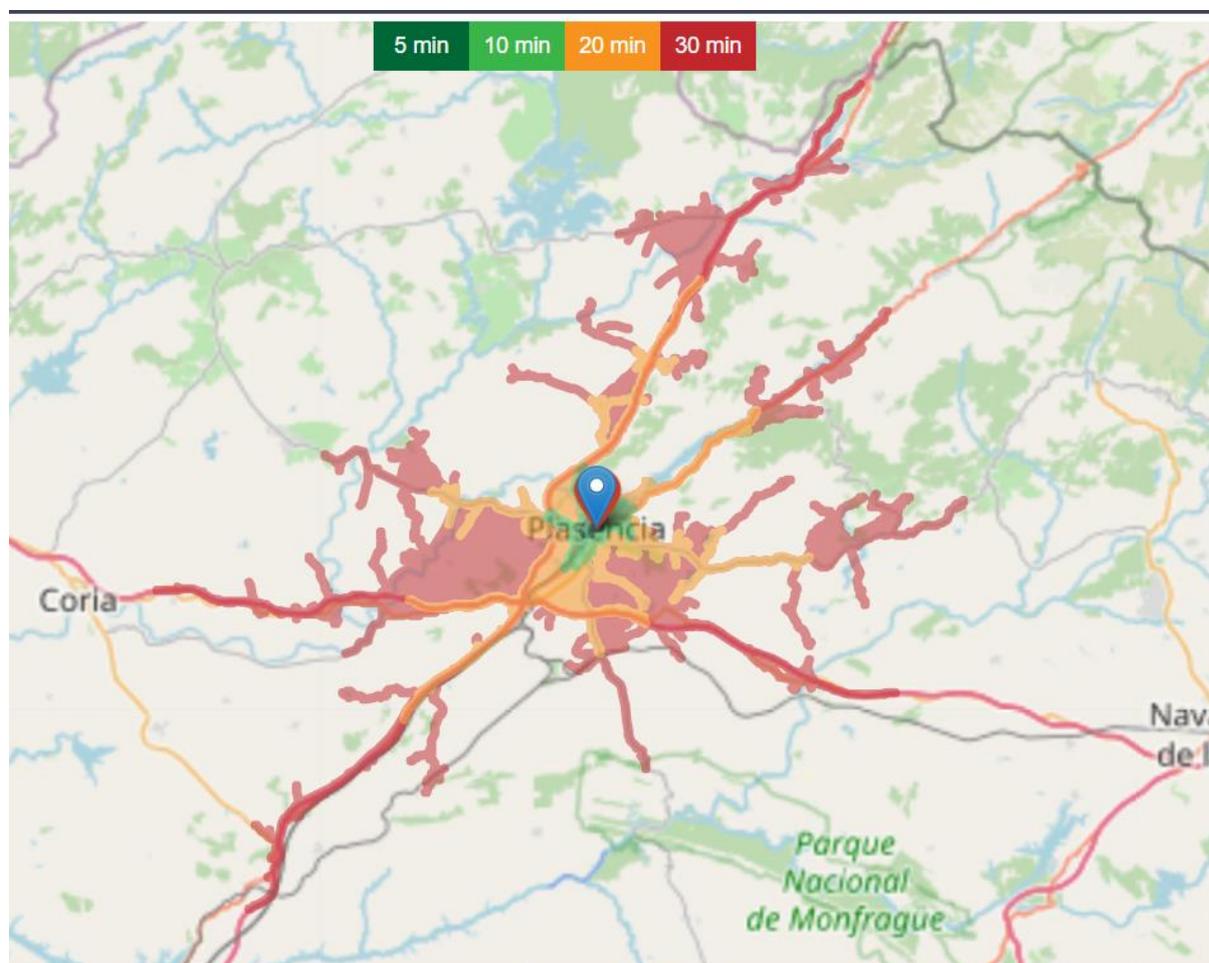
3. Análisis de Isócronas

Se ha realizado un estudio igualmente de isócronas desde los 4 municipios con mayor población.

El objetivo es ver por tramos de tiempo, y viaje en coche, los municipios que serían alcanzables.

Plasencia

En la siguiente figura se muestra Plasencia y el mapa de isócronas en base a 5,10,20 y 30 minutos en coche.



