



¿Movilidad rural sostenible? Más allá de las políticas de movilidad con mirada urbana

Sustainable Rural Mobility? Beyond mobility policies with urban perspective

ANDONI ISO TINOCO¹ (I-Communitas, Universidad Pública de Navarra), ELVIRA SANZ TOLOSANA (I-Communitas, Universidad Pública de Navarra) e ION MARTINEZ LOREA (I-Communitas, Universidad Pública de Navarra)

Artículo recibido: 28 de febrero de 2022
Solicitud de revisión: 20 de septiembre de 2022
Artículo aceptado: 2 de enero de 2023

Iso, Andoni, Sanz, Elvira y Martínez, Ion (2023). ¿Movilidad Rural Sostenible? Más allá de las políticas de movilidad con mirada urbana. *Recerca. Revista de Pensament i Anàlisi*, 28(1), pp. 1-24. doi: <http://dx.doi.org/10.6035/recerca.6502>

Resumen

El desafío del cambio climático ha impulsado un cambio de paradigma en las políticas europeas. Uno de los principales pilares de actuación son las políticas de movilidad sostenible enfocadas a la reducción del uso del vehículo privado. Este artículo argumenta que los debates actuales en torno a la movilidad sostenible se centran en lo urbano, relegando a las áreas rurales a una posición secundaria o periférica. Se indaga en los límites que pueden tener las lógicas de movilidad urbana sostenible aplicadas sobre entornos rurales altamente dependientes del vehículo privado y con déficit de servicios públicos de transporte. Para ello se analizan, por un lado, las principales políticas de movilidad y transporte europeas y españolas y, por otro, los discursos y las prácticas de la población local en una ruralidad remota. Una línea de investigación que necesita ser reforzada para diseñar políticas de movilidad ajustadas a las necesidades de las poblaciones rurales.

Palabras clave: movilidad rural sostenible, áreas rurales, sostenibilidad rural, políticas de movilidad, movilidad.

Abstract

The challenge of climate change has prompted a paradigm shift in European policies. The implementation of mobility policies focused on reducing the use of private vehicles is

¹ Autor de correspondencia: andoni.iso@unavarra.es.

defended as one of the main pillars of action. This article argues that current debates around sustainable mobility focus on the urban, relegating rural areas to a secondary or peripheral position. It investigates the limits that the logics of sustainable urban mobility applied to rural environments highly dependent on private vehicles and with a deficit of public transport services can have. To this end, the main European and Spanish mobility and transport policies are analysed, on the one hand, and the discourses and practices of the local population in a remote rurality, on the other. A line of research that needs to be strengthened to design mobility policies adapted to the needs of rural populations.

Key Words: rural sustainable mobility, rural areas, rural sustainability, mobility policies, mobility.

INTRODUCCIÓN

A finales del pasado siglo, las sociedades occidentales comenzaron a cuestionarse los límites y las consecuencias de los modelos de desarrollo extractivistas y sus consecuencias sobre el crecimiento económico (Informe Meadows, 1972; Informe Brundtland, 1987). La idea de mantener el crecimiento y el desarrollo económico sin hipotecar el futuro de las siguientes generaciones ante el agotamiento de los recursos y el deterioro medioambiental deviene en central para el concepto de desarrollo sostenible. En la Cumbre de Río (1992) se plasman las líneas estratégicas sobre las que construir las políticas sostenibles en tres dimensiones: económica, social y medioambiental. Los análisis de las décadas anteriores identificaban la actividad industrial humana como génesis del deterioro medioambiental y del principal problema ambiental de la agenda pública en las últimas décadas: el cambio climático.

Desde 1988 el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el cambio climático viene probando el carácter antropogénico del calentamiento global, cuyas causas se localizan en las actividades económicas que utilizan como *inputs* materiales inorgánicos finitos y no renovables, generando gases de efecto invernadero, entre ellos, altos volúmenes de CO₂. Estos recursos se emplean tanto como materia prima para producir bienes, como para generar la energía que posibilita su fabricación y su transporte. Estos *inputs* son fundamentales también para el desarrollo de diferentes servicios y el desplazamiento de grandes volúmenes de personas en diferentes escalas territoriales.

Las políticas de transición energética van a incidir en la necesidad de reducir el volumen de CO₂ emitido a la atmósfera «descarbonizando» la actividad económica y consiguiendo la «neutralidad climática». Esto supone plantear ac-

tuaciones en diferentes líneas: cambiar las fuentes de producción de energía hacia aquellas que sean renovables (*environmentally-friendly*); buscar un uso más eficiente de la energía evitando consumos «inútiles»; cambiar los modelos de economía «lineal» por otros denominados de economía circular que reincorporen como *input* el residuo de la actividad económica valorizándolo; y desarrollar formas más sostenibles de transporte y movilidad (Comisión Europea, 2018; Fortes, 2019). En los países occidentales las políticas que desarrollan estas líneas, implicando la financiación y el impulso público, se construyen sobre el imaginario de una gran crisis, asimilable a la de 1929. La respuesta a la crisis climática se plantea como el *Green New-Deal*, un nuevo gran pacto verde.

En este contexto de transformación, el objetivo de este trabajo es explorar los límites de las lógicas de movilidad sostenible urbana dirigidas a las áreas rurales. Al igual que otras regiones europeas, el riesgo de desertificación y despoblación es uno de los grandes desafíos en España. En el 2017 tan solo el 26 % de la población española residía en áreas rurales. El envejecimiento, la falta de oportunidades laborales o la baja conectividad a internet conforman un círculo vicioso en el que el 31,1 % de la población rural está en riesgo de pobreza o exclusión social (Eurostat, 2018). A todo ello, hay que sumarle las propias desventajas del territorio, como es el hecho de que España es uno de los países más montañosos de Europa. Así, en este contexto social, la movilidad es una forma de contrarrestar esta desigualdad (Clout, 1972; Bell y Osti, 2010; Camarero y Oliva, 2019; Oliva, 2010).

El artículo se estructura en cuatro apartados. En primer lugar, y a partir de la definición de *movilidad sostenible*, presentamos las claves para comprender la reconfiguración de los territorios y las sociedades rurales a partir de las movilidades. A continuación, en el apartado metodológico se expone sucintamente la estrategia seguida y el caso de estudio seleccionado. Seguidamente, se presentan, por un lado, los resultados del análisis de las principales políticas europeas y españolas en relación a la movilidad y el transporte y, por otro lado, los factores clave que configuran las prácticas y las narrativas de movilidad de la población rural estudiada. Finalmente, se exponen las conclusiones y las futuras líneas de investigación.

