



Observatorio de Desarrollo Local de la provincia de Valencia - IIDL

INFORME DE RESULTADOS

TÍTULO: Diagnóstico de la movilidad rural en el territorio valenciano. Un estudio realizado en las comarcas de El Rincón de Ademuz, La Serranía, La Canal de Navarrés y el Valle de Ayora-Cofrentes.

ÁREA DE OBSERVAL: Desarrollo Rural

AUTOR/A/ES/AS: Cristina Herraiz Lizan y Javier Esparcia Pérez

FILIACIÓN: IIDL - UDERVAL

RESUMEN EJECUTIVO:

La política sobre movilidad en España ha estado centrada en el ámbito urbano. Sin embargo, con las nuevas tendencias europeas y la redacción del anteproyecto de ley de movilidad sostenible, parece entreverse un nuevo abanico de opciones para tratar de reducir los graves problemas de accesibilidad de la sociedad rural. Ante esta nueva oportunidad y la débil oferta pública en el sistema de transporte rural, se plantea este estudio para detectar los hábitos de movilidad y las necesidades básicas de la población de las comarcas de El Rincón de Ademuz, La Serranía, La Canal de Navarrés y el Valle de Ayora-Cofrentes. Como principal conclusión se destaca la necesidad de un transporte público que vertebre el territorio y que comunique de manera interna las comarcas, ya que es ahí donde se da el mayor volumen de desplazamientos. Además, debe plantearse la posibilidad de atender de manera específica a las demandas de movilidad de los colectivos más vulnerables, como las personas mayores, las mujeres y los jóvenes.

PALABRAS CLAVE:

Movilidad rural, accesibilidad, desarrollo rural

ÍNDICE

1. Introducción y planteamiento del estudio	10
1.1 Factores que afectan a la movilidad rural	12
1.2 Tipologías de movilidad rural en Europa	15
1.3 Justificación y objetivos del estudio	21
2. El contexto territorial	26
2.1 Las áreas rurales valencianas y el contexto de estudio.	26
2.1.1 Infraestructuras de comunicación	26
2.1.2 Estructura demográfica	27
2.1.3 Equipamientos, servicios y accesibilidad digital	28
2.1.4 Mercado laboral	31
3. Metodología	34
3.1 Metodología de la recogida de información	34
3.2 Descripción de la muestra	35
4. Resultados	38
4.1 Hábitos de transporte	38
4.1.1 Perfil de los viajeros y no viajeros	39
4.1.2 Autonomía de movilidad personal de la población	43
4.1.3 Hábitos de movilidad de los entrevistados según su perfil sociodemográfico	50
4.2 Caracterización de los desplazamientos realizados	55

5.3.1 Tipo de vehículo utilizado para sus desplazamientos y perfil del viajero según esta tipología.....	56
5.3.2 Número de viajes realizados según perfil socioeconómico.....	59
5.3.3 Viajes realizados según el motivo del viaje.....	61
5.3.4 Origen y destino de los desplazamientos.....	67
4.3 Las líneas de autobús regulares: usos y opiniones recogidas.....	71
4.1.1 Análisis del transporte público disponible.	71
4.1.2 Uso del transporte público en las áreas de estudio	72
4.1.3 Propuesta de los destinos y frecuencias necesarias de conexión en el sistema de transporte público.....	77
4.1.4 Opinión sobre el funcionamiento del transporte público actual	81
4.1.5 Opinión respecto a las medidas planteadas para la mejora del transporte público.....	82
6. Conclusiones.....	84
7. Bibliografía	86
8. Anexo	92

Índice de tablas

Tabla 1. Número de equipamientos en las comarcas de estudio.	29
Tabla 2. Tiempos de acceso a los hospitales más cercanos desde las comarcas de estudio... 30	
Tabla 3. Tasa de actividad, de ocupación y de paro las comarcas de estudio y de la provincia de Valencia (2021)	32
Tabla 4. Tamaño muestra y fechas de trabajo de campo para las comarcas de estudio.	35
Tabla 5. Características de la muestra respecto a la distribución real.	37
Tabla 6. Caracterización socioeconómica de la muestra.....	38
Tabla 7. Viajeros y no viajeros según las comarcas de estudio	39
Tabla 8. Viajeros y no viajeros según las cabeceras comarcales y el resto de los municipios..	40
Tabla 9. Viajeros y no viajeros según grandes grupos de edad	41
Tabla 10. Viajeros y no viajeros según la actividad que el entrevistado desarrolla actualmente.	42
Tabla 11. Viajeros y no viajeros según los estudios del entrevistado.....	42
Tabla 12. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según comarcas, cabeceras comarcales y otros municipios.	44
Tabla 13. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según edad y sexo del entrevistado	46
Tabla 14. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según actividad principal del entrevistado	47
Tabla 15. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según la ocupación del entrevistado.....	48
Tabla 16. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según estudios finalizados del entrevistado.....	49
Tabla 17. Distribución de los entrevistados según sexo y nivel de estudios finalizado.....	49
Tabla 18. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según la clase social del entrevistado.....	50
Tabla 19. Tipo de vehículo que utilizaría el entrevistado según su edad y sexo.....	53
Tabla 20. Tipo de vehículo que utilizaría el entrevistado según su actividad principal del entrevistado.....	54

Tabla 21. Tipo de vehículo que utilizaría el entrevistado según su frecuencia de uso.....	55
Tabla 22. Tipo de transporte utilizado durante el desplazamiento recogido en la entrevista y según lo que dicen que suelen utilizar	56
Tabla 23. Caracterización de los viajeros según tipología de vehículo utilizado.	57
Tabla 24. Resumen de la caracterización de los viajeros según tipología de vehículo utilizado	59
Tabla 25. Número de viajes realizados durante una semana según otras variables.	61
Tabla 26. Motivos del desplazamiento según comarcas de origen del entrevistado.....	62
Tabla 27. Origen y destino de los desplazamientos según diferentes regiones geográficas.	69
Tabla 28 Desplazamientos realizados en autobús durante la última semana respecto del total de desplazamientos recogidos según origen del desplazamiento.....	72
Tabla 29. Porcentaje de población que utiliza habitual o esporádicamente el autobús regular respecto al total de la muestra según el origen del entrevistado.....	73
Tabla 30. Perfil socioeconómico de las personas que han utilizado el autobús interurbano como medio de transporte.	75
Tabla 31. Motivos de viaje para los usuarios de transporte público según comarcas de estudio.	76
Tabla 32. Preferencia de destino de una posible oferta de transporte público según comarcas de origen.....	77
Tabla 33. Frecuencias de viaje deseadas en el itinerario de ida y vuelta según comarcas de estudio.	81
Tabla 34. Satisfacción de las necesidades de los entrevistados respecto al uso del autocar interurbano según comarcas de estudio.	82
Tabla 35. Opinión respecto de las medidas planteadas en el cuestionario.....	83
Tabla 36. Líneas de autocar interurbanas regulares en la comarca de El Rincón de Ademuz..	92
Tabla 37. Líneas de autocar interurbanas regulares en la comarca de La Serranía.....	93
Tabla 38. Líneas de autocar interurbanas regulares en la comarca de La Canal de Navarrés .	94
Tabla 39. Líneas de autocar interurbanas regulares en la comarca de el Valle de Ayora-Cofrentes	95
Tabla 40. Matriz de origen y destino de los desplazamientos para la comarca de El Rincón de Ademuz.	96

Tabla 41. Matriz de origen y destino de los desplazamientos para la comarca de el Valle de Ayora-Cofrentes.	97
Tabla 42. Matriz de origen y destino de los desplazamientos para la comarca de La Canal de Navarrés.	98
Tabla 43. Matriz de origen y destino de los desplazamientos para la comarca de La Serranía. .	99

Índice de figuras

Figura 1. Pirámide de población de las comarcas de estudio y de la provincia de Valencia (2021)	27
Figura 2. Contratos según sector de actividad (CNAE-2009) en 2021.....	33
Figura 3. Demandantes de empleo según sector de actividad económica (CNAE-2009) en 2021.	33
Figura 4. Porcentaje de no viajeros en las capitales de comarca.....	40
Figura 5. Viajeros y no viajeros según sexo del entrevistado	42
Figura 7. Uso de los medios de transporte que suele utilizar el entrevistado para hacer sus desplazamientos habituales	52
Figura 6. Número de viajes realizados durante una semana según comarcas.....	59
Figura 8. Frecuencia del motivo del viaje para toda el área de estudio.....	63
Figura 9. Motivos del desplazamiento según los destinos principales en la comarca de El Rincón de Ademuz	64
Figura 10. Motivos del desplazamiento según los destinos principales en la comarca de La Serranía.....	65
Figura 11. Motivos del desplazamiento según los destinos principales en la comarca del Valle de Ayora-Cofrentes	66
Figura 12. Motivos del desplazamiento según los destinos principales en la comarca de La Canal de Navarrés	67
Figura 13. Distribución de los desplazamientos según origen y destino para todas las áreas de estudio.	68
Figura 14. Frecuencia de paso para autobús regular propuesta por la población	78

Figura 15. Día de la semana más necesario para el uso del autobús regular propuesta por la población	79
Figura 16. Frecuencias de viaje deseadas por la población en el itinerario de ida y vuelta según toda el área de estudio.....	80

1. Introducción y planteamiento del estudio

En este informe se presenta un análisis realizado sobre los datos recogidos por la empresa GFK en los territorios de El Rincón de Ademuz, La Serranía, La Canal de Navarrés y el Valle de Ayora-Cofrentes, mediante la encuesta diseñada entre el equipo UDERVAL y la propia empresa para el estudio de los hábitos de movilidad.

Antes de proseguir, es necesario aclarar dos conceptos que muchas veces tienden a confundirse. Son los términos de accesibilidad y movilidad. En nuestro caso, el análisis versa sobre la movilidad de la población en las cuatro comarcas de estudio. La movilidad trata sobre la capacidad que tienen las personas u objetos para moverse, es un atributo individual o colectivo. En contra, la accesibilidad es un atributo espacial, propio de territorios o municipios y quiere decir que se tiene acceso (Santos y De las Rivas, 2008).

Actualmente, los procesos de globalización han modificado las estructuras económicas y sociales, introduciendo nuevas formas de movilidad (Sheller & Urry, 2006) que han llegado también a las áreas rurales. La reducción de la importancia de la agricultura a favor del sector servicios, ha generado una mayor necesidad de movimientos. Al mismo que se ha producido una reducción de los servicios y equipamientos debido al descenso de la población en estas zonas. Además, las áreas rurales no son completamente inmunes a los flujos y redes que circulan por todo el mundo ya que son espacios relacionales e interconectados, que se construyen a partir de sus interrelaciones con otros espacios (Massey, 2005). Por ello, la movilidad es fundamental en estos territorios, ya que es el pegamento que une las diferentes comunidades locales y ayuda a la economía rural a crecer (OCDE, 2022).

Dentro de ese concepto de movilidad que comentábamos al principio, sobre el hecho de que la movilidad debe centrarse en la capacidad de las personas para poder llegar a diferentes lugares, Bosworth et al. (2020) establece cuatro dominios de movilidad, donde se puede observar claramente la influencia de la globalización. La tipología que propone es: a) la movilidad personal, donde las personas se mueven para obtener recursos o realizar interacciones sociales; b) la movilidad de mercancías y gente; c) la interacción del espacio en la movilidad, moviendo aquellos sitios de interacción a lugares más accesibles; d) telecomunicaciones, que permiten reemplazar la necesidad de movilidad. Los dos primeros apartados responden a tipos de movilidades tradicionales. Sin embargo, el apartado c y d trata de dinámicas actuales. En el caso de la movilidad según la interacción del espacio, un ejemplo claro sería el servicio de librería o de banco en un autobús, ya que acerca el servicio (los hace más accesibles) a las áreas rurales. En el caso de las telecomunicaciones, el incremento de aplicaciones para trabajar en línea y la introducción de esta metodología en algunas empresas tras la crisis sanitaria ha reducido la necesidad de movilidad.

Pero la pandemia provocada por el COVID-19 no solo ha incrementado el contacto en línea, sino que también las áreas urbanas comienzan a ser percibidas como ambientes que presentan alto riesgo de infección. Debido a esto, muchas áreas rurales de Europa están viviendo el fenómeno de la contraurbanización, incrementando su población gracias a las posibilidades del trabajo en línea, un acceso más fácil a la naturaleza y una menor proximidad física (Vitale, Cotella y Staricco, 2022). Sin embargo, esta leve varianza no

modifica las diferentes problemáticas existentes ni contribuye a mejorar las condiciones rurales (Gallent, 2020).

Como veremos a continuación, la accesibilidad de las áreas rurales no solo está relacionada con situaciones específicas del territorio, sino también con sus contextos socioeconómicos, entornos políticos y actitudes culturales (Camarero et al. 2020).

1.1 Factores que afectan a la movilidad rural

Existen diferentes **factores que restringen la movilidad**. El factor territorial es fundamental, especialmente en áreas aisladas y montañosas, ya que también afecta a la dispersión de la población y a la densidad demográfica. Así, en regiones con grandes limitaciones orográficas, bajas densidades de población y núcleos diseminados se incrementa el coste del transporte público. Incluso la disposición de los núcleos urbanos puede ayudar o constreñir un tipo de transporte. Por ejemplo, una iniciativa en un área rural de Suecia tuvo como factor clave de impulso el hecho de que presentaba una estructura urbana con un centro regional, lo que favorecía plataformas intermodales. En cambio, en áreas donde los municipios rurales disponían de ciudades grandes alrededor, no tuvo tanto éxito (Randall et al., 2020). El factor económico también es determinante, especialmente en los grupos más vulnerables como jóvenes, población mayor o desempleados. De hecho, la población con menor nivel económico usa más el transporte público y caminar (Haustein & Nielsen, 2016), ya que la disponibilidad de coche es más reducida por el alto coste de adquisición y mantenimiento. Es especialmente preocupante el colectivo de población desempleada que no tiene acceso a una movilidad adecuada a sus necesidades,

ya que limita totalmente su participación en la sociedad y especialmente en la búsqueda de trabajo y, por tanto, en su contribución a la economía regional, entre otras carencias (Jeekel, 2014). A pesar de la importancia del nivel socioeconómico, algunos estudios (Preston & Raje, 2007; Rai & Vega, 2012) exponen que, en algunos casos, la población de niveles socioeconómicos más bajos en zonas rurales sí que suelen disponer de coche, aumentando su accesibilidad, en contraposición a las zonas residenciales elitistas con baja accesibilidad, ya que en general se encuentran apartadas de la oferta laboral y de servicios. No obstante, la vulnerabilidad de la población con menos recursos ante la subida del precio del carburante, de reparaciones del coche o cualquier otro evento económico, hace que su accesibilidad se vea reducida. La estructura económica local también es un elemento relevante ya que, por ejemplo, en regiones donde el sector agrario requiere elevada mano de obra, puede aumentar el número de desplazamientos a las áreas rurales, o incluso el propio turismo, ya sea de turismo convencional o de segunda residencia.

Por último, los factores demográficos influyen de una manera importante ya que, debido al proceso de envejecimiento que se da especialmente en el ámbito rural, hemos de tener en cuenta cómo las pautas de movilidad varían según la estructura por edades de población. La estructura demográfica va a influenciar en el motivo del viaje, frecuencia y tiempos de movilidad (Dick et al, 2020).

En el grupo de población menor de 18 años, la movilidad está influida tanto por la oferta de transporte público como por la autonomía de movilidad de sus padres o tutores legales. Especialmente en zonas rurales, donde la oferta de transporte público es muy reducida, las opciones de ocio y sociabilidad se ven reducidas, lo que puede afectar a una parte de su desarrollo.

Existe un problema arraigado a la tercera edad. Tradicionalmente la población más mayor ha presentado poca movilidad y escasa utilización del transporte privado (Gutiérrez y García, 2005). En cambio, la tendencia está cambiando debido a que las personas que actualmente se están haciendo mayores han sido conductores durante su periodo de adultez, por lo que hace prever una mayor utilización del transporte privado en este grupo de edad (Giuliano y Gillespie, 1997). Así, el aumento de la movilidad en población más mayor y la reducción del número de jóvenes está produciendo -al menos a corto plazo- un incremento de la movilidad y del uso del automóvil privado (Gutiérrez y García, 2005). A pesar de todo, el envejecimiento en las áreas rurales será todo un reto en el campo de la movilidad (Copus et al., 2016). Debemos añadir que no solo la edad es un factor crucial, sino también la brecha de género. Las mujeres mayores son las que tienen una menor accesibilidad, ya que este colectivo tiene una menor proporción de licencias de conducción (Haustein & Siren, 2015; Haustein, 2012) y prefieren utilizar el transporte público o ir caminando (Miralles-Guasch et al., 2016).

Otro aspecto importante es el ligado a la infraestructura digital, ya que algunas de las opciones de transporte que se plantean en las zonas rurales europeas van ligadas al uso de aplicaciones en dispositivos electrónicos o llamadas telefónicas. Pero la brecha digital no solo va relacionada con la oferta de cobertura e internet, sino también con las capacidades de la población para utilizarla, tanto por la edad como por la formación de la población en este ámbito.

El último factor para tener en cuenta es el de la gobernanza de los transportes, al que se le atribuye algunas dificultades para solucionar los desafíos que plantea la movilidad actual (OCDE, 2016). La existencia de una gran tipología de actores

que participan en la movilidad rural, con actores tanto públicos como privados o del tercer sector y, además, ubicados diferentes áreas (educación, salud, transporte) y a diferente escala (local, comarcal, provincial, autonómico), elevan la dificultad de gestión y planificación.

1.2 Tipologías de movilidad rural en Europa

Existen diferentes **opciones de movilidad** para las áreas rurales (ITF, 2021; SMARTA, 2019; ENRD, 2019), muchas de ellas basadas en la movilidad compartida. A continuación, presentamos aquellas que más se pueden adaptar al contexto territorial en el que nos encontramos.

Servicio de transporte flexible, ruta bajo demanda. Implica rutas y horarios flexibles para vehículos pequeños o medianos, utilizando tecnología para integrar las reservas y optimizar las rutas utilizando paradas definidas. Es importante como modo de transporte que puede alimentar el transporte regular de ruta fija o incluso sustituirlo en lugares con amplia distancia, población dispersa y diferentes necesidades de movilidad (Enoch et al., 2014).

Uno de los ejemplos que lleva más años en marcha es el transporte a demanda de Castilla y León. El funcionamiento de este servicio se basa en rutas establecidas, sin posibilidad de cambio, que solo dan servicio en el caso de que sean demandadas, con el fin de reducir costes. Además, se añadieron nuevas rutas en las que se incluía el acceso a los centros de servicios desde localidades que no tenían un servicio anterior. Según Delgado y Martínez (2016) la iniciativa ha alcanzado un alto grado de satisfacción entre sus usuarios durante los diez primeros años, pero en los últimos años ha descendido el nivel de satisfacción debido a los ajustes de ahorro establecidos.

Servicio de transporte flexible, puerta a puerta. Implica rutas y horarios flexibles para vehículos pequeños (taxi rural), utilizando tecnología para integrar las reservas y optimizar las rutas utilizando paradas definidas por los usuarios. Esta opción es útil para llegar hasta los núcleos más alejados (con menos densidad de población) que no se encuentran dentro de las rutas ordinarias (Wang et al., 2014) o donde las rutas ordinarias no fueran rentables. Sin embargo, algunas investigaciones (CATAPULT, 2021) demuestran que este tipo de movilidad puede generar viajes más largos y ser más costoso para las empresas de gestión ya que las tarifas son fijas.

Lo que se ha podido encontrar hasta ahora como ejemplos de este modelo de transporte en áreas rurales han sido pruebas piloto realizadas gracias a diferentes programas europeos. La iniciativa Ecobus (<https://ecobus-online.de/>) ha sido desarrollada en el área rural Bad Gandersheim (Alemania), a partir de la creación de una aplicación que calcula un algoritmo para trazar las mejores rutas en tiempo real según las demandas de la población. Las reservas las pueden hacer por aplicación, por internet o por teléfono, unas horas antes del servicio o incluso en el mismo momento. Una muestra del alza de este tipo de movilidad se puede observar en la empresa Door2door (<https://door2door.io/en/>), dedicada a la planificación y gestión de este tipo de movilidad.

Carsharing. Pueden ser de dos tipos: a) cuando la propiedad del vehículo (automóvil, bicicleta) es de una entidad que lo gestiona (*carsharings schemes*) y tiene estaciones establecidas, es el modelo más elegido para entornos rurales; b) personas individuales que alquilan su coche (*peer-to-peer*) a otros mediante aplicaciones, que suelen brindar una cobertura de seguros a cambio de una

comisión. No es muy utilizada debido al elevado coste de inversión y mantenimiento para entidades locales.

Una de las iniciativas con más experiencia son los clubs de coches de Reino Unido¹, los cuales permiten a los usuarios acceder a un coche sin tener uno, ofreciendo una alternativa flexible, la cual mejora la movilidad, pero también ayuda a reducir las emisiones de carbono y la congestión vial. Este tipo de club tiene tres tipologías: empresas privadas (cualquier empresa de alquiler de coches entraría en esta clasificación), clubs impulsados por grupos locales y, por último, plataformas de *carsharing peer-to-peer*.

