

EUROPEAN POLICY BRIEF

La investigación a partir de la cual se han obtenido estos resultados ha recibido financiación dentro del programa de investigación y desarrollo Horizon 2020 de la Unión Europea con arreglo al convenio de subvención n.º 649263.

“El autor es el único responsable de su contenido, no representa la opinión de la Comisión Europea y la Comisión no se hace responsable del uso que pueda hacerse de los datos que aparecen en él.



MOVE

MAPA DE LA MOVILIDAD: RUTAS, INSTITUCIONES Y EFECTOS ESTRUCTURALES DE LA MOVILIDAD JUVENIL

El segundo Policy Brief MOVE ofrece recomendaciones basadas en los resultados generales del proyecto, y se centra especialmente en los análisis realizados en las partes cualitativas y cuantitativas que pretenden indicar cómo mejorar la calidad de seis tipos de movilidad en la UE

Abril de 2018

INTRODUCCIÓN

El Policy Brief II ofrece resultados de investigación basados en un planteamiento de múltiples niveles con el objetivo de estudiar los patrones de movilidad juvenil a distintos niveles y desde diferentes perspectivas. El objetivo general de MOVE es ofrecer una contribución informada por la investigación para mejorar las condiciones de la movilidad de los jóvenes en Europa y una reducción de los impactos negativos de la misma a través de la identificación de formas de buenas prácticas promoviendo así el desarrollo y el bienestar sostenible.

Dentro del proyecto MOVE, se investigaron en profundidad seis tipos de movilidad: intercambio de escolares, movilidad por trabajo voluntario, movilidad laboral, movilidad por educación superior, movilidad por formación y educación profesional y movilidad emprendedora. La investigación se llevó a cabo en seis países: Alemania, Hungría, Luxemburgo, Noruega, Rumanía y España.

Este Policy Brief está basado en los principales resultados dentro de los enfoques cualitativo y cuantitativo que se han vinculado en el proyecto centrándose en los antecedentes y experiencias de las personas, su integración con su entorno, su capital social y las cadenas de movilidades

posteriores. Se centra, en particular, en las dimensiones que obstaculizan y promueven la movilidad, así como en los impactos positivos y negativos de la misma. Las dimensiones identificadas son:

1. relaciones sociales;
2. aprendizaje;
3. desarrollo individual;
4. pertenencia a organizaciones;
5. estructura socioeconómica y de oportunidades;
6. dualidad de la existencia; y
7. movilidad superpuesta.

Se tratan a continuación como clave para formular recomendaciones sobre cómo mejorar la calidad de la movilidad juvenil en la UE.

EVIDENCIAS Y ANÁLISIS

En el paquete de trabajo cualitativo (WP3), se llevaron a cabo 206 entrevistas en profundidad con jóvenes móviles centradas en los problemas, con el objetivo de conocer sus experiencias desde la perspectiva de la gente joven durante sus proyectos de movilidad o reconstruidas retrospectivamente; esas entrevistas se complementaron con otras 36 con expertos en el campo de la movilidad juvenil. El análisis ha llevado a identificar los siguientes patrones de movilidad:

- Iguales como incubadoras de la movilidad;
- Aprendizaje a través de la movilidad;
- Trabajo y educación institucionalizados como patrones posibilitadores nacionales;
- Pertenencia a organizaciones, el quid de la movilidad;
- Jóvenes con prácticas juveniles ambivalentes;
- El dilema de la puerta giratoria.

La encuesta cuantitativa (WP4) siguió a los análisis de los resultados obtenidos en los dos paquetes de trabajo anteriores. La parte cuantitativa del proyecto abordaba los factores promotores y obstaculizadores, las motivaciones, las experiencias y las barreras experimentadas por los jóvenes móviles y no móviles en lo que respecta a la movilidad, su integración social específica y su entorno social. La encuesta desveló resultados basados en una serie de datos fusionados de 8706 participantes: 5499 encuestados para el panel y 3207 para la encuesta con efecto multiplicador con el objetivo de obtener una composición más equilibrada entre los distintos tipos de movilidad, así como entre los jóvenes móviles y no móviles. También aportó distintos análisis de aspectos centrales de la movilidad, entre los que se incluyen:

- Las principales motivaciones que difieren en la movilidad educativa y laboral, así como las variaciones de acuerdo con los macrodeterminantes;
- Fuentes de información sobre movilidad;
- Comportamientos de agencia y vinculados a la movilidad entre los jóvenes;
- El papel del capital social y las redes sociales en la movilidad juvenil;
- Expectativas relativas a la movilidad y planes profesionales; y
- Actividades transnacionales e identidad juvenil.

El paquete de trabajo 5 reúne los resultados de los paquetes de trabajo anteriores con el objetivo de trazar un panorama completo de los patrones de movilidad de los jóvenes. El trabajo con este paquete incluyó una triangulación de los análisis en lo relativo a los patrones de movilidad, las

estrategias para lograr la agencia, los factores de promoción y obstaculización de la movilidad y los efectos positivos y negativos de esta. Además, se concluyó una explicación de las diferencias que vinculaba los resultados de los últimos marcos organizativos y legales mediante la formulación de recomendaciones políticas y el informe final del proyecto.

La sección que sigue se centra en la interpretación de los resultados del proyecto especialmente relevantes para formular recomendaciones políticas que mejoren la calidad de la movilidad juvenil. Los datos y análisis que siguen están basados en el cruce de las perspectivas de los distintos paquetes de trabajo y su metodología aplicada.