1. MOVILIDADES SOSTENIBLES Y ENTORNOS RURALES

El concepto de *movilidad sostenible* recoge los principios del desarrollo sostenible indicados en la introducción aplicados al transporte y al desplazamiento de personas y mercancías. El desarrollo de estos en el marco del Programa 21 y de la Agenda Local 21 la situó dentro de las políticas urbanas de movilidad y no ha sido hasta unas décadas más tarde cuando se ha planteado la necesidad de una movilidad sostenible también en entornos rurales. Así, se garantizaría la movilidad de las generaciones presentes sin comprometer a las generaciones futuras en las dimensiones de igualdad social, protección del medio ambiente y de desarrollo económico. Este enfoque de la movilidad «debe satisfacer las necesidades sociales de transporte y proporcionar accesibilidad a servicios básicos para todos los grupos sociales de una manera segura; ser asequible, operar con eficacia y fomentar el desarrollo económico; proteger, preservar y mejorar el entorno limitando las emisiones y los residuos derivados del transporte, minimizar el consumo de recursos y mejorar el entorno existente siempre que sea posible» (Clotteau, 2014: 10).

El análisis del mundo rural no puede realizarse invisibilizando el denominado «nuevo paradigma de las movilidades» (Sheller y Urry, 2006). Los territorios rurales son atravesados y a su vez constituyen flujos globales de personas, mercancías y capitales (Urry, 2006). Las migraciones internacionales, el turismo, los cambios residenciales o la globalización económica facilitan la hibridación de la ruralidad con los procesos urbanos, globales y sociotécnicos (Camarero y Oliva, 2016a; Hedber y Do Carmo, 2012). En estos procesos de cambio rural, no todos los territorios tienen las mismas posibilidades en términos de movilidad (Kaufmann, 2014). El concepto de *motilidad*, entendido como la capacidad de ser móvil, resulta útil para explicar los cambios sociales, las desigualdades y la organización social. Kaufmann defiende que la motilidad es una forma de capital equiparable al económico, al social o al cultural, y que podría ser definida como «el modo en que un individuo o grupo se apropia de las posibilidades de la movilidad» (Flamm y Kaufmann, 2006: 168). Canzler, Kaufmann y Kesslerling (2008: 52) señalan que un uso eficaz puede favorecer la adquisición de estatus social, mientras que su uso ineficaz puede derivar en su pérdida. Kaufmann, Bergman y Joye (2004) identifican tres grupos de factores:

El acceso, relacionado con las opciones y condiciones de movilidad posible según un determinado lugar y momento; la apropiación, relacionada con estrategias, valores, representaciones y hábitos sobre las diferentes posibilidades de movilidad; y las habilidades,

relacionado con capacidades físicas, adquiridas y organizacionales para operativizar el acceso y la apropiación. Estos tres elementos de la motilidad estarían conectados de manera fundamental a los procesos y estructuras sociales, culturales, económicos y políticos dentro de los cuales la movilidad es incorporada y ejecutada (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004: 750).

La movilidad es una cuestión fundamental para permitir que las personas accedan a los servicios que les puedan generar beneficios sustanciales a su calidad de vida. Esto es particularmente importante en las zonas rurales donde la variedad y el alcance de los servicios de transporte son, en general, significativamente más bajos que en las áreas urbanas y, de hecho, están por debajo del nivel requerido para brindar un nivel de servicio lo suficientemente alto como para permitir el acceso a ellos de personas sin automóviles privados.

Moseley (1979) estableció los parámetros de la accesibilidad como «el desafío rural» dentro de los cuales el transporte es una dimensión, pero no la única. La tendencia a equiparar la accesibilidad con la movilidad y, por lo tanto, con el transporte fue revisada en el contexto rural por Cloke (1984), quien se refirió a la confusión repetida entre transporte y accesibilidad. Este autor critica que las deficiencias de acceso se han considerado en gran medida como problemas de transporte, de tal forma que la implementación de soluciones de transporte se considera que llevará a la resolución de dichos problemas. No se puede lograr una mayor justicia social sin una mayor inclusión social, que requiere que las personas tengan acceso a una serie de actividades consideradas típicas de su sociedad; una mayor inclusión social requiere una mayor accesibilidad que, a menudo, pero no inevitablemente, implica movilidad y uso del transporte (Farrington y Farrington, 2005).

Pero la movilidad, especialmente cuando se trata de medios de transporte, es un recurso y no una condición inherente a los sujetos. Por tanto, según las distintas capacidades de las personas o de los grupos para la movilidad, ya sea por factores estructurales, económicos, generacionales o de género, u otros, puede convertirse en un mecanismo de diversificación social, si no de desigualdad y exclusión (Cass, Shove y Urry, 2005; Camarero y Oliva, 2016b; Sheller y Urry, 2006; Cohen y Gössling, 2015). Como critica Yago (1983), las políticas de transporte inspiradas en garantizar la accesibilidad toman como prototipo un perfil de ciudadano que invisibiliza las complejas dimensiones y desigualdades sociales. La focalización en el uso del coche privado en detrimento de otros medios de transporte ha generado desigualdades sociales en términos de acceso a la movilidad. La dificultad para el acceso a un coche por parte de colectivos

como las personas mayores, desempleadas, discapacitadas y jóvenes son buena muestra de ello. Dificultades en la movilidad cotidiana de los servicios básicos que profundizan las desiguales territoriales y sociales. Una situación que, lejos de revertirse, se ha visto acentuada en los últimos años al ir desapareciendo servicios públicos en las áreas rurales. La emergencia de los chalecos amarillos en Francia ha puesto de relieve dicha problemática: erosión y desaparición de servicios públicos, el incremento del precio de la gasolina y otros costes necesarios para garantizar las necesidades de movilidad (Flipo, Sallustio, Ortar y Senil, 2021).

La generalización del automóvil ha favorecido la sostenibilidad social (Camarero et al., 2018), si bien su análisis desde la accesibilidad privada nos muestra roles ambivalentes. Además de obstaculizar el desarrollo del transporte colectivo y, con ello, la profundización de la exclusión de los grupos inmovilizados, se observa el reforzamiento de las desigualdades de género. Las tareas de cuidado no solo continúan recayendo mayoritariamente en ellas, sino que, además, exigen en gran medida una intensificación de la automovilidad para poder realizarlas (Camarero y Oliva, 2016a). Estas prácticas de continua movilidad muestran un estilo de vida hipermóvil (Milbourne y Kitchen, 2014), es decir, la necesidad imperiosa de movilidad que tienen las poblaciones rurales. De hecho, cuanto más pequeña es la localidad, más vehículos por hogar se registran (Cullinane y Stokes, 1998). Por otro lado, la flexibilidad espacio-temporal que permite la automovilidad ha permitido el arraigo local de grupos sociales estratégicos, como son los jóvenes y las mujeres (Oliva, 2018).