También se han hecho ciertos avances en el diseño del tipo de *carsharing* más adaptable a una zona rural. Es el caso del estudio realizado por Illgen y Höck (2020), en el que concluyen que la mejor organización sería un *carsharing* que prestara servicio tanto en la zona urbana como en la zona rural adjacente, de modo que se compensarían los elevados costes de este tipo de movilidad.

Una iniciativa de *carsharing*, aunque todavía incipiente, es el programa VIVE de Hyundai en España². En él, la empresa ha ofrecido un coche eléctrico a aquellos municipios adheridos, el cual pueden utilizar mediante una aplicación móvil, realizando una reserva hasta 24h antes y pudiéndose desplazar hasta un radio de 170km. Los tres primeros meses del servicio han sido financiados por la empresa y, después, o el Ayuntamiento o los propios usuarios serán los que paguen el servicio.

¹<https://www.gov.uk/government/publications/car-clubs-local-authority-toolkit/car-clubs-local-authority-toolkit>

²<https://www.hyundai.com/es/mas-hyundai/responsabilidad-social-corporativa/vive.html>

Carpooling. Puede ser de tres tipos: organizados para larga distancia, flexibles o cerrados para viajes frecuentes, como el trabajo, la escuela u otro lugar. Los aspectos positivos es que no requiere permiso especial y el seguro está cubierto por el del conductor. Existen dos elementos determinantes en esta tipología, la creación de aplicaciones o plataformas donde gestionar los desplazamientos y una alta confianza y conciencia por parte de la población (Agerholm y Møller, 2015). Para que estas iniciativas sean efectivas, requieren el apoyo de las instituciones locales y la aceptación social. A penas se encuentran referencias bibliográficas sobre este tema, pero en 2019 se publicó un estudio en el que, a partir de un análisis exhaustivo en una región rural alemana, se concluyó que el uso del *carpooling* con vehículos eléctricos es una opción factible para mejorar el transporte público en áreas rurales (Mörner, 2019)

Desde el proyecto HiReach del Horizonte 2020 se lanzó una experiencia piloto en Madrid, con el objetivo de unir el Hospital El Escorial con las zonas rurales cercanas³ pero también se ejecutó en otras áreas de Europa. Sin embargo, hasta el momento no se han publicado datos sobre la experiencia. En otros contextos este método de transporte sí que se utiliza, por ejemplo, en Francia se utiliza para compartir trayectos por autopistas con el fin de reducir el alto coste de su uso, para lo cual se establecen aparcamientos en lugares estratégicos -libres de cargo- y con un sistema de autobuses que deja al usuario cerca del punto de inicio de los viajes compartidos⁴, todo ello impulsado desde la propia empresa concesionaria de las autopistas.

³<https://hireach-project.eu/sites/default/files/Hoop%20-%20Final%20Demo%20Day%20Presentation.pdf>

⁴<https://www.sanef.com/en/my-journey/carpooling-areas>

Se han descartado otros tipos de movilidad rural como el autostop y en aquellos en los que se utilizan los transportes comunitarios, gestionados por asociaciones y voluntariado, dado que se necesita una implicación y capacitación elevada por parte de la sociedad. También se han eliminado de las propuestas los autobuses autónomos (de conducción automática) debido a la falta de recursos en las áreas rurales, como puede ser la conectividad digital, la variedad orográfica y la distancia (Bosworth et al., 2020). Y, por último, el uso de bicicletas, debido a la inexistencia de infraestructura adecuada como por la orografía de las áreas de estudio.

Además de los diferentes modos de movilidad, también encontramos diferentes modos de gestión de la movilidad. Por ejemplo, se plantean plataformas intermodales (puntos de encuentro) para facilitar el acceso a los diferentes medios de transporte en un mismo lugar y así reducir el coste de los trasbordos y facilitar la coordinación entre los diferentes sistemas de transporte. Este modo de operar es utilizado en países donde, dentro de un ámbito rural, tienen una mayor densidad demográfica y menores distancias entre núcleos urbanos, como Bélgica, Dinamarca y Países Bajos. En nuestro caso, debido a la escasa oferta para la movilidad rural no sería necesario la creación de estos puntos, aunque sí la existencia de coordinación en las diferentes líneas ya existentes.

También se plantea el uso de una sola interfaz de información y pago del transporte que muestren los diferentes servicios disponibles, de tal modo que se facilite el acceso a la información y se integren las diferentes opciones de movilidad, convirtiéndose en una herramienta planificadora de viajes multimodales. Esta tipología es conocida como Movilidad como Servicio (MaaS

por sus siglas en inglés). En la región de North Karelia (Finlandia), donde la población se encuentra bastante dispersa y con una edad elevada, se lanzó una aplicación y web (<https://pojo.pohjois-karjala.fi/>) en la cual la población, mediante un proceso de participación y formación, crearon una herramienta adaptada a sus necesidades. Así, en la misma plataforma tienen los diferentes servicios de autobuses regionales, de larga distancia, trenes y el servicio de transporte a demanda, además de incorporar información sobre los traslados al aeropuerto, servicio de taxi y grupos de *carpooling*.

Del mismo modo, la combinación de los diferentes servicios que se ofrecen en un mismo territorio, como puede ser el transporte escolar o el transporte sanitario no urgente u otros desplazamientos frecuentes realizados por empresas privadas o públicas, puede ayudar a ampliar la oferta disponible.

Por último, se aboga por la necesidad de mostrar a la sociedad la utilidad del transporte público, mediante la oferta de viajes turísticos u otro tipo de viajes para que se familiaricen con su uso (Dick et al, 2020)

En los estudios más recientes sobre movilidad rural se incluye la perspectiva de que el desarrollo de la futura movilidad rural estará determinado por las tendencias sociales, económicas, digitales y tecnológicas (Shaw y Stokes, 2016). Aunque el papel del coche privado seguirá siendo una parte de la solución, el modelo de movilidad presente ha dejado claro que es necesario la existencia de una variedad de transporte público alternativo y, sobre todo ecológico y con menor dependencia del gasoil, de cara a los nuevos retos a los que se enfrenta la sociedad actual.

Como hemos podido observar, todavía no existen numerosas investigaciones sobre cómo pueden aplicarse estos diferentes tipos de movilidad en áreas rurales. Por ello, en los últimos años se han creado diversos proyectos de investigación a escala europea donde podremos encontrar información sobre buenas prácticas de algunas tipologías o incluso desde algunos proyectos han puesto en marcha algunas experiencias piloto. De todos ellos, hemos señalado los más recientes, ya que los anteriores a estos tan solo se centraban en el transporte a demanda:

- a) SMARTA (<https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>) presenta un análisis de todos los países de la UE sobre marco legal relacionado con los transportes, presupuestos que dedican a este sector, competencias, entre otras y, además, recopila una serie de buenas prácticas de movilidad rural.
- b) MAMBA (<https://www.mambaproject.eu/>) trata de promover soluciones de movilidad sostenible mediante la promoción de diferentes tipologías de movilidad como autobuses sociales, movilidad como servicio (MaaS) y aplicaciones para compartir viajes.

1.3 Justificación y objetivos del estudio

Tradicionalmente, la movilidad rural en España ha recibido mucha menos atención que la movilidad de áreas urbanas, lo que ha generado una falta de políticas y recursos para las áreas rurales, obligando a la población rural al uso del transporte privado, debido a la escasa oferta de transporte público (ENRD).

Con la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural, dentro del artículo 23 sobre infraestructuras, equipamientos y servicios básicos, punto b, se habla sobre: “procurar la conectividad de los

núcleos de población del medio rural entre sí y con las áreas urbanas, mediante la coordinación de sus respectivas planificaciones y dotaciones de infraestructuras de transporte, y la mejora de la red viaria rural, con objeto de garantizar unas condiciones de utilización y seguridad adecuadas, respetando la integridad y calidad del paisaje rural y evitando la fragmentación territorial.” (Ley 45/2007).

Los objetivos de desarrollo sostenible, aprobados en 2015, fueron el punto de partida que marcarán la tendencia hacia una transición más verde, donde el transporte por carretera debe ser reducido para paliar el aumento de la contaminación atmosférica y otros fenómenos relacionados. Entre ellos, el objetivo de desarrollo sostenible número 11, lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, es el que trabaja el ámbito del transporte. El desafío que plantean es el de reducir las emisiones que produce el transporte. Dentro de las diferentes metas del objetivo en la Agenda 2030 también hace referencia a “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos”, pero no se especifica el ámbito rural en ningún apartado.

El Pacto Verde Europeo, puesto en marcha en 2019, ha puesto sobre la mesa la necesidad de un cambio de modelo hacia una transición ecológica, siguiendo los objetivos de desarrollo sostenible, con el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050. Pero este pacto no trata solo de establecer unos objetivos sino que establece un paquete de iniciativas políticas, el cual incluye iniciativas que abarcan el clima, el medio ambiente, la energía, el transporte, la industria, la agricultura y las finanzas sostenibles, todas ellas estrechamente relacionadas. De hecho, el transporte es un sector importante ya que produce el 25% de las

emisiones, de ahí que se calcule que deberán reducirse a un 90% de aquí a 2050 para que la UE alcance la neutralidad climática (Unión Europea, 2022).

Fruto de este contexto europeo, se promulga la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, en la que en el título IV se aborda las cuestiones relativas a la movilidad sin emisiones y transporte. El sector del transporte tiene que ser parte de la respuesta al cambio climático y posicionarse en el nuevo modelo de desarrollo para aprovechar las oportunidades que abre la nueva realidad económica y social. Con esta ley, los municipios mayores de 50.000 habitantes están obligados a tener un plan de movilidad sostenible. Sin embargo, no especifica cómo la movilidad rural, muy dependiente del uso del vehículo privado, puede adaptarse a esta nueva línea de actuación.

En esta línea, el anteproyecto de la ley de movilidad sostenible está en proceso de creación. En ella, podemos encontrar algunas alusiones al mundo rural, pero debe plantearse con cautela la cuestión que tratan. En este proyecto de ley se defiende que, cuando el servicio de ferrocarril tenga baja demanda, se podrá solicitar que deje de prestar servicio para que el importe destinado a la compensación de estos en el contrato vigente pueda destinarse a financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes. También comenta las diferentes líneas de ayuda para municipios que presten servicios urbanos de transporte, pero no se hace referencia al transporte interurbano. Asimismo, se plantea la obligatoriedad para municipios de entre 20.000 y de 50.000 habitantes la realización de un plan de movilidad sostenible simplificado. Además, se incluye en esta nueva ley otros tipos de movilidad no contemplados anteriormente, como servicios de transporte público regulares a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.

En 2021 se aprobó la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las actuaciones del ministerio de transporte. Vinculado a esta estrategia, en febrero de 2022 se constituyó la Mesa por la Movilidad Rural, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO). El programa de trabajo de esta mesa será la elaboración de un mapa de accesibilidad, el diseño de indicadores de oferta y demanda de movilidad rural, la creación de una página web divulgativa y participativa, así como la redacción de una Guía de Buenas Prácticas (MITECO, 2022).

Como podemos observar por la revisión realizada del contexto político, la movilidad rural no se encuentra reflejada en ninguna regulación, por lo que se encuentra totalmente desatendida desde la administración estatal. Esto hace que gran parte de las acciones deban surgir desde ámbitos provinciales y/o regionales. Además, las acciones de las diferentes medidas políticas van encaminadas a la reducción del transporte privado y por carretera, el más utilizado en el medio rural, debido a los altos niveles de contaminación que genera este sector. Para ello, se propone favorecer el transporte mediante modalidades colaborativas y compartidas.

Tal y como hemos visto, es esencial la evaluación de la movilidad del interior de la provincia de Valencia ya que resulta necesaria para poder poner en marcha iniciativas que traten de paliar las deficiencias detectadas y que vayan en la línea del contexto sociopolítico actual. Para comprender más cómo se mueven los habitantes en las zonas rurales, en el siguiente informe se plantean estos objetivos de investigación:

a) Estudiar las pautas de movilidad actual de la población de estudio según los grupos sociales, diferenciando entre sus diferentes características socioeconómicas.

b) Analizar la oferta del transporte público en las comarcas de estudio.

c) Recoger y resumir las diferentes opiniones de los usuarios del transporte público.

2. Las áreas rurales valencianas y el contexto de estudio.

2.1. Infraestructuras de comunicación

La tendencia general en las áreas rurales valencianas es la existencia de un déficit de infraestructuras de transporte y de equipamientos básicos, ya que el 81 % de los municipios en riesgo de despoblación presentan una accesibilidad reducida o muy reducida y más del 60 % presentan niveles bajos o muy bajos de equipamiento público frente al 28,8 % del conjunto de los municipios valencianos (AVANT, 2017). Si observamos un mapa de infraestructuras de comunicación, la mayor parte de carreteras y ferrocarriles discurren paralelas a la línea de costa. Así, las comarcas de estudio se encuentran prácticamente sin trazado de ferrocarril. Solo encontramos dos líneas, que realmente no llegan hasta las comarcas de estudio pero ayudan a mejorar la accesibilidad. Primero, la línea de Cercanías C3 València Sant Isidre – Bunyol – Utiel, la cual ha empeorado sus tiempos de trayecto en las últimas décadas (Zornoza, 2022). Segundo, la línea de alta velocidad, con unas 10-12 frecuencias al día, con parada tan solo en Requena y lejos del núcleo urbano, y a un precio que ronda desde los 7€ a los 21,25€ (de menor a mayor precio, AVLO, AVANT). Así, la línea de cercanías no aporta una mejora en la movilidad dada la gran diferencia en tiempos de transporte entre el vehículo privado y el ferrocarril. Por lo que respecta a la línea de alta velocidad, tan solo da servicio a un municipio y, además, la estación se sitúa fuera del núcleo urbano, por lo que no resulta útil para la población local. Además, en las comarcas de estudio también encontramos que la red viaria es la menos densa de toda la comunidad, con ciertas carreteras inconexas.

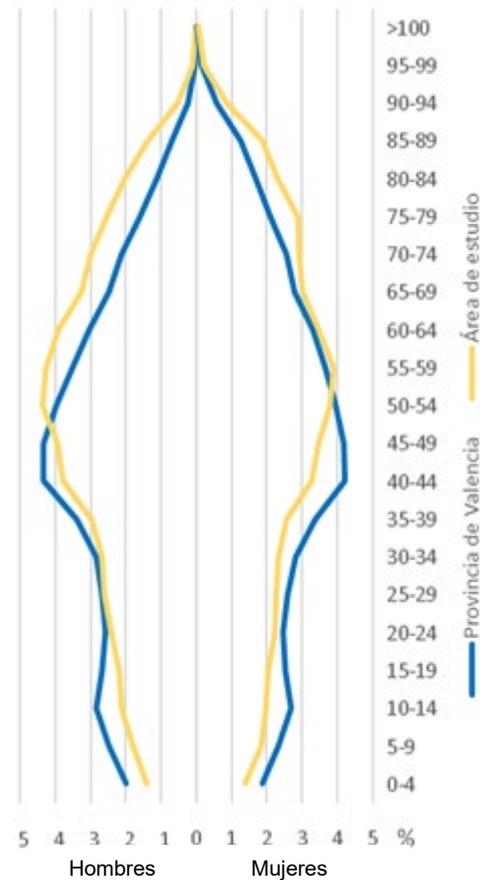
2.2 Estructura demográfica

Como hemos apuntado anteriormente, la estructura demográfica es determinante, tanto en el tipo de movilidad que se realiza, como en los destinos y su autonomía de movilidad.

En la pirámide de población realizada se puede apreciar cómo la tendencia tanto para la provincia de Valencia como para la de las comarcas es regresiva. Sin embargo, las áreas de estudio (en amarillo) tienen una tendencia todavía más regresiva, ya que la población menor de 20 años se reduce y también la de 30 a 49 años, y en este último rango es mayor en mujeres que en hombres.

Por otro lado, vemos claramente la masculinización del medio rural en los rangos comprendidos entre 50 y 89 años, lo que hace que esta estructura demográfica tenga gran peso de la población anciana, sobre todo hombres. La población mayor de 65 años acumula un 27,7 % del total de la población en las áreas de estudio, mientras que para la provincia es de un 19,40. Los territorios más envejecidos son El Rincón de Ademuz (29,40 %) y el Valle de Ayora-Cofrentes (29,11 %).

Figura 1. Pirámide de población de las comarcas de estudio y de la provincia de Valencia (2021)



Fuente: elaboración propia a partir del INE.

2.3 Equipamientos, servicios y accesibilidad digital

Las zonas rurales ante las que nos encontramos, especialmente El Rincón de Ademuz -debido al poco contingente de población que habita allí-, tienen ciertas deficiencias en algunos de los equipamientos más básicos.

Tabla 1. Número de equipamientos en las comarcas de estudio.

		El Rincón de Ademuz	La Serranía	La Canal de Navarrés	Valle de Ayora-Cofrentes
	Nº habitantes	2.221	16.468	9.644	15.720
	Nº municipios	7	19	7	8
Espacios deportivos (2005)	Áreas de actividad terrestre	3	0	9	6
	Campo de fútbol	0	12	7	5
	Espacios pequeños y no reglamentados	13	18	6	6
	Frontones y pabellones con frontón	3	25	7	5
	Juegos tradicionales y populares	0	0	0	1
	Otros campos	0	0	1	0
	Otros espacios deportivos	10	36	28	32
	Piscina	8	17	9	12
	Pista de tenis	1	4	3	7
	Pistas de hípica	0	0	1	0
	Pistas de squash	0	0	1	1
	Pistas y pabellones polideportivos	3	28	20	17
	Rocódromos y espacios de escalada	0	0	1	1
	Salas	2	8	7	6
Total	43	148	100	112	
Bibliotecas (2018)	Agencia de lectura	0	7	3	3
	Otras públicas	1	3	1	0
	Pública municipal	0	0	1	1
	Total	1	10	5	4
Centros educativos (2021)	Educación Infantil	2	15	12	6
	Educación Primaria	1	8	8	4
	ESO	1	3	2	2
	Bachiller	1	2	2	2
	Ciclos Formativos Grado Básico	0	1	2	1
	Ciclos Formativos Grado Medio	0	2	2	1
	Ciclos Formativos Grado Superior	0	1	2	1
	Música	1	9	5	3
	Formación de personas adultas	1	3	2	3
	Educación Especial	0	1	0	1
	Total	7	45	37	24
Centros sanitarios (2020)	Centro de Salud	1	4	3	2
	Consultorio	7	15	6	9
	Unidad de apoyo Rehabilitación	0	2	1	1
	Unidades de Conductas Adictivas	0	0	1	0
	Unidades de apoyo Odontología	0	0	0	1
	Total	8	21	11	13
Centros de bienestar social (2016)	Residencias para Personas Mayores Dependientes	1	2	3	4
	Residencias para Discapacitados Psíquicos	0	0	2	0
	Centros de Información para la Mujer	1	0	0	1
	Hogares y Clubs para Personas Mayores	0	2	2	0
	Centros Ocupacionales para Discapacitados	0	1	1	0
	Otros Centros para Discapacitados	0	1	0	0
	Viviendas Tuteladas para Discapacitados	0	1	3	0
	Centros Sociales	0	1	0	1
	Centros de Día para Discapacitados	0	1	0	0
	Centros de Día para Personas Mayores	0	0	1	1
	Total	2	9	12	7

Fuente: elaboración propia a partir de datos del portal de información ARGOS.

En el área de deportes, El Rincón de Ademuz no cuenta con ningún campo de fútbol. En el ámbito de las bibliotecas, tan solo hay una para los siete municipios y sus aldeas. La atención a la población discapacitada, tanto en el ámbito de la educación como en el de residencias y centros de día, es muy reducida, ya que tan solo existen centros de educación especial en dos de las cuatro comarcas. En el caso de residencias, solo existen dos en una misma comarca y en los centros de día para discapacitados solo existe uno en una comarca. Del mismo modo, a pesar del alto porcentaje de población mayor de 65 años, solo dos de las cuatro comarcas cuenta con un centro de día para personas mayores. En cuanto al ámbito sanitario, todas las comarcas cuentan con algún centro de salud y, en general, gran parte de las comarcas no se encuentran demasiado alejadas de algún centro hospitalario (Tabla 2).

Tabla 2. Tiempos de acceso a los hospitales más cercanos desde las comarcas de estudio

	Más alejado	Más cercano
El Rincón de Ademuz	Puebla de San Miguel 1:05 al hospital de Teruel	Torre Alta 37 min. al hospital de Teruel
La Serranía	Aras de los Olmos 56 min. al hospital de Llíria	Casinos 10 min. al hospital de Llíria
El Valle de Cofrentes-Ayora	Cortes de Pallars 58 min. al hospital de Requena	Ayora 20 min. al hospital de Almansa
La Canal de Navarrés	Millares 1h al hospital de Requena o al de Xàtiva	Anna 18 min. al hospital de Xàtiva

Fuente: elaboración propia a partir de los tiempos extraídos de Google Maps.