Principales resultados del proyecto

1. Dimensión de las relaciones sociales

Los iguales como incubadoras de la movilidad son uno de los patrones centrales de movilidad identificados en el análisis cualitativo y muestra cómo las relaciones y organizaciones sociales cotidianas pueden posibilitar la movilidad juvenil. Las relaciones entre iguales son, de hecho, el principal contexto en el que se alimenta, induce u obstaculiza la movilidad juvenil. Los amigos desempeñan un papel destacado en la movilidad de los jóvenes. Aún más, los resultados de la encuesta muestran que los amigos tienen un papel ligeramente más importante en la movilidad educativa (35,3 %) y ejercen una influencia menor en la movilidad laboral (30 %). Por otra parte, las redes de iguales se consideran fuentes útiles de información sobre la movilidad. Un gran número de jóvenes confía en la información relativa a la movilidad recibida de sus amigos (35,7 %), así como de las redes sociales, que se encuentran también entre los canales más populares para identificar información (25,7 %).

Por tanto, la movilidad no se produce espontáneamente en el vacío, sino que está enraizada (integrada) en las redes sociales. En el caso de los jóvenes móviles, los iguales son principalmente amigos con experiencia en movilidad; de igual forma, los iguales son también otras personas (como parientes, hermanos, conocidos) con experiencia anterior o actual en la materia. Esto también puede concluirse de los resultados de la encuesta cuantitativa que revelan que, especialmente en el caso de los jóvenes participantes en experiencias de movilidad de larga distancia, un 63,2 % de los encuestados móviles tenía amigos que habían participado en un intercambio de estudiantes, un 42,4 % tenía amigos que habían estudiado en el extranjero y un 51,4 % contaba que sus amigos le habían recomendado estudiar en otro país. Además, los iguales también influyen en el proceso de toma de decisiones: desempeñan un papel esencial no solo a la hora de generar planes de movilidad, sino también de ofrecer una comunidad de acompañamiento y una nueva forma de pertenencia. Por tanto, los iguales son un recurso clave en el proceso real de movilidad que permite a los jóvenes no solo afrontarla, sino también mantener las formas ya existentes de pertenencia social y crear otras nuevas, además de entablar un diálogo con otros iguales.

2. Dimensión del aprendizaje

Los procesos de aprendizaje de los jóvenes están estrechamente interrelacionados con la movilidad. La fase de preparación en sí misma ya se interpreta como un proceso de aprendizaje. La movilidad se considera, entre otras cosas, como una «oportunidad enorme» para que los jóvenes mejoren su educación. Aquí, el aprendizaje de un idioma encabeza la lista. Los jóvenes incorporan el idioma en la movilidad; optan por la movilidad con la motivación de mejorar los conocimientos lingüísticos existentes o aprender un nuevo idioma. Aprender un idioma se considera como la motivación más importante que afecta a la movilidad en casi la mitad de los encuestados. Además, aprender y mejorar el conocimiento de la lengua inglesa reviste especial importancia para todos los tipos de movilidad; los jóvenes vinculan el inglés con estudios y oportunidades de empleo futuros. Persiguiendo este objetivo a través de distintos tipos de movilidad, los jóvenes se desplazan a países de habla inglesa y practican ese idioma como *lingua franca* en sus destinos internacionales globalizados.

Al mismo tiempo, el idioma es también la principal barrera para cualquier tipo de movilidad: más

de un tercio de los partícipes móviles (32,4 %) enfatizó la falta de habilidades lingüísticas suficientes como una barrera para su movilidad, algo que también resulta ser la principal barrera entre los encuestados no móviles (42,7 %).

3. Dimensión del desarrollo individual

Dado que los jóvenes afirman haber aprendido muchas cosas, la movilidad se presenta pues en un contexto en el que numerosos tipos de aprendizaje se producen de distintas formas y pueden llevar no solo a aprender un idioma, sino también a nuevos autopoicionamientos, independencia y adaptación a organizaciones. De esta forma, los jóvenes móviles vinculan su movilidad con su deseo de ser independientes y «salir». Esas ambiciones pueden enmarcarse como una serie específica de prácticas juveniles. La movilidad se ve como un proceso para convertirse en independiente, una oportunidad para aprender a vivir y encontrar su propio camino fuera del marco familiar. Habitualmente, esto se sitúa también en el contexto de su historial de aprendizaje como jóvenes. El efecto de aprendizaje resulta especialmente evidente en lo que respecta a los propios jóvenes y sus logros y realizaciones particulares. Los datos demuestran que la mayoría de los jóvenes contextualiza estas prácticas como relevantes para su grupo de edad. Los análisis cualitativos ofrecen ejemplos de «actuación juvenil» a través de estrategias de afrontamiento individuales y resolución de problemas burocráticos. La movilidad también permite a los jóvenes descubrir aspectos de su personalidad, lo que ofrece un fuerte empuje a su desarrollo tanto profesional como personal. Los datos cualitativos confirman que la movilidad se entiende como un proceso que ayuda a descubrir nuevas perspectivas y a crear formas de pertenencia social, autopoicionamiento y búsqueda de la independencia, aspectos todos estos que quedan fuera del ámbito familiar. Los jóvenes también enfatizan las oportunidades que les aporta la movilidad para encontrar nuevas formas de posicionarse en cuanto a las relaciones sociales en sus nuevos destinos. En resumen, la movilidad se presenta como un contexto en el que el aprendizaje no solo es posible, sino muy necesario. Los jóvenes hacen lo que la sociedad espera implícitamente de ellos como tales: aprender algo. Ese proceso de aprendizaje y la oportunidad de «hacer algo distinto» (en lugar de aprender en contextos institucionales formales como escuelas o universidades) se aprecia como una legitimación de la movilidad. La movilidad en sí misma no basta para denominarse movilidad juvenil y debe enriquecerse mediante actividades y procesos – de aprendizaje– adicionales para ello.

De esta forma, el aprendizaje a través de la movilidad reviste la misma importancia para todos los tipos de movilidad juvenil, incluyendo la laboral (empleo, emprendimientos). Para ellos, la movilidad les permite mejorar sus condiciones de trabajo (31,2 %) o sus oportunidades de desarrollo personal y profesional (28,7 %).

