

MOVILIDAD RURAL Y DESIGUALDAD TERRITORIAL.  
DEPENDENCIAS, BRECHAS Y ADAPTACIONES  
EN EL INTERIOR VALENCIANO (ESPAÑA)



JAVIER ESPARCIA, CRISTINA HERRÁIZ Y JAIME ESCRIBANO<sup>1</sup>

---

1. En el trabajo han colaborado, además, Celia Losilla, Sergio Bellés, Jaume Pla, Néstor Vercher y Almudena Buciega. El prefacio es obra de Javier Esparcia.

Esparcia, J., Herráiz, C., Escribano, J. (2025). Movilidad rural y desigualdad territorial. Dependencias, brechas y adaptaciones en el interior valenciano. En F. Collantes, V., Pinilla, L. A. Sáez (editores), *Despoblación y desarrollo rural. 25 años de investigación desde el CEDDAR* (pp. 435-497). Publicaciones de Rolde de Estudios Aragoneses / Centro de Estudios sobre la Despoblación y Desarrollo de Áreas Rurales.

[https://www.roldedeestudiosaragoneses.org/wp-content/uploads/Libro-CEDDAR-25-anos\\_13\\_Esparcia-Herraiz-Escribano\\_435-497.pdf](https://www.roldedeestudiosaragoneses.org/wp-content/uploads/Libro-CEDDAR-25-anos_13_Esparcia-Herraiz-Escribano_435-497.pdf)

Informe inédito, recuperado a partir del trabajo «Una aproximación a la movilidad rural en la provincia de Valencia. Estudio a partir de pautas de movilidad en las comarcas de El Rincón de Ademuz, La Serranía del Turia, La Canal de Navarrés y el Valle de Ayora-Cofrentes» (grupo de investigación UDERVAL, Observatorio de Desarrollo Local, Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local de la Universitat de València), en el marco del convenio entre la Universitat de València y la Diputació de València [proyecto *DESPOBLACIÓN – De Reto Demográfico a Reto Territorial* (PID2020-114554RB-I00) financiado por MCIN/ AEI /10.13039/501100011033].

*Mi interés por las cuestiones de accesibilidad y movilidad rural no es nuevo. En mi primera tesis doctoral, defendida a principios de 1990, ya incluía un capítulo donde se analizaba la fricción de la distancia en zonas rurales, a partir de diferentes funciones matemáticas. Aquel capítulo respondía a las reflexiones que me trasladaba mi director de tesis y maestro, José María Bernabé, sobre la importancia de las infraestructuras de comunicaciones, la accesibilidad y la movilidad rural, siempre con la idea central de cómo contribuir, desde las políticas públicas, a la reducción de los desequilibrios socioeconómicos y territoriales, y avanzar hacia el objetivo de una mayor cohesión territorial. Posteriormente, tuve la ocasión de conocer y trabajar con toda una referencia en el tema, el profesor Malcolm Moseley, que desde finales de los años setenta y durante los ochenta había realizado algunos trabajos de gran interés, contextualizados en el rural británico.*

*En la década pasada, en el marco de diversos proyectos e iniciativas europeas, la movilidad rural volvió a adquirir centralidad, y siempre llamó nuestra atención. Proyectos como MANBA o, más recientemente, SMARTA, incorporaron propuestas innovadoras y reflexiones útiles para aplicar en nuestro contexto. Por ello, la movilidad formaba parte desde el inicio de uno de los ejes del proyecto financiado por la Agencia Estatal de Investigación, centrado en los procesos de despoblación, en el que se enmarca nuestra aportación.*

*Para la definición de este trabajo concreto, sin embargo, fueron decisivos los contactos y reuniones mantenidas con Fidel García, responsable técnico del área de Desarrollo Rural y Políticas contra la Despoblación, de la Diputación de Valencia. Teníamos claro que la movilidad era un tema importante, y que era necesario un buen diagnóstico para diseñar medidas y acciones concretas que respondieran a lo que, a primera vista, parecían déficits importantes de movilidad en determinadas zonas de la provincia y entre determinados colectivos. Desde la Diputación se planteó la posibilidad de cofinanciar, a través del convenio con la Universitat de València, un estudio de estas características. Y mi compañero Jaime Escribano y yo mismo nos pusimos a diseñarlo, con el convencimiento de que el trabajo podía ser representativo de otras muchas zonas interiores españolas.*

*Tras debatir intensamente sobre el cuestionario, los criterios de elegibilidad de las muestras y las zonas de estudio, se puso en marcha el estudio en dos comarcas. Los resultados fueron muy satisfactorios, por lo que se planteó una segunda ronda, con cofinanciación adicional, para replicarlo en las otras dos comarcas con mayores problemas de despoblación y, previamente, también de movilidad. De esta forma pudimos cubrir todo el interior de la provincia de Valencia (comarcas de El Rincón de Ademuz, Los Serranos, El Valle de Cofrentes-Ayora y La Canal de Navarrés), con la única excepción de la Plana de Utiel-Requena, que, en términos comparados, presenta una mayor articulación interna y un nivel de movilidad más elevado.*

*La representatividad del estudio es, en todo caso, clara y plenamente suficiente para definir las tendencias y procesos que caracterizan a la movilidad rural en las zonas rurales interiores. Este estudio no cierra las investigaciones sobre movilidad rural: al contrario, abre nuevas líneas, especialmente en torno al transporte público como herramienta de inclusión social para quienes afrontan mayores barreras de movilidad.*

## 1. INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO

La movilidad y la accesibilidad constituyen retos centrales para la vida en las áreas rurales europeas. Como ya señalara Moseley (1979), las dificultades de conexión territorial y de acceso a servicios básicos condicionan tanto la calidad de vida como las oportunidades de desarrollo de la población rural. Décadas de investigación han puesto de relieve que el déficit de infraestructuras y de servicios de transporte limita las posibilidades de integración social y económica de estos territorios, generando una dependencia elevada del automóvil privado y una vulnerabilidad creciente en colectivos con menor capacidad de desplazamiento. En España, las dificultades están a la orden del día, como ponen de relieve muchos documentos y la misma prensa diaria (DGT, 2025). En esta línea, el Informe sobre Pobreza de Transporte hace un diagnóstico claro de las implicaciones territoriales, económicas y sociales, al señalar que

Las áreas rurales o menos urbanizadas tienen menos disponibilidad y accesibilidad al transporte público y son más dependientes del coche particular, siendo más vulnerables frente al incremento del precio de los combustibles. Las personas con menor renta limitan sus desplazamientos (y, por tanto, su capacidad para acceder a ciertos servicios) por no poder afrontar los costes asociados. Los ancianos y los jóvenes son más cautivos del transporte público, limitando igualmente sus opciones de movilidad...Por último, las mujeres son, en general, más cautivas del transporte público y más sensibles a la falta de seguridad, lo que las hace más vulnerables frente a la pobreza de transporte (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2025).

Un reciente estudio pone claramente de relieve la problemática que deriva de la dependencia en el vehículo privado en las áreas periféricas españolas, y la importante brecha que afecta a territorios y grupos sociales (Oliva y Camarero, 2025). Este trabajo constituye una referencia

clave como contexto para los estudios sobre movilidad rural en España, como es el caso del trabajo que aquí presentamos.

En la misma línea se pronuncian otras instituciones, como la OCDE (OECD, 2021), que pone de relieve cómo la falta de opciones de movilidad en las zonas rurales y periféricas suele crear barreras para el acceso a servicios esenciales, el empleo y otras actividades esenciales. Por su parte, la Comisión Europea destaca que la pobreza de transporte (y, por tanto, peor accesibilidad y mayores dificultades de movilidad), además de una componente social, tiene también una componente territorial, siendo las áreas rurales las que habitualmente presentan los peores indicadores (European Commission, 2024).

Tras este diagnóstico inicial, antes de avanzar conviene precisar la diferencia entre **movilidad** y **accesibilidad**, conceptos a menudo confundidos. La movilidad se refiere a la capacidad de personas y objetos para desplazarse (un atributo individual o colectivo), mientras que la accesibilidad es un atributo espacial vinculado a la posibilidad de llegar a bienes y servicios desde un territorio determinado (Santos y De las Rivas, 2008). En el medio rural, la accesibilidad deficitaria incrementa las exigencias de movilidad individual, de modo que las carencias en transporte público o digital refuerzan desigualdades sociales y territoriales.

Los procesos de globalización han reforzado estas dinámicas, al transformar estructuras económicas y sociales e introducir nuevas formas de movilidad (Sheller y Urry, 2006). La pérdida de peso del sector agrario frente a los servicios ha multiplicado la necesidad de desplazamientos, al tiempo que la despoblación ha reducido la oferta de equipamientos (Marco y Soriano, 2020). Lejos de ser entornos aislados, las áreas rurales son espacios interconectados cuya sostenibilidad depende de su articulación con flujos externos (Massey, 2005). Por ello, la movilidad se convierte en un elemento estratégico para cohesionar comunidades locales y dinamizar economías rurales (OECD, 2022).



El marco actual de movilidad integra tanto patrones tradicionales como modalidades emergentes. Bosworth *et al.* (2020) identifican cuatro dominios: a) la movilidad personal, asociada al acceso a recursos y relaciones sociales; b) la movilidad de mercancías y personas; c) la movilidad basada en el desplazamiento de servicios hacia lugares más accesibles (como bibliotecas o bancos móviles); y d) la movilidad virtual, a través de las telecomunicaciones. Los dos primeros responden a dinámicas clásicas, mientras que los dos últimos reflejan transformaciones recientes vinculadas a la digitalización.

La pandemia de la COVID-19 aceleró estas tendencias. El teletrabajo y las interacciones digitales se expandieron, mientras que las áreas urbanas fueron percibidas como entornos de mayor riesgo. Ello impulsó procesos de contraurbanización en ciertas regiones europeas, favorecidos por la búsqueda de proximidad a la naturaleza y menor densidad poblacional (Vitale, Cotella y Staricco, 2022). Sin embargo, estas dinámicas apenas han modificado las restricciones estructurales de la movilidad rural (Gallent, 2020).

En este marco, la movilidad rural debe analizarse desde una perspectiva integral que considere no solo factores físicos, sino también condicionantes socioeconómicos, culturales y políticos (Camarero *et al.*, 2020). Este estudio se inscribe en esa línea, con el objetivo general de examinar los patrones de movilidad en cuatro comarcas del interior de la provincia de Valencia (El Rincón de Ademuz, La Serranía, La Canal de Navarrés y el Valle de Cofrentes-Ayora). El análisis se apoya en la encuesta diseñada por el equipo UDERVERAL (y cuyo trabajo de campo fue realizado por la empresa GFK). Los resultados permiten caracterizar las pautas de desplazamiento, valorar el papel del transporte público y recoger las opiniones de la población.

### *1.1. FACTORES QUE AFECTAN A LA MOVILIDAD RURAL*

La movilidad rural está condicionada por múltiples factores, a su vez interrelacionados (Figura 1). El territorio es decisivo, especialmente en áreas aisladas y montañosas, donde la baja densidad y la dispersión de los núcleos incrementan el coste del transporte público y limitan su viabilidad. Incluso la disposición de los asentamientos puede favorecer o dificultar la movilidad. Así, en una experiencia en Suecia, la presencia de un centro regional facilitó plataformas intermodales, mientras que en áreas rodeadas de grandes ciudades los resultados fueron más modestos (Randall *et al.*, 2020).

El factor económico también es crucial, sobre todo en los grupos más vulnerables (jóvenes, mayores, desempleados). La población con menos recursos tiende a utilizar más el transporte público o caminar (Haustein y Nielsen, 2016), dado que la posesión de coche resulta más costosa. Ello restringe la búsqueda de empleo y la participación social (Jeekel, 2014). Aunque algunos estudios señalan que ciertos hogares de bajo nivel socioeconómico en zonas rurales disponen de coche (Preston y Raje, 2007; Rai y Vega, 2012), esta situación es frágil: el encarecimiento de carburantes o reparaciones reduce rápidamente su accesibilidad. La estructura económica local influye también en la movilidad: actividades agrarias intensivas en mano de obra o el turismo (convencional o de segunda residencia) generan flujos adicionales hacia las áreas rurales.

Los factores demográficos desempeñan igualmente un papel central. El envejecimiento rural modifica los motivos, la frecuencia y los tiempos de viaje (Dick *et al.*, 2020). Entre los menores de 18 años, la movilidad depende de la oferta de transporte público y de la disponibilidad de los padres para acompañarlos, lo que limita sus opciones de ocio y sociabilidad. En la población mayor se observa un cambio: si bien tradicionalmente utilizaban poco el transporte privado (Gutiérrez y García, 2005), quienes hoy alcanzan la vejez han sido conductores habituales, lo que augura un mayor uso del automóvil en este grupo (Giuliano y Gillespie, 1997). Esta tendencia, unida a la reducción del número



de jóvenes, implica un incremento relativo del uso del coche privado (Gutiérrez y García, 2005), aunque el envejecimiento sigue siendo un reto mayúsculo para la movilidad rural (Copus et al., 2016). La brecha de género acentúa estas limitaciones: las mujeres mayores presentan menor acceso a la conducción y dependen más del transporte público o del desplazamiento a pie (Haustein y Siren, 2015; Haustein, 2012; Miralles-Guasch et al., 2016).

Otro condicionante es la infraestructura digital, dado que muchas opciones de transporte flexible requieren el uso de aplicaciones móviles o llamadas. La brecha digital no responde solo a la falta de cobertura, sino también a las capacidades de uso, condicionadas por la edad y la formación de la población.

Finalmente, la gobernanza de los transportes añade complejidad. La multiplicidad de actores (públicos, privados y del tercer sector) y la diversidad de escalas implicadas (local, comarcal, autonómica) dificultan la coordinación y la gestión eficiente de la movilidad rural (OECD, 2016).

FIGURA 1: PRINCIPALES DESAFÍOS (DE MOVILIDAD) EN ZONAS RURALES



Fuente: Kopp & Vega (2023).

## 1.2. TIPOLOGÍAS DE MOVILIDAD RURAL EN EUROPA

Existen diferentes opciones de movilidad adaptadas a las áreas rurales (ITF, 2021; SMARTA, 2019; Lorenzini *et al.*, 2019; ENRD, 2019), muchas de ellas basadas en fórmulas de transporte compartido. A continuación se presentan las tipologías más relevantes para contextos similares al estudiado. Así, el transporte flexible bajo demanda permite rutas y horarios ajustados a la demanda real, a través de reservas previas y paradas definidas. Puede alimentar líneas regulares o sustituirlas en áreas de baja densidad y gran dispersión (Enoch *et al.*, 2014). Un ejemplo es el transporte a demanda en Castilla y León, basado en rutas fijas que solo operan si son solicitadas (Euronews, 2023). Sin embargo, el que sea una de las experiencias más consolidadas no implica necesariamente que deba o pueda considerarse totalmente exitosa en tanto que, por ejemplo, presenta rigideces que derivan en expediciones sin viajeros (CLIMÁTICA, 2025). Adicionalmente, aunque en sus inicios generó alta satisfacción, posteriormente perdió aceptación por los ajustes de costes (Delgado y Martínez, 2016). Las bonificaciones de los últimos años no han conseguido contrarrestar aún las dificultades para los usuarios que precisa de movilidad rural.