En cuanto a la accesibilidad digital, gracias a la encuesta sobre equipamiento y uso de tecnologías de información y comunicación en los hogares (INE, 2021), observamos que los municipios de menos de 10.000 habitantes son los que menos han utilizado el teléfono móvil con conexión a internet, con un 93,2 %, frente a un 97,1 % en los municipios de 100.000 y más habitantes y capitales de provincia. La tendencia es clara, no solo porque las zonas rurales cuentan con

menos capacidad digital sino también por la caracterización de la población que vive en ellas (población mayor con escasa formación en nuevas tecnologías).

Observando la cobertura de redes fijas según la velocidad de acceso en el territorio de estudio, la comarca de El Rincón de Ademuz se encuentra sin velocidades de 100 Mbps. En la comarca de La Serranía, Benagéber, Higuieruelas y Losa del Obispo tampoco disponen. Jarafuel y Zarra en el valle de Ayora-Cofrentes y Bicorp, Quesa, Bolbaite y Ana en La Canal de Navarrés. Si observamos la velocidad de 30 Mbps, solo tres municipios de todo el ámbito de estudio se encuentran sin conexión: en el Rincón de Ademuz encontramos La Puebla de San Miguel y Vallanca, mientras que en La Serranía tan solo Benagéber.

Será necesario tener en cuenta las deficiencias detectadas en algunos de los municipios de la zona de estudio en el caso de que se plantearan nuevas tipologías de transporte.

2.4 Mercado laboral

La estructura económica del territorio puede afectar a la movilidad del área en cuanto a que determinados sectores de actividad concentran mayores desplazamientos en ciertos momentos del año, como puede ser el sector agrario o el turístico. Además, la existencia de grupos vulnerables con bajos niveles de renta puede incrementar la tasa de paro que, junto con la reducida movilidad de este sector, puede reducir la dinámica económica del área.

Tabla 3. Tasa de actividad, de ocupación y de paro las comarcas de estudio y de la provincia de Valencia (2021)⁵

	Tasa de actividad	Tasa de ocupación	Tasa de paro
Comunidad Valenciana	74,30 %	62,36 %	16,08 %
Provincia de València	74,66 %	63,69 %	14,69 %
El Rincón de Ademuz	73,97 %	63,34 %	14,37 %
La Serranía	72,89 %	64,11 %	12,04 %
El Valle de Cofrentes-Ayora	73,40 %	63,42 %	13,60 %
La Canal de Navarrés	73,04 %	62,98 %	13,77 %

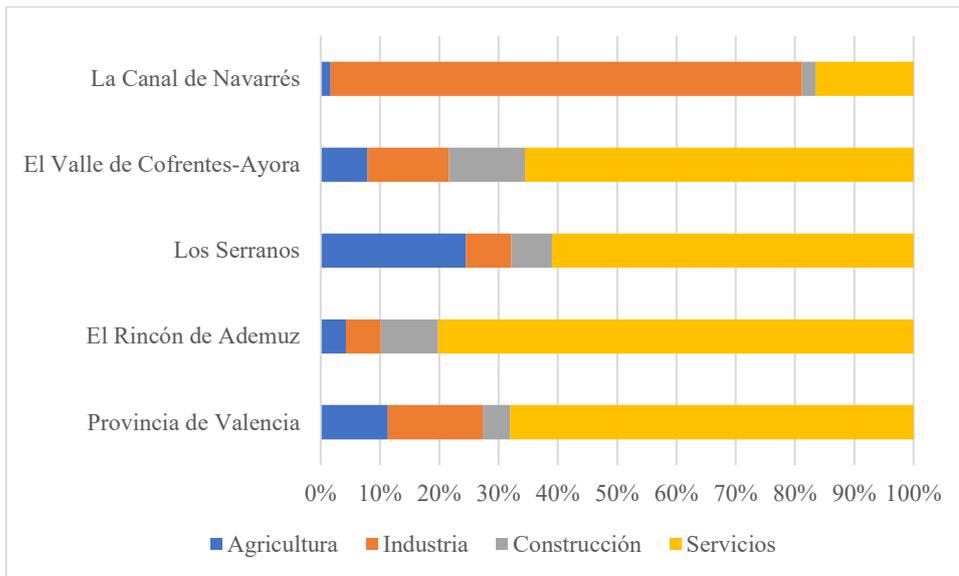
Fuente: elaboración propia a partir del IVE.

Sin embargo, al examinar las diferentes tasas referidas al mercado laboral no se encuentran diferencias con las extraídas para la provincia de Valencia o para la propia Comunidad Valenciana. A pesar de que en la estructura demográfica de las comarcas estudiadas existe un menor peso de la población activa, en tanto que hay un menor peso de la población entre 30 y 49 años, no se aprecian grandes diferencias en la tasa de actividad. Por lo que respecta a la tasa de ocupación, incluso la comarca de La Serranía supera a la de la provincia de Valencia. Y, por último, en cuanto a la tasa de desempleo todas las comarcas se encuentran por debajo de la media provincial. Por tanto, estas regiones entran dentro de las dinámicas más frecuentes.

Donde sí encontramos diferencias con la media provincial es en el número de contratos según actividad económica. Destaca La Canal de Navarrés con un gran peso industrial, el Valle de Ayora-Cofrentes por su sector de la construcción, La Serranía por el mayor volumen de contratos agrarios y El Rincón de Ademuz por la importancia que adquiere el sector servicios.

⁵ Tasa de actividad: población activa entre población total por 100. Tasa de ocupación: población ocupada entre población activa por 100. Tasa de paro: población desempleada entre población activa por 100.

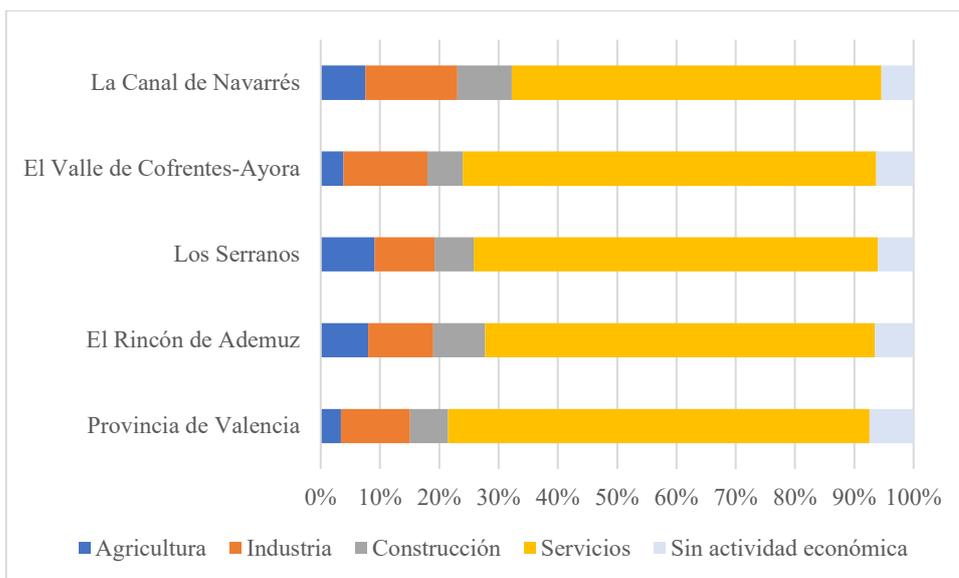
Figura 2. Contratos según sector de actividad (CNAE-2009) en 2021.



Fuente: elaboración propia a partir del IVE.

Pese a que en el volumen de contratos sí que existían amplias diferencias entre comarcas, en el caso de los demandantes de empleo según sector de actividad no ocurre igual. En este punto, las comarcas de estudio tienen un porcentaje ligeramente mayor de parados agrarios, pero en el resto de sectores varia tan solo algunos puntos.

Figura 3. Demandantes de empleo según sector de actividad económica (CNAE-2009) en 2021.



Fuente: elaboración propia a partir del IVE.

3. Metodología

3.1 Metodología de la recogida de información

La encuesta que se analiza en este informe ha sido elaborada por la empresa GFK (Growth from Knowledge). A continuación, se detalla la metodología empleada para el trabajo de campo, a partir de las directrices dadas desde el grupo de investigación UDERVAL.

El ámbito de estudio establecido es el de los municipios de la comarca de la Serranía, el Rincón de Ademuz, Canal de Navarrés y Valle de Ayora-Cofrentes, situados en la provincia de Valencia. El universo de la encuesta era toda aquella población residente habitual (más de 10 meses al año) en los municipios de estas comarcas.

Se diseñó un cuestionario estructurado (anexo) con el que se han realizado entrevistas de 7-8 min. máximo grabadas con smartphone, siempre durante días laborales de lunes a viernes.

Dentro de cada una de las comarcas, el tamaño muestral y las fechas del trabajo de campo han variado, tal y como se especifica en la siguiente tabla:

Tabla 4. Tamaño muestra y fechas de trabajo de campo para las comarcas de estudio.

	Tamaño muestral ⁶	Fechas del trabajo de campo
La Serranía	558 encuestas de captación. 453 encuestas de movilidad a residentes de la comarca que sí se han desplazado. El error muestral para 453 entrevistas es de $\pm 4,60\%$ ($p=q=0,50$ y nivel de confianza del 95 %).	Del 29 de octubre al 11 de noviembre de 2020
El Rincón de Ademuz	287 encuestas de captación. 155 encuestas de movilidad a residentes de la comarca que sí se han desplazado. El error muestral para 155 entrevistas es de $\pm 7,80\%$ ($p=q=0,50$ y nivel de confianza del 95 %)	Del 29 de octubre al 11 de noviembre de 2020
Canal de Navarrés	471 encuestas de captación. 355 encuestas de movilidad a residentes de la comarca que sí que se han desplazado El error muestral para 471 entrevistas es de $\pm 4,60\%$ ($p=q=0,50$ y nivel de confianza del 95 %).	Del 15 de noviembre al 3 de diciembre de 2021
Valle de Ayora-Cofrentes	314 encuestas de captación. 259 encuestas de movilidad a residentes de la comarca que sí que se han desplazado El error muestral para 314 entrevistas es de $\pm 5,53\%$ ($p=q=0,50$ y nivel de confianza del 95 %).	Del 15 de noviembre al 3 de diciembre de 2021

Fuente: empresa GFK (Growth from Knowledge)

En resumen, se han recogido un total de 1.630 entrevistas, de las cuales 1.222 son relativas a personas que sí que se han desplazado durante la última semana.

3.2 Descripción de la muestra

Las áreas de estudio seleccionadas pertenecen al interior de la provincia de Valencia y tienen la siguiente representación en la muestra: La Serranía (33 %), Rincón de Ademuz (19 %), Canal de Navarrés (28 %) y Valle de Ayora-Cofrentes (19 %). De estas cuatro grandes áreas, el 36 % de respuestas pertenecen a población que reside en las cabeceras comarcales (Ayora, Ademuz, Villar del Arzobispo y Enguera), mientras que la población que ocupa estos municipios es del 33 % respecto al total de las áreas de estudio.

⁶ Las encuestas de captación se realizan al colectivo de población general residente en los municipios de la comarca para detectar si se habían desplazado durante la última semana o no. A aquellos residentes que sí se habían desplazado se les realizó la segunda parte encuesta de movilidad.

En cuanto al perfil del entrevistado, observamos que las comarcas de La Serranía y Canal de Navarrés son las que más respuestas acumulan, debido a su mayor peso poblacional (16.468 habitantes en La Serranía, 15.720 en la Canal de Navarrés, respecto a 2.221 en el Rincón de Ademuz y 9.644 en el Valle de Ayora). En cuanto a su distribución por sexos, la muestra representa claramente la masculinización de estas áreas (51 % hombres Vs 49 % población, mientras que para la provincia de Valencia es 49 % hombres Vs 51 % mujeres).

En la distribución según la edad sí que se encuentran grandes diferencias, ya que la población de más de 66 años tan solo es de un 27 % mientras que en la muestra representará unas décimas por encima, 30 %. Ocurre igualmente con el rango de edad de 51 a 65 años, ya que ocupa el 22 % de la población, pero en la muestra es un 28 %.

En rasgos generales, la muestra se aproxima a la distribución real de la estructura demográfica. Así, dado los datos expuestos, no se realizará ninguna ponderación en los datos. El punto que puede resultar más conflictivo es el Rincón de Ademuz, el cual es la muestra que más difiere con su peso real. Sin embargo, dada la infrarrepresentación que esta comarca suele tener, se ha decidido no aplicar ninguna ponderación, con el objetivo de dotar de importancia a una zona tan aislada como el Rincón de Ademuz.

Tabla 5. Características de la muestra respecto a la distribución real.

		Muestra	Real
Comarca	La Serranía	33 %	37,4 %
	Ademuz	19 %	5 %
	Valle Ayora-Cofrentes	19 %	21,9 %
	Canal de Navarrés	28 %	35,7 %
	Total	100 %	100 %
Sexo	Hombre	49 %	51 %
	Mujer	51 %	49 %
	Total	100 %	100 %
Rango de edad	De 16 a 25 años	9 %	8,8 %
	De 26 a 35 años	10 %	9,9 %
	De 36 a 50 años	22 %	29 %
	De 51 a 65 años	28 %	23,7 %
	De 66 a 80 años	26 %	17 %
	Más de 80 años	4 %	5,8 %
	Total	100 %	100 %
Estado civil	Soltero/a	24 %	
	Casado/a	62 %	
	Separado/a / Divorciado/a	7 %	
	Viudo/a	7 %	
	Total	100 %	

Fuente: datos reales extraídos del Instituto Valenciano de Estadística.

Dejando de lado la comparativa entre datos de muestra y datos reales, pasamos a comentar las principales características de la muestra. En general, se observa una leve proporción mayor de mujeres respecto a los hombres y, según los tramos de edad, el grueso de población con un 54 % lo ocupan los encuestados de 51 a 80 años. Se trata de población con estudios, tanto trabajadores (48 %, en su mayoría obreros especializados, jerarquías bajas de Guardia Civil y Policía) como jubilados (30 %).

Tabla 6. Caracterización socioeconómica de la muestra

Atributo	Tipología	Muestra
Estado civil	Soltero/a	24 %
	Casado/a	62 %
	Separado/a / Divorciado/a	7 %
	Viudo/a	7 %
	Total	100 %
Estudios finalizados	Sin estudios (Estudios primarios sin terminar)	2 %
	Primer grado y 1er ciclo de segundo grado	53 %
	Segundo grado, bachillerato y FP II	30 %
	Tercer grado (1er y 2º ciclo)	14 %
	Resto	0 %
	Total	100 %
Actividad actual	Trabaja actualmente	48 %
	Estudiante (que no trabaja)	4 %
	Parado, ha trabajado anteriormente	10 %
	Retirado / pensionista / incapacitado	30 %
	Trabaja en las labores del hogar	8 %
	Otros	1 %
	Total	100 %
Profesión	Mandos intermedios, superiores y directores de empresas	15 %
	Empresarios con y sin empleados	9 %
	Personal cualificado	9 %
	Trabajadores por cuenta propia técnicos y artesanos	4 %
	Propietarios agrícolas sin empleados	4 %
	Obreros especializados, jerarquías bajas de Guardia Civil y Policía	39 %
	Personal no cualificado	19 %
	Resto	1 %
	Total	100 %

4. Resultados

4.1 Hábitos de transporte

En este apartado se recoge la información recogida en el cuestionario respecto a los hábitos de movilidad de los entrevistados. De esta manera, aquí observaremos las opiniones respecto a cómo visibilizan sus desplazamientos. Por ejemplo, aquí encontraremos las respuestas acerca de la pregunta de “¿qué medios de transporte suele utilizar? ¿con qué frecuencia utiliza este transporte?”,

además de la caracterización socioeconómica de las personas viajeras y no viajeras y su autonomía respecto a la movilidad.

4.1.1 Perfil de los viajeros y no viajeros⁷

Al analizar los datos, comprobamos que el 24,1 % de los encuestados no ha realizado ningún viaje en la última semana. De ese grupo, el Rincón de Ademuz destaca por encima de las demás, con casi el 43 % de las entrevistas sin viaje en la última semana (Tabla 7). El alto número de encuestados no viajeros nos muestra el mayor aislamiento que tiene el Rincón de Ademuz en comparación al resto de territorios.

Tabla 7. Viajeros y no viajeros según las comarcas de estudio

	La Serranía	Ademuz	Valle Ayora-Cofrentes	Canal de Navarrés	Total
Viajeros	80 %	57 %	82 %	78 %	76 %
No viajeros	20 %	43 %	18 %	22 %	24 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

En este caso, el papel de las cabeceras comarcales también es de especial relevancia, ya que la población que vive en las cabeceras comarcales tiene una movilidad menor que las que residen en el resto de los municipios (Tabla 8). Por tanto, se demuestra que la mayor oferta de servicios e infraestructuras en las cabeceras comarcales facilita la vida de sus habitantes y reduce su necesidad de movilidad, aunque no de una manera tan elevada como cabría esperar.

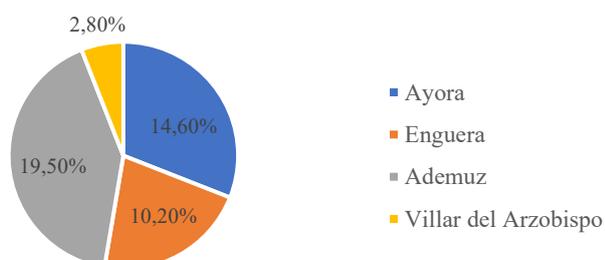
⁷ Corresponde a la siguiente pregunta del cuestionario: ¿Durante la última semana ha realizado ud. algún viaje para el que haya necesitado algún medio de transporte como coche, moto, autobús, tren, metro, bicicleta, patinete eléctrico, etc.? Le pregunto tanto por viajes rutinarios como, por ejemplo: 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.

Tabla 8. Viajeros y no viajeros según las cabeceras comarcales y el resto de los municipios

	Cabecera	Otros municipios
Viajeros	73 %	78 %
No viajeros	27 %	22 %
Total	100 %	100 %

Si observamos este dato según las cabeceras comarcales específicas, se encuentran numerosas diferencias, ya que Ademuz destaca por ser la cabecera comarcal donde se realizan menos desplazamientos y Villar del Arzobispo dónde más personas se han desplazado.

Figura 4. Porcentaje de no viajeros en las capitales de comarca



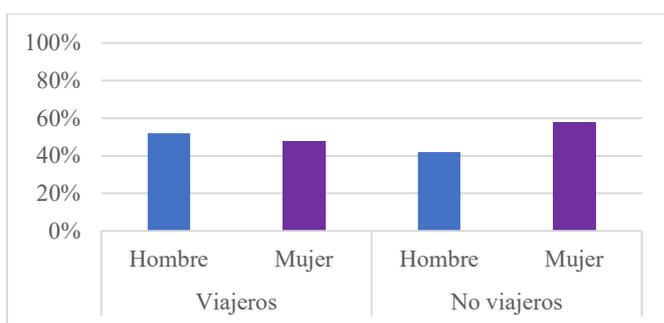
Si desglosamos esos datos según edad, casi el 50 % de los no viajeros tienen más de 66 años. Cabría esperar también una menor movilidad de la población de 16 a 25 años, dado que se encuentran en su periodo formativo y estas comarcas no ofrecen todos los niveles educativos. Por ejemplo, en el caso del Rincón de Ademuz, tan solo encontramos un ciclo medio, además de la educación secundaria y bachillerato. Sin embargo, no es de los grupos con menor movilidad, como se puede ver en la tabla.

Tabla 9. Viajeros y no viajeros según grandes grupos de edad

		De 16 a 25 años	De 26 a 50 años	De 51 a 65 años	Más de 66 años	Total
La Serranía	No viajeros	2 %	19 %	32 %	47 %	100 %
	Viajeros	7 %	36 %	29 %	27 %	100 %
Ademuz	No viajeros	11 %	21 %	22 %	46 %	100 %
	Viajeros	13 %	34 %	25 %	28 %	100 %
Valle Ayora-Cofrentes	No viajeros	7 %	25 %	31 %	36 %	100 %
	Viajeros	8 %	39 %	30 %	23 %	100 %
Canal de Navarrés	No viajeros	6 %	16 %	26 %	52 %	100 %
	Viajeros	11 %	34 %	29 %	25 %	100 %
Total	No viajeros	7 %	20 %	27 %	46 %	100 %
	Viajeros	9 %	36 %	29 %	26 %	100 %

Por último, si estudiamos la distribución de los viajeros y no viajeros según sexo, se observa una dinámica clara: casi un 60 % de los no viajeros son mujeres (Figura 5). Así, a pesar de la masculinización de estos territorios (49 % mujeres Vs 51 % hombres) y de la mayor movilidad que suelen realizar las mujeres debido a las tareas asociadas al sexo (cuidado de personas dependientes y otras tareas relacionadas con el hogar y la familia), en estas comarcas su movilidad se ve reducida. Como vimos en los factores que diferencian los tipos de movilidad, el sexo es uno de ellos. Así, las mujeres utilizan más el transporte público y a pie, en varios momentos del día. Por tanto, cabe entender que, dada la reducida oferta de transporte público, la mayor parte de sus viajes los realizan a pie y, debido a esto, realmente no son contados como viaje para el presente estudio.