4. Dimensión de la pertenencia a organizaciones

La preparación y organización de la movilidad se consideran procesos complicados para los jóvenes. La hipótesis es que los jóvenes ven facilitada su movilidad si pertenecen a determinada organización. Para ser móviles, los jóvenes deben convertirse en miembros de la organización, aunque no necesariamente en sentido literal, sino en el sentido de que se les debe asignar determinado papel como miembros, ser aceptados más o menos formalmente y ponerse a prueba. La pertenencia más básica se consigue logrando pertenecer en la categoría a la que se dirige el programa de movilidad: en el caso de la movilidad de escolares, el papel de los jóvenes consistiría en ser móviles como escolares; en el caso de la movilidad laboral, su papel sería ser trabajadores móviles, etc. Los jóvenes son por tanto siempre móviles como miembros de una organización, y no como personas individuales. Una vez que el joven encaja en una organización, si ha logrado cierta pertenencia/papel dentro de la misma que le permite hacerlo, puede convertirse en móvil.

A menudo, los jóvenes necesitan arreglárselas solos con respecto a la movilidad. Incluso la preparación de la movilidad está basada en sus propios recursos. De acuerdo con los resultados de la encuesta, en lugar de contar con el apoyo de las organizaciones, los jóvenes prefieren sus propias fuentes de información más informales y recurren a fuentes personales como los motores de búsqueda de Internet (48,5 %), amigos (35,7 %) y recomendaciones de sus profesores (32,1 %). Las comunidades online/redes sociales y los sitios web de las universidades también son

populares para obtener información en la materia (más del 25 %). La confianza en diferentes fuentes de información y el contacto con organizaciones vinculadas a la movilidad varía de un tipo de movilidad a otro. Aunque los jóvenes que participan en experiencias de movilidad educativa suelen confiar más en fuentes informales, como el consejo de sus profesores y los motores de búsqueda, y menos en los canales formales, los que optan por la movilidad laboral no utilizan ningún canal formal: muy pocos (más del 1 %) mencionan EURES, seguido de los portales especializados, las agencias de empleo y los sitios web gubernamentales.

5. Dimensión de la estructura socioeconómica y oportunidades

La importancia de las relaciones con los iguales y la familia indica también hasta qué punto la movilidad depende de las comunidades personales, y por tanto, cómo estas se integran en la movilidad juvenil como una forma de aval de origen social y capital social, cultural y económico. Estos patrones se presuponen como contextos posibilitadores personales para la movilidad. Los padres influyen mucho en el proceso de toma de decisiones de los jóvenes, y más de un tercio de los encuestados (38,2 %) afirmó tener en cuenta su opinión y apoyo. Los resultados indican que el sostén familiar es la principal fuente de financiación de la movilidad (46,1 %), junto con los fondos y ahorros privados (32,0 %). Existen factores socioeconómicos individuales que determinan los patrones de movilidad o no movilidad: el nivel educativo de los jóvenes y sus padres (tomado como referencia de su estatus socioeconómico) tiene un impacto positivo en la movilidad. Los antecedentes familiares (padres y abuelos) con respecto a la movilidad (haber vivido en el extranjero) también tienen un efecto positivo, al igual que la edad del encuestado.

Las desigualdades socioeconómicas suponen un obstáculo para los jóvenes en su proceso para llegar a ser móviles y se considera una de las principales barreras a la movilidad. No todos los jóvenes disfrutan de unas condiciones económicas igual de buenas para afrontar la movilidad, ni proceden de clases sociales similares, y, aún más, encontramos importantes diferencias nacionales en la mayor parte de los análisis obtenidos, lo que se conoce como división norte-sur en Europa (Landesmann y Leitner, 2015). La falta de recursos económicos (21,8 %) es pues una importante barrera que obstaculiza la movilidad de los jóvenes. La falta de financiación para la movilidad es incluso superior en el caso de los jóvenes no móviles (35,6 %) y debería considerarse un obstáculo esencial para la movilidad junto con las competencias lingüísticas insuficientes.

6. Dimensión de la dualidad de la existencia

En los resultados cualitativos, vemos cómo los jóvenes asocian su movilidad y salir de casa con el deseo de «ruptura». La idea de romper está estrechamente ligada a la juventud. En el sentido clásico, implica romper con los estrechos contextos familiares y escolares. Por su parte, la movilidad juvenil presenta una doble connotación de ruptura. Por una parte, la fase de la juventud se caracteriza por la separación, desvinculación y salida de los citados contextos por parte de los jóvenes. Se trata de romper y conseguir su propio espacio, encontrar su camino, distinto de los que otros han tomado antes. Ese camino propio no suele estar especificado. Es la idea general de la juventud: cada persona puede encontrar su propio espacio para desarrollarse de forma independiente. Por otra parte, a este respecto, la movilidad supone un escape geográfico. Ser móvil puede compararse con dejar algo atrás, ir a otro lugar, alcanzar un destino. Sin embargo, se trata más de un proceso de «entrada» que de «salida»: a través de las experiencias de movilidad, los jóvenes entran en contacto con prácticas que les introducen en estructuras y procedimientos burocráticos, nuevas costumbres de la vida cotidiana, las normas y usos del mundo laboral, etc. La movilidad juvenil no puede considerarse como una forma de ruptura, sino más bien como una iniciación, una entrada en contextos sociales (educación, trabajo y familia) en un país determinado. El dilema de la «ruptura» o «entrar, salir» se explica en uno de los patrones de movilidad desarrollados a partir de datos cualitativos e incluye el problema de gestionar adecuadamente la distancia. Los jóvenes están constantemente en distintos lugares a través del uso de las redes sociales y las telecomunicaciones; de esta forma, no pueden marcharse de ninguno de esos lugares. El deseo de abandonar lo conocido y descubrir lo desconocido por uno mismo solo puede lograrse pues en parte debido a las restricciones y obstáculos de contexto.