2. METODOLOGÍA Y ESTUDIO DE CASO

La estrategia metodológica diseñada para esta investigación se dividió en dos ejes de actuación. Por un lado, se identificó y se desarrolló un análisis de los documentos más relevantes publicados por las instituciones europeas y españolas en relación con la movilidad y el transporte, y que constituyen un referente obligado para la gestión pública y privada. Se ha analizado la documentación disponible en los repositorios oficiales publicada hasta diciembre del 2020, con el objetivo de evaluar la inclusión del ámbito rural en dichos documentos. Se han identificado las dimensiones simbólicas y sustantivas (Brugué y Gomá, 1998) de la ruralidad en las políticas de movilidad. Se entiende por *dimensión simbólica* los marcos conceptuales y los discursos que definen la ruralidad en estos documentos. La *dimensión sustantiva* se entiende como los contenidos y los

marcos de acción para las políticas de movilidad en los entornos rurales. Por otro lado, y con el objetivo de indagar cómo las poblaciones rurales adoptan este cambio de paradigma en sus prácticas y discursos, se utilizó la metodología cualitativa a través de la realización de 23 entrevistas en profundidad. Un trabajo de campo desarrollado en el marco del proyecto «Movilidades, diversidad social y sostenibilidad: Los retos de la Agenda Europea para el desarrollo rural», financiado por el Plan Nacional I+D+i (CSO2012-37540), cuyo objetivo era profundizar en el impacto de las movilidades en la sostenibilidad rural. Se escogió como caso de estudio un área de montaña, tres valles del Pirineo navarro, para abordar dicha problemática en este tipo de territorio. Una ruralidad remota caracterizada por importantes dificultades de accesibilidad, dispersión y pérdida poblacional, envejecimiento y aislamiento que las configuran como ruralidades con servicios escasos y limitadas en oportunidades (Iso y Oliva, 2018; Sanz, 2009). Según el Observatorio de la Realidad Social de Navarra (2020), el 61,4 % de la población en el Pirineo está a más de cinco minutos en coche de un núcleo de vertebración territorial, siendo la media navarra un 19,6 %. La distancia hasta los servicios especializados (salud, educación, compras, mercado laboral urbano...) más cercanos oscila entre los 65 y los 100 km, lo que supone entre 1 hora y 1 hora y 30 minutos de viaje en unas condiciones climáticas con frecuencia adversas. En este contexto de desigualdad de acceso, la intensificación de la automovilidad privada aparece como el principal recurso para gestionar la cotidianidad. De hecho, se constata un incremento constante del índice de motorización, que ha pasado de 437 turismos por cada 1000 habitantes en el 2007 a 571 en el 2018 (DGT, 2019). Para abordar esta realidad social, las entrevistas se realizaron a diferentes perfiles: expertos (gestores regionales y locales, agencias de desarrollo, asociaciones ciudadanas), informantes clave (personal de los servicios sociales y de empleo, del ámbito sanitario y docente, etc.) y diferentes perfiles sociológicos en función de sus biografías residenciales, su relación con la localidad, las características del grupo familiar, las estrategias laborales y de movilidad y las condiciones de género y generacionales.

3. EL ENFOQUE URBANO EN LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD EUROPEAS Y ESPAÑOLAS

3.1 Movilidad sostenible, transporte y entornos rurales según las instituciones europeas.

La movilidad se considera un elemento clave en la configuración de la Unión Europea ya desde sus documentos fundacionales (Tratados de Roma, 1957; Tratado de Maastrich, 1992; Tratado de Lisboa, 2007). La movilidad se entiende como el transporte de bienes, personas y mercancías en el mercado único europeo. Así, los objetivos que se plantean son generar facilidades para garantizar el desplazamiento y la libre circulación de personas y mercancías, así como regular la entrada y la salida de los mismos fuera de la Unión. En este periodo se presentan tres libros blancos sobre el transporte (1992, 2001 y 2011), con sus revisiones intermedias, que profundizan en cómo alcanzar este objetivo general de desarrollar y consolidar la configuración de un mercado único de transportes, armonizado y sin disequilibrios territoriales. El último documento de planificación estratégica en relación con la movilidad y el transporte analizado es la *Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro* (Comisión Europea, 2020).

El libro blanco *El curso futuro de la política común de transportes* (1992) incluye la movilidad sostenible dentro de los objetivos principales como la orientación por la que «los sistemas de transporte habrán de contribuir a la protección del medio ambiente y, en particular, a la resolución de las principales amenazas medioambientales, tales como el “efecto invernadero”, así como a la consecución de un desarrollo sostenible» (Comisión Europea, 1992: 31). Los impactos medioambientales que se identifican como costes en relación con el transporte son el elevado consumo de energía generada a partir de combustibles fósiles no renovables, la intrusión en el terreno, los riesgos del transporte de mercancías peligrosas y la contaminación que genera el sector del transporte por el mero hecho de operar (sobre el agua, los suelos, el ruido...). Estos costes deben disminuirse y, para ello, se plantea que las soluciones futuras se producirán por el desarrollo tecnológico que harían más eficaces los medios de transporte. Este libro blanco plantea las cuestiones que marcan las políticas europeas de transporte y movilidad en las siguientes décadas en relación con la movilidad sostenible. Las planificaciones y las recomendaciones sucesivas tendrán un carácter

más integral, recogiendo la complejidad del fenómeno de la movilidad sostenible.

En el 2001, el nuevo libro blanco plantea los sistemas de transporte en Europa desde las tres dimensiones fundamentales para el desarrollo sostenible: económica, social y ambiental. Sin embargo, aunque el término *movilidad sostenible* no aparece en todo el documento, se indica la necesidad de «reducir la dependencia frente al petróleo [...] gracias a la utilización de combustibles de sustitución, y mejorar la eficacia energética de los modos de transporte constituye una necesidad ecológica y un desafío tecnológico» (Comisión Europea, 2001: 11). Esta perspectiva ambiental se aplica de forma transversal, si bien se plantean una serie de actuaciones específicas que se añaden a las incluidas en el libro blanco anterior, sobre las que profundiza. Se incluye la necesidad de favorecer la multimodalidad en el transporte de personas y mercancías como medida de movilidad sostenible, para lograr una mayor eficiencia y racionalidad ya no solo en la conexión territorial europea, sino también la movilidad en los entornos urbanos. Esto implica la articulación con otras políticas económicas, sociales, educativas y de ordenación del territorio. Se ahonda más sobre esta cuestión en la revisión del 2006, abriendo de forma explícita una línea de actuación sobre transporte urbano (Comisión Europea, 2006), materializada en el libro verde *Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. Este documento considera la movilidad basada en el uso del automóvil privado como problemática para la sostenibilidad (Comisión Europea, 2007: 7).