Figura 5. Viajeros y no viajeros según sexo del entrevistado



Por último, en cuanto al nivel de estudios, actividad actual y ocupación principal, no se han encontrado diferencias entre el grupo de viajeros y el de no viajeros. Podría pensarse que, en los no viajeros, el grupo de población retirada/pensionista fuera mayor. Sin embargo, este colectivo tiene una movilidad similar al resto.

Tabla 10. Viajeros y no viajeros según la actividad que el entrevistado desarrolla actualmente.

	Viajeros	No viajeros
Trabaja actualmente	48 %	46 %
Trabaja y estudia	0 %	0 %
Retirado / pensionista / incapacitado	29 %	30 %
Parado, ha trabajado anteriormente	9 %	10 %
Parado, busca primer empleo	1 %	1 %
Estudiante (que no trabaja)	4 %	4 %
Trabaja en las labores del hogar	8 %	8 %
Total	100 %	100 %

Tabla 11. Viajeros y no viajeros según los estudios del entrevistado

	Viajeros	No viajeros
Sin estudios (Estudios primarios sin terminar)	1,7 %	2,2 %
Primer grado y 1er ciclo de segundo grado	53,3 %	53,7 %
Segundo grado, bachillerato y FPII	30,1 %	31,7 %
Tercer grado (1er y 2º ciclo)	14,8 %	11,9 %
Resto	0,1 %	0,4 %

Con toda esta información presentada, podemos concluir el perfil de los viajeros es de hombre, de 26 a 50 años, trabajador y, en general, residentes fuera de las cabeceras comarcales.

4.1.2 Autonomía de movilidad personal de la población

En el presente apartado analizaremos la disponibilidad del uso del transporte privado de la población, a partir de la observación de las variables de disposición de carné de conducir y de vehículo privado.

En el **ámbito geográfico** de la muestra, encontramos dos tendencias principales. Las comarcas de La Serranía y Canal de Navarrés tan solo tienen un 19 % de población sin carné de conducir. Las áreas del Rincón de Ademuz y el Valle de Ayora-Cofrentes tienen mayor porcentaje de población que no posee carné de conducir (28 % y 25 % respectivamente). Del mismo modo, la disponibilidad de vehículo privado también es menor para estas dos últimas comarcas, aunque es compensado con la posibilidad de ir como acompañante. Podríamos establecer que las variables de edad y sexo intervinieran en este hecho, ya que es más difícil que una persona de avanzada edad posea carné, especialmente si es mujer. Sin embargo, estas dos variables tienen valores similares en las cuatro comarcas, por lo que no son el motivo de esta variación.

Tabla 12. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según comarcas, cabeceras comarcales y otros municipios.

		Comarcas				Cabeceras comarcales y otros municipios		Total
		La Serranía	Rincón de Ademuz	Valle Ayora-Cofrentes	Canal de Navarrés	Cabecera	Otros municipios	
Licencia	No tiene ningún carné de conducir	19 %	28 %	25 %	19 %	23 %	21 %	22 %
	Licencia de ciclomotor o moto	2 %	1 %	0 %	3 %	1 %	2 %	2 %
	Licencia de coche o de moto y coche	79 %	71 %	75 %	78 %	76 %	77 %	76 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Disponibilidad vehículo	Sí, como conductor	74 %	65 %	63 %	72 %	68 %	71 %	69 %
	Sí, como acompañante	19 %	28 %	24 %	18 %	23 %	21 %	21 %
	No dispone de transporte privado	7 %	7 %	13 %	10 %	10 %	9 %	9 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

En el caso del Rincón de Ademuz, en 2016 se inició un proyecto de “Autoescuela a domicilio” desde la Mancomunidad del Rincón de Ademuz para tratar de acerca la autoescuela a la comarca, con un requisito de 15 participantes como mínimo. Sin embargo, actualmente este servicio se encuentra inactivo. Por lo tanto, las autoescuelas más cercanas las encuentran o en Villar del Arzobispo o en Teruel y, para la realización del examen, o en Valencia o en Teruel. Así, la explicación para este alto porcentaje de personas sin carné de conducir puede deberse a la baja accesibilidad respecto a este servicio.

Sin embargo, en el Valle de Ayora-Cofrentes no se da esta problemática, ya que siempre ha existido una autoescuela en el municipio de Ayora. Dentro de esta, el municipio de Cortes de Pallás es el que más lejos tiene el servicio, a 45m. hasta Buñol, pero tan solo representa un 7 % del total de las entrevistas de

esta comarca, por lo que debido a esa baja representatividad la falta de accesibilidad de Cortes de Pallás no puede ser el factor determinante.

Según el análisis realizado diferenciando cabeceras comarcales con el resto, no se han encontrado contrastes.

La **mujer** es uno de los grupos más vulnerables dentro de las áreas estudiadas, ya que solo el 66 % tiene licencia de coche y tan solo el 58 % dispone de vehículo para su uso. Como podemos observar, la diferencia con el hombre es muy elevada, incluso en el acceso al vehículo privado. Como comentábamos anteriormente, el patrón de movilidad de la mujer contiene rasgos totalmente diferentes al del hombre, debido a las tareas asignadas a los roles de género. Asimismo, si realizamos un análisis cruzado con la edad, el sexo y la licencia de carné, observamos que el grupo de mujeres de más de 66 años es el que tiene la movilidad más baja, ya que más de un 50 % de este grupo de edad no tiene licencia y, por tanto, depende de otros. Sin embargo, esto no ocurre en los hombres, ya que en el grupo de edad de más de 66 años tan solo un 16 % carece de licencia.

La **edad** también es otro elemento que marca la disponibilidad de movilidad con transporte privado ya que, casi el 40 % de las personas menores de 25 y mayores de 80 años no tienen carné de conducir, aunque sí que disponen del uso de un vehículo como acompañante, en el caso de que no tengan licencia. Tan solo el 16 % de estos colectivos ha señalado que no tiene posibilidad de moverse en transporte privado. Se observa una clara tendencia a lo largo de los años ya que, en las etapas más activas (desde el punto de vista laboral, de 36 a 50 años), existe una mayor accesibilidad al vehículo privado.

Tabla 13. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según edad y sexo del entrevistado

		Tramos de edad						Sexo		Total
		De 16 a 25 años	De 26 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 65 años	De 66 a 80 años	Más de 80 años	Hombre	Mujer	
Licencia	No tiene ningún carné de conducir	38 %	23 %	11 %	18 %	27 %	39 %	12 %	32 %	69 %
	Licencia de ciclomotor o moto	6 %	0 %	3 %	1 %	1 %	0 %	2 %	1 %	21 %
	Licencia de coche o de moto y coche	56 %	77 %	86 %	80 %	73 %	61 %	86 %	66 %	9 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Disponibilidad vehículo	Sí, como conductor	48 %	73 %	81 %	73 %	64 %	56 %	81 %	58 %	22 %
	Sí, como acompañante	36 %	17 %	13 %	21 %	26 %	28 %	11 %	32 %	2 %
	No dispone	16 %	10 %	7 %	6 %	10 %	16 %	8 %	10 %	76 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Cuando observamos la autonomía de movilidad según la **actividad principal del entrevistado**, el colectivo de población parada en busca del primer empleo, los estudiantes y aquella población que se dedica a sus labores (es decir, mujeres), son los más afectados. De nuevo, la mujer se encuentra ante numerosos problemas en su movilidad habitual ya que, visto desde su actividad, casi el 60 % no tiene licencia, por lo que depende de que puedan llevarle como acompañante. El mismo caso ocurre para la población parada en busca de empleo que, sin duda, resulta un hándicap muy importante para esa población joven que desea incorporarse al mercado laboral pero que, en áreas rurales como estas, donde el transporte público hace imposible su uso para una jornada laboral normal, les impide acceder a ofertas de trabajo fuera de sus municipios. Del mismo modo, aunque no afecta a tanta población, las personas paradas

también tienen un menor acceso al vehículo privado (solo un 74 % tiene licencia y un 65 % coche), lo que afecta proporcionalmente a sus oportunidades de empleo.

Tabla 14. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según actividad principal del entrevistado

		Actividad principal entrevistado						Total
		Trabaja actualmente	Retirado / pensionista / incapacitado	Parado, ha trabajado anteriormente	Parado, busca primer empleo	Estudiante (que no trabaja)	Sus labores (que no trabaja)	
Licencia	No tiene ningún carné de conducir	10 %	26 %	24 %	50 %	56 %	59 %	22 %
	Licencia de ciclomotor o moto	2 %	1 %	1 %	13 %	10 %	0 %	2 %
	Licencia de coche o de moto y coche	89 %	73 %	74 %	38 %	34 %	41 %	76 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Disponibilidad vehículo	Sí, como conductor	84 %	65 %	65 %	38 %	22 %	28 %	69 %
	Sí, como acompañante	11 %	24 %	20 %	50 %	58 %	64 %	21 %
	No dispone	5 %	11 %	16 %	13 %	20 %	8 %	9 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Del mismo modo que las personas paradas sufren una discriminación negativa debido a su menor acceso al transporte por vehículo privado, en el caso del personal no cualificado ocurre lo mismo. Las personas que desempeñan esta **ocupación** alcanzan casi el 40 % sin carné de conducir y tan solo el 52 % tiene acceso a un vehículo como conductor. Además, si observamos el peso del sexo en esta ocupación, un 63 % son mujeres, lo que nos ayuda a perfilar el grupo más vulnerable de estas áreas. El resto de las ocupaciones ronda entre el 9 % y 17 % sin licencia y del 70 % al 84 % en cuanto a la disponibilidad de vehículo como conductor, por lo cual no presenta problemas en su movilidad. Dentro de ese gran grupo, los valores más bajos los presentan los propietarios agrícolas

sin empleados (hombres en su mayoría, 76 %) ya que casi un 50 % de este grupo tiene más de 66 años y, dada la tendencia vista anteriormente, en la población mayor se reduce tanto la posesión del carné como la disponibilidad de vehículo privado.

Tabla 15. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según la ocupación del entrevistado.

		Licencia				Disponibilidad vehículo			
		No tiene ningún carné de conducir	Licencia de ciclomotor o moto	Licencia de coche o de moto y coche	Total	Sí, como conductor	Sí, como acompañante	No dispone	Total
Ocupación entrevistado	Empresarios con y sin empleados	12 %	1 %	88 %	100 %	84 %	14 %	2 %	100 %
	Mandos intermedios, superiores y directores de empresas	15 %	1 %	84 %	100 %	76 %	16 %	8 %	100 %
	Propietarios agrícolas sin empleados	17 %	4 %	79 %	100 %	70 %	17 %	13 %	100 %
	Trabajadores por cuenta propia técnicos y artesanos	9 %	0 %	91 %	100 %	84 %	14 %	2 %	100 %
	Personal cualificado	11 %	0 %	89 %	100 %	81 %	16 %	3 %	100 %
	Obreros especializados, jerarquías bajas de Guardia Civil y Policía	16 %	2 %	82 %	100 %	77 %	15 %	8 %	100 %
	Personal no cualificado	37 %	2 %	62 %	100 %	52 %	31 %	17 %	100 %
	Resto	56 %	11 %	33 %	100 %	28 %	39 %	33 %	100 %

Cuando analizamos las licencias de conducción y la disponibilidad de vehículo según los estudios finalizados del entrevistado, observamos una tendencia común: a mayor nivel de estudios, más porcentaje de licencias y de disponibilidad de vehículo existe. Por tanto, existe una correlación positiva entre estas variables.

Tabla 16. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según estudios finalizados del entrevistado.

		Licencia				Disponibilidad vehículo			
		No tiene ningún carné de conducir	Licencia de ciclomotor o moto	Licencia de coche o de moto y coche	Total	Sí, como conductor	Sí, como acompañante	No dispone	Total
Estudios entrevistados	Sin estudios	38 %	4 %	58 %	100 %	58 %	17 %	25 %	100 %
	Primer grado y 1er ciclo de 2º grado	31 %	2 %	67 %	100 %	61 %	29 %	11 %	100 %
	Segundo grado, bachillerato y FPII	16 %	1 %	83 %	100 %	76 %	17 %	7 %	100 %
	Tercer grado (1er y 2º ciclo)	10 %	0 %	90 %	100 %	80 %	14 %	6 %	100 %
	Resto	50 %	0 %	50 %	100 %	50 %	0 %	50 %	100 %

Es necesario incluir aquí las diferencias que encontramos entre el nivel de estudios y el sexo del entrevistado, ya que las mujeres tienen una tendencia a tener un nivel de estudios más elevado que los hombres (Tabla 17). Así, podemos determinar que las mujeres con altos niveles de formación tienen una autonomía de movilidad elevada. De hecho, casi el 50 % de las mujeres tienen estudios de 2º ciclo del 2º grado en adelante, por lo que serán las mujeres con un nivel de estudios menor las más vulnerables.

Tabla 17. Distribución de los entrevistados según sexo y nivel de estudios finalizado.

		Hombre	Mujer	Total
		Nivel de estudios	No sabe leer ni escribir	0 %
	Sin estudios	74 %	26 %	100 %
	1er grado y 1er ciclo de 2º grado	55 %	45 %	100 %
	2º ciclo de 2º grado	47 %	53 %	100 %
	Tercer grado	40 %	60 %	100 %
	Resto	50 %	50 %	100 %

Por último, en cuanto a la clase social, las clases bajas/media-baja son las que tienen menor movilidad, especialmente en cuanto a la disponibilidad del vehículo, ya que el 17 % de este colectivo no dispone de coche, mientras que

tan solo es del 4 % para la clase alta. En este caso, el colectivo de hombres está más afectado, ya que el 25 % son de clase baja/media-baja, frente a un 20 % en las mujeres. Respecto al total de la muestra, la población de clase baja/media-baja es de casi un 23 %, por lo que casi $\frac{1}{4}$ de la población tiene una autonomía de movilidad reducida por su nivel de renta.

Tabla 18. Disponibilidad de vehículo y licencia de conducción según la clase social del entrevistado.

		Clase Social		
		Alta/media-alta	Media	Baja/media-baja
Licencia	No tiene ningún carné de conducir	16 %	19 %	34 %
	Licencia de ciclomotor o moto	0 %	2 %	3 %
	Licencia de coche o de moto y coche	84 %	79 %	63 %
	Total	100 %	100 %	100 %
Disponibilidad	Sí, como conductor	76 %	74 %	52 %
	Sí, como acompañante	20 %	18 %	31 %
	No dispone	4 %	8 %	17 %
	Total	100 %	100 %	100 %

4.1.3 Hábitos de movilidad de los entrevistados según su perfil

sociodemográfico

Dentro de la encuesta, en un primer momento, se pregunta por qué medios de transporte suele utilizar para realizar sus desplazamientos habituales, la cual analizamos en los siguientes párrafos. Y, por otro lado, en cada uno de los viajes que el entrevistado especifica se pregunta por el tipo de transporte que utiliza en ese viaje, siendo analizado este aspecto en siguientes apartados.

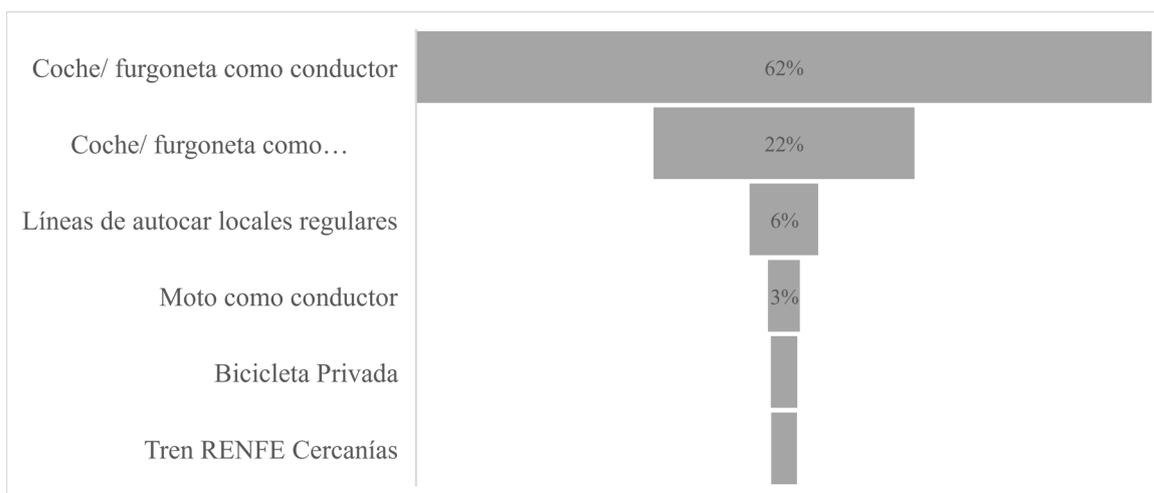
El uso del vehículo privado está totalmente extendido, especialmente en el mundo rural debido a la reducción de la oferta del sistema de transporte público. Así, el 84 % de la muestra que suele moverse en vehículo privado, ya sea como conductor o como acompañante. Si observamos la distribución entre las comarcas de estudio, apenas hay diferencias en cuanto al peso del uso del

vehículo privado como conductor, pero vemos como varía en casi 11 puntos porcentuales la diferencia del peso del acompañante. El Rincón de Ademuz tiene un 28 % de población que viaja como acompañante, frente al 17 % que encontramos en el Valle de Ayora-Cofrentes. Esta cifra es realmente interesante ya que se podría plantear la hipótesis de que debido a una mayor proporción de personas dependientes (en edad avanzada o jóvenes) y/o mujeres, genera un mayor peso del acompañante. Sin embargo, no se encuentran grandes diferencias en estas características entre las comarcas, ni tampoco en cuanto a la tenencia del carné de conducir o la disponibilidad de vehículo. De hecho, como ya vimos en el apartado sobre la autonomía de movilidad, El Rincón de Ademuz y el Valle de Ayora-Cofrentes son las dos comarcas con mayor peso de población sin licencia de conducción (entre un 25 y 28 % de la población).

El segundo tipo de transporte más utilizado son las líneas regulares de autocares que cubren las conexiones de la comarca con las ciudades cercanas principales (Llíria, Valencia, Almansa, Xàtiva). Sin embargo, tan solo un 6 % de la población lo utiliza. Su uso es mínimo en El Rincón de Ademuz, con un 4 % y el máximo se da en el Valle de Ayora-Cofrentes con un 9 %.

Las opciones de autobús urbano, taxi, autocar discrecional, tren RENFE largo recorrido, patinete eléctrico, moto como acompañante y otros transportes suman un total del 5 %, por lo que no tienen relevancia.

Figura 6. Uso de los medios de transporte que suele utilizar el entrevistado para hacer sus desplazamientos habituales



Como estamos viendo a lo largo de este informe, las diferencias entre sexos son claramente notables. Tan solo un 50 % de las mujeres se mueve con vehículo privado como conductora y, por el contrario, un 30 % lo hace como acompañante, lo que aumenta la dependencia de la mujer para su movilidad. En resumen, el vehículo privado tiene la misma importancia tanto para hombres como para mujeres, pero la alta dependencia de moverse como acompañante genera un problema de accesibilidad para la mujer, sumado al contexto coyuntural de la escasa oferta de transporte público, hace que este sea un colectivo especialmente vulnerable. En cuanto al uso del transporte público, dentro del bajo índice de uso para ambos sexos, la mujer lo utiliza el doble que el hombre. Si comparamos estos datos con la encuesta condiciones de vida (2014, INE), donde se muestra que un 63,4 % de hombres prefiere el uso del transporte privado mientras que un 48,9 % de las mujeres que lo prefiere, concluimos que es un patrón de movilidad general, y no solo del ámbito rural.

Tabla 19. Tipo de vehículo que utilizaría el entrevistado según su edad y sexo.

	Sexo		Edad						Total
	Hombre	Mujer	De 16 a 25 años	De 26 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 65 años	De 66 a 80 años	Más de 80 años	
Coche/ furgoneta como conductor	70 %	52 %	39 %	61 %	68 %	64 %	61 %	47 %	62 %
Coche/ furgoneta como acompañante	13 %	30 %	31 %	16 %	15 %	21 %	24 %	39 %	22 %
Moto como conductor/acompañante	5 %	1 %	7 %	2 %	4 %	1 %	2 %	0 %	3 %
Bicicleta Privada	3 %	1 %	5 %	4 %	2 %	1 %	1 %	3 %	2 %
Patinete eléctrico	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Autobús Urbano	1 %	1 %	1 %	2 %	0 %	1 %	2 %	0 %	1 %
Líneas de autocar locales regulares	4 %	8 %	9 %	6 %	4 %	7 %	4 %	4 %	6 %
Autocar discrecional	1 %	0 %	1 %	2 %	0 %	1 %	0 %	1 %	1 %
Tren RENFE Cercanías	1 %	3 %	2 %	2 %	2 %	3 %	2 %	1 %	2 %
Tren RENFE Largo recorrido	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Taxi	0 %	1 %	0 %	3 %	0 %	0 %	2 %	0 %	1 %
Otros	2 %	2 %	5 %	3 %	2 %	2 %	1 %	4 %	0 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

En cuanto al transporte utilizado según la edad, existen dos grupos más dependientes, menores de 25 años y mayores de 80 años, que rondan el 30 % en el uso del vehículo como acompañante. En el grupo de menores de 25 años, ya vimos que todavía un 32 % carecían de licencia de conducción, lo que les convierte en el grupo con menos uso del vehículo privado. De hecho, si observamos la tabla con detenimiento, vemos que es el colectivo que más variedad de transportes utiliza. Por otro lado, el grupo de población más mayor sigue utilizando el vehículo privado como principal tipo de transporte pero, en este caso, casi un 40 % lo utiliza como acompañante, dado que las habilidades para la conducción se ven reducidas con el aumento de la edad.