Además, la dualidad entre «entrar» o «salir» mejora a través de las prácticas sociales transnacionales en las que los jóvenes participan en el país de destino. Tanto los datos cualitativos como los cuantitativos confirman el hecho de que, incluso después de la movilidad, los jóvenes tienden a mantener más contacto con sus conocidos en su país de origen que en el de residencia. De acuerdo con los resultados de la encuesta, menos de la mitad mantiene un contacto semanal con amigos de su país de destino. Aún más, análisis adicionales sobre el transnacionalismo social en el país de destino arrojan luz sobre las conclusiones cualitativas: todo el grupo de movilidad –es decir, en el contexto de la movilidad estudiantil– parece en ocasiones un mundo en sí mismo. Se crea una burbuja a la que los jóvenes pueden o no pertenecer. Los jóvenes señalan que esas burbujas se crean y existen no solo en sus vidas privadas, sino también en el trabajo, donde los nacionales y no nacionales interactúan en círculos separados. Al final, eso no significa que la movilidad entre los jóvenes europeos se produzca en su totalidad en el contexto de relaciones entre iguales y que no abandonen nunca la burbuja de sus iguales y la institución. Se trata de un punto central, pero muy permeable. Cuando los jóvenes son móviles, esto también transnacionaliza sus relaciones.

Aunque esa transnacionalización puede planificarse, también es algo que ocurre dentro de un proceso. El proceso de movilidad no consiste en un único paso: irse al extranjero y volver. Se trata más bien de una serie de acontecimientos interrelacionados (una persona aquí lleva a otra persona allí), como puede apreciarse en las relaciones.

7. Movilidad superpuesta

La primera experiencia de movilidad resulta especialmente complicada y produce un recuerdo que perdura en el tiempo, conformando así el futuro de los jóvenes. Al mismo tiempo, cuando se ha tenido una experiencia de este tipo, muchos jóvenes tienen deseo de repetir. Sus expectativas de futuro también cambian: más de la mitad (54,5 %) de los jóvenes actualmente móviles contempla la movilidad en su futuro y también está muy presente entre los jóvenes con una experiencia de movilidad anterior (40 %).

Los factores económicos, organizativos y logísticos conforman también las movilidades superpuestas: los análisis cualitativos demuestran que las movilidades se combinan entre sí. En algunos casos, los jóvenes se desplazan de un lugar a otro y, una vez que terminan un tipo de movilidad, inician la siguiente, vinculando con frecuencia hasta cinco movilidades en un mismo destino. Los ejemplos de movilidades superpuestas presentan estrategias para mantener la movilidad a pesar de las limitaciones burocráticas, legales y económicas de algunos marcos tipo de movilidad dentro de los programas europeos (un ejemplo de concatenación de movilidades: una joven va a estudiar un programa de máster, comienza unas prácticas mientras estudia e inicia un trabajo como voluntaria, lo que le lleva a un emprendimiento). Además, en algunos casos, los jóvenes repiten los mismos tipos de movilidad varias veces, algo habitual, por ejemplo, en el caso de los servicios voluntarios.

IMPLICACIONES Y RECOMENDACIONES POLÍTICAS

Mejorar la calidad de la movilidad juvenil en Europa

Las recomendaciones siguientes han sido formuladas específicamente para el Policy Brief II prestando especial atención a mejorar la calidad de seis tipos de movilidad.

1. Recomendaciones relativas a la movilidad en el marco de la educación superior

La movilidad estudiantil en Europa tiene un carácter predominantemente de corta duración, es decir, los alumnos solo pasan uno o dos semestres en una institución en el extranjero, por lo que es importante contar con una estructura de soporte institucional correctamente desarrollada. Esto incluye contar con personal suficiente y competente para ofrecer información dentro de unos plazos razonables, tanto en las instituciones de origen como de destino. Unos procedimientos preestablecidos y transparentes facilitan el éxito de la movilidad, tanto para los alumnos como para las instituciones.

- **El interés por la movilidad en el marco de la educación superior podría despertarse ya durante la movilidad escolar.** La movilidad produce movilidad, es decir, la sensibilización hacia otros tipos de movilidad (como la que se produce durante la educación superior) debería despertarse a una edad temprana. Para ello, deben ofrecerse oportunidades para obtener o mantener **competencias en diferentes idiomas** de forma amplia y gratuita, por ejemplo, generalizadas en las escuelas y en la educación terciaria también. Es preciso mejorar la calidad de la formación en idiomas. El **multilingüismo** existente entre los jóvenes debe considerarse un recurso y reconocerse políticamente como tal, además de apoyarse públicamente. Debe promoverse el aprendizaje de idiomas extranjeros en las escuelas tan pronto como sea posible.
- Es preciso tener en cuenta las desigualdades durante el proceso de selección. Deberían existir **programas adaptados para los alumnos desfavorecidos** definidos para responder a sus necesidades. Esos programas también deben complementarse mediante programas de movilidad virtual y otros medios para ayudar a los alumnos a experimentar una movilidad fluida. Con frecuencia, los jóvenes desfavorecidos ni siquiera se plantean participar en un programa (ya que eso implica gastos), por lo que las instituciones relevantes deberían actuar primero en lugar de esperar a que sean los estudiantes quienes lo hagan.
- **Problemas de financiación:** La falta de financiación constituye un obstáculo importante para la movilidad, especialmente en los países periféricos. Las becas **no alcanzan para cubrir los gastos**, y por eso debería introducirse un sistema para financiar a los alumnos desfavorecidos de manera que la movilidad reduzca las desigualdades existentes en lugar de perpetuarlas. Sería preciso plantearse cierta flexibilidad dentro del mecanismo económico del programa Erasmus+ para permitir que se realice un trabajo retribuido durante la movilidad y también podrían incluirse otros tipos de movilidad (movilidad de corta duración para los que no tienen medios para una experiencia más prolongada).
- **Fuentes de información: deben mejorarse las estructuras de coordinación y soporte en las instituciones de educación superior de origen y destino (IES).** Con frecuencia, los distintos departamentos no están en contacto con las oficinas internacionales, lo que genera problemas para acreditar las asignaturas en determinados países. Además, los alumnos internacionales no pueden acceder a todas las clases en las IES de destino (o el proceso de solicitud no está claro para todas las partes implicadas en las instituciones de origen y destino);
- La **transferencia de conocimientos entre iguales** es una forma muy eficiente de difundir información, pero no es algo demasiado habitual ya que no existe un sistema concreto para ello. Cuando los estudiantes regresan de su experiencia de movilidad, debe existir un sistema para difundir sus conocimientos, que sería una combinación de intercambio entre iguales y coordinación en las IES;
- **Reducir las excesivas exigencias institucionales.** Debería facilitarse el proceso de registro de los alumnos en los programas de intercambio de estudiantes: en la actualidad, sigue siendo un proceso burocrático que implica un elevado volumen de papeleo entre instituciones y carente de coordinación entre las instituciones participantes. Los programas, como los programas de intercambio sin o con menos papeleo, deberían priorizar la simplificación de los procedimientos de solicitud.