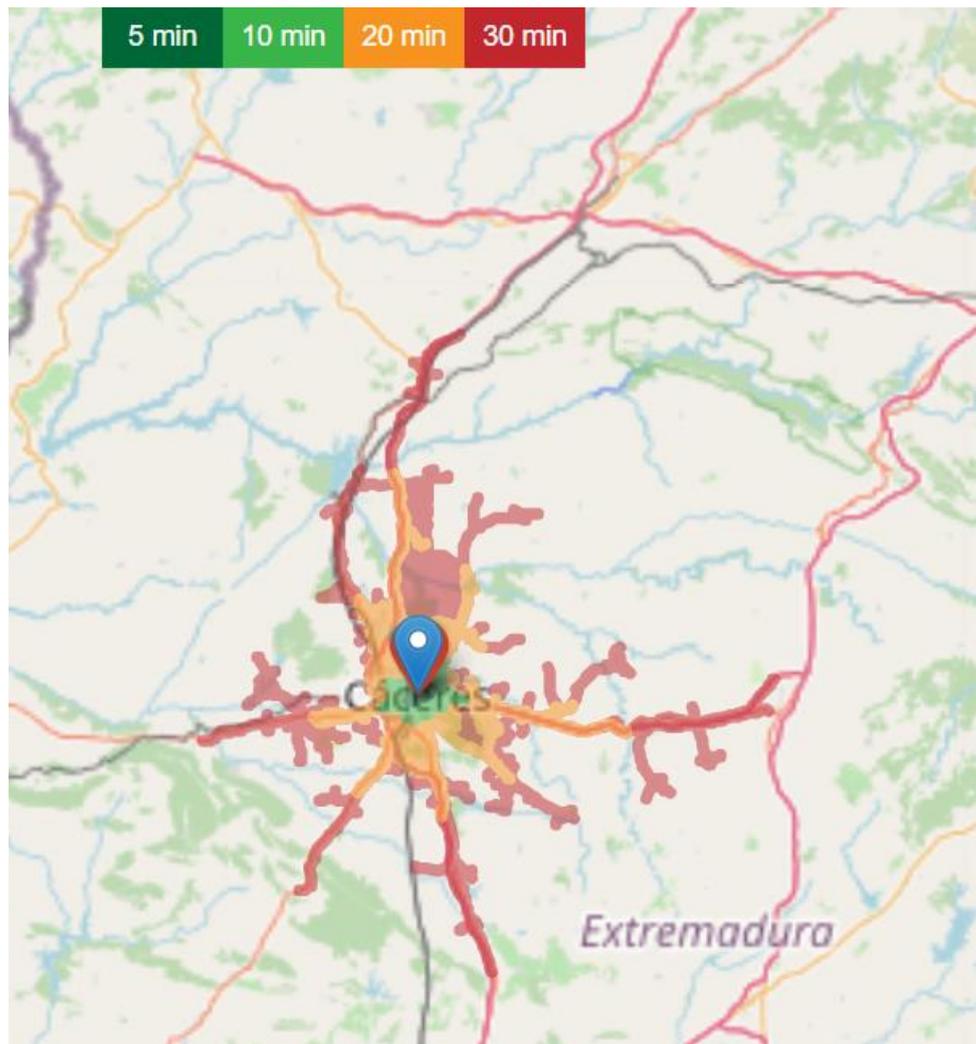
Como se observa en la imagen superior, con un trayecto de 20 minutos en coche desde Plasencia se podrían alcanzar:

- Por el Norte podrían alcanzarse municipios como:
 - Gargantilla
 - Aldeanueva del Camino

- Baños de Montemayor,
- Navaconejo,
- Casas del Monte, o,
- Zarza de Granadilla
- Por el Sur:
 - Mirabel,
 - Cañaveral, o,
 - Riolobos
- Por el Este:
 - Torremenga,
 - Pasarón del Vera,
 - Tejada de Tiétar, o,
 - Gargüera de la Vera
- Por el Oeste: casi podríamos llegar a Coria, pasando por:
 - El batán, o,
 - Alagón del rio,

Cáceres

En la siguiente figura se muestra Cáceres y el mapa de isócronas en base a 5,10,20 y 30 minutos en coche.