La *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible* (Comisión Europea, 2011) incide en las mismas cuestiones que los documentos anteriores, si bien introduce de forma más explícita la necesidad de generar innovaciones tecnológicas en el transporte para lograr los objetivos de reducir la contaminación y el exceso de consumo de energía. Innovaciones tecnológicas no solo en combustibles alternativos o diseños más eficientes de las tecnologías de movilidad, sino también en el uso de las TIC como herramientas para que las personas usuarias conozcan el impacto de sus desplazamientos sobre el medio ambiente y puedan cambiar su comportamiento. Acciones como el acceso a la información sobre viajes, el etiquetado de las emisiones de CO₂ y la eficiencia energética de los vehículos, los calculadores de huella de carbono o la formación sobre conducción ecológica y los límites de velocidad forman parte de las propuestas de esta hoja de ruta. Las actuaciones europeas para la reducción de emisiones se plantearán de forma más detallada en la estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones (Comisión Europea, 2016).

El desarrollo del pacto verde europeo destaca como uno de sus elementos fundamentales la movilidad sostenible. Las orientaciones para desarrollar este elemento están recogidas en el texto *Acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente* (Comisión Europea, 2020). En este documento la relación entre el transporte y la sostenibilidad es fundamentalmente de carácter medioambiental. La movilidad de personas y mercancías como responsables de la emisión de una importante cantidad de gases de efecto invernadero debe cambiar para alcanzar «la neutralidad climática». El enfoque es desde las personas usuarias del transporte, desde las personas que se mueven. Se plantea generar actuaciones que faciliten un cambio en los hábitos de movilidad, alternativas «más abordables, accesibles, sanas y limpias» (Comisión Europea, 2020: 12). Las actuaciones recogen las que se venían planteando en los libros blancos anteriores (multimodalidad, costes y tarificación, combustibles alternativos y sostenibles, incidencia de las ciudades) y plantea aplicaciones más concretas de las TIC recogéndolas en el concepto de *Mobility as a Service* (MaaS), así como una necesaria reflexión sobre el despliegue de los puntos de carga y repostaje de los combustibles alternativos.

Los objetivos del pacto verde europeo en clave de movilidad se desarrollan en la *Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro* (Comisión Europea, 2020), presentada por la Comisión Europea a las instituciones europeas en diciembre del 2020. Las cuestiones que aparecen con un mayor peso son propuestas para una regulación de las tarifas vinculada a los costes ambientales del transporte, además de a los costes de operación y de las infraestructuras para la movilidad; generalización del *big data* aplicado a la movilidad para la planificación de los servicios públicos de movilidad, para el desarrollo de nuevos servicios y aplicaciones bajo la idea de movilidad como servicio (MaaS) y también garantizar el acceso a sistemas multimodales de transporte de toda la población, sobre todo en entornos urbanos y metropolitanos. Así mismo, si la equidad y la protección social han sido una constante en todos los libros blancos, en este último documento se indica la necesidad de atender a los impactos sociales que pueden tener estos cambios hacia una movilidad sostenible altamente tecnologizada y digital en los grupos más vulnerables. Impactos tanto por la desigualdad social y el acceso a los recursos como por la brecha digital generacional y territorial o por las diferencias entre zonas con mayor densidad de población y más servicios con las de menor densidad y menos servicios.

En relación con la movilidad sostenible, los entornos rurales apenas son considerados de forma específica. Se consideran, junto con las zonas urbanas,

una de las escalas de localización a tener en cuenta en la línea que se esté planteando (Comisión Europea, 1992: 166, 175 -176; Comisión Europea, 2020: 11), ya sea la tarificación, el marco normativo o los combustibles alternativos. En este último caso, sí que hay una referencia específica diferencial de los entornos rurales, planteando la necesidad de incorporar en la política agraria común (PAC) la potencialidad de desarrollo económico de las zonas rurales que tiene la producción de masa vegetal para los biocombustibles (Comisión Europea, 2001: 98). El desarrollo de combustibles alternativos obliga a plantear cómo se va a desplegar en el territorio la red de servicio para la recarga y el repostaje. Una red de servicios para posibilitar los viajes de larga distancia (entre ciudades y centralidades económicas) y garantizar el acceso a estos servicios a la población de entornos rurales (Comisión Europea, 2019: 13).

La *Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro* no sitúa los entornos rurales como un factor en la escala de localización de las acciones para una movilidad sostenible. Los entornos rurales en este documento se relacionan sobre todo con las acciones para garantizar la accesibilidad, la equidad y la asequibilidad. Las personas que viven en los entornos rurales se consideran como un grupo social que puede verse afectado por los cambios introducidos para alcanzar una movilidad sostenible, como son las personas con discapacidad, aquellas con movilidad reducida, con menos recursos económicos o escasa alfabetización digital. Se enmarcan en los retos para garantizar los derechos sociales, la accesibilidad a modos sostenibles de transporte, como el tren, tanto para desplazamientos de larga distancia como para los movimientos pendulares de los *commuters*, sin tener en cuenta los desplazamientos y movilidades dentro de los propios entornos rurales.

Con todo ello se observa que las políticas europeas se caracterizan por un enfoque claramente urbano cuya consecuencia es, entre otras, la escasez de medidas dirigidas a garantizar la accesibilidad rural. Los entornos rurales se consideran desde una dimensión simbólica en las políticas de movilidad a partir de la estrategia de movilidad sostenible y en el pacto verde europeo del 2020, sin que haya un desarrollo sustantivo de estas políticas en dichos entornos (véase la tabla 1). Una carencia que no solo se circunscribe a las políticas, sino que también se extiende a la investigación (Cotella, 2019), lo que dificulta la necesaria conexión entre política, investigación y práctica. Las experiencias dirigidas a construir este espacio se localizan fundamentalmente en el programa europeo Interreg (Vitale, Cotella y Staricco, 2022). Entre todas ellas destacan: Move on Green (2012-2014), Rumobil (2016-2019), Peripheral Access (2017-2020), Smarta (2018-2020), Optitrans (2017-2021) y Epson Urruc (2019-2022).

Tabla 1
Inclusión de la ruralidad en las políticas de movilidad europeas

Políticas europeas	Dimensión simbólica	Dimensión sustantiva
El curso futuro de la política común de transportes (Libro Blanco 1992)	-	-
La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad (Libro Blanco 2001)	-	-
Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001 (2006)	-	-
Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible (Libro Blanco 2011)	-	-
Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro (2020)	X	-

Fuente: elaboración propia

La identificación de la despoblación como un reto demográfico, un problema socioterritorial de ámbito europeo, se est  plasmando desde el 2021 en la aplicación de las políticas europeas en los entornos rurales. En relación con la movilidad, el documento *Una visión a largo plazo para las zonas rurales de la UE: hacia unas zonas rurales más fuertes, conectadas, resilientes y prosperas antes de 2040* (Comisión Europea 2021) identifica que la transición a la movilidad sostenible en los entornos rurales debe atender a las especificidades de los mismos, pero bajo los parámetros y las experiencias desarrolladas en los planes de movilidad urbana sostenible. En los años siguientes esto va a suponer elaborar políticas y planes de movilidad rural sostenible.