2. Recomendaciones relativas a la movilidad por trabajo voluntario

El trabajo voluntario tiene relevancia para la sociedad ya que aumenta el capital social y promueve los valores de ciudadanía activa y responsabilidad social, al tiempo que estimula el desarrollo personal y profesional. Sin embargo, los jóvenes se enfrentan a diferentes obstáculos antes, durante y después de sus experiencias de movilidad como voluntarios.

- Los problemas económicos son la principal traba a la movilidad juvenil. Se precisan pues unos **sistemas de ayudas económicas más elaborados** para facilitar esta cuestión: es preciso contar con un mayor apoyo financiero y un sistema elaborado para ayudar a los jóvenes con menos recursos económicos.
- La falta de información entre quienes no conforman el principal público objetivo de los programas de movilidad juvenil y la desinformación generalizada pueden paliarse de la siguiente forma: para informar a los jóvenes de manera equitativa acerca de sus oportunidades, es preciso generalizar el uso de los **«nuevos» medios digitales Web 2.0** como Twitter, Facebook, Instagram, etc. Las preguntas se responden interactivamente (fenómenos de burbuja de filtrado, filtros extremos y efecto de refuerzo), por lo que es preciso **crear ámbitos interactivos de información** abiertos, adaptables y que conecten con los jóvenes.
- El voluntariado tiene un impacto tanto a nivel social a través del desarrollo de una buena relación de trabajo con iguales internacionales, como a nivel personal al permitirles conocerse mejor. Las experiencias de movilidad contribuyen a la autorreflexión y a replantearse la forma en que percibimos nuestro entorno: esto incluye las relaciones con los iguales, **promoviendo el desarrollo de nuevas relaciones de este tipo** que aumentan su importancia y sirven de inspiración para otras experiencias de movilidad. Una recomendación a este respecto sería ofrecer a los jóvenes la **posibilidad de compartir sus experiencias creando espacios** para reflexionar sobre ellas y a través del **asesoramiento entre iguales**: cuando las organizaciones logran ofrecer apoyo a un nivel muy «personal» (especialmente con la burocracia, es decir, cuando alguien no entiende un formulario), cuando existen verdaderas estructuras de ayuda a través de mentores, antiguos voluntarios, etc.: los iguales median entre las organizaciones y los jóvenes.
- Para **aprender de la movilidad juvenil** que posibilitan, las organizaciones deben crear:
 - **Contextos flexibles de posibilitación**: se necesitan elementos participativos en las organizaciones («goteo») para añadir las experiencias y conocimientos de los jóvenes en torno a las necesidades, obstáculos estructurales, procesos y posibilidades y retos organizativos a los conocimientos institucionales. Los procesos de «goteo» pueden organizarse participativamente y abrir nuevos espacios en los que los iguales y otras personas puedan procesar de forma simultánea sus experiencias.
 - Por lo general, se precisa **transparencia** a todos los niveles: el proceso de solicitud y los criterios de selección deberían ser transparentes para todos. Las organizaciones de destino deben dejar claras sus expectativas para que los jóvenes móviles sepan qué esperar de su servicio voluntario. Por último, la organización de origen debe indicar claramente antes cómo va a poder ayudar a los jóvenes durante su movilidad.

3. Recomendaciones sobre la movilidad laboral

La movilidad laboral supone una transición de la juventud a la edad adulta, de la formación al trabajo y del desempleo al empleo. Sin embargo, esa transición no siempre es directa. Una vez que los jóvenes pasan a ser móviles, se muestran más reacios acerca de su regreso. La movilidad laboral **no está tan estructurada como otros tipos de movilidad**. Entrar en el mercado laboral resulta en ocasiones problemático para los jóvenes en los países de destino.

- Existe **información** a disposición de los jóvenes, pero resulta complicado filtrar los distintos orígenes. Por tanto, es esencial implicar a los programas y centros juveniles en la

difusión de información relativa a las oportunidades de movilidad juvenil, incluidas las **laborales**.