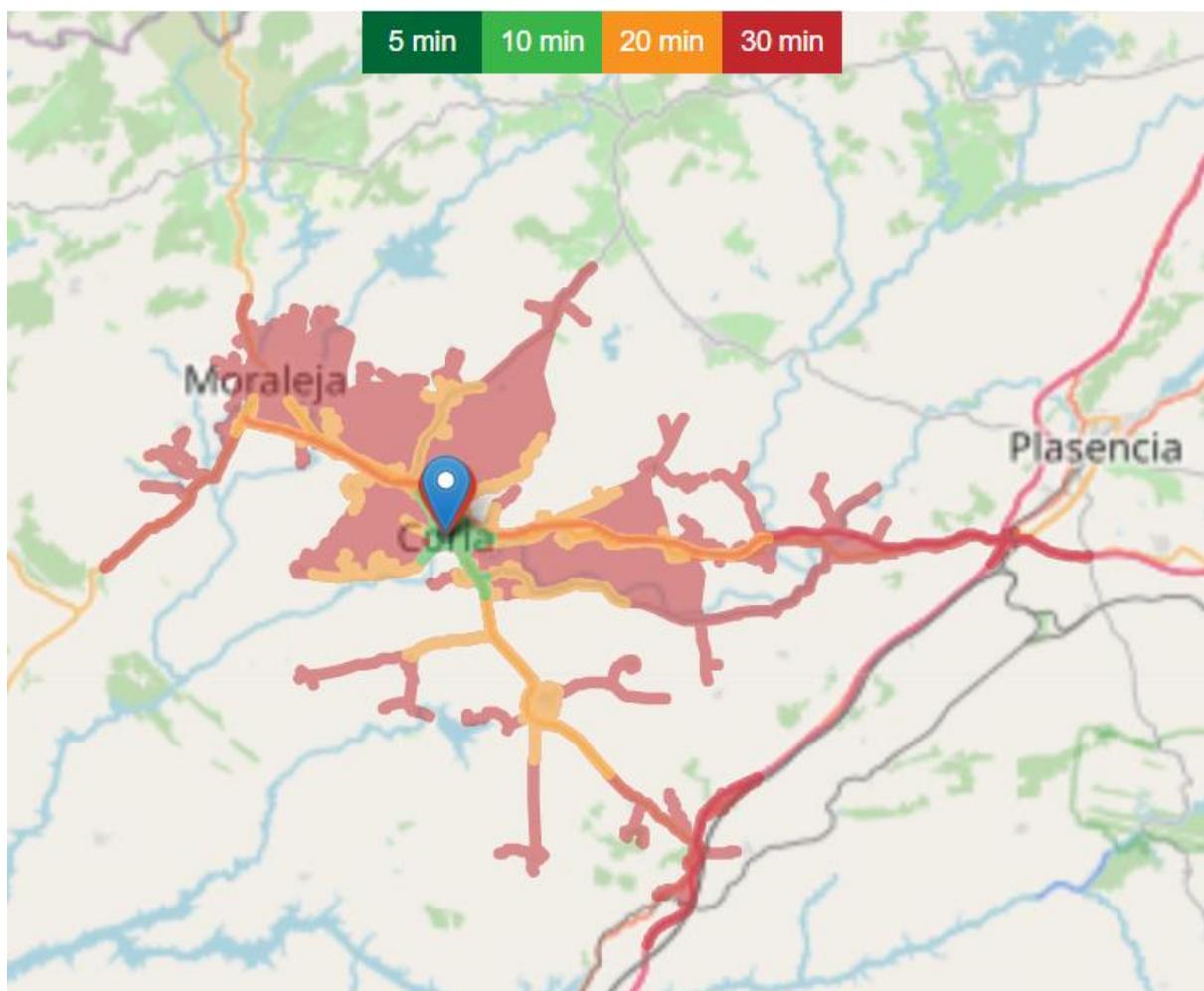
Como se observa en la imagen superior, con un trayecto de 30 minutos en coche desde Cáceres se podrían alcanzar:

- Por el Norte podrían alcanzarse municipios como:
 - Cañaveral,
 - Casas de Millán, o,
 - Santiago del Campo
- Por el Sur:
 - Casas de Don Antonio,
 - Aldea del Cano, o,
 - Torremocha
- Por el Este:
 - Torrequemada,

- Trujillo
- La Cumbre, o,
- Santa Marta de Magasca
- Por el Oeste:
 - Malpartida de Cáceres, o,
 - Arroyo de la Luz

Coria

En la siguiente figura se muestra Coria y el mapa de isócronas en base a 5,10,20 y 30 minutos en coche.