3.2 Políticas de movilidad sostenible en España y entornos rurales. Más allá del transporte

Al igual que en la Unión Europea, en las áreas rurales no existe una política específica para la movilidad ni políticas dirigidas a la movilidad cotidiana en estas áreas, a excepción del transporte escolar. La *Estrategia española de movilidad sostenible* (2009) y el *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda* (2012-2024)

constituyen los dos instrumentos principales en el ámbito nacional para la movilidad y el transporte público y en ninguno de ellos aparecen la movilidad rural y los servicios asociados. En esta ausencia explícita subyace la consideración de que las prácticas que funcionan en el ámbito urbano son extrapolables a las áreas rurales o, dicho de otra forma, la mirada urbana es la hegemónica. Tan solo aparece un foco específico en los «territorios rurales inteligentes» del Plan Nacional de territorios inteligentes (2017-2020). Este plan busca avanzar en las condiciones para el desarrollo de *smart rural communities* y la provisión de servicios públicos, un objetivo que aparece en las áreas de intervención prioritarias en donde se exhorta la necesidad de incluir a los colectivos más vulnerables. A pesar del avance que supone, nuevamente subyace la consideración de que los avances tecnológicos en movilidad implementados con éxito en el ámbito urbano son trasladables al ámbito rural, dinámica que se repite en el resto de los países europeos (Bosworth, Price, Collison y Fox, 2020; Flipo, Sallustio, Ortar y Senil, 2021) y que omite el desafío de la desigualdad social existente. Como señalan Sheller y Urry (2006), los avances tecnológicos pueden mejorar la movilidad de ciertos grupos sociales mientras que pueden reforzar la inmovilidad de otros. El cambio de los patrones de movilidad y comunicación puede incrementar el aislamiento de unos frente a la hipermovilidad de otros, ampliando las desigualdades sociales entre las clases medias y profesionales y los que se quedan atrás (Cohen y Gössling, 2015).

El concepto de *smart countryside* enfatiza la necesidad de poner el foco en el lugar, evitando trasladar la investigación de las *smart cities* al contexto rural (Cowie, Townsend y Saleminck, 2020). Un abordaje que implica no solo utilizar las tecnologías, sino también el capital social local para conseguir un desarrollo comunitario (Slee, 2019), una apuesta que aparece reforzada por la evidencia que muestra que los factores de éxito para la movilidad rural son un fuerte compromiso comunitario y la atención a las necesidades rurales locales (Mounce, Beecroft y Nelson, 2020).

La movilidad rural está ligada a los procesos de gobernanza y a las múltiples instituciones implicadas (Flipo, Sallustio, Ortar y Senil, 2021), así como a factores socioculturales que pueden suponer una barrera (Vitale y Cotella, 2020). El análisis del marco de referencia en España para conocer el entramado político-institucional-legislativo dibuja un panorama en el que la mayoría de las políticas de transporte y movilidad dirigidas al ámbito rural están bajo la responsabilidad de las comunidades autónomas, lo que desemboca en una fragmentación de las estrategias y una falta de coordinación de políticas en el ámbito estatal.

Las responsabilidades para la organización, planificación y gestión del transporte público son de las comunidades autónomas, quienes desarrollan legislaciones regionales para el transporte de pasajeros, destacando los desarrollos legislativos de Castilla y León y Cataluña. Institucionalmente, las responsabilidades están fragmentadas entre las comunidades autónomas y los municipios.

En este contexto, surgen iniciativas y propuestas desde diferentes actores. Recientemente, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, dentro de su objetivo de elaborar la *Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030*,² publicó los resultados del segundo laboratorio de ideas que trataba sobre movilidad en zonas rurales y poco pobladas. Las iniciativas propuestas son buses a demanda (referencia a la experiencia de Castilla-León y que está en marcha en Galicia), recuperar líneas ferroviarias y frecuencias, coches compartidos a través de aplicaciones, la intermodalidad que dé acceso a transportes de larga distancia y vehículos autónomos para personas mayores o con movilidad reducida. Las propuestas e iniciativas no se restringen a los diferentes actores institucionales, sino que emergen cooperativas de movilidad sin ánimo de lucro (Som Mobilitat en Cataluña o Karkarkar en Navarra, entre otras) e incluso propuestas de empresas de automoción. El caso más paradigmático es la iniciativa de Hyundai, que ofrece el primer servicio de coche compartido eléctrico a las zonas rurales. Como dice la empresa

Cualquier municipio de menos de 10 000 habitantes podrá solicitar la llegada de esta nueva movilidad compartida y limpia en el concesionario más cercano. La red de concesionarios de la marca será la encargada de poner a disposición el servicio, así como de ofrecer el soporte necesario para su puesta en marcha.³

Tabla 2
Inclusión de la ruralidad en las políticas de movilidad españolas

Políticas Españolas	Dimensión simbólica	Dimensión sustantiva
Estrategia española de movilidad sostenible (2009)	-	-
Plan de infraestructuras, transporte y vivienda (2012-2024)	-	-
Plan nacional de territorios inteligentes (2017-2020)	X	-
Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030	X	X

² <https://esmovilidad.mitma.es/noticias/resultados-del-laboratorio-de-ideas-movilidad-en-zonas-rurales-y-de-baja-poblacion> (consultado el 29 de marzo de 2021)

³ <https://www.hyundai.com/es/mas-hyundai/descubre-hyundai/comprometidos/vive.html> (consultado el 15 de febrero de 2022)

Fuente: elaboración propia

3.3 Prácticas y narrativas de movilidad sostenible en una ruralidad remota

El análisis de los discursos nos muestra una ausencia total de referencias explícitas tanto a las políticas como a las prácticas de movilidad sostenible, un hecho que es constatado en la entrevista a una de las personas gestoras del centro de interpretación de la naturaleza: «porque en estos momentos allá la movilidad es un tema que preocupa cero, por no decir menos uno. Creo que no es una de las prioridades que tiene la gente» (PNE05-Varón. Turismo). Esta ausencia no se explicaría por desconocimiento o por una oposición firme al mismo, sino que subyace la consideración de que son propuestas ajenas a la realidad de este tipo de ruralidad. La necesidad de desplazamientos continuos en un territorio donde el transporte público es claramente escaso y la automovilidad es prácticamente el único recurso oculta los debates en torno a la sostenibilidad. El acceso a los mercados laborales, los centros de salud, las farmacias, los cuidados, los bancos, etc., pasa necesariamente por la movilidad privada. Así, las narrativas giran en torno a las estrategias desplegadas para adaptarse a un territorio con servicios minorizados.