- Existe información formal si se sabe buscarla. No obstante, los jóvenes suelen recurrir mayoritariamente a canales informales a la hora de buscar trabajo en el extranjero. Es necesario incorporar **fuentes de información informales**, como personas que actúan de puente, personas de relevancia, comunicación entre iguales y organizaciones juveniles activas en la difusión de la información relativa a la movilidad laboral.
- La movilidad laboral es un tipo de movilidad no estructurada. Aún más, para mejorar la movilidad juvenil y ayudar a los jóvenes a organizarla, las **organizaciones con ánimo de lucro y las empresas privadas** podrían participar como puente entre los jóvenes y el empleo en los países de destino.
- Es necesario **invertir en jóvenes trabajadores y organizaciones juveniles** que puedan guiarlos a través de las experiencias de movilidad, o que puedan ser las primeras en sembrar la idea de «ser móviles» a una edad temprana.
- Muchos jóvenes se quedan atrapados en el segmento inferior del mercado laboral en los países de destino y no encuentran ayuda para subir en el escalafón. Algunos no conocen sus derechos y oportunidades en esos países. Precisan **asesoramiento laboral para jóvenes trabajadores**, por ejemplo, a través de centros en los países de destino.
- El primer empleo EURES es un nuevo programa laboral; sin embargo, como en el caso de otros programas de movilidad existentes, tiene problemas para llegar a los jóvenes. Por tanto, EURES debe realizar esfuerzos en términos de **calidad** y no solo de cantidad a la hora de dar a conocer su programa. **Prácticas en lugar de contratación;**
- Las **evidencias/resultados de las investigaciones** en materia de empleo juvenil deben ser **aprovechadas por los profesionales**. Las investigaciones deben compartirse con todos los que trabajen en el sector juvenil (la Comisión Europea, organizaciones nacionales, autoridades locales, servicios públicos nacionales, organizaciones laborales, empresas, universidades, etc.) para desarrollar su forma de trabajar dentro de la movilidad juvenil con investigaciones basadas en evidencias.

4. Recomendaciones sobre la movilidad por VET

La movilidad por VET se estudió en el caso de Alemania y España, lo que nos permite realizar diferentes recomendaciones, ya que los sistemas y marcos institucionales de la VET comparten los mismos objetivos pero difieren en cuanto a su evolución y resultados. La movilidad alemana por VET destaca en comparación con otros campos de la movilidad, pero también en comparación con las prácticas europeas en la materia. Esto puede atribuirse en gran medida a la implementación altamente institucionalizada y estandarizada del programa Erasmus+. La movilidad por VET en Alemania está enmarcada en gran medida por una rígida regulación de la formación profesional dual o basada en instituciones educativas. La duración de la movilidad por VET en España suele ser de unos tres meses. La mayoría de los estudiantes participantes recibe su beca al regreso.

- Muchos jóvenes no reconocen la VET como un campo de movilidad. Por eso es importante llevar a cabo **más campañas de sensibilización** entre los jóvenes y las empresas para popularizar este tipo de movilidad, su trabajo y sus beneficios para ambas partes.
- Para aumentar las experiencias laborales a bajo nivel durante las prácticas, además de las movildades individuales, resultaría útil contar con una **base de datos de empresas europeas** y empleadores dispuestos a recibir a estudiantes móviles siguiendo el modelo de otros tipos de movilidad (EVS).

- Debería haber una **mayor flexibilidad en la financiación** de la movilidad por formación y educación profesional. Esto podría hacerse, por ejemplo, dando **más autonomía a las agencias nacionales** a la hora de gestionar sus fondos.
- **Mejorar el aprendizaje de idiomas** en los programas de estudios de VET. Mejorar el acceso al soporte lingüístico online para todos los participantes de Erasmus.
- **Reforzar los recursos humanos de las escuelas de VET** creando un puesto de «asesor en movilidad» integrado en redes a distintos niveles que permita la movilidad de los alumnos y los docentes.
- **Aumentar la movilidad de los profesores.** Los beneficios de enviar y recibir docentes pasan por el establecimiento de redes para las experiencias futuras de movilidad de los alumnos y la sensibilización entre los estudiantes de VET.
- **Mejorar el sistema de financiación** para garantizar que el dinero llegue antes de la marcha del estudiante para reducir la barrera económica de la VET además de **mejorar el sistema de seguimiento** para asegurar la calidad de la formación (ajuste entre los estudios y el trabajo) y las condiciones de trabajo.
- Puesto que los estudiantes de VET «trabajan» en empresas desde el principio, parece posible **promover los intercambios de alumnos dentro de multinacionales** a través de un programa de «internacionalización y mentoring» específico con un proceso burocrático reducido.

5. Recomendaciones acerca de la movilidad escolar

La movilidad escolar es la primera experiencia de movilidad para la mayoría de los jóvenes; podría motivarles e inspirarles para participar en otras experiencias, como la movilidad en el marco de la educación superior, la movilidad por formación y educación profesional, la movilidad por trabajo voluntario, etc. Por eso los diferentes aspectos conforman no solo la movilidad escolar, sino que se convierten en la base de otras movilidades futuras.

- Hasta ahora, la información relativa a la movilidad por el intercambio de escolares no se ha armonizado entre los Estados miembros de la UE. **Los actores de la UE deberían recopilar datos transectoriales de forma sistematizada.** Esa base de datos unificaría también las experiencias y prácticas consolidadas en el ámbito de la movilidad escolar, además de permitir evitar duplicidades del mismo trabajo a cargo de actores diferentes.
- También podría lograrse la **conexión/cooperación** entre **proyectos de investigación** sobre el mismo tema en la UE. El proceso podría estar coordinado por las organizaciones de la UE; iniciativas globales a escala europea como, por ejemplo, la *European Platform for Learning Mobility*, podrían organizar eventos para que los investigadores y profesionales enriquezcan sus conocimientos en este ámbito.
- También sería preciso mejorar la implementación de esta **conexión/cooperación** en lo relativo a la financiación de los intercambios por movilidad escolar; deberían existir programas/financiación de carácter recíproco, además de interacciones individuales/comunitarias.
- Para mejorar la movilidad estudiantil, podemos aprender de **prácticas ya desarrolladas** en los ámbitos de la educación no formal y aprovechar esas **prácticas de aprendizaje no formales** organizadas fuera del sistema formal establecido. Algunos ejemplos podrían ser:
 - **Movilidad/formación de los docentes**, competencias y experiencias de aprendizaje intercultural (la importancia de contar con profesores con competencias y experiencia intercultural o en movilidad para trabajar en las aulas y en las actividades de ocio interculturales de los escolares de intercambio);

