

La importancia del factor movilidad en el desarrollo de entornos rurales



A la hora de establecer las bases del proyecto Cre-A Rural fuimos conscientes de la importancia que la movilidad y el transporte suponen en las zonas rurales. Son factores necesarios para el desarrollo de la actividad social y económica rural que, desde hace unos años ya están presentes en las políticas públicas aunque la realidad es que aún queda mucho camino por recorrer.

En este artículo hablamos con Jaime Escribano, Prof. de Geografía y coordinador del Equipo UV para el estudio del factor movilidad en la Universidad de Valencia. Él, junto a Néstor Vercher, Celia Losilla y Francesc Cuello, han desarrollado el informe final 'Factor de movilidad en los espacios rurales de la Comunidad Valenciana' relativo al contrato de investigación para el desarrollo del proyecto "Red Valenciana Rural de Emprendimiento: CRE-A Rural", entre la Asociación para el Desarrollo Sostenible y Rural (GAL RURABLE) y la Universitat de Valencia.

Cre-A Rural nace como respuesta a la necesidad de fomentar el emprendimiento en zonas rurales del territorio. ¿Cuál ha sido la respuesta?, ¿cómo ves la situación actual?

Cre-A es una herramienta que llega en el momento oportuno y para el público adecuado. Todas las iniciativas que busquen despertar la creatividad, animen al empoderamiento (profesional pero también personal) y busquen realizar o responder a las necesidades de la población, son siempre bienvenidas. Y si además, esto se centra en los espacios rurales, mejor que mejor, pues nunca viene de más prestarles más atención que a los ámbitos urbanos, en donde se dispone de más recursos y más próximos (centros y parques tecnológicos, universidades, sedes multinacionales, de las AAPP, etc.). Creo que tras esta primera experiencia, una vez finalice y con los resultados en la mano, una buena opción para continuar con ella y ampliarla sería valorar la posibilidad de establecer sinergias con iniciativas similares puestas en práctica por organismos, entidades y actores territoriales con unos mismos fines y sensibilidades (LABORA, CEDES, etc.), incluso, por qué no, plantearlo desde un momento previo, una edad más temprana, en los centros educativos, cuando todavía hay margen para incorporar valores como el compromiso y la valoración de lo local, por la comunidad, valores de esfuerzo, de desarrollo personal, etc. En los espacios rurales sobran recursos y en cambio, siempre vendrá bien un hombro más para empujar.

La movilidad es uno de los factores sobre los que has trabajado en este proyecto. ¿Existen a día de hoy barreras que impidan el crecimiento empresarial de las zonas rurales?, ¿cuáles son?

Desde un punto de vista genérico, siempre hay dificultades que afectan al mundo empresarial del medio rural. Algunas son similares a las de las zonas urbanas, por ejemplo, la competencia internacional derivada de la globalización, el desafío que supone el cambio climático y la recuperación del medio ambiente, etc., que tienen un impacto directo e indirecto en toda la actividad económica. Luego, en cuanto a especificidades de los espacios rurales, también existen unas cuantas, que varían eso sí entre unos territorios y otros, puesto que no todo lo rural es idéntico y homogéneo. Así, hay espacios o entornos rurales más y mejor organizados, con una visión compartida de lo que quieren, cómo lo quieren y quién ha de liderar o ser responsable, etc., y en cambio, otros espacios en donde este enfoque no existe o está en construcción. Y a estas situaciones, siempre se le añaden otro tipo de dificultades transversales al territorio en sí, como por ejemplo, cuestiones vinculadas a la ordenación urbanística, la brecha digital, la fiscalidad, etc. Entre ella, obviamente encontramos aspectos relacionados con la movilidad, o mejor dicho, el transporte de mercancías y servicios. Las empresas ubicadas en entornos rurales requieren igualmente de un servicio rápido que les garantice los inputs y dé salida fluida a los outputs. Y eso se resiente si los proveedores no quieren desplazarse hasta estos espacios porque consideran que no les resulta rentable, o solo acuden cuando se dan determinadas circunstancias. Hay pues un amplio, y a veces inadvertido, campo de acción para mejorar las cuestiones sobre emprendimiento y movilidad-transporte. Y si duda, lo mejor para detectarlas e intentar solucionarlas es preguntándoles a los interesados, acudiendo a ellos.

¿Qué podemos hacer para minimizarlos y que en vez de ser un obstáculo convertirlos en un atractivo para el emprendimiento?