La cotidianidad es la automovilidad solidaria e intensificada. Son numerosas las referencias a las prácticas de movilidad desarrolladas para llevar a vecinos o familiares a otros pueblos o a la ciudad, encargos de compras, organizar los traslados para las actividades extraescolares de niños y niñas, etc. (Sanz y Martínez Lorea, 2018). Las redes locales, familiares y vecinales articulan las estrategias de movilidad especialmente para los grupos inmovilizados: personas mayores, mujeres, jóvenes e inmigrantes. Así mismo, en el caso de las mujeres, su incorporación creciente al mercado laboral ha traído consigo una doble carga de trabajo, que en términos de movilidad supone combinar los desplazamientos por trabajo con los referidos a la función reproductiva. Así, el binomio hogar-trabajo hace que los desplazamientos cotidianos se multipliquen en un entorno social envejecido que sobrecarga las necesidades de cuidado.

Las características territoriales y sociales de esta zona han favorecido una multiplicación de las movilidades e hibridaciones rurales, lo que paradójicamente constituye un elemento esencial para la sostenibilidad de este tipo de ruralidad. La flexibilidad espacio-temporal permite el arraigo de una variada población flotante (residentes secundarios, de fin de semana, *commuters*, etc.) y favorece el desarrollo de estrategias multiresidenciales muy variadas. Es decir, la resiliencia está basada en los desplazamientos pendulares, la biresidencialidad

o la participación de la población flotante (Sanz y Martínez Lorea, 2018). O, dicho de otra forma, la automovilidad posibilitada por el vehículo privado presenta un papel ambivalente para la sostenibilidad rural. Por un lado, posibilita la accesibilidad a servicios para la población rural, pero de forma privada, el arraigo local de mujeres y jóvenes y el *commuting* de larga distancia. Pero, al mismo tiempo, ha erosionado el transporte colectivo, multiplicado los movimientos de las personas cuidadoras y configurado unos entornos rurales hiper-móviles tanto en la escala más próxima, dentro de los propios valles, como en una escala regional.

A su vez, los procesos demográficos (despoblación, envejecimiento), las políticas desarrolladas en la zona (cierre y progresiva deslocalización de servicios) y la gestión externa y tecnocrática han configurado una ruralidad cada vez más monitorizada desde la distancia (Iso y Oliva, 2018). Como expresa la técnica de desarrollo:

Esto ¿qué va a ser, de voy y vengo? [...] Guarderío de medioambiente, de todos los guardas viven dos. Sostenibilidad, ven desde Pamplona hasta aquí. Haz diariamente... 180 kilómetros para acceder a tu puesto de trabajo y luego tu puesto de trabajo es moverte. Oiga, eso es una contradicción como una casa. ¿Esos son los guardianes de la sostenibilidad? ¿Pero tú sabes lo que me contaminas todos los días pasando por aquí? (PNE17-Mujer. AEDL)

La colisión entre la visión externa del territorio y las experiencias locales contextualizadas se comprueba en la ausencia de programas de sensibilización y actuación dirigidos a la población local o en la crítica de un programa educativo para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

Claro, hacerlo eso en invierno, con la nieve, con frío. Y, luego, yo entiendo, en una ciudad donde tienes unos carriles bici y tal, pues es relativamente cómodo y hasta, entre comillas, seguro. Pero, claro, aquí estamos en una Nacional, que es una carretera que mueve bastante tráfico, sobre todo camiones, coches. La orografía, distancias... (PNE05-Varón. Turismo)

Así mismo, la gestión de los flujos turísticos tan importantes para la economía local tampoco son objeto de ninguna actuación de movilidad sostenible. La escasez de transporte público y los horarios inadecuados favorecen también la movilidad privada, que genera problemas de saturación de vehículos en los pueblos y en las zonas naturales de mayor atractivo turístico.

En estos territorios remotos las iniciativas de las administraciones locales vinculadas a movilidad no se plantean desde la lógica de la sostenibilidad y la reducción de la automovilidad. Son localidades donde cada persona mayor de

edad tiene su propio vehículo, cuando no dos, uno para la carretera y otro para circular por pistas de montaña. Estas acciones de movilidad están vinculadas con la seguridad y los consumos responsables, como el programa de servicios sociales «Voy y vengo». Este pone a disposición de la población joven autobuses con billetes a precio bajo para desplazarse a las fiestas de los pueblos evitando que lo hagan en sus vehículos privados. Otras iniciativas se han vinculado con las necesidades de las personas inmovilizadas para acceder a diferentes servicios públicos y privados. Sin embargo, el éxito de estas iniciativas es limitado:

Una iniciativa de poner un servicio de autobús para desplazar a la gente y utilizarlo para muchas cosas: pues para venir al centro de salud, para hacer unas pruebas que no se pueden hacer desde aquí, o a trasladar a la gente a sacar sangre, o para llevarles al banco, llevarles a la farmacia. La verdad es que el trabajo se hizo, gustó, pero luego no resultó (PNE16 -Mujer. Enfermera)

Las narrativas sobre las prácticas de movilidad muestran un cambio producido a raíz de la crisis económica iniciada en el 2007. El contexto de incertidumbre, junto con el incremento del precio del combustible, impulsó la reducción de ciertos desplazamientos y el compartir viaje. Pero, por otro lado, supuso un incremento del gasto en los hogares ante la imposibilidad de reducir la mayor parte de los traslados, una reducción circunscrita a estos primeros años de crisis ya que en la actualidad se han recuperado las dinámicas anteriores. Finalmente, se constata un cambio cultural, liderado por las generaciones más jóvenes, que cuestionan ciertas prácticas que consideran impropias por ser ciertamente prescindibles y que suponen un uso intensivo del vehículo privado incluso en distancias muy cortas (bajar con el coche al bar o la plaza).

4. DISCUSION Y CONCLUSIONES

El análisis de los documentos emitidos por la Comisión Europea muestra cómo las políticas de movilidad y el territorio operan en diferentes escalas. En la escala europea se busca armonizar las normativas de los diferentes Estados miembros y garantizar la interconectabilidad de una red de transporte multimodal. En la escala local la referencia es urbana y metropolitana. La movilidad sostenible se implementa así en el espacio urbano y en la conectividad entre zonas urbanas. Este es el referente hegemónico en el diseño y la planificación de las políticas de movilidad europeas y españolas. Se observa cómo la movilidad sostenible se enfoca desde la perspectiva urbana y la ruralidad, cuando aparece,

lo hace en una dimensión simbólica, conceptualizada y totalmente subordinada a las dinámicas urbanas. En este sentido, muchas de las propuestas de movilidad sostenible para los entornos rurales son simplemente traslaciones de prácticas urbanas a estas áreas sin tener en cuenta las características locales, confiando en que las nuevas tecnologías constituyen parte de la solución.