- **Impacto en la comunidad** (reconocimiento de cuáles son los beneficios para las comunidades que reciben a los escolares y los retos que supone: los jóvenes móviles interactúan con sus iguales, los profesores y las familias de acogida y pueden promover la comprensión y sensibilidad intercultural en el día a día, también entre quienes no participan en experiencias de movilidad. Sin embargo, los jóvenes también pueden enfrentarse a hostilidades, estereotipos negativos y una inversión insuficiente durante su estancia. Para evitar esos resultados negativos, las comunidades deben desarrollar estrategias y competencias propias para participar en intercambios internacionales de escolares);
 - **Herramientas/recursos** (el aprendizaje no formal ofrece recursos disponibles online que pueden aprovecharse en distintos ámbitos de la movilidad, también en los intercambios de escolares);
 - **Aprendizaje individual/en grupo** (organización de talleres, seminarios y cursos cortos sobre diferentes temas para promover el aprendizaje intercultural);
 - **Promover y facilitar oportunidades no formales** para llevar a cabo experiencias de intercambio intercultural;
 - Reducir las posibilidades de mantener contactos en grupo/**augmentar las oportunidades de contactos individuales por parejas.**
- **Para facilitar el intercambio de escolares, las instituciones y programas deben garantizar formatos flexibles para que la experiencia resulte más inclusiva.** Garantizar que existan diferentes opciones a disposición de los alumnos y que respondan a las necesidades de todos los jóvenes abandonando los contactos en grupo y promoviendo los individuales (por parejas).
 - Es importante aumentar las **competencias interculturales** de los jóvenes; el interés hacia la movilidad escolar debería contar con el respaldo de los profesores y las familias, quienes podrían **introducir una cultura de bienvenida con estrategias**, como familias de acogida.
 - El **currículum escolar nacional debería garantizar el reconocimiento del período de estudios en el extranjero**, de manera que los jóvenes no tengan que repetir un año = coordinación del reconocimiento de los títulos/logros e internacionalización de los procesos de acreditación. La UE también podría apoyar y coordinar este aspecto.
 - Establecer **relaciones de mentoring/redes de iguales.**

6. Recomendaciones acerca de la movilidad emprendedora

La movilidad emprendedora es un proceso específico: los jóvenes enfatizan que es preciso «vivir el emprendimiento». La movilidad emprendedora es frágil y sensible a los cambios socioeconómicos tanto en los países de origen como de destino. Por tanto, para apoyar el interés hacia la movilidad emprendedora, se recomienda una mayor oferta de formación relativa a la creación de un negocio.

- Las partes interesadas nacionales deberían **establecer formaciones y posibilidades de intercambio con motivo de la creación de empresas en el extranjero.**
- Para apoyar la movilidad emprendedora de los jóvenes, es importante ampliar y diversificar las **posibilidades de financiación** y, al mismo tiempo, mejorar la transparencia de la información en torno al acceso a recursos y procedimientos económicos.
- En general, el emprendimiento debería promoverse de la misma forma en todo el país de origen. Por tanto, es importante garantizar la **igualdad de oportunidades** para las personas de las distintas regiones de cada país.

- Establecer **relaciones de mentoring/redes de iguales**. Los sistemas de soporte entre iguales son importantes, especialmente para facilitar el acceso a la información sobre las posibilidades y procedimientos de financiación disponibles y facilitar la familiarización con los sistemas administrativos del país de destino.
- Los actores institucionales tienen éxito si los jóvenes emprendedores regresan. Por tanto, esos actores deberían **mejorar sus competencias para ayudar a volver a los jóvenes**.
- Existen distintas percepciones del éxito entre los jóvenes y las instituciones; algunos jóvenes asocian el «éxito» con convertirse en emprendedores transnacionales, mientras que para otros significa ser emprendedores competitivos e innovadores en su país de origen. El diseño institucional de los programas debería **tener en cuenta estas percepciones del éxito por parte de los jóvenes**.
- También deberían diseñarse **programas de soporte de acuerdo con las necesidades** de los jóvenes y no las de las instituciones.
- Ampliar **las prestaciones de protección social a los emprendedores Erasmus+** (como la prestación para los demandantes de empleo) para ofrecerles suficientes recursos relevantes a tiempo y evitar que tengan que buscar un trabajo que les permita sobrevivir, garantizando así la plena dedicación a su negocio.
- **Mejorar la coordinación** entre diferentes actores y niveles institucionales; existen multitud de programas en los diferentes niveles de la administración, además de otros privados; es muy necesario mejorar la comunicación, así como la calidad y difusión de la información relevante relativa a la movilidad emprendedora.
- **Armonizar la legislación en materia de emprendimientos en los países de la UE** para promover las actividades emprendedoras y la movilidad internacional para tal fin.
- La movilidad emprendedora se ve obstaculizada en ocasiones por procedimientos burocráticos excesivos en lo que respecta a los documentos necesarios para crear un negocio. El proceso resulta aún más complejo debido al nuevo idioma en el país de destino. **Los procedimientos e información online** en materia de impuestos, seguros, etc., **debería publicarse en diversos idiomas** en las redes sociales.
- En ocasiones se percibe un sesgo de género en la movilidad emprendedora. Por consiguiente, se recomienda **apoyar los emprendimientos de las mujeres** a través de la creación de estructuras y programas de soporte para las emprendedoras, especialmente en lo que a familia se refiere.