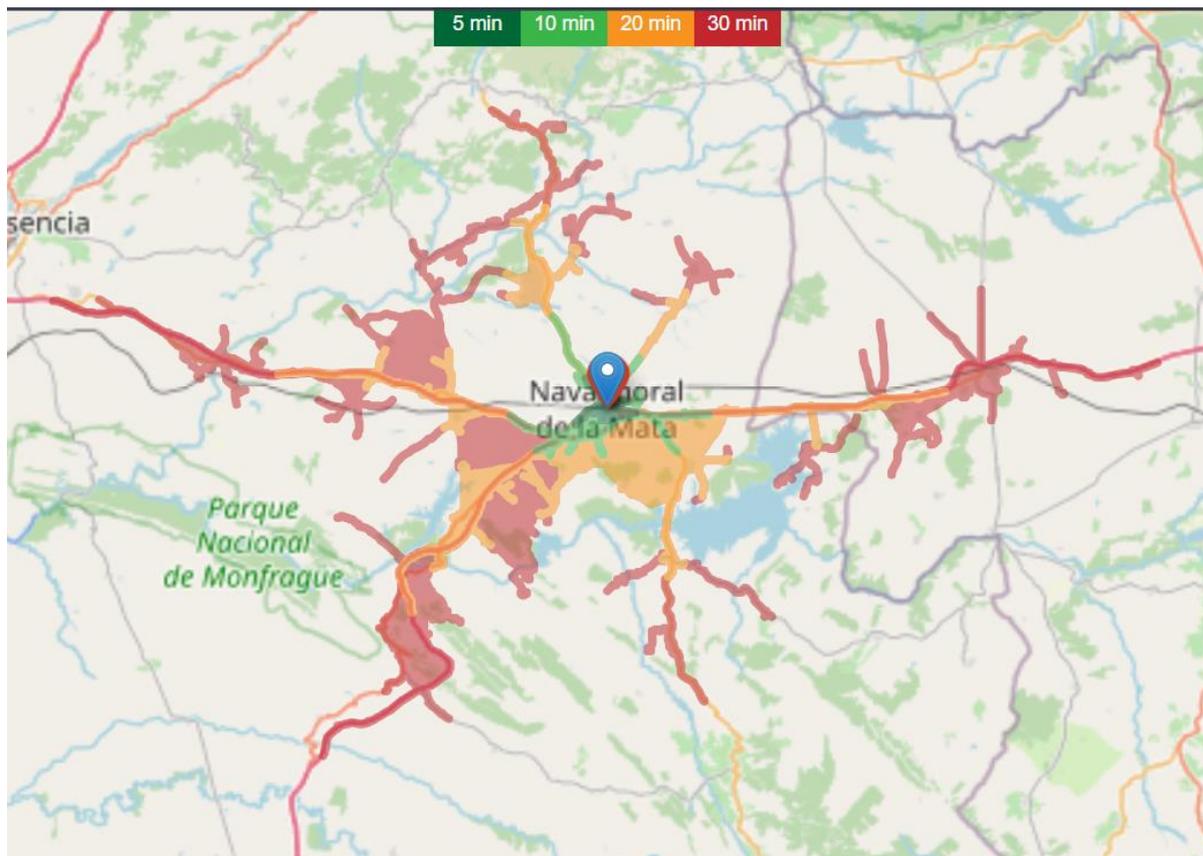


Como se observa en la imagen superior, con un trayecto de 20 minutos en coche desde Coria se podrían alcanzar:

- Por el Norte podrían alcanzarse municipios como:
 - Guijo de Coria
 - La Moheda de Gata, o,
 - Moraleja
- Por el Sur:
 - Casas de Millán
 - Cañaveral, o,
 - Pedroso de Acim
- Por el Este:
 - Plasencia,
 - Alagón del río, o,
 - Aldehuela de Jerte
- Por el Oeste:
 - Vegaviana, o,
 - Casillas de Coria,

Navalmoral de la Mata

En la siguiente figura se muestra Navalmoral de la Mata y el mapa de isócronas en base a 5,10,20 y 30 minutos en coche.