La dependencia del automóvil privado y la reducción de su uso necesita de una valoración profunda de su impacto en los entornos rurales. La sustitución completa del parque de vehículos privados por otros con sistemas de energía sostenible tiene limitaciones, bien por su eficiencia y consumo energético (hidrógeno), bien por las reservas de litio o las limitaciones de un sistema 100 % renovable (electricidad) (Samanes et al., 2019: 167-185). Las prácticas que favorecen una movilidad sostenible, como el vehículo compartido, se vienen realizando con un carácter más informal, activadas sobre redes familiares y de amistad y son habituales. Esto permitiría el desarrollo de sistemas más organizados de movilidad compartida, ya sea entendida como servicio mercantil o a través de sistemas cooperativos/colaborativos. Otras prácticas de movilidad sostenibles, como la movilidad ciclista u otros medios de transportes individuales o la movilidad peatonal, tienen mayor dificultad de implementación dadas las densidades poblacionales existentes, así como las distancias que hay que recorrer. Así mismo, es necesario contemplar la movilidad no solo en las localidades que concentran servicios o las áreas metropolitanas, sino también las movilizaciones entre los propios pueblos, ya sea por cuidados o por relaciones familiares y de amistad.

Kaufmann indica que «cada territorio ofrece un rango específico de posibilidades en términos de movilidad» (Kaufmann, 2014: 7). El análisis comparativo para abordar la relación que se establece entre las diferentes condiciones estructurales de los territorios y las distintas estrategias de sostenibilidad y resiliencia basadas en la movilidad nos muestra una gran diversidad de discursos y narrativas respecto a las estrategias desplegadas, que ponen de manifiesto notables desigualdades en el acceso a la movilidad como recurso para alcanzar un mayor bienestar (Sanz y González, 2020). Así mismo, y más allá de las diferencias estructurales de los territorios, la edad, el género y la posición social aparecen como elementos clave, en relación respectivamente con la autonomía personal, la autonomía social o la vulnerabilidad. Unos datos que vienen a reforzar la necesidad de diseñar políticas de movilidad sostenible ajustadas a las características de los distintos territorios rurales que tengan como referencia inexcusable las necesidades locales de los diferentes colectivos existentes.

Como se ha indicado, a lo largo del 2021, tanto desde la Comisión Europea como desde las políticas españolas para afrontar la despoblación, se sugiere que las políticas de movilidad sostenible tienen que atender a las necesidades específicas de los entornos rurales. El planteamiento de desarrollar planes de movilidad sostenible rural es una propuesta que se acerca a esta realidad, pero, como indican Cowie, Townsend y Salemink (2020), las políticas públicas desarrolladas hasta el momento no han sido capaces de cumplir las promesas de integración de las áreas rurales de forma equitativa en las lógicas de desarrollo socioeconómico. Cuestionan, así, el alcance real que pueda tener la revolución digital no solo en la movilidad, sino en todas las limitaciones existentes actualmente en los entornos rurales.

BIBLIOGRAFÍA

- Bell, Michel y Osti, Giorgio (2010). Mobilities and Ruralities: An Introduction. *Sociologia Ruralis*, 50(3), 199-204.
- Bosworth, Gary, Price, Liz, Collison, Martin y Fox, Charles (2020). Unequal Futures of Rural Mobility: Challenges for a “Smart Countryside”. *Local Economy*, 35(6), 586-608.
- Brugué, Joaquim y Gomá, Ricard (1998). Gobiernos locales y políticas públicas: bienestar social, promoción económica y territorio. Barcelona: Ariel.
- Camarero, Luis y Oliva, Jesús (2016a). Understanding rural change. Mobilities, diversities and hybridizations. *Socialni Studia*, 2, 93112.
- Camarero, Luis y Oliva, Jesús (2016b). Mobility and household forms as adaptative strategies of rural populations. *Portuguese Journal of Social Science*, 15(3), 349-366.
- Camarero, Luis y Oliva, Jesús (2018). Movilidades, hibridaciones rurales y paisajes sociales. En Oliva, Jesús. *Movilidades, trayectorias vitales y sostenibilidad rural* (21-34). Pamplona: Universidad Pública de Navarra.
- Camarero, Luis y Oliva, Jesús (2019). Thinking in Rural Gap: Mobility and Social Inequalities. *Palgrave Communications*, 5(95), 1-7. doi: https://doi.org/10.1386/pjss.15.3.349_1

- Canzler, Weert, Kaufmann, Vicent y Kesserling, Sven (2008). Tracing mobilities. Towards a cosmopolitan perspective. London: Routledge.
- Cass, Noel, Shove, Elizabeth y Urry, John (2005). Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review*, 53(3), 539-555.
- Cloke, Paul (1984). *Wheels within Wales: rural transport and accessibility issues in the principality*. Lampeter: Dyfed, Centre for Rural Transport.
- Clotteau, Marie-Euromontana (2014). *Move on Green: Orientaciones para las políticas de movilidad sostenible en zonas rurales y de montaña*. Recuperado de: https://www.euromontana.org/wp-content/uploads/2017/08/Policy_Guidelines_Final_ES.pdf [Consultado el 15 de septiembre de 2021]
- Clout, Hugh (1972). *Rural geography: an introduction survey*. Oxford: Pergamon Press.
- Cohen, Scott A. y G ssling, Stefan (2015). A darker side of hypermobility. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 47(8), 166-1679.
- Comisión Europea (1992). Libro blanco. Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible. COM (1992) 494. Bruselas, 2 de diciembre 1992.
- Comisión Europea (2001). Libro blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. COM (2001) 370. Bruselas, 12 de septiembre de 2001.
- Comisión Europea (2006). Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001. COM (2006) 314. Bruselas, 22 de junio de 2006.
- Comisión Europea (2007) Libro verde. *Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. COM(2007) Bruselas, 25 de septiembre de 2007. 551 final.