Referencias:

Landesmann, M. & Leitner, S. M. (2015). *Intra-EU Mobility and Push and Pull Factors in EU Labour Markets: Estimating a Panel VAR Model*. [Documento de trabajo 120.] Viena: Vienna Institute for International Economic Studies.

PARÁMETROS DE INVESTIGACIÓN

La ambición general de MOVE es ofrecer una contribución conformada por la investigación para mejorar las condiciones de la movilidad de los jóvenes en Europa y una reducir los impactos negativos de la movilidad a través de la identificación de formas de buenas prácticas fomentando así el desarrollo y el bienestar sostenible.

La **principal pregunta de la investigación** es: ¿Cómo puede la movilidad juvenil ser «buena» tanto para el desarrollo socioeconómico como individual de los jóvenes y cuáles son los factores que promueven/obstaculizan dicha movilidad beneficiosa?

En base a un planteamiento interdisciplinario y a múltiples niveles de investigación, los principales objetivos de MOVE son:

1. Realizar un análisis completo del fenómeno de la movilidad entre los jóvenes en la UE;
2. Generar datos sistemáticos en torno a los patrones de movilidad juvenil en Europa basados en casos de estudio, una encuesta sobre movilidad y el análisis de datos secundarios;
3. Ofrecer una base de datos cuantitativa integrada sobre la movilidad juvenil en Europa;
4. Aportar un marco teórico basado en datos en el que pueda reflejarse la movilidad, contribuyendo así al debate científico y político;
5. Explorar los factores que fomentan y obstaculizan las buenas prácticas basado en un enfoque integrado de las evidencias cualitativas y cuantitativas; y
6. Ofrecer conocimientos y recomendaciones basados en evidencias para los responsables de la elaboración de políticas a través del desarrollo de modelos de buenas prácticas para:
 - a. Realizar recomendaciones de intervención basadas en investigaciones para facilitar y mejorar el marco institucional, legal y programático de la movilidad en lo que respecta a las distintas formas y tipos de movilidad, así como las condiciones/limitaciones de la movilidad juvenil en Europa;
 - b. Ofrecer asesoramiento y competencias a aquellos países que se enfrentan a retos importantes en relación con la movilidad geográfica de los jóvenes trabajadores.

Planteamiento y metodología general

MOVE está basado en un diseño de investigación transdisciplinar y multi-nivel. A nivel micro, los jóvenes y los movimientos transfronterizos, los factores de promoción y los obstáculos son los principales focos de atención. A nivel meso, se tiene en cuenta el ámbito organizativo del tipo de movilidad en cuestión dentro de la normativa legal nacional e internacional. Por último, a nivel macro, los datos sociales y económicos se reagrupan y analizan en lo que respecta a la situación de la movilidad juvenil.

El proyecto de investigación MOVE consta de 6 paquetes de trabajo que incluyen, aparte del de gestión (WP 1), análisis de datos secundarios (WP 2, ver lo anterior), seis casos de estudio sobre las distintas formas de movilidad (WP 3, ver lo anterior), una encuesta sobre las prácticas, experiencias y factores que influyen en la movilidad en base a un muestreo en dos fases que incluye un panel (n=5499) de jóvenes móviles y no móviles, un muestreo de efecto multiplicador (o «bola de nieve») (n=3207) entre jóvenes móviles (WP 4), la triangulación del análisis cualitativo y cuantitativo (WP 5) y un paquete de trabajo (WP 6) para la comunicación, difusión y explotación. El enfoque en estos seis tipos de movilidad nos permite investigar las diferentes facetas de la movilidad más allá de la estructura de programas específicos de movilidad juvenil.

IDENTIDAD DEL PROYECTO

NOMBRE DEL PROYECTO	Mapa de la movilidad: rutas, instituciones y efectos estructurales de la movilidad juvenil en Europa (MOVE)
COORDINADOR	Prof. asoc. Dr. Birte Nienaber, UNIVERSITE DU LUXEMBOURG, Luxemburgo, birte.nienaber@uni.lu
CONSORCIO	ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE DIN BUCURESTI – ASE Bucuresti – Bucurest, Rumanía AGENCE EUROPEENNE POUR L'INFORMATION ET LE CONSEIL DES JEUNES ASBL – ERYICA – Luxemburgo, Luxemburgo DEUTSCHES JUGENDINSTITUT EV – DJI – Múnich, Alemania EURICE EUROPEAN RESEARCH AND PROJECT OFFICE GMBH – Eurice – Saarbrucken, Alemania WESTERN NORWAY UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES, – HVL – Sogndal, Noruega ILUSTRE COLEGIO NACIONAL DE DOCTORES Y LICENCIADOS EN CIENCIAS POLITICAS Y SOCIOLOGIA – ICN – Madrid, España MISKOLCI EGYETEM – UNI MISKOLC – Miskolc, Hungría STIFTUNG UNIVERSITAT HILDESHEIM – UH – Hildesheim, Alemania
SISTEMA DE FINANCIACIÓN	Programa marco Horizon 2020 para la investigación y la innovación (2014-2020), Reto social 6 – Europa en un mundo cambiante: sociedades inclusivas, innovadoras y reflexivas, YOUNG-2-2014, tema «Movilidad juvenil: oportunidades, impactos y políticas»
DURACIÓN	Mayo de 2015 – Abril de 2018 (36 meses)
PRESUPUESTO	Contribución de la UE: 2 499 912,00 €
SITIO WEB	http://move-project.eu/
FOR MORE INFORMATION	Provide the names and e-mail addresses of one or two project participants who have agreed to serve as general contact persons. Place the word “Contact” in front of the first full name.
MÁS INFORMACIÓN	Contacto: Michaela Scheid, m.scheid@eurice.eu

La versión española es una traducción del original en inglés con finalidad exclusivamente informativa. En caso de discrepancia el original inglés prevalecerá.