Tabla 20. Tipo de vehículo que utilizaría el entrevistado según su actividad principal del entrevistado.

	Actividad principal entrevistado					
	Trabaja actualmente	Retirado / pensionista / incapacitado	Parado, ha trabajado anteriormente	Parado, busca primer empleo	Estudiante (que no trabaja)	Sus labores (que no trabaja)
Coche/ furgoneta como conductor	72 %	58 %	54 %	56 %	16 %	35 %
Coche/ furgoneta como acompañante	13 %	24 %	23 %	11 %	42 %	53 %
Moto como conductor/acompañante	3 %	2 %	2 %	0 %	7 %	1 %
Bicicleta Privada	3 %	1 %	1 %	0 %	9 %	1 %
Autobús Urbano	1 %	2 %	0 %	0 %	2 %	1 %
Líneas de autocar locales regulares	3 %	7 %	11 %	0 %	17 %	4 %
Autocar discrecional	1 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %
Tren RENFE Cercanías	2 %	2 %	2 %	11 %	0 %	2 %
Tren RENFE Largo recorrido	0 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %
Taxi	0 %	2 %	1 %	0 %	0 %	2 %
Otros	2 %	1 %	4 %	22 %	5 %	2 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Estas diferencias en la edad también son visibles al estudiar los resultados según la actividad del entrevistado, ya que los estudiantes son los que tienen una mayor dependencia de otros transportes alternativos al vehículo privado (un 42 % de sus desplazamientos lo realizan sin vehículo privado). Pero, sin duda, la mayor preocupación resulta en las personas en desempleo, las cuales tan solo alrededor de un 55 % se mueven en vehículo privado. Ya concluimos que, además, son un colectivo que tienen menos disponibilidad de licencia de conducción y de tenencia de vehículo, lo que se encuentra totalmente relacionado por su caracterización de la movilidad. En líneas generales, a pesar de la menor movilidad en transporte privado de estudiantes y parados, la hegemonía del vehículo privado sigue presente.

Tabla 21. Tipo de vehículo que utilizaría el entrevistado según su frecuencia de uso.

	A diario, (incluso los fines de semana)	Todos los días laborables	En fin de semana	4 veces a la semana	2 ó 3 veces a la semana	1 día por semana	Con menor frecuencia, ocasionalmente
Coche/ furgoneta como conductor	89 %	63 %	29 %	86 %	64 %	41 %	22 %
Coche/ furgoneta como acompañante	5 %	20 %	38 %	9 %	24 %	36 %	35 %
Moto como conductor	2 %	2 %	19 %	2 %	3 %	2 %	5 %
Moto como acompañante	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Bicicleta Privada	2 %	1 %	5 %	3 %	2 %	5 %	2 %
Patinete eléctrico	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Autobús Urbano	0 %	2 %	0 %	0 %	1 %	2 %	1 %
Líneas de autocar locales regulares	0 %	7 %	10 %	0 %	3 %	8 %	15 %
Autocar discrecional	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Tren RENFE Cercanías	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	9 %
Tren RENFE Largo recorrido	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %
Taxi	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	4 %
Otros	1 %	4 %	0 %	0 %	2 %	1 %	5 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

La tendencia en cuanto al uso del transporte para la movilidad rural en las comarcas de estudio es clara: diariamente el 94 % utiliza el vehículo privado (como conductor o acompañante) para sus desplazamientos. Las líneas regulares de autobús se utilizan de una manera esporádica o durante los fines de semana.

4.2 Caracterización de los desplazamientos realizados

En este apartado se presenta toda la información relativa a los diferentes desplazamientos que ha realizado el entrevistado durante la última semana, como máximo 4 viajes completos, con varios desplazamientos dentro de cada viaje. Así, tenemos la información dividida en cómo se desplazan según su perfil socioeconómico, qué tipo de vehículo han elegido para su desplazamiento, cuál ha sido el motivo de su viaje y hasta dónde se han desplazado.

4.2.1 Tipo de vehículo utilizado para sus desplazamientos y perfil del viajero

según esta tipología

Como pudimos observar en la figura 7, los encuestados opinan que suelen realizar la mayor parte de desplazamientos en vehículo privado, ya sea como principal conductor o como acompañante. Sin embargo, al analizar realmente qué tipología de vehículos han utilizado para sus desplazamientos, esta tendencia es aún mayor, superando en 8 pp. a lo que los encuestados comentaban que suelen utilizar. Además, es necesario reseñar que en el uso del transporte público también existen importantes variaciones entre la opinión que dan y el transporte que después utilizan realmente. De todos los desplazamientos registrados por este estudio, tan solo el 2% de la población utilizó el transporte interurbano regular, a pesar de que un 6% comentaba que sí que lo utilizaba.

Tabla 22. Tipo de transporte utilizado durante el desplazamiento recogido en la entrevista y según lo que dicen que suelen utilizar

	Tipo de transporte utilizado	
	Durante el desplazamiento	Que suelen utilizar
Coche/ furgoneta como conductor	76 %	62 %
Coche/ furgoneta como acompañante	16 %	22 %
Moto como conductor	1 %	3 %
Moto como acompañante	0 %	0 %
Bicicleta Privada	1 %	2 %
Patinete eléctrico	0 %	0 %
Autobús Urbano	0 %	1 %
Autocar interurbano regular	2 %	6 %
Autocar discrecional	0 %	1 %
Tren RENFE Cercanías	0 %	2 %
Tren RENFE Largo recorrido	0 %	0 %
Taxi	1 %	1 %
Otros	1 %	0 %
Total	100 %	100 %

En el siguiente apartado presentamos los desplazamientos recogidos en la encuesta a partir del análisis sociodemográfico de los viajeros. Debido a la baja respuesta en el tipo de vehículo de autocar interurbano, los datos de las cuatro comarcas de estudio se han agrupado. Además, solo se han analizado aquellos viajes con las tres tipologías de vehículo predominante.

Tabla 23. Caracterización de los viajeros según tipología de vehículo utilizado.

		Coche como conductor	Coche como acompañante	Autocar interurbano regular	Total
Sexo	Hombre	84 %	9 %	2 %	100 %
	Mujer	68 %	26 %	2 %	100 %
Edad	De 16 a 25 años	51 %	30 %	7 %	100 %
	De 26 a 50 años	83 %	12 %	2 %	100 %
	De 36 a 65 años	82 %	12 %	2 %	100 %
	De 66 o más años	70 %	24 %	1 %	100 %
Nivel d estudios	Sin estudios (Estudios primarios sin terminar)	69 %	16 %	15 %	100 %
	Primer grado y 1er ciclo de segundo grado	70 %	22 %	2 %	100 %
	Segundo grado, bachillerato y FPII	82 %	14 %	1 %	100 %
	Tercer grado (1er y 2º ciclo)	87 %	6 %	2 %	100 %
	Resto	0 %	100 %	0 %	100 %
Actividad principal	Trabaja actualmente	85 %	10 %	1 %	100 %
	Retirado / pensionista / incapacitado	75 %	18 %	2 %	100 %
	Parado, ha trabajado anteriormente	72 %	20 %	3 %	100 %
	Parado, busca primer empleo	56 %	44 %	0 %	100 %
	Estudiante (que no trabaja)	25 %	39 %	13 %	100 %
	Sus labores (que no trabaja)	39 %	59 %	2 %	100 %
Clase social del EGM	Alta	84 %	11 %	1 %	100 %
	Media Alta	85 %	10 %	2 %	100 %
	Media	77 %	17 %	2 %	100 %
	Media baja	67 %	24 %	1 %	100 %
	Baja	60 %	27 %	5 %	100 %
Ocupación	Propietarios agrícolas sin empleados	82 %	12 %	0 %	100 %
	Empresarios con y sin empleados	85 %	8 %	0 %	100 %
	Trabajadores por cuenta propia técnicos y artesanos	87 %	11 %	0 %	100 %
	Mandos intermedios, superiores y directores de empresas	85 %	9 %	4 %	100 %
	Personal cualificado	86 %	13 %	0 %	100 %
	Personal no cualificado	62 %	27 %	4 %	100 %
	Obreros especializados, Guardia Civil y Policía	80 %	14 %	2 %	100 %
	Resto	50 %	41 %	2 %	100 %

En cuanto a las diferencias entre sexos, como vimos en la revisión bibliográfica, las mujeres tienen una mayor dependencia ya que suelen ir de acompañantes en un vehículo, aunque el uso del autocar es igual en ambos sexos. Según edades, destaca un uso mayor del autocar en los viajes realizados por menores de 25 años (15 %) y también este colectivo, junto con los mayores de 66, han viajado más como acompañantes.

En análisis respecto de los estudios del entrevistado nos muestran que, a mayor nivel de estudios, tienen un mayor número de viajes realizados como conductor. En cuanto a la actividad principal que realizan, los trabajadores son los que más se han movido como conductores, aunque llama la atención que la tipología de retirado / pensionista / incapacitado también tiene unos valores elevados de viajes realizados como conductor.

La variabilidad en la clase social es claramente diferenciable, cuánto más alta sea más viajes como conductor han realizado los entrevistados. Por último, según su ocupación, son los trabajadores por cuenta ajena y el personal cualificado los que más viajes han realizado como conductores. En esta tipología destaca que, respecto al personal no cualificado, solo un 62 % ha realizado sus viajes como conductor.

En resumen, podemos observar cuáles han sido las principales características que han diferenciado a los viajeros en el estudio realizado:

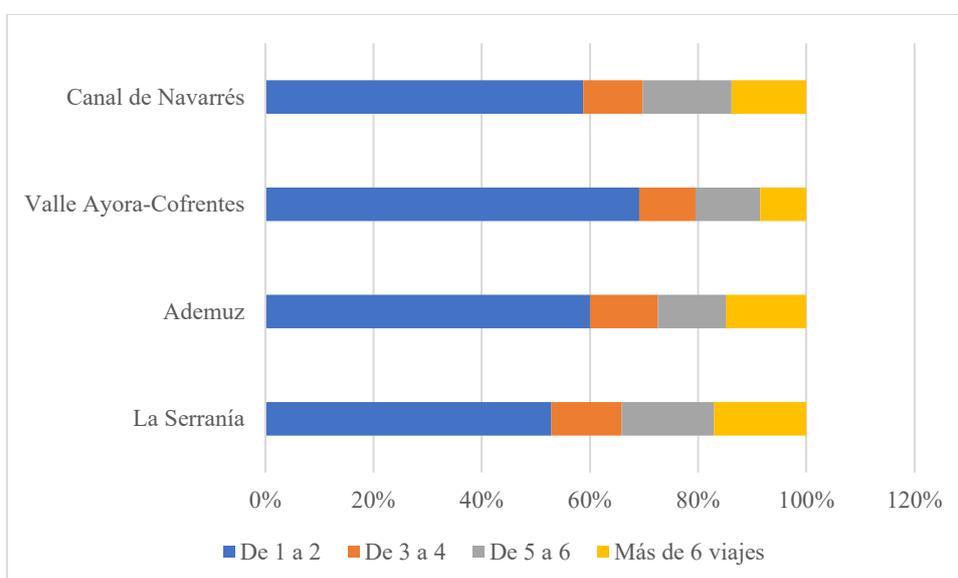
Tabla 24. Resumen de la caracterización de los viajeros según tipología de vehículo utilizado

Conductor	Acompañante	Autobús
Hombre De 26 a 65 años Tercer grado Trabajador Clase media alta Trabajadores por cuenta propia	Mujer Mayor de 66 años Primer grado y 1er ciclo de segundo grado Parado, busca su primer empleo, estudiante, sus labores Clase baja Personal no cualificado	Estudiante De 16 a 25 años Sin estudios Clase baja

4.2.2 Número de viajes realizados según perfil socioeconómico

Según la encuesta realizada, en estos territorios rurales no existe una elevada movilidad, ya que el 60 % de la población tan solo realiza uno o dos viajes a la semana. Pero, a su vez, alrededor de un 30 % realiza más de 5 viajes a la semana. Por lo tanto, estamos ante una dualidad importante en cuanto a la necesidad de movilidad. Ya que, a pesar del elevado peso de la población que realiza pocos viajes, es bastante relevante que el 30 % tenga tanta movilidad. Y, vista la población no viajera y la población viajera sin acceso a transporte privado, los números de viaje se vieran incrementados ante una mayor oferta de transporte público.

Figura 7. Número de viajes realizados durante una semana según comarcas.



Según el análisis realizado para las cabeceras comarcales y otros municipios, no se encuentran diferencias en cuanto a la movilidad de sus habitantes respecto al número de viajes realizados, a pesar de la mayor conectividad y oferta de servicios en las cabeceras comarcales. En cuanto al sexo, tan solo se encuentran unas leves diferencias, donde la mujer realiza menos viajes durante la semana, con una diferencia de 12pp. menos que los varones. En cuanto a la edad, las personas mayores de 66 años son las que menos viajes realizan, ya que el 80 % solo ha viajado una o dos veces a la semana. Todos estos datos se encuentran reflejados en la Tabla 19.

Tabla 25. Número de viajes realizados durante una semana según otras variables.

		Nº de viajes a la semana				
		De 1 a 2	De 3 a 4	De 5 a 6	Más de 6 viajes	Total
Cabeceras Vs otros municipios	Cabecera comarcal	58 %	10 %	16 %	15 %	100 %
	Otros municipios	60 %	13 %	15 %	13 %	100 %
Sexo	Hombre	53 %	13 %	16 %	18 %	100 %
	Mujer	65 %	11 %	14 %	10 %	100 %
Edad	De 16 a 25 años	48 %	13 %	23 %	17 %	100 %
	De 26 a 35 años	48 %	14 %	19 %	19 %	100 %
	De 36 a 50 años	45 %	14 %	21 %	20 %	100 %
	De 51 a 65 años	60 %	12 %	16 %	13 %	100 %
	De 66 a 80 años	80 %	8 %	4 %	7 %	100 %
	Más de 80 años	81 %	6 %	9 %	3 %	100 %
Actividad principal	Trabaja actualmente	43 %	13 %	24 %	20 %	100 %
	Retirado / pensionista / incapacitado	75 %	12 %	5 %	8 %	100 %
	Parado, ha trabajado anteriormente	68 %	10 %	10 %	12 %	100 %
	Parado, busca primer empleo	100 %	0 %	0 %	0 %	100 %
	Estudiante (que no trabaja)	45 %	12 %	24 %	18 %	100 %
	Sus labores (que no trabaja)	88 %	8 %	4 %	0 %	100 %

4.2.3 Viajes realizados según el motivo del viaje

Los motivos de los desplazamientos que realiza la población de las comarcas estudiadas son muy similares, como podemos apreciar en la última columna de la tabla 23, ya que apenas hay diferencia entre las comarcas. El mayor número de desplazamientos se realizan a causa del trabajo (32 %), seguido de las compras (15 %) y la práctica del deporte o el ocio (14 %).

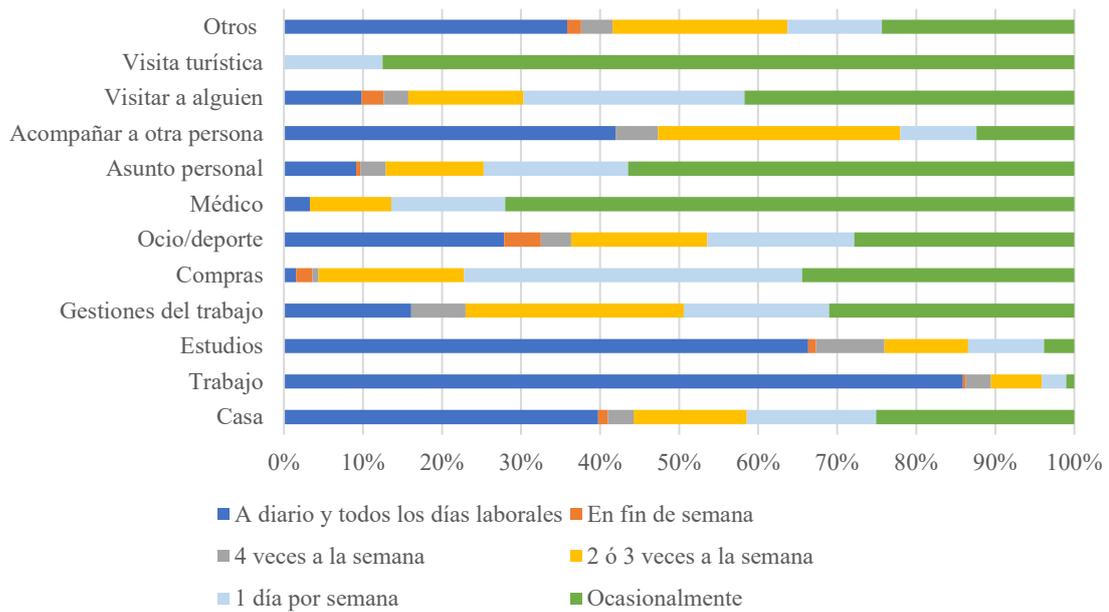
Tabla 26. Motivos del desplazamiento según comarcas de origen del entrevistado

	La Serranía	El Rincón de Ademuz	Valle de Ayora-Cofrentes	Canal de Navarrés	Total	Variación del valor mínimo y máximo
Trabajo	30 %	34 %	34 %	34 %	32 %	-4 pp.
Estudios	3 %	4 %	3 %	4 %	4 %	-1 pp.
Gestiones del trabajo	3 %	4 %	3 %	2 %	3 %	-2 pp.
Compras	15 %	15 %	17 %	12 %	15 %	-5 pp.
Ocio/deporte	17 %	11 %	9 %	15 %	14 %	-8 pp.
Médico	9 %	5 %	13 %	10 %	9 %	-8 pp.
Asunto personal⁸	8 %	11 %	7 %	3 %	7 %	-8 pp.
Acompañar a otra persona	7 %	4 %	5 %	9 %	7 %	-5 pp.
Visitar a alguien	8 %	12 %	9 %	10 %	9 %	-4 pp.
Visita turística	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %	-1 pp.
Otros	9 %	3 %	11 %	6 %	8 %	-8 pp.
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	

Para poder determinar las necesidades reales de transporte de la población rural, es necesario observar el número de veces que realizan esos desplazamientos. Por ejemplo, un tema tan importante como la asistencia sanitaria, tan solo un 3 % de la población ha de desplazarse diariamente, un 10 % solo son 2 o 3 veces por semana y la mayoría tan solo es un día por semana u ocasionalmente. Las compras tampoco es un motivo por el que se desplacen diariamente y tan solo un 2 % utiliza el fin de semana para comprar. Respecto al ocio y al deporte, no hay un patrón predominante destacado, aunque casi el 30 % se desplazan por ocio o deporte una vez a la semana (en días laborables). Sin duda, el trabajo genera una mayor movilidad diaria.

⁸ Gestiones administrativas, personales, bancarias, ...