Una modalidad complementaria es el transporte flexible puerta a puerta (taxi rural), útil para núcleos alejados que, más allá de posibles bonificaciones, no son rentables para rutas ordinarias (Wang *et al.*, 2014). Este sistema ha sido objeto de pruebas piloto en varios países europeos, con resultados dispares en cuanto a viabilidad y costes (CATAPULT, 2021). Ejemplos como Ecobus en Alemania, o la empresa Door2door<sup>2</sup> (con muchas iniciativas y experiencias en Alemania, pero en España únicamente en Bilbao y Terrassa) muestran cómo la digitalización permite algoritmos de planificación en tiempo real.

---

2. <https://door2door.io/en/>

Por su parte, el *carsharing*, presenta dos modalidades: a) gestión por una entidad que dispone de flota y estaciones; b) modelos peer-to-peer, donde particulares alquilan su coche a otros (Rotaris *et al.*, 2018). En áreas rurales su uso es todavía reducido por los costes de inversión, aunque existen clubs locales en Reino Unido y experiencias de integración urbano-rural para mejorar la sostenibilidad económica (Illgen y Höck, 2020). En España destaca el programa VIVE de Hyundai, que ha introducido vehículos eléctricos compartidos en pequeños municipios. Esta iniciativa ha tenido una buena acogida y se ha extendido en los últimos años.<sup>3</sup> Otra modalidad con una cierta tradición es el *carpooling*, que consiste en compartir vehículo privado en trayectos habituales o de larga distancia. Sus ventajas son la flexibilidad y el bajo coste, aunque requiere plataformas digitales y un elevado grado de confianza social (Agerholm y Möller, 2015). Estudios en Alemania también ponen de relieve que la combinación con vehículos eléctricos puede complementar el transporte público rural con buenos resultados (Mörner, 2019).

En Europa existen experiencias diversas, como las áreas de aparcamiento y conexión con autobuses en autopistas francesas. También en Francia el servicio de *carpooling* Karos ha facilitado millones de viajes compartidos en municipios suburbanos y rurales, principalmente en la región de Île-de-France.<sup>4</sup> En general, en los últimos años se está detectando que el *carpooling* digital va en aumento en toda Europa, impulsada tanto por plataformas online como por iniciativas comunitarias, en algunos casos con apoyo institucional en el marco de una movilidad rural más sostenible, como ponen de relieve el servicio Karos en Francia o los «bancos de *carpooling*» en Alemania (Kopp y Vega, 2023). En España hay algunas iniciativas, como KudeaGo! en Navarra, aunque

---

3. <https://www.hyundai.es/concesionarios/hyundai/vive>; <https://shre.ink/oeHl>

4. [https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2022/02/Knowledge-Brief-Rural-Mobility\\_FEB2022-web.pdf](https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2022/02/Knowledge-Brief-Rural-Mobility_FEB2022-web.pdf)

restringida territorialmente y con apoyo institucional.<sup>5</sup> Sin embargo, una de las iniciativas de este tipo que más ha llamado la atención es la de *RuralCar*, una app. Rural centrada en viajes compartidos en la España rural.<sup>6</sup> La app más conocida, BlaBlaCar, también indica que son también muchos los usuarios de municipios rurales en la España interior.<sup>7</sup>

Otros modelos, como el autostop organizado o los transportes comunitarios gestionados por voluntariado, presentan un interés limitado en contextos de baja implicación social, mientras que los autobuses autónomos o la bicicleta carecen hoy de condiciones adecuadas en la mayor parte de las áreas rurales europeas (Bosworth *et al.*, 2020).

Más allá de las tipologías, también hay que tener en cuenta los diversos modos de gestión. Algunos países con mayor densidad rural han desarrollado plataformas intermodales (puntos de encuentro) que concentran servicios de transporte y facilitan los trasbordos. Aunque no siempre se aplican directamente a la situación de muchas de las áreas rurales españolas, ilustran la importancia de la coordinación entre líneas. Además, la digitalización abre la vía a la Movilidad como Servicio (*MaaS*), que integra varias opciones de movilidad en una sola plataforma digital, lo cual facilita la planificación, el pago y el acceso en una única interfaz. En esta línea, la experiencia de North Karelia (Finlandia) mostró cómo la participación ciudadana permitió crear una herramienta adaptada<sup>8</sup> a las necesidades de una población dispersa y envejecida (Eckhardt *et al.*, 2018). En Reino Unido, la app «*Mobility as a Service*» en West Midlands integra tren, autobús, *e-scooters* y servicios bajo demanda. Es una referencia en regiones con baja densidad, por

---

5. <https://kudeaservicios.com/kudea-go/>

6. <https://ruralcar.org/>, <https://shre.ink/oeH1>

7. <https://www.vivaces.org/blog-posts/conectar-pueblos-con-pueblos-la-aportacion-de-lo-rural-a-la-nueva-movilidad>

8. <https://pojo.pohjois-karjala.fi/>

su flexibilidad multimodal (McCarthy *et al.*, 2022; ATKINS, 2016). Recientemente, la Semana Europea de la Movilidad (2025) ha destacado que la MaaS es la solución para la «pobreza de transporte» y la movilidad sostenible rural, enfatizando la importancia de la integración entre transporte público, servicios compartidos y movilidad activa, todo ello en plataformas digitales que sean intuitivas y accesibles (CONAMA, 2025). En todo caso, aunque hay avances en zonas urbanas y suburbanas, el despliegue de estas soluciones en áreas rurales sigue siendo un reto importante, y las instituciones públicas deben en estos y los próximos años prestar aquí una atención especial.

En algunos casos se ha experimentado con la opción de combinar servicios existentes, como transporte escolar, sanitario o empresarial, para ampliar la oferta de movilidad. Esto ocurre, por ejemplo, en Valencia, donde en época escolar y en determinadas rutas y horarios, se permite que no escolares puedan utilizar esas mismas expediciones. Este modelo, sin embargo, está más desarrollado en Galicia, Castilla y León<sup>9</sup> y Aragón (Badía, 2016). Una última cuestión a la que se ha de prestar atención, por su potencial, es la visibilización del potencial del transporte público a través de iniciativas, por ejemplo, de viajes turísticos (Dick *et al.*, 2020).

Otra experiencia de interés es la de Sierracar. Consiste en un servicio de transporte a demanda compartido, complementario del servicio de transporte público interurbano (es decir, el taxi de Sierracar no presta servicio cuando hay disponible un autobús interurbano en esa ruta y horario). Es accesible para toda persona empadronada en cualquiera de los municipios de la Sierra Norte de Madrid incluidos en el Área de Prestación Conjunta (lo cual supone un cobertura geográfica

---

9. <https://carrilbus.com/galicia-presume-del-sistema-integrado-de-transporte-escolar-y-regular>  
<https://shre.ink/oel0>

muy importante, actualmente con siete líneas), y con un precio fijo muy asequible para los usuarios (4 € por trayecto en 2025).<sup>10</sup>

Es evidente, como señalan los estudios recientes, que la movilidad rural estará condicionada cada vez más por las transformaciones sociales, ambientales y digitales (Shaw y Stokes, 2016). Aunque parece evidente que el coche privado seguirá teniendo un papel central (y este puede ser uno de los factores más limitantes), se requiere diversificar la oferta con opciones sostenibles y menos dependientes de los combustibles fósiles. De ahí la relevancia de los proyectos europeos que han explorado soluciones innovadoras en los últimos años, como SMARTA (2024), que recopila buenas prácticas en la UE, o MAMBA (Livina *et al.*, 2020), centrado en soluciones sociales y digitales de movilidad sostenible.

### *1.3. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS*

La movilidad rural en Europa ha recibido tradicionalmente una atención mucho menor que la movilidad urbana, lo que ha generado una falta de políticas específicas y de recursos adecuados (ENRD, 2019). Tradicionalmente las zonas rurales vienen padeciendo una oferta de transporte público escasa y, sobre todo, poco flexible, en muchas áreas rurales. La consecuencia es que, a diferencia de áreas urbanas y suburbanas, la población rural tiene una dependencia casi exclusiva del transporte privado (Kopp y Vega, 2023), que se agrava cuando se trata de determinados colectivos (por ejemplo muchas mujeres mayores, inmigrantes o jóvenes).

España no ha sido uno de los países pioneros a la atención a la movilidad rural, pero es cierto que, como se ha señalado en el apartado anterior, hay ya iniciativas públicas tendentes a paliar esta situación. Algunos marcos normativos han tratado de abordar esta cuestión, aunque de

---

10. <https://sierracar.es/>

forma limitada. La Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural, incluyó en su artículo 23 la necesidad de procurar la conectividad de los núcleos de población mediante la mejora de las infraestructuras de transporte, respetando a la vez el paisaje rural. Sin embargo, esta mención fue genérica y no dio lugar a un desarrollo sistemático de políticas de movilidad rural.

A escala internacional, la Agenda 2030 de Naciones Unidas situó los Objetivos de Desarrollo Sostenible como referencia para la transición hacia un modelo más sostenible. El ODS 11, dedicado a lograr que las ciudades y asentamientos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, establece entre sus metas garantizar el acceso universal a sistemas de transporte seguros y asequibles. No obstante, el ámbito rural no aparece reflejado explícitamente. La Unión Europea reforzó esta orientación con el Pacto Verde Europeo (2019), que plantea la neutralidad climática para 2050 y que exige reducir las emisiones del transporte en un 90 % respecto a los niveles actuales, dado que este sector concentra alrededor del 25 % de las emisiones totales (Unión Europea, 2022). Pero la apuesta, al menos desde una visión estratégica, por la conectividad y la movilidad rural están claramente plasmadas en la Comunicación de la Comisión Europea «Una visión a largo plazo para las zonas rurales de la UE: hacia zonas rurales más fuertes, conectadas, resilientes y prósperas antes de 2040» (Comisión Europea, 2021). Cuestión diferente es como los diferentes países están avanzando en esa dirección, diseñando e implementando políticas e iniciativas específicas.

En España, la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética, trasladó los compromisos del Pacto Verde al marco nacional. El texto obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a disponer de planes de movilidad sostenible, pero no establece mecanismos claros para territorios rurales, donde la dependencia del automóvil privado es estructural. Uno de los textos normativos que cabe destacar es la Ley de Movilidad Sostenible que, desde que el Anteproyecto de Ley fue apro-

bado por el Gobierno a principios de 2024, está en fase de tramitación en Congreso de los Diputados a finales de 2025. Este texto, sin dedicar una especial atención a las zonas rurales, ya incorpora con claridad referencias a la movilidad rural, como la posibilidad de sustituir servicios ferroviarios deficitarios por otras soluciones de movilidad más eficientes. Tanto o más importante es el reconocimiento de la necesidad de promover modalidades compartidas o colaborativas. También introduce la obligación de que municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes elaboren planes de movilidad simplificados. Sin embargo, sigue sin concretar la situación de los espacios rurales dispersos o de baja densidad.

En paralelo a lo anterior, en 2021 se aprobó la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las políticas estatales en este ámbito. De ella surgió en 2022 la Mesa por la Movilidad Rural, coordinada por el actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (con participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico – MITECO), con un programa que incluye la elaboración de un mapa de accesibilidad, indicadores de oferta y demanda, una web divulgativa y una Guía de Buenas Prácticas (MITECO, 2022). Aun así, la falta de una regulación clara (y avances hasta la fecha limitados), muestra que la movilidad rural continúa desatendida en el marco legislativo estatal, quedando en gran medida en manos de administraciones provinciales y autonómicas (que son, en todo caso, las últimas responsables).

Este contexto político y social evidencia la necesidad de estudios que permitan evaluar con detalle las pautas de movilidad en áreas rurales, sus carencias y posibles líneas de mejora. Este trabajo, centrado en el interior rural de la provincia de Valencia, se plantea como un caso concreto que exemplifica los retos señalados a escala europea y española. El objetivo general se centra en analizar los patrones de movilidad cotidiana en las comarcas rurales del interior de la provincia de Valencia, identificando desigualdades sociales y territoriales asociadas, así como las limitaciones estructurales del transporte público. Con ello, se pre-



tende aportar un diagnóstico riguroso y, en la medida de lo posible, poner elementos de juicio para posibles estrategias de inclusión y mejora de la movilidad y accesibilidad a estos territorios rurales.

Los objetivos concretos giran en torno a tres ejes. En primer lugar, contextualizar los condicionantes territoriales y sociodemográficos que limitan la movilidad en las comarcas rurales interiores. A través del análisis del contexto territorial (infraestructuras, servicios, mercado laboral, estructura demográfica...), se pretende poner de relieve cómo el aislamiento geográfico, la dispersión del hábitat, el envejecimiento poblacional y la escasez de recursos configuran un escenario estructuralmente adverso para la movilidad cotidiana en estas zonas.

En segundo lugar, caracterizar los patrones de movilidad cotidiana y las desigualdades asociadas, a partir de datos empíricos. De hecho, el núcleo del trabajo se centra en analizar y comprender mejor aspectos como quién se mueve, con qué frecuencia, por qué motivos y mediante qué medios. Con ello se pretende demostrar que la movilidad rural está fuertemente condicionada por la edad, el sexo, el estatus laboral, la tenencia o no de carné y vehículo privado, o el tipo de municipio de residencia. La comparación entre comarcas permite identificar tanto regularidades como especificidades territoriales.

Por último, en tercer lugar, se pretende analizar el papel del transporte público como factor de inclusión social y territorial, más allá de su bajo uso actual. Aunque infráutilizado en términos absolutos, el transporte público resulta esencial para ciertos colectivos vulnerables (mujeres, jóvenes, mayores, personas sin carné o coche propio). El estudio pretende profundizar en el perfil y las motivaciones de quienes lo utilizan, así como en las percepciones ciudadanas sobre su funcionamiento y sobre posibles medidas de mejora, subrayando su potencial como servicio estructurante si se adapta a las condiciones reales del medio rural.

## 2. EL CONTEXTO TERRITORIAL

### 2.1. INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN

Las áreas rurales valencianas presentan un déficit notable de infraestructuras de transporte y equipamientos básicos. Según datos de la Agencia Valenciana Antidespoblamiento (AVANT, 2017), el 81 % de los municipios en riesgo de despoblación mostraban una accesibilidad reducida o muy reducida, y más del 60 % niveles bajos o muy bajos de equipamiento público, frente a casi el 29 % del conjunto de municipios de la Comunitat Valenciana.