Como se observa en la imagen superior, con un trayecto de 20 minutos en coche desde Naval Moral de la Mata se podrían alcanzar:

- Por el Norte podrían alcanzarse municipios como:
 - Robledillo de la Vera
 - Santa María de las Lomas, o,
 - Rosalejo
- Por el Sur:
 - Casas de Miravete
 - Peraleda de San Román,
 - Romangordo, o,
 - Valdecañas de Tajo
- Por el Este:
 - Caleruela,
 - Oropesa, o,
 - Lagartera

- Por el Oeste:
 - Casi se podría alcanzar Plasencia, o,
 - Majadas,

4. Análisis DAFO

El análisis DAFO es una técnica indispensable para analizar y poner de relieve la situación actual de tu negocio, y poder tomar las decisiones estratégicas adecuadas.

Mediante un análisis del entorno externo y las características internas de la Región de Cáceres, esta herramienta de gestión empresarial permitirá obtener una representación gráfica de las:

- **Debilidades:** Constituyen los aspectos limitadores de la capacidad de desarrollo de la plataforma de movilidad, debido a sus características internas
- **Amenazas:** Son todos aquellos factores externos que pueden llegar a impedir el uso de la plataforma de movilidad, o poner en peligro la viabilidad de la misma.
- **Oportunidades:** Son cualesquiera factores ajenos a la plataforma y a la Diputación de Cáceres que favorecen su desarrollo o brindan la posibilidad de implantar mejoras.
- **Fortalezas:** Reúnen el conjunto de recursos internos, posiciones de poder y cualquier tipo de ventaja competitiva propia del funcionamiento general de la Diputación de Cáceres y de la Plataforma de Movilidad.

Los Factores internos que formarán parte del análisis son:

- **Presupuesto:** Coste de creación de la plataforma, coste de mantenimiento y evolución de la misma en el tiempo. Adecuación a nuevos modelos de interacción con el ciudadano, como Whatsapp, o redes sociales
- **Organización:** Formación del personal de Diputación y de Ayuntamientos, cultura de apoyo a lo social y aceptación/adaptación de los nuevos retos tecnológicos formarán parte del análisis
- **Comunicación:** Posicionamiento como plataforma en el mercado actual antes diferentes operadores, líneas regulares de autobuses, ciudadanos, perfiles de Ayuntamiento o esponsorización desde la Diputación de Cáceres,

Los Factores externos que formarán parte del análisis son:

- **Mercado:** El público objetivo al que se destina la plataforma de movilidad, incluyendo aspectos como la media de asistencia necesaria y la evolución de la demanda
- **Sector y Competencia:** Tendencias, servicios que cubren la movilidad actual, política de viajes o estrategias de márketing y comunicaciones externas, son valores que formarán parte del análisis como factores externos
- **Entorno:** Factores económicos, sociales, políticos, geográficos o tecnológicos que puedan afectar de manera directa o indirecta en el despliegue y funcionamiento de la plataforma de movilidad

Siguiendo la línea de factores detallada, el gráfico DAFO se estructura de la siguiente manera:

Análisis Interno

DEBILIDADES

- D01.- Inexistencia de un plan de movilidad regional
- D02.- Hábitos de la población para pensar que no hay oferta de transporte
- D03.- Falta de experiencia colaborativa
- D04.- Alta barrera de entrada en la inclusión de nuevas ideas de movilidad sostenible
- D05.- Costes de desarrollo altos
- D06.- Falta de formación en movilidad y plataformas tecnológicas
- D07.- Con la plataforma no se cubrirá la demanda 100%, ni la inmediatez necesaria
- D08.- PMUS no integran desplazamientos al trabajo y centros educativos y el turismo en autobús no se ve reconocido
- D09.- No todos los municipios disponen de perfil Ayuntamiento para ayudar a los usuarios
- D10.- La media de viaje de municipios pequeños a grandes es superior a 1 hora de viaje
- D11.- El hecho de no conocer trayectos y horarios similares impide actualmente la posibilidad de compartir trayecto y vehículo
- D12.- Los horarios y frecuencia de autobuses no son suficientes para atender situaciones de demanda concretas
- D13.- Ausencia de posibilidad de otros métodos de transporte como tren o taxi