Esto está relacionado, en el fondo, con quiénes somos responsables de la situación y qué podemos o deberías de hacer. La situación en la que se encuentran los espacios rurales no tiene un único responsable, ya sea desde el punto de vista empresarial o demográfico. La realidad siempre es más compleja, y en mayor o menor medida, todos tenemos cierta responsabilidad. A veces, parte de la propia población local que considera, por el motivo que sea, consumir o adquirir servicios a empresas ubicadas fuera de su municipio y/o comarca. Algo que en realidad va en detrimento del tejido empresarial y social "local", porque indirectamente hacemos perder masa crítica con la que rentabilizar esos servicios. En ocasiones, son las administraciones (todas tienen, como he dicho, su papel), por ejemplo, las locales si no responden con celeridad a los cambios demandados por los emprendedores, o solicitudes de apertura de negocio, etc. También están las responsabilidades de las administraciones supralocales, que en un intento de reglamentación máxima para garantizar el control de los procesos, obvian que el fin último es favorecer la actividad económica. Las empresas o entidades privadas, de todo tipo, como por ejemplo los bancos, cajas de ahorro, etc., que al perseguir la reordenación del sector dejan sin servicio a ciertos espacios rurales en donde lo que se pierde no es tanto un servicio de ingreso-retirada de dinero, que también, sino un interlocutor clave para la obtención de financiación. ¿Quién puede conocer realmente el riesgo de una inversión que el Director de una entidad financiera que interactúa diariamente con la sociedad local? Desde luego, cuando pierdes esta conexión y acudes a una oficina fuera de tu municipio y/o comarca, no dejas de ser más que un número al que se le aplican criterios estándares (a veces, diseñados desde una perspectiva urbana) Y por último, también son responsables los propios empresarios (o emprendedores), que en sus inicios, temerosos por no conseguir arrancar sus proyectos, ven a otras empresas similares como netamente contrincantes, en lugar de concebir la posibilidad de establecer alianzas (de múltiples formas) para obtener un beneficio mutuo. Como ves, de nuevo, margen para actuar hay todavía bastante.

¿Podemos decir que la mejora de la movilidad es clave en la accesibilidad al medio rural por parte de emprendedores?, ¿por qué?

La mejora de la movilidad es un elemento más de una ecuación multifactorial, por lo que por sí sola no resulta determinante. Ojalá fuera así, o tan sencillo como actuar sobre un aspectos concretos y obtener resultados positivos rápidamente. El territorio es un crisol de dinámicas, actores e intereses muy variados, que abarcan perspectivas locales y supralocales, y en donde en ocasiones las decisiones no dependen de la población más interesada, la local. Pero ojo, tampoco estoy diciendo que si no merezca la pena actuar sobre este factor. Considero que es uno de los más importantes junto con el empleo, la vivienda, los servicios a la población, las TICC, la cultura y las relaciones sociales, y la conciliación laboral-familiar. Ahora bien, no sé de cuál de todos estos es el primero o el que más beneficio reportaría, porque para cada persona y/o familia que viven en el medio rural, en función de sus características socioeconómicas y estadio del ciclo de vida, te puede decir una o la contraria.

Está claro que si garantizas opciones de movilidad, puedes adoptar una posición más flexible en cuanto a la falta de algún servicio determinado, por ejemplo, como ocurre con los colegios en algunas áreas rurales, puesto que gracias al transporte escolar la población sigue residiendo en su municipio. Aunque si profundizamos algo más, este hecho se combina con la ayuda familiar que reciben esos padres, puesto que el centro educativo cierra a una hora concreta, no tiene actividades extraescolares, y luego es difícil trabajar con hijos en casa aunque te los lleven y traigan del colegio. Y desde el punto de vista de los emprendedores, pues pasa algo similar. Puedes contar con un servicio de provisión de inputs magnífico, pero luego tener que hacer frente a problemas de otro tipo, como no disponer de un espacio de carga y descarga habilitado y homologado.

¿Qué necesitamos para mejorar dicha movilidad?