El trazado de las principales infraestructuras de comunicación se concentra en el eje litoral, lo que deja al interior con una red ferroviaria y viaria escasa y poco articulada y, en todo caso, facilitadora de las conexiones con el Área Metropolitana de Valencia, en claro detrimento de las comunicaciones transversales. En las comarcas rurales interiores solo existen dos líneas ferroviarias. La primera es la línea de Cercanías C3 (València–Utiel), cuyos tiempos de trayecto han empeorado en las últimas décadas (Zornoza, 2022), lo que limita su competitividad frente al vehículo privado. La segunda es la línea de alta velocidad Madrid–València, que cuenta con una única parada en Requena, situada lejos del núcleo urbano (y con precios que actualmente oscilan entre los 10 y los 45 euros según franja horaria, para un trayecto de 25 minutos). En definitiva, esta combinación de factores limita parcialmente la utilidad de la oferta actual para la población local. Globalmente, a esta escasez de infraestructuras ferroviarias se suma una red viaria poco densa, con tramos inconexos que dificultan la accesibilidad interna y refuerzan la dependencia del transporte por carretera.

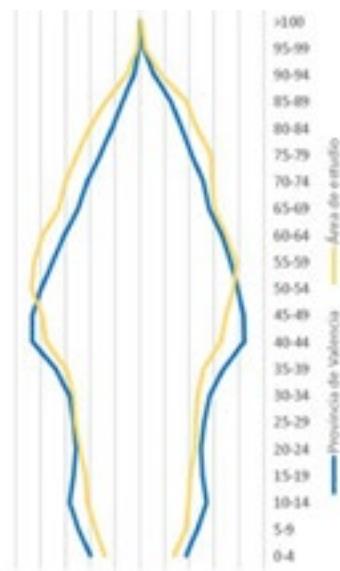
### 2.2 LA ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA

Esta constituye un factor clave para comprender la movilidad, ya que condiciona tanto la frecuencia y el motivo de los desplazamientos



tos como el grado de autonomía de la población. En el conjunto de las comarcas rurales interiores valencianas se observa una pirámide de población de carácter regresivo, significativamente más acusada que la del promedio provincial (Figura 2). Destaca la reducción de la población joven (menores de 20 años) y de los grupos en edad laboral de 30 a 49 años, especialmente entre las mujeres. En contraste, los rangos de 50 a 89 años muestran no solo el sobre envejecimiento con relación al conjunto provincial, sino también una marcada masculinización. Efectivamente, la población mayor de 65 años alcanza casi el 28 % en las comarcas rurales interiores, frente al 19 % de la provincia en su conjunto. Y entre estas comarcas interiores, en las de El Rincón de Ademuz y El Valle de Cofrentes-Ayora ese envejecimiento es aún mayor.

FIGURA 2. ESTRUCTURA DE EDADES Y SEXO DE LA PROVINCIA DE VALENCIA Y DE LAS ZONAS RURALES INTERIORES



Fuente: Elaboración propia a partir de INE.

### 2.3. EQUIPAMIENTOS, SERVICIOS Y ACCESIBILIDAD DIGITAL

Las comarcas analizadas reflejan bien los desafíos que enfrentan muchas zonas rurales españolas en materia de dotación de servicios básicos. Los equipamientos disponibles son limitados y, en ocasiones, mal distribuidos, lo que repercute directamente en la accesibilidad de la población (Tabla 1). Las ratios de equipamientos por cada 1.000 habitantes en las comarcas rurales interiores valencianas y por municipio ponen de relieve esta situación. En su interpretación, no obstante, hay que tener en cuenta que los valores relativos a la población pueden dar lugar a engaño, dado que un número reducido de habitantes genera cifras aparentemente altas, como sucede en El Rincón de Ademuz en materia deportiva. Sin embargo, la comparación entre municipios ofrece una visión más ajustada, como es el caso de La Canal de Navarrés, que se sitúa en mejor posición en centros educativos y de bienestar social, mientras que el Valle de Cofrentes-Ayora presenta los valores más bajos en casi todos los bloques. Las bibliotecas, con valores próximos en todas las comarcas, evidencian un déficit común, mientras que en el ámbito sanitario la cobertura básica está asegurada, aunque de forma desigual.

El acceso a hospitales constituye un buen ejemplo de estas limitaciones (Tabla 2). Los tiempos de desplazamiento oscilan entre apenas diez minutos en municipios en el borde del rural interior, y más de una hora y veinte minutos en otras localidades, que padecen un claro problema de aislamiento o, en terminología anglosajona, *remoteness*. La variabilidad es muy elevada, y confirma que la residencia en determinados municipios rurales implica desventajas claras en el acceso a la atención hospitalaria. Para algunos municipios limítrofes con otras comunidades autónomas la situación sería mucho peor de no tener como referencia hospitales más próximos en esas otras comunidades autónomas, como ocurre con los hospitales de Teruel y Almansa (Albacete).

**TABLA 1. DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS CON RELACIÓN A POBLACIÓN Y NÚMERO DE MUNICIPIOS EN LAS COMARCAS RURALES INTERIORES VALENCIANAS**

	El Rincón de Ademuz	La Serranía	La Canal de Navarrés	Valle de Cofrentes-Ayora
	* 1.000 hab. * muníc.			
Espacios deportivos	19,4	6,1	9,0	7,8
Bibliotecas	0,5	0,1	0,6	0,5
Centros educativos	3,2	1,0	2,7	2,4
Centros sanitarios	3,6	1,1	1,3	1,1
Centros de bienestar social	0,9	0,3	0,5	0,5

Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos ARGOS, varios años.

Estas distancias, la escasa frecuencia de servicios y la movilidad reducida de gran parte de la población que más necesita atención hospitalaria contribuyen a intensificar las desigualdades en el medio rural. El déficit de transporte público obliga a la mayoría de la población a depender de la movilidad privada, con lo que precisamente quienes disponen de menos recursos económicos son los más vulnerables. Así, las carencias en infraestructuras y servicios no solo generan desequilibrios territoriales, sino también sociodemográficos, afectando con mayor intensidad a los colectivos más frágiles, como las personas mayores y los hogares de renta baja.

**TABLA 2: TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO (VEHÍCULO PRIVADO) ENTRE LOS MUNICIPIOS MÁS PRÓXIMOS Y ALEJADOS DE CADA COMARCA AL HOSPITAL DE REFERENCIA**

	Más alejado			Más cercano		
El Rincón de Ademuz	Castielfabib	Llíria	1 h 45 min	Casas Bajas	Llíria	1 h 25 min
Los Serranos	Aras de los Olmos	Llíria	0 h 55 min	Casinos	Llíria	0 h 10 min
El Valle de Cofrentes-Ayora	Cortes de Pallás	Requena	1 h	Ayora	Almansa	0 h 20 min
La Canal de Navarrés	Millares	Valencia	1 h 15 m	Anna	Xàtiva	0 h 15 min

Fuente: Elaboración propia

A todo lo anterior se suma la brecha digital. Los municipios pequeños registran menores niveles de uso de internet móvil que los urbanos (INE, 2021) y concentran una población envejecida con escasa formación tecnológica. En el territorio de estudio, varias localidades carecen todavía de acceso a velocidades de 100 Mbps, e incluso algunas siguen sin alcanzar los 30 Mbps, lo que condiciona la implantación de servicios de movilidad innovadores basados en aplicaciones. No obstante, los avances en la extensión de la cobertura de 30 Mbps han sido significativos y ya son pocos los municipios que permanecen al margen de esta dotación mínima (lo cual no evita que siga habiendo dificultades más o menos puntuales, a veces en aldeas o núcleos alejados de la cabecera del municipio), como ponen de relieve algunos estudios (Esparcia, 2023).

En conjunto, la evidencia apunta a una dotación insuficiente y desigual de servicios en estas comarcas, un patrón extrapolable a muchas áreas rurales del país. La baja densidad poblacional, el envejecimiento y la dispersión de los núcleos explican parte de estas carencias, que deberían considerarse de forma integral en el diseño de políticas de movilidad rural.

#### *2.4. EL MERCADO LABORAL*

La estructura económica del territorio condiciona las pautas de movilidad, ya que determinados sectores concentran los desplazamientos en momentos concretos del año, como ocurre con la agricultura o el turismo. Asimismo, la existencia de colectivos vulnerables con bajos niveles de renta puede limitar su capacidad de movilidad y, en consecuencia, restringir las oportunidades de inserción laboral.

Los indicadores básicos del mercado de trabajo (Tabla 3) muestran una situación relativamente similar a la del conjunto de la provincia y de la Comunitat Valenciana. Las tasas de actividad en las comarcas de estudio rondan el 73 %, próximas a la media autonómica, y la tasa de ocupación es incluso algo más elevada en algunos casos, como en Los

Serranos. La tasa de paro, situada en torno al 12-14 %, se mantiene por debajo del promedio provincial y autonómico. Estos resultados indican que, pese al menor peso demográfico de la población en edad laboral (especialmente entre los 30 y 49 años), las dinámicas laborales no se apartan de los patrones más habituales en el contexto valenciano.

TABLA 3. TASA DE ACTIVIDAD, DE OCUPACIÓN Y DE PARO EN LAS COMARCAS DE ESTUDIO, Y Y COMPARACIÓN CON LA PROVINCIA DE VALENCIA Y LA COM. VALENCIANA (2021)

	Tasa de actividad	Tasa de ocupación	Tasa de paro
Comunidad Valenciana	74,3%	62,4%	16,1%
Provincia de Valencia	74,7%	63,7%	14,7%
El Rincón de Ademuz	74,0%	63,3%	14,4%
Los Serranos	72,9%	64,1%	12,0%
El Valle de Cofrentes-Ayora	73,4%	63,4%	13,6%
La Canal de Navarrés	73,0%	63,0%	13,8%

Fuente: Instituto Valenciano de Estadística

Las diferencias más relevantes se observan en la composición sectorial de la contratación. La Canal de Navarrés muestra un peso notable de la industria, mientras que el Valle de Cofrentes-Ayora se distingue por la importancia de la construcción. En La Serranía destacan los contratos agrarios, reflejo de la persistencia de actividades vinculadas al campo, y en el Rincón de Ademuz la primacía corresponde al sector servicios. Estas especializaciones, comunes a muchos territorios rurales del país, influyen directamente en los flujos de movilidad cotidiana y en la estacionalidad de los desplazamientos.

La estructura sectorial de contratos y demandas de empleo y, en particular, el desajuste en cada una de las comarcas tiene también implicaciones sobre las pautas de movilidad laboral. Así, allí donde predominan contratos agrarios o de construcción, los flujos de movilidad tienden a

ser más estacionales o dependientes de obras puntuales. En cambio, del peso creciente de los servicios deriva una movilidad más continua, pero también muy dependiente del vehículo privado. Además, el desajuste entre la estructura de contratos y la de demandantes obliga a muchos trabajadores a desplazarse fuera de su municipio o comarca para encontrar empleo en su sector, reforzando así los desequilibrios de movilidad tanto territoriales como sociodemográficos. Por tanto, también la estructura sectorial y la localización del empleo (a las que se suma, cada vez más, la cuestión de la vivienda) suponen dinámicas presentes en numerosas áreas rurales españolas. Todo ello apunta, en la misma línea que se ha señalado en apartados anteriores, a una creciente necesidad de soluciones de transporte flexibles que puedan adaptarse tanto a la estacionalidad como a la diversidad de destinos, y que permita reducir la elevada dependencia de la movilidad privada.

### 3. METODOLOGÍA

El análisis que aquí se lleva a cabo se basa en una amplia encuesta diseñada y dirigida por el grupo de investigación UDERVAL<sup>11</sup> en 2022. El ámbito territorial comprende los municipios de las comarcas rurales interiores de la provincia de Valencia, es decir La Serranía, El Rincón de Ademuz, La Canal de Navarrés y El Valle de Cofrentes-Ayora, es decir, las que en mayor medida se caracterizan por procesos de despoblamiento (con factores socioeconómicos asociados, como el envejecimiento, la baja natalidad o la debilidad de la base económica de estas áreas). El universo de referencia incluye a la población residente habitual (más de diez meses al año) en estas comarcas. La encuesta se llevó a cabo

---

11. El trabajo de campo fue llevado a cabo por GFK (*Growth from Knowledge*).

en dos fases, finales de 2020 en las dos primeras comarcas, y finales de 2021 las dos últimas.

Se utilizó un cuestionario estructurado, de corta duración (una media de 7–8 minutos), que se aplicó mediante entrevistas grabadas con smartphone, siempre en días laborales de lunes a viernes. En total se recogieron 1.630 encuestas de captación, de las cuales el 75 % (1.222) corresponden a personas que habían realizado algún desplazamiento en la semana anterior, lo cual pone de relieve la elevada movilidad de los encuestados, pese a estar en municipios rurales. La muestra se distribuyó de manera diferenciada por comarca, con un tamaño adaptado a la población de cada una y con errores muestrales entre  $\pm 4,6\%$  y  $\pm 7,8\%$ , con un nivel de confianza del 95 %. En conjunto, esta cobertura permite una lectura representativa de la movilidad en el ámbito rural interior de la provincia.

La distribución de la muestra refleja el peso relativo de las comarcas, con más encuestas en Los Serranos (34 % encuestas de captación y 37 % de movilidad sobre la muestra total), seguido de La Canal de Navarrés (29 % en ambos casos), El Valle de Cofrentes-Ayora (19 % y 21 % respectivamente) y El Rincón de Ademuz (18 % y 13 % respectivamente). Algo más de un tercio de las encuestas se realizaron en las cabeceras comarcales, una cifra muy similar a su representación en el global de habitantes (36 % y 33 % respectivamente). Dada la proximidad de la muestra a la distribución real de la población, no se aplicaron ponderaciones adicionales. La única excepción es El Rincón de Ademuz, que aparece sobrerepresentado en cuanto a encuestas de captación, decisión adoptada deliberadamente para garantizar la visibilidad de una comarca que suele quedar infrarrepresentada en estudios de ámbito provincial, debido a su escasa población. Por tanto, puede decirse que la encuesta asegura una cobertura equilibrada y representativa de realidades urbanas y rurales.

El perfil sociodemográfico de los entrevistados también reproduce, en líneas generales, la estructura de la población, con ligeras sobrerepresentaciones

sentaciones por sexo y edad. Así, las mujeres suponen el 51 % de la muestra (frente al 49 % provincial). En cuanto a los grupos de edad, lo más destacable es una pequeña infrarrepresentación de la población entre 51 y 65 años (28 % en la muestra, frente al 22 % en el conjunto de la población) y los mayores de 65 años (27 % y 30 % respectivamente). Por nivel de estudios, predominan las personas con formación de primer (53 %) y segundo grado (30 %), mientras que una parte mucho más reducida tenía estudios superiores (14 %). En cuanto a la situación laboral, casi la mitad estaba activo y ocupado en la época en la que se realizó la encuesta (48 %), un 30 % eran jubilados o pensionistas, y un 10 % se encontraba en situación de desempleo. Las personas que trabajaban en labores del hogar (mayoritariamente mujeres) estaban también representadas (8 %), al igual que los estudiantes (4 %).