Análisis Externo

AMENAZAS

- A01.- Escasa intermodalidad en la red de transporte de los municipios a las ciudades principales
- A02.- Falta de adhesión al proyecto
- A03.- Sentido de la competencia en el sector del transporte
- A04.- Disminución de los recursos y medios de financiación para la I+D+i
- A05.- Barreras tecnológicas de los usuarios
- A06.- Limitación en la colaboración a causa de políticas internas de confidencialidad
- A07.- Problemáticas Legales (seguro de accidentes, de no disposición de servicio demandado,...)
- A08.- Largo periodo de implantación de nuevo modelo de solución a demanda no atendida actualmente
- A09.- Modificación de horarios en el transporte público en función de la temporalidad o demanda
- A10.- Las estaciones o paradas de autobuses más cercanas se encuentran lejos de municipios

Análisis Interno

FORTALEZAS

- F01.- Existencia de una entidad aglutinadora y representativa de todos los actores
- F02.- Existencia de gestores de transporte público de referencia
- F03.- Capacidad de diferenciación como consecuencia de las especificidades regionales
- F04.- Existencia de diagnósticos precisos y detallados de las necesidades del sector y de las tendencias tecnológicas y de uso
- F05.- Garantiza derecho a la movilidad universal y acceso a los servicios del Estado del Bienestar (educación, sanidad, trabajo) y está estrechamente ligado al turismo
- F06.- Capacidad para mover a grandes grupos de personas a bajo coste. Transporte esencial para ciertos colectivos
- F07.- Todos los municipios disponen de zonas de aparcamiento y espera a viajeros

Análisis Externo

OPORTUNIDADES

- O01.- Apuesta nacional por el sector de movilidad regional
- O02.- Posibilidad de generar alianzas y colaboraciones empresariales, complementariedad de los actores y alto potencial de colaboración cruzada
- O03.- Extensa red de contactos por parte de cada uno de los actores, pudiendo dar gran visibilidad al proyecto conjunto
- O04.- Desarrollo de la intermodalidad y del transporte eficiente para pasajeros y mercancías
- O05.- Cambios de hábitos de movilidad, incorporación del automóvil al concepto de sistema de transporte y potenciación de las soluciones de ITS (SmartCities)
- O06.- Concienciación ciudadana sobre movilidad sostenible, salud, medio ambiente y clima
- O07.- Escenario para diseñar una nueva red de conexiones en autobús que reorganice y modernice itinerarios
- O08.- Transporte a la demanda, solución para territorios con menor demanda y para fortalecer aquellos con mayor presión poblacional

4 Análisis CAME

El análisis CAME tiene como objetivo, ayudar a determinar las estrategias adecuadas para garantizar la continuidad y crecimiento de la Plataforma de Movilidad, de una forma clara, tomando de referencia los distintos aspectos identificados en el DAFO.

CAME son las siglas de Corregir, Afrontar, Mantener y Explotar; las cuales son las acciones básicas que se pueden aplicar a cada uno de los factores identificados en la matriz DAFO. Es decir:

- **Corregir** las debilidades propias de la Plataforma de Movilidad
- **Afrontar** las amenazas externas que se presentan
- **Mantener** las fortalezas intrínsecas de la Plataforma de Movilidad
- **Explotar** las oportunidades que aparezcan

La experiencia pone de manifiesta dos conceptos importantes:

- No se pueden trabajar todos los aspectos de la Plataforma al mismo tiempo, ya que resultaría un fracaso, debido esencialmente a la dispersión en las acciones realizadas y su consiguiente falta de eficacia
- Los recursos, tanto a nivel de personal como económicos, son limitados, por lo que hay que centrarse en aquellos factores más fáciles de solucionar o implementar

En consecuencia, el análisis CAME se presenta en forma de matriz de 2x2, que representa un total de 4 estrategias posibles, las cuales combinan únicamente dos factores del análisis DAFO.

Estrategia Ofensiva

La estrategia ofensiva se centra en explotar las fortalezas propias de la plataforma.

Este tipo de estrategia es ideal para la Plataforma de Movilidad ya que es un elemento diferenciado y especialmente innovador en las estrategias de movilidad social compartida en las regiones de España.

Estrategia de Supervivencia

Un gran error podría ser el no reconocer la existencia de planteamientos distintos a una Plataforma de Movilidad que podrían igualmente resolver el problema, como por ejemplo un

aumento en la frecuencia de autobuses o la posibilidad de disponer de servicios de taxis por cada municipio.