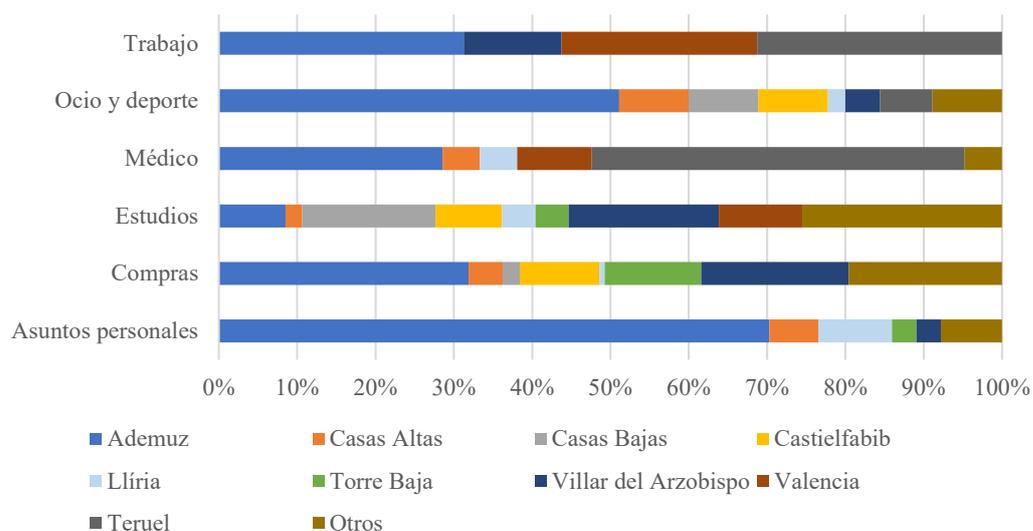
Figura 8. Frecuencia del motivo del viaje para toda el área de estudio



**¿A dónde se mueve la población para satisfacer sus necesidades?
Motivos y destino de los desplazamientos por comarcas**

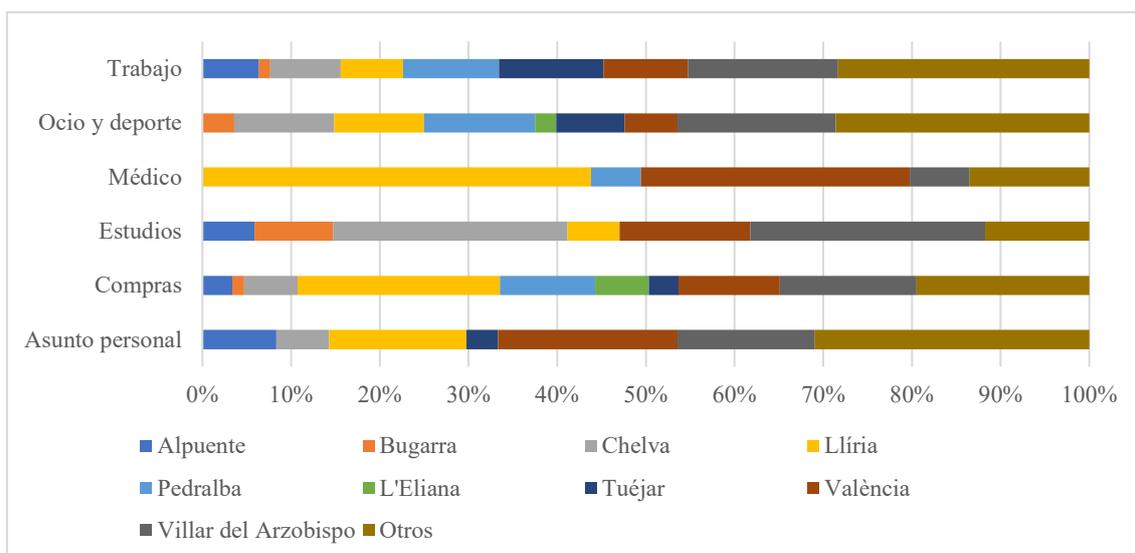
En el Rincón de Ademuz, el destino más demandado es el municipio de Ademuz, aunque según el tipo de motivo varía. Por ejemplo, para resolver asuntos personales, el 70 % se dirigen a Ademuz pero, en cambio, para visitas médicas casi el 50 % se desplaza a la ciudad de Teruel. En cuanto a los desplazamientos por motivos laborales, el 50 % se mueven hacia las capitales de provincia más cercanas (31 % a Teruel y 25 % a Valencia), hacia el propio Ademuz (31 %) o Villar del Arzobispo (13 %). Sorprende cómo Teruel es sumamente importante para asuntos médicos y trabajo pero para el resto de motivos la población no se desplaza hacia Teruel sino hacia la propia comarca o Villar del Arzobispo y, en menor medida, Llíria. La tendencia es clara, existe una alta movilidad intracomarcal y hacia las dos capitales de provincia más cercanas.

Figura 9. Motivos del desplazamiento según los destinos principales en la comarca de El Rincón de Ademuz



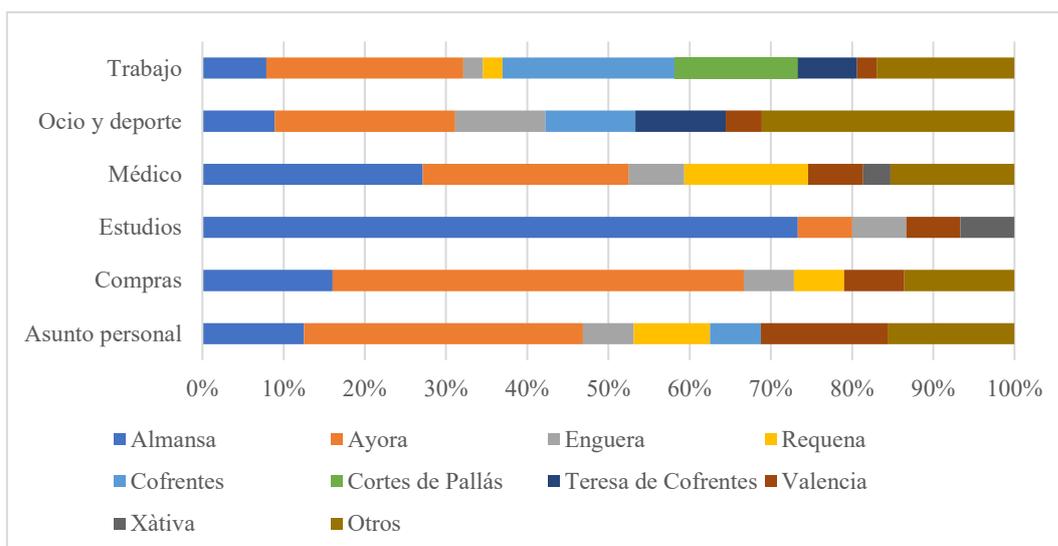
En la Serranía, Lliria, Valencia y Villar del Arzobispo adquieren una importancia relevante, ya que más del 50 % de los desplazamientos en casi todos los motivos se dan hacia estos municipios. Sin embargo, en esta comarca existe un amplio abanico de destinos en comparación con el Rincón de Ademuz, pero la gran mayoría son dentro de la propia comarca. Si nos detenemos a observar los lugares de destino según los motivos, para ir al médico el lugar más demandado es Lliria (44 %), seguido de Valencia (30 %). En cuanto a los estudios, Chelva y Villar del Arzobispo son los destinos que acumulan mayor desplazamiento. Para el resto de los motivos, los patrones son muy variados, por lo que no es posible determinar un destino en especial.

Figura 10. Motivos del desplazamiento según los destinos principales en la comarca de La Serranía



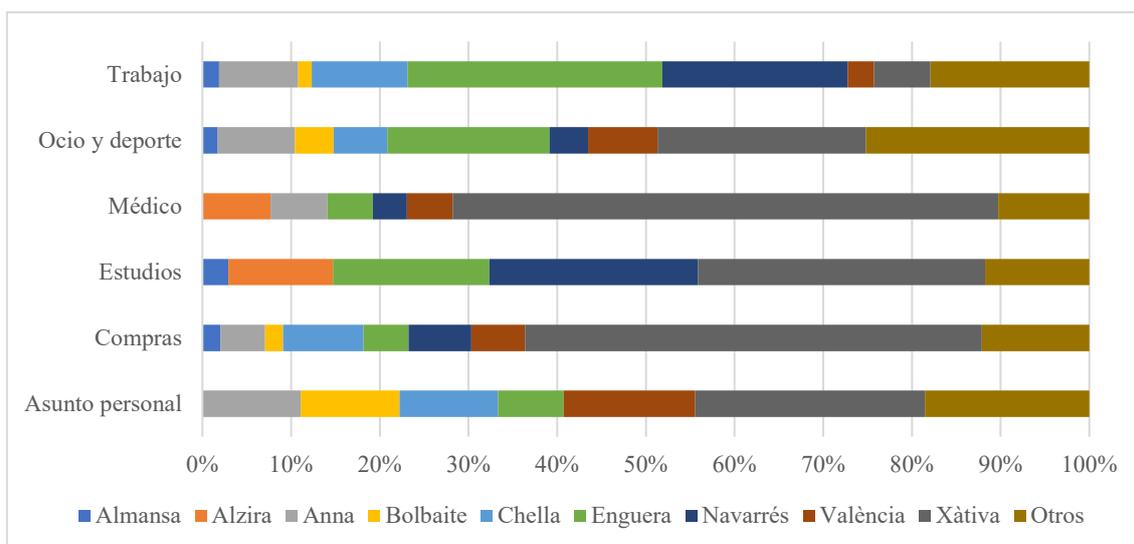
En cuanto al valle de Ayora-Cofrentes, Almansa y Ayora son los destinos más elegidos para los diferentes tipos de desplazamientos. Como observamos en la figura, Ayora ejerce un efecto muy importante como capital de comarca, especialmente para realizar las compras y otros asuntos personales. Por otro lado, Almansa concentra la mayor parte de desplazamientos debido a los estudios y una parte importante también en los asuntos médicos. En este caso, volvemos a tener un amplio movimiento intracomarcal, excepto algunos desplazamientos hacia Valencia, Requena o Xàtiva, los cuales no son tan relevantes.

Figura 11. Motivos del desplazamiento según los destinos principales en la comarca del Valle de Ayora-Cofrentes



En la Canal de Navarrés, los desplazamientos hacia Valencia no tienen demasiada relevancia en comparación con la importancia hallada en otras comarcas. En este caso, Xàtiva junto con Enguera y Navarrés son los destinos más importantes. Hasta ahora, hemos visto que para ir al médico normalmente se concentraba en dos o tres destinos como mucho, pero en este caso son mucho más variados, aunque Xàtiva abarca el 62 % de los desplazamientos. Es importante señalar que, para esta comarca, la conexión con Valencia no es tan determinante como sí que lo es para la Serranía.

Figura 12. Motivos del desplazamiento según los destinos principales en la comarca de La Canal de Navarrés

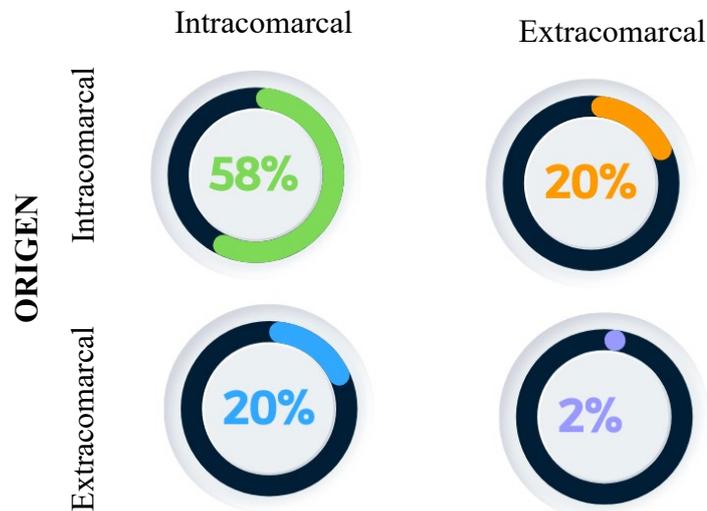


4.2.4 Origen y destino de los desplazamientos

En el apartado anterior ya hemos podido discernir la tendencia global de los desplazamientos en estas cuatro comarcas del interior de la provincia de Valencia. La conclusión es clara: la mayor parte de desplazamientos se realizan dentro de la misma comarca, tal y como podemos observar en la figura 13. Casi el 60% de todos los desplazamientos realizados por los encuestados tienen origen y destino dentro de la propia comarca. Tan solo el 20% del total de los desplazamientos se producen con origen dentro de la comarca, pero con destino fuera de la comarca.

Al observar la disponibilidad del servicio público analizado en las tablas 33-36, se aprecia que no existe conexión intracomarcal. Tan solo en algunos casos algunos municipios se encuentran conectados con las cabeceras comarcales. Sin embargo, en muchos casos la frecuencia no permite realizar un trayecto de ida y vuelta sin grandes tiempos de espera ya que son líneas regulares diseñadas para finalizar en las grandes ciudades cercanas.

Figura 13. Distribución de los desplazamientos según origen y destino para todas las áreas de estudio. **DESTINO**



En la figura 13 podemos observar cómo, teniendo en cuenta el total de los desplazamientos, casi el 60% de ellos se produce dentro de las comarcas. Sin embargo, si solo observamos los desplazamientos con origen en las comarcas, resulta de un 76% de movimientos internos. Esta cuestión resultará fundamental para la planificación futura del transporte público, ya que las necesidades reales se dan dentro de las comarcas.

Es especialmente reseñable el caso de El Rincón de Ademuz, donde casi el 90 % se da dentro de la propia comarca. Las otras tres comarcas, con una mayor accesibilidad que El Rincón de Ademuz, tienen valores muy similares de movimientos internos (70-73 %), teniendo el destino externo del resto de desplazamientos en otras comarcas de Valencia, especialmente para La Canal de Navarrés y La Serranía, mientras que en el caso del Valle de Ayora-Cofrentes es con otra comunidad autónoma, con Almansa principalmente.

Tabla 27. Origen y destino de los desplazamientos según diferentes regiones geográficas.

		Destino								
		El Rincón de Ademuz	La Canal de Navarrés	La Serranía	Valle de Ayora-Cofrentes	Valencia capital	Otra comarca de Valencia	Comunidad Valenciana	Otra comunidad autónoma	Total
Origen	El Rincón de Ademuz	89 %	0 %	1 %	0 %	3 %	1 %	0 %	6 %	100 %
	La Canal de Navarrés	0 %	70 %	0 %	0 %	3 %	25 %	0 %	1 %	100 %
	La Serranía	0 %	0 %	73 %	0 %	8 %	17 %	1 %	1 %	100 %
	Valle de Ayora-Cofrentes	0 %	1 %	0 %	72 %	5 %	5 %	2 %	15 %	100 %
	Valencia capital	5 %	16 %	53 %	15 %	5 %	5 %	0 %	2 %	100 %
	Otra comarca de Valencia	5 %	43 %	38 %	6 %	3 %	4 %	0 %	1 %	100 %
	Comunidad Valenciana	0 %	16 %	31 %	53 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
	Otra comunidad autónoma	18 %	5 %	11 %	58 %	3 %	5 %	0 %	1 %	100 %

A continuación, desglosaremos los destinos más importantes según comarcas. Para el Rincón de Ademuz, ya pudimos observar que la mayor parte de desplazamientos se dan dentro de la propia comarca y, con un estudio más detallado, Ademuz es el municipio que más concentra esos desplazamientos. Solamente en el caso de la población con origen en Casas Bajas tiene más desplazamientos hacia Castielfabib que hacía Ademuz. Además, en los desplazamientos con origen en Puebla de San Miguel, un 33 % tiene destino en Llíria, pero el 67% van a Ademuz.

La Serranía también sigue el mismo patrón que el resto de las comarcas, con gran parte de sus desplazamientos dentro de la comarca, donde destaca Chelva y Villar del Arzobispo como destinos principales, pero con un número muy bajo ya que tan solo el 4 % de los desplazamientos se dirigen hacia estos destinos. Se pueden observar diferentes municipios que concentran los destinos en las

subáreas de la comarca. Por ejemplo, Aras de los Olmos y Titaguas tienen como un destino importante Alpuente. Lo mismo ocurre con el destino de Chelva, desde donde se desplaza población de Andilla, Calles, Domeño, Losa del Obispo, Titaguas, Tuejar y Villar del Arzobispo. En el área de influencia cercana, fuera de la comarca, Valencia (9 %) y Llíria (8 %) son los destinos más destacados.

En el caso del Valle de Ayora encontramos una tendencia similar. Predominan los desplazamientos dentro de la comarca, en especial hacia Ayora, menos en el caso de Jalance cuyo destino mayoritario es Cofrentes. En este caso, los destinos de Almansa (10%), Valencia (4%) y Requena (2%) cobran algo más de importancia. En Cortes de Pallás la mayoría de los desplazamientos se producen dentro del mismo municipio.

La Canal de Navarrés sigue una tendencia similar al resto, con desplazamientos con destino Enguera (7 % de los destinos totales) y Navarrés (7 % de los destinos totales), pero en este caso Xàtiva tiene mayor importancia que en las otras ciudades cercanas a las comarcas de estudio, ya que recoge entre un 13 y 33 % de los desplazamientos originados desde la comarca. Por detrás quedan los destinos de Valencia, y Alzira y Canals con muy pocos desplazamientos.

En resumen, estas comarcas siguen una tendencia con numerosos desplazamientos internos, especialmente hacia las cabeceras comarcales y, además, otros destinos fuera de la comarca, pero cercanos, centrados en:

- a) El Rincón de Ademuz: Ademuz, Teruel (28 % de los desplazamientos)

- b) La Serranía: Lliria, Valencia y Villar del Arzobispo (20 % de los desplazamientos)
- c) Valle de Ayora-Cofrentes: Almansa y Ayora (24 % de los desplazamientos)
- d) Canal de Navarrés: Xàtiva, Enguera y Navarrés (32 % de los desplazamientos)

4.3 Las líneas de autobús regulares: usos y opiniones recogidas

4.3.1 Análisis del transporte público disponible.

El sistema de autobús regular en las comarcas de estudio tiene, en términos generales, líneas en las que suele haber tan solo un viaje de ida y de vuelta en el día (incluso en algunos casos como en los de Andilla, Artaj y Oset no tienen vuelta), con tiempos de trayecto muy largos o sin posibilidad de vuelta, especialmente los que recorren El Rincón de Ademuz. Por ejemplo, desde Castielfabib a Valencia son 3,35h, mientras que en coche son 2,07h si utilizamos la carretera a Ademuz. Asimismo, los habitantes de El Rincón de Ademuz no pueden ir y volver a Teruel en el mismo servicio, tal y como se puede apreciar en la Tabla 33. Además, a pesar de la existencia de numerosas líneas en todas las comarcas, muchas de ellas tan solo conectan la capital comarcal con el resto de las ciudades importantes. Y, dado que existe tan poca frecuencia de paso entre el resto de los municipios (como decimos, tan solo uno al día), la conexión con estas líneas se hace muy difícil.

De las cuatro comarcas estudiadas, se han encontrados dos municipios que carecen de conexión con la red regular de autobuses: Puebla de San Miguel y Benagéber. Además, en tan solo estas cuatro comarcas, el abanico de compañías que gestionan las líneas de autobús es muy amplia. Esto dificulta la

accesibilidad a la información por parte de los usuarios ya que en una misma comarca operan diferentes líneas y, algunas de las compañías que lo gestionan, no presentan una información clara en sus páginas web.

4.3.2 Uso del transporte público en las áreas de estudio

Como vimos anteriormente, el peso del transporte público es muy poco relevante en la frecuencia con la que lo utilizan los habitantes de las comarcas. Por ese motivo, en este apartado expondremos qué opina la población sobre el sistema de transporte, cómo necesitaría que fuera y qué medidas propondría para mejorarlo.

Cuando se preguntó por la frecuencia de uso del transporte de según diferentes tipologías (coche, tren, autobús, etc.), en el apartado de autobús regulares, solo un 6 % contestó que utilizaba este transporte (figura 7). Al analizar la tipología de vehículo utilizado durante los desplazamientos analizados en el presente estudio, solo un 2% respondió que había utilizado este tipo de transporte durante la última semana. Como podemos observar en la tabla inferior, los usuarios de este tipo de transporte son cuanto apenas insignificante. Si observamos a una escala más detallada el municipio de origen del desplazamiento, Ayora es el municipio que más desplazamientos acumula con esta tipología de vehículo, con 19 desplazamientos realizados en una semana, seguido de Villar del Arzobispo con 7 desplazamientos.

Tabla 28 Desplazamientos realizados en autobús durante la última semana respecto del total de desplazamientos recogidos según origen del desplazamiento

Área de origen	Desplazamientos en autobús interurbano
El Rincón de Ademuz	1 %
La Canal de Navarrés	1 %
La Serranía	1 %
Valle de Ayora-Cofrentes	3 %
Otros	4 %

Sin embargo, al preguntar sobre si es un usuario habitual o esporádico de estos servicios, la respuesta se incrementa. A pesar de este incremento según el tipo de pregunta formulada, como podemos observar en la tabla inferior, el porcentaje de uso de las líneas regulares de autobús no es muy elevado.

Tabla 29. Porcentaje de población que utiliza habitual o esporádicamente el autobús regular respecto al total de la muestra según el origen del entrevistado.

	Cabeceras comarcales y otros municipios		Comarcas			
	Cabecera comarcal	Otros municipios	La Serranía	Rincón de Ademuz	Valle Ayora-Cofrentes	Canal de Navarrés
Usuario compañía Hispano-Chelvana (enlaza comarca con Valencia capital)	12 %	15 %	16 %	11 %	nd.	nd.
Usuario compañía Chambitos (enlaza comarca con Almansa)	28 %	15 %	nd.	nd.	22 %	nd.
Usuario compañía Monbus-Requenense-Alsina (enlaza comarca con Requena y Valencia capital)	17 %	17 %	nd.	nd.	17 %	nd.
Usuario compañía TOGSA (enlaza comarca con Xàtiva y Valencia)	17 %	18 %	nd.	nd.	nd.	17 %

En algunas líneas, las frecuencias de paso y las conexiones son mejores para las capitales de comarca (lo que podría mejorar su posibilidad de uso), casi no existe diferencia entre el uso que le dan la población ubicada en los municipios más pequeños y la población residente en las cabeceras comarcales (tabla 27). Tan solo respecto al uso del autobús de la compañía Chambitos (Valle de Ayora-Cofrentes con Almansa) la diferencia es algo más notable, de 7 pp. El Rincón de Ademuz, debido a los tiempos de viaje y la baja frecuencia, es la comarca con un menor uso, tan solo el 11 % se considera usuario habitual o esporádico. Por el contrario, el Valle de Ayora-Cofrentes es el que tiene un mayor nivel de uso

(20 %), doblando el del Rincón de Ademuz, especialmente para la línea de la compañía Chambitos.