El desglose por tipos de ocupación muestra un predominio de empleos de perfil medio-bajo. Así, el personal no cualificado supone una parte relevante (19 %), aunque a mucha distancia del grupo mayoritario, los trabajadores especializados (39 %). Por su parte, empresarios (9 %) y mandos intermedios (15 %) suman algo menos de una cuarta parte. Los propietarios agrícolas y trabajadores por cuenta propia también tienen una representación a tener en cuenta (8 %). En conjunto, estos datos reflejan la estructura laboral característica de muchas zonas rurales españolas, marcada por un peso relevante de los sectores manuales y una menor presencia de perfiles altamente cualificados.

Estos atributos sociodemográficos y territoriales de la muestra no son un elemento accesorio, sino que constituyen un marco de referencia fundamental para interpretar los resultados del estudio. Las pautas de movilidad que se analizarán en los apartados siguientes deben entenderse siempre en función de la estructura demográfica, educativa y laboral de la población encuestada, así como de la localización territorial de los municipios. De este modo, será posible identificar no solo las características generales de la movilidad en estas comarcas, sino también los

desequilibrios asociados a factores sociales y territoriales que son comunes a muchas áreas rurales españolas.

## 4. RESULTADOS: LAS DINÁMICAS DE LA MOVILIDAD RURAL, ENTRE LA DESIGUALDAD Y LA NECESIDAD

En esta sección se recoge lo más importante de los resultados del estudio, organizados en tres grandes apartados, en los que se analizan los hábitos de movilidad y las necesidades de los residentes en las comarcas rurales del interior de la provincia de Valencia. En primer lugar, se exploran las pautas de movilidad de la población, en función de sus características sociodemográficas, para entender las diferencias en los desplazamientos en función de factores como la edad, el género y el nivel socioeconómico (apartado 4.1). A continuación, se caracterizan los desplazamientos y la utilización que la población hace del transporte público (apartado 4.2) incluyendo los tipos de vehículos utilizados, la frecuencia de los viajes y los destinos, lo que proporciona una visión completa de los patrones de movilidad en estas comarcas. Finalmente, el apartado 4.3 recoge la visión de la población sobre el sistema de transporte, sus necesidades de mejora y las propuestas de los residentes, lo que permitirá identificar las áreas de intervención prioritarias para mejorar la movilidad en estas áreas rurales.

### *4.1. PAUTAS DE MOVILIDAD SEGÚN CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS*

El análisis de los hábitos de movilidad pone de relieve una estrecha relación entre las características sociodemográficas de la población y su capacidad de desplazamiento, como parece lógico. Factores como el

sexo, la edad, la ocupación, el nivel educativo o la clase social inciden de forma clara en la disponibilidad de carné de conducir y de vehículo, y, por tanto, en la autonomía de movimiento. En este apartado se desgranan estas relaciones con el objetivo de identificar los perfiles más vulnerables en términos de movilidad cotidiana.

La cifra de que prácticamente tres de cada cuatro personas encuestadas realizaron algún desplazamiento en la semana anterior (76 %) proporciona una primera fotografía relevante del grado de movilidad en las comarcas rurales interiores analizadas<sup>12</sup>. En ausencia de umbrales comparativos claros para determinar cuándo una movilidad puede considerarse alta o baja, es necesario interpretar este dato en relación con factores como el grado de aislamiento, la estructura demográfica, la densidad y tamaño de los núcleos, la dotación de servicios y las características del empleo.

Como referencia orientativa, puede decirse que tasas de movilidad inferiores al 50 % serían indicativas de una población con baja movilidad, probablemente condicionada por barreras estructurales. Por el contrario, porcentajes por encima del 85 % reflejarían contextos de alta movilidad, más habituales en áreas urbanas o periurbanas. En este sentido, el valor obtenido puede considerarse un indicador de movilidad medio-alta, lo que resulta significativo tratándose de zonas rurales de interior.

Esta cifra, sin embargo, admite distintas lecturas. Por un lado, sugiere que una parte importante de la población ha sido capaz de mantener una actividad de desplazamiento regular (ya sea por medios públicos o, sobre todo, privados), superando parcialmente las restricciones

---

12. Corresponde a la siguiente pregunta del cuestionario: «¿Durante la última semana ha realizado usted algún viaje para el que haya necesitado algún medio de transporte como coche, moto, autobús, tren, metro, bicicleta, patinete eléctrico, etc.? Le pregunto tanto por viajes rutinarios (como, por ejemplo, ir y volver al trabajo) o menos frecuentes (como ir y volver a una visita médica en un hospital, etc.) No sirven los paseos a pie o ir a visitar a un conocido andando».

propias del medio rural. Por otro, es posible que el segmento restante (el 24 %, no viajeros) incluya no solo a quienes tienen barreras importantes para desplazarse, sino también a residentes que tienen cubiertas muchas de sus necesidades, sin tener que desplazarse.

Por otro lado, no puede descartarse que existan segmentos que, pese a necesitar desplazarse, lo hagan con menor frecuencia por razones económicas, logísticas o personales, lo que los lleva a concentrar viajes, maximizar el tiempo dedicado a las diversas actividades en destino, e incluso a renunciar a algunos desplazamientos. En conjunto, estos datos nos advierten de la importancia de considerar no solo el volumen global de movilidad, sino también las diferencias internas por comarca, edad, sexo o localización. Estos aspectos se analizan a continuación.

Desde el punto de vista territorial se detectan dos grandes pautas. Hay una primera tendencia, en la que confluyen tres de las comarcas, con unos datos de viajeros bastante satisfactorios, mientras que otra comarca presenta unos datos claramente negativos. Así, El Rincón de Ademuz (57 % de viajeros) destaca como la comarca con menor movilidad, reflejando un aislamiento geográfico más pronunciado y una menor conectividad (a lo que contribuye el hecho de que constituye un enclave entre Castilla-La Mancha y Aragón). Esto también limita las oportunidades de desplazamiento de su población. Por otro lado, las tres comarcas restantes presentan datos que ponen de relieve una movilidad relativamente elevada, derivado de un menor aislamiento (tanto respecto del Área Metropolitana de Valencia como de otros centros urbanos importantes próximos), pero también de mayores densidades poblacionales, mercados laborales más activos, y centros de servicios comerciales más próximos, entre otros factores (con datos de viajeros del 78 % de La Canal de Navarrés, el 80 % de Los Serranos y el 82 % de El Valle de Cofrentes-Ayora).

Es interesante también analizar la movilidad en las cabeceras comarcas y en el resto de municipios de la comarca, como primera approxima-

ción a las dinámicas en función del tamaño y función de los núcleos de población. En este sentido, la información disponible confirma que estamos ante una tendencia clara, que apunta hacia una mayor movilidad cotidiana en las cabeceras comarcales que en el conjunto de sus respectivas comarcas (Tabla 4). Esta pauta se repite en todos los casos analizados (aunque con algunas diferencias entre las comarcas), y refuerza la idea de que estos núcleos concentran una población más activa y con mayor autonomía para el desplazamiento, es decir, mayor movilidad.

Por otro lado, si se tiene en cuenta la distancia hasta centros urbanos de referencia, puede concluirse que esta no parece condicionar de forma directa la mayor o menor movilidad. Como se observa, tanto en los municipios más cercanos como en otros más alejados, la proporción de población que realiza desplazamientos se mantiene en niveles relativamente elevados en los casos de las cabeceras comarcales. Por tanto, estas dos tendencias apuntan a un modelo territorial en el que los núcleos cabecera actúan como polos de actividad, con una demanda de movilidad que se mantiene elevada incluso cuando existen mayores distancias al entorno urbano más próximo. Esto ocurre a pesar de que estas cabeceras concentran más servicios y actividades, y se explica, al menos en parte, por su mayor capacidad real de desplazamiento (por ejemplo, gracias a una mejor disponibilidad de transporte público). Es decir, la población tiende a mostrar mayor movilidad cuanto mayores son sus opciones reales de desplazamiento, al menos en áreas rurales donde el sistema urbano se caracteriza por su debilidad y por la presencia mayoritaria de núcleos de pequeño tamaño (cuestión obviamente muy diferente son núcleos o áreas urbanas de gran tamaño y con un gran número de funciones, donde estas sí tienen una mayor capacidad de retención de desplazamientos).

TABLA 4. MOVILIDAD INTERMUNICIPAL (EN % DE VIAJEROS SOBRE EL TOTAL), SEGÚN COMARCAS Y CAPITALES COMARCALES

	Comarca Rincón de Ademuz	Capital Ademuz	Comarca Los Serranos	Capital Villar Arzob.	Comarca Confrontes- Ayora	Capital Canal de Ayora	Comarca Navarrés	Capital Enguera
Viajeros	57%	81%	80%	97%	82%	85%	78%	90%
Distancia (*)		50 min		20 min		20 min		25 min

(\*) Distancia entre la capital comarcal y el núcleo urbano de más de 20.000 habitantes más próximo

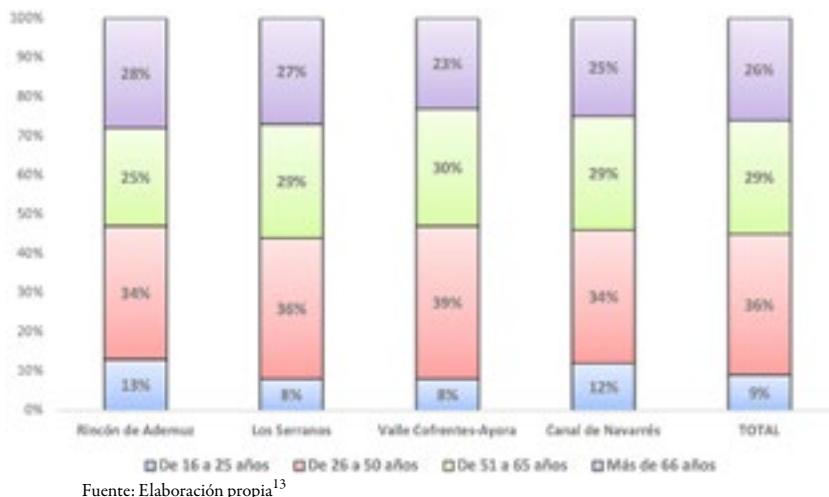
Fuente: Elaboración propia.

Al desglosar los datos por edad, la tendencia general está marcada por la concentración, lógica por otra parte, de la movilidad en las etapas centrales de la vida active (dos tercios entre los 26 y los 65 años), y va decreciendo a medida que aumenta la edad (Figura 3). No obstante, también es relevante destacar que las personas mayores de 65 años suponen algo más de una cuarta parte de la movilidad total en estas comarcas. Este dato cabría interpretarse, por un lado, en el sentido de que este segmento de población conserva, pese a su edad y las mayores dificultades de desplazamiento, niveles de movilidad relativamente aceptables. Sin embargo, por otro lado, cabe vincularlo, también, a la importancia que tiene este colectivo demográfico, es decir, al peso en la estructura de edades, caracterizada por un envejecimiento relativamente elevado. Aspectos como la necesidad de desplazarse a servicios médicos (centros de especialidades y hospitalares) son un factor explicativo fundamental en estas relativamente elevadas tasas de movilidad. Es llamativo el hecho de que en algún caso (El Rincón de Ademuz) la tasa de movilidad es mayor entre los mayores de 65 años que en el grupo de edad previo, lo que pone de relieve que la movilidad intermunicipal de los activos es muy escasa, mientras que la de los jubilados, sobre todo por cuestiones médicas, aumenta respecto a la que esa misma población ha podido tener en edades previas.

La movilidad juvenil es, por lo general, baja en todas las comarcas. Es no obstante, algo más elevada en El Rincón de Ademuz y La Canal de Navarrés, lo que evidencia la combinación de elevada dependencia de núcleos externos para determinadas actividades, bien sean de tipo formativo o de ocio. En otros casos, tasas de movilidad más elevada ponen de relieve una mayor integración con mercados laborales externos (caso de El Valle de Cofrentes-Ayora, por su vinculación con la vecina Almansa, a una media de 30 minutos desde las localidades de la comarca).

Si se analizan los que no se han desplazado, destaca que casi la mitad de los encuestados son mayores de 65 años. Es decir, aunque hay una proporción significativa con una cierta movilidad, la tendencia global es a un descenso muy importante. Esta baja movilidad puede poner de relieve, por un lado, la menor necesidad de realizar desplazamientos (por ejemplo por cuestiones laborales); por otro, a ello podría unirse una menor capacidad de desplazamientos (cuestiones de salud, no disponibilidad de permiso de conducción, etc.). Esto último probablemente implicaría también una cierta concentración de actividades pendientes en un menor número de desplazamientos, o a espaciar en el tiempo aquellos que puedan considerarse más prescindibles. En este contexto, el caso más llamativo lo tenemos en La Canal de Navarrés, donde este segmento supone más del 50 % de los no viajeros.

FIGURA 3: MOVILIDAD INTERMUNICIPAL  
(EN % DE VIAJEROS SOBRE EL TOTAL), SEGÚN GRUPOS DE EDAD



El análisis por sexo pone de relieve una dinámica destacable: la tendencia a una tasa de movilidad algo más baja de las mujeres respecto de los hombres (con una diferencia en torno al 5 %). En correspondencia, si se analizan los datos de las personas que no han realizado desplazamientos, la proporción es mayor entre las mujeres. Una cierta masculinización en estas comarcas es uno de los factores explicativos, pero también el hecho de que la movilidad femenina tiende a tener un carácter intramunicipal, relacionada con tareas de cuidado y responsabilidades domésticas. Además, tal como reflejan tanto los datos como los testimonios recogidos, las mujeres perciben más restricciones a la movilidad intermunicipal debido a su mayor dependencia del transporte público.

13. Todas las figuras que siguen, así como las tablas, basadas en resultados de la encuesta, son de elaboración propia.

Por el contrario, los hombres (incluso tras la jubilación) mantienen una mayor autonomía de desplazamiento gracias a una tasa significativamente superior de posesión de carnet de conducir y disponibilidad de vehículo propio.

Otro aspecto relevante es que la diferencia de movilidad entre hombres y mujeres tiende a ser más acusada en las comarcas más periféricas, aquellas en las que es necesario recorrer mayores distancias para acceder a núcleos urbanos de referencia (por ejemplo, localidades de más de 20.000 habitantes). Una de las razones de esta brecha es la limitada disponibilidad de transporte público en estos territorios, que afecta especialmente a las mujeres, más dependientes de este medio. A ello se suma que las largas distancias dificultan también otras formas de movilidad indirecta, como el acompañamiento por parte de familiares o amistades (ventaja comparativa que sería algo mayor para las mujeres que residen en municipios con una localización menos periférica).