- Comisión Europea (2011). Libro blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. COM (2011) 144. Bruselas, 28 de marzo de 2011.
- Comisión Europea (2016). Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones. COM (2016) 501. Bruselas, 20 de julio de 2016.
- Comisión Europea (2018). *Un planeta limpio para todos. La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra*. COM(2018). Bruselas, 28 de noviembre de 2018. 773 final.
- Comisión Europea (2019). El Pacto Verde Europeo. COM (2019) 640. Bruselas, 11 de diciembre de 2019.
- Comisión Europea (2020). Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro. COM (2020) 789. Bruselas, 9 de diciembre de 2020.
- Comisión Europea (2021). *Una visión a largo plazo para las zonas rurales de la UE: hacia unas zonas rurales más fuertes, conectadas, resilientes y prósperas antes de 2040*. COM (2021). Bruselas, 30 de junio de 2021. 345 final.
- Cotella, Giancarlo (2019). The urban dimension of EU cohesion policy. En Medeiros, Eduardo. *Territorial Cohesion: The Urban Dimension* (133-151). London: Springer, Cham.
- Cowie, Paul, Townsend, Leanne y Salemink, Koen (2020). Smart rural futures: Will rural areas be left behind in the 4th industrial revolution? *Journal of Rural Studies*, 79, 169-176.
- Cullinane, Sharon y Stokes, Gordon (1998). *Rural transport policy*. Oxford: Pergamon Press.
- Dirección General de Tráfico (2019). *Datos municipales 2019. Principales cifras de seguridad y siniestralidad vial a nivel municipal. Información sobre la composición del parque de vehículos y su antigüedad, y del censo de conductores. Datos consolidados*. Recuperado de: <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/?id=00812>

- Eurostat (2018). *Living conditions in Europe*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Farrington, John y Farrington, Conor (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualization. *Journal of Transport Geography*, 13, 1-12.
- Flamm, Michael y Kaufmann, Vicent (2006). Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Mobilities*, 1(2), 167-189.
- Flipo, Aurore, Sallustio, Madeleine, Ortar, Nathalie y Senil, Nicolas (2021). Sustainable Mobility and the Institutional Lock-In: The Example of Rural France. *Sustainability*, 13, 2189.
- Fortes, Antonio (2019). Movilidad urbana sostenible y acción administrativa. Perspectiva social, estrategias jurídicas y políticas públicas de movilidad en el medio urbano. Madrid: Aranzadi Thomson Reuters.
- Hedber, Charlotta y Do Carmo, Renato (2012). *Translocal Ruralism. Mobility and connectivity in European rural spaces*. London: Springer.
- Iso, Andoni y Oliva, Jesús (2018). Ruralidad remota y monitorización a distancia. El caso de la montaña pirenaica navarra. En Oliva, Jesús (coord.). *Movilidades, trayectorias vitales y sostenibilidad rural* (137-161). Universidad Pública de Navarra.
- Kaufmann, Vicent (2014). Mobility as a tool for sociology. *Sociologica*, 1, 1-17.
- Kaufmann, Vicent, Bergman, Manfred y Joye, Dominique (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756.
- Meadows, Donella, Meadows, Dennis, Randers, Jørgen y Behrens, Williams. (1972). *Limits to the growth*. New York: Universe Books. Recuperado de: <https://www.clubofrome.org/publication/the-limits-to-growth/>
- Milbourne, Paul y Kitchen, Lawrence (2014). Rural mobilities: connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326-336.

- Ministerio de Energía, Turismo, Energía y Agenda Digital (2017). *Plan Nacional de Territorios Inteligentes (2017-2020)*. Recuperado de: https://avancedigital.mineco.gob.es/es-es/Novedades/Documents/Plan_Nacional_Territorios_Inteligentes.pdf
- Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente Medio Rural y Marino (2009). *Estrategia Española de Movilidad Sostenible*. Recuperado de: https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/estrategia_esp_movilidad.aspx
- Ministerio de Fomento (2015). *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024)*. Recuperado de: <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/planes-estrategicos/2024/pitvi-2012/2024/plan-de-infraestructuras-transporte-y-viviend-pitvi-2012/plan-de-infraestructuras-transporte-y-viviend-pitvi-2012-2024>
- Moseley, Malcom (1979). *Accessibility: the rural challenge*. London: Methuen.
- Mounce, Richard, Beecroft, Mark y Nelson, John. D. (2020). On the role of frameworks and smart mobility in addressing the rural mobility problem. *Research in Transportation Economics*, 83, 100956.
- Observatorio de la Realidad Social de Navarra (2020). *Desigualdades territoriales en Navarra. Retos y Propuestas*. Gobierno de Navarra. Recuperado de: <https://www.observatoriorealidadsocial.es/es/estudios/desigualdades-territoriales-en-navarra-retos-y-propuestas/es-546828/>
- Oliva, Jesús (2010). Rural Melting-pots, Mobilities and Fragilities: Reflections on the Spanish Case. *Sociologia Ruralis*, 50(3), 277-295.
- Oliva, Jesús (coord.) (2018). *Movilidades, trayectorias vitales y sostenibilidad rural*. Pamplona: Universidad Pública de Navarra.
- Samanes, Javier, Pascual, Julio, Berrueta, Alberto, Araiz, Miguel, Catalán, Leyre, Aranguren, Patricia y Arricibitia, David (2019). *Energía sostenible. Sin malos humos*. Pamplona: Universidad Pública de Navarra.
- Sanz, Elvira (2009). *Identidad, montaña y desarrollo: los valles de Roncal, Salazar y Aezkoa*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco.

- Sanz, Elvira y Martínez Lorea, Jon (2018). Estrategias sociales y movilidad en la montaña navarra. En Oliva, Jesús (coord.). Movilidades, trayectorias vitales y sostenibilidad rural (163-178). Universidad Pública de Navarra.
- Sanz, Elvira y González F., Manuel (2020). The Contribution of Mobilities to the Social Sustainability of Rural Areas in a Context of Crisis: Structural Conditions, Social Diversity and Inequalities. En Döner, Fatma Nil, Figuerido, Elisabete y Rivera, María Jesús (eds.). Crisis and Post-Crisis in Rural Territories. Social Change, Challenges and Opportunities in Southern and Mediterranean Europe (31-49). Springer.
- Sheller, Mimi y Urry, John (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- Slee, Bill (2019). Delivering on the concept of Smart villages- In search of an enabling theory. *European countryside*, 11(4), 634-650.
- Urry, John (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
- Vitale, Elisabetta y Cotella, Giancarlo (2020). Improving Rural Accessibility: A Multilayer Approach. *Sustainability*, 12, 2876.
- Vitale, Elisabetta, Cotella, Giancarlo y Staricco, Luca (2022). *Rural Accessibility in European regions*. New York: Routledge.
- World Commission on Environment and Development (WCED) (1987). *Our common future. The Brundtland Report*. Oxford: Oxford University Press. Recuperado de: <https://digitallibrary.un.org/record/139811>
- Yago, Glenn (1983). The sociology of transport. *Annual Reviews of Sociology*, 9(1), 171-190.