El perfil principal de las personas que viajan en autobús interurbano (Tabla 30) se corresponde con mujer, de 36 a 65 años, con un nivel formativo de segundo grado y de clase media. En cuanto a la actividad principal, casi un 40% son pensionistas o incapacitados. De porcentaje de trabajadores, la mayoría son obreros no cualificados y obreros especializados. Además, la gran mayoría no tienen carné de conducir.

En cada comarca existen realidades muy diversas. Por ejemplo, en el caso de El Rincón de Ademuz, son personas jóvenes, hombres y estudiantes. En el caso de La Serranía, también predomina este perfil - mayoritariamente mujeres en este caso-, aunque no de una manera tan abrumadora como en El Rincón de Ademuz. En la Canal de Navarrés encontramos un usuario totalmente diferente. En su mayoría son mujeres de 36 a 65 años, de clase media y un dato que resalta sobre el resto, que el 50% de los usuarios trabaja actualmente. Y, además, en este caso este servicio no es utilizado por estudiantes. En el caso del valle de Ayora-Cofrentes, no se aprecian diferencias entre sexos, aunque sí por edad, ya que predomina el uso también entre personas de 36 a 65 años, habiendo tanto estudiantes y, en mayor medida, personas jubiladas o incapacitadas.

Tabla 30. Perfil socioeconómico de las personas que han utilizado el autobús interurbano como medio de transporte.

		Total	La Serranía	El Rincón de Ademuz	Valle de Ayora-Cofrentes	Canal de Navarres
Procedencia			30 %	12 %	34 %	25 %
Sexo	Hombre	32 %	36 %	86 %	52 %	38 %
	Mujer	68 %	64 %	14 %	48 %	62 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Edad	De 16 a 25 años	15 %	43 %	93 %	27 %	8 %
	De 26 a 35 años	12 %	21 %	7 %	6 %	8 %
	De 36 a 65 años	51 %	21 %	0 %	56 %	85 %
	Más de 66 años	22 %	14 %	0 %	10 %	0 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Estudios	Sin estudios	2 %	7 %	0 %	0 %	31 %
	Primer grado	9 %	7 %	0 %	4 %	12 %
	Segundo grado	76 %	64 %	86 %	83 %	46 %
	Tercer grado	13 %	21 %	14 %	13 %	12 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Clase Social	Alta/media-alta	26 %	50 %	21 %	17 %	8 %
	Media	46 %	36 %	71 %	48 %	85 %
	Baja/media-baja	29 %	14 %	7 %	35 %	8 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Actividad principal	Trabaja actualmente	25 %	21 %	14 %	23 %	50 %
	Retirado / pensionista / incapacitado	36 %	14 %	0 %	40 %	31 %
	Parado	20 %	14 %	7 %	13 %	19 %
	Estudiante (que no trabaja)	15 %	43 %	79 %	21 %	0 %
	Sus labores (que no trabaja)	5 %	7 %	0 %	4 %	0 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Carné de conducir	No tiene carné de conducir	78 %	93 %	86 %	60 %	92 %
	Carné de moto o coche o superior	22 %	7 %	14 %	40 %	8 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Disponibilidad de coche	Sí, como conductor	7 %	7 %	0 %	13 %	0 %
	Sí, como acompañante	33 %	50 %	43 %	21 %	31 %
	No dispone	60 %	43 %	57 %	67 %	69 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

La tabla 31 muestra los motivos por los que viajan las personas que han utilizado el autobús en sus desplazamientos. En relación con el perfil que hemos comentado anteriormente, en El Rincón de Ademuz predomina ir al lugar habitual de estudios. Muy poca población utiliza el servicio de autobuses para ir a trabajar, debido a la falta de frecuencias en muchas líneas, tan solo destaca en la Canal de Navarrés con un 31% de usuarios. Los otros dos grandes motivos por los que se desplazan en autobús es para realizar compras -menos en La Serranía-, ir al médico, por asuntos personales o para visitar a alguien -menos en El Rincón de Ademuz-.

¿Qué hay de diferencia entre los motivos de los usuarios del autobús y el conjunto global de los motivos? Pues que, principalmente, el autobús se utiliza tan solo para unos motivos concretos, especialmente en la comarca de El Rincón de Ademuz, mientras que, utilizando otro tipo de vehículo, como el coche, la variedad de motivos aumenta. Es decir, obtienen más libertad utilizando otro tipo de vehículo que el autobús, que solo pueden utilizarlo para acceder a determinados servicios o actividades.

Tabla 31. Motivos de viaje para los usuarios de transporte público según comarcas de estudio.

	El Rincón de Ademuz	La Serranía	Valle Ayora-Cofrentes	Canal de Navarrés	Total
Lugar habitual de trabajo	7 %	21 %	0 %	31 %	13 %
Lugar habitual de Estudios	79 %	36 %	20 %	0 %	27 %
Hacer gestiones de trabajo	0 %	0 %	9 %	0 %	4 %
Hacer compras	14 %	0 %	9 %	15 %	9 %
Ocio/deporte	0 %	7 %	0 %	8 %	4 %
Médico	0 %	14 %	24 %	23 %	19 %
Asunto personal	0 %	7 %	16 %	8 %	10 %
Visitar a alguien	0 %	14 %	11 %	12 %	11 %
Visita turística	0 %	0 %	0 %	4 %	1 %
Otros (especificar)	0 %	0 %	11 %	0 %	4 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

4.3.3 Propuesta de los destinos y frecuencias necesarias de conexión en el sistema de transporte público

Para conocer un poco más sobre las necesidades de transporte público de las personas ya usuarias de las líneas de autobús regular, se preguntó sobre qué destinos, frecuencias y horas eran las que más necesitaban para mejorar su movilidad.

Tabla 32. Preferencia de destino de una posible oferta de transporte público según comarcas de origen

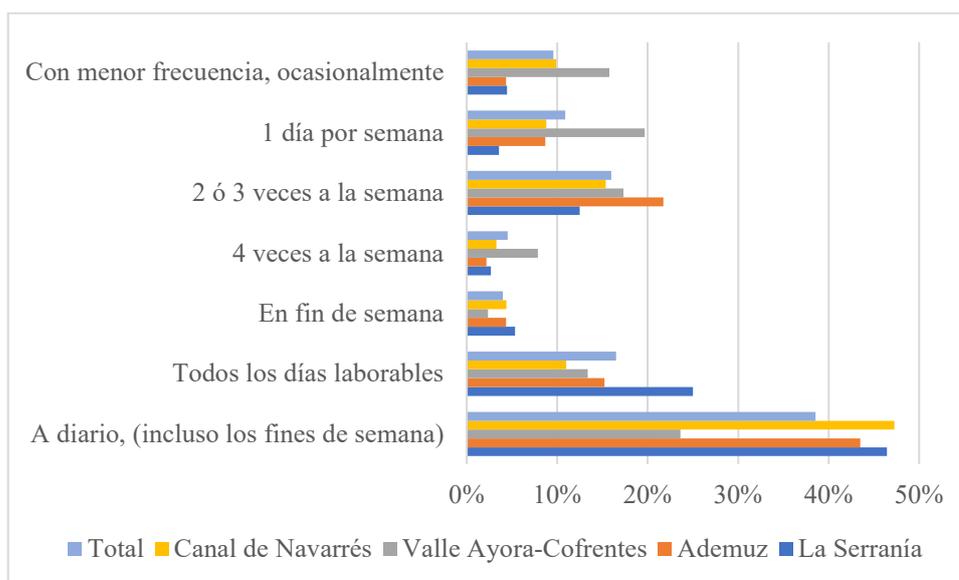
		Destino													
		Valencia capital	Liria	L'Elia	Villar del Arzobispo	Chelva	Pedralba	Teruel	Ademuz	Almansa	Requena	Xàtiva	Albacete ciudad	Otros	Total
Origen	La Serranía	26 %	34 %	14 %	9 %	7 %	3 %	1 %	1 %	-	-	-	-	4 %	100 %
	Rincón de Ademuz	36 %	16 %	13 %	2 %	4 %	2 %	20 %	4 %	-	-	-	-	2 %	100 %
	Valle Ayora-Cofrentes	28 %	-	-	-	-	-	-	-	36 %	22 %	4 %	4 %	6 %	100 %
	Canal de Navarrés	25 %	-	-	-	-	-	-	-	1 %	1 %	69 %	0 %	4 %	100 %

Para todas las comarcas, los destinos más demandados son Valencia capital y las ciudades medianas más próximas (Liria, Xàtiva, Almansa, Requena). En el caso de La Serranía, acceder a Liria o a L'Elia aglutinan el 50 % de las respuestas, teniendo en cuenta los diferentes servicios que ofrecen ambas ciudades (hospital y centro comercial). Sin embargo, también se reclama una conexión con Villar del Arzobispo y otros municipios de la comarca. Para el caso de Ademuz, además de Valencia, la conexión con Teruel supone un 20 % de las necesidades presentadas, además de otras localizaciones de la comarca de La Serranía. En el caso del Valle de Ayora-Cofrentes, su conexión esencial es con Almansa (36 %, teniendo en cuenta el hospital), seguido de Valencia (28) y

Requena (23 %). Por último, para la comarca del La Canal de Navarrés, la demanda todavía se concentra más, ya que Xàtiva aglutina casi el 70 % de las localizaciones propuestas (teniendo en cuenta hospital, centro comercial y la propia ciudad)., mientras que Valencia tan solo tiene una demanda del 25 %. Como acabamos de mostrar, es el acceso a las áreas intermedias (Liria, Teruel, Almansa, Xàtiva, Requena) las más solicitadas.

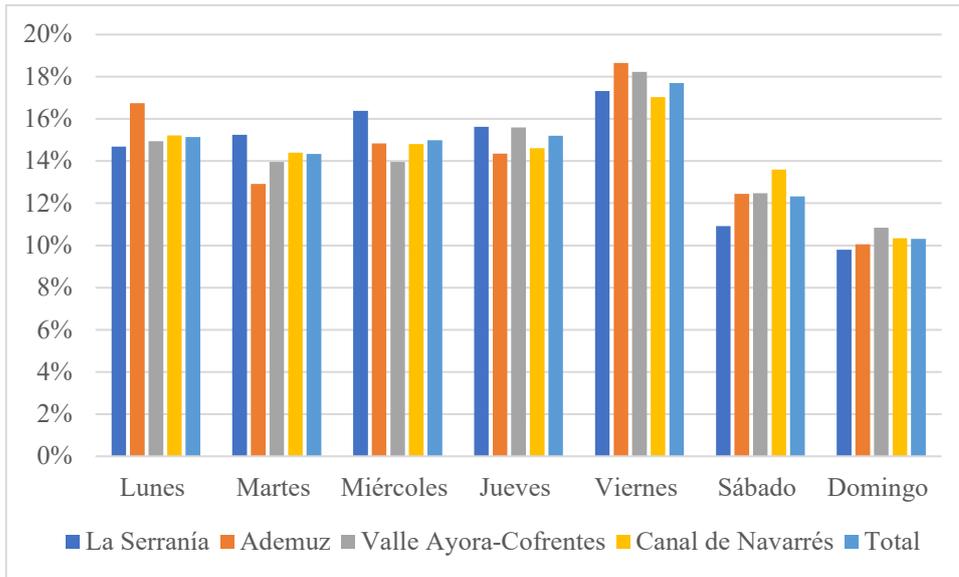
Estas mejoras en las líneas de autobús regulares son requeridas principalmente para todos los días, laborales y festivos incluidos, para las conexiones con las ciudades principales que comentamos en el párrafo anterior.

Figura 14. Frecuencia de paso para autobús regular propuesta por la población



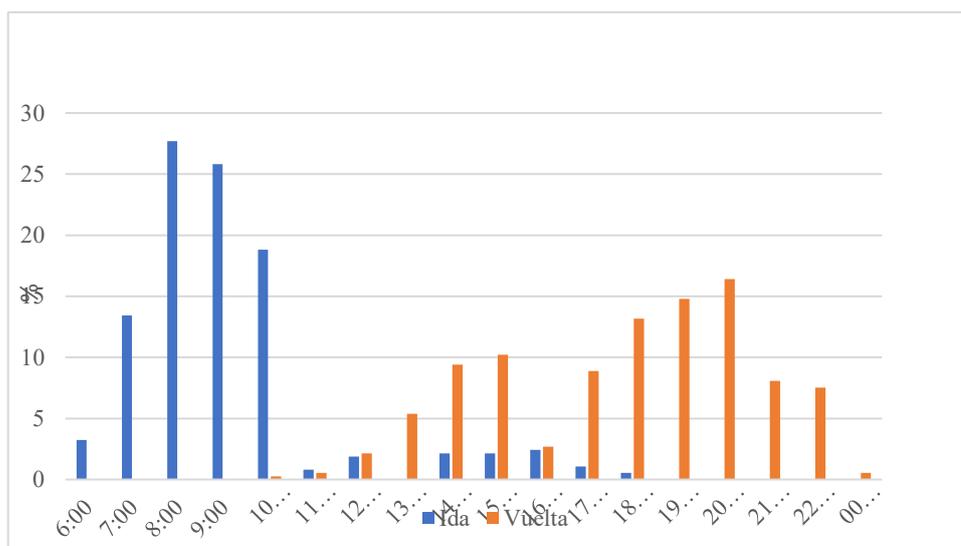
De hecho, se debe reseñar que los viernes es el día más demandado en el que la población necesitaría estos nuevos servicios. Recordemos que este sistema de transporte es utilizado especialmente por estudiantes (aunque también por mujeres), algunos residentes en Valencia durante la semana y necesitan cubrir el transporte del fin de semana.

Figura 15. Día de la semana más necesario para el uso del autobús regular propuesta por la población



En cuanto a la necesidad planteada respecto a las horas en las que necesitarían este servicio, las propuestas de los encuestados son demasiado amplias, ya que va desde las seis de la mañana hasta las seis de la tarde para los viajes de ida y desde las diez de la mañana hasta las doce de la noche en los viajes de vuelta. Sin embargo, las horas más demandadas son entre las ocho y a las diez de la mañana para la ida, y entre las seis y las ocho de la tarde para la vuelta.

Figura 16. Frecuencias de viaje deseadas por la población en el itinerario de ida y vuelta según toda el área de estudio.



Si observamos el desglose de las necesidades de horas según las comarcas, no existen grandes variaciones, excepto en la hora de salida, ya que los entrevistados del Rincón de Ademuz apoyaban más la hora de salida de las siete de la mañana, por la lejanía de esta comarca a los principales centros. En cuanto a las posibles horas de vuelta, llama la atención la diversidad de peticiones según la comarca. Por ejemplo, casi un 30 % en la Serranía necesitaría volver a las 18h, mientras que en el resto de las comarcas la necesidad está más distribuida en las diferentes horas.

Tabla 33. Frecuencias de viaje deseadas en el itinerario de ida y vuelta según comarcas de estudio.

	Ida				Vuelta			
	La Serranía	El Rincón de Ademuz	Valle Ayora-Cofrentes	Canal de Navarrés	La Serranía	El Rincón de Ademuz	Valle Ayora-Cofrentes	Canal de Navarrés
6:00	3 %	2 %	2 %	6 %				
7:00	14 %	22 %	13 %	9 %				
8:00	31 %	24 %	26 %	28 %				
9:00	25 %	22 %	27 %	27 %				
10:00	18 %	22 %	17 %	21 %	0 %	0 %	1 %	0 %
11:00	0 %	0 %	1 %	2 %	0 %	1 %	1 %	1 %
12:00	2 %	0 %	3 %	1 %	4 %	2 %	3 %	2 %
13:00	0 %				0 %	6 %	10 %	5 %
14:00	3 %	2 %	3 %	0 %	9 %	10 %	9 %	9 %
15:00	1 %	2 %	3 %	2 %	13 %	11 %	7 %	10 %
16:00	3 %	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %	4 %	3 %
17:00	0 %	0 %	2 %	2 %	9 %	13 %	8 %	9 %
18:00	2 %	0 %	0 %	0 %	27 %	11 %	4 %	13 %
19:00					7 %	17 %	18 %	15 %
20:00					11 %	11 %	16 %	16 %
21:00					7 %	10 %	10 %	8 %
22:00					11 %	4 %	9 %	8 %
00:00					0 %	2 %	0 %	1 %
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

4.3.4 Opinión sobre el funcionamiento del transporte público actual

En los párrafos anteriores hemos mostrado cómo los habitantes de las comarcas de estudio casi no utilizan el transporte público, síntoma de que el transporte ofrecido actualmente no cumple con sus expectativas. Para conocer más a fondo su opinión, se ha preguntado sobre su satisfacción, tanto general como personal, respecto al sistema de transporte público. Los resultados varían mucho de una comarca a otra, aunque en general existe un descontento relativo al transporte público ofrecido, ya que tan solo un 10 % ha contestado que siempre o casi siempre satisface sus necesidades de movilidad. Observando los datos comarcales respecto a los habitantes de cada comarca, los servicios que

se ofrecen en El Rincón de Ademuz son con los que la población está más descontenta, ya que tan solo un 5 % suele estar satisfecha. Al contrario, el Valle de Ayora-Cofrentes es el que, dentro de la negativa tendencia, mejor valorado se encuentra.

Tabla 34. Satisfacción de las necesidades de los entrevistados respecto al uso del autocar interurbano según comarcas de estudio.

	La Serranía	El Rincón de Ademuz	Valle Ayora-Cofrentes	Canal de Navarrés	Total
Siempre-casi siempre	15 %	7 %	14 %	10 %	12 %
A veces	10 %	16 %	17 %	7 %	12 %
Casi nunca-nunca	75 %	76 %	68 %	84 %	76 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

4.3.5 Opinión respecto a las medidas planteadas para la mejora del transporte público

Del abanico de preguntas planteadas, no podemos discernir cuál es la más aclamada ya que todas tienen un apoyo elevado. La única medida que parece no ser tan aclamada ha sido la de utilizar coche compartido.

Tabla 35. Opinión respecto de las medidas planteadas en el cuestionario.

		La Serranía	Ademuz	Valle Ayora-Cofrentes	Canal de Navarrés
Una mayor frecuencia de los autobuses actuales	De acuerdo	100 %	100 %	98 %	99 %
	En desacuerdo	0 %	0 %	2 %	1 %
Precio más bajo del billete de autobús	De acuerdo	100 %	100 %	97 %	100 %
	En desacuerdo	0 %	0 %	3 %	0 %
Un servicio de microbuses con mayor frecuencia y paradas en las zonas comerciales comarcales	De acuerdo	99 %	100 %	99 %	100 %
	En desacuerdo	1 %	0 %	1 %	0 %
Un servicio de microbuses con mayor frecuencia y paradas preferentes en los centros de salud y hospitales públicos	De acuerdo	100 %	100 %	100 %	99 %
	En desacuerdo	0 %	0 %	0 %	0 %
Es suficiente con poder compartir el autobús y ruta escolar habitual	De acuerdo	94 %	100 %	100 %	100 %
	En desacuerdo	6 %	0 %	0 %	0 %
Taxi rural multiservicio con elevada disponibilidad y precio razonable	De acuerdo	98 %	100 %	97 %	98 %
	En desacuerdo	2 %	0 %	3 %	2 %
Coches de alquiler compartidos	De acuerdo	96 %	100 %	95 %	100 %
	En desacuerdo	4 %	0 %	5 %	0 %
No utilizaría transporte público, pero sí alguna fórmula de coche compartido	De acuerdo	82 %	92 %	100 %	100 %
	En desacuerdo	18 %	8 %	0 %	0 %
Otros	De acuerdo	100 %	100 %	100 %	100 %
	En desacuerdo	0 %	0 %	0 %	0 %

Lamentablemente, los entrevistados no han comentado apenas ideas sobre las propuestas que mejor se adaptarían a sus necesidades. Tan solo hay 13 respuestas, las cuales se han referido al taxi rural gratuito, servicio de microbús

para los municipios más pequeños, mayor frecuencia de autobuses a Valencia y al hospital de Lliria, autobuses nocturnos en fin de semana y la llegada del metro a Villar del Arzobispo.

5. Conclusiones

En este contexto rural, la movilidad presenta ciertos rasgos endógenos donde queda claramente demostrado que el vehículo privado tiene la supremacía (93 % de la población lo utiliza). Esto es debido a la ineficiencia del transporte público y a la necesidad de desplazarse para poder alcanzar los diferentes servicios e infraestructuras necesarias para una buena calidad de vida. Se ha demostrado que el uso del transporte privado es muy amplio, aunque el 30 % de los viajes se realizan por motivos laborales, el resto de los desplazamientos (compras 15 %, ocio 14 %, ...) siguen siendo muy relevantes para la vida y movilidad rural.

Una parte de la sociedad queda relegada a un mayor aislamiento, siendo especialmente vulnerables los colectivos de personas mayores, mujeres y población joven, que o bien ya no está capacitada para conducir -en el caso de los primeros- o bien todavía no disponen de vehículo. Además, ha quedado reforzada la premisa de que la edad y el sexo son factores esenciales para estudiar la movilidad de la población. En nuestro caso, la población estudiada presenta una brecha de género: la población mayoritaria que no ha realizado ningún tipo de desplazamiento, que tiene una menor disponibilidad de vehículo y que posee menos licencias de conducción son mujeres. Asimismo, las personas más dependientes son los jóvenes de entre 16 y 25 años y las personas de más de 66 años.