El nivel de estudios, la actividad y ocupación principal son factores que, a priori, podrían implicar diferencias en la tasa de movilidad. Sin embargo, los resultados no ponen de relieve que estas diferencias sean significativas. Así, por ejemplo, entre la población activa y que está trabajando, la proporción de viajeros y no viajeros es muy similar (con una diferencia de únicamente un 2 % a favor de los viajeros). En contraposición, esas diferencias mínimas a favor de los no viajeros se observan en las personas jubiladas y las paradas (1 % en ambos casos). Si atendemos al nivel de estudios, las diferencias entre viajeros y no viajeros son poco significativas en general, especialmente en los niveles más bajos. Tienen a aumentar ligeramente a medida que crece el nivel formativo. Así, entre las personas sin estudios o con educación obligatoria, la proporción de no viajeros no supera el 1 % respecto de la que supone en los viajeros. Esta diferencia, en el mismo sentido, crece muy ligeramente entre las personas con estudios medios (1,5 % más entre los no viajeros) y es

algo más relevante entre aquellas con estudios superiores (donde los no viajeros alcanzan el 3 % de diferencia respecto de los viajeros).

En definitiva, en este apartado se ha podido ver la estrecha relación entre determinadas características sociodemográficas y patrones de movilidad característicos. Sin embargo, no se han visto las diferencias de capacidad real para realizar desplazamientos, ni las formas concretas que adoptan esos desplazamientos. Estas cuestiones se abordan en el siguiente apartado.

## 4.2 AUTONOMÍA Y DESIGUALDADES EN LA MOVILIDAD COTIDIANA

Si en el apartado anterior se han analizado los condicionantes sociodemográficos de la movilidad, aquí nos centramos más en el papel de los diferentes medios de transporte, la distribución entre conductores y acompañantes en vehículo privado, y la dependencia del transporte público en función del perfil de los residentes.

La disponibilidad de carné de conducir y de vehículo propio constituye el eje central de la movilidad cotidiana en las áreas rurales estudiadas. En conjunto, la proporción de la población que dispone de carné de conducir es elevada (entre el 75 % y el 80 %), pero el porcentaje de quienes cuentan con vehículo propio es algo menor, con diferencias notables entre comarcas (del 63 % en El Valle de Cofrentes-Ayora al 74 % en Los Serranos). Esta brecha se compensa parcialmente con el uso de vehículos familiares, lo que explica que una parte significativa de los desplazamientos privados se realicen como acompañante (entre el 18 % y el 28 %).

El dato más preocupante es el de quienes no tienen acceso a movilidad privada de forma habitual (una media del 10 %), aunque con diferencias significativas entre comarcas. Esta proporción es más baja en El

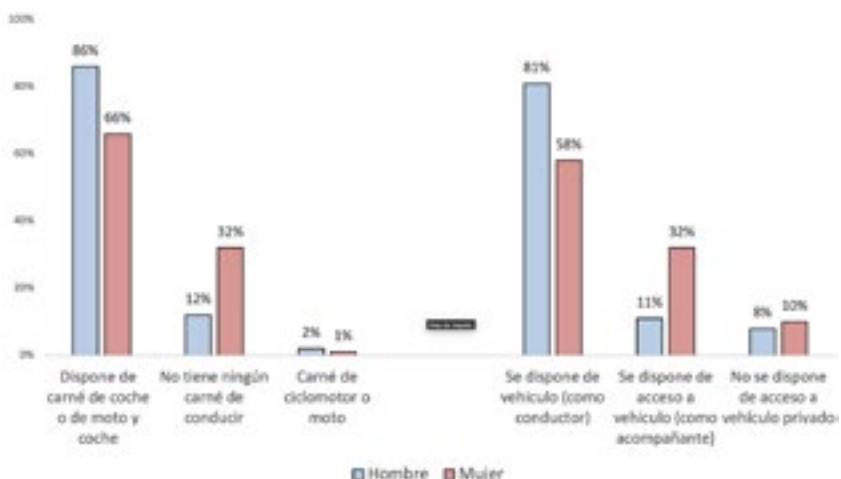
Rincón de Ademuz y Los Serranos (alrededor del 7 %) y más alta en El Valle de Cofrentes-Ayora (13 %). Además, esta brecha de movilidad se tiende a ampliarse ligeramente en municipios que no son cabecera de comarca, donde también suelen tener un transporte público más escaso, con menor frecuencia, o con modalidades algo más complejas para determinados grupos de población (transporte a demanda). En conjunto, estos datos reflejan una doble desventaja en los municipios periféricos, que complica el acceso cotidiano a servicios, empleo y relaciones personales fuera del municipio.

Más allá de estas diferencias territoriales, las principales brechas en la autonomía de movilidad se explican por factores demográficos y socioeconómicos. Entre ellos, el sexo es una de las variables que concentra mayores desigualdades, con resultados muy significativos: las mujeres presentan una menor disponibilidad tanto de carné de conducir como de acceso directo a vehículo particular (Figura 4). En consecuencia, una proporción considerable de mujeres (casi el triple que en el caso de los hombres) basa su movilidad en el hecho de ser acompañantes de otras personas conductoras.

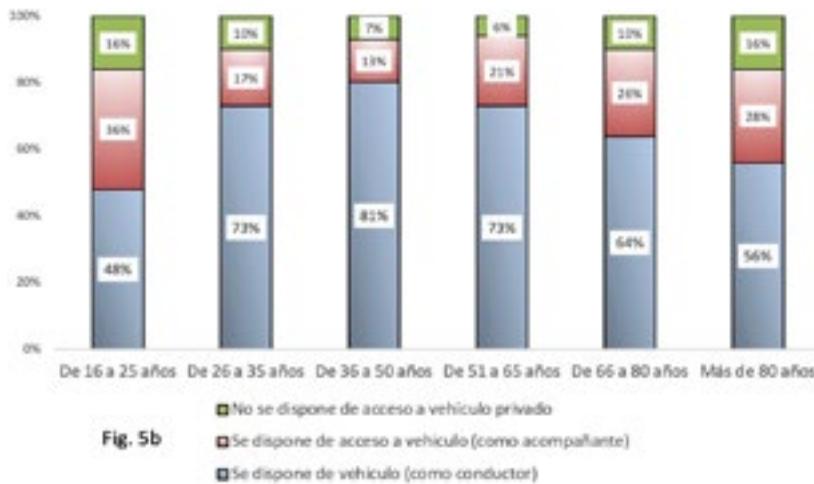
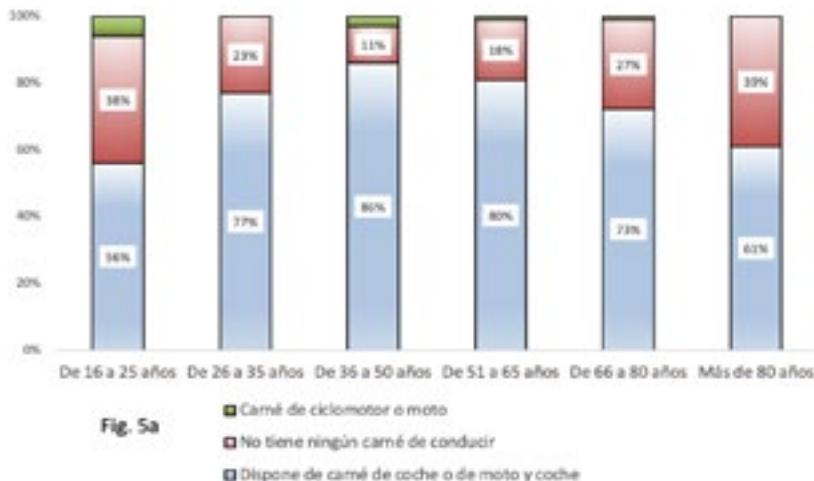
Las diferencias son también significativas con relación a la edad, especialmente en los extremos (Figura 5). Los grupos más vulnerables, con menor autonomía de movilidad en vehículo privado, son los jóvenes entre 16 y 25 años y, sobre todo, las personas mayores de 65 años. En este último grupo, apenas una de cada tres personas tiene acceso autónomo al transporte privado. Esta pérdida progresiva de autonomía en edades avanzadas se asocia tanto al abandono de la conducción como a la creciente dependencia de terceros para desplazarse, ya sea mediante transporte público o vehículos particulares de familiares o conocidos. Por su parte, los jóvenes presentan una menor disponibilidad de vehículo propio, bien porque aún no han obtenido el carné, o porque carecen de medios económicos para disponer de uno. En cambio, las personas entre los 26 y los 50 años concentran las tasas más elevadas de autonomía de

movilidad, tanto en términos de licencia como de acceso a vehículo. Parece lógico pensar que las brechas detectadas en los extremos de edad afectan más intensamente a las mujeres, especialmente entre las mayores de 65 años, donde confluyen las desigualdades por género y por edad.

FIGURA 4. DISONIBILIDAD DE CARNÉ DE CONDUCIR Y ACCESO A VEHÍCULO PRIVADO, POR SEXOS



La actividad principal de las personas encuestadas permite identificar patrones nítidos de autonomía y vulnerabilidad en la movilidad cotidiana (Figura 6). Como cabría esperar, las personas que trabajan presentan los niveles más altos de disponibilidad de vehículo propio, lo que facilita una movilidad autónoma esencial en estos entornos rurales, donde el acceso al empleo suele requerir desplazamientos intermunicipales. En un segundo nivel se sitúan las personas desempleadas, cuya movilidad, aunque más limitada, también está motivada por la búsqueda activa de empleo, aunque no siempre cuentan con los medios necesarios para desplazarse con regularidad.

FIGURA 5. DISPONIBILIDAD DE CARNÉ DE CONDUCIR (5<sup>a</sup>) Y ACCESO A VEHÍCULO PRIVADO (5<sup>b</sup>) POR GRUPOS DE EDAD

En el extremo opuesto, destacan por su vulnerabilidad tres colectivos: quienes buscan su primer empleo (mayoritariamente jóvenes), las

personas que se dedican a las tareas del hogar y, en parte, los estudiantes. La mayoría de ellos no dispone de carné ni de vehículo, y su movilidad privada depende fundamentalmente de terceras personas. Esta dependencia es especialmente crítica en el caso de los jóvenes, cuya estrategia de movilidad incluye con frecuencia el uso de ciclomotores o motos (lo que cabe relacionar con desplazamientos de corta distancia). A pesar de ello, la proporción de quienes no cuentan ni con recursos propios ni con redes de apoyo inmediato (ni vehículo propio, ni personas en su entorno que puedan facilitarles el acceso al transporte privado) es significativa, alcanzando un 9 % en el conjunto de la muestra. Este tipo de situaciones obliga a confiar en el transporte público, cuya disponibilidad es limitada en muchas zonas rurales. Así lo reflejan las tasas de dependencia exclusiva del transporte público entre las personas ocupadas (5 %), jubiladas (11 %), entre quienes están en paro (16 %), entre quienes buscan su primer empleo (13 %), entre los estudiantes (20 %) y entre personas dedicadas al hogar (8 %). La movilidad de estos colectivos está, por tanto, condicionada por una doble limitación: la escasa autonomía personal y la debilidad de los sistemas de transporte público rural. En algunos de estos colectivos hay una presencia, más allá de lo testimonial, de personas inmigrantes (casos en los que toda la familia es dependiente del transporte público que, en la medida en la que pueden, intentan contrarrestar con la ayuda de compañeros de trabajo y vecinos).

En conjunto, los datos confirman que la movilidad cotidiana en las áreas rurales está fuertemente condicionada por la estructura de ocupaciones, de edad y el sexo, así como por el acceso real a medios de transporte. La población activa cuenta con más recursos y capacidades para desplazarse, mientras que los colectivos no activos, en especial mujeres mayores, estudiantes o jóvenes sin empleo, enfrentan una movilidad más restringida, que depende en buena parte del entorno familiar o de la escasa red de transporte público existente.

FIGURA 6. DISPONIBILIDAD DE CARNÉ DE CONDUCIR  
Y ACCESO A VEHÍCULO PRIVADO, SEGÚN ACTIVIDAD PRINCIPAL

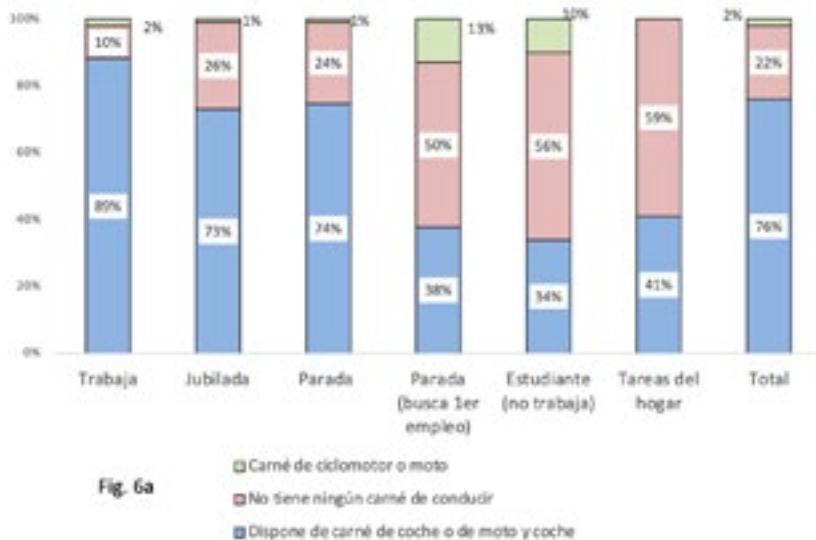
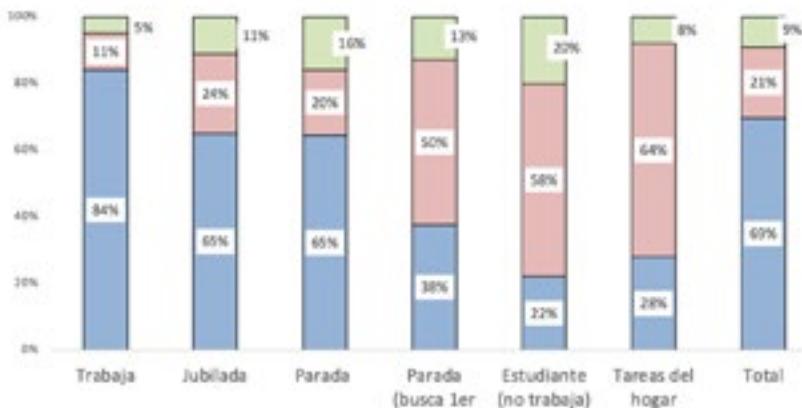


Fig. 6a

■ Carné de ciclomotor o moto  
■ No tiene ningún carné de conducir  
■ Dispone de carné de coche o de moto y coche



Por su parte, los resultados sobre la distribución de la movilidad privada en función de la ocupación actual refuerzan y matizan las tendencias.

cias señaladas anteriormente. La ocupación desempeña un papel muy destacado en el acceso efectivo a los recursos de movilidad, en especial a la posesión del carné de conducir y del vehículo privado. Así, los perfiles más autónomos en su movilidad corresponden a los trabajadores por cuenta propia, especialmente técnicos, artesanos y pequeños empresarios, así como al personal cualificado. Estos grupos presentan las tasas más altas de carné de conducir y de disponibilidad de vehículo como conductores habituales, lo que refleja la necesidad de desplazamiento frecuente que conlleva su actividad profesional.