La estrategia de supervivencia supone afrontar estos planteamientos, evitando además que las debilidades propias de la Plataforma de Movilidad continúen afectando.

Estrategia Defensiva

La estrategia defensiva es más propia de Plataformas de Movilidad consolidadas que en nuestro caso, no aplican.

Esta estrategia consiste en mantener a toda costa las fortalezas o ventajas competitivas de la Plataforma de Movilidad, utilizándolas para afrontar cuantas amenazas vayan surgiendo.

Estrategias de Reorientación

En un momento determinado nos podemos encontrar con la necesidad de cambiar el rumbo, optar por una estrategia totalmente distinta o incluso cambiar el modelo de funcionamiento o comunicación de la Plataforma de Movilidad.

Eso es lo que plantea la estrategia de reorientación, de acuerdo con la cual, se optaría por determinar las nuevas necesidades de movilidad, no sin antes haber corregido las debilidades que llevaron a la Plataforma de movilidad actual a la situación en la que se encuentra.

4.1 Corregir las Debilidades

CORREGIR LAS DEBILIDADES	
DEBILIDADES	ACCIONES CORRECTIVAS
D01, D05	Creación de un plan de movilidad regional y dotación de recursos económicos en base a palancas nacionales o europeas
D01, D02, D03, D04, D06, D11	Creación de un plan de formación, comunicación y marketing dirigido y sostenido en el tiempo. Información del plan de movilidad regional.
D07, D13	Conocer la demanda real y las necesidades de demanda al momento. Aumento de las dotaciones de servicios públicos y creación de puestos de taxis por municipios. Nuevas evoluciones sobre la plataforma que permitan conocer tiempos reales de espera y disponibilidad del servicio

D08	Integración con plataformas de autobuses para reserva de plazas
D09	Creación de perfiles multidisciplinares y multiubicación, además de colaboración ciudadana
D10	La plataforma deberá priorizar los tiempos de llegada frente a la utilización más eficiente
D12	Aumento del servicio de autobuses

4.2 Afrontar las Amenazas

AFRONTAR LAS AMENAZAS	
AMENAZAS	ACCIONES
A01	Creación de un plan de movilidad que integre tanto vehículos públicos como particulares y otros medios de transporte como motocicletas, autobuses, minibuses o taxis
A02, A03, A06, A08	Creación de campañas de concienciación y comunicación, para buscar soluciones comunes
A04	Políticas presupuestarias internas de mantenimiento de la Plataforma y las políticas de movilidad urbana sostenible y social
A05	Creación de una red de usuarios avanzados voluntarios
A07	Establecimiento de acuerdos de no responsabilidad,
A09	Mejora en los procesos de comunicación y lectura en tiempo real de los cambios de las rutas y horarios de autobuses
A10	Creación de modelo de lanzaderas bajo demanda reservables desde la plataforma de Movilidad

4.3 Mantener las Fortalezas

MANTENER LAS FORTALEZAS	
FORTALEZAS	ACCIONES
F01	Mantener Diputación de Cáceres como Patrocinador del proyecto y proyectar su imagen con entidad comprometida e innovadora

F02	Aprovechar el ecosistema actual de transporte para mejorar la cohesión de los diferentes actores de movilidad a través de la plataforma
F03, F05, F06	Solicitar financiación y publicidad como plataforma innovadora social y sostenible
F04	Seguimiento de multinacionales dedicadas a las plataformas de transporte social, como entrada de información y espejo
F07	Aprovechamiento de los recursos existentes para creación de puestos de trabajo y ayuda a las personas más dependientes, en el lugar donde se necesita

4.4 Explotar las Oportunidades

EXPLOTAR LAS OPORTUNIDADES	
OPORTUNIDADES	ACCIONES
O01	Creación de un plan de movilidad regional y dotación de recursos económicos en base a palancas nacionales o europeas
O02	Aprovechar el ecosistema actual de transporte para mejorar la cohesión de los diferentes actores de movilidad a través de la plataforma
O03, O06	Creación de un plan de formación, comunicación y marketing dirigido y sostenido en el tiempo. Información del plan de movilidad regional.
O04, O07	Creación de nuevas rutas y nuevos medios de transporte como furgonetas, transporte de frío y lanzaderas
O05	Colaboración público-privada y establecimiento de relaciones intra-vecinales y supramunicipales