A pesar de que el autobús suele adquirir una especial relevancia por ser la única alternativa que garantiza la accesibilidad y la movilidad efectivas (Marco y Soriano, 2020), en estas áreas de estudio se ha demostrado que no tienen ningún tipo de relevancia, ya que no son capaces de satisfacer las necesidades de la población local. Tan solo un 2% de la población utiliza este servicio y solo un 12% contestó que satisfacían sus necesidades.

En este ambiente, donde la crisis climática y los nuevos desafíos relativos a la energía están cada día más presentes, existe una necesidad imperiosa de que se introduzcan políticas de movilidad adaptadas a cada entorno rural. Además, gracias a las nuevas tecnologías y tipologías de transporte, impulsadas desde territorios rurales inteligentes, puede facilitar el crecimiento rural (Bosworth et al., 2020).

Por ello, vistos los resultados expuestos, especialmente en los apartados en los que se muestra los motivos de viaje y las frecuencias de los desplazamientos, se plantea la posibilidad de crear un transporte específico para los colectivos más vulnerables. Esto es, que pueda dar servicio para cubrir sus desplazamientos básicos, como el médico, hacer compras o acudir al centro de estudios. Y, además, un servicio que cubra las necesidades respecto a la movilidad geográfica, ya que el 76% viajaba dentro de sus comarcas. Así, con un transporte adaptado a esta necesidad, se crearía una mayor vertebración territorial a partir de un sistema de transporte que genere flujos de usuarios dentro de la propia comarca y que cuente con los diferentes asentamientos esparcidos por nuestro territorio.

6. Bibliografía

- Agerholm, N., y Møller, J. (2015). Intelligent Carpooling in rural areas: Opportunities and barriers. En Proceedings of the 22nd ITS World Congress 2015: Towards Intelligent Mobility – Better Use of Space [ITS-1938] ITS World Congress 2015.
- Bosworth, G., Price, L., Collison, M., y Fox, C. (2020). Unequal futures of rural mobility: Challenges for a “Smart Countryside.” *Local Economy*, 35(6), 586–608.
- Camarero, L., Carmo, R.M. do, and 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, 145–172.
- Comité Económico y Social (2020). Informe sobre el medio rural. Disponible en: http://www.ces.gva.es/sites/default/files/2022-02/Informe%20Medio%20Rural%20Comunitat%20Valenciana_0.pdf
- Connected Places Catapult (2021) Assessing Sustainable Transport Solutions (AsSeTS) for Rural Mobility. Disponible en: <https://cp.catapult.org.uk/case-study/assessing-sustainable-transport-solutions-for-rural-mobility/>
- Connected Places Catapult (2021). Assessing Sustainable Transport Solutions for Rural Mobility. Executive Summary. Disponible en: https://cp.catapult.org.uk/wp-content/uploads/2021/06/AsSeTS-for-Rural-Mobility_Executive-Summary_June21.pdf
- 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://nordregio.org/publications/social-innovation-in-local-development-lessons-from-the-nordic-countries-and-scotland-2/>.

- 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), 195-220.
- Dick, J., Brand, R., Tovaas, K. (2020). *Mobility for All in Rural Areas: Inspiring solutions from MAMBA*. Stockholm: Nordregio.
- Dick, J., R. Brand y Tovaas, K. (2020). *Mobility for All in Rural Areas: Inspiring Solutions from MAMBA Project*, Nordregio, Stockholm. Disponible en: www.mambaproject.eu/wp-content/uploads/2020/09/Mobility-for-All-in-Rural-Areas-1.pdf.
- 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. Disponible en: https://enrd.ec.europa.eu/sites/default/files/enrd_publications/smart-villages_brief_rural-mobility.pdf
- Gallent, N. (2020). COVID-19 and the fight to second homes. *Town and Country Planning: The Quarterly Review of the Town and Country Planning Associatio*, 141–144.
- Giuliano, G. y Gillespie, A. (1997): Research issues regarding societal change and transport. *Journal of Transport Geography*, 5 (3), 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*, 2005, 25, 331-351
- Haustein, S. (2012). Mobility behavior of the elderly: an attitude-based segmentation approach for a heterogeneous target group. *Transportation*, 39(6), 1079-1103.
- Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2016). European mobility cultures: A survey-based cluster analysis across 28 European countries. *Journal of Transport Geography*, 54, 173-180.
- Haustein, S., y Siren, A. (2015). Older people's mobility: Segments, factors, trends. *Transport Reviews*, 35(4), 466-487.
- Illgen, S. y Höck, M. (2020). Establishing car sharing services in rural areas: a simulation based fleet operations analysis. *Transportation*, 47, 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, OECD Publishing, Paris. Disponible 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.
- Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural. «BOE» núm. 299, de 14/12/2007.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. «BOE» núm. 121, de 21/05/2021.

- Lorenzini, A.; Ambrosino, G. and Finn, B. (2019). Report on rural Good Practices. SMARTA Sustainable shared mobility interconnected with public transport in European rural areas (developing the concept of 'smart rural transport areas' [SMARTA]). Disponible en: <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, 29-50pp.
- Massey, D. B. (2005). For space. London: Sage
- 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, 398-417.
- MITECO (17/02/2022) El Gobierno impulsa la creación de la Mesa de Movilidad Rural, iniciativa pionera en España para dotar de soluciones de movilidad innovadoras a las zonas de reto demográfico. Recuperado el 01 de junio de 2022 de <https://www.miteco.gob.es/en/prensa/ultimas-noticias/el-gobierno-impulsa-la-creaci%C3%B3n-de-la-mesa-de-movilidad-rural-iniciativa-pionera-en-espa%C3%B1a-para-dotar-de-soluciones-de-movilidad-innovadoras-a-l/tcm:38-537010>
- Moritz von Mörner, 4 - Demand-oriented mobility solutions for rural areas using autonomous vehicles, Editor(s): Pierluigi Coppola, Domokos Esztergár-Kiss, *Autonomous Vehicles and Future Mobility*, Elsevier, 2019, Pages 43-56, ISBN 9780128176962, <https://doi.org/10.1016/B978-0-12->

817696-2.00004-4. (

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780128176962000044>)

- OECD (2016) Intermodal Connectivity for Destinations. Disponible en: <https://www.oecd.org/industry/tourism/2016%20-%20Policy%20paper%20on%20Intermodal%20Connectivity%20for%20Destinations.pdf>
- Preston, J. y Raje, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusión. *Journal of Transport Geography*, 15(3), 151-160
- Randall, L. et al. (2020), "The influence of sociocultural factors on the uptake of innovative rural mobility solutions". Mamba Project. Disponible en: www.mambaproject.eu/wp-content/uploads/2020/06/FINAL_MAMBA_2.6-Sociocultural-study.pdf
- Rau, H. and Vega, A. (2012). Spatial (Im)mobility and Accessibility in Ireland: Implications for Transport Policy, *Growth and Change*, 43(4): 667-697.
- 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*, Elsevier, vol. 115(C), 49-62.
- Santos, L., & De las Rivas Sanz, J. L. (2008). Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad. *Ciudades*, (11), 13-32.
- Shaw, J. y Stokes, G. (2016). How will rural people be travelling in 2030? – Scenarios and implications for transport policy.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environmental and Planning A*, 38, 201–226.
- Unión Europea (2022). Pacto Verde Europeo. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/green-deal/>

- 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, 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.

7. Anexo

Tabla 36. Líneas de autocar interurbanas regulares en la comarca de El Rincón de Ademuz.

Conexión con	Nombre empresa	Frecuencia	Tiempo s de acceso (principio-final línea)	Días de la semana	Observaciones
Casas Bajas-Teruel	Autobuses IRB	Un viaje de ida (6:30h primera parada Casas Bajas) y uno de vuelta (14:15h Teruel)	1,30h	De lunes a viernes laborables.	La parada en Vallanca es bajo demanda.
Castielfabib-Valencia	Hispano Chelvana	Un viaje de ida (06:45h primera parada Castielfabib) y uno de vuelta (18:30h Valencia)	3,35h	Laborales, domingos y festivos (14:25 domingo ida desde Castielfabib, vuelta 18:30 Valencia)	Con parada bajo demanda en todos los municipios hasta Titaguas.
Arroyo Cerezo-Teruel (dentro de la línea Barcelona-Cuenca)	Autobuses Samar	Viernes ida (10:00h Arroyo Cerezo) y vuelta (13:45h Teruel) Domingo ida (13:00h Arroyo Cerezo) y vuelta (17:15h Teruel)	4h	Viernes y domingos.	Esta línea no permite hacer un viaje de ida y vuelta en el mismo día.
Torrebaja-Cuenca (dentro de la línea Barcelona-Cuenca)	Autobuses Samar	Viernes ida (14:25h Torrebaja) y vuelta (8:30h Cuenca) Domingo ida (17:55h Torrebaja) y vuelta (11:30h Cuenca)	1,45h	Viernes y domingos.	Esta línea no permite hacer un viaje de ida y vuelta en el mismo día.

Tabla 37. Líneas de autocar interurbanas regulares en la comarca de La Serranía

Conexión con	Nombre empresa	Frecuencia	Tiempos de acceso (principio-final línea)	Días de la semana	Observaciones
Arcos-Titaguas-Villar-Valencia	Hispano Chelvana	Un viaje al día, (6:55h El Collado). Vuelta (18:30h Valencia)	3,05h	Laborables, domingos y festivos.	El Collado, La Yesa y Alpuente solo lunes y viernes bajo demanda.
Tuéjar-Villar-Valencia	Hispano Chelvana	Dos de ida (08:20h y 14:20h Tuéjar) y dos de vuelta (12:30h y 18:30h)	2h	Laborales, sábados, domingos y festivos.	Parada en hospital de Lliria.
Andilla-Villar-Valencia	Hispano Chelvana	Un viaje al día, (08:00h primera parada Andilla)	2h	Laborables.	Parada en hospital de Lliria. Andilla, Artaj y Oset solo días lectivos escolares. No hay vuelta
Sot de Chera-Villar-Valencia	Hispano Chelvana	Un viaje de ida (08:00h primera parada Sot de Chera) y uno de vuelta (18:30h Valencia)	2h	Laborables.	Parada en hospital de Lliria. Chulilla y Sot de Chera solo días lectivos escolares y bajo demanda
Villar- Valencia	Hispano Chelvana	Tres de ida (07:10h, 08:20h, 14:20h Tuéjar) y dos de vuelta (12:30h y 18:30h)	1h	Laborales, sábados (dos viajes), domingos y festivos (un viaje).	Parada en hospital de Lliria.
Gestalgar - València	Edetania	Dos viajes de ida (07:00h, 15:58h Gestalgar) y dos de vuelta (14:15h, 17:05h València)	2h	De lunes a viernes no festivos (dos viajes) y domingos (un viaje)	Los sábados no hay viaje

Tabla 38. Líneas de autocar interurbanas regulares en la comarca de La Canal de Navarrés

Conexión con	Nombre empresa	Frecuencia	Tiempos de acceso (principio-final línea)	Días de la semana	Observaciones
Bicorp- Valencia	Autocares Togsa S.A.	Un viaje de ida (05:45h Bicorp) y uno de vuelta (14:45h Valencia)	1,45h	Solo lunes no festivos.	Bicorp y Quesa a demanda.
Bicorp- Xàtiva	Autocares Togsa S.A.	Cuatro viajes de ida (06:10h, 08:00h, 09:45h, 15,30h Navarrés) y dos de vuelta (12:45h y 19:00h Xàtiva)	45min	Lunes a viernes laborables.	Bicorp y Quesa solamente tienen un viaje de ida (07:30 Bicorp) y uno de vuelta (12:45 Xàtiva) bajo demanda. El primer viaje no llega al hospital. Las horas de vuelta desde el hospital son a las 12:30 y 18:45.
Millares - València	Autocares Buñol	Un viaje de ida (06:40h Millares) y uno de vuelta (18:30h València)	2h	Lunes a viernes laborables.	Fines de semana y festivos, no hay servicio.

Tabla 39. Líneas de autocar interurbanas regulares en la comarca del Valle de Ayora-Cofrentes

Conexión con	Nombre empresa	Frecuencia	Tiempos de acceso (principio-final línea)	Días de la semana	Observaciones
Cofrentes- Almansa	Chambitos autobuses	Dos viajes de ida (06:55h, 11:15h, Cofrentes) y dos de vuelta (10:15h, 14:20h Almansa)	1,10h	Lunes a viernes laborables.	Hay un servicio de vuelta desde Renfe Almansa a las 19:00 bajo demanda. Todos los horarios tienen parada en hospital, pabellón y Renfe.
Ayora- Albacete	Monbus	Un viaje de ida (06:00h Ayora) y uno de vuelta (18:00h Albacete)	1,15h	Lunes a viernes laborables.	
Ayora- Xàtiva	Chambitos autobuses	Un viaje de ida (06:10h Ayora) y uno de vuelta (lunes, martes y jueves 14:45h. Miércoles y viernes 13:45h Xàtiva)	1,50h	Lunes a viernes laborables.	
Ayora- Requena- València	Monbus	De lunes a viernes dos viajes de ida (07:00h, 15:30h Ayora) y dos de vuelta (12:00h, 18:00h València). Viernes uno de vuelta (18:00h València). Sábado uno de ida (07:00h Ayora) y uno de vuelta (13:30h València). Domingo uno de ida (17:45h Ayora) y uno de vuelta (15:15h València)	2,20h	Laborables, domingo y festivos.	De lunes a viernes, tanto de ida como de vuelta, hace parada en Requena. El sábado solo hace parada en Requena en el viaje de ida y el domingo solo en el viaje de vuelta. Las paradas de Zarra y Balneario de Cofrentes son a demanda.
Cortes de Pallás - Buñol	Nd.	De lunes a viernes dos viajes de ida (07:00h, 16:45h) y dos de vuelta (08:00h, 18:00h) Sábado un viaje de ida (08:30h) y uno de vuelta (12:30h)	1h	De lunes a sábado.	Vuelta de Buñol con parada bajo demanda en El Oro. Los viernes, el autobús que vuelve de Buñol a las 08:00h, pasará por las aldeas en dirección a Cortes y saldrá de Cortes hacia las aldeas a las 13:00h.
Cortes de Pallás – Requena (por las aldeas)	Nd.	De lunes a viernes un viaje de ida (07:00h) y uno de vuelta (13:00h)	1h	De lunes a viernes.	

Tabla 40. Matriz de origen y destino de los desplazamientos para la comarca de El Rincón de Ademuz.

		Destino											
		Ademuz	Torre Baja	Castielfabib	Casas Bajas	Casas Altas	Vallanca	València	Teruel	Lliria	Su mismo municipio	Otros	Total
Origen	Ademuz		10 %	7 %	12 %	9 %	8 %	4 %	4 %	1 %	39 %	6 %	100 %
	Torre Alta	100 %											100 %
	Torre Baja	100 %										0 %	100 %
	Castielfabib	40 %	47 %			4 %		1 %	4 %		1 %	4 %	100 %
	Casas Bajas	38 %	3 %	53 %		3 %			3 %			0 %	100 %
	Casas Altas	82 %							4 %		10 %	4 %	100 %
	Vallanca	77 %	4 %	4 %	4 %	4 %		4 %	2 %			0 %	100 %
	Puebla de San Miguel	67 %								33 %		0 %	100 %
	Total	25 %	6 %	4 %	7 %	7 %	4 %	3 %	3 %	1 %	35 %	5 %	100 %

Tabla 41. Matriz de origen y destino de los desplazamientos para la comarca de el Valle de Ayora-Cofrentes.

		Destino												
		Ayora	Almansa	Cofrentes	Cortes de Pallás	Jarafuel	Teresa de Cofrentes	València	Jalance	Zarra	Requena	Su mismo municipio	Otros	Total
Origen	Ayora		16 %	9 %		6 %	6 %	6 %		4 %		40 %	13 %	100 %
	Cofrentes	36 %			1 %	1 %	1 %	7 %	12 %		3 %	29 %	10 %	100 %
	Cortes de Pallás			1 %				3 %			6 %	82 %	7 %	100 %
	Jalance	23 %	7 %	25 %		7 %		9 %			5 %	23 %	2 %	100 %
	Jarafuel	37 %	8 %	2 %			6 %		5 %		3 %	38 %	2 %	100 %
	Teresa de Cofrentes	35 %	9 %	2 %		6 %		2 %		2 %		35 %	11 %	100 %
	Zarra	52 %	3 %	3 %								28 %	14 %	100 %
	Total	14 %	10 %	6 %	0 %	4 %	4 %	5 %	2 %	2 %	2 %	40 %	11 %	100 %

Tabla 42. Matriz de origen y destino de los desplazamientos para la comarca de La Canal de Navarrés.

		Destino													
		Enguera	Navarrés	Anna	Chella	Bolbaite	Bicorp	Quesa	Alzira	Canals	Xàtiva	València	Su mismo municipio	Otros	Total
Origen	Enguera		4 %	7 %	7 %	2 %		1 %	1 %		13 %	4 %	56 %	7 %	100 %
	Navarrés	6 %		5 %	9 %	6 %	2 %	5 %	2 %		23 %	3 %	31 %	9 %	100 %
	Anna	12 %	5 %		9 %				1 %	1 %	15 %	3 %	44 %	8 %	100 %
	Chella	15 %	12 %	10 %		3 %		1 %	0 %	3 %	17 %	2 %	29 %	8 %	100 %
	Bolbaite	12 %	16 %		8 %		3 %	4 %	1 %		30 %	7 %	14 %	4 %	100 %
	Bicorp		10 %			5 %					20 %		50 %	15 %	100 %
	Quesa	5 %	31 %		3 %	8 %				5 %	33 %		8 %	8 %	100 %
	Millares											23 %	38 %	38 %	100 %
	Total	7 %	7 %	5 %	6 %	3 %	1 %	2 %	1 %	1 %	18 %	3 %	40 %	8 %	100 %

Tabla 43. Matriz de origen y destino de los desplazamientos para la comarca de La Serranía.

	Destino																											
	Alcubias	Alpuente	Andilla	Aras de los Olmos	Benagéber	Bugarra	Calles	Casinos	Chelva	Chulilla	Domeño	Gestalg	Higueruelas	La Yesa	Losa del Obispo	Pedralba	Sot de Chera	Titaguas	Tuéjar	Villar del Arzobispo	Valencia	Vilamarxant	L'Eliana	L'Íria	La Pobla de Vallbona	Su propio municipio	Resto	Total
Alcubias			3 %			3 %		3 %											3 %	5 %	11 %			5 %	5 %	47 %	16 %	100 %
Alpuente				6 %									3 %					15 %			13 %		1 %	4 %		36 %	21 %	100 %
Andilla	3 %							11 %				6 %								23 %	9 %			6 %	11 %	20 %	11 %	100 %
Aras de los Olmos		20 %								5 %				5 %	5 %			15 %	10 %		25 %		10 %				5 %	100 %
Benagéber																			5 %		14 %			0 %		67 %	14 %	100 %
Bugarra	1 %										5 %			1 %	13 %					7 %	10 %			19 %		35 %	10 %	100 %
Calles								23 %											23 %	2 %	11 %		4 %			39 %	0 %	100 %
Casinos	8 %									15 %		31 %						8 %		23 %	8 %						8 %	100 %
Chelva			2 %				7 %							1 %				3 %	15 %	4 %	8 %			7 %		48 %	7 %	100 %
Chulilla												7 %		2 %	2 %					18 %	14 %			7 %	5 %	20 %	25 %	100 %
Domeño								3 %	2 %						3 %					3 %	15 %		3 %	41 %		12 %	17 %	100 %
Gestalg						19 %									24 %					11 %	5 %			8 %		19 %	14 %	100 %
Higueruelas			14 %					10 %		5 %							2 %			29 %	2 %			5 %		19 %	14 %	100 %
La Yesa		12 %		6 %														12 %		6 %	18 %					47 %	0 %	100 %
Losa del Obispo				2 %		2 %		2 %	2 %						2 %	2 %			2 %	32 %	6 %		2 %		8 %	32 %	6 %	100 %
Pedralba						4 %				1 %	3 %	0 %									8 %	5 %	1 %	13 %	3 %	52 %	10 %	100 %
Sot de Chera														5 %						5 %	25 %			10 %		45 %	10 %	100 %
Titaguas		29 %		5 %				2 %	14 %				5 %	2 %					2 %		7 %			7 %		19 %	7 %	100 %
Tuéjar	1 %			1 %	1 %		7 %		17 %									1 %			3 %		1 %	6 %		59 %	3 %	100 %
Villar del Arzobispo	1 %		2 %			1 %		1 %	2 %	2 %	1 %	2 %	3 %		5 %						9 %			4 %		59 %	6 %	100 %
	0 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	2 %	1 %	4 %	1 %	0 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	3 %	4 %	9 %	1 %	1 %	8 %	1 %	45 %	9 %	100 %