Por el contrario, los niveles de vulnerabilidad aumentan claramente entre quienes se encuadran en ocupaciones no cualificadas o en categorías laborales residuales. En estos grupos, la proporción de personas sin carné de conducir es muy superior, y más de la mitad depende de otras personas o no tiene ningún acceso al vehículo privado. Estos datos reflejan una doble limitación, los menores niveles de autonomía para conducir y, al mismo tiempo, una menor capacidad económica o estructural para disponer de vehículo propio, lo que condiciona de forma notable su capacidad de desplazamiento cotidiano.

En resumen, la posición ocupacional influye significativamente en el acceso a la movilidad privada y, por tanto, puede decirse que actúa como un factor de desigualdad territorial, reforzando las brechas ya observadas por edad y por sexo. El acceso o no a un vehículo particular (como conductor o, en su caso, como acompañante) no solo refleja la situación socioeconómica de las personas (y su red familiar y social próxima de apoyo), sino también el grado de dependencia que afrontan para poder desplazarse más allá del municipio de residencia.

Otro de los factores relacionados con la autonomía de movilidad es el nivel educativo (Tabla 5). La tendencia general, y que confirman los resultados obtenidos, es que a mayor nivel de estudios, mayor es la proporción de personas con carné de conducir (y, especialmente, de quienes

disponen de vehículo propio. Las diferencias son particularmente acusadas entre quienes no han superado los niveles obligatorios y quienes cuentan con formación universitaria, en los que las tasas de disponibilidad superan ampliamente la media.

Este patrón se corresponde con lo observado en los análisis anteriores, que confluyen en la dirección de poner de relieve que la autonomía de movilidad está íntimamente ligada a factores estructurales, como el nivel educativo, que a su vez se vincula con una mayor capacidad económica, mayor inserción en el mercado laboral y mayor acceso a recursos, tanto materiales como relacionales. En las áreas rurales, donde el transporte público es limitado, esta combinación resulta decisiva. Así, las personas con menor nivel de estudios tienden a encontrarse en una situación de mayor vulnerabilidad en términos de movilidad cotidiana, lo que refuerza los efectos acumulativos de la desigualdad.

**TABLA 5. DISPONIBILIDAD DE CARNÉ DE CONDUCIR  
Y VEHÍCULO PRIVADO, SEGÚN NIVEL DE ESTUDIOS Y SEXO**

Nivel de estudios	Con carné	Sin carné	Con vehículo	Sin vehículo	Hombre	Mujer
Sin estudios	58%	38%	58%	5%	74%	26%
Primaria, 1er ciclo de ESO	67%	31%	61%	11%	55%	45%
2º ciclo de Eso, Bach. y FP grado sup.	83%	16%	76%	7%	47%	53%
Enseñanza universitaria	90%	10%	80%	6%	40%	60%

Esta pauta se ve matizada al observar el nivel educativo según sexo. Como puede verse, las mujeres presentan una mayor proporción de estudios superiores, mientras que los hombres se concentran más en los niveles bajos, especialmente entre quienes no han finalizado la educación obligatoria. Esta situación, sin embargo, no se traduce automáticamente en una mayor autonomía de movilidad femenina, lo cual revela que el nivel educativo, aun siendo un factor estructural relevante, interactúa

con otros condicionantes como la disponibilidad de recursos materiales, el acceso al carné de conducir y el modelo de socialización diferencial, que en las áreas rurales sigue limitando la movilidad independiente de las mujeres. Así, aunque las mujeres hayan alcanzado un mayor nivel formativo, su menor acceso a vehículo y carné evidencia una desigualdad funcional persistente.

Por último, resulta determinante, como en parte se ha venido apuntando, la situación socioeconómica que, en la encuesta, se ha caracterizado en función de la clase social con la que se identifica cada encuestado (Tabla 6). Efectivamente, al analizar la disponibilidad de movilidad privada según la clase social declarada, se refuerza la lectura acumulativa de las desigualdades que se ha puesto de relieve anteriormente. La relación entre clase social y autonomía en la movilidad resulta bastante clara: cuanto más baja es la posición social subjetiva, menor es la proporción de personas con carné de conducir y con acceso directo a vehículo propio. Esta pauta se invierte en las clases medias-altas y altas, donde los niveles de autonomía de movilidad son claramente superiores a la media.

Por tanto, aunque no puede establecerse una relación estrictamente causal, los datos sí reflejan cómo la clase social sintetiza un conjunto de factores (educativos, laborales, residenciales, materiales y de redes de apoyo) que condicionan fuertemente la capacidad efectiva de movilidad en el medio rural. Las personas que se autoposicionan en clases bajas son también las que concentran en mayor medida la dependencia de terceros o, incluso, la falta total de acceso a medios de transporte privados y una mayor dependencia del transporte público. En cambio, las clases más altas combinan una mayor posesión de carné con una disponibilidad prácticamente generalizada de vehículo propio, lo que evidencia la intersección entre recursos económicos, autonomía personal y oportunidad de elección en los desplazamientos cotidianos.

TABLA 6. DISPONIBILIDAD DE CARNÉ DE CONDUCIR  
Y ACCESO A VEHÍCULO PRIVADO, SEGÚN CLASE SOCIAL

	Alta / media-alta	Media	Baja / media-baja
Dispone de carné de coche o de moto y coche	84%	79%	63%
No tiene ningún carné de conducir	16%	19%	34%
Solo carné de moto o ciclomotor	0%	2%	3%
Conductor que dispone de vehículo	76%	74%	52%
Acompañante que dispone de acceso a vehículo	20%	18%	31%
Sin acceso a vehículo privado	4%	8%	17%

Más allá de la disponibilidad de carné o de vehículo propio, el uso efectivo de los medios de transporte para la movilidad cotidiana revela patrones aún más marcados de dependencia del vehículo privado. Según los resultados de la encuesta, el 94 % de los desplazamientos diarios se realizan en coche o furgoneta, ya sea como conductor o como acompañante. Esta hegemonía del transporte privado no solo refleja la escasa oferta de alternativas, sino que también visibiliza las desigualdades en la forma de acceder a ese vehículo: mientras el 70 % de los hombres se desplaza como conductor, solo el 52 % de las mujeres lo hace, recurriendo muchas de ellas al acompañamiento.

Estas diferencias son más acusadas en los grupos más jóvenes y en las personas mayores de 80 años, donde el uso como acompañante alcanza el 30 % y el 39 %, respectivamente. También los estudiantes y quienes buscan su primer empleo muestran una mayor diversidad de medios utilizados, incluyendo la moto o el transporte público, aunque con una presencia muy minoritaria. Por otro lado, las personas desempleadas presentan tasas especialmente bajas de uso de transporte privado, lo que refuerza su situación de vulnerabilidad.

En conjunto, estos datos confirman que el vehículo privado no es solo el modo dominante, sino que su uso habitual está estrechamente

vinculado a la posición social, el sexo, la edad y la situación laboral. La escasa implantación del transporte público y el bajo uso de otras opciones de movilidad suponen una limitación estructural para quienes no disponen de alternativas privadas.

#### 4.3. MOVILIDAD EFECTIVA: FRECUENCIA DE LOS DESPLAZAMIENTOS, PAUTAS RESULTANTES Y PRINCIPALES MOTIVACIONES

Para analizar la movilidad efectiva de la población, un primer aspecto a tener en cuenta es la frecuencia de los desplazamientos y las pautas resultantes. Efectivamente, el análisis de la frecuencia de los desplazamientos permite complementar lo ya señalado sobre la disponibilidad de medios de transporte y las desigualdades en la movilidad cotidiana. Los resultados ponen de relieve que, aunque la mayoría de la población realiza al menos un desplazamiento semanal, las diferencias en la frecuencia son notables según el perfil sociodemográfico y la situación laboral (Figura 7).

El primer resultado es claro, en tanto que pone de relieve que son las personas trabajadoras activas las que registran una movilidad más intensa, con casi 9 de cada 10 personas encuestadas que realizan desplazamientos diarios (incluyendo también fines de semana). También las personas en situación de desempleo pero con experiencia laboral previa presentan pautas relativamente activas de movilidad, probablemente por la necesidad de realizar gestiones, entrevistas o cuidados. En el extremo opuesto, las personas jubiladas, estudiantes y quienes se dedican a las tareas del hogar muestran una movilidad más reducida y con mayor proporción de desplazamientos ocasionales o semanales.

La edad también marca diferencias claras. Así, los grupos de entre 26 y 50 años son los que tienen mayor movilidad, mientras que tanto

los jóvenes de 16 a 25 años como las personas mayores de 65 años tienden a tener una movilidad mucho más limitada, con un mayor peso de los desplazamientos esporádicos o con frecuencia semanal. Este patrón responde a factores ya señalados previamente, como la menor disponibilidad de vehículo propio y la mayor dependencia del transporte público o de terceros para poder desplazarse.

Desde una perspectiva de género, se observa también una brecha entre mujeres y hombres, siendo la frecuencia de movilidad algo más baja en las mujeres, lo que cabe relacionar con su menor autonomía de transporte, pero también por una mayor proporción de desplazamientos intramunicipales (a menudo no contabilizados como tales en los registros de movilidad intermunicipal, pero que ellas perciben y declaran como desplazamientos).

En conjunto, los datos muestran un escenario dual, con una parte importante de la población que realiza desplazamientos diarios y que aprovecha casi de forma exclusiva el vehículo privado; y, por otro lado, colectivos con movilidad restringida, que concentran las mayores dificultades de acceso a servicios, empleo o actividades cotidianas (tal como se venía apuntando como estrategia para afrontar tales dificultades). Esta fractura se intensifica cuando se cruza la frecuencia de los desplazamientos con otras variables como el tamaño del municipio, el sexo o el nivel educativo.

Desde el punto de vista territorial la localización más precisa de los desplazamientos habituales permite identificar más claramente los centros de atracción dentro y fuera del entorno comarcal (Figura 8, que refleja el 100 % de los desplazamientos). Casi el 60 % de los desplazamientos tienen como origen y destino la misma comarca, es decir, entre los municipios de la propia comarca. A ellos cabe sumar otro 20 % de desplazamientos, que tienen como destino poblaciones de otras comarcas y la misma proporción de desplazamientos desde otras comarcas.



FIGURA 7. FRECUENCIA DE LOS DESPLAZAMIENTOS SEGÚN LA OCUPACIÓN DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS

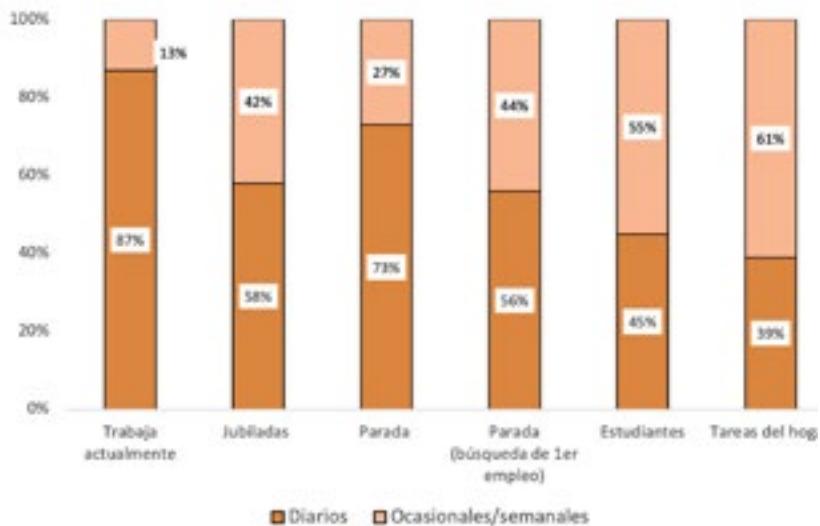
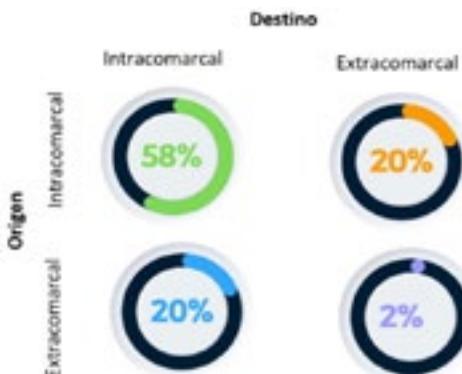


FIGURA 8. DISTRIBUCIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS SEGÚN ORIGEN Y DESTINO PARA TODAS LAS ÁREAS DE ESTUDIO



Estos datos ocultan, sin embargo, diferencias significativas. Por un lado, la comarca de El Rincón de Ademuz presenta una tasa de movilidad intracomarcal mucho más elevada (89 %), debido en gran parte a su situación periférica y a cierto grado de aislamiento geográfico. Por otro lado, el resto de comarcas mantienen niveles bastante similares (con una media del 72 % de movilidad intracomarcal). Es decir, cuanto mayor es la proximidad a ciudades y centros urbanos relevantes, mayor tiende a ser el grado de apertura y de movilidad hacia el exterior; a la inversa, cuando el aislamiento y las distancias aumentan, la movilidad tiende a concentrarse dentro del propio territorio.

Teniendo en cuenta el papel preponderante que las cabeceras comarcales tienen en este sistema de asentamientos, cabe señalar que estamos ante una estructura de movilidad en la que las cabeceras comarcales ejercen un papel clave como nodos de actividad y de provisión de servicios, atrayendo buena parte de los desplazamientos cotidianos desde municipios más pequeños de su entorno. En estas cabeceras se concentran centros de salud, institutos, comercios, bancos y otras funciones básicas que no están presentes en localidades más periféricas. Sin embargo, una parte significativa de los desplazamientos se dirige también hacia centros urbanos exteriores a la comarca, especialmente hacia las ciudades medias y grandes que ofrecen servicios especializados, empleo cualificado o estudios postobligatorios. Entre estos destinos destacan con claridad Valencia, pero también otras ciudades como Xàtiva, Llíria, Requena o Almansa, dependiendo de la comarca de origen. Estos flujos extracomarcales reflejan una estructura de movilidad escalonada, con desplazamientos frecuentes hacia las cabeceras comarcales, y más esporádicos pero imprescindibles hacia ciudades mayores. Puede decirse, por tanto, que tenemos un modelo resultante de tipo centrífugo y asimétrico (que también podemos denominar jerarquizado y parcialmente dependiente), dado que, aunque las cabeceras comarcas concentran buena parte de la actividad cotidiana, se mantiene una notable dependencia

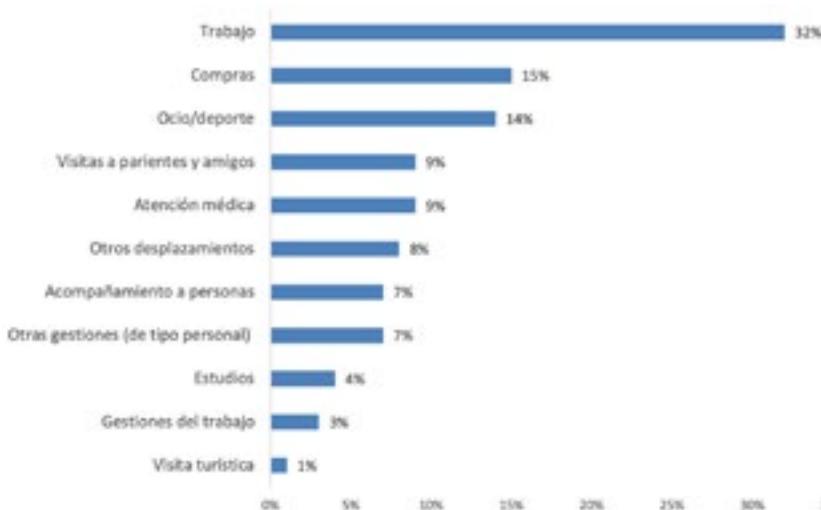


funcional de centros urbanos externos, con la consecuencia de acentuar las desigualdades de acceso a los servicios, en función y teniendo en cuenta las diferencias en capacidad de movilidad de cada grupo social y sociodemográfico.