Para mejorar la movilidad de la población en general, y así contribuir a la posible instalación de nuevos emprendedores o "sencillamente" conseguir que los existentes no se marchen fuera, la decisión quizás más eficiente social y medioambientalmente sería generar un sistema de transporte a la demanda, cofinanciado por las administraciones públicas y el propio usuario, en función por ejemplo de sus ingresos. Ahora bien, una vez tomada esa decisión se puede trabajar en adaptarla a la tendencia actual de cero emisiones con vehículos eléctricos. O hacer partícipe de la misma a la oferta derivada del actual taxi rural. También se puede trabajar en integrar diferentes sistemas o modos de transporte, no solo por carretera sino también por ferrocarril, o incluso con modalidades más tradicionales como el uso de bicicletas, contando previamente con plataformas para su uso seguro. Lógicamente, la realidad nos dice que mientras tanto el transporte compartido, que existe desde hace ya mucho tiempo, seguirá siendo la principal alternativa para mucha gente, sobre todo aquella con dificultades de salud para conducir, o impedimentos económicos o legales para disponer y/o mantener un vehículo particular (el cual, queramos o no sigue dominando los desplazamientos en los espacios rurales). Por eso, quizás habría que trabajar paralelamente en garantizar que este tipo de transporte entre vecinos, familiares y/o amigos se realiza de forma satisfactoria y segura para todas las partes. De hecho, cada vez hay más alternativas colaborativas que aprovechan esta costumbre y la adaptan al escenario digital actual que supone nuestros móviles.

¿Cómo afrontar el reto demográfico, la pérdida de población?, ¿la mejora de la movilidad es clave para lograrlo?

Si tuviera la respuesta correcta y completa, créeme que no estaría donde estoy. Es más, muchos municipios rurales ya habrían cambiado su dinámica. Pero por desgracia no puedo aportar nada nuevo que no se conozca ya. Tan solo, por mi formación y las enseñanzas que he recibido, apuntar que la despoblación, el despoblamiento (términos que no son sinónimos necesariamente), el envejecimiento, la masculinización, hasta el hastío rural que experimenta cierta población, no es un problema que revierta solo en uno de esos factores. Es mucho más. Es un problema territorial que nos vincula con las relaciones inter e intra rurales, en la medida que los espacios rurales y los urbanos están en continua relación, y si se quiere resolver los problemas de uno, se debe actuar igualmente sobre el otro. No dejamos de ser un sistema, y como la propia teoría de sistemas dice, todo está interconectado.

Espacial, pero también sectorialmente, como ya he apuntado antes: la compra en el comercio de la localidad garantiza que este siga abierto y, por tanto, siempre haya vida en el pueblo, no solo al pasear por las calles, sino también porque los encargados del comercio en cuestión lleven a sus hijos al colegio, gracias a los que este permanezca abierto. Y gracias al colegio, se organice una asociación de madres y padres que organicen actividades no solo para sus hijos, sino también para los propios progenitores, constituyendo así un espacio de intercambio de problemas, demandas y necesidades que no solamente se circunscriban al ámbito educativo, sino que trasciendan a cuestiones que afecten a la comunidad. Esto podría resumir mínimamente un tipo de interacciones locales, pero quedan también las que proceden de fuera, del ámbito urbano, en donde hemos de valorar como toca el papel estratégico y estructural que tienen los espacios rurales en el funcionamiento diario de nuestras vidas urbanas, por ejemplo, sin ir más lejos, en cuanto a la provisión de servicios ambientales.

Otro de los factores clave es la digitalización, ¿necesita esta movilidad de la mejora de la digitalización para resultar efectiva y atractiva?

Sin duda. Todos los factores con capacidad para mejorar la calidad de vida de la población residente en medio rural están interrelacionados. Pensemos en que los desplazamientos en los espacios rurales, o desde las ciudades a estos son, en ocasiones, requieren de un tiempo considerable. Tiempo que, de realizarse por ejemplo en un autocar sin conexión a internet "perdemos" o dejamos de emplear para realizar nuestras compras on-line, pues sabemos que cuando lleguemos a casa tendremos la nevera vacía. O tiempo que podemos dedicar a ver nuestra serie favorita, consultar la prensa o leer la última novela de nuestro escritor de cabecera. O seguir formándonos con las herramientas digitales que hoy existen. Y si conseguimos de este modo combinar desplazamiento desde nuestro trabajo hasta el lugar de residencia en el que queremos vivir, con la atención de otras necesidades diarias, seguramente al final optemos por considerar desplazarnos en ese transporte público, ajustado a las demandas, antes que en un vehículo particular en donde solo puedes hacer una cosa: conducir. Y esto, además, creo que supondrá un atractivo determinante para las nuevas generaciones, en tanto en cuanto su uso de las tecnologías es cada vez no solo mayor, sino también más amplio.

Jaime asegura que este trabajo deriva de la implicación y el saber-hacer de un grupo de personas y de la confianza depositada en ellos por parte de los compañeros de los GAL que intervienen en este interesante y pertinente proyecto. Un proyecto trabajado en equipo desde el principio con el que se pretende dinamizar económicamente las zonas rurales, evaluar su potencial de atracción, fomentar la creación de una comunidad de emprendedores y apoyar al emprendimiento y la innovación social y sostenible.