Toda esta movilidad tiene una serie de motivaciones. Su análisis permite comprender mejor el grado de dependencia de ciertos servicios así como la organización funcional del territorio (Figura 9). Los desplazamientos por motivos laborales son los más importantes, seguido a bastante distancia por las compras familiares, el ocio y deporte y las visitas médicas. El resto de motivos, como gestiones personales, acompañar a otras personas o asuntos privados, se reparten de forma más fragmentada, aunque reflejan igualmente la necesidad de cubrir servicios dispersos dentro y fuera del territorio comarcal.

Las diferencias entre comarcas no son especialmente acusadas. Destacan, no obstante, algunas variaciones, como el mayor peso relativo de los desplazamientos por cuestiones médicas (entre el 5 % en la estructura total en El Rincón de Ademuz, y el 13 % de El Valle de Cofrentes-Ayora), o el ocio y deporte (17 % en Los Serranos, frente al 9 % en El Valle de Cofrentes-Ayora), o los desplazamientos por asuntos más personales (3 % en La Canal de Navarrés y 11 % en El Rincón de Ademuz). Estas diferencias se explicarían parcialmente por la combinación de la mayor o menor dotación de servicios y equipamientos en la propia comarca (que puede actuar como elemento de expulsión o retención) la atracción de comarcas vecinas (como puede ocurrir con la ciudad de Llíria respecto de Los Serranos), o el mantenimiento de vínculos residenciales y familiares con otras áreas (como ocurre entre El Rincón de Ademuz y el Área Metropolitana de Valencia).

FIGURA 9. IMPORTANCIA RELATIVA DE LAS DIFERENTES MOTIVACIONES EN LA MOVILIDAD RURAL



Pese a estas variaciones, las diferencias en la estructura interna de las diferentes comarcas son escasas (sin superar en ningún caso el 8 % en la estructura interna de las motivaciones por desplazamientos). Es decir, estamos ante tendencias bastante homogéneas, con una jerarquización en la importancia de las diferentes razones de la movilidad muy similar. Esto refuerza la idea de que, más allá de las singularidades territoriales, las necesidades básicas de movilidad responden a patrones comunes en el medio rural, que pueden resumirse en trabajar, comprar, cuidar y ser cuidado, resolver gestiones y mantener vínculos sociales.

Los datos desagregados por comarcas y cabeceras comarcales confirman, además, un aspecto relevante, la función central que desempeñan las cabeceras comarcales en casi todos los motivos de desplazamiento. Municipios como Ademuz, Llíria, Ayora, Enguera o Navarrés aparecen

sistemáticamente como nodos de atracción, especialmente en el acceso a servicios sanitarios, educativos, comerciales o administrativos. Se confirma igualmente la dependencia de centros externos para funciones más especializadas, como estudios postobligatorios, empleo cualificado o atención médica hospitalaria, siendo Valencia, Llíria, Xàtiva, Teruel o Almansa, los principales destinos.

En conjunto, los datos muestran que la movilidad funcional en las áreas rurales está fuertemente asociada a las necesidades básicas y al acceso a servicios, con patrones bastante estables que combinan desplazamientos de corto alcance (dentro de la comarca) con otros de carácter más puntual o especializado hacia centros urbanos exteriores.

#### 4.4. EL TRANSPORTE PÚBLICO COMO ELEMENTO DE INCLUSIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL: PERFIL Y MOTIVACIONES DE LOS USUARIOS

Aunque el uso del transporte público en las comarcas analizadas es minoritario (por debajo del 7 % en todos los casos, y con cifras aún más bajas en algunas comarcas), su papel en términos de equidad territorial y social es fundamental. El autobús interurbano cumple una función esencial para determinados grupos con mayores dificultades de movilidad, como personas mayores, jóvenes sin carné, población desempleada, estudiantes o mujeres sin acceso a vehículo propio. Para estos colectivos, no se trata de una opción más, sino de una necesidad básica que condiciona su acceso a servicios, empleo y vínculos sociales.

La mayoría de usuarios de autobús interurbano se encuentra, de hecho, en situación de vulnerabilidad, no solo por sus características sociodemográficas, sino también porque su movilidad es, en buena medida, obligada: no disponen de alternativas viables en el transporte privado, ya sea por falta de carné de conducir, de vehículo propio o

de alguien que pueda acompañarlos. Esta dependencia estructural del transporte público convierte cada desplazamiento en un reto logístico, amplificando las desigualdades ya existentes en el medio rural.

Por ello, resulta imprescindible incorporar esta dimensión en el análisis, prestando atención tanto al perfil sociodemográfico de los usuarios como a los factores que explican su exclusión parcial del sistema de movilidad privada (Figura 10). El análisis de los motivos que justifican el uso del autobús interurbano refuerza esta imagen de un transporte público vinculado a una movilidad obligada. Las principales razones de desplazamiento entre los usuarios de transporte público son los estudios (algo más de una cuarta parte de los usuarios) y las visitas médicas (casi 1 de cada 5 usuarios), seguidos por motivos laborales (algo menos del 15 %) y, en menor medida, asuntos personales, visitas o compras. Estos datos confirman que, para la mayoría de personas que utilizan este servicio, el transporte público no responde a decisiones voluntarias o de conveniencia, sino a necesidades básicas que no pueden cubrirse de otro modo. La elevada presencia de estudiantes y personas mayores entre los usuarios, y la centralidad de motivos como la salud o la educación, confirman el carácter estructural y forzado de estos desplazamientos.

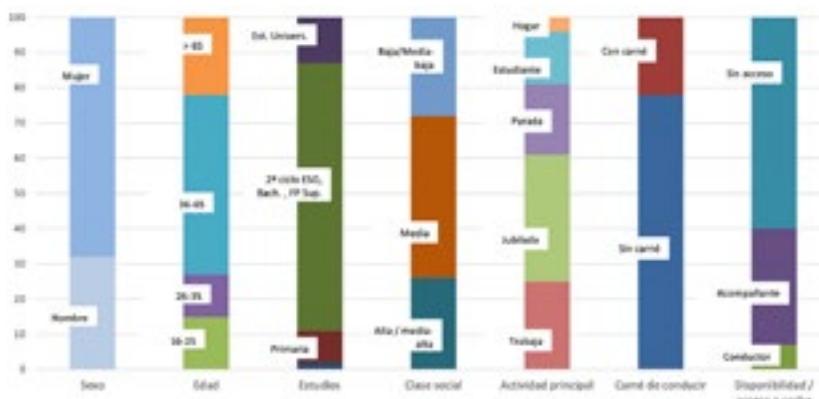
Desde el punto de vista sociodemográfico, el aspecto más destacable es la proporción tan elevada de personas usuarias que son mujeres (más de dos terceras partes), frente a una proporción mucho más reducida de hombres, lo que refleja claramente su mayor vulnerabilidad y dependencia de este medio, ante la menor disponibilidad de coche propio. En cuanto a la edad, algo más de la mitad de usuarios se concentra entre los 36 y 65 años, pero también destaca la presencia de jóvenes y mayores de 65 años, dos colectivos con mayores barreras de acceso a la movilidad privada. En ese segmento de edad intermedia hay que contabilizar que una parte importante son mujeres, pero también población que, por diversas circunstancias, tienen dificultades para moverse en vehículo privado (por ejemplo, personas inmigrantes). Una parte no



desdeñable de los usuarios en estas edades utilizan el transporte público por decisión propia, relacionada muchas veces con el intento de evitar dificultades de aparcamiento en lugares de destino (sobre todo cuando los desplazamientos son a centros urbanos importantes).

En términos educativos, la mayor parte de los usuarios del transporte público (tres cuartas partes) tiene estudios de segundo grado, mientras que las personas sin estudios o con nivel universitario representan una proporción reducida. Más relevantes son los resultados sobre la clase social. Aquí predominan las personas de clase media y media-baja, lo que va en la línea de que el transporte público cumple parcialmente una función redistributiva para quienes tienen menores recursos. Esta idea se refuerza al relacionar la clase social con la actividad. Así, una parte significativa de los usuarios son personas jubiladas (aunque aquí también interviene una clara componente de edad), personas paradas y estudiantes. Las personas trabajadoras en activo suponen una proporción relevante. Aquí habría que incluir aquellas para las que este es un tipo de movilidad obligada (por ejemplo, inmigrantes y mujeres de mayor edad), pero igualmente aquellas que han podido acomodar los horarios a sus tareas laborales y utilizan el transporte público en gran parte por comodidad. Es decir, es evidente que hay un uso diversificado, pero también que tiende a predominar la componente de necesidad.

FIGURA 10. PERFIL SOCIALDEMOGRÁFICO Y ECONÓMICO DE LAS PERSONAS USUARIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO (EN %)



Finalmente, las cifras sobre carné de conducir y disponibilidad de coche cierran este perfil, con una gran mayoría de usuarios que no disponen de carné de conducir (casi 8 de cada 10 personas usuarias), a lo que se añade que una parte muy importante tampoco tienen acceso a movilidad privada con personas de su entorno, ni siquiera como acompañantes (algo menos de dos tercios). Este dato es especialmente relevante, ya que pone de manifiesto que, para muchas personas, el transporte público no es una opción, sino la única vía posible para desplazarse fuera del municipio. En resumen, el perfil tipo del usuario del autobús interurbano en estas comarcas rurales es el de una mujer adulta o mayor, sin carné de conducir ni vehículo propio, perteneciente a los estratos sociales medios o bajos, y cuya movilidad depende en gran medida de este medio para acceder a servicios esenciales, mantener relaciones personales o realizar gestiones cotidianas.

Sin variar en exceso ni las tendencias generales ni el perfil tipo de usuario, algunas diferencias entre las comarcas analizadas introducen

algunas particularidades, que en gran parte reflejan tanto la estructura demográfica como la dotación de servicios y la accesibilidad del territorio. Así, en El Rincón de Ademuz predomina de forma abrumadora el uso del autobús interurbano con fines educativos (casi el 80 %), lo que indica, por un lado, una elevada dependencia del transporte público por parte de estudiantes jóvenes, en un contexto de fuerte dispersión territorial; por otro, que este servicio cubre muy poco las necesidades del resto de la población que, en gran parte, acude a la movilidad privada.

Por su parte, en Los Serranos el perfil es más diversificado, con una combinación de desplazamientos por estudios, trabajo, consultas médicas y visitas sociales. Por su parte, en El Valle de Cofrentes-Ayora el transporte público se utiliza en buena medida para desplazamientos para atención médica (24 %) y personales, y destaca que apenas se utiliza por parte de las personas trabajadoras. En cambio, en La Canal de Navarrés destaca el uso laboral (casi un tercio) y médico (casi una cuarta parte), con ausencia de usuarios por motivos educativos, lo que podría relacionarse con una mayor cobertura local de centros formativos, o bien a la disponibilidad de transporte familiar. Estas diferencias subrayan que, aunque el volumen global de usuarios sea bajo, el transporte público cumple funciones muy distintas según el contexto territorial, y su planificación no puede desligarse de las dinámicas sociales y económicas locales.

Para finalizar este apartado sobre el transporte público interurbano, conviene reflejar también las valoraciones de los encuestados. Los resultados son especialmente claros, en tanto que una amplia mayoría de personas encuestadas (tres de cada cuatro) afirma que el servicio de transporte público «nunca o casi nunca» satisface sus necesidades de movilidad. Esta percepción es especialmente acusada en comarcas como La Canal de Navarrés (donde la respuesta fue del 84 %), y El Valle de Cofrentes-Ayora (68 %), donde la mayor parte de los encuestados declaran no sentirse atendidos adecuadamente por el sistema. En la misma línea, la respuesta

«siempre o casi siempre» cubre sus necesidades obtiene valores muy bajos (12 %), con variaciones entre la comarca de Los Serranos (15 %), y El Rincón de Ademuz (7 %). En buena medida, estos últimos datos ponen claramente de relieve la insatisfacción con un nivel de servicio especialmente bajo en la comarca más periférica, mientras que en la más próxima a grandes centros urbanos, la satisfacción tiende a ser mayor (aunque como se ha señalado se alcanza un casi raquíctico 15 %).

Por tanto, estos datos reflejan un grado de insatisfacción estructural, especialmente acusado en los territorios más periféricos y con menor conectividad. Pero ponen igualmente de relieve que incluso en comarcas mejor localizadas respecto a los centros urbanos, la valoración positiva es muy baja. Por tanto, estamos ante un sistema de transporte público muy alejado de las necesidades reales de la población, tanto en términos de cobertura como de frecuencia y funcionalidad.

En este contexto, resulta especialmente revelador el alto grado de consenso en torno a las medidas que las personas encuestadas proponen para mejorar el sistema. Todas las opciones planteadas obtienen un apoyo prácticamente unánime entre la población, desde el aumento de la frecuencia de los autobuses actuales y la bajada de tarifas, hasta la implantación de servicios de microbuses con paradas preferentes en zonas comerciales o sanitarias. También cuentan con amplio respaldo otras propuestas como el taxi rural multiservicio o el uso compartido del autobús escolar (una medida que se ha ido extendiendo en los últimos años, y que estaba ya muy implantado en algunas Comunidades Autónomas).

La única medida que despierta algo más de recelo es el uso del coche compartido como única solución alternativa, aunque incluso esta idea alcanza niveles de aceptación superiores al 80 % (recordemos la importancia que están teniendo las iniciativas de *carsharing* en muchos países europeos, tal como ha quedado reflejado en la bibliografía citada). En conjunto, las respuestas reflejan una demanda clara y transversal de

mejora del transporte público rural, tanto en términos de accesibilidad como de flexibilidad, adaptabilidad territorial y precio. Más allá del nivel de uso actual, la población expresa una voluntad latente de recuperación del transporte público como servicio esencial, siempre que este se adegúe realmente a sus condiciones de vida y necesidades cotidianas, una adecuación que los datos muestran como claramente insuficiente, a tenor de los resultados obtenidos.

## 5. REFLEXIONES FINALES

La movilidad en las áreas rurales no puede entenderse únicamente como una cuestión de desplazamientos cotidianos. Es, sobre todo, el reflejo de las condiciones estructurales que afectan a estos territorios, caracterizados frecuente por dispersión geográfica, envejecimiento de la población, escasez de servicios y equipamientos, y una creciente dependencia de centros urbanos exteriores. En este contexto, la movilidad adquiere una dimensión central para aspectos tan importantes como la inclusión social, el acceso y satisfacción de derechos de ciudadanía y la propia cohesión territorial.

Los resultados de este trabajo ponen de relieve, en primer lugar, la fuerte dependencia del vehículo privado como medio principal de desplazamiento. Esta realidad se explica por un círculo vicioso generado tanto por la falta de alternativas de transporte público como por la insuficiente disponibilidad de servicios básicos (o la necesidad de acceso a estos), que en muchos casos no se encuentran en el propio municipio, con lo que ambos aspectos se retroalimentan dificultando la satisfacción de las necesidades de la población.

Como se ha podido ver, la movilidad cotidiana está muy condicionada por factores como la edad, el sexo, la situación laboral o la posesión de carné de conducir, generando desigualdades y brechas, a veces

muy marcadas, entre quienes pueden desplazarse con autonomía y quienes no pueden (aunque estos últimos sean porcentualmente muchos menos). En este sentido, este estudio va en la línea de lo expresado por Oliva y Camarero (2025) en su excelente estudio, en el que plantean cómo la dependencia del vehículo privado es en gran parte consecuencia de la localización periférica de muchas áreas rurales. Pero también, esta dependencia alimenta no solo una brecha territorial, sino también de tipo socioeconómico para los residentes de estas áreas rurales.

En segundo lugar, desde el punto de vista territorial, el análisis revela una movilidad estructurada en torno a las cabeceras comarcales, que actúan como nodos fundamentales para los desplazamientos intra-comarcales, mientras que los flujos hacia centros urbanos externos reflejan necesidades más especializadas (salud, estudios, trabajo cualificado). Esta estructura escalonada genera una doble dependencia, funcional hacia los nodos comarcales, y estructural hacia las ciudades de mayor tamaño y niveles de servicios.

Por otro lado, la investigación confirma que, pese a todo, el transporte público sigue teniendo un papel insustituible (aunque su uso sea minoritario), porque hay una serie de grupos sociodemográficos y económicos especialmente vulnerables, que no tienen otras alternativas, o que estas supondrían costes personales muy importantes (que podrían afrontarse con estrategias que pueden ir desde la reducción del número de desplazamientos hasta, en el extremo opuesto, emigrar o relocalizar la residencia en otro municipio, rural o urbano). En todo caso, la ausencia de alternativas privadas convierte al autobús interurbano en un recurso crítico, sobre todo para mujeres, personas mayores, jóvenes y población desempleada o sin carné. Sin embargo, las valoraciones sobre su utilidad y funcionamiento actual son mayoritariamente negativas, lo que subraya la necesidad urgente de repensar su diseño, frecuencia, accesibilidad y adecuación a la realidad local, al menos en la perspectiva que esos bajos porcentajes de satisfacción puedan aumentar de manera significativa.



En suma, garantizar una movilidad justa, sostenible y adaptada a las necesidades reales de la población rural debe formar parte central de cualquier estrategia de desarrollo territorial. No se trata solo de conectar personas y lugares, sino de asegurar que nadie quede atrás por el mero hecho de vivir lejos de un centro urbano, es decir, de poner los criterios de justicia social y territorial en primer lugar, más allá del coste. Y seguramente pueden y deben explorarse alternativas (algunas de las cuáles ya las han puesto de relieve las propias personas encuestadas), más flexibles, más adaptadas, más sostenibles, menos caras y que puedan aportar niveles de satisfacción sensiblemente mayores. Para ello, seguramente desde el ámbito público deberá repensarse, al menos a medio plazo, el esquema de concesiones fijas a grandes empresas, que con frecuencia están lejos de un interés y compromiso real con prestar un servicio que responda más y mejor a lo que verdaderamente necesita la población rural.

## REFERENCIAS

- Agerholm, N., Møller, J. (2015): «Intelligent Carpooling in rural areas: Opportunities and barriers», in *Proceedings of the 22nd ITS World Congress 2015: Towards Intelligent Mobility – Better Use of Space* [ITS-1938]. ITS World Congress 2015.
- ATKINS (2016): *Exploring Mobility as a Service. Summary Report*. 15 p. <https://www.tfwm.org.uk/media/veiluuws/mobility-as-a-service-report.pdf>
- AVANT (2017): «Municipios en riesgo de despoblación. Agencia Valenciana Antidespoblamiento». En <https://avant.gva.es/es/municipis-avant>
- Badía, R. (2016): «Las posibilidades de integración del transporte escolar y regular en Aragón», *Geographicalia*, 68, pp. 1-14.  
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5972899.pdf>
- Bosworth, G., Price, L., Collison, M., Fox, C. (2020): «Unequal futures of rural mobility: Challenges for a «Smart Countryside», *Local Economy*, 35(6), pp. 586–608.
- Camarero, L., Carmo, R. M. do, Santos, S. (2020): Mobility as a function of environmental conditions and sociodemographic differentiation: The case of gender inequality in the Lisbon Metropolitan Area», *Revista de Estudios Regionales*, 117, pp. 145-172.

- CLIMÁTICA (2025): «Castilla y León, tierra del ‘coche para todo’, implanta la gratuidad universal del autobús». 27 de mayo, 2025. En: <https://climatica.coop/castilla-y-leon-autobus/?tztc=1>
- Comisión Europea (2021): *Una visión a largo plazo para las zonas rurales de la UE: hacia zonas rurales más fuertes, conectadas, resilientes y prósperas antes de 2040.* (COM(2021)345 final).
- CONAMA (2025): *Semana Europea de la movilidad 2025: garantizar el derecho a moverse sin dejar a nadie atrás.* 1 de septiembre, 2025. E: <https://www.fundacionconama.org/semana-europea-de-la-movilidad-2025-garantizar-el-derecho-a-moverse-sin-dejar-a-nadie-atras/>
- Copus A, Perjo L, Berlina A, et al. (2016): *Social innovation in local development: Lessons from the Nordic countries and Scotland.* Stockholm. Nordregio. Disponible en: <https://www.videnomlandet.dk/wp-content/uploads/2025/02/11FULLTEXT01.pdf>
- Delgado Urrecho, J. M., Martínez Fernández, L. C. (2016): «El transporte a la demanda como sistema de movilidad alternativo en áreas rurales de baja densidad demográfica: el caso de Castilla y León», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (72), pp. 195-220.
- DGT (Dirección General de Tráfico) (2025): *El rural se mueve (con dificultad).* 1 de agosto, 2025. En <https://www.dgt.es/comunicacion/noticias/20250801-el-rural-se-mueve-con-dificultad/>
- Dick, J., R. Brand y Tovaas, K. (2020): *Mobility for All in Rural Areas: Inspiring Solutions from MAMBA Project.* Stockholm, Nordregio. Disponible en: <https://nordregio.org/publications/mobility-for-all-in-rural-areas-inspiring-solutions-from-mamba/>
- Eckhardt, J., Nykänen, L., Aapaoja, A., Niemi, P. (2018): «MaaS in rural areas – case Finland», *Research in Transportation Business & Management*, 27, pp. 75-83. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.09.005>
- Enoch, M. et al. (2004): «INTERMODE Final Report: Innovations in Demand Responsive Transport», Department for Transport and Greater Manchester Passenger Transport Executive.
- ENRD (2019): *Smart Villages: rural mobility. European Network for rural development.* En: <https://shre.ink/oeHy>
- Esparcia, J. (2023): «Algunas reflexiones sobre la reducción de la brecha digital entre los territorios rurales. Agricultura y ganadería familiar en España», *Anuario 2023. Fundación de Estudios Rurales*, pp. 83-89. E: <https://www.upa.es/upa/publicaciones-upa/2023/5164/>

- Euronews (2025): «Castilla y León palía el vacío demográfico con el transporte público bajo demanda». 11 de septiembre, 2023. En: <https://es.euronews.com/next/2023/09/21/espagna-castilla-y-leon-palia-el-vacio-demografico-con-el-transporte-publico-bajo-demanda>
- European Commission (2024): *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* – Final Report. <https://shre.ink/oeHZ>
- Gallent, N. (2020): «COVID-19 and the fight to second homes», *Town and Country Planning: The Quarterly Review of the Town and Country Planning Association*, pp. 141-144.
- Giuliano, G. y Gillespie, A. (1997): «Research issues regarding societal change and transport», *Journal of Transport Geography*, 5 (3), pp. 165-176.
- Gutiérrez, J. y García, J.C. (2005): «Cambios en la movilidad en el área metropolitana de Madrid el creciente uso del transporte privado», *Anales de Geografía*, 25, pp. 331-351.
- Haustein, S. (2012): «Mobility behavior of the elderly: an attitude-based segmentation approach for a heterogeneous target group», *Transportation*, 39(6), pp. 1079-1103.
- Haustein, S., y Nielsen, T. A. S. (2016): «European mobility cultures: A survey-based cluster analysis across 28 European countries». *Journal of Transport Geography*, 54, pp. 173-180.
- Haustein, S., y Siren, A. (2015): «Older people's mobility: Segments, factors, trends», *Transport Reviews*, 35(4), pp. 466-487.
- Illgen, S. y Höck, M. (2020): «Establishing car sharing services in rural areas: a simulation based fleet operations analysis», *Transportation*, 47, pp. 811–826
- INE (2021): *Encuesta sobre equipamiento y uso de tecnologías de información y comunicación en los hogares*.
- ITF (2021): *Innovations for Better Rural Mobility*, *ITF Research Reports*. Paris, OECD Publishing. En <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/innovation-rural-mobility.pdf>
- Jeekel, H. (2014): «Social exclusion, vulnerable groups and driving forces: Towards a social research based policy on car mobility», *Case studies on transport policy*, 2(2), 96-106.
- Koop, M., Vega, C. (2023): «Impulsando el desarrollo rural a través de la movilidad», *Paisaje transversal*, 20 de octubre, 2023. En: <https://paisajetransversal.org/2023/10/desarrollo-rural-movilidad/>

Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural. *BOE*, 299, de 14/12/2007.

Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. *BOE*, 121, de 21/05/2021.

Līviņa, A., Rozentāle, S., Brīgsa S., Bikše, J. (2020): *Mamba: mobility – accessibility – innovation. How economic factors influence innovative rural mobility solutions. Interreg Baltic Sea Region*. European Regional Development Fund. [https://keep.eu/api/project-attachment/30387/get\\_file/](https://keep.eu/api/project-attachment/30387/get_file/), <https://rem-consult.eu/en/mamba-for-rural-mobility/>

Lorenzini, A.; Ambrosino, G. and Finn, B. (2019): *SMARTA Sustainable shared mobility interconnected with public transport in European rural areas (developing the concept of 'smart rural transport areas')*. Report on rural Good Practices. <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/12/Smarta-Report-on-rural-good-practices-web-version.pdf>

Marco, P. y Soriano, J. (2020): «Transporte público y despoblación en el mundo rural: el caso del interior castellonense», *Cuadernos de Geografía*, 105, pp. 29-50.

Massey, D. (2005): *For space*. London, Sage.

McCarthy, H., Lucas, O., Llic, N., Mhonda, J. (2022): *Mobility as a Service. Case Study: Wave 1 Report*. National Centre for Social Research. Department for Transport, 78 pp. En: <https://shre.ink/oeHv>

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (2022): *Mesa de Movilidad Rural*. <https://www.transportes.gob.es/movilidad-sostenible/estrategias/mesa-movilidad-rural>

— (2025): *Pobreza de transporte. El reto: no dejar a nadie atrás*. 109 pp. <https://shre.ink/oeHK>

Miralles-Guasch, C.; Montserrat, M. y Marquet, O. (2016): «A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability», *Gender, Place & Culture*, 23: 3, pp. 398-417.

Moseley, M. (1979): *Accessibility. The Rural Challenge*. Routledge.

OECD (2016): *OECD Regions at a Glance 2016*. Paris, OECD Publishing, [https://doi.org/10.1787/reg\\_glance-2016-en](https://doi.org/10.1787/reg_glance-2016-en)

— (2021): *Innovations for Better Rural Mobility. ITF Research Reports*. Paris, OECD Publishing, 110 pp. <https://doi.org/10.1787/6dbf832a-en>

— (2022): *Aligning Agricultural and Rural Development Policies in the Context of Structural Change*. OECD Food, Agriculture and Fisheries Paper, October 2022, 187. <https://shre.ink/oeHh>

- Oliva, J., y Camarero, L. (2025): «Accessibility, Car Dependence and Rural Peripheralization: The Automobility Gap in the Spanish Countryside. *Sociología Rural*, 65 (1):e12505, <https://doi.org/10.1111/soru.12505>
- Preston, J. y Raje, F. (2007): «Accessibility, mobility and transport-related social exclusion», *Journal of Transport Geography*, 15(3), pp. 151-160
- Randall, L. *et al.* (2020), «The influence of sociocultural factors on the uptake of innovative rural mobility solutions», *Mamba Project*.
- Rotaris, L. y Danielis, R. (2018): «The role for carsharing in medium to small-sized towns and in less-densely populated rural areas», *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 115(C), pp. 49-62.
- Santos, L., y De las Rivas Sanz, J. L. (2008): «Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad», *Ciudades*, (11), pp. 13-32.
- Shaw, J. y Stokes, G. (2016): *How will rural people be travelling in 2030? – Scenarios and implications for transport policy*. Centre for Sustainable Transport, The University of Plymouth.  
[https://www.gordonstokes.co.uk/transp-lit/transport\\_2030.pdf](https://www.gordonstokes.co.uk/transp-lit/transport_2030.pdf)
- Sheller, M., y Urry, J. (2006): «The new mobilities paradigm», *Environmental and Planning A*, 38, pp. 201–226.
- SMARTA-NET (2024): *Promoting Sustainable and Resilient Mobility Connection between Rural Areas*. European Commission under DG Move. In <https://ruralsharedmobility.eu/>, <https://www.smarta-net.eu/>
- Vitale Brovarone, E., Cotella, G., Staricco, L. (Eds.) (2021): *Rural Accessibility in European Regions* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003083740>
- Wang, C., Quddus, M., Enoch, M. *et al.* (2014): «Multilevel modelling of Demand Responsive Transport (DRT) trips in Greater Manchester based on area-wide socio-economic data», *Transportation*, 41, pp. 589–610.
- Zornoza Gallego, C. (2022): *Estructura urbana y movilidad en el área metropolitana de Valencia. Análisis de la evolución entre los años 1902-1942-1982-2017*. Publicacions de la Universitat de València.